



RAZVOJ PROMETNO - LOGISTIČNIH POKLICEV

Raziskovalna naloga

Avtorja:

Mentor:

Aljaž Lednik, 4P1

mag. Roman Krajnc, univ. dipl. inž.

Urška Plahuta, 4P1

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, marec, 2021



RAZVOJ PROMETNO - LOGISTIČNIH POKLICEV

Raziskovalna naloga

Avtorja:

Mentor:

Aljaž Lednik, 4P1

mag. Roman Krajnc, univ. dipl. inž.

Urška Plahuta, 4P1

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, marec, 2021

POVZETEK

Vsako podjetje je uspešno, kolikor je uspešen vsak posamezni zaposleni, tako zaposleni kot tim. Odličnost vloge zaposlenih se odraža v osvojenih kompetencah, ki vključujejo znanje, spretnosti, sposobnosti in veščine ter vrednote, motiviranost in pripravljenost za sodelovanje. V raziskovalni nalogi se bomo omejili na operativne kadre v organizacijah v povezavi z izobraževalnim procesom za promet oz. logistiko. Analizirali bomo predhodno stanje in sedanje stanje iz tega področja. Prav tako bomo poiskali možne vrzeli, ki bi jih bilo smiselno dopolniti z novim izobraževalnim programom, kot na primer Vozni skladiščnik.

KAZALO

	Stran
POVZETEK	3
KAZALO	4
1 UVOD	7
1.1 POSTAVITEV PROBLEMA	8
1.2 POSTAVITEV HIPOTEZE	9
1.3 METODE RAZISKOVANJA.....	9
1.4 STRUKTURA DELA	9
2 RAZVOJ PROMETNE DEJAVNOSTI NA SLOVENSKEM IN V OKOLICI	11
3 RAZVOJ PROMETNEGA SISTEMA.....	16
4 RAZVOJ IZOBRAŽEVANJA S PODROČJA PROMETA IN LOGISTIKE	18
4.1 IZOBRAŽEVANJE ZA POMORSTVO	19
4.2 IZOBRAŽEVANJE ZA POŠTO IN TELEKOMUNIKACIJO	22
4.3 IZOBRAŽEVANJE ZA PROMET	23
4.3.1 FAKULTETA ZA POMORSTVO IN PROMET PORTOROŽ	24
4.3.2 FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO, PROMETNO INŽENIRSTVO IN	
ARHITEKTURO.....	26
4.4 IZOBRAŽEVANJE ZA LOGISTIKO	28
4.4.1 SREDNJEŠOLSKO IZOBRAŽEVANJE.....	29
4.4.2 UNIVERZITETNO IZOBRAŽEVANJE LOGISTIKE.....	36
4.4.3 EKONOMSKA FAKULTETA UL.....	39
4.4.4 EKONOMSKO-POSLOVNA FAKULTETA	40
4.4.5 PRAH IZOBRAŽEVALNI CENTER	40
4.5 OSTALE OBLIKE IZOBRAŽEVANJA ZA RAZLIČNE POKLICE	41
4.5.1 POKLICI V ŽELEZNIŠKEM PROMETU	41
4.5.2 POKLICNI V CESTNEM PROMETU	47

4.5.3	TEHNOLOG ZA PROMET S PODROČJA POŠTNEGA PROMETA.....	54
4.5.4	POKLICI V POMORSKEM PROMETU	54
4.5.5	POKLICI V ZRAČNEM PROMETU	57
4.5.6	UPRAVLJALEC VILIČARJA (VILIČARIST)	61
5	KLASIFIKACIJA DELOVNIH MEST V LOGISTIKI/PROMETU	62
6	ANALIZA STANJA KADROVSKEGA POTENCIALA.....	67
6.1	ANALIZA ANKETE SREDNJEŠOLCEV	67
6.1.1	ALI SI SE PRAVILNO ODLOČIL/A O IZBORU SREDNJEŠOLSKEGA PROGRAMA?.....	68
6.1.2	ALI SI IMEL/A DOVOLJ INFORMACIJI ZA IZBOR SREDNJE ŠOLE?	69
6.1.3	KDO ALI KAJ JE VPLIVALO NA TVOJO ODLOČITEV O IZBORU SREDNJE ŠOLE?	70
6.1.4	ALI ŽE VEŠ KAJ BOŠ DELAL V SVOJI POKLICNI KARIERI?	71
6.2	ANKETIRANJE PODJETIJ	72
6.2.1	KATERA JE DEJAVNOST VAŠE ORGANIZACIJE?	73
6.2.2	KOLIKO LJUDI IMATE ZAPOSLENIH IN KAKŠEN JE DELEŽ ZAPOSLENIH NA.....	
	PODROČJU TRANSPORTA IN LOGISTIKE?	74
6.2.3	ALI SE SREČUJETE S PRIMANJKLJAJEM KADRA Z USTREZNO PROMETNO-	75
	LOGISTIČNO IZOBRAZBO?	75
6.2.4	ALI BI BILO PO VAŠEM MNENJU POTREBNO DA, SE BI SE IZVAJAL TRILETNI.....	
	IZOBRAŽEVALNI PROGRAM VOZNIK MANIPULANT?	76
6.2.5	KAKŠNA JE STAROSTNA STRUKTURAVOZNIKOV V VAŠEM PODJETJU?	77
6.2.6	ALI MENITE, DA JE PROMETNO-LOGISTIČNA DEJAVNOST PREMALO.....	78
	PREDSTAVLJENA/ZNANA MED MLADIMI?	78
6.3	STALIŠČE JAVNIH INŠTITUCIJ	80
6.3.1	GOSPODARSKA ZBORNICA SLOVENIJE	80
6.3.2	DELOVNI SESTANEK MINISTRSTVA ZA OKOLJE, GZL IN OZS.....	81
7	RAZPRAVA.....	83
8	ZAKLJUČEK	92
	LITERATURA IN VIRI	93

POPIS GRAFOV	97
POPIS SHEM.....	97
POPIS SLIK.....	98
POPIS TABEL	98

1 UVOD

Poleg izraza "transport" se pogosto uporablja izraz "promet". Ta dva pojma - transport in promet - nista sinonima (ne pomenita istega). Promet je širši pojem od pojma transport, ker obsega prenos ljudi, stvari, informacij (vesti) in energije z enega mesta na drugo. To bi bila definicija pojma "promet" v ožjem smislu. V širšo opredelitev prometa se lahko vključuje še: denarni promet, plačilni promet, trgovski promet. Pomislimo na promet z nepremičninami. Kupujejo in prodajajo hiše, zemljišča, a ničesar ne prenašajo iz kraja v kraj.

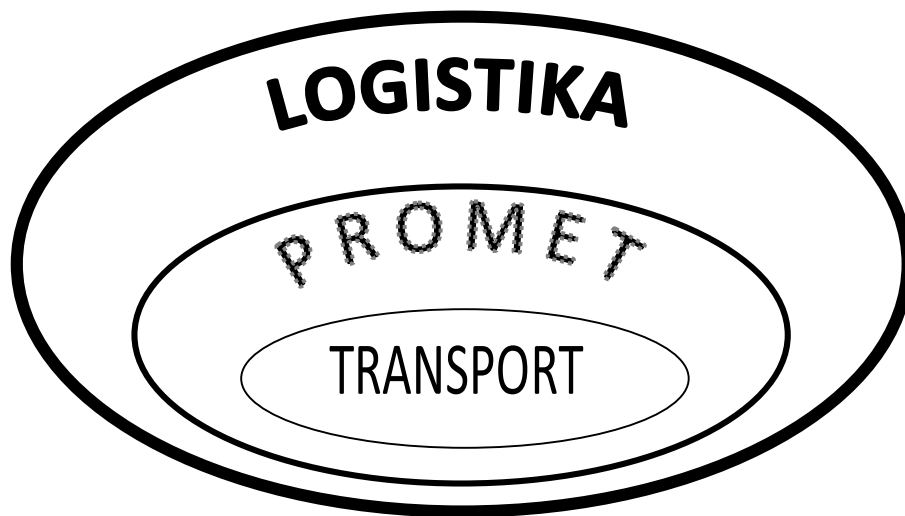
Beseda "logistika" izvira iz francoske besede "loger", kar pomeni namestiti, razporediti. Gre seveda v izvoru za razporejanje vojaških sil - moštva, orožja, opreme itd. Tudi francosko "logistique" ima militaristični pomen: "transport in oskrba baze". Pojem "logistika" se je najprej uveljavil v vojaškem izrazoslovju.

Pojem logistika zajema fizični tok materiala (surovine, polproizvode, proizvode, odpadke) ter tok informacij od dobavitelja surovin, proizvajalca in morebiti trgovca do končnega potrošnika gotovih proizvodov, torej prostorske spremembe, poleg tega pa tudi skladiščenje, ki pomeni premagovanje časa. Logistika pomeni torej premagovanje prostora (kot transport) in časa.

Dandanes ni blagovnih tokov, kjer ne bi deležniki uporabljali procese Oskrbovalne veriga (uporabljajo se tudi izrazi: dobavna veriga, oskrbna veriga, preskrbovalna veriga) (angl. supply chain). Je sistem, ki je sestavljen iz dobavitelja, nabave, proizvajalca, distribucijskih kanalov in kupca. Pokriva tok blaga od dobavitelja preko proizvodnje in distribucijskih kanalov do kupca oz. končnega uporabnika.

Glede na vsebinsko obravnavo omenjenih pojmov ugotavljamo, da so določene raznolikosti pri delovanju prometno-logističnih procesov blagovnih in potniških tokov. Kljub temu, da se promet in logistika obravnava kot tesna sinergija poslovnih procesov, bomo v raziskovalnem delu v določenih vsebinah (poglavjih) ločeno obravnavali pojmovanje prometa in logistike.

Shema 1: Primerjava soodvisnosti pojmov transport, promet in logistika



Vir: Godnič, C., Krajnc, R. in Krajnc, J.. Tehnologija prevoza blaga. Skripta. ŠCC, 2015. Celje.

Za primer pogledimo: Če obravnavamo varnost v cestnem prometu je značaj vsebine pretežno prometna (ceste, križišča, prevozna sredstva, znanje pravil vožnje in udeležbe v prometu...). Če pa obravnavamo gibanje blaga v skladišču, so pa to procesi, ki jih »rešujejo« tehnično-tehnološki procesi logistike.

1.1 POSTAVITEV PROBLEMA

Vsaka družba mora skrbeti za razvoj strokovnosti in znanosti iz različnih področjih. To velja tudi za razvoj kadrov. Nezadostna znanja kadrov lahko privede do nekvalitetnih delovnih procesov tako v proizvodnji, v storitveni dejavnosti, administracijah in drugod. Če ni zadovoljivih znanj, so ljudje manj inovativni, pa verjetno tudi manj motivirani, če ni rezultatov, kar pa ne prinaša zadostne dodane vrednosti zaposlenih. Nezadovoljivo stanje kadrov, to je pomanjkanje posameznih struktur, se lahko prav tako odraža tudi skozi odsotnost ustreznih izobraževalnih programov.

1.2 POSTAVITEV HIPOTEZE

Skrbeti moramo, da smo učeča se družba. Vsak sam mora imeti interes, da se zadovoljivo izobrazi, da osvoji potrebne kompetence za opravljanje poklicne kariere. Prav tako mora to biti tudi interes delodajalcev. Tako je bilo tudi na področju prometa in kasneje logistike, ko je gospodarstvo izkazalo interes po tovrstnih kadrih. Eventualno kakšno vrzel na področju znanj kadrov pa se lahko uredi z uvedbo ustrezne smeri izobraževalnega programa, kot je bilo v preteklosti na področju mehatronike, ali pa vrzel, ki se danes odraža na področju transporta. To je veliko pomanjkanje voznikov. Potrebno bi bilo uvesti triletno srednje šolanje za mladino za poklic voznik disponent.

1.3 METODE RAZISKOVANJA

V teoretičnem delu smo uporabili deskriptivni pristop. Z metodo deskripcije in kompilacije smo na osnovi proučevanja literature opredelili razvojni vidik prometno-logističnih poklicev.

Nato smo z metodo komparacije ugotovili kakšno je stanje s področja raziskave. To je kakšno je sedanje stanje.

Za pregled stanja smo uporabili analitični pristop raziskovanja. Anketirali smo organizacije in osnovnošolce iz širše celjske regije.

Z metodo sinteze smo nato povzeli stanja iz navedenega področja raziskave in rezultatov analize.

1.4 STRUKTURA DELA

V prvem naslovu Uvod smo postavili problem, hipotezo, uporabljene metode raziskovanja in strukturo dela.

V drugi točki z naslovom Razvoj prometne dejavnosti na slovenskem in v okolici smo nakazali razvoj prometa v naši okolici.

Tretja točka z naslovom Razvoj prometnega sistema obravnava vsebino prometnega sistema.

Četrty naslov Razvoj izobraževalnega procesa zajema razvoj izobraževanja od nastanka do danes, ki se izvajajo na različnih inštitucijah in različnih nivoji - stopnjah.

V petem poglavju z naslovom Klasifikacija delovnih mest v logistiki/prometu smo prikazali strukturo poklicev po kvalifikaciji.

Šesti naslov je Analiza stanja kadrovskega potenciala. V tem poglavju smo naredili analizo stanja na področju raziskovanja. Anketirali smo srednješolce in podjetja.

V sedmem poglavju z naslovom Razprava smo interpretirali analizo ključnih kazalcev iz ankete in vidike možne uvedbe izobraževalnega programa Voznik.

Osmo poglavje pa vsebuje zaključek dela.

2 RAZVOJ PROMETNE DEJAVNOSTI NA SLOVENSKEM IN V OKOLICI

V poglavju se bomo opredelili na prometno dejavnost na slovenskem. V obdobju razvoja prometa še ne moremo govoriti o razvoju logistične dejavnosti. Ta veda je prišla v Slovenijo do izraza kasneje, ko je prometna dejavnost postajala vse bolj zahtevna in obsežna gospodarska panoga, čeprav so v svetovnem merilu že stoletja prej obravnavali logistiko kot proces. Pojem logistike se je uporabljal že v 12. stoletju, in sicer na vojaškem področju. Pojem logistike izhaja iz grške besede »logisticos«. V Nemčiji se je pojem »logieren« v smislu nastanitve začel uporabljati okrog leta 1600¹. Konec 19. stoletja so začeli izraz »logistika« uporabljati tudi v vojaški literaturi v Združenih državah Amerike². V nadaljevanju pogledajmo nekaj mejnikov razvoja prometa.

Prometne poti na Notranjskem so bile že od nekdaj gospodarsko in komunikacijsko pomembne, saj je bilo tu križišče v smeri od Trsta proti Ljubljani, Dolenjski in Zagrebu, Kočevskemu in Kvarnerju. Tako je bilo že v srednjem veku razvito tovarništvo, ki se je postopoma razvilo v furmanstvo (prevozništvo)³. Furmanstvo⁴ je predstavljalo pomemben vir dohodkov za lokalno prebivalstvo, saj se je okrog njega spletla zanimiva vez različnih dejavnosti od kovaštva, sedlarstva in kolarstva pa do gostinskih dejavnosti.

¹ Vir: Krajnc, J. Procesni način obvladovanja stroškov logistične dejavnosti v proizvodnem podjetju. Magistrsko delo. Ekonomsko-poslovna fakulteta Univerza v Mariboru. Maribor 2010.

² Vir: Zelenika, R., Pupavac D. Menedžment logističnih sustava. Ekonomski fakultet u Rijeci. 2008.

³ Vir: <https://www.notranjski-park.si/kultura/tradicionalne-obrti-dejavnosti/furmanstvo>. November, 2020.

⁴ furman -a m (û) pog. kdor vozi, prevaža s konjsko vprego; voznik, prevoznik: šel je v mesto za furmana; preklinja kot furman zelo. Vir: <https://fran.si/iskanje?View=1&Query=furman&hs>. November, 2020.

Slika št. 1: Prikaz »lojteršnega« voza natovorjenega s hlodovino na Notranjskem.



Vir: <https://www.notranjski-park.si/kultura/tradicionalne-obrti-dejavnosti/furmanstvo>. November, 2020.

Tudi Postojna⁵ je bila v preteklosti znano furmansko mesto oz. postojanka. Zadnji "pravi" furmani pa so se skozi Postojno peljali po koncu druge svetovne vojne. V Trst so takrat še s konji vozili seno in 'palut'. Tako so poimenovali dolgo močvirsko travo. Ko so naložene vozove pripeljali v Trst, so se, preden so jih peljali na tehtnico, furmani sporazumeli s fanti, tako imenovanimi fakini, ki so na skrivaj skočili pod voz, da je bil ta težji. Tako so seno dražje prodali, fakini pa so v zameno dobili kakšno malico. Furmanstvo je bilo sicer najbolj živo v času do izgradnje Južne železnice Dunaj - Trst. Skozi Postojno je na Kras in v Istro ter v Trst potekal prevoz predvsem kmetijskih pridelkov in lesa, pa tudi ledu. Domačini so pozimi na Nanoščici sekali led in ga shranjevali v posebne ledenice ter ga z vozovi, zavitega v jelševo listje, ponoči vozili v Trst.

Vzporedno z razvojem furmanstva so se razvile tudi furmanske gostilne. Bile so razširjene po vsem slovenskem ozemlju ob znanih in prometnih poteh, ki so vodile na manjše ali večje razdalje. Prave furmanske poti so bile dolge. Vodile so po slovenskem ozemlju, najbolj prometne pa so bile relacije od severa na jug in vzhod in nazaj. V naši okolici so znane gostilne,

⁵ Vir: <http://www.primorske.si/novice/srednja/najzanimivejsi-furmani-iz-lokavca-in-merc>. November, 2020.

kot na primer gostilna na Trojanah, ki je bila včasih postaja tovornikov in furmanov, danes pa se ustavljajo v njej motorizirani gostje — avtoprevozniki; gostilna Rupnik v Vitanju; nekdanja gostilna Vervega v Veliki Pirešici, ki je pa danes ni več (slika št. 2).

Slika št. 2: Gostilna Vervega v Veliki Pirešici



Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Velika_Pire%C5%A1ica#/media/Slika:Gostilna_v_Veliki_Pire%C5%A1ici_1960.jpg. November, 2020.

V furmanstvu so še sodelovale druge dejavnosti, kot na primer »Žlajfarji«, ki so na klancih pomagali zavirati vozove; »Forajtarji« pa so ponujali pripravo za vleko na klancih. Seveda so bili tudi negativni vplivi na furmanstvo kot dejavnost. Omeniti je potrebno rokovnjače in roparje, ki so živeli od napadov na furmane.⁶

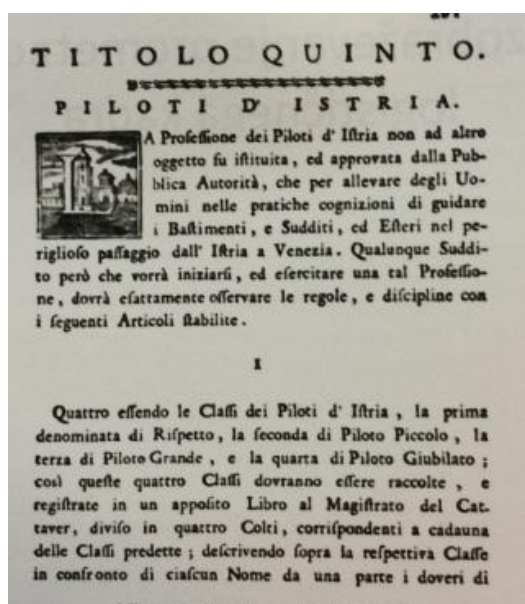
Ko so že pred sredo 19. stoletja začeli graditi t. i. južno železnico, ki naj bi središče cesarstva povezala z glavnim pristaniščem (Trstom), se furmanom, prevoznikom in ljudem, ki so živeli od furmanstva, še ni bilo treba bati za delo. Promet se je povečeval in zaposloval mnogo novih prevoznikov, ki so vozili robo iz končne železniške postaje. Za razvojem motorizacije je postopoma (okrog leta 1950) furmanstvo kot dejavnost pričelo zamirati. Postopno so se ustanavljala avtoprevozna podjetja z motoriziranimi vozili, ki so prevzemala prevoze lesa,

⁶ Vir: Orbanić, J., Rosi, B. Razvoj transporta, logistike in mobilnosti v Sloveniji. Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru, 2016.

razsutega tovara idr. Med drugim so bila ustanovljena podjetja GGP - Gozdna gozdarska podjetja, ki so prevažala hlodovino iz gozdov do podjetij z žagami.

Razvoj prometa in s tem ljudi, ki so se s to dejavnostjo ukvarjali, je potekal na različnih nivojih. V Beneški republiki so leta 1786 izdali predpis o opisu istrskih pilotov (pomorstvo) (slika št. 3).

Slika št. 3: Začetna stran opisa poklica v predpisu izdanem v Beneški republiki.



Vir: Orbanić, J., Rosi, B. Razvoj transporta, logistike in mobilnosti v Sloveniji. Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru, 2016.

V posebnem poglavju so opredeljeni istrski piloti, ki so vodili ladje med Istrsko obalo in Benetkami. Benetke so bile tudi drugače močno povezane s pomorskim prometom. V 14. stoletju je bilo beneško trgovsko ladjevje zelo močno, čemur je pripomoglo tudi odkritje kompasa in krmila. Benečani so trgovali tako z vzhodom kot tudi s Flandrijo in Anglijo. S tem je tudi med drugim pomorstvo pripomoglo k razvoju prometnih poklicev. Poglejmo še na območje Trsta. Marija Terezija je 20. 8. 1753 izdala odlok, s katerim je določila, da bo Reški jezuit Franc Ksaverij Oriando vodil v Trstu navtično šolo (Scuola di idrografia), kar pomeni ustanovitev prve pomorske šole v Avstriji oz. prve javne pomorske šole na severnem Jadranu nasploh. Šola je pričela z delom 13. 5. 1754. Že med prvimi dvajsetimi študenti, večinoma Tržačani, je bilo tudi nekaj takih, ki so govorili kranjski jezik, kar je takrat pomenilo, da so

Slovenci. Šola je nato doživljala, tako kot Avstrija, burna obdobja in tudi začasno ukinitvev. Šele po letu 1784 se je šola ustalila in razvijala. Deluje še danes⁷.

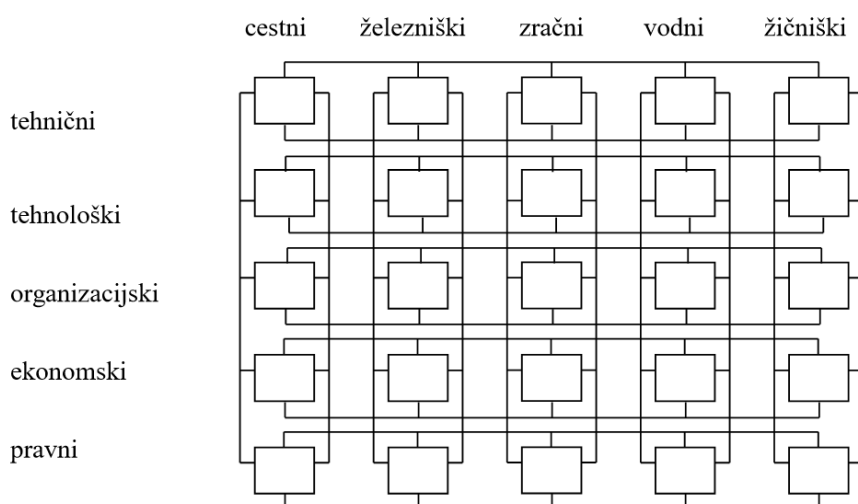
Tako se je prometna dejavnost na območju današnje Sloveniji in sosednjega okoliša širila glede na gospodarske-politične možnosti in vizije. Razvoj tehnik in tehnologij je zahteval kompetentne kadre, ljudi, ki so izvajali dela na različnih področjih prometne dejavnosti in stopnji dela. Vzporedno z razvojem družbe so nastajali izobraževalni procesi, ki so skrbeli za razvoj kadrov. Omenili smo že primer izobraževanje pomorskih pilotov.

⁷ Vir: <https://www.fpp.uni-lj.si/o-fakulteti/zgodovina-fpp/>. November, 2002.

3 RAZVOJ PROMETNEGA SISTEMA

Prometni sistem neke države sestavljajo cestni, železniški, pomorski, rečni, jezerski, zračni, mestni, poštni, telegrafsko-telefonski promet in cevovodni transport - kot veje prometa z vsemi stopnjami transportnega procesa v medsebojnih ozkih povezanostih (obravnavamo lahko osnovni ali razširjeni obseg prometnih procesov). Prometni sistem (shema št. 2) predstavlja distribuiran sistem, za katerega je karakteristična prostorska in časovna funkcijska odvisnost. Prostorske dimenzije prometa imajo urbane in zelo globalne dimenzije. V okviru tega se javljajo ponudbe blaga in potnikov v celem spektru koncentracij (torej imamo problem "kaj" in "kje"), ki jih skušamo reševati s primerno mrežo proizvodnih sredstev.

Shema št. 2: Osnovni prometni sistem



Elemente prometnega sistema (shema št. 2) delimo po vertikali in po horizontali. Kot elemente prometnega sistema po horizontali identificiramo naslednje prometne veje oziroma prometne podsisteme: podsistem cestnega, železniškega, zračnega, vodni in žičniški. Elemente prometnega sistema po vertikali pa analiziramo glede na tehnološki, tehnični, organizacijski, pravni in ekonomski vidik

Prometni sistem vključuje številne elemente. Ti elementi so⁸:

- transportne poti (železniške proge, ceste, vodne poti...);
- stabilni objekti v prometu (letališča, luke, pristanišča, železniške in avtobusne postaje, poslovne in druge zgradbe - skladišča, delavnice ipd.), cevovodi, telegrafski, telefonski vodi ter druge naprave;
- transportna sredstva (ladje in drugi plovni objekti, tovornjaki, avtobusi, lokomotive, vagoni, tramvaji, trolejbusi, letala ...);
- sredstva manipulacije s tovorom (dvigala, viličarji, transportni trakovi, ... kot tudi palete, kontejnerji ipd.);
- **kadri, ki opravljajo prometno dejavnost;**
- podjetja prometne dejavnosti;
- **šole, ki izobražujejo prometni kader;**
- ustanove, ki spremljajo razvoj in pogoje poslovanja;
- znanstvene ustanove ...

Če ima neka država veliko število elementov prometnega sistema (cest, prog, letal, ladij, prometnih šol in dijakov ter študentov v njih itn.), pravimo, da ima razvit promet. Toda šele takrat, ko so ti elementi med seboj povezani v celoto, smemo reči, da ima država prometni sistem ali sistemsko organiziran promet.

Pogosto rečemo, da je promet "krvni obtok" gospodarstva in družbe. V krvnem obtoku sodelujejo: srce, arterije, kapilare, krvna plazma idr.; ampak šele v medsebojni povezavi ti elementi zagotavljajo delovanje sistema kot celote, to je: prehrano organizma.

Torej na osnovi razumevanje prometnega sistema bomo v nadaljevanju razvijali razvoj izobraževanja in kadrov v prometno-logistični dejavnosti.

⁸ Vir: Godnič, C. Tehnologija prometa. Samozaložba. Maribor. 2001.

4 RAZVOJ IZOBRAŽEVANJA S PODROČJA PROMETA IN LOGISTIKE

Z razvojem prometnega sistema so se strukturo razvijali poklici in s tem tudi izobraževalne smeri in stopnje. Slovenija je bila v preteklosti kot del nekdanje Jugoslavije močno povezana z razvojem prometnih kadrov. Na primer, v takratni republiki Hrvaški je bilo razvito izobraževanje za pomorstvo. V Splitu je bila leta 1959 ustanovljena Visoka pomorska šola, od leta 2004 pa deluje kot Pomorska fakulteta Sveučilišta v Splitu. Tradicija Fakultete za prometne znanosti Zagreb sega v leto 1962. Prav tako je v Zagrebu leta 1949 pričela delovati Prometna tehnična šola. V nadaljevanju se bomo osredotočili na razvoj izobraževanja v Republiki Sloveniji.

Interdisciplinarni vedi s področja prometa oziroma logistike združujeta znanja z vsebinami prometa, ekonomije, strojništva, gradbeništva, prava, organizacije dela, urbanizma, menedžmenta idr. Pridobivanje temeljnih znanj za področje prometa / logistike je postavljeno s sistemskim izobraževanjem. Z razvojem novih spoznanj in s tem gospodarskega sistema, je prišlo do uvajanja novih metod dela v blagovnih in potniških tokovih. Pojavile so se potrebe po modificiranih znanjih s področja prometa in logistike.

Raziskovalno delo obravnava razvoj poklicev v prometu - logistiki. Glede na to, da je pojem prometa in logistike spekter različnih prometno-logističnih poklicev in stopenj, bomo to osnovno pojmovanje prometa in logistike obravnavali ločeno po stopnji izobraževanja, to je srednješolsko, višješolsko in visokošolsko izobraževanje. Prav tako bomo znotraj pojmovanja prometa prikazali določene ločnice v procesu izobraževanja, kot na primer podpoglavje 4.3.

4.1 IZOBRAŽEVANJE ZA POMORSTVO

Slovenija se deklarira kot pomorska država. Pomorski zakonik⁹ v 33. členu določa, da se usmeritve za trajnostni razvoj pomorstva in zagotavljanje varnosti pomorskega prometa določijo z nacionalnim programom razvoja pomorstva Republike Slovenije. V preteklosti je delovalo kar nekaj manjših pomorskih pristanišč in ladjedelnic v Izoli. S časom so se poslovni modeli s področja pomorstva spreminjali in na območju mesta Koper je nastajalo novo pomorsko pristanišče, ki ga poznamo pod imenom Luka Koper. Sliki 5 in 6 prikazujeta dve obdobji nastajanja Luke.

Leta 1957 je bilo ustanovljeno podjetje Pristanišče Koper. Sesalni bager Peter Klepec je začel z izkopom morskega dna na severni obali mesta. Prvo ladjo smo privezali leto in pol kasneje, ko je bil dokončan prvi vez. To je bila čezoceanka, po imenu Gorica, last slovenskega ladjarja Splošne plovbe iz Pirana¹⁰.

⁹ Vir: Pomorski zakonik (Uradni list RS, št. 62/16 – uradno prečiščeno besedilo, 41/17, 21/18 – ZNOrg in 31/18 –

¹⁰ Vir: <https://www.luka-kp.si/slo/vec-o-zgodovini-189>. November, 2020.

Slika št. 4: Mesto Koper z morskim zalivom leta 1955



Vir: <https://www.luka-kp.si/slo/vec-o-zgodovini-189>. november, 2021.

Današnje ime Luka Koper je iz leta 1961. Dve leti kasneje je bila ustanovljena carinska cona. Leta 1967 smo kot investitorji zaključili izgradnjo 31 km dolge železniške proge Koper-Prešnica, kar je omogočilo vključitev Luke Koper v evropski železniški sistem¹¹. Koprsko pristanišče je eden od členov logistične verige, ki poteka čez Slovenijo. Gre za tranzitno usmerjeno pristanišče, zato pri Luki Koper pravijo, da je učinkovita in dovolj zmogljiva prometna povezava z zaledjem ključnega pomena. Več kot dve tretjini pretovorjenega blaga prihaja ali je namenjeno zunaj meja Slovenije.

¹¹ Ibid.

Slika št. 5: Mesto Koper z Luko Koper leta 2005



Vir: Ibid.

Iz navedenega izhajamo, da je bilo razumljivo, da so se pokazale potrebe po pomorskih poklicih oziroma kadrih s področja prometa. Omenimo naj še, da v Sloveniji deluje tudi ladijski prevoznik Splošna plovba d. o. o..

Navtična šola v Trstu se šteje kot predhodnica slovenskega pomorskega šolstva, saj se je v njej izšolalo v obdobju od leta 1754 do 1918, ko je bil Trst odrezan od svojega zaledja, kar lepo število pomorščakov slovenskega rodu. Slovenci so tam tudi učili oz. pisali knjige in priročnike za pomorce. Po letu 1918 so Slovenci odhajali na šolanje za pomorščake trgovske mornarice predvsem v Bakar, Split, Dubrovnik ali Kotor. Šele z Odlokom o ustanovitvi slovenske pomorske akademije v Trstu, ki ga je izdalo poverjeništvo Pokrajinskega narodnoosvobodilnega odbora

za Slovensko primorje v Ajdovščini, dne 25. 9. 1945, so si Slovenci priborili pravico do izobraževanja v materinščini¹².

Prva slovenska pomorska šola je pričela delovati l. 1947 v Semedeli pri Kopru pod imenom Slovenska pomorska trgovska akademija in je imela navtični, strojni in ladjedelski odsek. Šola je sledila potrebam izobraževanja za prometne in pomorske kadre. Tako se je med drugim inštitucija leta 1995 preoblikovala iz že vmesne organizacijske preoblike v Višjo pomorsko in prometno šolo v Fakulteto za pomorstvo in promet (FPP). Po tem organizacijskem preoblikovanju je fakulteta strmo rastla, pridobivala nove programe, modificirala obstoječe izobraževalne programe, sodelovala v različnih projektih idr. Torej je generator prometno-pomorskih kadrov širom regije. Več o delovanju FPP v podpoglavju 4.3.1.

Na isti lokaciji kot je FPP je delovala tudi Srednja pomorska šola Portorož. Leta 2008 je šola preimenovana v Pomorski in tehniški izobraževalni center Portorož. Center je nastal z združitvijo Srednje pomorske šole in Dijaškega doma Portorož. Leta 2013 sta se s sklepom Ministrstva javni zavod vzgojno-izobraževalni zavod Pomorski in tehniški izobraževalni center Portorož (centro di formazione e istruzione nautica e professionale portorose) združila v enovit javni vzgojno-izobraževalni zavod Gimnazija, elektro in pomorska šola (ginnasio e istituto nautico e elettronica pirano).

S področja prometa-logistike šola izvaja štiriletno srednje strokovno izobraževanje:

- Plovbni tehnik in
- Ladijski strojni tehnik.

V letu 2021-22 načrtujejo izvajanje programa Logistični tehnik.

4.2 IZOBRAŽEVANJE ZA POŠTO IN TELEKOMUNIKACIJO

Šolski center za pošto, ekonomijo in telekomunikacije Ljubljana (ŠC PET) je osrednja ustanova za izobraževanje na področju telekomunikacij na srednjem in višješolskem nivoju izobraževanja. Vse organizacijske enote odlikuje pester in prožen program s splošnimi

¹² Vir: <https://www.fpp.uni-lj.si/o-fakulteti/zgodovina-fpp/>. Januar, 2021.

vsebinami, ki je prilagojen potrebam okolja ter gospodarstva in omogoča nemoteno vertikalno prehodnost. ŠC PET obstaja že več kot 70 let. Leta 1948 ga je ustanovilo tedanje PTT podjetje, leta 1993 pa je bila podpisana nova ustanovitvena pogodba med PTT podjetjem Slovenije in Vlado Republike Slovenije. Od leta 1998 so bili ustanovitelji ŠC PET Vlada Republike Slovenije, Telekom Slovenije, d. d., in Pošta Slovenije, d. o. o.. Od leta 2011 je področje dela ŠC PET določeno s Sklepom o ustanovitvi javnega vzgojno-izobraževalnega zavoda »Šolski center za pošto, ekonomijo in telekomunikacije Ljubljana«. Sodelovanje s Pošto Slovenije, d. o. o., in Telekomom Slovenije, d. d., pa je urejeno s posebnim sporazumom. Šola izvaja s področja prometa-logistike štiriletni izobraževalni program Tehnik elektronskih komunikacij in višješolski program Inženir/ka telekomunikacij.

4.3 IZOBRAŽEVANJE ZA PROMET

V preteklosti se je izvajal srednješolski program Prometni tehnik. Ta se je leta 2008/09 nadomestil z izobraževalnim programom Logistični tehnik. Osnova za pripravo izobraževalnega programa Logistični tehnik so bili novi poklicni standardi, ki so nastali z oblikovanjem kvalifikacijske strukture za področje cestnega prometa in skladiščenja: Prometnik/ prometnica v cestnem prometu, Špediter/ špediterka, Skladiščnik/ skladiščnica v logistiki in Upravljalec/ upravljalca dvigal. Pri oblikovanju programa Logistični tehnik so bile ohranjene tiste vsebine (kompetence) programa Prometni tehnik, ki so še vedno aktualne, dodane pa so bile nove v skladu z zahtevami poklicnih standardov.

Tako bomo ta srednješolski izobraževalni program obravnavali v podpoglavju Izobraževanje za logistiko.

Na področju visokošolskega izobraževanja pa so še vedno veljavni programi, ki so pretežno usmerjeni k pojmovanju prometa. V Slovenije delujeta Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož UL in Fakulteta za arhitekturo, gradbeništvo in prometno inženirstvo UM.

4.3.1 FAKULTETA ZA POMORSTVO IN PROMET PORTOROŽ

Že v podpoglavju 4.1 smo omenili nastanek in razvoj FPP. V nadaljevanju predstavljamo njene izobraževalne programe. Študentje se lahko izobražujejo na področjih:

- Tehnologija prometa in logistika (U),
- Prometna tehnologija in transportna logistika (VSS),
- Ladijsko strojništvo (VSS) in
- Navtika.

Na 3. stopnji izvajajo program Promet in Varovanje okolja. Program Promet omogoča podiplomski doktorski študijski. Program tretje stopnje Pomorstvo in promet traja štiri leta in je kreditno ovrednoten s 240 ECTS (European Credit Transfer and Accumulation System oziroma Evropski sistem prenašanja in zbiranja kreditnih točk).

Slika št. 6: Misel iz naslovnice spletne strani FPP



Vir: [https://www.fpp.uni-lj.si/studij/1-stopnja/tehnologija-prometa-in-logistika-\(u\)/](https://www.fpp.uni-lj.si/studij/1-stopnja/tehnologija-prometa-in-logistika-(u)/). November, 2020.

Za vzorec pogledjmo predmetnik izobraževalnega programa Tehnologija prometa in logistike (U)¹³:

¹³ Vir: [https://www.fpp.uni-lj.si/studij/1-stopnja/tehnologija-prometa-in-logistika-\(u\)/](https://www.fpp.uni-lj.si/studij/1-stopnja/tehnologija-prometa-in-logistika-(u)/). November 2020.

Tabela št. 1: Predmetnik 1. letnika

1. letnik														
Zap.št.	Predmet	Semester										Sam. delo štud.	Ure skupaj	Točke ECTS
		Zimski					Poletni							
		P	S	V	KV	DO	P	S	V	KV	DO			
1	Ekonomika	30	10	25	0	0						65	130	5
2	Inženirska grafika	30	10	30	0	0						70	140	5
3	Matematika 1	45	0	30	0	0						75	150	6
4	Prometni sistem	45	15	30	0	0						90	180	7
5	Računalništvo in infomatika	45	0	43	0	0						88	176	7
6	Elektrotehnika v prometu						45	0	30	0	0	75	150	6
7	Matematika 2						45	0	30	0	0	75	150	6
8	Mehanika v prometu						30	0	45	0	0	75	150	6
9	Osnove prava						45	25	0	0	0	70	140	5
10	Transportno inženirstvo						45	15	30	0	0	90	180	7

Tabela št. 2: Predmetnik 2. letnika

2. letnik														
Zap.št.	Predmet	Semester										Sam. delo štud.	Ure skupaj	Točke ECTS
		Zimski					Poletni							
		P	S	V	KV	DO	P	S	V	KV	DO			
1	Prevozno obligacijsko pravo	30	30	0	0	0						60	120	4
2	Prometna infrastruktura	30	15	30	0	0						75	150	6
3	Strokovna angleščina 1	30	15	22	0	0						67	134	5
4	Transportna ekonomika	45	0	20	0	0						65	130	5
5	Transportna sredstva	30	15	30	0	0						75	150	6
6	Verjetnost in statistika	45	15	25	0	0						85	170	6
7	Operacijske raziskave						30	15	0	0	0	45	90	3
8	Osnove teorije prometnega toka						30	5	30	0	0	65	130	5
9	Snovi v transportu						45	15	15	0	0	75	150	6
10	Tehnologija prometa						45	15	30	0	11	101	191	8
11	Teorija logistike in oskrbovalnih verig						45	15	15	0	0	75	150	6

Tabela št. 3: Predmetnik 3. letnika

3. letnik														
Zap.št.	Predmet	Semester										Sam. delo štud.	Ure skupaj	Točke ECTS
		Zimski					Poletni							
		P	S	V	KV	DO	P	S	V	KV	DO			
1	Inteligentni transportni sistemi in storitve	30	10	30	0	0						70	140	5
2	Organizacija dela v prometu	30	15	20	0	0						52	117	4
3	Temelji poslovanja špedicije	30	20	15	0	0						52	117	4
4	Urbani transport	30	15	15	0	5						65	125	5
5	Diplomski projekt						5	0	0	0	35	100	105	5
6	Načrtovanje sistemov transporta						30	10	15	0	10	65	120	5
7	Prometna varnost						30	10	25	0	0	52	117	4
8	Upravljanje in vodenje						30	20	15	0	0	52	117	4
9	Varstvo okolja						30	15	20	0	0	52	117	4

Študentje pridobijo interdisciplinarna znanja in s tem kompetence za karierne možnosti dela na različnih stopnjah in strukturah podjetij, ki se ukvarjajo s prometom, transportom tako blagovnih kakor potniških tokov, v razvojnih podjetjih, občinskih in državnih inštitucijah (Ministrstvo za infrastrukturo) idr.

4.3.2 FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO, PROMETNO INŽENIRSTVO IN ARHITEKTURO

Poslanstvo Fakultete za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru (UM FGPA) je ustvarjanje in razvijanje inženirskih znanj na področjih gradbeništva, prometnega inženirstva in arhitekture ter njihovo širjenje v univerzitetni prostor, torej med študente in sodelavce, kakor tudi v okolje, torej v stroko, gospodarstvo in širšo družbo. Zgodovina Fakultete za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo sega v leto 1960, ko se je na Višji tehniški šoli v Mariboru pričel študij gradbeništva. Leta 1973 je Višja tehniška šola prerasla v visoko, leta 1975 pa so bili vpisani prvi študenti drugostopenjskega študija. Istega leta postane šola polnopravna članica novoustanovljene Univerze v Mariboru, sedem let pozneje, torej leta 1982, pa se je na šoli vpeljal še podiplomski študijski program. Leta 1985 je šola dobila ime Tehniška fakulteta Univerze v Mariboru. Nov, za fakulteto pomemben razvojni trenutek je bil leta 1993. Takrat smo poleg že tradicionalnega študijskega programa Gradbeništvo uvedli še dva nova – programa Promet in Gospodarsko inženirstvo gradbeniške

smeni¹⁴. Fakulteta izvaja štiri študijske programe, Gradbeništvo, Prometno inženirstvo, Gospodarsko inženirstvo in Arhitekturo.

V nadaljevanju pogledimo proces izobraževanja za promet. Študijski program Prometno inženirstvo ponuja vse vsebine potrebne za zagotavljanje mobilnosti, za kar so potrebna znanja:

- Načrtovanje prometnega sistema in prometnih podsistemov,
- Načrtovanje, projektiranje, gradnja in vzdrževanje prometnic,
- Upravljanje s prometom in prometnimi tokovi,
- Načrtovanje in izvajanje prevozov.

Študent doseže ta znanja tako, da k splošnim osnovnim inženirskim znanjem doda:

- Razumevanje projektiranja, gradnje in vzdrževanja prometnic (vključno z opremo),
- Razumevanje procesov upravljanja s prometnimi tokovi (vzroki, organizacija, kapacitete, varnost, ekonomika, vplivi na okolje),
- Razumevanje procesa prevozov (organizacije, tehnologij in ekonomike),
- Razumevanje sklopa »človek (poselitev, aktivnosti) – prostor – okolje« kot osnove za procese načrtovanja, predvsem prometnega sistema.

Študentje se lahko izobražujejo na treh stopnjah:

- Prometno inženirstvo 1. stopnje VS,
- Prometno inženirstvo 1. stopnje UN,
- Prometno inženirstvo 2. stopnje MAG in
- Prometno inženirstvo 3. stopnje DR.

Ugotovimo lahko, da je ta študijski program bolj usmerjen k inženirskemu upravljanju prometa, infrastrukture in prometnih tokov.

¹⁴ Vir: <https://www.fgpa.um.si/fakulteta-se-predstavi/>. November, 2020.

4.4 IZOBRAŽEVANJE ZA LOGISTIKO

Vlogo in pomen logistike kot pojem smo že v Uvodu opredelili. Z ustanovitvijo univerzitetnega študija logistike, svojo terminologijo, raziskovalnim delom je logistika postala veda, ki se ukvarja z elementi operative in menedžmenta blagovnih in potniških tokov. Izobraževanje je vzpostavljeno po vertikali, od srednješolske poklicnega izobraževanja do univerzitetnega izobraževanja in doktorskega študija.

V podjetjih obstaja vrsta različnih nazivov delovnih mest in funkcij ter nivojev odgovornosti, na katerih zaposleni izvajajo naloge logistične narave. Glede na nivoje odgovornosti pomeni, da imamo v podjetjih delovna mesta različnega nivoja izvajanja del. Tradicionalno jih lahko opredelimo na področja skladiščne dejavnosti, transporta, distribucije, disponiranja in špedicije. Glede na širino logističnih procesov pa pri opredelitvi področij ne smemo izpustiti dejavnosti informacijskih procesov, vodenja prometnih tokov, varnosti v prometu in ostalih poslovnih procesov v prometu. Zelenika in Pupovac v učbeniku obravnavata pojem Logistični intelektualni kapital¹⁵. V poglavju navajata nekaj definicij avtorjev. Postavila sta si tudi vprašanje: Kaj je intelektualni kapital? Navajata, da je intelektualni kapital skupek ljudi s svojim znanjem, sposobnostmi, kreativnostjo, inovativnostjo, veščinami, izkušnjami, kulturo idr.

Zaradi splošnega razvoja, vse večje globalne povezanosti gospodarstva in internacionalizacije proizvodnih in trgovskih podjetij ter naraščanja ekološke ozaveščenosti se v zadnjem času pojavljajo potrebe po kadrih s specifičnimi znanji s področja logistike. Zaradi značilnosti sodobnega poslovnega okolja, za katerega so značilni nepredvidljivi poslovni dogodki, večja tveganja in hitre spremembe, morajo imeti logistični kadri široka splošna in specifična znanja. Priložnosti za pridobivanje tovrstnih znanj je v Sloveniji dovolj, saj so se v zadnjih letih razvili novi izobraževalni programi z logistično vsebino na vseh ravneh izobraževanja: srednja, višja, visoko strokovna in univerzitetna raven, prav tako pa je možen tudi podiplomski študij.

¹⁵ Vir: Zelenika, R., Pupovac D.; Menadžment logističkih sustava. EF Rijeka, Rijeka 2008.

Programi se izvajajo za redni in izredni študij kot javni sektor ali zasebni sektor, Ljudske univerze, zavodi in druge oblike podjetij. V nadaljevanju navajamo večino javnih in del zasebnih zavodov.

4.4.1 SREDNJEŠOLSKO IZOBRAŽEVANJE

Izobraževalni program Logistični tehnik (Srednje strokovno izobraževanje-SSI) je nadomestil program Prometni tehnik v šolskem letu 2008/09. V trajanju izobraževanja Prometni tehnik je prišlo do velikega razvoja prometnih sistemov, predvsem blagovnih in potniških tokov. Strokovni del je modulno oblikovan in omogoča dijakom (oziroma šoli) izbirnost znotraj programa. Strokovni moduli so kompetenčno zasnovani. Dodana so predvsem znanja, ki omogočajo razumevanje sodobnih logističnih procesov v domači in mednarodni blagovni menjavi in prometnih sistemih. Dijaki se seznanijo z novimi informacijsko-komunikacijskimi tehnologijami in tehnologijami dela v prodajno logističnih centrih, terminalih, pristaniščih, lukah idr. Nastala celostna struktura programa Logistični tehnik je svetovno primerljiva, aktualna, ustrezna in transparentna. Celovitost programa (tabela št. 4) nudi dijakom in dijakinjam mobilnost, fleksibilnost ter vzpodbudo za samostojno učenje kot tudi izziv za inovativnost, kot strateško prednost na globalnem trgu. Program Logistični tehnik dijake in dijakinje usposobi v umirjeno dinamično osebnost za zagotavljanje varnega, okolju prijaznega, defenzivnega, hitrega in gospodarnega pretoka oseb, potnikov in blaga v lokalnem in globalnem prostoru. Izobraževanje traja 4 leta in je ovrednoteno z 240 KT. Dijakom, ki končajo šolanje na tej stopnji, je omogočeno izobraževanje po vertikali v isti poklicni smeri na višji šoli ali na eni od fakultet, ki izobražujejo za promet oziroma logistiko.

Tabela št. 4: Predmetnik: Logistični tehnik SSI

Oznaka	Programske enote	Obvezno / izbirno	Skupno št. ur	Št. kreditnih točk
A – Splošnoizobraževalni predmeti				
P1	Slovenščina	Obvezno	476	24
P2	Matematika	Obvezno	374	19
P3	Tuji jezik I	Obvezno	408	20
P4	Tuji jezik II	Obvezno	204	10

Oznaka	Programske enote	Obvezno / izbirno	Skupno št. ur	Št. kreditnih točk
P5	Umetnost	Obvezno	68	3
P6	Zgodovina	Obvezno	102	5
P7	Geografija	Obvezno	68	3
P8	Sociologija	Izbirno	68	3
P9	Psihologija	Izbirno	68	3
P10	Fizika	Obvezno	68	3
P11	Kemija	Obvezno	68	3
P12	Biologija	Obvezno	68	3
P13	Športna vzgoja	Obvezno	340	14
Skupaj A			2312	110
B – Strokovni moduli				
M1	Tehnologija blagovnih tokov	Obvezno	204	11
M2	Tehnologija komuniciranja	Obvezno	204	11
M3	Podjetništvo in gospodarsko poslovanje	Obvezno	170	8
M4	Transportna sredstva	Obvezno	238	12
M5	Logistika tovornih tokov	Obvezno	442	24
M6	Mednarodna blagovna menjava	Izbirno	204	10
M7	Logistika potniških tokov	Izbirno	102	5
M8	Sredstva mehanizacije	Izbirno	102	5
M9	Avtomatizacija in robotizacija	Izbirno	102	5
Skupaj B			1462	76
Od tega:				
C – Praktično izobraževanje v šoli				
	Praktični pouk		568	23
Č – Praktično izobraževanje pri delodajalcu				
	Praktično usposabljanje z delom		152	6
D – Interesne dejavnosti				
	Interesne dejavnosti		352	14
E – Odprti kurikulum				
	Odprti kurikulum		612	30
Skupaj pouka (A+B+E)			4386	216
Skupaj praktičnega izobraževanja (C+Č)			720	29
Skupaj izobraževanja v šoli (A+B+D+E)			4738	230
Skupaj (A+B+Č+D+E)			4890	236

Oznaka	Programske enote	Obvezno / izbirno	Skupno št. ur	Št. kreditnih točk
Poklicna matura (izdelek oziroma storitev in zagovor)				4
Skupaj kreditnih točk				240
Število tednov izobraževanja v šoli			135	
Število tednov praktičnega izobraževanja v podjetju			4	
Število tednov interesnih dejavnosti			11	
Skupno število tednov izobraževanja			151	

Vir: http://eportal.mss.edus.si/msswww/programi2020/programi/Ssi/logisticni_tehnik-2020/spl-del.htm. Januar, 2021.

Program je oblikovan kot SSI in Poklicno tehniško izobraževanje (PTI). Šolanje se zaključi s poklicno maturo, ki obsega:

A) Obvezni del:

- pisni in ustni izpit iz slovenščine,
- pisni in ustni izpit iz logistike.

B) Izbirni del:

- pisni in ustni izpit iz tujega jezika ali matematike,
- izdelek oziroma storitev in zagovor.

Ena od novosti modificiranega programa je 578 pedagoških ur odprtega kurikulumu. Te ure so namenjene specifičnim vsebinam iz okolij, v katerem se izobraževalni program izvaja. To pomeni, da šola v sodelovanju z gospodarstvom določi nabor vsebin (pretežno strokovnih), katere naj dijaki usvojijo. Za ilustracijo npr. Izbrana poglavja in špedicije, Prometna vzgoja idr. Izobraževalni program Logistični tehnik omogoča pridobitev nacionalnih poklicnih kvalifikacij (NPK). Te so: Prometnik / Prometnica v cestnem prometu, Špediter / Špediterka, Skladiščnik / Skladiščnica v logistiki, Upravljalec / Upravljalca dvigal, in Viličarist / Viličaristka. Katalogi omenjenih NPK so v pripravi. Sam postopek pridobivanja NPK je urejen s predpisi, ki urejajo NPK. Kandidat za pridobitev NPK po šolskem sistemu mora imeti uspešno zaključene vsebine s posameznih področij - modulov.

Srednješolsko izobraževanje za logistiko poteka v Sloveniji na petih šolah: v Celju, Mariboru, Ljubljani, Murski Soboti in Novi Gorici. Začetki izobraževanja pa so bila bolj posamična z izvajanjem različnih izobraževalnih programov od dvoletnih do štiriletnih. Vključno s šolami, ki izvajajo izobraževanje za mladino v Sloveniji delujejo še drugi zavodi kot so Ljudske univerze in zasebni zavodi (različne stopnje izobraževanja). V nadaljevanju se bomo omejili le na zavode, ki jih je ustanovila Republika Slovenije.

4.4.1.1 PROMETNA ŠOLA MARIBOR

Začetki prometnega izobraževanja v Mariboru segajo v leto 1958, ko je bil ustanovljen oddelek Železniške prometne šole Beograd (s sedežem v Zemunu). Leta 1961 je postala ustanoviteljica šole Skupnost železniških podjetij Ljubljana, tako da se je šola preimenovala v Železniška prometna šola Maribor. V nadaljnjem obdobju se je šola kar nekajkrat prestrukturirala, ko je na primer z uvedbo usmerjenega izobraževanja pridobila nove izobraževalne programe, ki jih je pričela izvajati v šolskem letu 1981/1982: Prometno-transportni odpravnik, Prometno-transportni tehnik, Transportni komercialist, Prometno-transportni manipulant. Zadnja organizacijska sprememba je bila, ko je leta 2008 vlada Republike Slovenije sprejela Sklep o ustanovitvi javnega vzgojno-izobraževalnega zavoda Prometna šola Maribor, ki je sestavljen iz dveh organizacijskih enot – Srednja prometna šola z dijaškim domom in Višja prometna šola – novosti so predvsem organizacijske in statusne narave. Šola izvaja srednješolska strokovna izobraževalna programa Logistični tehnik in Tehnik varovanja. V enoti Višja šola pa izvajajo izobraževalne programe Logistični inženirstvo, Ekonomija in Varstvo okolja in komunala. Znotraj programa Logističnega inženirstva pa se program deli v smer Transportno logistiko in Poslovno logistiko.

4.4.1.2 ŠOLSKI CENTER CELJE, SREDNJA ŠOLA ZA STORITVENE DEJAVNOSTI IN LOGISTIKO

Zavod ŠCC deluje od leta 1959, ko se je pod imenom Srednja tehniška šola Celje pričelo izobraževanje na področju gradbeništva in strojništva – samo z dvema redno zaposlenima učiteljema. Potrebe socialnih partnerjev in širše družbene skupnosti so narekovale vedno več

izobraževalnih programov. Tisti, ki jih izvajamo zdaj, so objavljeni na spletnih straneh naših šol.

Leta 1996 je Zavod iz enovite šole prešel v Šolski center, ki sta se mu leta 2007 pripojili Srednja strokovna in poklicna šola Celje in Srednja šola Štore. Od takrat delujejo v njegovem sklopu naslednje organizacijske enote:

A) Šole:

- Gimnazija Lava,
- Srednja šola za kemijo elektrotehniko in računalništvo,
- Srednja šola za gradbeništvo in varovanje okolja,
- Srednja šola za storitvene dejavnosti in logistiko,
- Srednja šola za strojništvo, mehatroniko in medije,
- Višja strokovna šola.

B) Druga organizacijska enota:

- Medpodjetniški izobraževalni center – MIC.

V nadaljevanju se bomo omejili le na SŠSDL, ki med drugim izvaja izobraževalni program Logistični tehnik.

Kot velik del šol v Sloveniji ima tudi navedena šola zajetno zgodovinsko pot od nastanka do danes. Pred 137 leti so na zahtevo avstrijskih oblasti pomembni celjski možje sklenili, da morajo vajenci, ki so se učili v obrtnih delavnicah, imeti poleg znanja obrti tudi splošno zanje. Šola je preživela burne čase in dogajanja, šest držav, več političnih sistemov idr.

Leta 1979 se je izvajanjem izobraževalnih programov, pridružila Šola za cestni promet iz Zagreba, ki je imel dislocirano enoto. Na celjski šoli je delovala vse do 1981 leta, ko je šola samostojno verificirala izobraževalni program Prometni tehnik. S tem se je uvedla usmeritev za promet in zveze. Po eni vmesni prenovi izobraževalnega programa Prometni tehnik je v šolskem letu 2008/09 nadomestil obstoječi program novi izobraževalni program Logistični tehnik. Izobraževalni program smo natančneje opisali v točki 4.3.1. Program se izvaja še danes.

4.4.1.3 STROKOVNI IZOBRAŽEVALNI CENTER LJUBLJANA

Med počitnicami leta 1962 je bila zgrajena stavba, katere gradnjo je financirala takratna Obrtna zbornica. V Center strokovnih šol, kakor so poimenovali novo zgrajeno stavbo, so se preselile šole različnih poklicev in iz različnih lokacij: avtomehanska iz Šentvida, elektro iz Kovinarske šole iz Viča, avtoličarska, lesarska, dimnikarska ter fotografska iz šole učencev v gospodarstvu, oblačilna iz Ženske obrtne šole iz Rakovnika, preparatorska (kmalu ukinjena) in frizerska iz Mekinj pri Kamniku ter Vajeniške šole raznih strok Ljubljana. V koraku z razvojem inštitucije je leta 1992 šola »odprla« vrata za prometne tehnike (ki se je kasneje selila na Železničarsko šolo v Šiško, ko pa je le-ta pričela izobraževati gimnazijske programe, pa se je izobraževalni program vrnil na matično šolo). Po nekaj reorganizacijah v preteklosti leta 1999 šola z Aktom o ustanovitvi dobi ime Srednja poklicna in strokovna šola Bežigrad-Ljubljana¹⁶. Leta 2008 pa se je Srednja poklicna in strokovna šola Bežigrad – Ljubljana reorganizirala v zavod. Zavod je imel priznani dve organizacijski enoti:

- Srednjo poklicno in strokovno šolo Bežigrad in
- Avtošolo Ježica.

Šola izvaja izobraževalne programe iz področij avtosrviserstva, strojništva, tekstila in kot smo že omenili iz področja logistike, to je program Logistični tehnik (SSI in PTI).

4.4.1.4 EKONOMSKA ŠOLA MURSKA SOBOTA

Začetki današnje Ekonomske šole segajo v leto 1939, ko je bila ustanovljena zasebna dvorazredna trgovska šola. Po osvoboditvi je šola širila svoje programe izobraževanja. Nekaj časa se je imenovala Državna srednja gospodarska šola, takrat programa trgovec še ni vključevala. Dijaki iz Pomurja so obiskovali trgovsko šolo v Mariboru vse do leta 1953, ko je bila ustanovljena trgovska šola tudi v Murski Soboti. Sedež je imela v prostorih Ekonomske srednje šole, nove prostore pa so zgradili ob njej leta 1959¹⁷.

¹⁶ Vir: <https://www.siclj.si/>. November, 2020.

¹⁷ Vir: <https://www.ekonomska-ms.si/zgodovina/>. November, 2020

Trenutno je naziv šole Ekonomska šola Murska Sobota. V šolskem letu 2000/01 se je srednji šoli pridružila tudi Višja strokovna šola, ki je izobraževala za tri programe:

- Komerčalist,
- Računovodja in
- Poslovni sekretar.

Po večletnem prizadevanju so se s šolskim letom 2007/08 preselili v nove šolske prostore na Noršinski 13. Vpisanih je bilo 600 dijakov v 26 oddelkih in 408 študentov. Dijaki so se izobraževali v naslednjih programih:

- Ekonomska gimnazija,
- Ekonomski tehnik,
- Trgovec,
- Administrator,
- Ekonomski tehnik (PTI) in
- Maturitetni tečaj.

V naslednjem šolskem letu so razpisali nov program – Logistični tehnik. V organizacijski enoti Višja strokovna šola pa so za naslednje šolsko leto razpisali prenovljen program ekonomist, ki je zamenjal obstoječe programe (komercialist, računovodja in poslovni sekretar).

4.4.1.5 ŠOLSKI CENTER NOVA GORICA, STROJNA, PROMETNA IN LESARSKA ŠOLA

Šolski center Nova Gorica je vzgojno-izobraževalni zavod, katerega ustanovitelj je Republika Slovenija. Sestavlja ga sedem organizacijskih enot¹⁸:

- Višja strokovna šola,
- Strojna, prometna in lesarska šola,
- Elektrotehniška in računalniška šola,
- Gimnazija in zdravstvena šola,

¹⁸ Vir: <http://www.scng.si/predstavitev/>. November, 2020.

- Biotehniška šola,
- Srednja ekonomska in trgovska šola,
- Medpodjetniški izobraževalni center.

V nadaljevanju se bomo omejili le na Strojno, prometno in lesarsko šolo. Je največja organizacijska enota Šolskega centra Nova Gorica z največjim številom izobraževalnih programov in dijakov. Učenci, ki vstopajo v srednješolsko izobraževanje lahko izbirajo med področji:

- strojništva,
- mehatronike,
- avtoservisne dejavnosti,
- logistike in
- lesarstva.

Korenine razvoja šole pa segajo v pričetek izvajanja izobraževanja s področja lesarstva, in sicer v leto 1894, ko je bila v Gorici ustanovljena Slovenska obrtno-nadaljevalna šola, v kateri je bila skupina mizarjev najštevilčnejša; šola je delovala še nekaj let po prvi svetovni vojni, vendar v obliki tečajev, potem pa je zamrla. Leta 1948 je Tovarna pohištva Edvarda Kardelja, kasnejši Meblo, ustanovila Industrijsko šolo za pohištveno stroko Nova Gorica. Ker šola ni imela primernih prostorov za delo, se je pouk pričel šele 15. marca naslednjega leta. Po prehojeni poti pa se leta 2004 takratna Srednja lesarska šola priključila Tehniškemu šolskemu centru Nova Gorica, kjer je delovala kot Srednja lesarska in gradbena šola, po reorganizaciji Tehniškega šolskega centra v letu 2007 pa deluje v sklopu Strojne, prometne in lesarske šole¹⁹.

4.4.2 UNIVERZITETNO IZOBRAŽEVANJE LOGISTIKE

Leta 2002 Univerza v Mariboru, Mestna občina Celje in Občina Krško podpišejo Pismo o dobri nameri, s katerim sta se občini zavezali, da bosta zagotovili finančne, infrastrukturne, kadrovske ter statusno-organizacijske pogoje za ustanovitev in delovanje fakultete. Po pripravi

¹⁹ Vir: <http://www.scng.si/predstavitev/zgodovina-sole/lesarska-sola/>. November, 2020.

študijskih programov, leta 2004, Državni zbor RS potrdi ustanovitev Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru in naslednje leto se izobraževalni proces prične izvajati v Celju in Krškem²⁰.

To so bili začetki systemskega študijskega izobraževanja s področja logistike. Potrebno je dodati, da sta do tedaj že Ekonomski fakulteti UM in UL v študijskih programih že dodajali vsebine logistike in prometa. Vendar samostojni študij logistike se je pričel z že omenjeno ustanovitvijo FL. Fakulteta izvaja naslednje študijske programe:

- Visokošolski strokovni študijski program,
- Univerzitetni študijski program,
- Magistrski študijski program in
- Doktorski študijski program

Kot primer pogledimo natančneje 1. Bolonjsko stopnjo študija²¹. Študij traja 3 leta. Izvaja se za redni in izredni študij. Struktura študija je naslednja:

- 1. letnik (60 ECTS): 10 skupnih predmetov,
- 2. letnik (60 ECTS): 9 skupnih predmetov in
- 3. letnik (60 ECTS): 2 skupna predmeta, 3 učne enote modula, praktično usposabljanje, diplomsko delo.

Predmetnik predstavljamo v tabelah 5, 6 in 7²².

²⁰ Vir: <http://old.fl.um.si/o-nas/splosno/zgodovinski-razvoj/>. November, 2020.

²¹ Vir: <https://fl.um.si/studij/studijski-programi/visokosolski-strokovni-studijski-program/predmetnik/>. November, 2020.

²² Ibid.

Tabela št. 5: Predmetnik 1. letnika

Predmet	ECTS	P	V	SDŠ	Semester
Osnove logistike	3	30		60	zimski
Osnove logističnih procesov in trajnostnih oskrbovalnih verig	6	45	45	90	zimski
Tuji jezik v logistiki · Strokovna logistična terminologija in sporazumevanje v angleškem jeziku 1 <i>ali</i> · Nemški jezik v logistiki 1	6	60		120	zimski
Osnove teorije sistemov	7	60	30	120	zimski
Osnove računalništva v logistiki	4	22	23	75	zimski
Informatika in informacijska varnost v logističnih procesih	4	31	14	75	zimski
Osnove mehatronike v logistiki	6	60	45	90	poletni
Osnove matematičnih metod 1	8	60	45	135	poletni
Transport v logističnem sistemu	8	45	45	150	poletni
Osnove ekonomike v logistiki	8	60	30	150	poletni
SKUPAJ:	60	473	232	1065	

Tabela št. 6: Predmetnik 2. letnika

Predmet	ECTS	P	V	SDŠ	Semester
Osnove matematičnih metod 2	8	60	45	135	zimski
Uporaba optimizacijskih metod v logistiki	8	60	30	150	zimski
Načrtovanje transportnih operacij	7	45	45	120	zimski
Osnove prostorskega modeliranja	7	30	45	135	zimski
Tuji jezik v logistiki · Strokovna logistična terminologija in sporazumevanje v angleškem jeziku 2 <i>ali</i> · Nemški jezik v logistiki 2	6	60		120	poletni
Skladiščna tehnika in tehnologija	6	60	30	90	poletni
Uporaba statističnih metod v logistiki	6	45	30	105	poletni
Ravnanje z zaposlenimi v logistiki	6	45	45	90	poletni
Poslovanje trajnostnega logističnega podjetja	6	45	45	90	poletni
SKUPAJ:	60	450	315	1035	

Opomba h tabeli 7:

Študent si izbere en modul in izbira med: Tehniškim modulom ali Gospodarskim modulom.

Legenda:

P = predavanje

V = vaje

SDŠ = samostojno delo študenta

Tabela št. 7: Predmetnik 3. letnika

Predmet	ECTS	P	V	SDŠ	Semester
Metode in tehnike planiranja logističnih procesov	6	15	15	105	zimski
Osnove prava in zavarovanja v logistiki	3	24	15	51	zimski
Digitalna transformacija v logistiki	3	21	15	54	zimski
MODUL	18	135	135	270	zimski
Tehniški ali Gospodarski modul					
Tehniški modul					zimski
· Upravljanje z embalažo v logistiki	6	45	45	90	zimski
· Zelene tehnologije v logističnih procesih	6	45	45	90	zimski
· Poslovni informacijski sistemi v logistiki	6	45	45	90	zimski
Gospodarski modul					zimski
· Nabavna logistika	6	45	45	90	zimski
· Elektronsko poslovanje v logistiki	6	45	45	90	zimski
· Transportna ekonomika	6	45	45	90	zimski
Intralogistika in vodenje projektov	5	45	45	60	poletni
Praktično usposabljanje	20	19	66	515	poletni
Diplomsko delo	5			150	poletni
SKUPAJ:	60	229	276	1205	

Torej študij je interdisciplinaren, tako kot je logistika kot taka. Logistika je izjemno široka dejavnost, ki je prisotna tako v gospodarstvu kot negospodarstvu. Je polna izzivov, a s svetlo prihodnostjo. Pomen upravljanja logistike je v zadnjih letih v porastu, predvsem zaradi pojavljajočih se trendov, kot sta nacionalizacija in globalizacija. Posebnega pomena je logistika za področje industrije, kjer logistika s pomočjo managerskih tehnik pomaga optimizirati obstoječe procese proizvodnje in distribucije in posledično spodbuja učinkovitost in konkurenčnost podjetij. Študijski programi Fakultete za logistiko so zasnovani v skladu z najsodobnejšimi smernicami izraženih iz potreb gospodarstva in zaznanih novih kompetenc prihodnosti. Kot vodilna izobraževalna institucija s področja logistike v Sloveniji se trudijo, da ustvarjajo nova znanja v korist sedanjih in prihodnjih generacij. Zato se odpirajo v svet in skrbijo za kakovostno globalno izmenjavo idej in znanja, ne zgolj s sorodnimi inštitucijami, ampak predvsem s ključnimi gospodarskimi subjekti, ki izvajajo logistične storitve. Le tako lahko oblikujejo študijske programe, ki temeljijo na inovativnosti in podjetništvu ter upoštevajo potrebe gospodarstva in zaposlitvene trende na področju logistike.

4.4.3 EKONOMSKA FAKULTETA UL

V programu Univerzitetne poslovne in ekonomske šole se izvaja usmeritev Poslovna logistika. Od študijskega leta 2021/22 dalje se bo ime usmeritev spremenila v Oskrbovalne verige in

logistika. Izbira usmeritve pomeni izbirnost znotraj programa, kot tudi možnost poglobljenega spoznavanja področja, za katerega se študent odloči. Študijske usmeritve, izbirni predmeti v programu, možnost izbire jezika izvedbe pri posameznih predmetih ter možnost izbire predmetov tudi na drugih študijskih programih doma in v tujini omogočajo študentom, da študij v največji meri prilagodijo svojim interesom.

4.4.4 EKONOMSKO-POSLOVNA FAKULTETA

Prav tako se del vsebine logistike obravnava na ekonomsko poslovni fakulteti, UM. Znotraj sistema fakultete imajo ustanovljen Inštitut za turizem in poslovno logistiko.

4.4.5 PRAH IZOBRAŽEVALNI CENTER

Prah izobraževalni center, d. o. o.,²³ izvaja formalne in neformalne izobraževalne programe iz logistične in prometne stroke ter seminarje, predavanja in konference s področja logistike ter prometa v konceptu vseživljenjskega učenja.

Srednja strokovna in poklicna šola Rogaška Slatina obstaja od leta 2001, ko je verificirala svoj prvi formalni izobraževalni program Voznik. Prav tako izvajajo izobraževalni program Logistični tehnik.

Višja strokovna šola Rogaška Slatina je nastala kot odgovor na vedno večje potrebe delodajalcev po kadrih s področja logistike, zlasti v srednjem managementu. Prve študente smeri Logistično inženirstvo je sprejela v študijskem letu 2012/2013.

Študij na AREMI izvajajo s sodobnimi didaktičnimi metodami, z individualnim pristopom v novih, svetlih in za študij in delo prijetnih prostorih. Študij se izvaja v frontalni obliki, kar pomeni, da potekajo predavanja posameznih predmetov zaporedno (izvedba predavanja za posamezni predmet, čemur sledi izpit) in obvezna praksa tekom celega leta (študijsko delo v podjetjih). Na predavanjih sodelujejo številni gostujoči predavatelji iz Slovenije, Evrope in

²³ Vir: <https://www.prah.si/468/arema---visoka-sola-za-regionalni-management.aspx>. Januar, 2021.

širše. Šola organizira tudi strokovne ekskurzije, ki so dobrodošla dodana vrednost na poti k nazivu diplomiran/a manager/ka transportne logistike.

4.5 OSTALE OBLIKE IZOBRAŽEVANJA ZA RAZLIČNE POKLICE

Izobraževanje za promet-logistiko pa vključujejo še druge oblike in smeri izobraževanja oz. izpopolnjevanja. V nadaljevanju predstavljamo izobraževanje za poklice v železniškem prometu, voznika, upravljalca viličarja idr.

4.5.1 POKLICI V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

Dela v sistemu železniškega prometa in s tem kadrovski pogoji je v veliki meri regulirano s pravnimi viri s področja železniškega prometa. Pravilnik²⁴ o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev navaja pogoje za opravljanje dejavnosti usposabljanja kandidatov za delovna mesta izvršilnih železniških delavcev na industrijskih tirih. Pravilnik v letu 2019 preneha veljati, vendar so navedena delovna mesta enaka sedanjim (tabela št. 8).

Tabela št. 8 : Delovna mesta na železnici

Naziv delovnega mesta	Minimalni pogoj za pristop
PREMIKAČ	– uspešno zaključeno osnovnošolsko izobraževanje ali – uspešno zaključeno nižje poklicno izobraževanje
VLA KOVODJA	– uspešno zaključeno srednje poklicno izobraževanje
POMOČNIK STROJEVODJE	– uspešno zaključeno srednje poklicno izobraževanje
STROJEVODJA	– je uspešno opravil preverjanje splošnega strokovnega znanja in – je opravil splošno ali poklicno maturo ali – ima opravljen mojstrski, delovodski ali poslovodski izpit tri leta delovnih izkušenj in je opravil preizkus znanja splošno izobraževalnih

²⁴ Vir: Pravilnik o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 44/11, 29/16, 22/17, 30/18 – ZVZelP-1 in 35/19

Naziv delovnega mesta	Minimalni pogoj za pristop
	predmetov v obsegu, ki je določen za poklicno maturo v srednjem strokovnem izobraževanju
PREGLEDNIK VAGONOV	– je opravil splošno ali poklicno maturo ali – ima opravljen mojstrski, delovodski ali poslovodski izpit, tri leta delovnih izkušenj in je opravil preizkus znanja splošno izobraževalnih predmetov v obsegu, ki je določen za poklicno maturo v srednjem strokovnem izobraževanju
VOZNIK PROGIVNIH VOZIL	– je uspešno opravil preverjanje splošnega strokovnega znanja in – je opravil splošno ali poklicno maturo ali, – ima opravljen mojstrski, delovodski ali poslovodski izpit, tri leta delovnih izkušenj in je opravil preizkus znanja splošno izobraževalnih predmetov v obsegu, ki je določen za poklicno maturo v srednjem strokovnem izobraževanju
KRETNIK	– uspešno zaključeno osnovnošolsko izobraževanje ali – uspešno zaključeno nižje poklicno izobraževanje
ODJAVNIK	– uspešno zaključeno osnovnošolsko izobraževanje ali – uspešno zaključeno nižje poklicno izobraževanje
PROMETNIK	– je opravil splošno ali poklicno maturo, – ima opravljen mojstrski, delovodski ali poslovodski izpit, tri leta delovnih izkušenj in je opravil preizkus znanja splošno izobraževalnih predmetov v obsegu, ki je določen za poklicno maturo v srednjem strokovnem izobraževanju
PROGOVNI ČUVAJ	– uspešno zaključeno osnovnošolsko izobraževanje ali – uspešno zaključeno nižje poklicno izobraževanje
VZDRŽEVALEC PROG, OBJEKTOV IN OPREME PROGE	– uspešno zaključen izobraževalni program tehniške gimnazije z izbirnim strokovnim predmetom gradbeništvo ali opisna geometrija ali – uspešno zaključen izobraževalni program s področja gradbeništva, geodezije, elektrotehnike ali strojništva za pridobitev srednje strokovne izobrazbe
VZDRŽEVALEC SIGNALNOVARNOSTNIH NAPRAV	– uspešno zaključen izobraževalni program tehniške gimnazije z izbirnim strokovnim predmetom elektronika ali – uspešno zaključen izobraževalni program za pridobitev srednje strokovne izobrazbe Elektrotehnik s strokovnimi moduli s področja elektronike
VZDRŽEVALEC TELEKOMUNIKACIJSKIH OMREŽIJ IN OPREME	– uspešno zaključen izobraževalni program tehniške gimnazije z izbirnim strokovnim predmetom elektronika ali – uspešno zaključen izobraževalni program za pridobitev srednje strokovne izobrazbe Elektrotehnik s strokovnimi moduli s področja elektronike

Naziv delovnega mesta	Minimalni pogoj za pristop
VZDRŽEVALEC STABILNIH NAPRAV ELEKTRIČNE VLEKE	– uspešno zaključen izobraževalni program gimnazije ali – uspešno zaključen izobraževalni program za pridobitev srednje strokovne izobrazbe Elektrotehnik s strokovnimi moduli s področja energetike
DISPEČER STABILNIH NAPRAV ELEKTRIČNE VLEKE	– uspešno zaključen izobraževalni program gimnazije ali – uspešno zaključen izobraževalni program za pridobitev srednje strokovne izobrazbe Elektrotehnik s strokovnimi moduli s področja energetike
SPREVODNIK	– uspešno končano srednje poklicno izobraževanje ali – je opravil splošno ali poklicno maturo, – ima opravljen mojstrski, delovodski ali poslovodski izpit, tri leta delovnih izkušenj in je opravil preizkus znanja iz splošno izobraževalnih predmetov v obsegu, ki je določen za poklicno maturo v srednjem strokovnem izobraževanju
VODJA VLAKA	– je opravil splošno ali poklicno maturo, – ima opravljen mojstrski, delovodski ali poslovodski izpit, tri leta delovnih izkušenj in je opravil preizkus znanja iz splošno izobraževalnih predmetov v obsegu, ki je določen za poklicno maturo v srednjem strokovnem izobraževanju

Vir: Pravilnik o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 44/11, 29/16, 22/17, 30/18 – ZVZelP-1 in 35/19)

Tabela prikazuje cel nabor poklicev, ki so na železnici. Za posamezna delovna mesta je določena tudi zahtevana izobrazba oziroma kadrovski pogoji. Za železnico pa je še značilno, da kandidati za delovna mesta izpolnjujejo splošne vstopne pogoje, potem pa se v sistemu izobraževanja znotraj železnic priučijo oziroma izpopolnijo za posamezna delovna mesta.

V železniškem prometu pa je še mnogo poklicev, ki so potrebni za operativnost prometa. To so poklici, za katere so različni kadrovski pogoji, ki so odvisni od smeri in stopnje šolanja oz. študija in pogojev za zasedbo delovnih mest.

Omenimo jih še nekaj:

- Organizator voznih redov,
- Izvajalec izrednih prevozov,
- Izvajalec prevoza nevarnega blaga po konvenciji RID,
- Svetovalec pri upravljanju z industrijskimi tiri,
- Tehnik vzdrževanja v železniški operativi,

- Disponent cestne logistike,
- Strokovni sodelavec na področju telekomunikacijskih dejavnosti idr.

V RS izobraževanja izvajajo Slovenske železnice znotraj Izobraževalnega centra in pooblaščenih izobraževalnih centrov. Center usposabljanja SŽ za strojevodje in voznike progovnih vozil in Center preverjanja za strojevodje in voznike progovnih vozil iz naslednjih programov:

- Program 1: Splošno strokovno znanje;
- Program 2: Strokovno znanje o vozilih in vozni sredstvih;
- Program 3: Strokovno znanje o železniški infrastrukturi;
- Program 4: Jezikovno znanje.

Družba Slovenske železnice je vpisana v register zunanjih izvajalcev aktivnosti programov aktivne politike zaposlovanja na Zavodu RS za zaposlovanje, za izvajanje programa A 142 / Strokovno usposabljanje za izvršilno delovno mesto PREMIKAČ. Izvajajo tudi programe usposabljanja s področja varnosti in zdravja pri delu.

V nadaljevanju natančneje pogledimo dva primera poklica.

4.5.1.1 UPRAVLJANJE VLEČNEGA VOZILA.

Pogoji za pridobitev naziva strojevodje je urejeno s Pravilnikom²⁵ o strojevodjih, centrih usposabljanja, ocenjevalcih in centrih preverjanja. Pravilnik se uporablja za strojevodje, ki za prevoznika ali upravljavca upravljajo vlečna vozila na javni železniški infrastrukturi.

Za samostojno upravljanje vlečnega vozila mora strojevodja imeti:

- Veljavno dovoljenje za strojevodjo, iz katerega je razvidno, da strojevodja izpolnjuje minimalne pogoje glede zdravstvenih zahtev, izobrazbe in splošne strokovne usposobljenosti.

²⁵ Pravilnik o strojevodjih, centrih usposabljanja, ocenjevalcih in centrih preverjanja. Vir: Ul. RS št. 35/19. November, 2020.

- Eno ali več spričevali iz Priloge II Uredbe Komisije (EU) št. 36/2010 z dne 3. decembra 2009 o vzorcih dovoljenj Skupnosti za strojevodje, dopolnilnih spričevalih, overjenih kopij dopolnilnih spričeval in obrazcev vlog za dovoljenja za strojevodje v skladu z Direktivo 2007/59/ES.

Evropskega parlamenta in Sveta je po Uredbi 36/2010/ES) navedeno, po katerih železniških infrastrukturah imetnik spričevala lahko vozi in katera vozna sredstva lahko imetnik spričevala upravlja.

S spričevalom strojevodja izkazuje, da je usposobljen za upravljanje vlečnih vozil za eno ali več naslednjih kategorij:

- Kategorija A: Premikalne lokomotive, delovni vlaki, vozila za opravljanje vzdrževalnih del in vse druge vrste lokomotiv, kadar so le- te uporabljene za premik;
- Kategorija B: Prevoz potnikov in blaga.

Spričevalo za določen del železniške infrastrukture ni potrebno, če je med vožnjo poleg strojevodje tudi strojevodja spremljevalec, ki ima veljavno spričevalo za železniško infrastrukturo, po kateri se izvaja vožnja, in sicer v naslednjih primerih:

- Če upravljaletc oceni, da je zaradi motenj v železniškem prometu potrebna preusmeritev vlakov ali pa so na tirih vzdrževalna dela;
- Za enkratne posebne vožnje z muzejskimi vlaki;
- Za enkratne posebne vožnje v tovornem prometu, če s tem soglašatc upravljaletc;
- Za dobavo ali predstavitev novega vlaka ali lokomotive;
- Za namene usposabljanja in preverjanja strojevodij.

Minimalne zahteve za pridobitev dovoljenja za strojevodjo mora prosilec izpolnjevati naslednje pogoje:

- Starost minimalno 20 let;
- Najmanj izobrazba, pridobljena po izobraževalnih programih za pridobitev srednje izobrazbe oziroma srednje strokovne izobrazbe, ki je po zakonu, ki ureja slovensko ogrodje kvalifikacij, uvrščena v 5. raven slovenskega ogrodja kvalifikacij;
- Opravljeno preverjanje splošnega strokovnega znanja;

- Zdravstvene pogoje.

Za pridobitev spričevala mora strojevodja izpolnjevati minimalne pogoje:

- Pridobljeno dovoljenje za strojevodjo;
- Uspešno opravljeno preverjanje strokovnega znanja o voznih sredstvih;
- Uspešno opravljeno preverjanje strokovnega znanja o infrastrukturi;
- Uspešno opravljeno preverjanje jezikovnega znanja, kadar je prosilcu jezik upravljavca tuj;
- Usposobljenost iz operativnih predpisov.

Primer izvajalca za usposabljanje delavcev na železnici:

S pooblastilom Javne agencije za železniški promet Republike Slovenije ima družba B&B, d. o. o., status subjekta za²⁶:

A) Usposabljanje strojevodij in voznikov progovnih vozil po programih:

- Splošno strokovno znanje,
- Strokovno znanje o vozilih in voznih sredstvih,
- Strokovno znanje o železniški infrastrukturi,
- Jezikovno znanje.

B) Preverjanje strojevodij in voznikov progovnih vozil po programih:

- Splošno strokovno znanje,
- Strokovno znanje o vozilih in voznih sredstvih,
- Strokovno znanje o železniški infrastrukturi,
- Jezikovno znanje.

V ponudbi izobraževanja ima družba B&B še usposabljanja za:

- Svetovanje pri upravljanju z industrijskimi tiri,
- RID – prevoz nevarnih snovi v mednarodnem prometu,
- IP – izredni prevozi po železniški infrastrukturi,
- Pregled in izdelava poslovnih redov.

²⁶ Vir: <https://bb.si/>. November, 2020

4.5.1.2 STROKOVNO USPOSABLJANJE ZA DELOVNO MESTO PREGLEDNIK VAGONOV

Strokovno usposabljanje za delovno mesto Preglednik vagonov obsega teoretično in praktično usposabljanje.

A) Teoretično usposabljanje obsega:

- znanje o določbah signalnega pravilnika;
- znanje o določbah prometnega pravilnika;
- ravnanje ob resni nesreči, nesreči ali incidentu;
- natančna strokovna znanja v zvezi z zaviranjem pri vlaku.

B) Praktično usposabljanje zajema:

- usposabljanje o varnosti in zdravju pri delu, glede na oceno tveganja;
- usposabljanje iz požarne varnosti;
- spoznavanje operativnih predpisov iz sistema varnega upravljanja;
- delo pod nadzorom, kjer se kandidat pod inštruktorjevim nadzorom usposobi za opravljanje vseh del, ki jih bo kot preglednik vagonov opravljal samostojno in spozna postajo - z vsemi napravami in opremo, ki so vgrajene;
- opravljanje praktičnega izpita pred komisijo, ki jo imenuje delodajalec.

Po končanem teoretičnem usposabljanju in preverjanju teoretične usposobljenosti subjekt izvajanja usposabljanj izda potrdilo o opravljenem preverjanju teoretične usposobljenosti. Po opravljenem praktičnem izpitu kandidat prejme spričevalo s strani delodajalca, pri katerem opravlja praktični del usposabljanja.

4.5.2 POKLICNI V CESTNEM PROMETU

Glede na razvejanost del in nalog v cestnem prometu in intermodalnosti sistema so številni poklici, ki se izvajajo v blagovni in potniški verigi CP. Omejili se bomo na izvršne, to je izvajanje CP.

4.5.2.1 VOZNIK MOTORNIH VOZIL

Bilo je nekoč. »Avtomobil so vsekakor krepko zaznamovali naš čas. Na začetku dvajsetega stoletja so bili menda v Ljubljani le štirje avtomobili, ki so jih za svoje delodajalce pretežno vozili poklicni vozniki. O prvih voznikih na slovenskem ozemlju je leta 1929 v reviji Avto, vestniku ljubljanske in mariborske sekcije tedanjega avtomobilskega kluba Kraljevine Jugoslavije, pisal dr. Ciril Pavlin, ki je bil v letih po prvi svetovni vojni med najbolj dejavnimi navdušenci za avtomobilizem pri nas. Najstarejši voznik v tedanji Dravski banovini je bil Joško Bernik, ki je že leta 1898 začel delati za barona Antona Codellija. Vozil je njegov prvi avtomobil benz comfortable, ki ga je baron Codelli leta 1898 kupil na Dunaju in se z njim pripeljal v Ljubljano. To je bil hkrati tudi prvi avtomobil na slovenskem ozemlju. Bernik tedaj ni imel voznškega izpita, saj ga ni še nihče predpisal. Opravil ga je šele čez nekaj let, ko je bil kot voznik zaposlen na Dunaju. Drugi po stažu najstarejši šofer na slovenske ozemlju je bil Lojze Polajnar, ki je bil zaposlen pri baronu dr. Frideriku Bornu v današnjem Podljubelju. Voziti je začel leta 1902, ko si je baron kupil prvi avtomobil serpollet. Vozniški veteran je bil tudi šofer Jeran, ki je bil nekoč vojaški narednik. Vozil je z medeninno bogato okovani in po Ljubljani zelo znani daimler veletrgovca Roberta Kollmanna. V istem obdobju je začel voziti tudi Ivan Figar, ki se je voznške obrti naučil na Dunaju, pozneje pa je šoferski posel opravljal v Ribnici«²⁷.

In danes. Voznik tovornjaka ali tovornega vozila dela kot voznik vozila v gradbeništvu, špediciji za prevoze v tujino ali dostavni službi podjetja, prevoz za lastne potrebe idr.. Lahko dela tudi kot voznik avtobusa, avto taxi vozila ali kot voznik osebnih službenih vozil. Skozi čas so potekala različna izobraževanja za poklicne voznike. Tako se je v preteklosti izvajal redni in izredni program za poklicnega voznika, neko obdobje se je izvajal program Vozni mehanik. V nadaljevanju razvoja te dejavnosti pa se je implementirala direktiva EU o Nacionalni poklicni kvalifikaciji Voznik in kasneje Temeljna kvalifikacija Voznik. V nadaljevanju se osredotočimo na sedanje stanje. Kljub slednjemu je še vedno v veljavi izobraževalni program Voznik. To je urejeno z Odredbo o sprejemu izobraževalnega programa srednjega poklicnega izobraževanja

²⁷ Vir: <https://siol.net/avtomoto/zanimivosti/prvi-slovenski-poklicni-vozniki-321789>. Februar, 2021.

Voznik motornih vozil²⁸. Ta program se izvaja za odrasle. Tabela št. 9 prikazuje razvoj izobraževanja – izobraževalnih programov (voznik, voznik avtomehanik idr.) za poklic voznika.

Tabela št. 9: Pregled razvoja izobraževanja za poklic voznika

Naziv programa	Zahtevnost programa	Smer in stopnja zahtevnosti	Naziv poklica	Leto izvajanja/Opomba
			VOZNIK MOTORNIH VOZIL	V drugi polovici 60. let so se poklicni vozniki usposabljali šest mesecev in si po zaključku izobraževanja, ki se je končalo z zaključnim izpitom pridobili naziv VOZNIK MOTORNIH VOZIL
Vožnja motornega vozila	SKR (64)	A-Voznik (II. stopnja zahtevnosti)	-Voznik cestnih motornih vozil -Upravljalac specialnih komunalnih vozil	1981/82 – po dveh letih je bil transformiran v eno leto in pol trajajoč program Vožnja motornega vozila samo za odrasle
Cestni promet	SR (65)	A -Voznik avtomehanik (IV. stopnja zahtevnosti)	Voznik avtomehanik	1981/82 – 1982/83 triletni program za mladino se je izvajal samo dve leti
Vožnja motornega vozila -voznik		(II. stopnja zahtevnosti)	Voznik	Prvi vpis 1987 – program je trajal 2 leti
Cestni promet	Srednje izobraževanje	Voznik avtomehanik (IV. stopnja zahtevnosti)	Voznik avtomehanik	1988/89 program je trajal 3 leta Zakon o prevozi v cestnem prometu je

²⁸ Odredba o sprejemu izobraževalnega programa srednjega poklicnega izobraževanja Voznik. Ul. RS, št. 100/11. Januar, 2021.

				zahteval IV stopnjo izobrazbe
Kovinarska usmeritev			Voznik mehanik To je bila prekvalifikacija za odrasle, ki so končali program avtomehanik	Izvajanje 1989
Voznik	Srednje izobraževanje	Voznik	voznik	Od leta 1991 do 2010
Voznik prenovljen	Srednje poklicno izobraževanje	voznik	Voznik motornih vozil	1.9.2011

Vir: Češarek, M.. Delovni gradivo, Center za poklicno izobraževanje. Ljubljana. 2007.

Tako smo imeli urejen sistem rednega izobraževanja, tudi za odrasle, sedaj pa se izvaja samo za odrasle, v zelo omejenem številu, ker je poklic reguliran le s Temeljno kvalifikacijo, kodo 95. Postopek izobraževanja je bistveno krajši.

4.5.2.1.1 TEMELJNA KVALIFIKACIJA - KODA 95

Temeljno kvalifikacijo (koda 95) morajo opraviti vsi vozniki od septembra, 2008. leta naprej, ki opravljajo javni prevoz potnikov in od septembra 2009. leta vsi vozniki, ki opravljajo javni prevoz blaga z vozili nad 3.500 kg. Do tega datuma se priznajo predhodno dobljene kvalifikacije oziroma pridobljena izobrazba.

Po uspešno opravljeni temeljni kvalifikaciji voznik dobi spričevalo na podlagi katerega na upravni enoti vloži pisno vlogo za vpis kode "95" v voziško dovoljenje oz. se odloči za izdajo voznikove kartice. Če nadzorni organ ugotovi, da voznik nima vpisane kode, se vozniku prepove nadaljevanje vožnje in se ga ustrezno sankcionira²⁹. Predhodno pred uveljavitvijo

²⁹ Vir: <https://www.prah.si/378/temeljna-kvalifikacija-voznik-koda-95.aspx>. November, 2020.

koda 95 je bilo uveljavljeno izobraževanje po sistemu Nacionalne poklicne kvalifikacije (NPK). Z uskladitvijo pravnega sistema z EU je ta sistem zamenjal sistem koda 95, ki je sedaj v veljavi.

Pravna osnova za usposabljanje voznikov je po Direktivi 2003/59/ES, ki določa zahteve za osnovne kvalifikacije in redno usposabljanje poklicnih voznikov z dovoljenjem za vožnjo motornih vozil kategorije C ali D. Vozniki morajo dokazati svoje osnovne kvalifikacije tako, da:

- opravijo tečaj usposabljanja in teoretični preizkus ali
- teoretični in praktični preizkus brez predhodnega obveznega usposabljanja.

Vozniki avtobusov in tovornjakov v EU morajo svoje poklicne spretnosti posodablјati in osveževati z rednim usposabljanjem vsakih 5 let.

Voznik ima priznано opravljeno temeljno kvalifikacijo (kodo 95) če:

- Ima pridobljeno NPK do 10. 9. 2008 za voznike avtobusov (D1 in D kategorija) in do 10. 9. 2009 za voznike tovornih vozil (C in CE kategorije). Za dokazilo šteje certifikat NPK voznik.
- Na dan 3. 8. 2001 opravljal delo voznika pa ni bil vpisan v evidenci zbornice. Za dokazilo šteje potrdilo delodajalca.
- Je zaključil srednje poklicno izobraževanje in si pridobil poklic voznika od 29. 12. 2006. Za dokazilo šteje ustrezno spričevalo.
- Opravi izpit Temeljne kvalifikacije voznik/ca v cestnem prometu.

Kateri vozniki ne potrebujejo temeljno kvalifikacijo voznik - koda "95"?

- vozil, ki jih uporablja slovenska vojska, policija, civilna zaščita ali gasilci;
- vozil, na katerih se opravljajo preizkusne (testne) vožnje za tehnične izboljšave, popravila ali vzdrževanje novih ali obnovljenih vozil, ki še niso bila dana v uporabo;
- vozil, ki se uporabljajo v nujnih primerih ali so namenjena za reševalne akcije (tudi vozniki vozil za prevoz poškodovanih oz. pokvarjenih vozil);
- vozil, ki se uporabljajo za učne ure vožnje za osebe, ki želijo pridobiti vozniško dovoljenje ali spričevalo o pridobitvi kvalifikacij in rednem usposabljanju;
- vozil, ki prevažajo material in opremo, ki ju voznik uporablja pri svojem delu, če vožnja tega vozila ni voznikova glavna dejavnost;
- vozil, ki se uporabljajo za lastne in osebne potrebe.

Pridobitev Temeljne kvalifikacije voznik s preizkusom znanja. Teoretično usposabljanje poteka štirikrat po štiri ure z vsebinami:

- prevoz potnikov,
- prevoz blaga,
- tahograf in počitek ter
- osnove motornih vozil.

K praktičnemu izpitu sme pristopiti kandidat, ki ima opravljen vozniški izpit ustrezne kategorije oziroma veljavno vozniško dovoljenje te kategorije. Praktični izpit se opravi, preden kandidat opravlja teoretični del izpita.

K teoretičnemu delu izpita lahko pristopijo kandidati, ki so že opravili praktični del izpita. Teoretični del izpita je v pisni obliki. Izpitna pola je sestavljena iz treh delov in sicer so v prvem delu izbirna vprašanja s ponujenimi več možnimi odgovori, med katerimi je samo eden pravilen; v drugem delu so opisna vprašanja, ki zahtevajo neposredni odgovor; v tretjem delu pa študija primera.

4.5.2.1.2 REDNO USPOSABLJANJE POKLICNIH VOZNIKOV KODA 95

Tečaj rednega usposabljanja je obvezen, saj se le na podlagi rednega usposabljanja poklicnim voznikom podaljša koda za 5 let³⁰. Tečaj poteka v obliki predavanja. kandidati se morajo udeležiti 5-ih predavanj po 7 ur, kar je skupno 35 ur predavanj. Po vsakem predavanju kandidati dobijo potrdilo, s katerim izkazujejo, da so se udeležili predavanja. Vsebina predavanja je določena s strani Ministrstva za infrastrukturo. Ko zberejo 5 takšnih potrdil, zadnji izvajalec izda spričevalo, s katerim na upravni enoti podajo vlogo za podaljšanje kode 95. Udeležba na seminarju je obvezna. Vozniki se seznani o novostih na področju cestnega prometa s posebnim poudarkom na varnosti v cestnem prometu in racionalni porabi goriva. Program rednega usposabljanja temelji na katalogu znanj za pridobitev temeljne kvalifikacije voznikov določenih v Pravilniku o vsebini, načinu in postopku pridobitve temeljne kvalifikacije za voznike motornih vozil v cestnem prometu. Ta program določa Ministrstvo za promet.

³⁰ Vir: <https://www.prah.si/423/redno-usposabljanje-poklicnih-voznikov-koda-95.aspx>. November, 2020.

4.5.2.2 POOBlašČENI INŽENIR S PODROČJA PROMETNEGA INŽENIRSTVA

Poklicne naloge pooblaščenega inženirja s področja prometnega inženirstva³¹ se nanašajo na strokovno področje prometa, zlasti na dimenzioniranje horizontalnih elementov prometnih površin, načrtovanje in izdelovanje tehnoloških načrtov v prometu, izdelavo prometnih študij in prometnih modelov ter mobilnostnih načrtov, načrtovanje prometne signalizacije, prometnih omrežij, ki temeljijo na prometnih modelih in prometnih napovedih, prometnih zapor, omrežja javnega potniškega prometa in konceptualnih zasnov prestopnih točk (postajališč), zasnov območij za pešce in umirjenega prometa, načrtovanje in izvajanje ukrepov za povečanje prometne varnosti, načrtovanje prometne infrastrukture, načrtovanje, razvoj in implementacijo transportnih tehnologij in inteligentnih transportnih sistemov.

4.5.2.3 URADNIK ZA VARNOST PREDOROV

Zakon o cestah³² v 84. členu navaja delo in naloge uradnika za varnost predorov. Upravljenec predora po predhodnem soglasju ministrstva, pristojnega za promet, za vsak predor imenuje uradnika za varnost, ki koordinira vse ukrepe za zagotovitev varnosti v predoru. Uradnik za varnost, ki je lahko del osebja predora ali službe za ukrepanje ob prometni in drugi nesreči ter izrednem dogodku, mora biti neodvisen pri vseh zadevah varnosti predora in v zvezi s tem ne sme sprejemati nobenih navodil delodajalca. Ista oseba je lahko uradnik za varnost v več predorih.

Uradnik za varnost opravlja naslednje naloge:

- zagotavlja koordinacijo s službami za ukrepanje ob prometni in drugi nesreči ter izrednem dogodku in sodeluje pri pripravi operativnih načrtov;
- sodeluje pri načrtovanju, pripravi vseh vrst projektne dokumentacije, izvajanju in ocenjevanju ukrepanja ob prometni in drugi nesreči ter izrednem dogodku;
- sodeluje pri določanju konstrukcije, opreme in obratovanja novih predorov in sprememb obstoječih predorov;

³¹ Vir: Zakon o arhitekturni in inženirski dejavnosti (ZAID). Ul. RS št. 61/2017. Januar, 2021.

³² Vir: Zakon o cestah. Ul. RS št.109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18). November, 2020.

- sodeluje pri načrtovanju, ocenjevanju, preverjanju in izvajanju načrtov za ukrepanje ob prometni in drugi nesreči ter izrednem dogodku;
- preverja usposobljenost služb za ukrepanje ob prometni in drugi nesreči ter izrednem dogodku in sodeluje pri organizaciji njihovih vaj;
- svetuje glede dajanja predorov v obratovanje;
- preverja, ali je konstrukcija in oprema predora vzdrževana in popravljena;
- sodeluje pri ocenjevanju morebitne prometne in druge nesreči ter izrednega dogodka.

4.5.3 TEHNOLOG ZA PROMET S PODROČJA POŠTNEGA PROMETA

Tehnolog za promet dela na področju notranjega in mednarodnega poštnega prometa³³. Delo tehnologa je raznoliko in vključuje številna delovna področja. Pripravlja tehnološke predpise, organizira delovni proces poštnega prometa. Nadzira izvajanje tehnoloških predpisov in navodil ter posreduje navodila delavcem. Rešuje reklamacije in odškodninske zahteve ter zbira podatke o opravljenih storitvah. Analizira stanje in predlaga ukrepe za izboljšave, analizira delovanje poštnega prometa ter uvaja organizacijske in tehnološke izboljšave. Ureja odnose z velikimi uporabniki poštne storitve in izvaja naloge na področju mednarodnega prometa in obračuna. Tehnolog za promet se lahko zaposli na različnih področjih. Dela na področju notranjega poštnega prometa, mednarodnega poštnega prometa, cen in statistike, denarnega prometa in razvoja. Po več letih delovnih izkušenj dela kot upravnik pošte ali vodja službe.

4.5.4 POKLICI V POMORSKEM PROMETU

Ladjo štejemo pod »mobilno« delovišče, ki je praviloma nevarno in zahteva specifična znanja. Ladijsko posadko sestavljajo pomorščaki, ki so vkrcani na ladjo in vpisani v popis posadke. Struktura in številčnost posadke je odvisna od vrste ladje. Običajna tovorna ladja šteje cca 25

³³ Vir: https://www.ess.gov.si/ncips/cips/opisi_poklicev/opi. Januar, 2021.

članov posadke. Če pa pogledamo potniško križarko, je članov posadke preko tisoč, saj je križarka »hotel na morju«.

4.5.4.1 LADIJSKA POSADKA

Vsi člani posadke morajo imeti predpisane nazive in pooblastila za naziv. Vsak pomorščak pa mora imeti tudi pomorsko knjižico in pisno sklenjeno pogodbo o zaposlitvi. Vsak redno zaposlen pomorščak na slovenski ladji mora biti prijavljen na zavodu za zdravstveno in zavodu za pokojninsko in invalidsko zavarovanje. Na ladji mora biti tolikšno število posadke in sestavljena mora biti tako, kot določajo predpisi države, zagotoviti pa se mora varno in učinkovito opravljanje ladje. Vsak član posadke mora imeti seznanitveno in osnovno usposabljanje na ladji. Seznanitvenega usposabljanja se morajo udeležiti vsi pomorščaki, takoj ko se vkrcajo na ladjo. To usposabljanje obsega osnovno sporazumevanje (jezik in pomen osnovnih izrazov). Za osnovno usposabljanje je potrebno opraviti tečaje in izpite³⁴.

Službe na ladji so krovna služba, služba stroja, radijska služba in splošna služba. Ladijska dela se lahko opravljajo na vodstveni, operativni ali podporni ravni odgovornosti. Na vodstveni ravni so odgovornosti povezane s službo poveljnika ladje, upravitelja stoja, prvega častnika krova ali drugega častnika stroja. Operativna raven je raven odgovornosti, povezana s službo častnika, ki je odgovoren za krovno ali strojno stražo, radijskega elektronika ali radijskega operaterja. Podporna raven pa je raven odgovornosti, povezana z izvajanjem dodeljenih nalog, dolžnosti in odgovornosti na ladji, pod vodstvom posameznika, ki opravlja delo na operativni ali vodstveni ravni.

Posadka mora biti pri delu organizirana tako, da so izpolnjene vse zahteve različnih predpisov, pri tem pa mora biti zagotovljeno, da se opravlja³⁵:

- straža,
- nujno vzdrževanje ladje,
- delo s tovorom,
- preverjanje sistemov,

³⁴ Vir: Vlačič P., Pirš P., Pavliha M., itd. Pomorska prava 2. knjiga. Uradni list. Ljubljana. 2008.

³⁵ Ibid.

- vaje za nesreče,
- prehrana in vzdrževanje čistoče.

Ladjar in poveljnik ladje sta odgovorna za to, da so pomorščaku na ladji dodeljene naloge v skladu s predpisi.

Nazivi pomorščakov in pogoji za pridobivanje teh nazivov³⁶. Naziv je kvalifikacija pomorščaka. Pove nam, katera dela lahko opravlja pomorščak na ladji. Naziv se pridobi z izpolnitvijo več pogojev, ki so lahko:

- določena izobrazba,
- minimalna starost,
- določeno usposabljanje,
- ostrina vida in sluha.

Nazivi pomorščakov v krovni službi so:

- Mornar motorist (18 let, OŠ, eno leto prakse na ladji ali tri leta kot voditelj čolna, izpit);
- Poveljnik ali častnik straže na ladji z BT do 200 (18 let, OŠ, 2 oziroma 3 leta prakse, pooblastila o osnovni usposobljenosti, izpit);
- Poveljnik na ladji z BT do 500 (20 let, OŠ, eno leto ustrezne prakse v določenem nazivu) idr.

Nazivi pomorščakov v strojni službi so:

- Član posadke v strojni straži (16 let, OŠ, 6 mesecev prakse, pooblastila o osnovni usposobljenosti, izpit);
- Drugi častnik stroja na ladji s pogonom z močjo od 750 do 3000 kW;
- Upravitelj stroja na ladji s pogonom z močjo 3000 kW ali več (ustrezna praksa v že pridobljenem določenem nazivu) idr.

Nazivi pomorščakov v radijski službi so:

- radijski elektrotehnik 1. razreda,
- radijski elektrotehnik 2. razreda,

³⁶ Ibid.

- radijski operater s splošnim pooblastilom,
- radijski operater z omejenim pooblastilom.

Naziv pomorščaka v splošni službi je:

- ladijski kuhar

Posebna pooblastila so:

- usposobljenost za požarno varnost,
- varnost tankerjev za kemikalije,
- ravnanje z radarjem za opazovanje,
- iskanje, reševanje in preživetje na morju,
- usposobljenost za ravnanje z rešilnim čolnom in sredstvi za reševanje idr.

4.5.4.2 POVELJNIK LADJE

Poveljnik ladje mora biti izkušen pomorščak, in to ne le v plovbnih veščinah, ampak tudi v ladijski administraciji, imeti pa mora tudi sposobnost, biti vodja svoje posadke. Poveljnik mora dobro informirati vse udeležence in dajati vtis, da ima razmere pod nadzorom, tudi če jih nima. Poveljnik mora biti dodatno previden, če se krči ladjevje, odpuščajo pomorščaki in nižajo plače, zavlada preplah, sta prisotna alkoholizem in uporaba mamil...

4.5.5 POKLICI V ZRAČNEM PROMETU

Tako kot že v opisanih prometnih podsistemih je tudi v zračnem prometu veliko poklicev, ki so povezani s prometom oziroma logistiko. Poklice lahko delimo na dela pri prevozniku in dela na letališčih. Če na primer v podjetju, ki upravlja z letališčem, odmislimo računovodstvo, kadrovsko službo in še kaj, pridemo do strukture poklicev, ki so povezani s prometom in logistiko. To so službe, ki oskrbijo letala, urejajo prtljago, upravljajo s tovorom in podobno. Navedimo del le-teh.

4.5.5.1 KADROVSKA STRUKTURA PRI LETALSKEM PREVOZNIKU

Pilot. Pilot upravlja letalo na domačih ali mednarodnih poletih in je odgovoren za varno, pravočasno in ekonomično izvršitev leta med posameznimi letališči. Svoje delo prične najmanj eno uro pred vzletom letala s pripravo na let, ko preveri in pripravi dokumentacijo za let, preveri vremenske razmere in preuči obvestila za letalce. Pred letom se posvetuje, organizira, vodi in koordinira delo vseh članov letalske posadke. Pred samim poletom opravi pregled letala, preveri polnjenje goriva, natovarjanje in iztovarjanje tovora ter vkrcavanje in izkrcavanje potnikov. Tik pred letom podpiše dokumente o letu. Let poteka v okviru predpisanih postopkov v sodelovanju s kontrolo letenja. Za sporazumevanje uporablja angleški jezik. Med letom v primeru nepredvidenih situacij sprejema ustrezne odločitve in ukrepa v skladu s predpisanimi postopki za zagotovitev varnosti. V primerih, ko to ni posebej urejeno, mora s prevzetim denarjem plačevati letališke in druge storitve. Po končanem poletu preveri in podpiše dokumente o opravljenem poletu. Kadar ni razporejen na letalsko dolžnost, se usposablja na simulatorju za letenje, spremlja strokovno literaturo, ureja osebne letalske priročnike in opravlja teste s področja poznavanja letal in izrednih postopkov. Poskrbeti mora za psihofizično kondicijo in zdravje, ki se redno preverja na specialnih zdravstvenih pregledih³⁷. Formalna stopnja izobrazbe za poklic pilot z zakonom ni predpisana³⁸. Osnovna kvalifikacija za opravljanje poklica je licenca poklicnega pilota letala. Dodatne kvalifikacije, ki jih pilot z licenco poklicnega pilota lahko pridobi ob delu, so:

- rating za letenje po instrumentih na letalih,
- rating za inštruktorja letenja na letalih,
- teorija za licenco prometnega pilota letala in
- licenca prometnega pilota letala.

V R Sloveniji je na Strojni fakulteti, UL smer letalstvo.

Steward/stewardesa. Storitev stvarda ali stewardese na letalu je zagotovitev udobnega leta ter dobro počutje potnikov in osebja³⁹. V letalski terminologiji se za ta poklic v svetu uporablja

³⁷ Vir: <https://www.mojaizbira.si/poklic/pilot-letala>. Januar, 2021.

³⁸ Vir: https://www.ess.gov.si/ncips/cips/opisi_poklicev/opis_poklica?Kljuc=1075&Filter. Januar, 2021.

³⁹ Vir: <https://www.mojaizbira.si/poklic/steward-na-letalu>. Januar, 2021.

(angleški) izraz: Flight attendant (FA) ali Cabin crew member (CCM), član kabinskega osebja, in predstavlja del posadke letala. Skrb za varnost v letalu je glavna naloga kabinskega osebja.

Ob prihodu na delo se član kabinskega osebja javi v operativnem centru, kjer poteka priprava na let celotne posadke. Posadka se seznani s posebnostmi leta ter opravi delovni in strokovni posvet ali briefing. Po prihodu v letalo je prva naloga pregled opreme za postopke v sili ter pregled opremljenosti in urejenosti potniške kabine. Pri vstopu potnikov na letalo poskrbi za sprejem in posedanje ter pomoč posebnim kategorijam potnikov. Potnike seznani z varnostnimi predpisi. Med letom skrbi za upoštevanje varnostnih predpisov ter objavlja predpisane varnostne in komercialne objave v skladu z internimi pravilniki. Pred pristankom opravi vse administrativne zadolžitve ter pripravi potnike in kabino na pristanek.

Po pristanku skupaj z ustreznimi letališkimi službami poskrbi za posebne kategorije potnikov. Med postankom letala uredi kabino za povratni let, pri čemer upošteva varnostne predpise. Po končanem letu v operativnem centru poroča o izvedenem letu, se seznani z obvestili in drugimi delovnimi obveznostmi. V primeru nepredvidene oziroma nevarne situacije postopa po natančno predpisanih procedurah: potnikom demonstrira izhode in razlago ukazov ter vse pripravi za prisilni pristanek. Potnike pouči, kako se odpirajo zasilni izhodi, in daje ustrezne ukaze za zaščito pred udarci. Po morebitnem zasilnem pristanku odpre zasilni izhod, da navodila in ukaze za evakuacijo ter pomaga pri evakuaciji. Po končani evakuaciji pregleda kabino, vzame opremo za prvo pomoč in zapusti letalo.

Kandidati za stevarde morajo izpolnjevati naslednje kar nekaj pogojev⁴⁰: Za zaposlitev v R Sloveniji morajo biti državljani Slovenije, imeti dokončano štiriletno srednjo šolo in status rednega študenta. Aktivno morajo znati slovensko in angleško ter pasivno nemško ali francosko, zaželeno pa je tudi znanje drugih jezikov. Biti morajo stari od 20 do 24 let, prijetne zunanosti in uglajenega vedenja ter ustrezne višine, dekleta od 160–175 in fantje od 179–185 cm, in primerne telesne teže idr.

⁴⁰ Vir: https://www.ess.gov.si/ncips/cips/opisi_poklicev/opis_poklica?Kljuc=1455. Januar, 2021.

4.5.5.2 DELA NA LETALIŠČIH

Kontrolor letenja. Kontrolor letenja usmerja varno gibanje letala⁴¹. Z letalom je v stiku preko radarja, radia in ekrana. Usmerja ga k varnemu približevanju, pristanku in vzletu. Delo zahteva visoko stopnjo zbranosti. Kontrolor letenja je z letalom v stiku preko radarja, radia in ekrana. Letalu zagotavlja varnost med približevanjem letališču, med pristankom, vzletom in med vožnjo po letališki stezi. Odgovornost usmerjanja letal si delijo območni kontrolor, kontrolor približevanja in letališki kontrolor. Območni kontrolor poskrbi, da letala v zračnem prostoru med seboj obdržijo varno horizontalno in vertikalno razdaljo. Večinoma dela preko radarskega zaslona, zato letala ne vidi. Ko se letalo približa letališču (na 30 do 40 kilometrov), delo prevzame kontrolor približevanja. Pilotu da navodila za približevanje letališču. Obvešča ga tudi o stanju na letališki stezi in vremenu. V primeru zamude pilotu ukaže naj počaka na pristanek. To pomeni, da letalo kroži na različnih višinah in se postopoma spušča, dokler približevanje stezi ni varno. Pri tem kontrolor približevanja sodeluje z območnim kontrolorjem.

Kontrolor letenja usmerja tudi letala, ki letališče zapuščajo. Letališkega kontrolorja obvešča o prihodih in odhodi letal. Letališki kontrolor dela na vrhu kontrolnega stolpa, od koder ima dober razgled na letališče v vseh smereh. Delo prevzame, ko je letalo oddaljeno 10 km od pristajalne steze. Letalo usmerja med vožnjo na tleh, napoti ga na določeno stezo in preverja delovanje svetlobnega sistema za usmerjanje letala. Na večjih letališčih nadzira premike letal in drugih vozil na letališču kontrolor talnega prometa.

Za kontrolorja letenja kandidat najprej zaključi visokošolski strokovni študijski program tehnične smeri. Dodatno izobraževanje opravi na usposabljanju doma ali v tujini.

Varnostnik. Opravi varnostni pregled oseb in ročne prtljage⁴². Varnostnik sprejema in usmerja obiskovalce ali stranke ter jim daje želene informacije. Vodi evidenco prihodov in izhodov oseb. Pregleduje dovolilnice in nadzira parkiranje vozil. Odpira in zapira dvizžno zapornico ob vhodu v ustanovo. Sprejema in prevezuje telefonske klice, zaklepa in odklepa vhode na objektih. O svojih opažanjih in izrednih dogodkih obvešča predstojnike in pristojne organe.

⁴¹ Vir: <https://www.mojaizbira.si/poklic/kontrolor-letenja>. Januar, 2021

⁴² Vir: <https://www.mojaizbira.si/poklic/varnostnik>. Januar, 2021.

Prek sredstev za zveze je povezan z dežurnim gasilcem. Nadzoruje prihod in izhod zaposlenih in obiskovalcev. Fizično varuje objekte in premoženje območja gospodarske družbe. Njegova naloga je video nadzor vhodov, prostorov, ograd in dvorišč. Kadar se sproži alarm za tehniško varovanje, mora hitro ukrepati. Preprečuje kraje in po potrebi zadrži osebo do predaje policiji.

4.5.6 UPRAVLJALEC VILIČARJA (VILIČARIST)

Viličarji se uporabljajo v skladiščih, tovarniških obratih, skladiščih idr.⁴³. Upravljalec viličarja dela pri prevzemu, raztovarjanju, notranjem in zunanjem transportu in izdaji blaga. Upravljalec viličarja v skladiščih in proizvodnji s pomočjo viličarja nalaga, prevaža in razlaga različne vrste materiala. Naloga upravljalca viličarja je, da z vilicami viličarja dvigne na palete naloženo blago v transportni položaj in ga v skladu s predpisi o varnosti pri delu odpelje na določen kraj skladiščenja, proizvodnje ali ga odpremi iz skladišča. Odloži ga tako, da blago zavzame čim manj prostora in ne ovira delovnega procesa. Skrbi za dokumentacijo blaga, vodi evidenco svojega dela in v vsakem trenutku pozna tehnično stanje viličarja, saj je odgovoren za njegovo pravilno in varno delovanje. Upravljalec viličarja pridobi Nacionalno poklicno kvalifikacijo (NPK) Ime in koda kataloga standardov strokovnih znanj in spretnosti Viličarist/viličaristka (840001400).

⁴³ Vir: https://www.ess.gov.si/ncips/cips/opisi_poklicev/opis_poklica?Kljuc=2233&Filter. Januar, 2021.

5 KLASIFIKACIJA DELOVNIH MEST V LOGISTIKI/PROMETU

Na splošno je večina poklicev klasificiranih v standardih oz. v Klasifikacijskem sistemu izobraževanja in usposabljanja (KLASIUS), ki je obvezen nacionalni standard, ki se uporablja pri evidentiranju, zbiranju, obdelovanju, analiziranju, posredovanju in izkazovanju statistično-analitičnih podatkov, pomembnih za spremljanje stanj in gibanj na socialno-ekonomskem in demografskem področju v Republiki Sloveniji, je Vlada RS prvič uveljavila z Uredbo o uvedbi in uporabi klasifikacijskega sistema izobraževanja in usposabljanja v letu 2006. Na predlog SURS je v letu 2017 Vlada RS sprejela Uredbo o spremembah Uredbe o uvedbi in uporabi klasifikacijskega sistema izobraževanja in usposabljanja, po kateri je Klasifikacijo vrst izobraževalnih aktivnosti/izidov z oznako KLASIUS-SRV (SRV – segment, raven, vrsta) ohranila nespremenjeno, Klasifikacijo področij izobraževalnih aktivnosti/izidov z oznako KLASIUS-P (P - področje) pa je nadomestila z novo različico z oznako KLASIUS-P-16. Skladno z določili uredbe je SURS pripravil in sprejel tudi novo različico Metodoloških pojasnil klasifikacijskega sistema izobraževanja in usposabljanja z oznako MP-KLASIUS-2.1 (MP - metodološka pojasnila), ki je nadomestila prejšnjo različico z oznako MP-KLASIUS-1.0. Poglejmo nekaj primerov klasifikacij poklicev z naših področij (tabela št. 10).

Tabela št. 10: KLASIUS klasifikacija poklicev

Program/generični program	Naziv izobrazbe, strokovni ali znanstveni naslov	KLASIUS-SRV	KLASIUS-P-16
Cestni promet, B - cestnoprometni tehnik	cestnoprometni tehnik	15001	1041
Špedicija in luški transport, A - špediter	špediter	15001	1041
Skladiščnik (blagovni manipulant)	skladiščnik (blagovni manipulant)	14001	0416
Trgovinska dejavnost, A - blagovni manipulant	blagovni manipulant	14001	0416

Vir: <https://www.stat.si/Klasius/Esearch.aspx>. Januar, 2021.

Pri prebiranju klasifikacije poklicev smo zaznali še en predhodni standard, in sicer SKP-08. SKP-08 je kratica za Standardno klasifikacijo poklicev, ki se uporablja za razvrščanje del, delovnih mest ali poklicev. Klasifikacije, ki se uporabljajo kot nacionalni standardi, ureja vlada s svojimi predpisi skladno z Zakonom o državni statistiki. Med take klasifikacije spada tudi SKP. Pri pregledu tega sistema smo našli natančnejše razdeljene poklice s področja logistike/prometa. Poglejmo nekaj primerov klasifikacij poklicev z naših področij (tabela št. 11).

Tabela št. 11: Klasifikacija poklicev po SKP-08

Ime dela, delovnega mesta, poklica	SKP-08
Špediter	3331
Disponent v cestnem prometu	4323
Luški disponent	3335
Blagovni manipulant	4321
Manipulant vagončkov tunelske peči za žganje opeke	9331
Manipulant z nevarnimi odpadki	3257
Skladiščni manipulant	4321
Transportni manipulant	4323
Vlakovni manipulant	4323
Viličarist	8343

<https://www.stat.si/skp/Esearch.aspx>. Januar, 2021.

Primerjava obeh standardov odraža različnost navedb poklicev, saj ima klasifikacija SKP-08 bolj razčlenjene poklice.

Poglejmo tri primere objav za delovna mesta z naših področij (slika št. 12). Ob pregledu razpisanih delovnih mest s področja logistike/prometa v javnih medijih zasledimo, da je le-teh veliko. Nazive delodajalcev smo zakrili. Zahtevana znanja in kompetence so različna in precej kompleksna. Tako lahko klasificiramo pričakovana znanja kot interdisciplinarnost znanj, kar pa daje izobraževanim inštitucijam veliko izzivov za kakovosten izobraževalni proces.

Tabela št. 12: Primeri logističnih delovnih mest - poklicev (4)

Skladiščnik (m/ž)  Danes   Ljubljana  m/ž Pričakujemo: zaključeno najmanj IV. stopnjo poklicne izobrazbe, vsaj 2 leti izkušenj na enakem ali podobnem delovnem mestu, odgovornost, vestnost ter natančnost.
Skladiščnik v oddelku logistike  Včeraj  Ajdovščina  m/ž Vaše glavne delovne odgovornosti: raztovarjanje in natovarjanje izdelkov iz in v tovorna vozila ter manipulacija z blagom preko uporabe viličarja in terminala za skeniranje; redno izvajanje natančnega pregleda izdelkov pred in med odpremo blaga; pravilna priprava palet z izdelki oz. surovinami ter ustrezno opremljenost z označbami (kode, nalepke) ...
Vodja sektorja logistike (m/ž)  Včeraj   m/ž Vaše spretnosti in veščine: Univerzitetni diplomirani inženir / magister inženir logistike, strojništva, elektrotehnike ali druge ustrezne tehnične smeri (2. bol.st.), aktivno znanje angleškega jezika..

Vir: <https://www.mojedelo.com/prosta-delovna-mesta/transport>. November, 2020.

DISPONENTA CESTNE LOGISTIKE⁴⁴

Družba Fersped, d. o. o., je objavila potrebo po zaposlitvi delavcev na naslednjem delovnem mestu : STROKOVNI SODELAVEC (M/Ž) – disponent cestne logistike (1 izvajalec).

Pogoji, ki jih morajo izpolnjevati kandidati:

- zahtevana izobrazba: visokošolska strokovna ali univerzitetna izobrazba ustrezne smeri (prednost: prometna ali ekonomska smer),
- delovne izkušnje: 3 leta na podobnih delih (logistika, carinski postopki),
- usposobljenost za delo z računalniškimi programi MS Office (predvsem Word in Excel).

Prednost pri izbiri bodo imeli kandidati z naslednjimi znanji in veščinami:

- dobro znanje angleškega jezika,

⁴⁴ Vir: Javno objavljen razpis na spletni strani https://www.slo-zeleznice.si/media/k2/attachments/11320_-_zunanji_razpis_-_ssod-disponent_cestne_log.pdf. November, 2020.

- voziški izpit »B« kategorije,
- natančnost, smisel za red in organizacijo, komunikativnost.

Mesto nastopa dela: Koper.

Za primer pogledjmo še stanje povpraševanja po poklicnih voznih. Tabela št. 13 prikazuje stanje za voznike tovornih vozil v določenem časovnem obdobju. Tabela št. 14 pa prikazuje stanje za voznike avtobusov.

Tabela št. 13: Število prijavljenih delovnih mest za poklic Voznik tovornjaka v domačem prometu.

Območna služba Zavoda za zaposlovanje	Leto 2018	Leto 2017	Leto 2016
Slovenija	4371	3711	3227
OS CELJE	344	301	225
OS KOPER	526	318	291
OS KRANJ	362	237	188
OS LJUBLJANA	1331	1229	1068
OS MARIBOR	570	463	353
OS MURSKA SOBOTA	105	124	93
OS NOVA GORICA	244	263	197
OS NOVO MESTO	220	218	301
OS PTUJ	116	108	121
OS SEVNICA	270	234	132
OS TRBOVLJE	62	46	52
OS VELENJE	221	170	206

Vir: Vir: <https://esvetovanje.ess.gov.si/KajNajDelam/MoznostiZaposlovanja/Poklic/Default.aspx>. November, 2020.

Tabela št. 14: Število prijavljenih delovnih mest za poklic Voznik avtobusa za obdobje 2018, 2017 in 2016

Območna služba	Leto 2018	Leto 2017	Leto 2016
Slovenija	408	291	171
OS CELJE	6	39	11
OS KOPER	20	15	22
OS KRANJ	111	19	23
OS LJUBLJANA	100	88	52

OS MARIBOR	118	59	34
OS MURSKA SOBOTA	2	5	3
OS NOVA GORICA	23	17	11
OS NOVO MESTO	13	14	5
OS PTUJ	7	8	1
OS SEVNICA	1	6	3
OS TRBOVLJE	4	2	1
OS VELENJE	3	19	5

Vir: <https://esvetovanje.ess.gov.si/KajNajDelam/MoznostiZaposlovanja/Poklic/Default.aspx>. November, 2020.

Nedvomno so številke visoke, kar potrjuje naše navedbe o potrebni sistemski ureditvi kadrovskega potenciala za delo voznika.

6 ANALIZA STANJA KADROVSKEGA POTENCIALA

Da lahko razpravljamo o razvojnih vidikih poklicev in delovnih mest ter seveda sploh o kariernem odločanju družbe, smo naredili anketo v delovnem okolju – podjetja in med srednješolci. Glede na trenutno družbeno stanje zaradi Covid situacije sta bili anketi izvedeni preko e-sistema in v omejenem obsegu. Kljub majhnemu vzorcu anketiranja smo mnenja, da so dobljeni podatki pokazatelj stanja. Prav tako smo za mnenje o stanju kadrovskega potenciala vprašali tudi Obrtno-podjetniško zbornico Slovenije (OZS) in Gospodarsko zbornico Slovenije (GZS). Na naše vprašanje se je odzvala le GZS.

6.1 ANALIZA ANKETE SREDNJEŠOLCEV

Za vpogled v razmišljanja srednješolcev smo naredili anketo med srednješolci tretjega in četrtega letnika Srednje šole za storitvene dejavnosti in logistiko, ŠCC program Logistični tehnik. Cilj ankete je bil vpogled v odločitve dijakov in dijakinj (v nadaljevanju dijak) pri njihovem odločanju za izbor srednje šole. Anketa je bila izvedena po elektronski metodi z računalniškim programom v decembru 2020. Med 48 dijakov je anketo rešilo 22 dijakov, kar predstavlja 45.8 % delež. Iz rezultatov lahko vidimo, da so se dijaki oziroma dijakinje pravilno odločili glede izbora srednješolskega programa, saj jih kar 95 % meni, da je bil njihov izbor pravilen. 91 % jih meni, da so imeli dovolj informaciji o programu, v katerega so se vpisali. To nas tudi ne preseneča, saj srednje šole namenijo veliko aktivnosti v predstavitev svojih programov, da bodočim dijakom in dijakinjam olajšajo odločitev glede izbora ustrezne srednje šole. Vemo, da je vzorec anketiranih zelo majhen, torej ne more biti reprezentativen glede na populacijo srednješolcev, pa vendar nam le posreduje neko sliko stanja.

V anketi smo postavili naslednja vprašanja:

- Ali si se pravilno odločil/a o izboru srednješolskega programa?
- Ali si imel/a dovolj informaciji za izbor srednje šole?
- Kdo ali kaj je vplivalo na tvojo odločitev o izboru srednje šole?

- Ali že veš kaj boš delal v svoji poklicni karieri?

6.1.1 ALI SI SE PRAVILNO ODLOČIL/A O IZBORU SREDNJEŠOLSKEGA PROGRAMA?

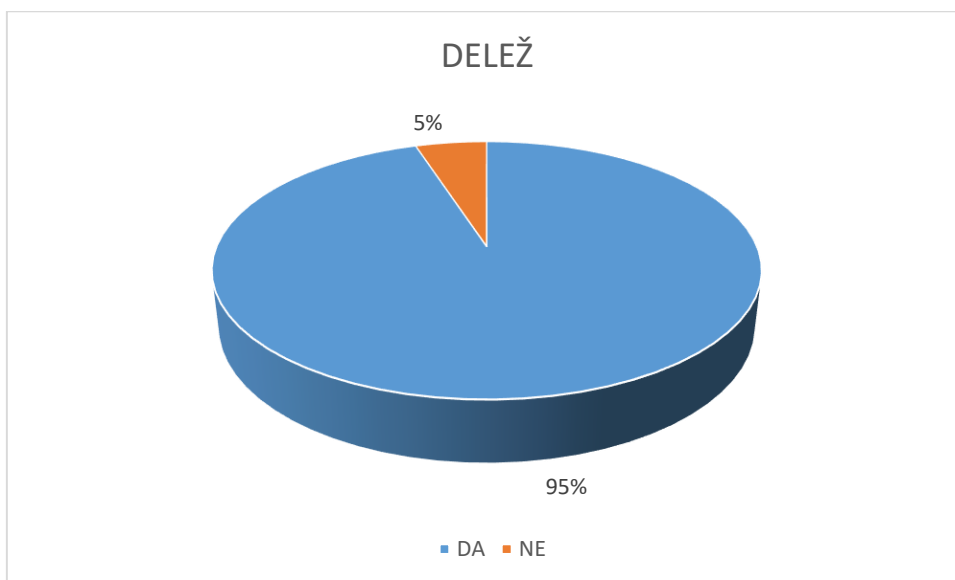
Nedvomno je aktualno vprašanje srednješolca, če se je pravilno odločil za izbor srednje šolanja. Anketiranci so imeli na voljo odgovora da ali ne. Podatki so prikazani v tabeli 15 in na grafu 1.

Tabela št. 15: Odločitev o izboru srednje šole (SŠSDL Celje, 2021)

MOŽNA ODGOVRA	ŠTEVILO DIJAKOV/DIJAKINJ	DELEŽ
DA	21	95%
NE	1	5%
Skupaj	22	100%

Poglejmo dobljene podatke še v grafični obliki.

Graf št. 1: Odločitev o izboru srednje šole



Zelo velik odstotek dijakov je mnenja, da je izbralo pravilni srednješolski program. To odločitev lahko pripišemo temu, da smo anketirali le dijake višjih letnikov, ki obiskujejo ta program že tri oziroma štiri leta in ker naš šolski sistem ponuja možnost prepisa, so se dijaki, ki jim ta

program ni bil po godu, že prepisali v druge srednješolske programe v nižjih letnikih in so ostali le tisti dijaki, ki jih logistika zanima.

6.1.2 ALI SI IMEL/A DOVOLJ INFORMACIJI ZA IZBOR SREDNJE ŠOLE?

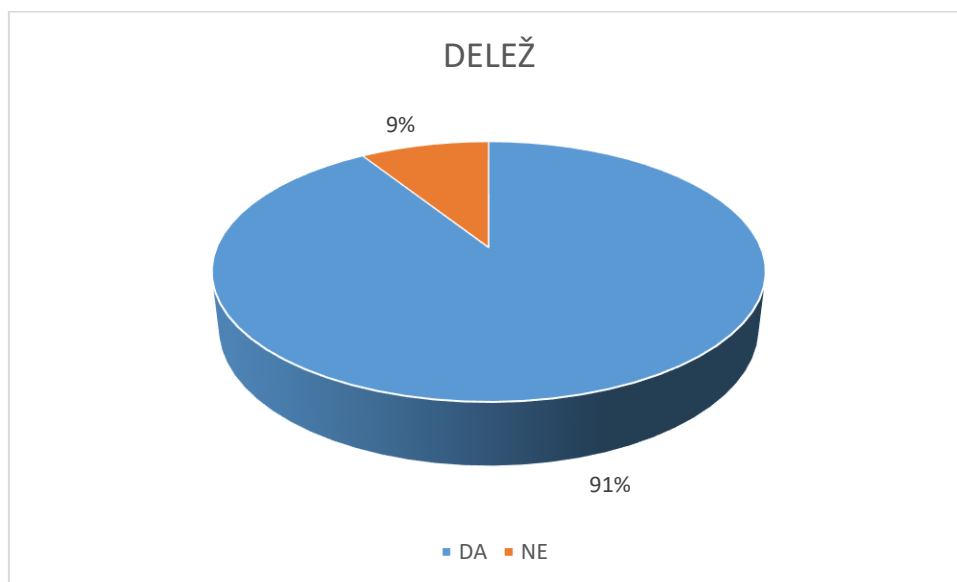
Da se osnovnošolec pravilno odloči za izbor srednje šole so med različnimi dejavniki zelo pomembe kakovostne informacije o izobraževalnem programu, ki ga želi obiskovati. V tabeli št. 16 in v grafu št. 2 so prikazani odgovori dijakov in dijakinj na vprašanje o zadostni meri podatkov o izboru srednje šole.

Tabela 16: Informacije o srednji šoli (SŠSDL Celje, 2021)

MOŽNA ODGOVRA	ŠTEVILO DIJAKOV/DIJAKINJ	DELEŽ
DA	20	91%
NE	2	9%
Skupaj	22	100%

In še podatki v grafični obliki.

Graf 2: Informacije o srednji šoli



91 % dijakov je odgovorilo, da je imelo dovolj informaciji za izbor srednje šole. Le 9 % dijakov je odgovorilo, da ni imelo dovolj informaciji. Za primer je šola, ki jo obiskujejo, ki se predvsem v celjski regiji trudi in prizadeva k prepoznavnosti med srednješolci, zato je bil tak odgovor

pričakovano. Glede na informatizacijo pa lahko dandanes bodoči dijaki informacije pridobijo tudi na spletu, kar močno olajša iskanje podatkov o posameznih šolah in njihovih programih.

6.1.3 KDO ALI KAJ JE VPLIVALO NA TVOJO ODLOČITEV O IZBORU SREDNJE ŠOLE?

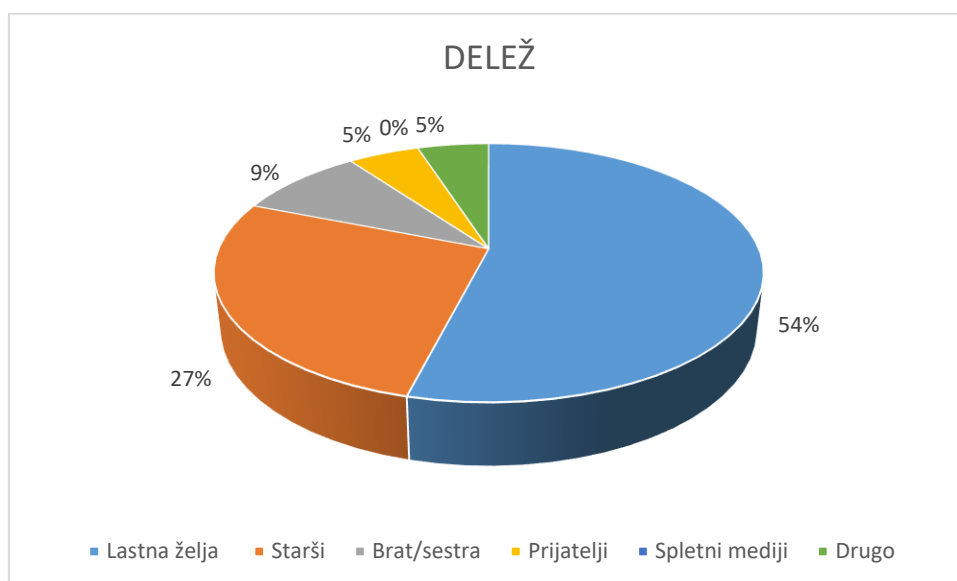
Zanimali so nas tudi dejavniki, ki so vplivali na odločitev osnovnošolcev. V tabeli št. 17 in grafu št. 3 so prikazani dejavniki odločitve dijaka oziroma dijakinje.

Tabela št. 17: Dejavniki na odločitev o izboru srednje šole (SŠSDL Celje, 2021)

DEJAVNIK	ŠTEVILO DIJAKOV/DIJAKINJ	DELEŽ
Lastna želja	12	54%
Starši	6	27%
Brat/sestra	2	9%
Prijatelji	1	5%
Spletni mediji	0	0%
Drugo	1	5%
Skupaj	22	100%

Tokrat je graf bolj »pisan«.

Graf št. 3: Dejavniki na odločitev o izboru srednje šole



Iz podatkov je razvidno, da se je največ dijakov, 54 %, odločilo po lastni želji. 27 % dijakov pa se je odločilo glede na pobudo staršev. Le 2 dijaka oziroma dijakinji pa sta se odločila/i za to

šolo zaradi prijateljev oziroma brata/sestre. Spletni mediji pa nikogar ni prepričal v izbor srednje šole. En dijak oziroma dijakinja pa je izbral/a drugo možnost in pod njo navedel/la, da se je odločil/a glede na nadaljnje izobraževanje na fakulteti.

Torej, dobljeni podatki dajejo možnost nadaljnjega raziskovanja o družbenem pogledu mladine na poklicne strukture, gospodarske dejavnosti, možnosti kariere in drugih vidikov razvoja družbe.

6.1.4 ALI ŽE VEŠ KAJ BOŠ DELAL V SVOJI POKLICNI KARIERI?

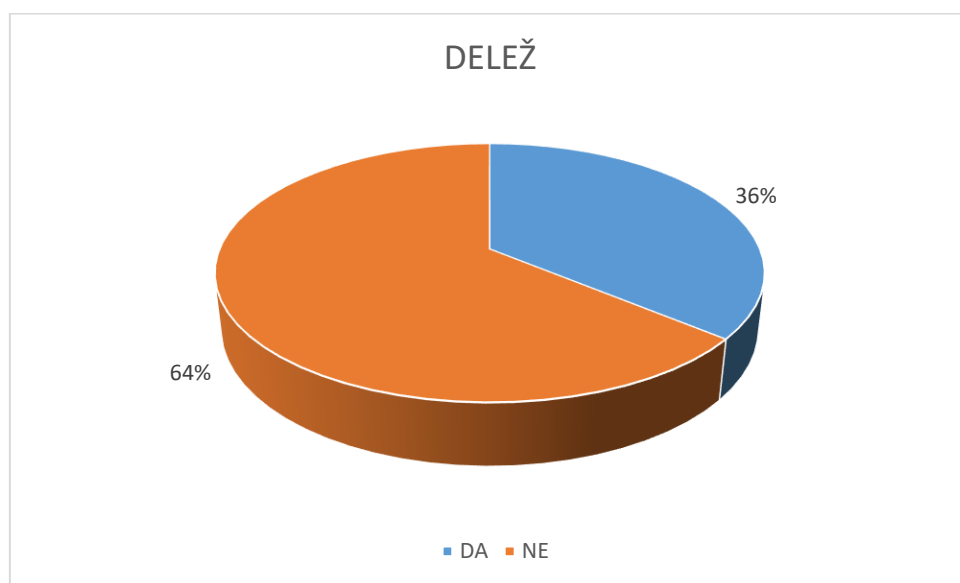
In na koncu vprašanje, ki je vedno atraktivno: Ali veš kaj boš ko boš »velik«? V tabeli št. 18 in grafu št. 4 so prikazani odgovori na vprašanje o poklicni karieri.

Tabela 18: Bodočnost v poklicni karieri (SŠSDL Celje, 2021)

MOŽNA ODGOVORA	ŠTEVILO DIJAKOV/DIJAKINJ	DELEŽ
DA	8	36%
NE	14	64%
Skupaj	22	100%

In grafični prikaz:

Graf št. 4: Bodočnost v poklicni karieri (SŠSDL Celje, 2021)



Na zadnje vprašanje o nadaljnji poklicni karieri je 36 % dijakov odgovorilo, da že vedo, kaj bodo delali v svojem poklicnem življenju, 64 % dijakov pa še ne. Podatki so zaskrbljujoči. Dijaki, ki so na vprašanje odgovorili z DA pa so navedli različne odgovore, kaj bodo delali, kot na primer:

- delal bom kot profesor strokovnih predmetov,
- v smeri logistike,
- gasilec v poklicni enoti v Celju,
- kot disponent v tujini.

V anketi sva ugotovila, da večina dijakov svoje odločitve o izboru smeri šolanja ne obžaluje, a še ne vedo, kaj bodo delali po zaključku šolanja. To gre pripisati temu, da jih bo šel velik delež na študij in še ne razmišljajo o zaposlitvi. Tako kot pri ugotovitvah 3. vprašanja, je tudi tukaj možnost nadaljnega raziskovanja o kariernih vidikih, željah in možnostih mladine.

6.2 ANKETIRANJE PODJETIJ

Cilj ankete je bilo ugotoviti, ali imajo podjetja primanjkljaj kadra z ustrezno prometno – logistično izobrazbo in če bi se po mnenju podjetij moral izvajati triletni izobraževalni program Voznik manipulant. Med 61 podjetji iz Savinjske in Osrednje slovenske regije je na anketo odgovorilo 16 podjetji, kar predstavlja 26,23 %. Tako mali delež odgovorov na anketi lahko pripisujemo trenutni gospodarski situaciji zaradi Covid stanja. Podjetja so ali zmanjšala obseg dela ali trenutno ne poslujejo idr. Vendar menimo, da imamo za potrebe naše raziskave dovolj velik vzorec, da lahko potegnemo ustrezne smernice razvoja kadrov.

V anketi smo podjetjem postavili naslednja vprašanja:

- Katera je dejavnost vaše organizacije?
- Koliko ljudi imate zaposlenih?
- Kakšen je delež zaposlenih na področju transporta in logistike?
- Ali se srečujete s primanjkljajem kadra z ustrezno prometno-logistično izobrazbo?
- Ali bi bilo po vašem mnenju potrebno, da bi se izvajal triletni izobraževalni program Voznik manipulant?

- Kakšna je starostna struktura vznikačev v vašem podjetju?
- Ali menite, da je prometno-logistična dejavnost premalo predstavljena/znana med mladimi?

6.2.1 KATERA JE DEJAVNOST VAŠE ORGANIZACIJE?

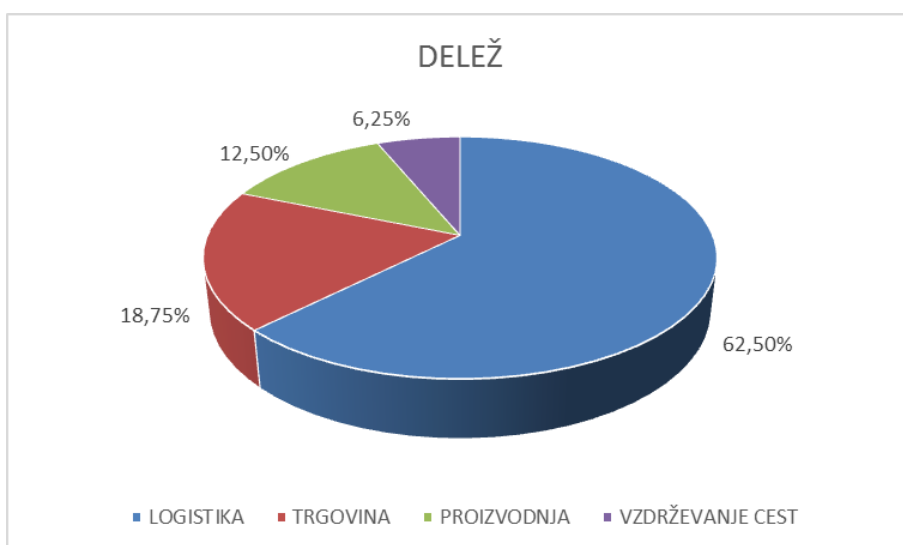
Prvo vprašanje, ki smo ga zastavili, je bilo o organizaciji podjetja. Anketiranci so sami napisali svojo dejavnost. Podatki so prikazani v tabeli št. 19 in grafu št. 5.

Tabela št. 19: Dejavnosti podjetij (SŠSDL Celje, 2021)

MOŽNI ODGOVORI	ŠTEVILO PODJETJI	DELEŽ
LOGISTIKA	10	62,50%
TRGOVINA	3	18,75%
PROIZVODNJA	2	12,50%
VZDRŽEVANJE CEST	1	6,25%
Skupaj	16	100%

Poglejmo dobljene podatke še v grafični obliki.

Graf št. 5: Dejavnost podjetij



Na anketo nam je odgovorilo 10 podjetji s področja logistike, kar predstavlja 62,5 % delež odgovorjenih anket, 3 podjetja s področja trgovine, kar predstavlja 18,75 % delež odgovorjenih anket, 1 podjetje z dejavnostjo vzdrževanja cest, kar predstavlja 6,25 % delež odgovorov in 2 podjetja iz področja proizvodnje, kar predstavlja 12,5 % delež odgovorjenih anket.

6.2.2 KOLIKO LJUDI IMATE ZAPOSLENIH IN KAKŠEN JE DELEŽ ZAPOSLENIH NA PODROČJU TRANSPORTA IN LOGISTIKE?

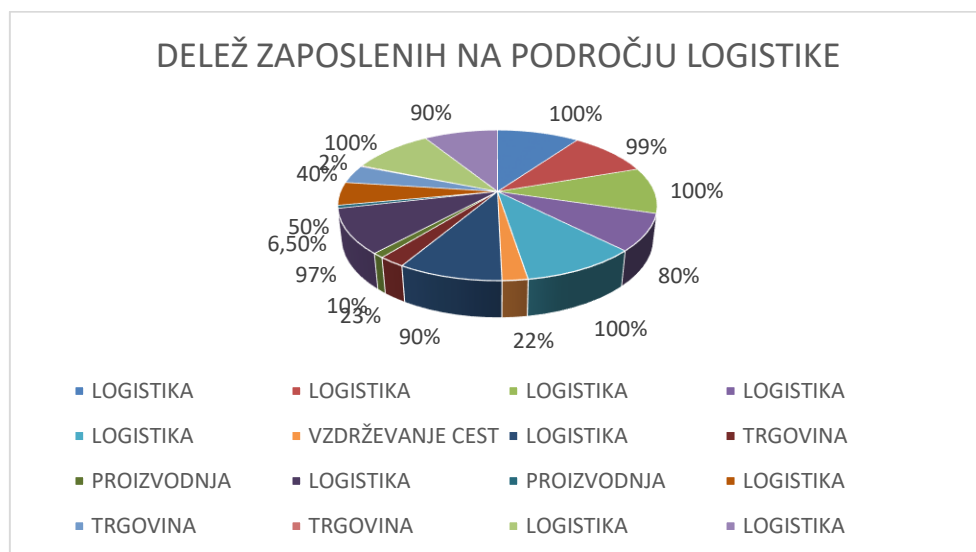
Drugo vprašanje je bilo koliko ljudi imajo zaposlena podjetja in kolikšen je delež zaposlenih na področju transporta in logistike. Anketiranci so napisali številke oziroma delež. Podatki so prikazani v tabeli št. 20 in grafu št. 6.

Tabela št. 20: Število zaposlenih ljudi in delež zaposlenih v logistiki (SŠSDL Celje, 2021)

DEJAVNOST	ŠTEVILO ZAPOSLENIH V PODJETJU	DELEŽ ZAPOSLENIH NA PODROČJU LOGISTIKE
LOGISTIKA	12	100%
LOGISTIKA	30	99%
LOGISTIKA	22	100%
LOGISTIKA	100+	80%
LOGISTIKA	60	100%
VZDRŽEVANJE CEST	380	22%
LOGISTIKA	45	90%
TRGOVINA	66	23%
PROIZVODNJA	150+	10%
LOGISTIKA	47	97%
PROIZVODNJA	244	6,50%
LOGISTIKA	231	50%
TRGOVINA	180	40%
TRGOVINA	800	2%
LOGISTIKA	4	100%
LOGISTIKA	220	90%

In še grafični prikaz.

Graf št. 6: Število zaposlenih ljudi in delež zaposlenih v logistiki



6.2.3 ALI SE SREČUJETE S PRIMANJKLJAJEM KADRA Z USTREZNO PROMETNO-LOGISTIČNO IZOBRAZBO?

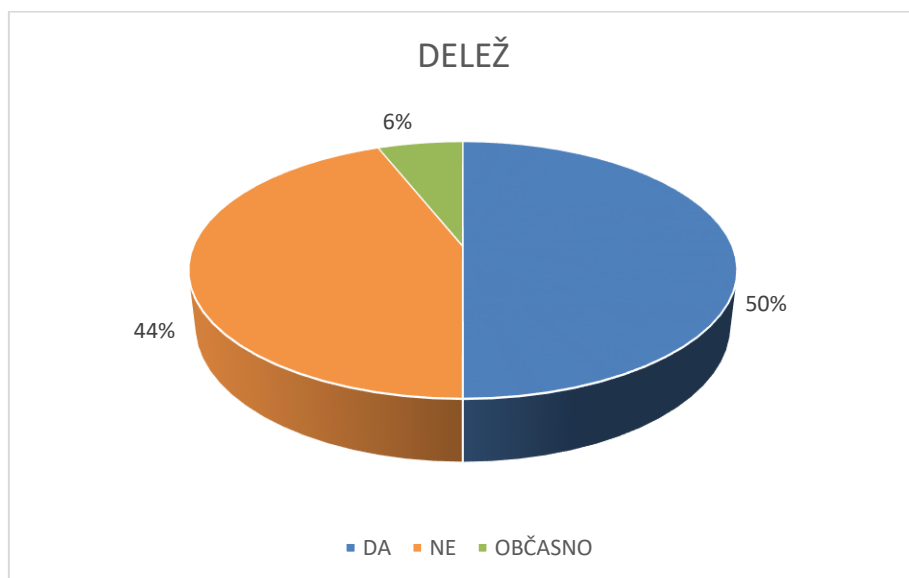
Anketirance smo vprašali ali se srečujejo s primanjkljajem kadra z ustrezno prometno-logistično izobrazbo. Anketiranci so imeli na voljo odgovor da, ne ter druga (občasno). Podatki so prikazani v tabeli št. 21 in grafu št. 7.

Tabela št. 21: Primanjkljaj kadra z ustrezno izobrazbo (SŠSDL Celje)

MOŽNI ODGOVORI	ŠTEVILO PODJETJI	DELEŽ
DA	8	50%
NE	7	44%
OBČASNO	1	6%
Skupaj	16	100%

Graf je naslednji.

Graf št. 7: Primanjkljaj kadra z ustrezno izobrazbo



Z DA je odgovorilo 8 podjetji, kar predstavlja 50 % delež, z NE je 7 podjetji, kar predstavlja 44 % delež odgovorov. Ena podjetje pa je odgovorilo da občasno, kar predstavlja 6 % delež odgovorov.

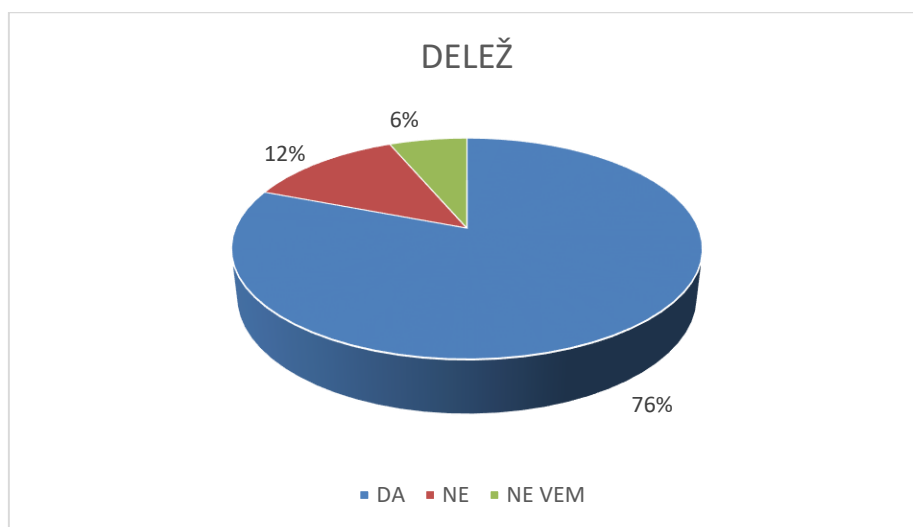
6.2.4 ALI BI BILO PO VAŠEM MNENJU POTREBNO, DA BI SE IZVAJAL TRILETNI IZOBRAŽEVALNI PROGRAM VOZNIK MANIPULANT?

Podjetja smo povprašali o njihovem mnenju, da bi se izvajal triletni izobraževalni program Voznik manipulant. Anketiranci so imeli na voljo odgovor da, ne ali ne vem. Podatki so prikazani v tabeli št. 22 in grafu št. 8.

Tabela št. 22: Mnenje o izvajanju triletnega izobraževalnega programa (SŠSDL Celje, 2021)

MOŽNI ODGOVORI	ŠTEVILO PODJETJI	DELEŽ
DA	13	76%
NE	2	12%
NE VEM	1	6%
Skupaj	16	100%

Graf št. 8: Mnenje o izvajanju triletnega izobraževalnega programa



Z 76 % deležem odgovorov, kar predstavlja 13 odgovorov so podjetja odgovorila z da. Dva podjetja sta odgovorila z ne kar predstavlja 12 % delež odgovorov. Eno podjetje pa ni opredeljeno kar predstavlja 6 %.

6.2.5 KAKŠNA JE STAROSTNA STRUKTURAVOZNIKOV V VAŠEM PODJETJU?

Zanimala nas je tudi starostna struktura voznikov v podjetjih, če seveda imajo zaposlene voznike. Možnih je bilo več odgovorov.

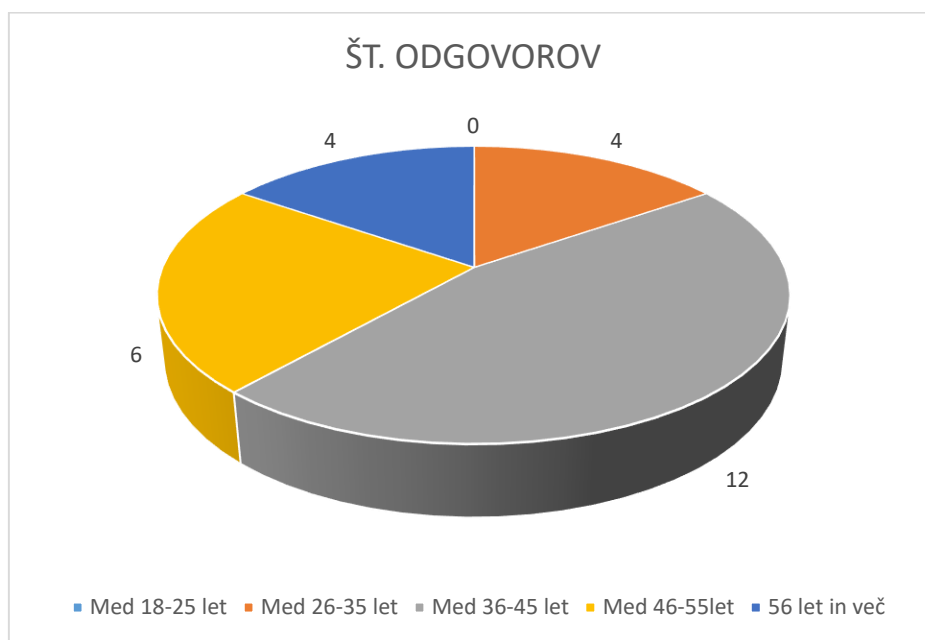
Možni odgovori so bili:

- Med 18-25 let
- Med 26-35 let
- Med 36-45 let
- Med 46-55let
- 56 let in več

Tabela št. 23: Starostna struktura voznikov v podjetjih (SŠSDL Celje, 2021)

MOŽNI ODGOVORI	ŠT. ODGOVOROV
Med 18-25 let	0
Med 26-35 let	4
Med 36-45 let	12
Med 46-55let	6
56 let in več	4
Skupaj	26

Graf št. 9: Starostna struktura voznikov v podjetjih



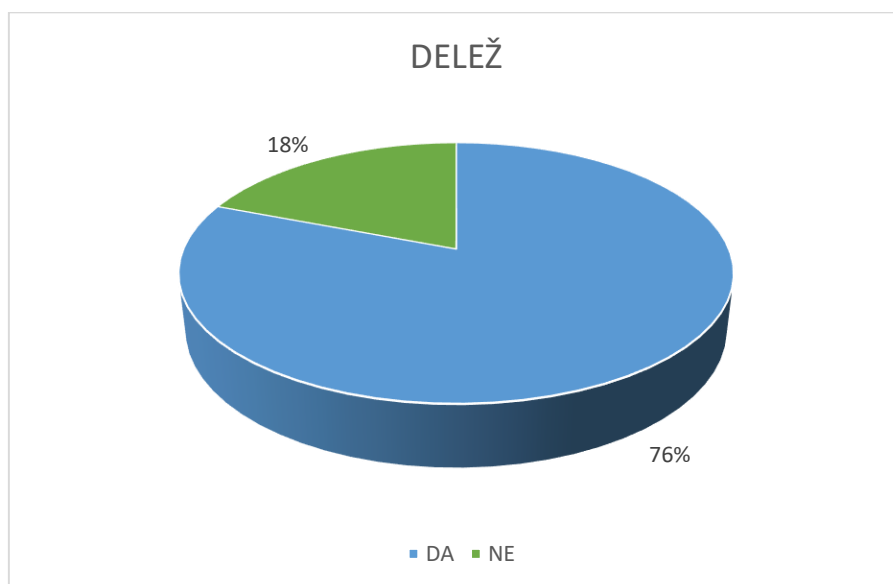
6.2.6 ALI MENITE, DA JE PROMETNO-LOGISTIČNA DEJAVNOST PREMALO PREDSTAVLJENA/ZNANA MED MLADIMI?

Pri zadnjem anketnem vprašanju, smo želeli izvedeti mnenje, ali podjetja menijo, da je prometno-logistična dejavnost premalo znana med mladimi. Anketiranci so imeli na voljo odgovor da ali ne. Podatki so prikazani v tabeli št. 24 in grafu št. 10.

Tabela št. 24: Mnenje o premalo predstavljeni prometno-logistični dejavnosti med mladimi
(SŠSDL Celje, 2021)

MOŽNI ODGOVORI	ŠTEVILO PODJETJI	DELEŽ
DA	13	76%
NE	3	18%
Skupaj	16	100%

Graf št. 10: Mnenje o premalo predstavljeni prometno-logistični dejavnosti med mladimi



Na zadnje vprašanje je kar 76 % anketirancev odgovorilo z da, kar predstavlja 13 podjetji. 18 % anketirancev je odgovorilo z ne, kar predstavlja 3 odgovore.

V anketi smo ugotovili, da se kar 50 % podjetji srečujejo s primanjkljajem kadra z ustrezno prometno-logistično izobrazbo. Da je večinski del podjetji mnenja, da je prometno-logistična dejavnost premalo znana med mladimi. Ugotovili pa smo tudi, da večina podjetji podpira, da bi se izvajal triletni izobraževalni program Voznik manipulant.

To pomembno stališče podjetji potrjuje postavljeno hipotezo dela, da je potrebno v družbi nuditi kar se da velik nabor poklicnega šolstva, še toliko bolj v dejavnostih, kjer je prisoten deficit kadrov, in to v prevozniki dejavnosti je.

6.3 STALIŠČE JAVNIH INŠTITUCIJ

Pri načrtovanju srednje poklicnega šolstva imajo pomembno vlogo različne inštitucije, med drugim zbornice, resorna ministrstva in podjetja. Za mnenje o predmetu raziskave smo povprašali obe branži zbornice. Odgovorila nam je Gospodarska zbornica Slovenije (GZS). Povzemamo pa tudi vsebino sestanka inštitucij, ki je bil konec lanskega leta.

6.3.1 GOSPODARSKA ZBORNICA SLOVENIJE

Za mnenje o stanju poklicev iz raziskave smo prosili obe panožni zbornici. Odzvala se je GZS, Združenje za promet. V nadaljevanju povzemamo njihovo stališče.

»V zvezi z izpostavljenimi vprašanji in smiselnostjo uvedbe rednega izobraževanja programa Voznik za mladino, smo razpravljali tudi med zbornicama. Na Ministrstvu za infrastrukturo je bila v zvezi z usposobljenostjo poklicnih voznikov ustanovljena posebna delovna skupina, ki je poskušala opredeliti pomanjkljivosti obstoječega sistema usposabljanja poklicnih voznikov v Sloveniji. S strani podjetij so namreč prisotne kritike, da je kader, kljub obvezni pridobitvi temeljne kvalifikacije in rednem letnem usposabljanju v skladu z zakonodajo premalo usposobljen in je smiselno razmišljati o bolj poglobljenem pridobivanju znanja, predvsem pri začetnikih, torej mladini. Vsekakor podpiramo vsakršen poskus ponovnega zanimanja mladih za poklic voznika, kjer se ponudi šolajoči mladini, da pridobi ustrezna znanja in se usposobi za delo voznika. Cilj takega izobraževalnega programa mora biti, da podjetja pridobijo usposobljen kader z vsemi potrebnimi kvalifikacijami za uvedbo v delo. Razmišljanja so, da bi se skozi izobraževalni proces omogočilo učencem čim več praktičnega pridobivanja znanja tudi preko sistema vajeništva, kjer bi se zainteresirana podjetja lahko vključila v izobraževanje in usposabljanje potencialnih kadrov za zaposlitev. Podobne sisteme poznajo nekatere države, kjer podjetja lahko sodelujejo pri izobraževanju in usposabljanju kadra, ki ga po zaključku

izobraževanja lahko zaposlijo. Verjamemo, da so podjetja zainteresirana tudi za štipendiranje izobraževanja in pridobivanja potrebnih kvalifikacij potencialnega kadra za zaposlitev.

Ključno za uvedbo izobraževalnega programa Voznik za mladino pa je seveda zadostno število kandidatov, ki se bodo vključili v program. Trg vsekakor potrebuje izobražen in usposobljen kader, saj so potrebe velike in se soočamo z velikim pomanjkanjem poklicnih voznikov, kar dokazuje že nekaj letno uvrščanje poklica med deficitarne poklice. Poleg tega se soočamo z nenehno rastjo izdaje delovnih dovoljenj za tujce, kjer je poklic voznika po številu izdanih dovoljenj na prvem mestu«.

6.3.2 DELOVNI SESTANEK MINISTRSTVA ZA OKOLJE, GZL IN OZS

Konec preteklega leta je potekala videokonferenca med predstavniki Ministrstva za okolje, GZP in OZS⁴⁵. Na zbornicah se zavedajo, da je pomanjkanje poklicnih voznikov problem, s katerim se slovenski prevozniki ubadajo že dolga leta. Pomanjkanje voznikov, namreč, ni le slovenski problem, temveč je na splošno evropski oziroma kar svetovni problem.

A samo “fizično” pomanjkanje voznikov je pravzaprav le en del problema, saj so za opravljanje vozniškega poklica potrebna raznovrstna znanja, ki jih je treba zaradi razvoja transportne tehnologije in zakonodaje osveževati, je uvedeno tudi obvezno izobraževanje voznikov, ki so v petih letih dolžni opraviti 35- urni izobraževalni cikel.

Vendar po prepričanju avtoprevozniških delodajalcev, vozniki neposredno po pridobitvi temeljne kvalifikacije niso dovolj »zreli« za samostojno delo. Zato so zborniški predstavniki dali predlog za prenovo sistema izobraževanja za pridobitev vozniškega poklica, in sicer, da bi teoretični del lahko izvajali obe zbornici pod okriljem resornega ministrstva, praktični del pa bi vozniki opravljali v prevoznih podjetjih, ki bi bila zainteresirana za izobraževanje in trajal naj bi do dve leti. Široko obvladovanje teh znaj je nujno potrebno, saj izkušnje kažejo, da nezadostno znanje voznikov dodatno ogroža varnost v cestnem prometu, povzroča pa tudi dodatno gospodarsko škodo, ki jo utrpijo predvsem prevozniki.

⁴⁵ Vir: Kukovič, J. Do uporabnih voznikov predvsem s praktičnim izobraževanjem. Revija transport & logistika. Ljubljana. 2020. December, 2020.

Seveda pa je ta proces izobraževanja povezan z dokaj visokimi stroški, zato je zbornica predlagala, da bi država finančno podprla “mentorstvo”, ki bi ga zagotavljala v izobraževalnem sistemu vključeno s prevoznimi podjetji.

Iz navedenega sklepamo, da je naše raziskovalno delo pravilno usmerjeno in da se potrjuje postavljena hipoteza dela. Stališče zbornic izkazuje naše prizadevanje, da z raziskavo osvetlimo stanje izobraževanja s področja prometa in logistike.

7 RAZPRAVA

Na trgu dela se pojavljajo novi poklici: oblikovalec notranjih zelenih površin, inštruktor in reševalec v pustolovskem parku, pivski somelje, načrtovalec e-učenja ... Novi koronavirus je udaril po trgu dela, a dolgoročno so resna grožnja avtomatizacija, robotizacija, digitalizacija, tudi demografija. Če bomo želeli imeti službo čez deset let, moramo že danes krepiti veščine in iskati nova znanja. Številke Organizacije za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD) so krute: avtomatizacija ogroža četrtno delovnih mest v Sloveniji, pomembno pa bo spremenila še približno 27 odstotkov delovnih mest pri nas⁴⁶. V prihodnjih 15 do 20 letih bo tako vplivala na dobro polovico delovnih mest v Sloveniji, kar nas nevhvaležno uvršča med prvo peterico držav OECD.

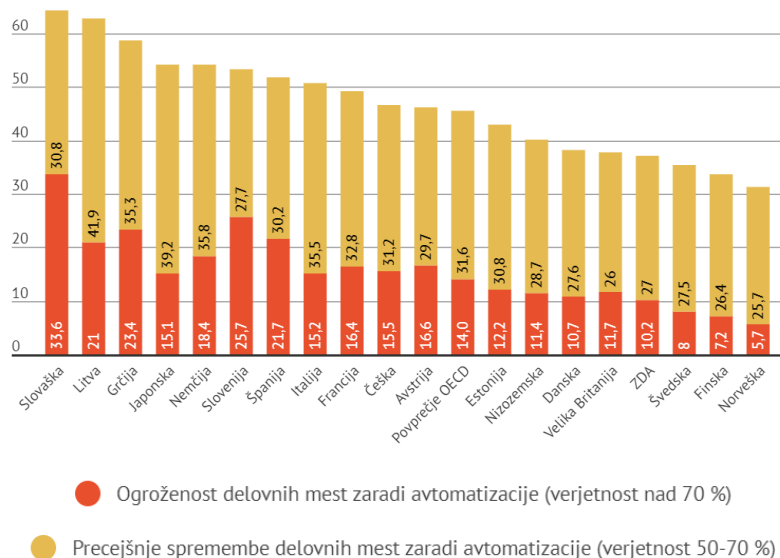
Zaradi avtomatizacije so najbolj ogrožena rutinska delovna mesta, kjer dela nekvalificirana ali nizko kvalificirana delovna sila, ki je plačana minimalno⁴⁷. Najnovejše napovedi OECD o zaposlovanju so osvetlile tudi problem služb za tako imenovane srednje kvalificirane («middle-skilled») poklice, za katere je običajno zahtevana poklicna ali srednješolska izobrazba, ki v zadnjih desetletjih najhitreje izginjajo.

⁴⁶ Vir: <https://manager.finance.si/8964622/Boste-cez-10-let-se-opravljali-svoj-poklic>. November, 2020.

⁴⁷ Ibid.

Graf št. 11 : Delež služb, ki so ogrožene zaradi avtomatizacije

Delež služb, ki so ogrožene zaradi avtomatizacije ali se bodo zaradi nje precej spremenile (v %)



Vir: OECD. Povzeto po <https://manager.finance.si/8964622/Boste-cez-10-let-se-opravljali-svoj-poklic>. November, 2020.

Medtem ko je bil v Sloveniji njihov delež pred 20. leti okoli polovice, je zdaj upadel na približno tretjino, kaže analiza OECD. Na izginjanje teh služb je poleg avtomatizacije pomembno vplivala tudi zadnja gospodarska kriza, ljudje s takšnimi poklici pa so se morali zaposliti na delovnih mestih, ki zahtevajo nižjo kvalifikacijo, ali pa so se z dodatnim usposabljanjem zaposlili na bolj zahtevnih delovnih mestih. Avtomatizacija in digitalizacija ne bosta prizadeli zgolj delovnih mest v proizvodnji, temveč tudi v bančništvu in finančnih storitvah, na področju potovanj in prostega časa, tehnologij, zavarovalništva. Najmanj služba lahko skrbi terciarno izobražene, strokovnjake, menedžerje, zdravstveno osebje, učitelje ...

V prometu in logistiki že nekaj časa spremljamo razvoj avtomatizacije. Ta je prisotna v skladiščni dejavnosti (slika št. 7), notranjem transportu in zunanjem transportu, samodejna prevozna sredstva podzemne železnice idr.. Nenazadnje so tudi avtomatske steze za potnike na letališčih neka vrste avtomatizacija prenosa (slika št. 8).

Slika št. 7: Avtomatizirana manipulacija v skladiščnem sistemu, Gorenje Velenje



Slika št. 8 : Samodejno potniško vozilo na letališču Frankfurt, D



Če povzamemo anketi, lahko vidimo, da je proces pridobivanja izobrazbe in trg delovne sile zelo kompleksna zadeva. Pri odločitvah o pravi poti kasnejše kadrovske kariere je zelo pomembno, da se mladi pravilno odločijo za svojo izobrazbeno pot. Anketiranci so se v večini pravilno odločili. Je pa tudi res, da je danes pomembna širina znaj in šele potem iščeš svoj karierni izziv.

Pomoč pri odločitvah o smeri izobraževanja so pomembne ustrezne informacije. To pomeni, da mora družba pozitivno vplivati na mladino. Izgubljena je generacija, če je v družbi splošno prepričanje: »Saj se ne splača delati« in podobno.

Zanimiva je struktura odgovorov srednješolcev, da je na anketirance vplivalo kar nekaj dejavnikov na odločitev za šolo, ki jo obiskujejo. To ni nujno slabo. Saj širši nabor informacij daje mladini širok pogled na bodoče izobraževanje. Potrebno je zapisati, da ima vpliv vzgledov pomembno vlogo na odločanje mladih. Zanimivo je, da anketiranci še nimajo izoblikovano poklicno kariero, saj je več kot polovica odgovorila, da še ne vedo, kaj bodo delali kot poklic.

Anketiranje podjetij je bilo pretežno v storitveni prometno-logistični dejavnosti. Kljub precejšnji brezposelnosti in velikemu naboru možnih izobraževalnih programov se še vedno ukvarjajo s pomanjkanjem ustrezno izobraženih kadrov. Kot smo že nekajkrat navedli, tudi podjetja izražajo potrebo po kadrih s področja poklicnega voznika.

V tisočletjih razvoja človeštva smo tehnično-tehnološki razvoj doživeli šele zadnjih 100 in nekaj let (shema št. 2).

Shema št. 2: Začetek razvoja cestnih motornih vozil

- 1860** Francoz **Lenoir** zgradi prvi delujoči motor z notranjim zgorevanjem, na pogon s svetilnim plinom in izkoristkom približno 3 %.
- 1867** **Otto** in **Langen** na pariški svetovni razstavi prikažeta izboljšan motor z notranjim zgorevanjem. Izkoristek je približno 9 %.
- 1876** **Otto** izdelava prvi plinski motor s stiskanjem (kompresijo) s **štiritaktnim delovanjem**. Delovni izkoristek je približno 15 %. Skoraj hkrati Anglež **Clerk** izdelava prvi **dvotaktni** motor na plinski pogon.
- 1883** Daimler in Maybach razvijata prvi **hitrotekoči štiritaktni bencinski motor** z vžigom na žarilno cev.
- 1885** Prvo **Daimlerjevo dvokolo** z motornim pogonom.
Prvo **Benzevo trokolesno vozilo na motorni pogon** (patentirano leta 1886).
- 1886** Prva **štirikolesna kočija z daimlerjevim bencinskim motorjem**.
- 1887** Bosch izumi **prekinjeni vžig** za motorje.
- 1889** Anglež **Dunlop** prvič uporabi **pnevmatike**.
- 1892** Anglež **Stuart** zgradi prvi **motor z žarilno glavo**.
- 1893** **Maybach** izumi **uplinjalnik s šobami za vbrizgavanje**. Hkrati Američan **Ford** izdelava svoj prvi avtomobil, **Diesel** pa patentira svoj **postopek za izdelavo motorjev na težko motorno olje**.
- 1897** **Podjetje MAN** izdelava prvi **dizelski motor**, ki je sposoben za obratovanje.
- 1897** **Prvi elektromobil Ferdinanda Porscheja**.
- 1898** Začetek proizvodnje avtomobilov v tovarni **Opel**.
- 1899** Ustanovitev **tovarne FIAT v Torinu**.
- 1900** Ustanovitev podjetja **Horch** v Kölnu.
- 1916** Ustanovitev tovarne **Bayerische Motorenwerke** (prvotno z imenom »Bayerische Flugzeugwerke AG«).
- 1923** Prvi **tovornjak z dizelskim motorjem**, izdelan v tovarni **Benz-MAN**.
- 1926** Združita se podjetja **Daimler** in **Benz**.



Vir: Gscheidle, R. »idr.«. Motorno vozilo. Tehniška založba, d. d.. Ljubljana 2007.

Spremenbe so se pričele dogajati tudi s pojavom parnih strojev davnega 1870, ki so omogočili mehansko proizvodnjo in spodbudili prvo industrijsko revolucijo⁴⁸. Sicer je pa že leta 1829 angleški inženir George Stephenson izdelal parno lokomotivo Raketa.

Druga (tehnološka) industrijska revolucija, v obdobju med 1870 in pričetkom prve svetovne vojne, je prinesla masovno proizvodnjo s pomočjo električnih strojev.

Tretja (digitalna) industrijska revolucija, od 1950 naprej, pomeni razširjenost računalnikov, mobilnih telefonov, interneta, digitalnih naprav, uporabo elektronike in informacijske tehnologije, s katero so nadgradili avtomatizacijo proizvodnje.

⁴⁸ Vir: <http://paletaznanj.si/peta-industrijska-revolucija/>. Januar, 2021.

Sedaj se nahajamo v dobi četrte industrijske revolucije, za katero so značilni digitalizacija, robotizacija, pametne tovarne, poslovanje v oblaku in se pripravljamo na peto (Industrija 4.0). Peta industrijska revolucija (Industrija 5.0), v duhu personalizacije, je usmerjena na močnejše in bolj kakovostno povezovanje avtomatizacije ter človeških možganov in čustvene inteligence (slika št. 9)⁴⁹.

Slika št. 9: Simbioza z umetno inteligenco in roboti



Vir: Getty Images/iStockphoto. Povzeto po Esad Jakupović. Kako in kaj bomo delali leta 2030.<https://ikt.finance.si/8951674/Kako-in-kaj-bomo-delali leta-2030?src=rec4>. Januar, 2021

Do leta 2030 se bodo delovna mesta precej spremenila. Predvsem se bo povečalo povpraševanje po kognitivnih veščinah, kot so ustvarjalnost, kritično mišljenje, sposobnost odločanja in obvladovanje kompleksnih informacijskih procesov. Tako je v svoji obsežni raziskavi *Premik veščin: avtomatizacija in prihodnost delovne sile* ocenila svetovalna hiša McKinsey & Co⁵⁰.

Kot smo rekli, se tudi v prometu in logistiki pojavljata informatizacija in robotizacija. Nekaj primerov smo že navedli. Če še omenimo cestna motorna vozila, se raziskuje tehnično področje motornih vozil. Raziskave gredo v smer »samovozeča« vozila oziroma čim večja neodvisnost vožnje vozila glede na vpliv voznika. Serijski del Teslinih avtomobilov ima sistem

⁴⁹ Vir: <http://paletaznanj.si/peta-industrijska-revolucija/>. Januar, 2021.

⁵⁰ Vir: Getty Images/iStockphoto. Povzeto po Esad Jakupović. Kako in kaj bomo delali leta 2030.<https://ikt.finance.si/8951674/Kako-in-kaj-bomo-delali leta-2030?src=rec4>. Januar, 2021.

Autopilot, ki je dejansko le zelo dovršeni asistenčni sistem za pomoč ob vožnji po avtocestah (ohranjanje razdalje do vozila spredaj, držanje vozila v voznem pasu ...).

Prevoz prihodnosti je inteligen, povezan, avtomatiziran. Inovativni koncepti tovornjakov postavljajo popolnoma nova merila učinkovitosti in varnosti med prevozom blaga. Nadaljnjo pot v smeri samostojno vozečih tovornjakov nakazujejo tudi pilotni projekti MAN: na primer preizkusni zagon platooning tehnologije in varnostnega vozila brez voznika MAN. Koncepta uporabljata najnovejšo tehnologijo za povezovanje in samostojno krmiljenje vozil, s katerimi želimo zmanjšati nevarnost nesreč in še povečati učinkovitost cestnega prometa⁵¹.

Kaj bo v bodoče z živo delovno silo? Kakšni so obeti?

Prenekateri članki navajajo, da bo človek še vedno akter delovnih procesov. Res, da v manjšem obsegu operativne dela, vendarle pa le. To hkrati pomeni, da se bodo ljudje ustrezno kompetenčno kvalificirali za upravljanje, nadzor, načrtovanje idr. Prav tako verjetno ni za pričakovati, da bodo samovozeča vozila v kratkem času prevzela vse konvencionalne, brez voznika. Lahko pa pričakujemo večjo neodvisnost tehničnih naprav, vozil, ki bodo delovala na osnovi informacijske »komande«; avtopilot, radio-frekvenčno identifikacijo in drugo.

Vrnimo se še na naš predmet raziskave. S cestnimi vozili se vozimo samostojno ali pa smo potniki. V delu smo se posvetili opravljanju poklica poklicnega voznika. Ta vozi potnike oz. tovor. Potnikov ne moremo vrednotiti, »nimajo cene«. Tovor pa ima svojo vrednost. Prav tako vrednotimo vozila. Če seštejemo cene tovara in vozil, pridemo do visokih števil. V povprečju so cene vlačilca in polpriklpnika s ponjavo okrog 120.000 €; za avtobus bi v povprečju odšteli 300.000 €; vrednost blaga na tovornjaku pa lahko znaša od 1.000 € do več 100.000 €. Cene so okvirne, odvisno od tipa in znamke vozil.

Torej, če naredimo projekcijo povprečne vrednosti, voznik upravlja z vrednostjo vozila in tovara v višini 620.000 €. Torej, upravlja z visoko vrednostjo delovnih sredstev in tovara. Nedvomno lahko zapišemo, da je voznik vez med prevoznikom in naročnikom prevoza. Voznik je deležnik (partner) v prevoznem procesu. Ob dejstvu, da za opravljanje tega poklica ustreza končana osnovna šola, vozniški izpit B, C in E kategorija (tečajna oblika izobraževanja) in

⁵¹ Vir: <https://www.truck.man.eu/si/si/Avtomatizacija.html>. Januar, 2021.

pridobitev kode 95, tudi tečajna oblika izobraževanja, potem je to fenomen. Voznik mora spremljati dokumentacijo prevoza, komunicirati z ostalimi udeleženci transportne verige (carina, policija, špedicija, drugi prevozniki, skladiščno osebje...), mednarodna komunikacija, poznati osnove delovanja transportnih in manipulativnih naprav idr. Ravno ob koncu preteklega leta se je pričela uvajati testna oblika e-tovornega lista. To je tudi rezultat industrije 4.0., novost na področju tehnologij in komunikacij.

Voznik se mora vedno pravilno in pravočasno odzvati. Zakon o prevozi v cestnem prometu v 23. členu navaja⁵²:

»Strokovno usposobljenost upravljavca prevozov izkazuje fizična oseba, ki je uspešno opravila preizkuse znanja, ki obsegajo najmanj potrebna znanja iz civilnega, gospodarskega, delovnega in socialnega prava, davčnih predpisov, poslovnega in finančnega vodenja podjetja, dostopa do trga prevozov v cestnem prometu, tehničnih standardov in vidikov poslovanja ter varnosti v cestnem prometu. Za pridobitev licence za prevoze v notranjem cestnem prometu so predpisana znanja omejena na predmete, ki se nanašajo na take prevoze, kar mora biti razvidno iz spričevala o preizkusu znanja. Osebe z določeno višješolsko, visokošolsko ali univerzitetno izobrazbo so lahko oproščene usposabljanja in izpita iz tistih predmetov, ki so jih uspešno opravile v okviru svojega izobraževanja«.

Vsebinska področja so torej široko zastavljena. Ali je tečajna oblika izobraževanja voznikov motornih vozil dovolj? Odgovor se sam po sebi ponuja: Potrebujemo izobražene voznike motornih vozil, ki se sistematično izobražujejo na stopnji srednjega poklicnega izobraževanja (3 leta). Da so znanja na področju prometa in logistike interdisciplinarna, potrjuje tudi obseg vsebin izobraževalnih programov srednjega šolstva, višje in visokošolskega izobraževanja. Prav tako smo prikazali kadrovske pogoje poklicev iz navedenih področij, ki zahtevajo visoko kompetentnost.

⁵² Vir: Zakon o prevozi v cestnem prometu – uradno prečiščeno besedilo – ZPCP-2-UPB7 Ul. RS, št. 6/16, Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozi v cestnem prometu – ZPCP-2G Ul. št RS, št. 67/19. Januar, 2021.

Dejstvo je, da se delo poklicnega voznika izvaja po celem svetu, imajo države različno opredeljeno kadrovske pogoje. V poglavju 4.5.2.1 smo pojasnili kadrovski pogoj za države EU. Ta pogoj je temeljna kvalifikacija; koda 95. Določene države EU imajo tudi sistemsko urejeno izobraževanje na stopnji poklicnega šolstva, ko se lahko mladina izobrazi za poklice v prometu in logistiki na stopnji srednjega poklicnega šolstva, tudi na področju voznika (Finska).

Torej, obstoječi izobraževalni program Voznik (za odrasle) je potrebno prenoviti in ga vključiti v redno izobraževanje za mladino.

8 ZAKLJUČEK

V raziskovalni nalogi sva ugotovila, da bosta logistika in z njo povezan promet imela vedno večjo vlogo v družbi. Vsak posameznik želi in pričakuje, da v čim krajšem možnem času dobi blago, ki ga je naročil, kar pa lahko zagotovimo le z ustreznim nadgrajevanjem samih logističnih procesov in razvojem ustrezne infrastrukture in predvsem kadra.

Povpraševanje po logističnem kadru se povečuje, zato mladi, ki smo se odločili za logistično šolo, nimamo strahu, da ne bi našli zaposlitve po končanem šolanju. V nalogi sva med drugim tudi predstavila vse srednje šole in fakultete, ki imajo programe vezane na logistiko. Pri tem sva ugotovila, da v Sloveniji ni srednješolskega izobraževanja, ki bi izobraževal bodoče voznike (za mladino) in skladiščnike. Glede na navedena dejstva skozi vsebino dela, sva mnenja, da bi morala resorna ministrstva poskrbeti, da bi se pričel izvajati program Voznik motornih vozil, ali mogoče Voznik-manipulant. Ob tem bi mladino, ki jo zanimajo tovrstne poklicne kariere pripomogli k rešitvi vse večjega problema primanjkljaja voznikov in skladiščnikov. Na ta problem so opozorila tudi prevozniška podjetja, ki so primorana svoj kader že leta iskati zunaj meja Evropske unije. Ta problematika pa bo še narastla, kar bomo predvsem občutili mi mladi, ki komaj prihajamo na trg dela. Namesto, da bi se ukvarjali z izboljšanjem samih logističnih procesov in storitev, bomo primorani vlagati energijo in finance v izobraževanja ustreznega kadra, ki ga bomo močno potrebovali. Država pa se mora tudi zavedati, da tudi, če bi že v naslednjem letu odobrili program z navedenih področij, bi še kar nekaj let trpeli za pomanjkanjem tega kadra, saj bi morali osnovnošolci dobiti zanimanje za ta poklic, kar pa lahko traja več let, da nov program postane množično zanimiv. Zato upamo, da se bo država čim prej odzvala in začela resneje reševati to problematiko.

LITERATURA IN VIRI

Knjige

1. Godnič, C., Krajnc, R. in Krajnc, J.. Tehnologija prevoza blaga. Skripta. ŠCC, Celje. 2015.
2. Godnič, C. Tehnologija prometa. Samozaložba. Maribor. 2001.
3. Gscheidle, R. »idr.«. Motorno vozilo. Tehniška založba, d. d.. Ljubljana 2007.
4. Orbanić, J., Rosi, B. Razvoj transporta, logistike in mobilnosti v Sloveniji. Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru, 2016.
5. Vlačič P., Pirš P., Pavliha M., itd. Pomorska prava 2. knjiga. Uradni list. Ljubljana. 2008.
6. Zelenika, R., Pupavac D. Menedžment logističkih sustava. Ekonomski fakultet u Rijeci. Rijeka. 2008.

Pravni viri

1. Pomorski zakonik (Uradni list RS, št. 62/16; 41/17, 21/18 – ZNOrg in 31/18. November, 2020.
2. Pravilnik o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev (Uradni list RS, št. 44/11, 29/16, 22/17, 30/18 – ZVZelP-1 in 35/19.
3. Pravilnik o strojevodjih, centrih usposabljanja, ocenjevalcih in centrih preverjanja. Ul. RS št. 35/19. November, 2020.
4. Odredba o sprejemu izobraževalnega programa srednjega poklicnega izobraževanja Voznik. Ul. RS, št. 100/11. Januar, 2021.
5. Zakon o cestah. Ul. RS št.109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18). November, 2020.

6. Zakon o prevozi v cestnem prometu – uradno prečiščeno besedilo – ZPCP-2-UPB7 Ul. RS, št. 6/16, Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozi v cestnem prometu – ZPCP-2G Ul. št RS, št. 67/19. Januar, 2021.

Internetne strani

7. <https://www.luka-kp.si/slo/vec-o-zgodovini-189>. november, 2021.
8. <https://www.fpp.uni-lj.si/o-fakulteti/zgodovina-fpp/>. November, 2002.
9. <https://www.fgpa.um.si/fakulteta-se-predstavi/>. November, 2020.
10. [https://www.fpp.uni-lj.si/studij/1-stopnja/tehnologija-prometa-in-logistika-\(u\)/](https://www.fpp.uni-lj.si/studij/1-stopnja/tehnologija-prometa-in-logistika-(u)/). November, 2020.
11. <https://fl.um.si/studij/studijski-programi/visokosolski-strokovni-studijski-program/predmetnik/>. November, 2020.
12. <https://www.notranjski-park.si/kultura/tradicionalne-obrti-dejavnosti/furmanstvo>. November, 2020.
13. <https://fran.si/iskanje?View=1&Query=furman&hs>. November, 2020.
14. <http://www.primorske.si/novice/srednja/najzanimivejsi-furmani-iz-lokavca-in-merc>. November, 2020.
15. https://sl.wikipedia.org/wiki/Velika_Pire%C5%A1ica#/media/Slika:Gostilna_v_Veliki_Pire%C5%A1ici_1960.jpg. November, 2020.
16. http://eportal.mss.edus.si/msswww/programi2020/programi/Ssi/logisticni_tehnik-2020/spl-del.htm. Januar, 2021.
17. <https://www.siclj.si/>. November, 2020.
18. <https://www.ekonomska-ms.si/zgodovina/>. November, 2020
19. <http://www.scng.si/predstavitev/>. November, 2020.
20. <http://www.scng.si/predstavitev/zgodovina-sole/lesarska-sola/>. November, 2020.
21. <http://old.fl.um.si/o-nas/splosno/zgodovinski-razvoj/>. November, 2020.

22. <https://www.prah.si/468/arema---visoka-sola-za-regionalni-management.aspx>. Januar, 2021.
23. <https://www.prah.si/378/temeljna-kvalifikacija-voznik-koda-95.aspx>. November, 2020.
24. <https://bb.si/>. November, 2020.
25. <https://spot.gov.si/sl/dejavnosti-in-poklici/poklici-in-strokovni-kadri/pooblasceni-inzenir-pi/>. Januar, 2021.
26. https://www.ess.gov.si/ncips/cips/opisi_poklicev/opi. Januar, 2021.
27. <https://www.mojaizbira.si/poklic/pilot-letala>. Januar, 2021.
28. https://www.ess.gov.si/ncips/cips/opisi_poklicev/opis_poklica?Kljuc=1075&Filter. Januar, 2021.
29. <https://www.mojaizbira.si/poklic/stevard-na-letalu>. Januar, 2021.
30. https://www.ess.gov.si/ncips/cips/opisi_poklicev/opis_poklica?Kljuc=1455. Januar, 2021.
31. <https://www.mojaizbira.si/poklic/kontrolor-letenja>. Januar, 2021.
32. <https://www.mojaizbira.si/poklic/varnostnik>. Januar, 2021.
33. https://www.ess.gov.si/ncips/cips/opisi_poklicev/opis_poklica?Kljuc=2233&Filter. Januar, 2021.
34. <https://siol.net/avtomoto/zanimivosti/prvi-slovenski-poklicni-vozniki-321789>. Februar, 2021.
35. <https://www.stat.si/Klasius/Esearch.aspx>. Januar, 2021.
36. <https://www.mojedelo.com/prosta-delovna-mesta/transport>. November, 2020
37. www.slo-zeleznice.si/media/k2/attachments/11320_-_zunanji_razpis_-_ssod-disponent_cestne_log.pdf. November, 2020.
38. <https://esvetovanje.ess.gov.si/KajNajDelam/MoznostiZaposlovanja/Poklic/Default.aspx>. November, 2020.
39. <http://paletaznanj.si/peta-industrijska-revolucija/>. Januar, 2021.
40. <https://www.truck.man.eu/si/si/Avtomatizacija.html>. Januar, 2021.

Članki in druga dela

41. Krajnc, J. Procesni način obvladovanja stroškov logistične dejavnosti v proizvodnem podjetju. Magistrsko delo. Ekonomsko-poslovna fakulteta Univerza v Mariboru. Maribor 2010.
42. Češarek, M.. Delovni gradivo, Center za poklicno izobraževanje. Ljubljana. 2007.
43. OECD. Povzeto po <https://manager.finance.si/8964622/Boste-cez-10-let-se-opravljali-svoj-poklic>. November, 2020.
44. Getty Images/iStockphoto. Povzeto po Esad Jakupović. Kako in kaj bomo delali leta 2030.<https://ikt.finance.si/8951674/Kako-in-kaj-bomo-delali-leta-2030?src=rec4>. Januar, 2021.
45. Kukovič, J. Do uporabnih vzrokov predvsem s praktičnim izobraževanjem. Revija Transport & logistika. Št. 11. Ljubljana. 2020.

POPIS GRAFOV

Št.	Naslov	Stran
1.	Odločitev o izboru srednje šole	67
2.	Informacije o srednji šoli	68
3.	Dejavniki na odločitev o izboru srednje šole	69
4.	Bodočnost v poklicni karieri (SŠSDL Celje, 2021)	70
5.	Dejavnost podjetij	72
6.	Število zaposlenih ljudi in delež zaposlenih v logistiki	74
7.	Primanjkljaj kadra z ustrezno izobrazbo	75
8.	Mnenje o izvajanju triletnem izobraževalnem programu	76
9.	Starostna struktura voznikov v podjetjih	77
10.	Mnenje o premalo predstavljeni prometno-logistični dejavnosti med mladimi	78
11.	Delež služb, ki so ogrožene zaradi avtomatizacije	81

POPIS SHEM

Št.	Naslov	Stran
1.	Primerjava soodvisnosti pojmov transport, promet in logistika	8
2.	Osnovni prometni sistem	16
3	Začetek razvoja cestnih motornih vozil	84

POPIS SLIK

Št.	Naslov	Stran
1.	Prikaz »lojteršnega« voza natovorjenega s hlodovino na Notranjskem	12
2.	Gostilna Vervega v Veliki Pirešici	13
3.	Začetna stran opisa poklica v predpisu izdanem v Beneški republiki	14
4.	Mesto Koper z morskim zalivom leta 1955	19
5.	Mesto Koper z Luko Koper leta 2005	20
6.	Misel iz naslovnice spletne strani FPP	23
7.	Avtomatizirana manipulacija v skladiščnem sistemu, Gorenje Velenje	82
8.	Samodejno potniško vozilo na letališču Frankfurt, D	82
9.	Simbioza z umetno inteligenco in roboti	85

POPIS TABEL

Št.	Naslov	Stran
1.	Predmetnik 1. letnika	24
2.	Predmetnik 2. letnika	24
3.	Predmetnik 3. letnika	25
4.	Predmetnik: Logistični tehnik SSI	28
5.	Predmetnik 1. letnika	37
6.	Predmetnik 2. letnika	37
7.	Predmetnik 3. letnika	38
8.	Delovna mesta na železnici	40
9.	Pregled razvoja izobraževanja za poklic voznika	48
10.	KLASIUS klasifikacija poklicev	61
11.	Klasifikacija poklicev po SKP-08	62
12.	Primeri logističnih delovnih mest - poklicev	63

13.	Število prijavljenih delovnih mest za poklic Voznik tovornjaka v domačem prometu	64
14.	Število prijavljenih delovnih mest za poklic Voznik avtobusa za obdobje 2018, 2017 in 2016	64
15.	Odločitev o izboru srednje šole (SŠSDL Celje, 2021)	67
16.	Informacije o srednji šoli (SŠSDL Celje, 2021)	68
17.	Dejavniki na odločitev o izboru srednje šole (SŠSDL Celje, 2021)	69
18.	Bodočnost v poklicni karieri (SŠSDL Celje, 2021)	70
19.	Dejavnosti podjetij (SŠSDL Celje, 2021)	72
20.	Število zaposlenih ljudi in delež zaposlenih v logistiki (SŠSDL Celje, 2021)	73
21.	Primanjkljaj kadra z ustrezno izobrazbo (SŠSDL Celje)	74
22.	Mnenje o izvajanju triletnem izobraževalnem programu (SŠSDL Celje, 2021)	75
23.	Starostna struktura voznikov v podjetjih (SŠSDL Celje, 2021)	77
24.	Mnenje o premalo predstavljeni prometno-logistični dejavnosti med mladimi (SŠSDL Celje, 2021)	78

IZJAVA*

Mentor mag. Roman Krajnc v skladu z 2. in 17. členom pravilnika raziskovalne dejavnosti »Mladi za Celje« mestne občine Celje, zagotavljam, da je v raziskovalni nalogi z naslovom Razvoj prometno -logističnih poklicev katere avtorja sta: Aljaž Lednik in Urška Plahuta:

- besedilo v tiskani in elektronski obliki istovetno,
- pri raziskovanju uporabljeno gradivo navedeno v seznamu uporabljene literature,
- da je za objavo fotografij v nalogi pridobljeno avtorjevo dovoljenje in je hranjeno v šolskem arhivu,
- da sme Osrednja knjižnica Celje objaviti raziskovalno nalogo v polnem besedilu na knjižničnih portalih z navedbo, da je raziskovalna naloga nastala v okviru projekta Mladi za Celje,
- da je raziskovalno nalogo dovoljeno uporabiti za izobraževalne in raziskovalne namene s povzemanjem misli, idej, konceptov oziroma besedil iz naloge ob upoštevanju avtorstva in korektnem citiranju,
- da smo seznanjeni z razpisni pogoji projekta Mladi za Celje.

Celje, 25. 2. 2021



Podpis mentorja

Podpis odgovorne osebe

POJASNILO

V skladu z 2. in 17. členom Pravilnika raziskovalne dejavnosti »Mladi za Celje« Mestne občine Celje je potrebno podpisano izjavo mentorja (-ice) in odgovorne osebe šole vključiti v izvod za knjižnico, dovoljenje za objavo avtorja (-ice) fotografskega gradiva, katerega ni avtor (-ica) raziskovalne naloge, pa hrani šola v svojem arhivu.

