

Prema listi u Prilogu br.2:

Rad br. 1	<u>Transportation Research</u> , 1976	Prilog br. 4
Rad br. 2	<u>Transportation Research A</u> , 1982	Prilog br. 5
Rad br. 3	<u>Logistics and Transportation Review</u> , 1983 (danas <u>Transportation Research E – Logistics and Transportation Review</u>)	Prilog br. 6
Rad br. 4	<u>Journal od Advanced Transportation</u> , 1984	Nema “dokaza”
Rad br. 5	<u>Journal of Transportation Engineering ASCE</u> , 1984	Prilog br. 7
Rad br. 6	<u>Transportation Planning and Technology</u> , 1985	Nema “dokaza”
Rad br. 7	<u>Transportation Science</u> , 1991	Prilog br. 8
Rad br. 8	<u>Transportation Research A</u> , 1992	Prilog br. 9
Rad br. 9	<u>Transportation Planning and Technology</u> , 1995	Prilog br. 10
Rad br. 10	<u>Transportation Planning and Technology</u> , 1995	Prilog br. 10
Rad br. 11	<u>International Journal of Transport Economics</u> , 2010 Dokaz o prihvatanju rada	Prilog br. 3 Prilog br. 11
Rad br. 12	<u>Transportmetrica</u> , 2010 Dokaz o prihvatanju rada	Prilog br. 3 Prilog br. 12

Na osnovu uvida u priloge može se utvrditi da imam najmanje 10 radova prema uslovima iz Tumačenja Nacionalnog saveta, te znači da zadovoljavam formalne uslove za mentora.

Od tih 10 radova četiri se nalaze na listi od pet radova u Dodatku (Prilog br. 1). Prema tome, primedba jednog od članova Veća da je samo jedan od tih pet radova na listi znači da je isti bio u zabludi misleći da je koristeći KOBSON pravilno informisan. KOBSON daje krnju sliku stanja Thomson Reuters liste. Univerzitetskoj biblioteci nisu bila odobrena sredstva za nabavku kompletne baze (navodno oko \$ 40 000).

Sledi pitanje da li u takvoj situaciji treba da pojedinci, uključujući i direktno zainteresovane i članove raznih radnih tela pri donošenju odluka, u ovakve formalne svrhe koriste baze. Mišljenja sam da bi, pogotovo kod “spornih” situacija, informaciju