



Država ne vpraša, kako razmišlja stroka

Dekanka **Fakultete za pomorstvo in promet** v Portorožu je izred. prof. dr. Elen Twrdy, med drugim botra ladje Triglav in članica NS Luke Koper, sicer pa je o njej nekdo zapisal, da je morje njena služba in ljubezen. Služba na fakulteti, na kateri je v redne in izredne programe vpisanih okrog 700 študentov, ji je velik izziv vsaj zaradi dvojega – fakulteta je že praznovala abrahama, Slovenija pa, kar dokazuje tudi v odnosu do razvoja Luke Koper, pogosto pozablja, da je pomorska država. A fakulteta se zaveda aktualnosti študijskih programov in priložnosti za sodelovanje pri različnih raziskovalnih projektih.



Katere programe izvajate na fakulteti in kakšno je zanimanje študentov za pomorstvo in promet? Kakšne trende vpisa beležite v zadnjih treh letih?

Na fakulteti izvajamo programe 1., 2. in 3. stopnje. Programi na 1. stopnji so: prometna tehnologija in transportna logistika, to je visokošolski strokovni študijski program, prav tako navigacija in ladijsko strojništvo. Pri navigaciji, za primer, s programom diplomant oziroma diplomantka pridobi znanje, veščine in sposobnosti, ki so na svetovni in evropski ravni dogovorjeni za pridobitev naziva častnik, zadolžen za krovno stražo na ladjah 500 BT (bruto ton) ali več in 1. častnika krova oz. poveljnika na ladjah, večjih od 3000 BT.

Tehnologija prometa je univerzitetni študijski program. Študentu daje na prvi stopnji kakovostno znanje s trdno temeljno podlago znanj in razumevanja na širšem strokovnem področju transport-promet-transportna logistika, ki mu daje ustrezne kompetence za zaposljivost. V primeru nadaljevanja študija pa pridobljeno znanje predstavlja ustrezno izhodišče za raziskovalni študij na podiplomski drugi stopnji.

Kako na je s programi na 2. stopnji?

Podiplomski magistrski študijski program Pomorstvo omogoča oblikovati strokovnjaka, ki poseduje močan čut odgovornosti do

pomorskega poklica. Podiplomski magistrski študijski program Promet pa omogoča oblikovanje takšnega profila strokovnjakov, ki bodo usposobljeni za načrtovanje in vodenje storitev v skladu s karakteristikami transportnih, prometnih in logističnih procesov, eksploatacije prometne infrastrukture in transportno-manipulacijskih sredstev integralnega transporta ter varnosti v prometu. Seveda skladno s tehnično-tehnološkimi, naravnimi, geoprometnimi, kadrovskimi, pravnimi, ekonomskimi, informacijskimi, telekomunikacijskimi in drugimi pogoji integriranih prometnih panog.

Omenili ste tudi 3. stopnjo.

To sta pomorstvo in promet. Temeljni cilj doktorskega študijskega programa Pomorstvo in promet je izobraževanje visoko usposobljenih strokovnjakov za samostojno in izvirno znanstvenoraziskovalno delo na področju tehniških znanosti, znanstvenem polju promet in znanstvenih disciplinah matičnega področja pomorstvo-transport-promet-transportna logistika.

Kakšna je zaposljivost vaših študentov?

Možnosti zaposlitve so se v teh kriznih časih zmanjšale na vseh področjih, pa vendar so naši diplomanti zaposleni in se zaposlujejo v nekaj večjih slovenskih podjetjih. Delajo na več področjih: kot ladjarji v pomorskih agencijah, pristaniščih, marinah, v transportnih,

Page: 50

Reach: 0

Country: SLOVENIA

Size: 899 cm2

2 / 2

prometnih, logističnih in pomorskih podjetjih. Na primer Luka Koper d.d., Slovenske železnice, Pošta Slovenije, letališča, tudi v energetskih sistemih. Upravljajo in vzdržujejo strojna postrojenja, delajo v zunanji trgovini, v policiji in Slovenski vojski, v špedicijskih družbah, v državnih upravi s področja prometa in drugje.

Čemu dajete poudarek pri raziskovalnem delu na fakulteti? Kako se vključujete v mednarodne projekte?

Raziskovalno in strokovno delo je temelj vsake fakultete, saj so učitelji tako pedagogi kot raziskovalci. Prav raziskovalno in strokovno delo daje učiteljem širino, ki je potrebna, da študentom podajajo snov na problemski način, t.j. na način, ki ne temelji le na naštevanju dejstev in podatkov, ampak na njihovi kritični obravnavi, vrednotenju in uporabi. Osnovno raziskovalno delo je tisto, ki temelji na osebnem zanimanju raziskovalca za raznovrstne probleme, s katerimi se srečuje pri delovanju na določenem področju. Rezultat takih raziskav je običajno novo spoznanje, ki ga raziskovalec objavi kot referat ali članek v strokovni reviji. Na **Univerzi v Ljubljani** je fakulteta, ki jo vodim, po številu objav na raziskovalca v priznanih strokovnih revijah nekje v sredini. Poudarim naj, da take raziskave običajno niso neposredno financirane kot projekt, so pa izredno pomembne za napredovanje učiteljev, saj kažejo njihovo ustvarjalnost in globino dojemanja problemov. Prav te raziskave ločijo univerzitetne učitelje/raziskovalce od ostalih raziskovalcev, ki delujejo predvsem na konkretnih projektih za znanega naročnika. To seveda ne pomeni, da fakulteta ne deluje tudi na takih projektih.

Na katere projekte in raziskave mislite?

V prvo skupino takih projektov štejemo projekte, ki jih razpisuje ARRS. Tako smo pred leti npr. vodili projekt Zasnova prostorskega razvoja ob V. koridorju v povezavi z razvojem prometnih povezav med Slovenijo in Italijo in npr. Optimizacija upravljanja cestnih predorov med normalnimi in izrednimi razmerami. V sodelovanju z drugimi fakultetami smo imeli več projektov. Z FG UM smo izdelali projekt Možnosti implementacije ukrepov prometne politike glede na gospodarsko strukturo Slovenije in značilnosti blagovnih tokov, v sodelovanju z UL FS projekt Raziskava uporabe sistemov brezpilotnih letal v Slovenski vojski, Trenutno sodelujemo z NIB Morska biološka postaja, ki vodi projekt Vpliv cirkulacije v široko odprtih zalivih in pomorskega prometa na transport sedimenta.

In evropski projekti?

Evropske projekte delimo na dve vrsti. Najbolj zaželeni so projekti, ki so 100% financirani. Fakulteta je do sedaj sodelovala pri dveh takih projektih, in sicer na temo okolja. Druga vrsta so delno financirani projekti, ki pa se jih v novejšem času tako kot večina fakultet izogibamo,

saj pomenijo zalaganje velikih vsot denarja. V večini gre za projekte, vredne sto ali dvesto tisoč evrov, ki jih kasneje dobimo povrnjene le delno. Fakulteta je vodila ali sodelovala v nekaj takih projektih. Omenim naj projekt Imonde, kjer smo se ukvarjali z razvojem intermodalnih terminalov v Evropi, pa AB Landbridge, katerega cilj je bil vzpostavitev železniške in cestne povezave med pristanišči Baltika s pristanišči severnega Jadrana, poletno šolo Promet, pomorstvo in logistika v 21. stoletju, na kateri so predavali priznani učitelji iz tujine in ki se je udeležilo več kot 100 udeležencev ...

Dela nam ne manjka. Kljub temu menimo, da bi nas morala država večkrat vprašati za mnenje, ko se odloča o problematiki, povezani s področjem pomorstva, prometa in logistike.

Zagotovo pa daje tudi trg možnosti za dohodek?

Pri tržnih projektih je naročnik gospodarstvo ali pa so to razna ministrstva. Take projekte pridobivajo predvsem učitelji, ki so uveljavljeni ne samo kot raziskovalci, ampak imajo tudi praktična strokovna znanja. Večina teh projektov je fakulteta izvedla za Luko Koper. Tako je npr. v novejšem času skupina izvedla študijo poglobljanja kanalov v pristanišču. Na fakulteti smo izvedli tudi kar nekaj projektov za DARS, npr. projekt Uspešnost intervencije v tunelih in projekt Meritve hitrosti vetra na AC Vipava-Razdrto, ter nekaj projektov za MORS, npr. projekt Izdelava meril za opremljanje gasilskih enot za reševanje na cestah in ekoloških nesrečah. Poleg teh projektov, na katerih običajno sodeluje več učiteljev, pa učitelji na naši fakulteti izvajajo tudi manjše individualne projekte, ekspertize ali svetovanja. Omenimo naj tečaj strokovne angleščine za logistično gospodarstvo, svetovanja članov naše pravne katedre in ekspertize raznih nesreč na cestah in morju, ki jih izdelujemo za sodišča in zavarovalnice. Skratka, dela nam ne manjka. Kljub temu menimo, da bi nas morala država večkrat vprašati za mnenje, ko se odloča o problematiki, povezani s področjem pomorstva, prometa in logistike.

Slovenija je pomorska država, a kje so največje neizkoriščene priložnosti? Za kaj se zavzimate v nadzornem svetu Luke Koper, da bi Slovenija na tem področju naredila razvojni preboj?

Slovenija je deklarirana kot pomorska država, vendar se tega premalokrat zaveda. Pomorstvo je izredno pomembna gospodarska dejavnost in škoda bi bilo, če Slovenija ne bi izkoristila

vseh prednosti, ki ji dejstvo, da ima dostop do morja, ponuja. Moje raziskovalno in strokovno delo je v veliki meri povezano prav z morjem in pristanišči. Trudim se, da bi na tem področju delovala čim bolj aktivno.

Potem najbrž podobno ocenjujete prometno politiko Slovenije. Se pridružujete tistim ocenam, ki pravijo, da je Slovenija svoj vlak priložnosti z vidika svoje geostrateške lege že zamudila? Kaj bi bilo treba narediti prioriteto, da bi se Slovenija boljše pozicionirala kot logistično središče?

Prav težko rečem, da ima Slovenija izoblikovano prometno politiko. Obstoječi dokument je star in neuporaben. Nujno bi bilo pristopiti k izdelavi nove strategije, ki bi jo bilo potrebno tudi uresničiti. Danes je premalo, če ima država odlično geostrateško pozicijo, a nima dobrih cestnih in železniških povezav z zaledjem, nima zalednih terminalov, sodobnih pristaniških terminalov, če nima izoblikovane dolgoročne vizije razvoja prometne in logistične dejavnosti v državi. Že samo zavlačevanje pri pridobivanju dovoljenj za poglobitev vplovnih kanalov kaže na to, kako toga je naša država pri reševanju aktualnih problemov.

Kje vidite ključne svetovne izzive na področju trajnostne mobilnosti? Ali je promet še vedno na najboljši poti, da postane nerešljiv problem, kot je nekoč dejala dr. Lučka Kajfež Bogataj, ali lahko stroka ponudi oprijemljive rešitve?

Zagotavljanje trajne mobilnosti je nuja, s katero se spopadajo vse države. Zagotavljanje hitrega, varnega, ekonomsko dostopnega načina transporta, ki je istočasno ekološko sprejemljiv, je izziv. Glede na globalizacijske težnje je postal transport še pomembnejši. Kako zadostiti vsem zahtevam? Stroka že dolgo išče primerne rešitve, ki pa velikokrat naletijo na »nerazumevanje«, saj so predragi ali pa okolica še ni pripravljena na take načine. Mladi so veliko bolj odprti in pripravljeni poizkusiti tudi alternativne vrste prevoza.

Zakaj je po vašem mnenju v slovenskih občinah malo zanimanja za pripravo prometnih strategij, ki bi upoštevale koncepte trajnostne mobilnosti? Imate kakšne izkušnje dobrega sodelovanja?

Slovenija je zaradi svoje prostorske poseljenosti v precej nezavidljivem položaju. Razpršenost poselitve je v prometnem smislu problematična, zlasti, ko govorimo o uvedbi javnega potniškega prometa in intermodalnosti (povezavi med cestnim in železniškim javnim potniškim prometom). Priprava prometnih strategij v posameznih občinah, ki bi upoštevala koncepte trajnostnega razvoja, je prepuščena posameznim uradnikom, ki pa problematike ne poznajo dovolj široko. Tu bi jim vsekakor lahko svetovali strokovnjaki iz ljubljanske ali mariborske univerze, ki smo med seboj povezani pri znanstvenoraziskovalnem in strokovnem delu.