



Dr. Elen Twrdy, dekanja portoroške fakultete za pomorstvo in promet ter članica nadzornega sveta Luke Koper, o slovenskem pomorstvu

“Morje jim da življenjske izkušnje in jih utrdi”

“Naš cilj je, da fante in dekleta čimprej spravimo na morje,” pravi dekanja portoroške fakultete za pomorstvo in promet Elen Twrdy. Študij pomorstva so prenovili, tako da bodo študenti po novem že v drugem letniku lahko opravljali prakso na ladjah. “Morje jim da življenjske izkušnje in jih utrdi,” je o svojih študentih prepričana dekanja.

Elen Twrdy ugotavlja, da se zadnja leta med mladimi vendarle krepí zanimanje za študij pomorstva. “V prvem letniku imamo letos 55 študentov navtika in 27 študentov ladijskega strojništva, to so že lepe številke,” pravi dekanja, s katero smo se pogovarjali ob dnevu slovenskega pomorstva, ki ga praznujemo danes.

► **Pred meseci se je v javnosti pojavil predlog, da bi pomorce pri nas lahko usposabljali kar na nekakšnih krajših tečajih. Je to še aktualno?**

“Šlo je za uredbo o pooblastilih pomorščakov, ki so jo pripravili na upravi za pomorstvo in jo že poslali v medresorsko usklajevanje. A smo fakulteta za pomorstvo in srednja pomorska šola s podporo Splošne plovbe kot našega edinega ladjarja zahtevali, da se ta postopek ustavi.”

► **Zakaj?**

“Ker bi bila prevelika nevarnost, da bi dobili pomorščake brez osnovnih znanj.”

► **Bi dobili na hitrico usposobljene, nekakšne “McDonalds” pomorščake?**

“Točno tako. Srednja pomorska šola ali fakulteta ne bi bili več pogoj za to, da

postaneš pomorščak. Zainteresirani bi lahko kar prek tečajev pridobivali čine in nazive, ki veljajo v pomorstvu. Najbolj sporno je bilo, denimo, da je uredba le za ladijskega kuharja določila kuharsko izobrazbo. Za pomorščake na ladji pa pomorska izobrazba ni bila potrebna. To je pomenilo degradacijo znanj, ki jih imajo naši pomorščaki. Ladij, ki so vredne več milijonov evrov, ne moremo dati v upravljanje nekomu, ki je prišel do nazivov po stranski poti. V svetu tega ni.”

► **Ste tudi nadzornica Luke Koper. Je Koper najboljše pristanišče v severnem Jadranu?**

“Zagotovo. Lani se je kontejnerski promet v vseh pristaniščih severnega Jadrana skupaj povečal za šest odstotkov. Najvišjo rast v odstotkih je sicer beležil Trst, a ta je v preteklosti nazadoval. Po številu pretovorjenih kontejnerskih enot TEU pa je Koper še naprej prvi; 600.000 TEU je lep uspeh na prostorsko omejenem koprskem terminalu.”

► **Kako pa kaže v prihodnje?**

“Odvisno, kako hitro se bomo odzvali na nove zahteve globalnega tržišča. P3, povezava ladjarjev Maerska,

CMA CGM in MSC, ima že vsa potrebna dovoljenja in bo kmalu zaživela. Ladjarji bi tako tudi v Koper poslali večje ladje. Če Luka Koper ne bo pohitela s poglobljanjem, podaljšanjem obale in nakupom novih dvigal ter če ne bo imela povezav z zaledjem, večjih kontejnerskih ladij pač ne bo k nam.”

► **Koliko lahko nadzorniki vplivate na upravo, da svoj del nalog čim prej opravi?**

“Nadzorniki nadziramo, upravi lahko damo priporočila, na kaj več pa ne moremo vplivati. Res pa je sedanjí nadzorni svet Luke tako sestavljen, da ima uprava od nas korist. Da nismo tam zato, da bi se nas bali, ampak da pomagamo upravi, da vodi stvari v pravo smer.”

► **Študije kažejo, da bo sedanji tir do Divače do leta 2018 zasičen, nove proge pa takrat ne bo.**

“Drugi tir mora biti, zdaj je treba samo poiskati varianto, kako do njega.”

► **Kako? Zanimanja kakšnih tujih investitorjev za tako drago naložbo verjetno ni pričakovati.**

“Težko bi našli koga, ki bi bil pripravljen toliko vložiti v 27 kilometrov tirov. Rešitev za drugi tir smo imeli že zdavnaj, a smo zamudili evropski denar. To je najbolj problematično. S tem je šla po vodi najboljša finančna različica. Zdaj moramo poiskati najbolj optimalno. Če nismo znali izkoristiti

evropskega denarja, kako bomo našli investitorja?”

► **Je lahko rešitev tir Koper-Trst?**

“Ko smo imeli žled na Postojnskem, nam tudi drugi tir ne bi pomagal. Alternativa je bila takrat Soška proga, ki je edina delovala. Ima pa zelo majhno nosilnost. Škoda, da ne najdemo dovolj denarja, da bi revitalizirali stare proge. Proga Koper-Trst pa ne sme biti alternativa drugemu tiru. Drugi tir je treba zgraditi. Potem pa nič ne škodi še proga do Trsta. Mogoče pa bo Trst kdaj potreboval to progo, morda bo tovor iz Trsta prišel k nam.”

► **Koliko je pomembno, kje se prvič ustavijo ladje, ki priplujejo v severni Jadran?**

“Zelo. Kupec hoče tovor čim hitreje do končnega prejemnika. Prej kot pride, prej gre tovor po kopnem naprej. Prvo pristanišče velja za glavno.”

► **Zdaj ni tako, ker je pri nas premajhna globina za do vrha naložene ladje.**

“Zdaj gre ladja najprej v Trst, potem v Koper, potem spet v Trst. Zato je poglobitev v koprskem pristanišču res nujna in že zelo

Page: 5

Reach: 53000

Country: SLOVENIA

Size: 596 cm2

2 / 2

zamuja. V Luki so ladjarjem obljubili, da bomo globino 14 metrov imeli že do konca januarja, a je še vedno ni."

► Poglobljanja замуja že več let, a tudi zaradi te uprave?

"Zdaj se stvari popravlja. Zamujajo, ker so zavlačevali z začetkom gradnje, pa tudi zaradi vremena, saj je bilo zadnja dva meseca veliko dežja in niso mogli graditi kaset za mulj. Če uprava septembra ne bi zavlačevala, ker je želela znižati nadomestilo za gradnjo kasete, bi bil prvi bazen danes že poglobljen."

► Bi delitev pristanišča med dve občini lahko ovirala razvoj Luke, kot to trdijo na koprski občini?

"To bi lahko bila težava v primeru, če bi nova občina nasprotovala vsakemu razvoju na svojem katastrskem ozemlju. Luka vendarle potrebuje soglasja lokalnih skupnosti. Če ni sodelovanja med občino in pristaniščem, pa naj bo to ena ali več občin, je to velika ovira. A mislim, da bo prevladal zdrav razum in zavedanje, da je Luka pomembna za celotno območje in ne samo za zaposlene."

KATJA GLEŠČIČ



Dr. Elen Turdy: "Ladij, ki so vredne več milijonov evrov, ne moremo dati v upravljanje nekomu, ki je prišel do nazivov po stranski poti"