



CPI
CENTER RS ZA
POKLICNO
IZOBRAŽEVANJE



SISTEM KVALIFIKACIJ NA PODROČJU **PROMETA IN SKLADIŠČENJA**



SISTEM KVALIFIKACIJ NA PODROČJU

PROMETA IN

SKLADIŠČENJA

SISTEM KVALIFIKACIJ NA PODROČJU PROMETA IN SKLADIŠČENJA

Avtorji:

Simona Kuder
Darja Močnik
Marko Rečnik

Urednice:

Majda Stopar
mag. Tanja Logar
Simona Kuder

Fotografije: Shutterstock.com, Dreamstime.com, Marko Rečnik, osebni arhiv

Jezikovni pregled: Taia Int, d.o.o.

Oblikovanje: Silveco, d. o. o.

Založnik: Center RS za poklicno izobraževanje

Elektronska izdaja

Ljubljana, 2022

Publikacija je v elektronski obliki prosto dostopna na spletni strani Slovenskega ogrođa kvalifikacij www.nok.si

Nosilec avtorskih pravic: Center RS za poklicno izobraževanje

Publikacija je bila izdana v okviru projekta Dvig kakovosti sistema vrednotenja neformalno in priložnostno pridobljenih znanj se izvaja v okviru Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostne osi 10 »Znanje, spretnosti in vseživljenjsko učenje za boljšo zaposljivost«, prednostne naložbe 10.1 »Krepitev enake dostopnosti vseživljenjskega učenja za vse starostne skupine v formalnem, neformalnem in priložnostnem okolju, izpopolnjevanje znanja, spretnosti in kompetenc delovne sile ter spodbujanje prožnih možnosti učenja, vključno s poklicnim usmerjanjem in validiranjem pridobljenih kompetenc«, specifičnega cilja 2 »Izboljšanje kompetenc zaposlenih za zmanjšanje neskladij med usposobljenostjo in potrebami trga dela«.

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Evropskega socialnega sklada.

Publikacija je brezplačna.

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani

COBISS.SI-ID 122533635

ISBN 978-961-7139-38-9 (PDF)

Kazalo

I. UVOD.....	6
II. OPIS SISTEMOV KVALIFIKACIJ.....	8
1. OGRODJE KVALIFIKACIJ	9
1.1. Kvalifikacija	9
1.2. Evropsko ogrodje kvalifikacij (EOK)	9
1.3. Slovensko ogrodje kvalifikacij (SOK)	9
1.4. Register kvalifikacij SOK.....	10
2. VRSTE KVALIFIKACIJ	13
2.1. Izobrazba - pridobljena v sistemu formalnega stopenjskega izobraževanja in se izkazuje z javno listino o zaključenem izobraževanju	13
2.2. Poklicne kvalifikacije.....	16
2.2.1. Poklicna kvalifikacija – ki se izkazuje s certifikatom o pridobljeni NPK, izdanem v skladu s predpisi, ki urejajo NPK	16
2.2.2. Poklicna kvalifikacija – ki se izkazuje z listino o zaključenem programu usposabljanja oziroma izpopolnjevanja, izdano v skladu s predpisi, ki urejajo poklicno, strokovno in visokošolsko izobraževanje	17
2.3. Dodatna kvalifikacija – ki se ureja na način in po postopku, določenem v Zakonu o SOK, ter se izkazuje s potrdilom, izdanem v skladu z omenjenim zakonom.....	17
3. POVEZANOST IZOBRAŽEVANJA IN TRGA DELA.....	18
III. OPIS PODROČJA IN KVALIFIKACIJ V PROMETU IN SKLADIŠČENJU.....	20
1. PREDSTAVITEV DEJAVNOSTI PROMETA IN SKLADIŠČENJA	21
1.1. Promet	21
1.1.1. Predstavitev tehnologije in organizacije cestnega prometa	21
1.1.2. Predstavitev tehnologije in organizacije železniškega prometa.....	30
1.1.3. Predstavitev tehnologije in organizacije zračnega prometa	37
1.1.4. Predstavitev tehnologije in organizacije ladijskega/pomorskega prometa	40
1.1.5. Opis tehnologije in organizacije poštnega prometa	44
1.2. Skladiščenje.....	47
1.3. Finančno poslovanje in položaj subjektov transporta in skladiščenja v Sloveniji	50
1.3.1. Poslovanje subjektov transporta in skladiščenja v Sloveniji	50
1.3.2. Družbe prometa in skladiščenja v Sloveniji v zadnjih letih (2016–2020)	51
1.3.3. Trg dela in povprečne bruto plače v dejavnosti prometa in skladiščenja	56
1.3.4. Ostali kazalci gibanja prometa in skladiščenja	58
2. KVALIFIKACIJE NA PODROČJU PROMETA IN SKLADIŠČENJA	61
2.1. Kvalifikacijska struktura na področju prometa in skladiščenja.....	61
2.2. Opis kvalifikacij na področju prometa in skladiščenja	62
2.3. Vpis v izobraževalne in študijske programe na področju prometa in skladiščenja.....	89
2.3.1. Izobraževalne ustanove in programi izobraževanja	89
2.3.2. Število vpisanih dijakov/šolencev v izobraževalne programe.....	93
2.3.3. Število podeljenih certifikatov na področju prometa in skladiščenja	96
IV. TRENDI IN RAZVOJNE MOŽNOSTI NA PODROČJU PROMETA IN SKLADIŠČENJA	98
V. DODATEK	112
1. Viri in literatura	114
2. Pomen krajšav in kratic	115
3. Kazalo slik.....	117
4. Kazalo tabel.....	118
5. Kazalo grafov	120



Uvod



Vse hitrejši razvoj gospodarstva, predvsem razvoj novih tehnologij in storitev, vpliva na razvoj novih kvalifikacij. Z večanjem števila različnih vrst kvalifikacij se večja tudi potreba po zagotavljanju njihove transparentnosti in preglednosti celotnega sistema kvalifikacij.

To publikacijo smo pripravili z namenom, da na enem mestu pregledno in celovito predstavimo nabor kvalifikacij s področja prometa in skladiščenja ter prikažemo širšo sliko te storitvene panoge in položaj kvalifikacij v njej. Publikacija je namenjena različnim skupinam deležnikov, ki so na raznovrstne načine povezani z izbranim področjem: delodajalcem, zbornicam, sindikatom, izobraževalnim ustanovam, strokovnim ustanovam, predstavnikom ministrstev in tudi širši zainteresirani javnosti.

V prvem delu publikacije so v uvodu pojasnjene temeljne ideje Evropskega in Slovenskega ogrodja kvalifikacij. V nadaljevanju so opisane vrste kvalifikacij in orodja za zagotavljanje njihove kakovosti. Posebno pozornost smo posvetili pomenu povezovanja področja izobraževanja in trga dela.

Drugi del publikacije bralcu ponuja posnetek stanja na področju prometa in skladiščenja v Republiki Sloveniji ter nabor in položaj kvalifikacij v omenjenih panogah. Pregledno in celovito ter po ravneh Slovenskega ogrodja kvalifikacij predstavljamo posamezne kvalifikacije. V publikaciji najdemo tudi podatke o aktualnih dogajanjih v zvezi s kvalifikacijami, kot so npr. gibanje vpisa v izbrane izobraževalne in študijske programe v obdobju zadnjih petih let, regijska pokritost izvajalcev izobraževanja ipd. V zaključnem poglavju so v publikaciji nakazani trendi, v katero smer naj bi se v prihodnosti razvijale nove oziroma specifično prilagojene kvalifikacije za področje prometa in skladiščenja.

V tretjem delu publikacije so nakazani trendi razvoja storitev na obravnavanem področju, pomen povezovanja oblikovalcev politik (regulacije, deregulacije dejavnosti in poklicev na področju prometa in skladiščenja), izobraževalnih ustanov in gospodarstva ter vzpostavljanja različnih oblik izobraževanja kadra.

Poudariti je treba, da se kvalifikacijske strukture in drugi podatki, ki v publikaciji opisujejo področje prometa in skladiščenja, nenehno spreminjajo in dopolnjujejo, zato odslikavajo trenutno stanje na področju.



Opis sistemov kvalifikacij



1. OGRODJE KVALIFIKACIJ

1.1. Kvalifikacija

»Kvalifikacija je rezultat procesa ocenjevanja in priznavanja pristojnega organa, ki odloči, da je posameznik dosegel učne izide v skladu z opredeljenimi standardi« (Zakon o Slovenskem ogrodju kvalifikacij, Ur. l. št. 104, 2015). Kvalifikacije, ki so umeščene v Slovensko ogrodje kvalifikacij, pridobivamo v sistemu formalnega izobraževanja in izven njega. Izkazujejo se z javnimi listinami (potrdili, spričevali, diplomami, certifikati).

1.2. Evropsko ogrodje kvalifikacij (EOK)

Evropsko ogrodje kvalifikacij za vseživljenjsko učenje (EOK) je skupno evropsko referenčno ogrodje, ki povezuje sisteme kvalifikacij različnih držav in deluje kot orodje za primerjavo kvalifikacij. Z EOK so kvalifikacije med različnimi sistemi in državami v Evropi lažje berljive in bolj razumljive. EOK ima dva glavna cilja: spodbujati mobilnost državljanov med državami in omogočati vseživljenjsko učenje. EOK je dostopen na portalu Learning Opportunities and Qualifications portal.

1.3. Slovensko ogrodje kvalifikacij (SOK)

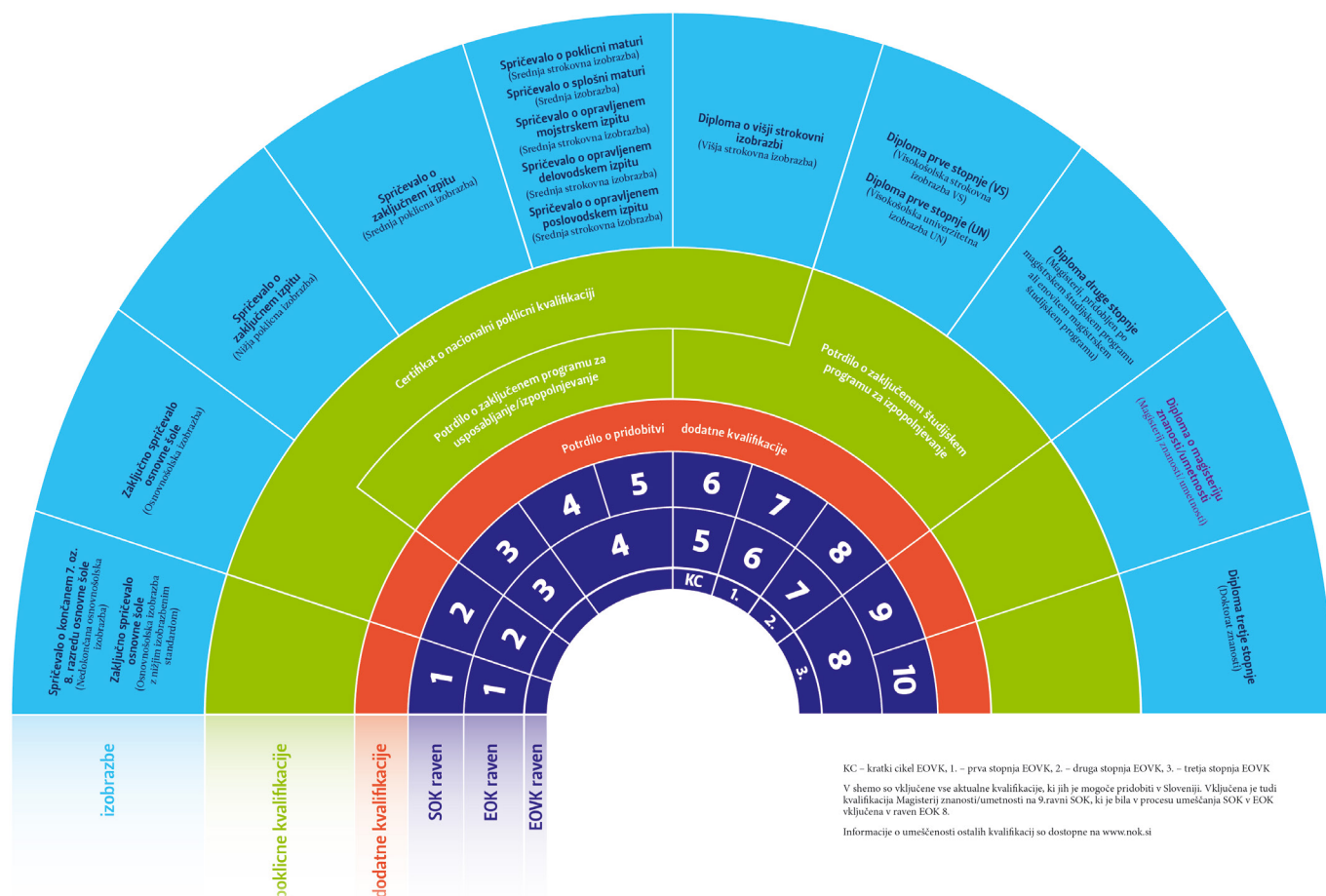
Slovensko ogrodje kvalifikacij (SOK) je enotni sistem kvalifikacij v Republiki Sloveniji za razvrščanje kvalifikacij v ravni glede na učne izide. Namen SOK je doseči transparentnost in prepoznavnost kvalifikacij v Sloveniji in EU, njegovi temeljni cilji pa so: podpreti vseživljenjsko učenje; povezati in uskladiti slovenske podsisteme kvalifikacij ter izboljšati preglednost, dostopnost in kakovost kvalifikacij glede na trg dela in civilno družbo. Podlaga za SOK je Zakon o Slovenskem ogrodju kvalifikacij (Ur. l. št. 104/2015), ki je začel veljati leta 2016.

Slovensko ogrodje kvalifikacij določa tri vrste kvalifikacij:

- **izobrazbo**, ki se izkazuje z javno listino o zaključenem izobraževanju,
- **poklicno kvalifikacijo**, ki se izkazuje s certifikatom o pridobljeni NPK, izdanem v skladu s predpisi, ki urejajo NPK, ali z drugo listino o zaključenem programu za usposabljanje oziroma izpopolnjevanje, izdano v skladu s predpisi, ki urejajo poklicno, strokovno in visokošolsko izobraževanje,
- **dodatno kvalifikacijo**, ki se ureja na način in po postopku, določenem v Zakonu o SOK, ter se izkazuje s potrdilom, izdanim v skladu z omenjenim zakonom, in je namenjena za dopolnjevanje usposobljenosti posameznika na doseženi ravni in na določenem strokovnem področju.

Kvalifikacije so v SOK razvrščene (slika 1) v deset referenčnih ravni, glede na učne izide. Deset ravni SOK se povezuje z osmimi ravni Evropskega ogrodja kvalifikacij (EOK) prek opisnikov ravni obeh ogrodij. Visokošolske kvalifikacije so uvrščene tudi v ravni Evropskega ogrodja visokošolskih kvalifikacij (EOVK).

Slika 1: Slovensko ogrodje kvalifikacij (SOK) določa deset referenčnih ravni glede na učne izide



Vir: www.nok.si, 2022.

1.4. Register kvalifikacij SOK

Register kvalifikacij SOK (dostopen na www.nok.si) predstavlja javni informacijski sistem Slovenskega ogrodja kvalifikacij in omogoča vpogled v vse posamične kvalifikacije, ki jih je mogoče pridobiti v Sloveniji, in sicer: izobrazbe, poklicne kvalifikacije in dodatne kvalifikacije. Na ta način se povečuje transparentnost sistema kvalifikacij v državi, kar koristi zlasti naslednjim uporabnikom: udeležencem izobraževanja na vseh ravneh sistema, zaposlenim, delodajalcem, izobraževalnim institucijam, strokovnim komisijam, poklicnim svetovalcem in drugim. Kvalifikacije so v registru kvalifikacij SOK opisane v skladu z metodologijo SOK ter zakonskimi določili. Register kvalifikacij SOK je povezan tudi s portalom Learning Opportunities and Qualifications portal.



**QR koda
za dostop do
registra kvalifikacij**

Zaradi preglednejšega razlikovanja med aktualnimi, iztekajočimi se in preteklimi izobraževalnimi programi register kvalifikacij SOK prikazuje kvalifikacije v različnih barvah (tabela 1):

- z modro so obarvane kvalifikacije, ki jih kandidati pridobivajo v aktualnih izobraževalnih programih,
- z zeleno so obarvane kvalifikacije, ki jih kandidati pridobivajo v iztekajočih se izobraževalnih programih (od sedme do desete ravni),
- z vijolično so obarvane kvalifikacije, ki so jih kandidati pridobili v preteklih izobraževalnih programih (od šeste do desete ravni).

Tabela 1: Kvalifikacije v Slovenskem ogrodju kvalifikacij (SOK) ter ravni Slovenskega ogrodja kvalifikacij v primerjavi z Evropskim ogrodjem kvalifikacij (EOK)

IZOBRAZBE	POKLICNE KVALIFIKCIJE	DODATNE KVALIFIKACIJE
	Raven SOK	EOK raven
	1. RAVEN	1.
Spričevalo o končanem 7. oz. 8. razredu osnovne šole (Nedokončana osnovnošolska izobrazba) Zaključno spričevalo osnovne šole¹ (Osnovnošolska izobrazba z nižjim izobrazbenim standardom)		
	2. RAVEN	2.
Zaključno spričevalo osnovne šole (Osnovnošolska izobrazba)	Certifikat o nacionalni poklicni kvalifikaciji (Nacionalna poklicna kvalifikacija, raven 2)	Potrdilo o pridobitvi dodatne kvalifikacije, raven 2
	3. RAVEN	3.
Spričevalo o zaključnem izpitu (Nižja poklicna izobrazba)	Certifikat o nacionalni poklicni kvalifikaciji (Nacionalna poklicna kvalifikacija, raven 3)	Potrdilo o pridobitvi dodatne kvalifikacije, raven 3
	4. RAVEN	4.
Spričevalo o zaključnem izpitu (Srednja poklicna izobrazba)	Potrdilo o zaključenem programu za usposabljanje in izpopolnjevanje, Certifikat o nacionalni poklicni kvalifikaciji (Nacionalna poklicna kvalifikacija, raven 4)	Potrdilo o pridobitvi dodatne kvalifikacije, raven 4
	5. RAVEN	4.
Spričevalo o poklicni maturi (Srednja strokovna izobrazba) Spričevalo o opravljenem mojstrskem izpitu (Srednja strokovna izobrazba) Spričevalo o opravljenem delovodskem izpitu (Srednja strokovna izobrazba) Spričevalo o opravljenem poslovodskem izpitu (Srednja strokovna izobrazba) Spričevalo o splošni maturi (Srednja izobrazba)	Potrdilo o zaključenem programu za usposabljanje in izpopolnjevanje, Certifikat o nacionalni poklicni kvalifikaciji (Nacionalna poklicna kvalifikacija, raven 5)	Potrdilo o pridobitvi dodatne kvalifikacije, raven 5
	6. RAVEN	5.
Diploma o višji strokovni izobrazbi (Višja strokovna izobrazba) ² Diploma o višji strokovni izobrazbi oz. višješolski izobrazbi (Višja strokovna izobrazba oziroma višješolska izobrazba) ³	Potrdilo o zaključenem študijskem programu za izpopolnjevanje, Certifikat o nacionalni poklicni kvalifikaciji (Nacionalna poklicna kvalifikacija, raven 6)	Potrdilo o pridobitvi dodatne kvalifikacije, raven 6
	7. RAVEN	6.
Diploma prve stopnje (VS) (Visokošolska strokovna izobrazba VS) ⁴ Diploma prve stopnje (UN) (Visokošolska univerzitetna izobrazba UN) ⁵ Diploma o visokem strokovnem izobraževanju (Visoka strokovna izobrazba) ⁶ Diploma o specializaciji (Specializacija po višji strokovni izobrazbi oziroma višješolski izobrazbi) ⁷	Potrdilo o zaključenem študijskem programu za izpopolnjevanje	Potrdilo o pridobitvi dodatne kvalifikacije, raven 7
	8. RAVEN	7.
Diploma druge stopnje (Magisterij, pridobljen po magistrskem študijskem programu ali enovitem magistrskem študijskem programu) ⁸ Diploma o specializaciji (Specializacija po visokošolski strokovni izobrazbi) ⁹ Diploma o univerzitetnem izobraževanju (Univerzitetna izobrazba) ¹⁰ Diploma o visokoškolskem izobraževanju (Visoka strokovna izobrazba-ZUI) ¹¹	Potrdilo o zaključenem študijskem programu za izpopolnjevanje	
	9. RAVEN	8.
Diploma o magisteriju znanosti (Magisterij znanosti/umetnosti) ¹² Diploma o magisteriju znanosti (Magisterij znanosti/umetnosti) ¹³ Diploma o specializaciji (Specializacija po visoki univerzitetni izobrazbi) ¹⁴ Diploma o specializaciji (Specializacija po visoki strokovni izobrazbi-ZUI) ¹⁵		
	10. RAVEN	8.
Diploma tretje stopnje (Doktorat znanosti) ¹⁶ Diploma o doktoratu znanosti (Doktorat znanosti) ¹⁷ Diploma o doktoratu znanosti (Doktorat znanosti) ¹⁸		

Vir: Zakon o slovenskem ogrodju kvalifikacij (ZSOK).

- ¹ V Republiki Sloveniji poznamo tudi »posebne programe vzgoje in izobraževanja«, v katere se vključujejo otroci in mladostniki z zmernimi in težjimi motnjami v duševnem razvoju (npr. po Zakonu o usmerjanju otrok s posebnimi potrebami). Taki programi ne omogočajo pridobitve kvalifikacije, zato niso vključeni v SOK. Po zaključnem izobraževanju se mladostniki večinoma vključujejo v varstveno delovne centre.
- ² Pridobljena po letu 1996 v skladu z Zakonom o poklicnem in strokovnem izobraževanju (Uradni list RS, št. 12/96, 44/00, 86/04 – ZVSI in 79/06 – ZPSI-1) in po letu 2004 v skladu z Zakonom o višjem strokovnem izobraževanju (Uradni list RS, št. 86/04 in 100/13)
- ³ Pridobljena do 30. 9. 2002 po Zakonu o usmerjenem izobraževanju (Uradni list RS, št. 11/80, 6/83, 25/89 in 35/89; v nadaljnjem besedilu: ZUI). ZUI navaja diktio »višja strokovna izobrazba«, na diplomah in v razpisih za vpis pa lahko opazimo, da se uporablja tudi izraz »višješolska izobrazba«, ki ni v skladu z ZUI.
- ⁴ Pridobi se po letu 2004 v skladu z Zakonom o visokem šolstvu (Uradni list RS, 32/12 – uradno prečiščeno besedilo, 40/12 – ZUJF, 57/12 – ZPCP-2D, 109/12 in 85/14; v nadaljnjem besedilu: ZViS).
- ⁵ Pridobi se po letu 2004 v skladu z ZViS.
- ⁶ Pridobi se po letu 1994 v skladu z ZViS, vendar najdlje do izteka študijskega leta 2015/16.
- ⁷ Pridobljena do 30. 9. 1997 v skladu z ZUI.
- ⁸ Pridobi se po letu 2004 v skladu z ZViS.
- ⁹ Pridobi se v skladu z ZViS, vendar najdlje do izteka študijskega leta 2015/16.
- ¹⁰ Pridobi se po letu 1994 v skladu z ZViS, vendar najdlje do izteka študijskega leta 2015/16.
- ¹¹ Pridobljena v skladu z ZUI.
- ¹² Pridobi se v skladu z ZViS, vendar najdlje do izteka študijskega leta 2015/16.
- ¹³ Pridobljena v skladu z ZUI.
- ¹⁴ Pridobi se po letu 1994 v skladu z ZViS, vendar najdlje do izteka študijskega leta 2015/16. Ta kvalifikacija se glede na slovensko zakonodajo in v skladu z načelom najboljšega ujemanja umešča na deveto raven SOK, vendar pa glede na učne rezultate ne dosega zahtevnosti učnih rezultatov osme ravni EOK. Zato je ta kvalifikacija primerljiva z opisniki sedme ravni EOK
- ¹⁵ Pridobljena do 30. 9. 1997 v skladu z ZUI. Ta kvalifikacija se glede na slovensko zakonodajo in v skladu z načelom najboljšega ujemanja umešča na deveto raven SOK, vendar pa glede na učne rezultate ne dosega zahtevnosti učnih rezultatov osme ravni EOK. Zato je ta kvalifikacija primerljiva z opisniki sedme ravni EOK.
- ¹⁶ Pridobi se po letu 2004 v skladu z ZViS.
- ¹⁷ Pridobi se po letu 1994 v skladu z ZViS, vendar najdlje do izteka študijskega leta 2015/16.
- ¹⁸ Pridobljena v skladu z ZUI.
-

2. VRSTE KVALIFIKACIJ

2.1. Izobrazba - pridobljena v sistemu formalnega stopenjskega izobraževanja in se izkazuje z javno listino o zaključenem izobraževanju

- **osnovnošolsko izobraževanje,**
- **srednješolsko izobraževanje,**
- **višješolsko izobraževanje,**
- **visokošolsko izobraževanje.**

Osnovnošolsko izobraževanje

Obvezno osnovnošolsko izobraževanje je v Sloveniji organizirano v okviru enotne devetletne osnovne šole, v katero so vključeni učenci od šestega do petnajstega leta starosti. V prvi razred se vpisujejo učenci, ki v letu vstopa v šolo dopolnijo šest let. Po uspešno zaključeni osnovni šoli učenci pridobijo zaključno spričevalo osnovne šole in lahko nadaljujejo s srednješolskim izobraževanjem. Če učenci ne zaključijo celotnega programa osnovne šole, uspešno pa zaključijo najmanj sedmi razred, pridobijo potrdilo o izpolnjeni osnovnošolski obveznosti in lahko nadaljujejo z nižjim poklicnim izobraževanjem.

Srednješolsko izobraževanje

Po obveznem devetletnem osnovnošolskem izobraževanju sledi neobvezno srednješolsko izobraževanje. Traja od dve do pet let, vanj vstopajo generacije otrok, stare praviloma petnajst let. Srednješolsko izobraževanje se deli na:

- **splošno izobraževanje**, kamor spadajo različni štiriletni programi splošne in strokovne gimnazije (gimnazija in klasična gimnazija; tehniška, ekonomska in umetniška gimnazija različnih smeri) in enoletni maturitetni tečaj, ki se zaključijo s splošno maturo;
- **poklicno in strokovno izobraževanje**, kamor spadajo izobraževalni programi različnih vrst zahtevnosti, in sicer: programi nižjega (dve leti) in srednjega poklicnega izobraževanja (tri leta), ki se zaključijo z zaključnim izpitom, ter srednjega strokovnega izobraževanja (štiri leta), poklicno-tehniškega izobraževanja (dve leti po končanem programu srednjega poklicnega izobraževanja) in poklicnega tečaja (eno leto), ki se prav tako zaključijo s poklicno maturo.

Srednje splošno izobraževanje

Srednje splošno (gimnazijsko) izobraževanje traja štiri leta in se konča s splošno maturo kot obliko zunanega preverjanja znanja. Uspešno končana gimnazija, ki se zaključi z maturo in pridobitvijo spričevala o splošni maturi, omogoča dijakom vpis v programe višjega in visokošolskega strokovnega ter univerzitetnega izobraževanja.

Dijaki v gimnazijah opravljajo maturo iz petih predmetov, od tega iz treh predmetov skupnega dela (materinščina, tuji jezik in matematika) in dveh predmetov izbirnega dela.

Srednje tehniško in strokovno izobraževanje

Srednje tehniško in strokovno izobraževanje praviloma traja štiri leta (lahko tudi pet). Namenjeno je učencem, ki so končali osnovno šolo ali izobraževalni program nižjega poklicnega izobraževanja. To so široko zasnovani programi z dvojno kvalifikacijo: kandidati si pridobijo poklicno kvalifikacijo in se pripravijo za nadaljnji študij v programih višjega in visokega strokovnega izobraževanja (pod dodatnimi pogoji tudi univerzitetnega). Izobraževanje se konča s poklicno maturo, ki je sestavljena iz obveznih predmetov (materinščine in strokovnoteoretičnega predmeta) in izbirnih predmetov (tuji jezik ali matematika ter izdelek oziroma storitev z zagovorom). Po uspešno opravljeni poklicni maturi dijak pridobi spričevalo o poklicni maturi.

Srednje poklicno izobraževanje

V srednjem poklicnem izobraževanju se dijaki izobražujejo za širša poklicna področja. V skladu z zakonom lahko triletno srednje poklicno izobraževanje poteka v dveh glede na doseženo izobrazbo oz. poklic enakovrednih oblikah: v šolski obliki in kot vajeništvo, ki ga je Slovenija znova uvedla s šolskim letom 2017/2018. Vajeništvo predstavlja dodatno možnost za razvoj okolja, v katerem mladi razvijajo svoje talente in se usposabljaajo za prevzemanje samostojnih delovnih nalog. V vajeništvu se vsaj 50 odstotkov programa izvaja pri enem ali več delodajalcih. V programih, ki se izvajajo v šolski obliki, se izvaja praktično usposabljanje z delom vsaj 24 tednov.

Programi praviloma trajajo tri leta (lahko tudi štiri leta). Vanje se lahko vpiše, kdor je končal osnovno šolo ali izobraževalni program nižjega poklicnega izobraževanja. Izobraževanje se zaključi z zaključnim izpitom, ki obsega pisni in ustni izpit iz materinščine in izdelek oziroma storitev z zagovorom. Po uspešno opravljenem zaključnem izpitu dijak pridobi spričevalo o zaključnem izpitu in lahko nadaljuje izobraževanje po dveletnem izobraževalnem programu v poklicno-tehniškem izobraževanju ali se zaposli.

Poklicno-tehniško izobraževanje

Poklicno-tehniško izobraževanje je oblikovano kot nadgradnja srednjega poklicnega izobraževanja in omogoča dijakom, ki so uspešno končali srednje poklicno izobraževanje, da dosežejo srednjo strokovno izobrazbo, ki je po stopnji izobrazbe enakovredna štiriletnemu strokovnemu oziroma tehniškemu izobraževanju. Hkrati dijakom omogoča pridobitev poklica na višji kvalifikacijski ravni. Traja dve leti. Izobraževanje se konča s poklicno maturo. Po uspešno opravljeni poklicni maturi dijak pridobi spričevalo o poklicni maturi.

Nižje poklicno izobraževanje

Nižje poklicno izobraževanje, ki tipično traja dve leti, je namenjeno učencem, ki so izpolnili osnovnošolsko obveznost in končali najmanj sedem razredov devetletne osnovne šole oziroma so končali osnovno šolo po prilagojenem izobraževalnem programu. V strokovnih modulih je poudarek na praktičnem pouku, ki je podkrepjen s strokovno-teoretičnimi vsebinami. Ob zaključku izobraževanja mora dijak opraviti zaključni izpit. Po uspešno opravljenem zaključnem izpitu dijak pridobi spričevalo o zaključnem izpitu. S tem je usposobljen za opravljanje manj zahtevnih poklicev, hkrati pa lahko nadaljuje izobraževanje v programih srednjega poklicnega izobraževanja.

Poklicni tečaj

Poklicni tečaj traja eno leto in je namenjen dijakom, ki so uspešno končali štiri letnike gimnazije ali strokovne šole (brez mature). Zato so dijakom priznani splošnoizobraževalni predmeti iz predhodnega izobraževanja in imajo v programu le strokovne module s praktičnim usposabljanjem z delom. Poklicni tečaj je druga pot do naziva strokovne izobrazbe, za katerega obstaja tudi štiriletni program srednjega strokovnega ali tehniškega izobraževanja.

Maturitetni tečaj

Maturitetni tečaj traja eno leto in je namenjen pripravi na maturo za tiste dijake, ki niso obiskovali gimnazije, in osebe, starejše od 21 let, ki želijo opravljati maturo. Po končanem maturitetnem tečaju kandidati opravljajo enako maturo kot dijaki v gimnazijah.

Mojstrski, delovodski ali poslovodski izpit

Mojstrski, delovodski ali poslovodski izpiti so namenjeni kandidatom s končano srednjo poklicno šolo in z najmanj tremi leti ustreznih delovnih izkušenj. Izpit je sestavljen iz štirih delov: praktičnega dela, strokovno-teoretičnega dela, poslovodno-ekonomskega dela ter pedagoško-andragoškega dela. Z opravljenim mojstrskim, delovodskim ali poslovodskim izpitom, s katerim se preverja usposobljenost kandidata za samostojno vodenje obratovalnice, za mojstrsko opravljanje poklica in za praktično usposabljanje dijakov, si kandidat pridobi spričevalo o opravljenem mojstrskem, delovodskem ali poslovodskem izpitu ter srednjo strokovno izobrazbo. Na podlagi opravljenih izpitov iz splošnoizobraževalnih predmetov poklicne mature lahko kandidat nadaljuje izobraževanje na višjih in visokih strokovnih šolah.

Visokošolsko in višje strokovno izobraževanje

Med pomembnejšimi temeljnimi cilji visokošolskega in višjega strokovnega izobraževanja so predvsem kakovost, zaposljivost in mobilnost v Evropi in svetu, pravičen dostop, raznovrstnost institucij in študijskih programov.

Višješolsko izobraževanje

Višješolsko izobraževanje v Sloveniji je namenjeno študentom, ki so končali poklicno ali splošno maturo, pa tudi kandidatom z opravljenim mojstrskim, delovodskim ali poslovodskim izpitom, ki imajo tri leta delovnih izkušenj ter opravljen preizkus znanja iz splošnoizobraževalnih predmetov v obsegu, ki je določen za poklicno maturo v srednjem strokovnem izobraževanju. Praktično naravnani programi trajajo dve leti in zaobsegajo 20-tedensko praktično usposabljanje v podjetjih. Študentom omogočajo pridobitev poklicnih kompetenc v skladu s poklicnimi standardi.

Visokošolsko izobraževanje

Visokošolsko izobraževanje je organizirano na treh »bolonjskih« stopnjah. V okviru prve stopnje se izvajata visokošolski strokovni in univerzitetni študij oziroma dodiplomski študij, na drugi stopnji magistrski (stopenjski ali enovit) in na tretji doktorski študij. Študijski programi se izvajajo kot redni ali izredni študij ali študij na daljavo. Študijski programi za pridobitev izobrazbe trajajo od dveh do šest let. Študijske obveznosti po programih so ovrednotene s kreditnimi točkami. V letniku študija si je mogoče pridobiti 60 KT, pri čemer 1 KT pomeni 25–30 ur študentovega dela oziroma 1.500–1.800 ur na leto. Kreditni sistem študija (ECTS) je obvezen od leta 2002 naprej.

Študijski programi za pridobitev izobrazbe pred uvedbo bolonjskih študijskih programov:

a) dodiplomski:

- za pridobitev visoke strokovne izobrazbe (diploma o visokem strokovnem izobraževanju),
- za pridobitev univerzitetne izobrazbe (diploma o univerzitetnem izobraževanju);

b) podiplomski:

- za pridobitev specializacije (diploma o specializaciji),
- za pridobitev magisterija (diploma o magisteriju znanosti),
- za pridobitev doktorata znanosti (diploma o doktoratu znanosti).

Študijski programi za pridobitev izobrazbe po uvedbi bolonjskih študijskih programov:

a) prva stopnja

- visokošolski strokovni študijski programi (diploma o izobraževanju prve stopnje VS),
- univerzitetni študijski programi (diploma o izobraževanju prve stopnje UN);

b) druga stopnja

- magistrski študijski programi (diploma o strokovnem magisteriju),
- enoviti magistrski študijski programi (diploma o strokovnem magisteriju);

c) tretja stopnja

- doktorski študijski programi (diploma o doktoratu znanosti).

Programi na posameznih ravneh se izvajajo tudi po javno veljavnem programu osnovne šole za odrasle ter kot izredno izobraževanje in izredni študij po javno veljavnih programih poklicnega, strokovnega, gimnazijskega, višje strokovnega, višješolskega in visokošolskega izobraževanja. Pogoje za vključitev v te programe, njihov potek, ustrezno prilagajanje in dokončanje, določajo posamezni področni zakoni, za vsako raven izobraževanja posebej.

Zagotavljanje kakovosti v izobraževalnem sistemu

Kakovost sistema izobraževanja je bistveno odvisna od vzpostavljenih in kakovostnih akreditacijskih postopkov in sistemov zagotavljanja kakovosti. V Sloveniji akreditacijski postopki in sistemi zagotavljanja kakovosti tvorijo celovito skrb za kakovost izobraževalnega sistema ter kakovost njegovih učinkov. Zagotavljanje kakovosti poklicnega in strokovnega izobraževanja v Sloveniji je vpeto v mednarodni prostor, prek evropske mreže zagotavljanja kakovosti poklicnega in strokovnega izobraževanja in usposabljanja (EQAVET). Za zagotavljanje kakovosti v visokošolskem izobraževanju je v Republiki Sloveniji zadolžena Nacionalna agencija Republike Slovenije za kakovost v visokem šolstvu (NAKVIS), ki izvaja akreditacijske postopke in evalvacije študijskih programov.

2.2. Poklicne kvalifikacije

2.2.1. Poklicna kvalifikacija – ki se izkazuje s certifikatom o pridobljeni NPK, izdanem v skladu s predpisi, ki urejajo NPK

Temeljni namen sistema nacionalnih poklicnih kvalifikacij (sistem NPK) je, da se lahko posameznikom formalno priznajo znanja in spretnosti ne glede na načine oziroma učna okolja, kjer so bile pridobljene. Sistem NPK omogoča pridobitev javno veljavnih listin (certifikata o NPK) v skladu z evropskimi priporočili o vrednotenju neformalnega in priložnostnega učenja. V naš prostor ga je uvedel Zakon o nacionalnih poklicnih kvalifikacijah, ki je bil sprejet leta 2000.

Nacionalna poklicna kvalifikacija je formalno priznana strokovna usposobljenost za opravljanje poklica na določeni ravni zahtevnosti, ki temelji na nacionalno sprejetem poklicnem standardu. S sistemom NPK preverjamo in potrjujemo neformalno in priložnostno pridobljena znanja in spretnosti, ki jih je posameznik pridobil z delovnimi izkušnjami, prostovoljnim delom, pristočnimi aktivnostmi, udeležbo v neformalnih programih izobraževanja oziroma usposabljanja, samoučenjem ipd.

Sistem NPK je namenjen le odraslim osebam, starim nad 18 let, izjemoma mlajšim osebam, če jim je prenehal status dijaka ali vajenca in imajo ustrezne delovne izkušnje. Prednost sistema NPK je v njegovi prilagodljivosti, saj omogoča hitro odzivnost na potrebe trga dela. Možnost potrjevanja predhodno pridobljenih znanj pozitivno vpliva na odpravljanje razlik med povpraševanjem in ponudbo na trgu dela.

Zagotavljanje kakovosti v sistemu NPK

Sistem NPK temelji na vnaprej predpisanih postopkih preverjanja in potrjevanja neformalno pridobljenih znanj, kar zagotavlja sistemu njegovo objektivnost in kakovost. Zagotovljena je akreditacija NPK na pristojnem strokovnem svetu. Vsak kandidat, ki pristopi k preverjanju in potrjevanju NPK, ima zagotovljeno svetovanje. Postopek preverjanja in potrjevanja NPK izvajajo izvajalci, ki so vpisani v register izvajalcev pri RIC. Izvajalci v sistemu NPK morajo za vpis v register izvajalcev izpolnjevati materialne pogoje, predpisane v katalogu strokovnih znanj in spretnosti za NPK. Poleg navedenega se redno revidira NPK ter ob reviziji prav tako preveri izvajalca. Ocenjevalci morajo za pridobitev licence izpolnjevati kadrovske pogoje, navedene v katalogu strokovnih znanj in spretnosti za NPK, ter opraviti usposabljanje. Ocenjevalci podaljšujejo licenco vsakih pet let, Državni izpitni center pa skrbi za sprotno spremljavo dela članov komisij na preverjanjih NPK. V sistemu nacionalnih poklicnih kvalifikacij Center RS za poklicno izobraževanje izvaja evalvacijo sistema NPK.

2.2.2. Poklicna kvalifikacija – ki se izkazuje z listino o zaključenem programu usposabljanja oziroma izpopolnjevanja, izdano v skladu s predpisi, ki urejajo poklicno, strokovno in visokošolsko izobraževanje

Kvalifikacije, pridobljene po programih izpopolnjevanja in usposabljanja

Ena od vrst poklicnih kvalifikacij so kvalifikacije, pridobljene po programih izpopolnjevanja in usposabljanja, ki jih opredeljujeta Zakon o poklicnem in strokovnem izobraževanju (ZPSI – 1A, Ur. l. RS št. 68/17) ter Zakon o višjem strokovnem izobraževanju (ZVSI, Ur. l. RS št. 86/04 in 100/13).

Študijski programi za izpopolnjevanje in usposabljanje so namenjeni predvsem izpopolnjevanju, dopolnjevanju, posodabljanju in poglobljanju znanja na ravni srednjega in višjega strokovnega izobraževanja, v skladu z zahtevami delovnih mest. Gre za nadaljevanje in nadgradnjo že uveljavljenih oblik nadaljnega usposabljanja delavcev za potrebe podjetij in konkretnih delovnih mest, zapolnjujejo pa tudi vrzel v ponudbi usposabljanja predvsem za delavce, ki so zaposleni v manjših podjetjih. Programi izpopolnjevanja in usposabljanja pripomorejo k razvoju poklicno specifičnih kompetenc posameznikov ter s tem prispevajo k učinkovitejšemu usklajevanju med povpraševanjem in ponudbo po spretnostih in znanjih na trgu delovne sile. Usmerjenost na potrebe podjetij in delovnih mest je osnovno vodilo pri razvoju teh programov.

Zagotavljanje kakovosti v programih izpopolnjevanja in usposabljanja se uresničuje prek izvajanja predpisanih akreditacijskih postopkov pri pristojnih strokovnih svetih. Prav tako se zagotavljanje kakovosti spremlja v okviru kriterijev evropske mreže zagotavljanja kakovosti poklicnega in strokovnega izobraževanja in usposabljanja (EQAVET).

Kvalifikacije, pridobljene po študijskih programih izpopolnjevanja

Ena izmed vrst poklicnih kvalifikacij so tudi kvalifikacije, pridobljene po študijskih programih izpopolnjevanja. Študijski programi za izpopolnjevanje so v skladu z Zakonom o visokem šolstvu (ZVIS, Ur. l. RS št. 65/17, 33. člen) ena od oblik vseživljenjskega učenja in so namenjeni predvsem za izpopolnjevanje, dopolnjevanje, poglobljanje in posodabljanje znanja.

Zagotavljanje kakovosti za študijske programe izpopolnjevanja se uresničuje prek izvajanja predpisanih akreditacijskih postopkov na Nacionalni agenciji za kakovost v visokem šolstvu ter evalvacij posameznih študijskih programov.

2.3. Dodatna kvalifikacija – ki se ureja na način in po postopku, določenem v Zakonu o SOK, ter se izkazuje s potrdilom, izdanim v skladu z omenjenim zakonom

Dodatna kvalifikacija je v skladu z zakonom SOK (ZSOK, Ur. l. št. 104/2015) kvalifikacija, ki dopolnjuje usposobljenost posameznika na doseženi ravni in na določenem strokovnem področju ter je vezana na potrebe trga dela. Dodatne kvalifikacije so ena od vrst kvalifikacij, ki omogoča pridobitev javne listine – Potrdila o pridobitvi dodatne kvalifikacije.

Vlogo za umestitev dodatne kvalifikacije v SOK lahko vloži delodajalec, skupina delodajalcev ali Zavod RS za zaposlovanje, v kateri mora predlagatelj opisati: vsebino dodatne kvalifikacije v obliki učnih izidov, program usposabljanja, opis procesov zagotavljanja kakovosti ter potrebe na trgu dela.

Zagotavljanje kakovosti pri umeščanju dodatnih kvalifikacij.

V skladu z zakonom SOK (ZSOK, Ur. l. št. 104/2015) Center RS za poklicno izobraževanje strokovno oceni popolno vlogo za umestitev dodatne kvalifikacije v SOK in pripravi mnenje o ustreznosti vloge in programa usposabljanja. Strokovna komisija NKT SOK-EOK na podlagi pozitivnega mnenja Centra RS za poklicno izobraževanje sprejme odločitev glede vloge o umestitvi dodatne kvalifikacije v SOK in pripravi predlog za umestitev dodatne kvalifikacije v SOK. Dodatno kvalifikacijo na podlagi predloga strokovne komisije v Slovensko ogrodje kvalifikacij umesti minister, pristojen za delo. Nadzor nad izvajanjem programa usposabljanja za pridobitev dodatne kvalifikacije izvaja ministrstvo, pristojno za šolstvo.

Področji izobraževanja in trga dela se morata zaradi hitrih razvojnih sprememb nenehno povezovati in vzajemno iskati skupne rešitve. Pri tem se na različne načine povezujejo izobraževalne institucije, podjetja in drugi socialni partnerji z namenom nenehnega izboljševanja kakovosti različnih sistemov pridobivanja kvalifikacij.

3. POVEZANOST IZOBRAŽEVANJA IN TRGA DELA

V Sloveniji je na področju srednješolskega (poklicnega in strokovnega) in višješolskega strokovnega izobraževanja poklicni standard povezovalni člen med sfero gospodarstva in izobraževanja. Šele vzpostavitev poklicnega standarda pred leti je omogočila, da se je gospodarska sfera začela aktivno vključevati v proces njegove priprave in tako neposredno vplivati na vsebine izobraževalnih programov.

Postopek priprave poklicnih standardov in njihove revizije poteka po načelih socialnega dialoga, pri čemer Center RS za poklicno izobraževanje sistematično vključuje vse ključne partnerje na nacionalni ravni. Posebej pomembno je sodelovanje najnaprednejših subjektov s področja industrije, obrti in storitev za zgodnje odkrivanje potreb po novih kvalifikacijah. Načelo transparentnosti se upošteva kot temeljno načelo pri razvoju poklicnih standardov, ki so podlaga za pripravo izobraževalnih programov in tudi katalogov za NPK v sistemu certificiranja. Poklicni standard je torej povezovalni člen poklicnega izobraževanja in sistema certificiranja NPK.

Poklicni standard določa vsebino poklicne kvalifikacije na določeni ravni in opredeljuje znanja, spretnosti in kompetence, ki so posamezniku potrebni, da opravlja določen poklic. Pri tem je treba poudariti, da so poleg poklicnih pomembne tudi ključne kompetence, saj zagotavljajo posameznikovo profesionalno rast, pa tudi sposobnost opravljanja različnih vlog v družbi. V okviru Centra RS za poklicno izobraževanje je bila pripravljena analiza ključnih kompetenc in predlog posodobljenega nabora ključnih kompetenc, ki se vključujejo v poklicne standarde. Pri pripravi nabora ključnih kompetenc so bile upoštevane tako potrebe trga dela kot tudi evropska priporočila na tem področju (Marentič, 2015).



Na področju visokega šolstva je bila v letu 2011 sprejeta Resolucija o Nacionalnem programu visokega šolstva 2011–2020 (ReNPVŠ11-20, Ur. l. RS št. 41/11). Ta med drugim opredeljuje cilje in ukrepe slovenskega visokošolskega prostora, ki se nanašajo na vzpostavitev kakovostnega, raznolikega in odzivnega visokošolskega prostora do leta 2020.

Peti ukrep Resolucije izpostavlja izboljšanje sodelovanja visokošolskih institucij z gospodarstvom in negospodarstvom ter tako postavlja temelje visokošolskim institucijam za boljše sodelovanje z družbenim okoljem in uspešnejši prenos znanja iz visokošolskih institucij v gospodarstvo in negospodarstvo. V okviru ukrepa so predvidene spodbude pri raziskovalnih in inovativnih projektih med gospodarstvom in negospodarstvom ter aktivno sodelovanje delodajalcev pri oblikovanju študijskih programov, kar posledično vpliva na hitrejše odzivanje na družbena in gospodarska pričakovanja. Visokošolske institucije se morajo ob avtonomnem razvoju kakovostnih akademskih standardov za študijske programe hkrati odzivati tudi na družbena in gospodarska pričakovanja. Ob tem morajo proučiti družbene potrebe po določenih študijskih programih, poklicnih profilih in analizirati, ali so pridobljene kompetence diplomantov primerne za zaposljivost in za razvoj posameznika v smislu aktivnega državljanstva in osebne rasti.





Opis področja in kvalifikacij v prometu in skladiščenju

1. PREDSTAVITEV DEJAVNOSTI PROMETA IN SKLADIŠČENJA

1.1. Promet

Za potrebe oblikovanja Strategije razvoja prometa v Sloveniji je bila pripravljena osnovna vizija razvoja prometa v RS kot celote, tudi po področjih prometa. Vizije se med seboj ne izključujejo, pač pa dopolnjujejo. Zato je najprej prikazana osnovna vizija, kot jo je pripravila delovna skupina, sektorske vizije pa so prikazane kot podrobnejši opis osnovne (krajše) vizije.

Prometna politika vsake države ima pomembno vlogo pri njeni skupni politiki, saj omogoča delovanje in razvoj družbe kot celote. Optimalni prometni sistem posamezne države je eden od temeljnih pogojev za njeno učinkovito delovanje, ker omogoča izvajanje preostalih politik države in je hkrati predpogoj za gospodarski razvoj. Vizija prometne politike je tako del skupne vizije države in hkrati tudi potreben pogoj za njeno delovanje. Vizija prometne politike je definirana kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva. Definicija izhaja iz osnovne dejavnosti prometa in transporta, ki predstavlja premeščanje oz. premikanje ljudi, blaga in informacij v prostoru in času. Beseda »zagotavljanje« pomeni, da bo država z ukrepi prometne politike zagotovila tako trajnostno mobilnost prebivalstva kot tudi trajnostno oskrbo gospodarstva. Beseda »trajnostna« se nanaša na učinkovito delovanje prometnega sistema, ki deluje v presečišču okoljskega, socialnega in gospodarskega vidika. Ukrepi, ki so v preseku okoljskega in gospodarskega vidika, so izvedljivi, a ne nujno družbeno sprejemljivi, ukrepi v preseku socialnega in gospodarskega vidika so pravični, a ne nujno okoljsko sprejemljivi, ukrepi v preseku okoljskega in socialnega vidika so znosni, a ne nujno gospodarsko sprejemljivi. Vizija prometne politike stremi k izvajanju takšnih ukrepov, da bo zagotovljena trajnostna mobilnost prebivalstva in trajnostna oskrba gospodarstva.

1.1.1. Predstavitev tehnologije in organizacije cestnega prometa

Organizacija in tehnologija cestnega prometa sta analizirani kot podsistem prometnega sistema z značilnostmi, ki so odvisne od razvoja in kompatibilnosti z drugimi prometnimi panogami, pa tudi od karakteristik svojih podsistemov. Razne potrebe po gibanju in menjavi dobrin so človeka že pred davnimi leti silile v gradnjo prvih cest, izum kolesa in obenem tudi prvih prevoznih vozil. Bistveni napredek je prineslo prvo cestno vozilo, ki ga je poganjala vodna para in so ga uporabljali za vojne potrebe. Intenziven razvoj je prinesel motor z notranjim izgorevanjem.

Slika 2: Prevoz paletiziranega tovora



Vir: Marko Rečnik, lastni arhiv

Pri cestnem transportu odločilno vlogo prispeva razvoj tehnologije gradnje avtocest in tehnologije prometnih sredstev. Danes ima cestni promet poleg gospodarske funkcije tudi socialno funkcijo, saj z gosto cestno mrežo prispeva k povezovanju izoliranih ter razvoju oddaljenih gospodarskih področij. Konkurenčnost cestnega transporta temelji na zmanjševanju transportnih stroškov, celoviti kakovosti poslovanja, dobri organizaciji in maksimalnemu povečanju kapacitete. Glede na druge prometne panoge so cestna vozila kot prevozna sredstva relativno majhnih gabaritov, zavzemajo malo prostora in se najlažje prilagajajo predvsem lokalnim pogojem. Če je zagotovljena določena nosilnost tal ali cestno omrežje, eksploatacijske in druge karakteristike cestnih vozil omogočajo zelo fleksibilno uporabo.

(Vir: Hrženjak M., 2020)

Spremembe, ki so vse bolj korenite, zahtevajo popolnoma nove pristope k prometni tehnologiji, ki ne glede na prometno panogo omogočajo naslednje:

- dostavo pravega blaga v pravi kakovosti in količini ob pravem času na pravo mesto,
- povečanje varnosti, gospodarnosti, hitrosti, pogostosti, točnosti in rednosti v transportu blaga ali potnikov,
- celotni razvoj družbe in njenega gospodarstva,
- povečanje stopnje izkoriščenosti prometnih sredstev,
- intenziven razvoj tehnike cestnega prometa in kompatibilnost z ostalimi prometnimi panogami,
- tehnične, tehnološke spremembe, logistične in druge okoliščine pri prevozu blaga in potnikov,
- povečanje stopnje robotizacije, avtomatizacije in informatizacije,
- zaščito človekove okolice idr.

Temeljni zakon, ki določa, kaj je prevoz v cestnem prometu in kako se ga opravlja, je Zakon o prevozih v cestnem prometu – ZPCP. Ta zakon določa in ureja organizacijo ter način opravljanja posameznih vrst prevozov v notranjem in mednarodnem cestnem prometu, cestne takse, avtobusne postaje in postajališča ter postaje in parkirišča za tovorna vozila in avtobuse, notranji nadzor, stavbe in pooblastila carinskih in inšpekcijskih organov. Omeniti moramo, da se Zakon o varnosti cestnega prometa v veliki meri prepleta z Zakonom o prevozih v cestnem prometu, predvsem velja to za pravno, organizacijsko, tehnično in tehnološko področje. Zato bo treba vsebine nenehno dopolnjevati oz. spremljati zakonodajne spremembe na tem področju.

Prevozna sredstva v cestnem prometu

Cestni transport spada med najstarejše vrste transporta in je bil do uvedbe železnice edini nosilec transporta po kopnem. Kljub hitremu razvoju cestnih prevoznih sredstev je cestni transport doživel svoj razcvet šele po drugi svetovni vojni kot odgovor na povečane transportne tokove ob povečani in izboljšani mreži avtocest. Pri tem je imel odločilno vlogo razvoj tehnologije gradnje avtocest in vseh prometnih sredstev. Danes ima cestni promet poleg gospodarske funkcije tudi izrazito socialno funkcijo, saj z gosto cestno mrežo prispeva k razvoju oddaljenih in gospodarsko zaostalih področij. Glede na druge prometne panoge se cestna vozila kot prevozna sredstva razmeroma majhnih gabaritov, ki zavzamejo malo prostora, najlažje prilagajajo predvsem lokalnim pogojem.

Slika 3: Vrste tovornih vozil

Polpriklopnik 	Pomično dno 	Dostavno vozilo / SOLO 
Priklopnik 	Odprti priklopnik 	Kombi s cerado 
Mega - 3m 	Specialno vozilo 	Kombi 
Termo / Frigo 	Cisterna 	

Vir: www.idl.si

Karakteristike vozil v cestnem prometu

Sodobna eksploatacija cestnih vozil postavlja posebne pogoje glede lastnosti oz. karakteristik motornih vozil, in sicer:

- čim večja nosilnost,
- čim manjši stroški vzdrževanja,
- majhna poraba goriva,
- dobro prilagajanje vsem pogojem vožnje,
- lahko in varno upravljanje vozila.

Pri nabavi vozila so posebej pomembne naslednje karakteristike posameznega vozila:

- tehnične,
- prevozne,
- ekonomske,
- manipulativne,
- eksploatacijske in
- ekološke karakteristike.

Pri izbiri vozila so tehnične karakteristike zelo pomembne, kajti pogojujejo značilnosti eksploatacijske, prevozne značilnosti ter vplivajo na stroške in končno ceno prevoza:

- tehnične karakteristike motorjev,
- komponente prenosa moči,
- komponente podvozja,
- elementi zaviranja,
- osebni prostor.

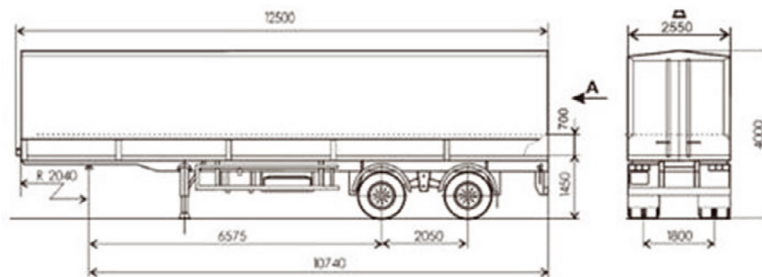
Motor se izbira na osnovi namena gospodarskega vozila (avtobus ali tovorno vozilo) in pričakovane relacije – ni namreč vseeno, ali bo vozilo pretežno na ravninskem ali hribovitem področju. Izbira motorja mora temeljiti na:

- potrebni moči,
- specifični porabi goriva,
- velikosti in obliki tovora,
- pogonski zanesljivosti,
- zmožnosti in zahtevah vzdrževanja ter
- ekoloških zahtevah.

Zakonsko določene dimenzije tovornih vozil v cestnem prometu

To področje ureja pravilnik o dimenzijah, masah in opremi vozil.

Slika 4: Dimenzije vlečenega vozila



Vir: <https://letting.ru/sl/what-is-the-name-of-the-big-truck-types-of-trucks/>

Največja dolžina:

- motorno vozilo, razen avtobusa, 12,00 m,
- priklopnik 12,00 m,
- sedlasti vlačilec s polpriklopnikom 16,50 m,
- motorno tovorno vozilo s priklopnikom 18,75 m,
- zgibni avtobus 18,75 m,
- dvoosni avtobus 13,50 m,
- tri- in večosni avtobus 15,00 m,
- avtobus s priklopnikom 18,75 m,
- skupina vozil, prirejena posebej za prevoz vozil (samo na avtocestah, hitrih cestah in glavnih cestah) 22,00 m,
- traktor z enim ali dvema priklopnikoma 18,75 m.

Vozila za prevoz tekočih tovorov (cisterne) imajo tovorni prostor narejen kot posodo v obliki cilindra ali ovala, ki je povsem zaprt. Imajo odprtine za natakanje in iztakanje tekočine. Za vnetljive snovi je predpisano obvezno natakanje in iztakanje na podu cisterne, ker to preprečuje uhajanje hlapov v okolico. Cisterna mora imeti notranji prostor večkrat pregrajen, ker se tako onemogoči pljuskanje tekočine in vpliv vztrajnostnih sil na stabilnost vozila. Cisterne se uporabljajo tudi za prevoz utekočinjenih plinov in prahu. Cisterne so lahko tudi ogrevane ali hlajene, odvisno od zahtev tovora.

Prevoz blaga

Izvajanje prevozov v cestnem prometu znotraj EU pogojujejo predpisi EU. Izvajanje prevozov s tretjimi državami, torej državami, ki niso članice EU, se izvaja na podlagi dvostranskih sporazumov. Omenjeni sporazumi se podpisujejo in posledično izvajajo v skladu s potrebami sektorja cestnih prevozov in gospodarstva. Z državami, s katerimi imamo sporazume podpisane, so na pobudo ene ali druge pogodbenice organizirana zasedanja skupnega odbora (mešane komisije), ki je sestavljen iz predstavnikov pristojnih organov obeh pogodbenic. Na zasedanjih skupnega odbora se rešujejo odprta vprašanja s področja mednarodnega prevoza potnikov in blaga, predmet sestankov so tudi pogajanja glede kvote dovolilnic, na podlagi katerih se opravlja mednarodni cestni prevoz. Skupni odbor, ki določa kvoto, vrsto in druge pogoje za uporabo dovolilnic, se sestaja enkrat letno; če je treba, tudi pogostejše, na zahtevo ene od pogodbenic. Kvota dovolilnic se izmenjuje na podlagi reciprocitete.

Ministrstvo pridobi obrazce dovolilnic od pristojnega organa druge države, jih požigosa in preda Gospodarski in Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije, ki jih nato razdelita prevoznikom. Dovolilnice za prevoz blaga veljajo 13 mesecev od začetka vsakega koledarskega leta (če ni drugače dogovorjeno). Dovolilnica ni prenosljiva in se lahko hkrati uporablja le za eno vozilo.

CEMT dovolilnice so večstranske letne oziroma mesečne dovolilnice, ki jih ministrstvo pridobi od mednarodne organizacije International Transport Forum (ITF) s sedežem v Parizu. ITF je naslednik organizacije Conference of the European Ministers of Transport (CEMT), ki je bila ustanovljena s podpisom protokola leta 1953 in si vse od svojega nastanka prizadeva za olajšanje mednarodnega kopenskega prometa in povezovanje teh trgov. CEMT dovolilnice lahko uporabljajo prevozniki s sedežem v državi članici ITF, kadar se prevozi opravljajo med državami članicami ITF ali tranzitno čez ozemlje ene ali več držav članic ITF z vozili, ki so registrirana v eni od držav članic ITF.

Delitev enkratnih dovolilnic in CEMT dovolilnic na podlagi Zakona o prevozih v cestnem prometu operativno izvajata Gospodarska in Obrtno-podjetniška zbornica Slovenije, skladno z merili in kriteriji za delitev dovolilnic, ki so določeni v Pravilniku o delitvi dovolilnic za mednarodni prevoz stvari v cestnem prometu in CEMT dovolilnic.

(Vir: <https://www.gov.si/teme/prevoz-potnikov-in-blaga/>)

Prevoz potnikov

Prevoz potnikov v mednarodnem cestnem prometu se opravlja v skladu z Zakonom o prevozih v cestnem prometu in drugimi predpisi, ki urejajo to področje ter mednarodnimi pogodbami, ki jih je sklenila Republika Slovenija. Če s posameznimi državami ni bila sklenjena posebna pogodba, se prevoz med njimi in Republiko Slovenijo opravlja v skladu z navedenim zakonom in drugimi predpisi, ki urejajo to področje, ter večstranskimi mednarodnimi pogodbami ob upoštevanju načela vzajemnosti.

Pravico za opravljanje dejavnosti cestnega prevoza potnikov se pridobi z licenco. Domača pravna oseba pridobi licenco pri Gospodarski zbornici Slovenije, fizična oseba pa pri Obrtni zbornici Slovenije, če izpolnjuje naslednje pogoje:

- dober ugled,
- primeren finančni položaj,
- direktor, samostojni podjetnik posameznik ali pooblaščen oseba, odgovorna za prevoze, mora imeti opravljeno poklicno kvalifikacijo,
- je lastnik najmanj enega registriranega motornega vozila za posamezne vrste prevozov ali ima pravico uporabe tega vozila na podlagi sklenjene zakupne ali leasing pogodbe,
- da zaposleni vozniki izpolnjujejo pogoje glede strokovne usposobljenosti,
- da zaposleni vozniki avtobusov ali avtotaksi vozil aktivno obvladajo slovenski jezik,
- ima ustrezna lastna ali s pogodbo zagotovljena parkirna mesta za vozila, s katerimi opravlja prevoze v cestnem prometu, ter ustrezna mesta za vzdrževanje vozil, ki izpolnjujejo minimalne tehnične, organizacijske in okoljevarstvene pogoje, s katerimi se zagotavlja varno in okolju neškodljivo parkiranje ter vzdrževanje vozil v času, ko jih prevoznik ne uporablja.

Način in postopek pridobitve licence, postopek za odvzem ali začasni odvzem licence, dokumente, ki morajo biti v času vožnje v vozilu, način priglasitve prevozov za lastne potrebe, postopek za pridobitev licence Skupnosti, ter organe, pristojne za nadzor nad izdajanjem licenc, določa Pravilnik o licencah za opravljanje prevozov v cestnem prometu.

Voznik prevoznika mora imeti med vožnjo v vozilu:

- izvod licence ali izvod potrdila o priglasitvi prevozov za lastne potrebe za kontrolirano vozilo,
- pogodbo oziroma potrdilo o zaposlitvi voznika (potrdilo o zaposlitvi ne sme biti starejše od šestih mesecev),
- potni nalog (ni potreben pri opravljanju javnega prevoza potnikov v mestnem prometu in pri opravljanju avtotaksi prevozov),
- v primeru opravljanja posebnega linijskega prevoza mora biti v vozilu tudi pogodba in seznam potnikov, pri opravljanju mednarodnega prevoza pa vsa potrebna dovoljenja oziroma dovolilnice.

(Vir: <https://www.gov.si/teme/prevoz-potnikov-in-blaga/>)

Potniški promet je po osnovni definiciji premeščanje oseb v prostoru z enega mesta na drugo. Premeščanje s pomočjo prometnih sredstev se imenuje prometna storitev. Organizirano opravljanje prometnih storitev v cestnem potniškem prometu je ena od gospodarskih dejavnosti, ki tvorijo panogo promet in zveze. Temelj te panoge je prometni sistem, ki ga sestavljajo naslednji dejavniki: človek, prometna sredstva, prometna infrastruktura ter družbeno in naravno okolje.

Prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu

Javni linijski prevoz potnikov

Javni linijski prevoz je prevoz potnikov v cestnem prometu med avtobusnimi postajami, pomembnejšimi avtobusnimi postajališči in avtobusnimi postajališči na določeni liniji po vnaprej določenem voznem redu, splošnih prevoznih pogojih in ceniku. Lahko se opravlja kot potniški, hitri ali direktni linijski prevoz. Gre torej za prevoz potnikov, ki je pod enakimi pogoji dostopen vsem in se opravlja z določeno pogostostjo na vnaprej določenih relacijah znotraj Slovenije, potniki pa lahko med potjo vstopajo in izstopajo na predhodno določenih postajališčih. Za te prevoze je obvezno treba spoštovati vnaprej določene vozne rede in cenike prevozov.

Vozni red mora prevoznik pred začetkom uveljavitve objaviti na avtobusnih postajah, pomembnejših avtobusnih postajališčih in avtobusnih postajališčih, na katerih so po voznem redu predvideni postanki. Javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu se na posamezni liniji lahko opravlja po istem voznem redu tudi z več avtobusi.

Potniki, ki uporabljajo linijski prevoz, z izjemo posebnega linijskega prevoza, morajo ves čas prevoza imeti vozovnice, s katerih so razvidni:

- točka vstopa in izstopa,
- čas veljavnosti vozovnice,
- cena prevoza.

Javni linijski prevoz potnikov, razen prevozov v mestnem prometu in prevozov učencev osnovnih šol, zagotavlja država kot javno dobrino z gospodarsko javno službo in na podlagi javnega razpisa najugodnejšim ponudnikom prevozov podeli koncesije.

Koncesija za opravljanje javnega linijskega prevoza potnikov v cestnem prometu obsega:

- prevoz potnikov na linijah po voznem redu, v skladu s splošnimi prevoznimi pogoji, ki jih določi direkcija, na podlagi tarifnega sistema in javno objavljenega cenika,
- prodajo vozovnic,
- obveščanje uporabnikov javnega linijskega potniškega prometa o voznih redih, prevoznih pogojih in cenah prevoza,
- prevoz izročene in nespremljane prtljage.

Koncesije podeljuje Direkcija za infrastrukturo, organ v sestavi Ministrstva za infrastrukturo. Pred podelitvijo koncesij določi potrebe po prevozih (vozne rede), v času prometnega leta pa največ dvakrat letno s spremembami voznega reda tega uskladi z dejanskimi potrebami po prevozih.

Za organizacijo in način izvajanja linijskih prevozov v mestnem prometu so pristojne lokalne skupnosti, ki lahko določijo izvajanje mestnega prometa za gospodarsko javno službo. Sredstva za izvajanje gospodarske javne službe se zagotavlja s prodajo prevoznih storitev in iz proračuna lokalne skupnosti.

Linijski prevoz v mestnih občinah, ki imajo več kot 100.000 prebivalcev, se po določilih Zakona o prevozih v cestnem prometu obvezno opravlja kot lokalna gospodarska javna služba.

Posebni linijski prevoz

Skladno z določili uredbe EU posebni linijski prevozi pomenijo linijske prevozne storitve, s katerimi se zagotovi prevoz določene kategorije potnikov, prevoz drugih potnikov pa ne, ne glede na to, kdo jih organizira.

Ureditev področja na nacionalni ravni je posebne linijske prevoze opredelila kot prevoz samo določene vrste potnikov, ki izključuje druge potnike in se opravlja na podlagi pisne pogodbe med prevoznikom in naročnikom prevoza. Vezano na prevoz določene kategorije potnikov iz uredbe se na nacionalni ravni obravnavani prevozi izvajajo kot prevozi delavcev na delo in domov, prevozi šoloobveznih otrok, dijakov in študentov med domom in izobraževalno ustanovo, prevozi oseb s posebnimi potrebami med domom in zavodom ter prevozi vojakov in vojakinj ter njihovih družin med domom in vojašnico. Ne glede na zahtevo iz prvega odstavka 54. člena ZPCP pa lahko storitve posebnega linijskega prevoza uporabljajo tudi drugi potniki, če se tako s pogodbo, ki zraven priglasitve predstavlja osnovni pogoj za izvajanje prevoza, dogovorita naročnik in izvajalec prevoza.

Občasni prevozi potnikov

Ti prevozi so namenjeni potrebam po enkratnih prevozi in nimajo funkcije prevoza dnevne migracije. Gre za prevoz potnikov, pri katerem se skupina vnaprej določenih potnikov prevaža pod pogoji, ki so dogovorjeni s pogodbo med prevoznikom in naročnikom prevoza.

Avtotaksi prevoz

Avtotaksi prevozi se opravljajo na podlagi dovoljenja, ki ga izda lokalna skupnost ali več lokalnih skupnosti skupaj. V dovoljenju določijo območje, na katerem se lahko opravlja prevoze.

Avtotaksi lahko prevaža potnike znotraj in iz območja, določenega v dovoljenju za opravljanje avtotaksi prevozov. Prezem novih potnikov izven tega območja je prepovedan.

Na območjih lokalnih skupnosti, ki nimajo urejenih taksi prevozov, lahko na poziv potnika tak prevoz opravi prevoznik, ki ima za opravljanje te dejavnosti izdano dovoljenje na območju druge lokalne skupnosti.

Lokalne skupnosti določijo v svojih aktih tudi druge pogoje in način opravljanja avtotaksi prevozov, predvsem pa postopek pridobitve dovoljenja za opravljanje avtotaksi prevozov, barvo vozil in avtotaksi postajališča.

Med prevozom potnikov z avtotaksi vozilom mora biti vključen taksimeter, ki mora biti nameščen tako, da je viden uporabnikom prevoza. Taksimeter mora biti pregledan v skladu s predpisi, izdanimi na podlagi zakona, ki ureja meroslovje.

Posebna oblika prevozov

Zakon o prevozi v cestnem prometu določa dve vrsti posebnih oblik prevoza potnikov, in sicer:

- prevoz s cestnim turističnim vlakom in
- prevoze invalidov ali bolnikov, ki potrebujejo redno oskrbo.

Organizacijo, način in pogoje opravljanja posebne oblike prevozov potnikov z vlečnim vozilom, ki vleče dve ali več priklopnih vozil za prevoz potnikov (cestni turistični vlak), določa samoupravna lokalna skupnost.

Prevozi invalidov ali bolnikov, ki potrebujejo redno oskrbo v zdravstvenih ustanovah (dializni bolniki in podobni), se kot posebna oblika prevozov opravljajo brez licence, če se s temi vozili prevaža samo take osebe.

(Vir: <https://www.gov.si/teme/prevoz-potnikov-in-blaga/>)



Skladno z določili Zakona o prevozih v cestnem prometu je izvedena temeljna delitev gospodarske dejavnosti cestnega potniškega prometa na:

- javni prevoz oseb v cestnem prometu in
- prevoz za lastne potrebe.

Po določbah zakona se prevoz oseb deli na prevoz oseb v notranjem cestnem prometu in prevoz oseb v mednarodnem cestnem prometu. Prevoz oseb v notranjem cestnem prometu se opravlja kot javni prevoz in prevoz za lastne potrebe.

Javni prevoz oseb se deli na prevoz v linijskem cestnem prometu, to je prevoz, ki se opravlja na določenih relacijah po vnaprej določenem voznem redu in so zanj določeni cena in splošni prevozniki pogoji ter ga poznamo kot medkrajevni, primestni in mestni promet.

Za javni prevoz oseb v linijskem cestnem prometu zakon določa, da ministrstvo, pristojno za promet, vsako leto razpiše potrebe po prevozih in na podlagi usklajevanja voznih redov med prevozniki običajno določi vozne rede, pri čemer upošteva usklajenost voznih redov z ostalimi izvajalci javnih prevozov (železniški, pomorski, zračni promet).

Organizacija in način urejanja mestnega prometa in avtotaksi prevozov je prepuščena lokalnim skupnostim, določeni pa so pogoji za organizacije gospodarske javne službe v mestnem prometu.

Prevoz oseb za lastne potrebe zakon opredeljuje kot prevoz svojih delavcev in prevoz posameznikov zase.

Cenik in vozni red uskladita domači in tuji prevoznik, običajno pa ga potrdi ministrstvo.

Javni prevoz oseb v mednarodnem prostem cestnem prometu je zakon uskladil z določili mednarodne konvencije ASOR (Konvencija o mednarodnem izvenlinijskem prevozu potnikov), ki jo upoštevajo vse evropske države.

Sporazum ASOR deli javni prevoz oseb v cestnem prometu na tri vrste, in sicer:

- redni linijski prevoz,
- prevoz na stalni progi sem ter tja ali izmenični prevoz in
- priložnostni ali občasni prevoz.

Redni linijski prevozi so tisti, ki zagotavljajo prevoz oseb z določeno pogostostjo in na določenih relacijah, potniki pa lahko vstopajo in izstopajo med potjo na predhodno določenih postajališčih. Za redne linijske prevoze velja obvezno spoštovanje vnaprej določenih voznih redov in tarif.

Prevoz nevarnega blaga v cestnem prometu

Nevarno blago je blago, ki zaradi fizikalno-kemijskih lastnosti ali stanja, v katerem se prevaža, predstavlja med prevozom nevarnost za ljudi, lahko povzroči onesnaženje okolja ali materialno škodo in je kot takšno določeno v predpisih. Predpisi o prevozu nevarnega blaga določajo pogoje, ki jih je treba spoštovati za zagotovitev še sprejemljive varnosti med prevozom. Veljavni mednarodni predpisi, ki se za cestni prevoz uporabljajo tudi za notranje prevoze, zelo podrobno določajo pogoje za razvrščanje, pakiranje in označevanje nevarnega blaga, usposabljanje in odgovornosti sodelujočih pri prevozu ter pogoje, ki jih morajo izpolnjevati prevozna sredstva, kot so izdelava, dokumentacija, oprema in označitev.

(Vir: <https://www.gov.si/teme/prevoz-potnikov-in-blaga/>)

Nevarno blago zahteva posebne ukrepe med transportom in skladiščenjem, ker lahko povzroči poškodbe ali zastrupitve ljudi, poškodbe ali uničenje transportnih sredstev, cest, cestnih objektov in drugih infrastrukturnih objektov. Pri prevozu nevarnih snovi je treba upoštevati vsa nacionalna in mednarodna navodila o prevozu nevarnih snovi v cestnem prometu, kot so npr. ADR. Novi slovenski kazenski zakon vsebuje tudi na novo oblikovano poglavje o kaznivih dejanjih zoper okolje, prostor in naravne dobrine in daje kazensko pravo varstvu okolja in prostora na eni strani in naravnim dobrinam na drugi strani.

Vrste nevarnih snovi po ADR:

razred 1: – eksplozivne snovi in izdelki

razred 2: – plini stisnjeni, utekočinjeni ali raztopljeni pod tlakom

razred 3: – vnetljive tekočine

razred 4.1: – trdne gorljive snovi

razred 4.2: – samovnetljive snovi

razred 4.3: – snovi, ki v stiku z vodo sproščajo vnetljive pline

razred 5.1: – oksidanti

razred 5.2: – organski peroksidi

razred 6.1: – strupi

razred 6.2: – kužne snovi

razred 7: – snovi, ki žarčijo

razred 8: – jedke snovi

razred 9: – različne nevarne snovi in izdelki

Slika 5: Oznake nevarnih snovi

PRIMERJAVA NOVEGA IN STAREGA OZNAČEVANJA NEVARNIH KEMIČALI													
NEVARNE FIZIKALNE LASTNOSTI				ZDRAVJU NEVARNE LASTNOSTI									
ELEMENTI OZNAČEVANJA / NOVO		ELEMENTI OZNAČEVANJA / STARO		ELEMENTI OZNAČEVANJA / NOVO		ELEMENTI OZNAČEVANJA / STARO							
- Nestabilni eksploziv - Eksplozivni podrazredov 1.1, 1.2, 1.3, - Samoreaktivne snovi in zmesi, vrsti A, B - Organski peroksidi, vrsti A, B		H200 H201, H202, H203 H240, H241, H240, H241	NEVARNO		R2, R3	ESKLOZIVNO	- Akutna strupenost (oralno, dermalno, pri vdihavanju), kategorija nevarnosti 1, 2 - Akutna strupenost (oralno, dermalno, pri vdihavanju), kategorija nevarnosti 3		H300, H310 H330 H301, H311 H331	NEVARNO		R28, R27 R26 R25, R24 R23	ZELO STRUPENO
Eksplozivni podrazreda 1.4		H240	POZOR	Ni razvrstitve			- Mutagenost za zarodne celice, kat. nev. 1A, 1B - Rakovnost, kategorija nevarnosti 1A, 1B, - Strupenost za razmnoževanje, kat. nev. 1A, 1B, - Specifična strupenost za posamezne organe – enkratna izpostavljenost, kategorija nevarnosti 1 - Specifična strupenost za posamezne organe – ponavljajoča se izpostavljenost, kategorija nevarnosti 1 - Preobčutljivost dihal, kategorija nevarnosti 1 - Nevarnost pri vdihavanju, kategorija nevarnosti 1		H340 H350 H360 H370 H372 H334 H304	NEVARNO		R46 R45, R49 R60, R61 R39 R48	STRUPENO
- Vnetljivi plini, kategorija nevarnosti 1 - Vnetljivi aerosoli, kategorija nevarnosti 1 - Vnetljive tekočine, kategorija nevarnosti 1 - Vnetljive tekočine, kategorija nevarnosti 2 - Vnetljive trdne snovi, kategorija nevarnosti 1 - Vnetljive trdne snovi, kategorija nevarnosti 2		H220 H222 H224 H225 H228 H228	POZOR / NEVARNO		R12 R12 R12 R11 R11 R11	ZA LAHKO VNETLJIVO			H372 H372 H334 H304	NEVARNO		R42 R65	ZDRAVJU SKODLJIVO
- Vnetljivi aerosoli, kategorija nevarnosti 2 - Vnetljive trdne snovi, kategorija nevarnosti 3		H223 H226	POZOR	Ni simbola Ni razvrstitve	R10 R10 R10	VNETLJIVO			H341 H351 H361 H371 H373	POZOR		R68 R40 R62, R63 R68	ZDRAVJU SKODLJIVO
- Piroforme tekočine, kategorija nevarnosti 1 - Piroforme trdne snovi, kategorija nevarnosti 1 - Snovi in zmesi, ki v stiku z vodo sproščajo vnetljive pline, kategorija nevarnosti 1, 2, 3 - Samoreaktivne snovi in zmesi, vrste B, - Samoreaktivne snovi in zmesi, vrste C, D, in E, F - Samosegrevajoče snovi in zmesi, kategorija nevarnosti 1, 2 - Organski peroksidi vrste B - Organski peroksidi vrste C, D - Organski peroksidi vrste E, F		H250 H250 H260, H261 H261 H241 H242, H242 H251, H252 H241 H242 H242	POZOR / NEVARNO		R17 R17 R15, R15 R15 R12 R12	LAHKO VNETLJIVO			H302 H312 H332	POZOR		R22 R21 R20	ZDRAVJU SKODLJIVO
- Oksidativni plini, kategorija nevarnosti 1 - Oksidativne tekočine, kategorija nevarnosti 1, 2, 3 - Oksidativne trdne snovi, kategorija nevarnosti 1, 2, 3		H270 H271, H272 H272 H271, H272 H272	POZOR / NEVARNO		R7 R7 R7	OKSIDATIVNO			H314	NEVARNO		R34, R35	JEDKO
- Plini pod tlakom: - stisnjeni plini, - utekočinjeni plini, - ohlajeni utekočinjeni plini, - raztopljeni plini.		H280 H280 H281 H280	POZOR	Ni razvrstitve	R8 R8, R9 R8, R9	OKSIDATIVNO			H318	NEVARNO		R41	DRAŽILNO
Jedko za kovine, kategorija nevarnosti 1		H290	POZOR	Ni razvrstitve			- Hude poškodbe oči, kategorija nevarnosti 1 - Preobčutljivost kože, kategorija nevarnosti 2 - Draženje oči, kategorija nevarnosti 2 - Draženje kože, kategorija nevarnosti 1 - Specifična strupenost za posamezne organe – enkratna izpostavljenost, kategorija nevarnosti 3 - Draženje dihalnih poti - Narkotični učinki		H315 H319 H317 H335 H336	POZOR		R38 R36 R43 R37	DRAŽILNO
				OKOLJU NEVARNE LASTNOSTI									
				www.kemijskovaren.si									
				- Nevarno za vodno okolje, kategorija akutne nevarnosti 1 - Nevarno za vodno okolje, kategorija kronične nevarnosti 1 - Nevarno za vodno okolje, kategorija kronične nevarnosti 2 - Nevarno za vodno okolje, kategorija kronične nevarnosti 3 - Nevarno za ozonski plašč									
													
				H400 H410 H411 EUH 059									
				POZOR									
													
				R50 R50/S3 R51/S3 Ni razvrstitve									
				OKOLJU NEVARNO									

Ta plakat je namenjen poučevanju in preverjanju znanja študentov in novim zaposlenim. Uporabljajo ga predavatelji in voditelji pripravljenih in izvedenih vaj. Uporabljajo ga tudi študenti in zaposleni, ki so se vključili v izobraževanje. Št. 12/2020/2020

Zaščitni elementi za zdravje / Zdravje /

Vir: <https://ko-cerod.si/> ali http://www.sos112.si/slo/documents/images/staro_novo_primerjava

Določbe Zakona o prevozu nevarnega blaga urejajo pogoje za prevoz nevarnega blaga za posamezne vrste prometa, dolžnosti oseb, ki sodelujejo pri prevozu, pogoje za embalažo in vozila (pripravljanje snovi za prevoz, nakladanje in razkladanje, manipulacija med potjo), imenovanje varnostnega svetovalca, usposabljanje oseb, ki sodelujejo pri prevozu, pristojnosti državnih organov in nadzor nad izvrševanjem zakona.

Nevarne snovi smejo prevažati le osebe, ki so strokovno usposobljene za njihov prevoz in so dopolnile 21 let. Osebe, ki niso strokovno usposobljene, smejo samo prenašati, nakladati, razkladati ali prekladati nevarne snovi, če so bile prej seznanjene z načinom dela, z nevarnostmi in varstvenimi ukrepi pri delu, in sicer pod vodstvom in nadzorom strokovno usposobljene osebe. Imetnik pravice razpolaganja oziroma lastnik mora nevarno snov dodatno zavarovati proti škodi, povzročeni tretjim osebam zaradi smrti, poškodbe telesa ali zdravja, poškodbe ali uničenja stvari ali onesnaženja življenjskega okolja med prevozom. Voznik mora imeti kopijo zavarovalne police, iz katere je razvidno, da je prevoznik navedene obveznosti izpolnil.

1.1.2. Predstavitev tehnologije in organizacije železniškega prometa

Slika 6: Potniški vlak SŽ



Vir: <https://potniski.sz.si/predstavitev/>

Tehnologija in organizacija sistema železniškega prometa predstavljata množico vseh tehnoloških in organizacijskih elementov in procesov, ki sodelujejo pri ustvarjanju ciljev sistema. Tehnologija in organizacija dela v ožjem pomenu vsebujeta množico sredstev in postopkov pri realizaciji osnovne dejavnosti – in to je proces prevoza potnikov in tovora v transportnem sistemu. Osnovne zahteve v sistemu so v enotni tehniki, tehnologiji in organizaciji. Ustvarjanje takšne enotnosti je zasnovano na več osnovnih načelih:

- Tehnično načelo se obravnava s pomočjo tipizacije, standardizacije in unifikacije tehničnih sredstev in skupnih predpisov v domačem in mednarodnem pomenu.
- Tehnološko načelo se ustvarja s pomočjo izdelave voznega reda, tj. z ustvarjanjem enotnega tehnološkega procesa prevoza potnikov in tovora od začetne do končne postaje.
- Načelo organizacije vsebuje vse organizacijske elemente (postaje, lokomotivski depoji itd.), ki z medsebojno povezavo omogočajo celovito delovanje železniškega prometa.
- Načelo voznega reda, s pomočjo katerega opravljamo promet vlakov, ki mora biti že vnaprej določen in objavljen.
- Načelo rednosti je načelo stalnosti, točnosti, kar pomeni, da mora železnica opraviti prevoz v določenem času.
- Načelo varnosti vsebuje vse elemente, ki omogočajo varno delovanje celotnega sistema, posebej še pri prevozu tovora in potnikov.
- Načelo hitrosti prevoza temelji na celotnem tehnološkem procesu dela in teži k zmanjševanju časa natovarjanja in raztovarjanja, k zmanjševanju časa medpotnega zadrževanja vagonov in k uvajanju novih sodobnih transportnih tehnologij

(Vir: Pepevnik A. Pepevnik U. Ljubljana, 2009).

Prevoz tovora in potnikov na železnici

Osnovna dejavnost železniškega prometa je varen in racionalen prevoz tovora in potnikov. Ta osnovna dejavnost je tudi namen delovanja sistema železniškega prometa. Omenjeni nalogi (prevoz potnikov in tovora) sta osnovni nalogi sistema in se izvedeta na osnovi tehnoloških procesov proizvodnje prometnih storitev, kar imenujemo transportni proces. Cilji transportnega procesa se definirajo kot množica posameznih elementov, ki predstavljajo posamezna dela v različnih stopnjah delovanja.

Pri tem poznamo tri osnovne stopnje: začetna, stopnja prevoza in končna stopnja. Začetna stopnja vsebuje vse začetne operacije na odpravni postaji, kot so: sprejem subjektov ali objektov prevoza in komercialna dejavnost v zvezi s tem sprejemom, varovanje praznih vagonov, premikanje vagonov, tehnične operacije za pripravo lokomotiv in vlaka za odpravo kakor tudi samostojne transportne enote višje vrste, ki so sposobne za opravljanje transportnega procesa. Druga stopnja prevoza vsebuje vsa dela v procesu vožnje vlaka od začetne postaje na železniški mreži do končne postaje. V ta sklop del spadajo tudi vsa dela na medpotnih postajah, kjer ima vlak postanke. Tretja zaključna stopnja vsebuje končne operacije v namembni postaji. To je delo, povezano s pripravo sprejema vlaka na postajo, premik vagonov s ciljem razstavljanja vlakov in postavitve vagonov na tire za raztovarjanje vagonov, raztovarjanje vagonov in vsa komercialna dela v zvezi s tem.

Posamezni elementi tehnološkega procesa v železniškem prometu, ki predstavljajo tehnologijo proizvodne prometne storitve, tako klasificiramo:

- sprejem potnikov in tovora za prevoz, postavljanje vagonov za natovarjanje, opravljanje vseh elementov, ki so potrebni za sestavo vlakov;
- predvidevanje vlečnih sredstev z osebjem, opraviti potrebna dela zaradi vpeljave vlakov;
- kompletni delovni procesi v razporednih in ranžirnih postajah, kakor tudi vsa dela, ki se opravijo z vagoni od odpravne do namembne postaje;
- dela v namembni postaji, ki so analogna delom v odpravni postaji;
- vzdrževanja prog zaradi varnosti pri vožnji vlakov;
- aktivnosti, ki so povezane zaradi organizacije prometa vlakov;
- aktivnosti zaradi varnosti prometa.

Iz tega je razvidno, da je trditev, da je tehnologija prevozne storitve linijsko določena, točna, kar dokazuje, da so dela, ki se pojavljajo v tehnološkem procesu, vzročno povezana in si tudi logično sledijo. Ker se linijski procesi pojavljajo na več progah hkrati, se povezujejo z voznim redom in s tem ustvarijo proces simultane masovne proizvodnje prometnih storitev. Osnovni načrt proizvodnje prometnih storitev v železniškem prometu se prezentira s pomočjo voznega reda. Vozni red je načrt prometa vseh vlakov na eni progi ali na celotni železniški mreži. Prav tako pa se vozni red lahko obravnava kot načrt za določen vlak, ki se giblje na določeni progi, tj. gibanje vlaka od odpravne do namembne postaje.

Glede na naloge mora vozni red zagotoviti:

- vse zahteve, ki se pojavljajo pri prevozu potnikov in tovora;
- varno in redno opravljanje prometa;
- tehnično-tehnološke enotne elemente za celotno železniško mrežo;
- optimalno hitrost prevoza;
- enakomerno usklajeno delo izvršilnih enot in služb na progi;
- realnost, to je, da mora temeljiti na realnem materialno-tehničnem in kadrovskem potencialu.

(Vir: Pepevnik A., Pepevnik U., Ljubljana 2009)

Organizacije v sistemu železniškega prometa

V praksi se pojavlja več definicij pojma organizacija. V železniškem prometu je najbolj uporabna definicija, ki organizacijo opredeljuje kot določen red v množici urejenih odnosov med ljudmi, sredstev procesa in tokov informacij med elementi zaradi ustvarjanja skupnega cilja pri opravljanju prometne storitve. Vsaka organizacija je določen sistem z naslednjimi dejavniki:

- elementi in struktura,
- skupni cilj, proces in upravljanje,
- koncept delovanja v posamezni funkciji.

Na splošno se lahko organizacijo železniškega prometa razume kot koordinacijsko dejavnost zaradi usklajevanja vseh elementov s skupnim ciljem varne vožnje vlakov pri prevozu potnikov in blaga.

»V vsaki organizaciji, tudi v železniški, je zelo pomembno, da se pravilno opredelijo posamezna dela sistema, da ne pride do podvajanja elementov, ker bi s tem onemogočili pravilno izvedbo prevoznega procesa«.

(Vir: Bogovič in Luketič, 1995)

Vsaka osnovna dejavnost v železniškem prometu je poseben podsistem skupnega tehnološkega sistema železnice. V tehnološkem sistemu železnice so organizacijske enote – elementi sistema glede na organizacijsko strukturo.

V tem smislu so opredeljene naslednje organizacijske enote – elementi sistema železniškega prometa:

- prometno-transportna služba,
- služba za vleko in železniška vozila,
- služba za vzdrževanje prog in progovnih naprav,
- elektrotehnična služba,
- služba za vzdrževanje voznih sredstev.

Med posameznimi organizacijskimi enotami osnovnih dejavnosti obstaja tesna tehnološka povezanost, ker se mora njihovo delo sinhronizirati s procesom prometa vlakov po voznem redu. Zato je potrebno, da se delo posameznih organizacijskih enot usklajuje na različnih nivojih. Usklajenost sistema je izražena z velikim številom podsistemov, ki imajo svoje različne cilje, zato cilji podsistemov ne predstavljajo v vsakem primeru optimalnega cilja za določitev cilja sestavljenega sistema.

Teorija hierarhičnega sistema definira železniški promet kot tehnično-tehnološki sistem, ki je sestavljen sistem z več cilji in več nivoji. Po hierarhični teoriji sistemov ima železniški sistem številne povezane podsisteme, ki se vsak posebej hierarhično strukturira. To pomeni, da se sistem lahko strukturira toliko časa, dokler ne doseže najnižjega nivoja elementov podsistema.

Tehnična sredstva v železniškem prometu

Stabilna sredstva

Stabilna sredstva so temelj vsake dejavnosti. V prvi vrsti je to infrastruktura, ki jo tvorijo prometne poti, objekti in naprave, ki so stalno fiksirane na določenem mestu in so namenjene za proizvodnjo prometnih storitev ter za reguliranje in varnost v prometu (skladišče, rampe, proga z vsemi pripadajočimi elementi ...).

Skladišča

Skladišča so namenjena za začasno shranjevanje tovora, ki čaka na odpravo oziroma dostavo prejemniku. Železniška skladišča so namenjena kosovnim pošiljkam, čeprav se lahko izjemoma skladiščijo tudi vagonске pošiljke. Skladišča so lahko odprta (na prostem) ali pa zaprta. Zaprta skladišča so namenjena predvsem za kosovno blago in za blago, ki je občutljivo na vremenske vplive. Zaprta skladišča so praviloma zaradi lažjega opravljanja nalog pravokotne oblike in omogočajo z ene strani pristop z železniškimi prevoznimi sredstvi, z druge strani pa pristop s cestnimi prevoznimi sredstvi. Odprti skladiščni prostori so namenjeni za masovni razsuti tovor.

V širšem smislu se lahko skladišča delijo glede na:

- obliko tovora, ki se skladišči: sipki tovor, pakirano blago, tovor v plinastem in tekočem stanju; naravo tovora: navadna skladišča za tovor, ki ni občutljiv na spremembe, in skladišča za blago, ki zahteva reguliranje temperature (hlajenje ali gretje);
- gospodarske veje: industrija, poljedelstvo, trgovina;
- pravico do razpolaganja (lastništvo): javna in zasebna (lastna) skladišča;
- tehnične značilnosti: odprta, zaprta, pokrita;
- tehnologijo skladiščenja: pritlična, večnadstropna, regalna.

Kadar se promet razume kot sistem, potem se lahko v tem smislu skladišča definira tudi kot refrakcijske točke, v katerih se formirajo blagovno-transportni centri za zbiranje, predelavo (oblikovanje manipulativnih enot) in distribucijo tovora (predaja pošiljke prejemniku).

Manipulativne površine

Manipulativna površina je prostor, na katerem se izvajajo vse manipulacije s tovorom pri natovarjanju, raztovarjanju in pretovarjanju. Manipulativne površine so na večjih postajah (terminalih) med samimi manipulativnimi tiri, medtem ko so na manjših postajah neposredno ob manipulativnem tiru. V manipulativni prostor spadajo tudi dovozne poti, ki so namenjene za lažji dostop cestnih

vozil do mesta natovarjanja, raztovarjanja ali pretovarjanja in za gibanje mehanizacije, ki opravlja manipulativne operacije. Velikost manipulativnih površin je odvisna predvsem od vrste in velikosti postaje ter od količine pošiljk, kar pa posredno pomeni, da je velikost manipulativnih površin odvisna tudi od dolžine manipulativnih tirov. Med drugim je velikost teh površin odvisna tudi od načina pristopa cestnih vozil (enosmerno, dvosmerno).

(Vir: Pepevnik A., Pepevnik U., Ljubljana 2009)

Vagoni za prevoz potnikov

Vagoni za prevoz potnikov so železniška vozila brez lastnega pogona, namenjena za prevoz potnikov. Vagon je sestavljen iz podvozja, ki je izdelano iz jekla, in ohišja, ki je iz aluminija. Glede na namen uporabe se potniški vagoni delijo na: potniške vagona s sedeži, vagona z ležalniki, s spalniki, restavracijske vagona, službene in poštne vagona.

Vsaka vrsta potniškega vagona je označena s črkami in številkami, ki kažejo njegove značilnosti. Slovenske železnice uporabljajo naslednje potniške vagona:

- vagoni s sedeži prvega razreda (serija Aa),
- vagoni s sedeži prvega in drugega razreda (serija ABa),
- vagoni s sedeži drugega razreda (serija Ba),
- vagoni z ležalniki (serije Ac, Bc, AcBc),
- spalniki (serija WL),
- restavracijski vagoni (serija WR),
- službeni vagoni (serija Da),
- poštni vagoni (serija Post).

Slika 7: Vagon za prevoz potnikov – notranjost



(Vir: STA)

Vagoni za prevoz tovora

Vagoni v tovarnem prometu so železniški vagoni brez lastnega pogona in so namenjeni za prevoz tovora. Tovorni vagoni so sestavljeni enako kot potniški, od podvozja do nadgradnje, ki je prilagojena za prevoz različnih vrst blaga. Tovorni vagoni se označujejo s črkami in številkami, ki pomenijo oznako vagona, dovoljeno obremenitev vagona, lastno težo vagona, površino dna, tovarno prostornino vagona, koristno dolžino dna in vagona, razmik med osmi, podatke o periodičnem pregledu ...

Individualna oznaka vagona, ki je prikazana z dvanajstmestnim številom, je najpomembnejša. Uporablja se za prepoznavanje vagonov oziroma njihovih tehnično-eksploatacijskih značilnosti. Prva in druga številka pomenita režim izmenjave, torej ali se vagon uporablja v domačem ali mednarodnem prometu. Tretja in četrta številka označujeta lastnika vagona (npr. 79 SŽ), peta številka predstavlja serijo vagona, šesta, sedma in osma številka pa predstavljajo podserijo vagona.

Deveta, deseta in enajsta številka označujejo redno številko vagona, zadnja, dvanajsta številka pa je kontrolna številka individualne oznake vagona. Razlike v konstrukciji in eksploatacijskih značilnostih vagonov so posledica prilagajanja železnice uporabnikom prevoza za prevoz različnih vrst in količine tovora.

V osnovi vagonski park tvorijo:

- odprti vagoni,
- zaprti vagoni,
- plato vagoni in
- specialni (posebni) vagoni.

Vsi tovorni vagoni morajo upoštevati predpise, ki jih je sprejela Mednarodna železniška unija (UIC), in so razvrščeni v dvanajst osnovnih serij, ki so označene z velikimi črkami od E do Z po abecednem redu. Za pravilno uporabo železniških tovornih vagonov je treba poznati njihove tehnično-tehnološke in tehnično-eksploatacijske značilnosti. Tehnično-tehnološke značilnosti vagonov so: dimenzija (višina, širina, dolžina), število osi in razmik med posameznimi osmi, število vrat pri zaprtih vagonih ... Eksploatacijske značilnosti pa so: nosilnost, prostornina, osna obremenitev, način natovarjanja in raztovarjanja, obremenitev po dolžinskem metru ...

Slika 8: Vagon za prevoz nevarnih snovi – goriva



Vir: <https://pegomodel.si/tag/sz/>

Mednarodni transport v železniškem prometu

»Mednarodni prevoz v svoji osnovi zajema vse oblike prenosa ali prevoza tovora, ljudi in informacij. Glede na obseg svetovnega formata predstavlja pogoj za obstajanje in razvoj mednarodnih odnosov in mednarodnega sodelovanja«.

(Bogovič in Luketič, 1995)

Pomen mednarodnega prevoza potrjuje tudi dejstvo, da so bili medsebojni odnosi udeležencev v mednarodnem transportu regulirani z mednarodnimi konvencijami mnogo prej, kot je bilo to storjeno v nacionalnem okviru določenih držav. O mednarodnem transportu se lahko govori le takrat, ko se prevoz opravlja med vsaj dvema državama, za razliko od nacionalnega, ki se odvija na teritoriju le ene države. Potreba za prevoz tovora v mednarodnem okviru se pojavi šele takrat, ko se opravi kupoprodaja. Kupoprodajne odnose na svetovnem tržišču pa potencira, kreira in ustvarja zunanja ali mednarodna trgovina. Če se iz tega razloga nacionalni transport postavi v funkcijo prevoza tovora nacionalne zunanje trgovine, takrat ta transport postane njen nujen segment in udeleženec mednarodnega transportnega procesa. Mišljenje, da se nacionalni mednarodni transport naslanja izključno na nacionalno zunanjo trgovino, je napačno, saj mednarodni transport poleg prevoza nacionalnega blaga na mednarodno tržišče svojo prevozno storitev uspešno realizira tudi pri prevozu tovora iz drugih držav.

Na ta način se tudi ustvarja »navidezen izvoz«, ki je velikega pomena za nacionalno trgovino. Zaradi teh in številnih drugih razlogov predstavlja mednarodni prevoz poseben interes za vsako državo. Zato so tudi upravičena velika vlaganja v njegov razvoj, saj se na ta način doseže enakopravno partnerstvo z ostalimi udeleženci na mednarodnem tržišču transportnih storitev.

Mednarodni transport se običajno razvija po naslednjih dveh modelih:

- iz popolnoma izvozne dejavnosti nacionalne trgovine v primeru, ko lastno dejavnost izključno razvija na prodaji prevoznih storitev samo tujim partnerjem (cross trade);
- iz mešane dejavnosti, ko lastne storitve prevoza prodaja predvsem nacionalni zunanji trgovini (national trade) zaradi ustvarjanja uvoza, izvoza ali tranzita tovora, višek prevoznega prostora pa proda tujim partnerjem.

Slovenska železniška infrastruktura

Javna železniška infrastruktura je v lasti Republike Slovenije. Za gradnjo, nadgradnjo, obnovo in vzdrževanje javne železniške infrastrukture 1207,7 kilometra železniških prog je pristojna Direkcija za infrastrukturo. Upravitelj javne železniške infrastrukture je podjetje Slovenske železnice-Infrastruktura, d. o. o.

Tabela 2: Dolžina prog v javni železniški infrastrukturi

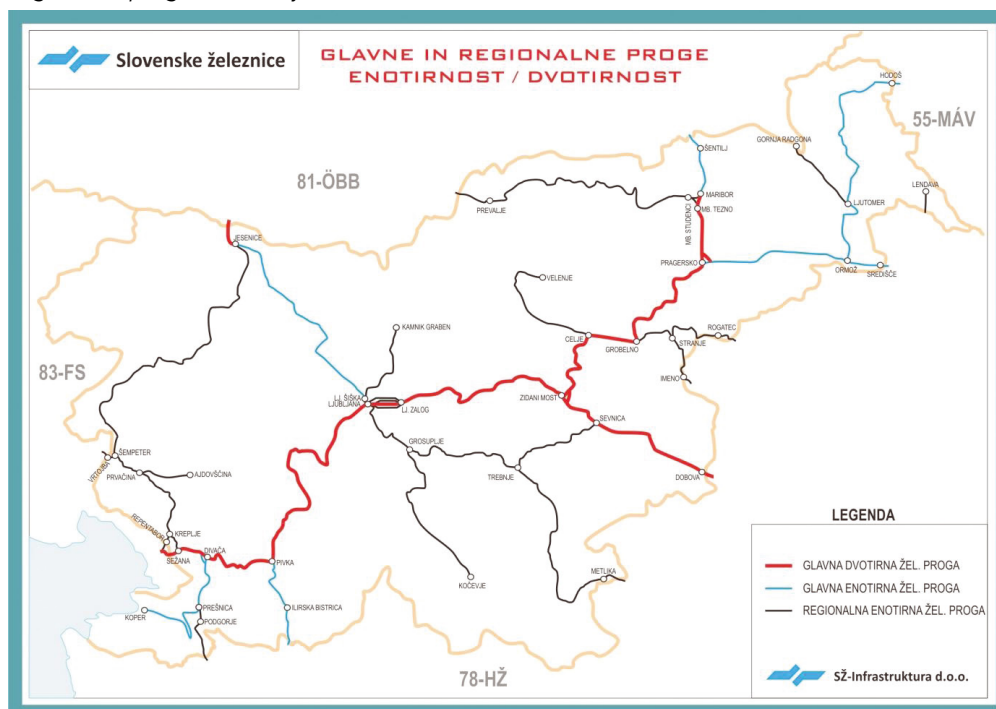
Dolžina prog	km
Skupna dolžina prog	1.207,70
Dolžina dvotirnih prog	333,54
Dolžina enotirnih prog	874,16
Dolžina glavnih prog	607,79
Dolžina regionalnih prog	599,91
Dolžina elektrificiranih prog	609,70

Vir: <https://www.gov.si teme/zelezniska-infrastruktura/>

Železniško omrežje v Sloveniji glede na obseg prometa, gospodarski pomen in povezovalno vlogo železniškega prometa v prostoru delimo na glavne in regionalne proge. Proge javne železniške infrastrukture so razdeljene tudi po številu tirov na enotirne proge, kjer vlaki po istem tiru vozijo v obeh smereh, in dvotirne proge, kjer je vsak tir namenjen prometu vlakov v določeni smeri.

(Vir: Ministrstvo za infrastrukturo, <https://www.gov.si teme/zelezniska-infrastruktura/>)

Slika 9: Glavne in regionalne proge na ozemlju RS



Vir: <https://www.gov.si teme/zelezniska-infrastruktura/#group-45274>

Po slovenskem železniškem omrežju potekata dva jedrna koridorja – Core Network Corridors:

Baltsko-jadranski koridor (Baltic-Adriatic corridor): Šwinoujście/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna s krakom Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste.

Sredozemski koridor (Mediterranean corridor): Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest s krakom Ljubljana/Rijeka-Zagreb-Budapest-Záhony (madžarsko-ukrajinska meja).

Glede na uredbo o evropskem železniškem prometu za konkurenčen tovorni promet pa skozi Slovenijo potekajo štirje železniški tovorni koridorji – Rail Freight Corridors:

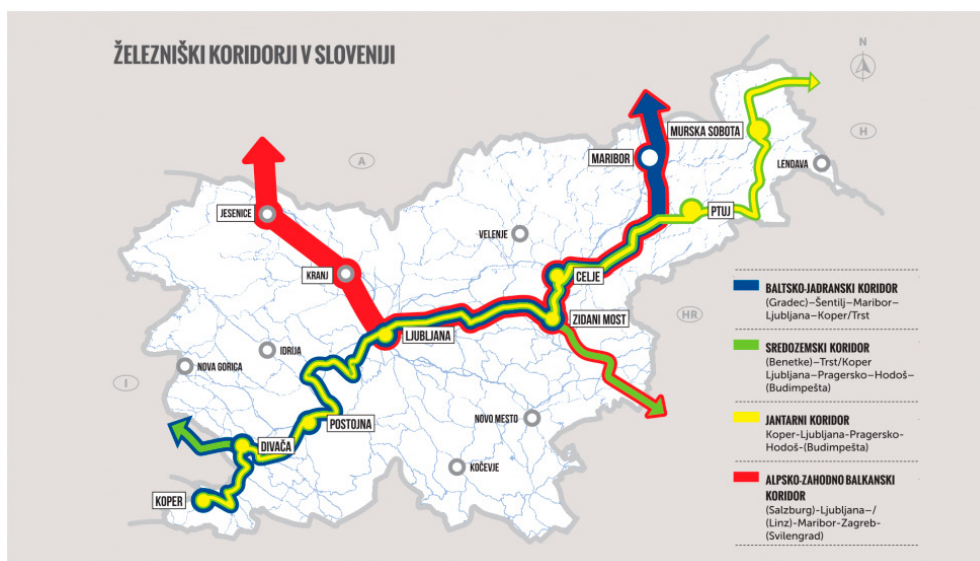
Baltsko-jadranski koridor (Baltic-Adriatic corridor): Šwinoujście/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna s krakom Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste – vzpostavljen 10. novembra 2015.

Sredozemski koridor (Mediterranean corridor): Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest s krakom Ljubljana/Rijeka-Zagreb-Budapest-Záhony (madžarsko-ukrajinska meja) – vzpostavljen 10. novembra 2013.

Jantarni koridor (Amber corridor): Koper-Ljubljana-Zalaszentivan-Sopron/Csorna-(madžarsko-srbska meja)-Kelebia-Budimpešta-Komárom-Leopoldov/Rajka-Bratislava-Žilina-Katovice/Krakov-Varšava/Lukow-Terespol-(poljsko-beloruska meja) – vzpostavljen 2. februarja 2019.

Alpsko-zahodnobalkanski koridor (Alpine-Western Balkan corridor) – v ustanavljanju: Salzburg-Beljak-Ljubljana-/Wels/Linz-Gradec-Maribor-Zagreb-Vinkovci/Vukovar-Tovarnik-Beograd-Sofija-Svilengrad (bolgarsko-turška meja) – rok za vzpostavitev 26. marca 2020.

Slika 10: Železniški koridorji v Sloveniji



Vir: <https://www.gov.si teme/zelezniska-infrastruktura/>

1.1.3. Predstavitev tehnologije in organizacije zračnega prometa

Slika 11: Potniško letalo



Vir: Javna agencija za civilno letalstvo; <https://www.caa.si/>

Država lahko in mora s svojimi pristojnostmi in upravnimi nalogami zagotoviti temelje za razvoj civilnega letalstva. Razvoj civilnega letalstva v Republiki Sloveniji je podprt s spremljanjem in razvojem zakonodaje ter sprejemanjem ukrepov, ki prispevajo k izboljšanju poslovnega okolja.

Uporaba zračnega prostora

Izvajanje skupnih pravil prilagodljive uporabe zračnega prostora poteka na treh nivojih. Naloge strateškega upravljanja zračnega prostora izvaja Ministrstvo za infrastrukturo v sodelovanju z Ministrstvom za obrambo prek Odbora za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije. Predtaktični nivo izvaja Celica za upravljanje zračnega prostora, ki združuje predstavnike izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa in vojaških operativnih enot. Taktični nivo izvajajo operativne enote Javnega podjetja Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., in Slovenske vojske. Javna agencija za civilno letalstvo je medtem letalski upravni, strokovni, regulativni, nadzorni in prekrškovni organ.

Za uspešno upravljanje slovenskega zračnega prostora sta ključna posvetovanje z uporabniki zračnega prostora, izvajalci storitev in drugimi ustreznimi organizacijami ter upoštevanje enotnih pravil za uvajanje sprememb v zračnem prostoru.

Enotno evropsko nebo

Enotno evropsko nebo je pravni okvir EU, ki ureja izvajanje storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa (angleško air traffic management, air navigation services). Cilj EU je, da bi se vse večja rast letalskega prometa odvijala v okolju, ki nudi najvišje standarde varnosti, učinkovitosti in spoštovanja okoljskih zahtev. To se lahko doseže z defragmentacijo zračnega prostora v EU, zmanjševanjem zamud, zviševanjem varnostnih standardov, izboljševanjem učinkovitosti letenja z namenom, da se zmanjšujejo negativni vplivi letalstva na okolje, ter zmanjševanjem stroškov, ki jih povzroča izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

Izvajalci storitev morajo dosegati cilje, ki jim jih določa Načrt izvedbe za referenčno obdobje. V pripravi je osnutek načrta izvedbe, ki bo določil slovenske cilje za tretje referenčno obdobje (od leta 2020 do 2024). V njem bodo po ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti določeni ključni kazalniki uspešnosti za državo: pristojni državni nadzorni organ; Javna agencija za civilno letalstvo ter izvajalca storitev ATM/ANS – air traffic management/air navigation services; Javno podjetje Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., in Agencija za okolje.

Varnost v letalstvu

Varnost v letalstvu je prvi in najpomembnejši cilj, ki ga je treba zasledovati. Država spodbuja doseganje skladnosti z veljavno zakonodajo in upoštevanje mednarodnih standardov in priporočenih praks Mednarodne organizacije civilnega letalstva (International Civil Aviation Organization (ICAO)) z namenom zagotavljanja javnega interesa na področju letalstva, in sicer zagotavljanje varnosti ter izvajanje rednega in nemotenega zračnega prometa. Mednarodni zračni prevoz spodbuja s sklepanjem mednarodnih sporazumov o zračnem prevozu.

Mednarodno sodelovanje

Letalstvo je panoga, katere osnovna narava je vpetost v mednarodni kontekst. Republika Slovenija je članica vseh pomembnih mednarodnih organizacij, Mednarodne organizacije civilnega letalstva (International Civil Aviation Organization (ICAO)), Evropske konference civilnega letalstva (European Civil Aviation Conference (ECAC)) in Evropske organizacije za varnost zračne plovbe EUROCONTROL. S tem je Slovenija postala del mednarodne letalske skupnosti. Slovenija deluje tudi v drugih mednarodnih skupinah, prek katerih poskuša uveljavljati svoje interese.

Sektor za letalstvo je pristojen za sklepanje in izvajanje vseh mednarodnih pogodb, ki se nanašajo na področje mednarodnega civilnega letalstva. V okviru tega smo pristojni za izvajanje Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu (Čikaška konvencija) in njenih prilog, Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (Montrealska konvencija), konvencije s področja kaznivih dejanj na zrakoplovih (na primer Tokijska konvencija, Haaška konvencija) in drugih.

Prav tako je Sektor za letalstvo pristojen za izvajanje mednarodnih sporazumov o mednarodnem rednem zračnem prometu, s katerimi želi večati povezljivost države in spodbujati poslovno okolje za slovenske letalske prevoznike in mednarodna letališča.

Letališča

V Sloveniji imamo tri mednarodna letališča in spodbujamo aktivnosti za utrditev njihovega konkurenčnega položaja. To so:

- Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana,
- Letališče Edvarda Rusjana Maribor in
- Letališče Portorož.

Država zagotavlja spodbude posameznim letališčem in ureja razmerja glede rabe določenih zemljišč. Podpira izdelavo izvedbenih prostorskih aktov, ki bodo obratovalcem letališč omogočili ustrezna vlaganja v gradnjo in nadgradnjo letališke infrastrukture. Sektor za letalstvo upravlja infrastrukturo v lasti države. S tem je upravljavcem in obratovalcem letališča omogočen nadaljnji razvoj dejavnosti, kar utrjuje konkurenčni položaj slovenskih letališč na evropskem trgu.

(Vir: Sektor za letalstvo: <https://www.gov.si/podrocja/promet-in-energetika/letalski-promet/>)

Agencija za letalski promet Republike Slovenije

Agencija je letalski upravni, strokovni, regulativni, nadzorni in prekrškovni organ Republike Slovenije na področju letalskih predpisov in pravnih aktov, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji, na področjih:

- varnosti letenja in komercialnih letalskih operacij, letališč in upravljanja zračnega prometa,
- varovanja civilnega letalstva,
- varnosti v zvezi z drugimi letalskimi dejavnostmi, osebjem in napravami, ki se uporabljajo v civilnem letalstvu,
- operativne licence,
- drugih nalog nadzora varnosti, določenih z izvedbenimi predpisi Evropske unije, vlade in ministra, pristojnega za promet, razen nadzora nad izvajanjem letalskih predpisov in prekrškovnih postopkov, ki jih organi Evropske unije izvajajo neposredno,
- druge dejavnosti na letalskem področju, če je to v skladu z zahtevami za izvajanje osnovnih dejavnosti agencije, določenih s predpisi, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji, in je tako določeno v ustanovitvenem aktu agencije (prvi odstavek 179.i člena Zakona o letalstvu).

Naloge in pristojnosti agencije, ki izhajajo iz 8. člena Sklepa o ustanovitvi, so:

- (1) Agencija mora pri izvrševanju svojih nalog sprejeti vse ukrepe, ki so potrebni za doseg ciljev na področju upravnih, regulativnih in nadzornih nalog, pri tem pa mora v okviru svojih pristojnosti prispevati k uresničevanju ciljev in usmeritev, namenjenih spodbujanju varnosti, rednosti in nemotenosti zračnega prometa.
- (2) Agencija poleg nalog iz 179.i člena Zakona o letalstvu opravlja še naslednje naloge:
 - na zahtevo ministrstva, pristojnega za promet, daje strokovna mnenja v zadevah na področju iz svoje pristojnosti;
 - izvaja raziskave za izboljšanje letalske varnosti;
 - predlaga spremembe letalskih predpisov in drugih pravnih aktov na področju letalske varnosti.
- (3) Pristojnosti in naloge agencije se ne nanašajo na pristojnosti in naloge, ki jih v skladu z Zakonom o letalstvu ter predpisi o državni upravi, javnih financah in zunanjih zadevah izvaja ministrstvo, pristojno za promet, ter na pristojnosti in naloge, ki jih v skladu s predpisi Evropske unije neposredno izvajata Evropska komisija in Evropska agencija za varnost v letalstvu.
- (4) Pristojnosti in naloge agencije, ki jih izvaja agencija v skladu z veljavnimi predpisi s področja civilnega letalstva, in lastna tržna dejavnost se izvajajo tudi v tujini.
- (5) Agencija lahko izvaja tudi lastno tržno dejavnost.
- (6) Naloge stalnega nadzora, nadzora nad izvajanjem letalskih predpisov in druge operative naloge zagotavljanja letalske varnosti, ki so v pristojnosti agencije, agencija zagotavlja 24 ur na dan 7 dni v tednu. Naloge v zvezi z nadzorom in upravljanjem varnosti se opravljajo v okviru:
 - strokovnih nalog,
 - nalog odločanja v upravnih zadevah,
 - regulativnih nalog ter
 - nadzornih in prekrškovnih nalog.

Letalska specifika je, da se naloge odločanja v upravnih zadevah izvajajo kot certifikacijski postopki in druge upravne zadeve. Stalni nadzor in varnostni nadzor se izvaja kot samostojna naloga nadzora varnosti, nadzora nad izvajanjem letalskih predpisov; prekrškovna naloga pa se izvaja kot samostojna naloga ali kot del nalog stalnega nadzora in nadzora varnosti, če nadzorovani subjekti ne izpolnjujejo predpisanih zahtev.

(Vir: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030>)

Certifikacija, upravne zadeve, stalni nadzor, varnostni nadzor v zračnem prometu

Certifikacija pomeni vse oblike priznavanja skladnosti proizvoda, dela ali naprave, organizacije ali osebe z veljavnimi zahtevami, vključno z določbami te uredbe in njenimi izvedbenimi predpisi, pa tudi izdajo ustreznih certifikatov, ki potrjujejo takšno skladnost (Uredba (ES) št. 216/2008).

Stalni nadzor pomeni naloge, ki se jih opravlja zaradi preverjanja, ali se izpolnjujejo pogoji, pod katerimi je bil certifikat izdan, kadar koli v obdobju veljavnosti certifikata in prav tako sprejetje zaščitnih ukrepov (Uredba (ES) št. 216/2008).

Upravna zadeva je odločanje o pravici, obveznosti ali pravni koristi fizične ali pravne osebe oziroma druge stranke na področju upravnega prava (ZUP), ki ni opredeljena kot certifikacija.

Pristojni organi izvajajo varnostni nadzor kot del njihovega nadzora zahtev, ki veljajo za navigacijske službe zračnega prometa in tudi za ATFM in ASM ter druge funkcije omrežja, z namenom, da se spremlja varno izvajanje teh dejavnosti in preverja, ali so izpolnjeni veljavni varnostni predpisi in ureditve za njihovo izvajanje (Uredba (EU) št. 1034/2011).

1.1.4. Predstavitev tehnologije in organizacije ladijskega/pomorskega prometa



Pomorski transport

Pomorski transport spada med tradicionalne vrste transporta v mednarodni trgovini, saj je najpomembnejša vrsta medcelinskega transporta. Na začetku 19. stoletja je že bil organiziran ladijski linijski prevoz z ladjo na parni pogon, ki je omogočila plovbo, neodvisno od vetra. Drugi pomemben korak pri razvoju te vrste transporta je bila uvedba kovinskih ladij s propelerjem, in sicer sredi 19. stoletja. V začetku 20. stoletja pa so v ladje začeli vgrajevati turbine, ki omogočajo pogon velike moči ob majhni teži stroja, kot pogonsko gorivo pa se je namesto premoga uveljavila nafta.

Pomemben dejavnik, ki je vplival in še vpliva na razvoj pomorskega transporta je načelo svobodnega dostopa in plovbe ladij po odprtem morju ne glede na nacionalnost.

Pomorski promet ima vlogo najpomembnejše vrste medcelinskega transporta zaradi preostrega dejstva, in ta je, da je 70 % zemeljskega površja pokritega z vodo, od tega največji del z oceani.

Transportno pot v pomorskem prometu je ustvarila narava in je v osnovi brezplačna. Vendar pa zahteva zelo drago graditev začetnih, vmesnih in končnih točk, kjer ladje pristajajo in jih natovarjajo oz. raztovarjajo. Te točke so pristanišča oz. morske luke. Morje kot transportna pot se deli na obalno in odprto mrje. Odprto morje je odprto vsem, obalno morje pa pripada ozemlju določene države. Umetna transportna pot v pomorskem transportu so samo prekopi.

Luka je morski oz. z morjem neposredno povezani kopni prostor z zgrajenimi in nezgrajenimi obalami, lukobrani, napravami in drugimi objekti, ki so namenjeni za pristajanje, zasidranje in zavarovanje ladij, za vkrcavanje in izkrcavanje potnikov in blaga, za uskladiščenje in druge manipulacije z blagom. Luke so namenjene tudi za proizvodnjo, oplemenitenje in dodelavo blaga za druge gospodarske dejavnosti, ki so v medsebojni gospodarski, prometni in tehnološki zvezi.

V pomorskem transportu poznajo več vrst plovb, ki se razlikujejo po različnih kriterijih:

- z vidika gibanja ladij v prostoru, tehničnih lastnosti in opremljenosti ladij ločijo:
 - oblano plovbo ali kabotažo (transport po obalnem morju med pristanišči iste države),
 - dolgo ali oceansko plovbo (po vseh morjih);
- glede na gospodarske in tehnološke značilnosti ločijo naslednje vrste plovbe:
 - linijsko,
 - prosto,
 - tankersko plovbo.

V linijski plovbi vozijo ladje po v naprej določenem voznem redu in se ustavljajo v določenih lukah. Cena takega prevoza je precej višja kot pri svobodni plovbi, kjer ni za daljši čas določene smeri plovbe. Ladje svobodne plovbe imajo zelo velike nosilnosti. Tankerska plovba je v bistvu svobodna, le da je specializirana za določeno vrsto blaga, npr. nafto.

Transportna sredstva v pomorskem prometu se delijo po več kriterijih:

- po velikosti (čoln, ladja),
- glede na material (lesene, železne, armiranobetonske, aluminijaste, mešani materiali),
- po pogonu (vesla, jadrnica, mehanski pogon, parni pogon, električni pogon, jedrski pogon, kombinirani pogon),
- po plovbi (pomorske, pomorsko-rečne, rečne),
- po namenu (vojaške, transportne, ribiške, potniške, specialne).

Osnovne značilnosti ladij so:

- dimenzija ladje (dolžina, širina, višina),
- mere ladje (teža, teža izpodrinjene vode, nosilnost, prostornina),
- oznaka ugreza.

Ladje kot transportna sredstva se lahko ločuje tudi na:

- ladje, namenjene za potniški promet,
- ladje, namenjene za tovorni promet.

Ladje, namenjene za potniški promet, so namenjene transportu več kot dvanajstih potnikov z vozovnico, z ali brez ležišč. Ladja za križarjenje je potniška ladja, namenjena zagotavljanju popolne turistične ponudbe potnikom. Potniki imajo kabine, oskrbo s hrano in vodo, na krovu pa je poskrbljeno tudi za zabavo.

Tovorne ladje se lahko delijo na:

- ladje za transport tekočega razsutega tovora (ta kategorija vključuje tankerje za transport nafte, kemikalij, utekočinjenega plina, barže tankerje in druge tankerje),
- ladje za transport suhega razsutega tovora (ta kategorija vključuje ladje za transport razsutega tovora),
- kontejnerske ladje so ladje, opremljene po vsej dolžini s fiksnimi ali prenosnimi vodniki celic izključno za transport zabojnikov (kontejnerjev),
- posebne tovarne ladje (ladje za transport živil, živine, porabljenega jedrskega goriva, ladje za transport barž in ladje za transport kemikalij),
- splošne tovarne ladje (ta kategorija vključuje ladje hladilnike, ro-ro potniške ladje, ro-ro kontejnerske ladje, kombinirane ladje za transport splošnega tovora/potnikov in kombinirane ladje za transport splošnega tovora/zabojnikov).

Prednost pomorskega prometa je predvsem redna in pogosta plovba (linijska plovba). Glede množičnosti oz. sposobnosti transporta velikih količin se lahko reče, da ima pomorski promet veliko prednost pred ostalimi vrstami prometnih sistemov. Slabost pomorskega prometa pa je v dostopnosti, saj so pristanišča velikokrat zelo oddaljena od gospodarskih središč. Vendar to pomeni možnosti za razvoj kombiniranega transporta. Prav tako je pomorski promet počasnejši od ostalih vrst prometa.

Rečni transport

Rečne plovne poti in plovne poti po jezerih so ene izmed najstarejših prometnih povezav. Do uvedbe železnice se je celinski transport odvijal v glavnem po rekah in ponekod po jezerih. Rečni transport je ugoden, saj izkorišča vodni tok in ne zahteva številnih posadk na ladjah. Transportna pot je tukaj prav tako dana od narave, vendar po drugi strani zaradi nje tudi močno omejena glede primernosti za plovbo. Pomen reke z vidika plovnosti se kaže predvsem v dolžini plovnega toka, globini struge, v podnebnih pogojih (zmrzovanje, vodostaj) in v gospodarski razvitosti območij, skozi katera reka teče. Transport po notranjih plovnih poteh je glede prevoza blaga in potnikov zelo podoben pomorskemu, le ladje in druga plovila so prilagojena rekam oz. jezerom. Imajo manj ugreza, sama velikost ladij pa je prilagojena plovnosti reke in velikosti pristanišč.

Prednosti rečnega transporta so:

- v velikih tovarnih zmogljivostih,
- nizki ceni prevoza,
- nizka mrtva teža plovnega objekta,
- možnost povezave z morjem,
- nižji stroški goriva izhajajo iz fizikalnih lastnosti plovbe – to je možnosti gibanja velikih ladij ob relativno majhnem uporju (plovba s tokom).

Pomanjkljivosti rečnega prometa so:

- vodne poti niso razširjenje po celotnem ozemlju (plovba je vezana na rečno korito (jezero in ustrezno globino),
- na transportni poti se pojavljajo umetne in naravne ovire (mostovi, jezi ipd.),
- plovnost je odvisna od vremenskih razmer (zaledenelost, suše, premočan rečni tok),
- rečni transport je počasnejša oblika transporta.

Z vidika kakovosti je ta oblika transporta zelo gospodarna in poceni, zelo počasna, slabo dostopna in manj točna. Vendar pa varna za tisto blago, ki je primerno za to vrsto transporta.

Pomorska infrastruktura

Pomorstvo vključuje gospodarske in negospodarske dejavnosti, povezane z morjem. Med pomorske gospodarske dejavnosti v Sloveniji se uvrščajo ladjedelništvo, pomorski promet, pristaniške dejavnosti in pristanišča, agencijske in špedicijske dejavnosti, pilotska služba in vlačilci, oskrba ladij, čiščenje morja, bančništvo, zavarovalništvo in z varnostnega vidika tudi navtični turizem. Med pomorske negospodarske dejavnosti se uvrščajo upravne, nadzorne, varnostne, izobraževalne in raziskovalne dejavnosti, povezane z morjem.

Pomorstvo kot dejavnost, povezana s plovbo po morju in izkoriščanjem morskega bogastva, je del zgodovine, življenja in gospodarskega udejstvovanja slovenskega naroda. K večstoletni pomorski usmeritvi prebivalcev Slovenije pripomore tudi ugodna srednjeevropska lega. Ugodna lega v osrčju Evrope je velika prednost pri učinkovitem razvoju pomorskih dejavnosti, saj pomeni najkrajšo prometno pot in južna vrata za mednarodne trgovinske tokove med Evropo ter preostalimi državami Sredozemlja in Sueza. Učinkovitost gospodarstva družbe je odvisna od kakovosti delovanja njenega prometnega sistema, kar neposredno vpliva na pospeševanje ali zaviranje razvoja družbe kot celote. Pomen pomorstva se bo v Sloveniji in svetu v prihodnje še povečeval zaradi vpliva vrste dejavnikov:

- globalizacije gospodarskih gibanj ter zmanjševanja trgovinskih ovir in omejitev;
- rasti obsega trgovine in prometa v povezavi z naraščajočimi zahtevami po kakovosti storitev (prevoz, logistika, večmodalnost);
- razvoja informacijskih in komunikacijskih tehnologij;
- krepitev pomena trajnostnega razvoja, ki bolj upošteva družbene, okoljske in kulturne vidike;
- internacionalizacije na trgu dela.

Vse naravne danosti in prednosti Slovenije še ne zagotavljajo samodejne preusmeritve prometnih tokov čeznjo. Sosednje države si prav tako prizadevajo prevzeti čim več prometa in povečati prihodek od njega. Morebitna izguba prometnih tokov bi vplivala na celotno slovensko gospodarstvo.

Pomen prometa v gospodarstvu je mnogostranski, saj različne analize kažejo močno medsebojno odvisnost med stopnjo razvoja prometne dejavnosti in ravno razvitosti gospodarstva. Prometna dejavnost omogoča reprodukcijski proces s premagovanjem prostorskih razlik med proizvodnjo in porabo; zagotavlja oskrbo gospodarstva s potrebnimi viri; omogoča širjenje trgov dela, izdelkov in surovin; daje možnosti za specializacijo proizvodnje; je podlaga za zmanjševanje regionalnih razlik v razvitosti posameznih držav. Zgodovinske izkušnje kažejo, da sta imela predvsem železniški in pomorski promet odločilno vlogo pri pospeševanju mednarodne menjave ter s tem pri razvoju držav in celin.

Temeljna infrastruktura v pomorstvu je pristanišče, ki je stičišče pomorskih in kopenskih prometnih poti. Zlasti evropska pristanišča so vedno imela vlogo prometnih vozlišč, ki olajšujejo gospodarsko rast. Skupaj s svojimi zalednimi območji so še vedno osnovni deli prostorske organiziranosti gospodarstev in družbenih struktur. Pristanišča so postala pomemben pospeševalec gospodarskega razvoja in rasti zlasti v severnoevropskih celinskih državah, kjer se je izoblikovala tudi zasnova pomorskih industrijskih razvojnih območij.

Pri ocenjevanju gospodarskega pomena pristanišč je potreben širši pogled, ki zajema vse pristaniške dejavnosti. To so vse dejavnosti, potrebne za organiziranje in opravljanje pomorskega prevoza blaga:

- storitve za ladjarje (pilotiranje, privezovanje, oskrba itd.);
- spremljajoče storitvene dejavnosti (špediterji, carina, zavarovalnice, pomorski agenti itd.);
- storitve, povezane z blagom (pretovor, skladiščenje, sortiranje, pakiranje, označevanje, priprava za trg itd.);
- kopenski prevoz.

Posodobitev pristanišč je eden od pogojev za kakovostnejše in učinkovitejše vključevanje Slovenije v evropsko prometno omrežje ter zagotavlja ugodnejši pretok blaga, storitev in potnikov. Naraščanje tovornega tranzitnega prometa in naravne ovire (npr. Alpe, Pireneji) govorijo v prid pospeševanja razvoja pomorskega prometa in razbremenitve naraščajočega cestnega prometa. Vključitev koprskega tovornega pristanišča v projekt »pomorskih avtocest« pripomore k boljši povezavi držav za Alpami, Pireneji in Baltskim morjem, kar pa v Sloveniji kljub temu ne razbremeni cestnega prometa. K tej razbremenitvi bo predvsem pripomogla načrtovana preusmeritev tovornega prometa na sodobno železniško povezavo Lyon-Trst/Koper-Ljubljana-Budimpešta, do ki jo pripravljajo v bližnji prihodnosti. Posodobitev železniške povezave bo vplivala tudi na učinkovitejše delovanje pristanišča ter povečanje zmogljivosti in prednosti koprskega pristanišča (vir: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030).

Varnost pomorskega prometa

V zadnjih letih je bilo v ospredju delovanja EU in držav članic izboljšanje pomorske zakonodaje o varnosti ter spodbujanje visokih standardov kakovosti. Namen teh ukrepov je bil odpraviti podstandardne ladje, povečati varnost posadk in potnikov na ladjah, zmanjšati tveganje onesnaženja okolja z ladj in zagotoviti, da ladjarji, ki upoštevajo dobro prakso, niso v slabšem položaju od tistih, ki želijo pomorsko varnost izigrati.

Medtem ko številne države in ladjarji izpolnjujejo stroge mednarodne obveznosti, njihova prizadevanja nenehno ogrožajo tisti, ki svojega dela ne opravljajo v skladu s temi pravili. Kadar ladjarji kršijo varnostna pravila, ogrožajo ljudi, posadko in okolje, hkrati pa si zaradi nelojalne konkurence ustvarjajo dodaten dobiček.

Ukrepanje EU glede pomorske varnosti in varovanja okolja ustvarja precejšnjo dodano vrednost mednarodno uveljavljenim standardom Mednarodne pomorske organizacije (IMO). Prenos pravil IMO v pravni sistem EU zagotavlja njihovo izvajanje po vsej EU.

Skozi pristanišča EU potuje ena milijarda ton nafte. EU zato neprestano razvija in krepi svojo politiko pomorske varnosti, katere cilj je izkoreniniti podstandardne ladje.

V letu 2008 je Vlada Republike Slovenije sprejela Uredbo o upravljanju koprskega tovornega pristanišča, opravljanju pristaniške dejavnosti, podelitvi koncesije za upravljanje, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture v tem pristanišču. Med Republiko Slovenijo (koncedentko) in Luko Koper, d. d., (koncesionarko) je bila za 35 let podpisana Koncesijska pogodba za opravljanje pristaniških dejavnosti, vodenje, razvoj in redno vzdrževanje pristaniške infrastrukture na območju koprskega tovornega pristanišča. Vlada Republike Slovenije je v letu 2011 sprejela nov državni prostorski načrt za celovito ureditev koprskega tovornega pristanišča, ki je pogoj za nadaljnjo širitev pristaniških zmogljivosti in razvoj dejavnosti (vir: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030).

Slika 12: Slovensko pristanišče – Luka Koper



Vir: <https://www.luka-kp.si/o-podjetju/predstavitev/>

1.1.5. Opis tehnologije in organizacije poštnega prometa

Vloga, naloge in značilnosti poštnega prometa

Vloga poštnega prometa v sodobni družbi je izredno pomembna. Ko se danes odpošilja pisma, pakete, oddaja hitro pošto ali odpremlja glasbeni telegram, se nihče ne sprašuje, kako bo ali kako je bila ta storitev opravljena. Pomembno je, da so poštne storitve na voljo vsak trenutek in nepretrgoma. Razvita poštna infrastruktura, s pomočjo katere ljudje pošiljajo in sprejemajo informacije, je pogoj gospodarskega in družbenega razvoja, stimulira gospodarsko rast, je gonilna sila znanstvenega in tehnološkega razvoja ter spodbuja razvoj domače industrije, poštne in informacijske tehnologije. Naloge poštnega prometa so se v zgodovini do današnjih dni spreminjale. Od tedaj, ko je bil v dobi suženjstva namenjen predvsem zadovoljevanju potreb države in vojske in kasneje potrebam posameznih subjektov do današnje vsesplošne dostopnosti, se je družbena vloga poštnega prometa stalno večala. Dobro organiziran poštni promet danes prispeva k povezovanju vsega človeštva med seboj, posameznikov in skupin. S prenosom sporočil, blaga, denarja in drugimi opravili povezuje ne samo znotraj regije in države, temveč tudi prek njunih meja – ves svet. S prenosom poštnih pošilk se povezujejo med seboj politične stranke, gospodarske družbe, javni zavodi, društva in posamezniki.

Poštni promet vpliva tudi na kulturno področje, saj s prenosom knjig, časopisov in drugih pisnih sporočil vpliva na širjenje izobrazbe, kulture, znanosti, tehnike in demokracije. Poštni promet danes neposredno vpliva na gospodarsko življenje podjetja, kraja, regije, države in sveta. Tvori vez med podjetji, med proizvodnimi in potrošniškimi centri, še posebno pa se vse bolj večja vpliv na področju informacijskega prometa. Naloge poštnega prometa v današnjem času niso majhne, iz njih se je razvila cela vrsta storitev, ki se še naprej razvijajo in dopolnjujejo vzporedno z razvojem in potrebami posameznika in družbe kot celote. Prav zaradi različnih potreb in konkurence na trgu poštnih storitev se vse bolj širi ponudba različnih poštnih storitev, predvsem kot posledica tehničnega razvoja in življenjskega standarda ljudi. Poštni promet je tista vrsta storitvene dejavnosti, katere omrežje je najgostejše v državi in svetu. Število pošt se povečuje z rastjo prebivalstva, dostavljavci pa dnevno obiskujejo vsako gospodinjstvo. Poštni promet, ki je po svojem obsegu velik tehnično-tehnološki sistem, s svojo dejavnostjo vpliva na gospodarski razvoj države, saj omogoča hitro izmenjavo sporočil, blaga, poslovnih in drugih informacij ter bistveno vpliva na celoten družbeni razvoj.

Zgodovinski razvoj poštne prometa

Danes je težko ugotavljati, v katero zgodovinsko obdobje sežejo začetki dogodkov, ki so bili zametek poštne prometa kot oblike prenosa vesti in sporočil. Potreba po sporočanju različnih vesti je gotovo nastajala skupaj s človekom, ki je zaradi svojega obstoja potreboval zvezo z drugimi ljudmi; ne le s svojimi bližnjimi, ampak tudi z bolj oddaljenimi. Seveda pa je človek sredstva in načine, s katerimi je sporočal ali pa se sporazumeval z drugimi ljudmi, vse bolj izpopolnjeval. Stremel je za tem, da so bili ti načini in sredstva čim hitrejši in zanesljivi ter da je z njimi dosegel učinek in namen.

Beseda pošta je latinskega izvora. V latinščini glagol ponere pomeni postaviti, njegova ženska oblika je posita, ki pomeni postavljena. Tako je imela beseda pošta v začetku drug pomen. Prav v zvezi z organizacijo cursus publicus je označevala kraj, kjer je bila postaja za zamenjavo konj in ljudi (posita, positiones). Ob nadaljnji rabi besede je verjetno prišlo do opuščanja glasu »i« in je tako nastala osnova post, iz katere se je razvila beseda pošta. Danes večina jezikov pozna ta besedni koren, npr. v angleščini post, v nemščini die Post, v francoščini la poste, v ruščini pošta ... Poštni promet ni iznajdba nobene dobe, temveč je star toliko, kolikor je stara človeška kultura. Pa vendar vsako zgodovinsko obdobje prispeva pomemben del k današnji stopnji razvitosti.

Na razvoj poštne prometa je bistveno vplivala tudi iznajdba transportnih sredstev:

- 1825 prva železniška proga v Angliji,
- 1840 iznajdba prve poštne znamke,
- 1846 prva železnica na našem področju Dunaj-Maribor-Celje,
- 1849 železniška proga prispe do Ljubljane,
- 1874 ustanovitev prve mednarodne poštne organizacije, imenovane Splošna poštna zveza.

Zakon o poštnih storitvah

To je temeljni pravni akt v poštnem prometu, ki ureja pogoje in postopke za izvajanje poštnih storitev, ureja zagotavljanje, izvajanje in financiranje univerzalne storitve, uvaža pogoje in dostopnost do poštne omrežja in izdajanje poštnih vrednotnic Republike Slovenije, določa pristojnosti, organizacijo in delovanje Agencije za pošto in elektronske komunikacije Republike Slovenije, določa pravice in obveznosti izvajalcev in uporabnikov poštnih storitev. Zakon je bil sprejet 19. junija 2009.

(Vir: <https://www.posta.si/>)

Izrazi v poštnem prometu

Notranji poštni promet je prenos poštnih pošilk na področju Republike Slovenije.

Čezmejni poštni promet je prenos poštnih pošilk iz druge države članice ali vanjo, ali pa iz tretje države ali vanjo.

Pošiljatelj je fizična ali pravna oseba, ki sproži postopek pošiljanja poštne pošiljke.

Naslovnik je fizična ali pravna oseba, na katero je naslovljena poštna pošiljka.

Izvajalec poštnih storitev je fizična ali pravna oseba, ki izvaja eno ali več poštnih storitev.

Uporabnik poštnih storitev je vsaka fizična ali pravna oseba, ki uporablja poštne storitve kot pošiljatelj ali naslovnik.

Dostavljavec je oseba, ki dostavlja pošto pošiljko.

Poštne storitve so storitve, ki vključujejo sprejem, usmerjanje, prevoz in dostavo poštnih pošilk v notranjem ali čezmejnem poštnem prometu.

Poštna pošiljka je pošiljka, ki je naslovljena v končni obliki, v kakršni jo bo prenesel izvajalec poštnih storitev.

Priporočena poštna pošiljka je poštna storitev, ki v skladu z zakonom po enotni tarifi zagotavlja jamstvo za izplačilo odškodnine ob izgubi, kraji ali poškodbi in omogoča, da lahko pošiljatelj na svojo zahtevo pridobi dokaz o dostavi te pošiljke.

Vrednostna poštna pošiljka je poštna storitev, ki zavaruje pošto pošiljko ob izgubi, kraji ali poškodbi do vrednosti, ki jo navede sam pošiljatelj, in omogoča, da pošiljatelj na svojo zahtevo pridobi dokaz o njeni vročitvi.

Direktna pošta je oglaševalsko, marketinško in drugo sporočilo, ki je enako po vsebini, razlikuje pa se v naslovnikovem imenu, naslovu in identifikacijski številki ter je poslano najmanj desetim naslovnikom.

Poštna celina so dopisnice in ovitki, ki imajo natiskano znamko ali namesto znamke besedilo kot potrdilo, da je plačana poštnina za ustrezno cenovno stopnjo dopisnice ali ovitka.

Druge organizacijske enote poštne omrežja

Druge organizacijske enote poštne omrežja so poštni logistični center (PLC), carinska pošta in izmenjalna pošta, ki delujeta v sklopu PLC.

Poštni logistični center ima svoje ime, pošto številko, poštni žig, lokacijo in območje, na katerem opravlja koncentracijo, predelavo (razvrščanje, usmerjanje) in difuzijo (razpošiljanje) poštnih pošilk ter organizira prevoz poštnih pošilk na linijah v okviru poštne vožnje reda. V Sloveniji imamo trenutno dva poštna logistična centra, in sicer v Ljubljani in v Mariboru. V sklopu poštne logističnega centra Ljubljana delujeta tudi carinska in izmenjalna pošta.

Carinska pošta posreduje poštna pošiljke za čezmejni poštni promet in iz čezmejne poštne prometa v nadzor pristojni carinski izpostavi.

Izmenjalna pošta prevzema in odpravlja poštna pošiljke v čezmejnem poštnem prometu.

Paketna pretovorna pošta ima svojo pošto številko in ime, poštni žig, lokacijo in območje, na katerem opravlja sprejem paketnih pošilk od velikih strank znotraj regije, koncentracijo paketov za lastno regijo, dostavo naslovnikom v lastni regiji ter v povezavi s poštnim logističnim centrom organizacijo in izvedbo transporta do poštne logističnega centra in/ali druge pretovorne pošte ter organizacijo direktnih prevozov med regijami, kjer količine paketnih pošilk to upravičujejo.

Slika 13: Poštni logistični center Ljubljana – PLC Ljubljana



Vir: <https://www.posta.si/>

Predpisi in standardi v poštnem prometu

Normativna urejenost poštnega prometa ustreza vsem predpisom in standardom, ki v določenem trenutku urejajo področje poštnega prometa. To so lahko zakoni, pravilniki, priročniki, navodila. Najvišji pravni akt v Republiki Sloveniji je Ustava Republike Slovenije. Vsi drugi pravni akti so vezani na določila, ki so zapisana v Ustavi RS. V poštnem prometu imamo pravne akte, ki si po hierarhiji (položaju) sledijo po naslednjem vrstnem redu:

- Zakon o poštnih storitvah,
- Splošni pogoji izvajanja univerzalne poštne storitve,
- Pravilnik o organizaciji poštnega omrežja za izvajanje univerzalne poštne storitve,
- Splošni pogoji izvajanja drugih poštnih storitev,
- Priročnik za pravilno naslavljanje poštnih pošilk,
- razna tehnološka navodila, ki jih izdaja Pošta Slovenije, d. o. o., in podrobneje urejajo posamezna področja poštnega prometa.



1.2. Skladiščenje

Skladiščenje blaga

Skladiščenje je funkcija, ki je odgovorna za fizično shranjevanje materiala oziroma proizvodov. Strateške odločitve skladiščenja se nanašajo na velikost in lokacijo skladišča, bolj neposredne odločitve pa na razporeditev prostora in tip potrebne opreme.

Skladiščenje je zveza in regulator med drugimi funkcijami v materialnem poslovanju, ki premosti časovne razlike med časom proizvodnje in časom uporabe različnih dobrin. Skladiščenju pravimo tudi »transport s hitrostjo 0 km/h«. Cilj je imeti čim manj skladiščenja, saj zaloge obremenjujejo stroške.

(Vir: Gregor Rak, Logistika notranjega transporta in skladiščene, Zavod IRC, 2011)

Glavni vzroki za skladiščenje:

- neskladnost med časom proizvodnje in časom uporabe dobrin,
- oddaljenost med krajem proizvodnje in krajem potrošnje,
- različni trgovski in finančni pogoji,
- potreba po varni oskrbi.

Osnovne naloge skladiščenja:

- prevzem in izdaja blaga,
- varovanje blaga pred tatvinami,
- smotrna razporeditev materiala znotraj skladišča,
- prerazporejanje blaga,
- nadzor stanja zalog,
- skrb za red, čistočo in izvajanje zakonskih predpisov,
- skrb za gospodarno poslovanje.

Slika 14: Visoko regalno skladišče



Vir: <https://www.jungheinrich.si/>

Temeljni skladiščni procesi:

- **Prevzem blaga:**
pri prevzemu blaga se najprej pregleda vso dokumentacijo, ki spremlja blago. Če je z dokumentacijo vse v redu, skladiščno osebje razloži prejeto blago. Pri tem se pazi, da se blaga ne poškoduje. Skladiščno osebje mora preveriti tudi, če se prejeta količina blaga ujema s količino, ki je zapisana v spremni dokumentaciji.
- **Uskladiščenje:**
uskladiščenje blaga je zelo pomemben proces, saj je od namestitve blaga v skladišče odvisno tudi varovanje. Varovanje je pomembno zaradi preprečitve blagovne izgube.
- **Komisioniranje:**
komisioniranje je proces, v katerem se zbira blago iz skladišča glede na vsebino in količino posameznega delovnega naloga.
- **Odprema blaga:**
pri odpremi blaga se blago, ki se je zbralo s komisioniranjem naloži na prevozno sredstvo in odpelje do naročnika.

Glede na funkcionalnost ločimo:

- skladišča nabavnega materiala,
- medfazna skladišča proizvodov,
- skladišča končnih proizvodov.

Glede na vrsto blaga ločimo:

- glavno ali centralno skladišče (skladišče, ki sprejme in evidentira ves material, namenjen podjetju),
- pomožno skladišče (sem se odpremi blago iz centralnega skladišča),
- priročno skladišče (namenjeno je predvsem proizvodnim in trgovskim mrežam zaradi hitrejše oskrbe z dobrinami),
- specialno skladišče (namenjeno je za skladiščenje materiala, ki zahteva posebne pogoje uskladiščenja, npr. skladiščenje nevarnih snovi),
- sprejemno skladišče (material je v tem skladišču samo toliko časa, dokler ga ne odpremi v glavno skladišče).

Glede na način gradnje ločimo:

- **Odprto skladišče:**
to je skladišče brez strehe. Uporablja se za skladiščenje blaga, odpornega na vremenske vplive (npr. pesek). Skladišče je ograjeno z varnostno ograjo. Dovozi so utrjeni in tlakovani, saj se takšna vrsta skladišč uporablja za težke surovine. Prostor, kjer je skladišče, mora biti suh, imeti pa mora zagotovljeno odtekanje vode.

- Pokrito skladišče:

to je skladišče, pokrito s streho. Uporablja se za shranjevanje težkega in voluminoznega blaga (npr. gradbeni material), ki je po navadi manjše vrednosti. Vlaga, temperaturne razlike in veter ne vplivajo na blago.

- Zaprto skladišče:

v njem se shranjuje občutljivo blago, ki zahteva različne razmere za uskladiščenje. Takšna skladišča so po navadi zidana, zaklenjena in varovana. Praviloma so razdeljena na različne oddelke.

- Specialno skladišče:

uporablja se za varovanje zelo vrednega blaga oziroma surovin. Sem spadajo različni trezorji, silosi, skladišča za vnetljivo in eksplozivno blago. Skladišče je prilagojeno specifičnim pogojem skladiščenja.

Določanje optimalne lokacije skladišč

Izbira pravilne lokacije skladišč vpliva na stroške poslovanja predvsem v smislu višine transportnih stroškov. Če bi ne bilo transportnih stroškov, problema lokacije posameznih objektov skoraj ne bi bilo. Pri izbiri lokacije moramo biti pozorni na to:

- s kakšnimi površinami se lahko razpolaga,
- kakšna je dovoljena višina skladiščnega prostora,
- kakšna bo tehnika skladiščenja,
- kolikšna bo gostota prometa v skladišče in iz njega,
- kakšna je infrastruktura in njena prepustnost,
- kakšne so možnosti znižanja stroškov skladiščenja.

Optimalna lokacija skladišča nam bo pomagala znižati poslovne stroške. Vendar bomo le redko lahko postavili skladišče na optimalni lokaciji, ker nas bodo ovirali številni dani pogoji, kot so:

- prometni pogoji in dostopnost skladišča,
- možnost priključka na železniško ali cestno omrežje,
- velikost skladišča in s tem povezana potreba po prostoru,
- trdnost zemljišča,
- možnosti parkiranja in garažiranja,
- stroški gradnje in kreditni pogoji posameznih lokacij,
- preskrba z energijo in vodo,
- prostor za širjenje,
- posebne zahteve urbanistov,
- drugo.

(Vir: Rak G., Logistika notranjega transporta in skladiščene, IRC, 2011)

Carinjenje in skladiščenje

Carinske storitve

Carina (carinjenje) je obvezna denarna dajatev za blago, ki se uvaža na določeno carinsko območje, izvaža iz njega ali pa se prek njega prevaža. Carinski postopki so vsi postopki v procesu pridobivanja izvozne, uvozne ali tranzitne dokumentacije za blago. Carine skupaj s prispevki, taksami in z davki v ožjem smislu sodijo med davščine.

Skladiščenje ureja:

Pravilnik o pogojih, ki jih morajo izpolnjevati skladišča in drugi prostori za skladiščenje rastlin, in podjetja, ki se ukvarjajo z dezinfekcijo in dezinsekcijo rastlin ter z deratizacijo prostorov (Uradni list SFRJ, št. 33/91 in Uradni list RS, št. 83/12 - ZFfS-1).



1.3. Finančno poslovanje in položaj subjektov transporta in skladiščenja v Sloveniji

1.3.1. Poslovanje subjektov transporta in skladiščenja v Sloveniji

Promet in skladiščenje je v celotnem gospodarstvu Slovenije v obdobju 2016–2019 ustvarilo med 6,3 in 6,5 % dodane vrednosti, v letu 2020 se je ta delež zaradi epidemije covida-19 nekoliko znižal, na 5,9 %.

V transportu in skladiščenju¹⁹ je bilo po podatkih Statističnega urada RS (v nadaljevanju SURS) konec leta 2020 v Sloveniji aktivnih 8.682 poslovnih subjektov²⁰ oz. 5,8 % vseh v Sloveniji. Med njimi po številu prevladujejo družbe (44 % vseh), sledijo samostojni podjetniki posamezniki (43 %), ki oddajo letno poročilo na AJPes, 13 % je tistih po drugih oblikah dela (npr. normirani samostojni podjetniki, ki so obdavčeni po načelu normiranih odhodkov). V primerjavi z letom 2016 je bilo v 2020 število subjektov višje za 1,3 %. Primerjava pomena poslovnih subjektov po ustvarjenih prihodkih in dodani vrednosti daje precej večji pomen družbam znotraj vseh subjektov prometa in skladiščenja. Družbe so ustvarile 90 % celotne dodane vrednosti subjektov prometa in skladiščenja, samostojni podjetniki so okoli desetino in le manjši del je pripadel ostalim oblikam dela.

Transport in skladiščenje je v Sloveniji v 2020 predstavljal po čistih prihodkih 6,1-odstotni delež, po dodani vrednosti 8,8-odstotnega, po številu zaposlenih 8,6-odstotnega in po številu subjektov 5,8-odstotnega med vsemi subjekti Slovenije, ki se pretežno ukvarjajo s tržnimi dejavnostmi.

Skupaj so subjekti v prometu in skladiščenju v Sloveniji v letu 2020 dosegli 6 mrd EUR prihodkov od prodaje²¹ in 123.553 EUR prihodkov na zaposlenega (v EU v 2019 152 tisoč EUR in Sloveniji 132 tisoč EUR). V 2020 so bili prihodki od prodaje glede na leto 2016 višji za 14,1 %. Subjekti prometa in skladiščenja so skupaj ustvarili 2,2 mrd EUR dodane vrednosti, ki se je glede na leto 2016 zvišala za 15,4 %. V 2020 so 55 % dodane vrednosti ustvarili subjekti v dejavnosti H49 Kopenski promet, cevovodni transport (1,2 mrd EUR), 35 % dodane vrednosti so ustvarili subjekti v H52 Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti (794 mio EUR), 9 % dodane vrednosti pa je pripadlo H53 Poštni in kurirski dejavnosti.

Samostojni podjetniki, ki so oddali letno poročilo na AJPes v primarni dejavnosti prometa in skladiščenja (3.731 s. p.), so v 2020 ustvarili 720 mio EUR čistih prihodkov od prodaje, 230 mio EUR dodane vrednosti in so zaposlovali 5.540 oseb.²² Podatkov o poslovanju normiranih s. p. ni na voljo.

¹⁹ H PROMET IN SKLADIŠČENJE (SKD H) zajema dejavnosti H49 Kopanski promet, cevovodni transport (SKD 49.5, kjer nastopata 2 poslovna subjekta jih zaradi zaupnosti ni mogoče izločiti); H50 Vodni promet; H51 Zračni promet (v SKD 51.22 Vesoljski promet ni registriranega poslovnega subjekta v Sloveniji); H52 Skladiščenje in spremijajoče prometne dejavnosti; H53 Poštna in kurirska dejavnost.

²⁰ Pravnih oseb oz. družb, fizičnih oseb oz. s. p. ter normiranih s. p., oz. drugih pogodb o delu, ki so izkazale prihodek ali stroške dela.

²¹ Prihodkov od prodaje na osnovi prodajne vrednosti kupcem zaračunanih prodanih proizvodov ali trgovskega blaga in materiala ter opravljenih storitev.

²² Lastniki kot nosilci s. p. niso upoštevani med zaposlenimi.

Zaposlenost se lahko zajame na več načinov, odvisno od zajema oseb po vrstah oblik dela in pogodb. Po prvem načinu je bilo v prometu in skladiščenju v letu 2020 53.809 oseb, ki so delale,²³ kjer so vključene tudi osebe po drugih oblikah dela (plačane in neplačane). Po drugem načinu je bilo 48.789 zaposlenih²⁴ skupaj, kjer se število zaposlenih ne podvaja. Od tega jih je 66 % delalo v H49 Kopenskem prometu, cevovodnem transportu, 19 % v H52 Skladiščenju in spremljajočih prometnih dejavnostih ter 14 % v H53 Poštni in kurirski dejavnosti. V letu 2020 je bilo v prometu in skladiščenju za 17,6 % več zaposlenih in samozaposlenih kot leta 2016.

Dodana vrednost na zaposlenega v sektorju prometu in skladiščenju v Sloveniji je v letu 2020 znašala 46.065 EUR (v 2019 v EU-27 54 tisoč EUR, v Sloveniji 47 tisoč EUR), primerjalno na število oseb, ki so delale, pa je bila nižja in je znašala 41.767 EUR. V H49 Kopenski promet, cevovodni transport je dodana vrednost na zaposlenega znašala 37.065 EUR, v H52 Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti 83.884 EUR, v H53 Poštna in kurirska dejavnost 31.256 EUR, v vodnem in zračnem prometu pa je bila dodana vrednost na zaposlenega višja (70 oz. 89 tisoč EUR). Dodana vrednost na število zaposlenih v sektorju prometa in skladiščenja v Sloveniji je bila višja za 2,3 % od povprečne v vseh tržnih dejavnostih slovenskega gospodarstva.

Zaradi velikega pomena družb v celotni strukturi subjektov prometa in skladiščenja ter zaradi podrobnejših predloženih finančnih izkazov je v nadaljevanju obravnavana le analiza poslovanja gospodarskih družb.

1.3.2. Družbe prometa in skladiščenja v Sloveniji v zadnjih letih (2016–2020)

Pojav novega koronavirusa SARS-CoV-2 in razglasitev epidemije covid-19 je za vse poslovne subjekte spremenila pogoje poslovanja in zaostрила poslovne razmere, pri prebivalcih pa spremenila ustaljene navade. Podjetja v transportu so se v 2020 in 2021 soočala s prepovedmi opravljanja dejavnosti, mnoge omejitve pri prevozi potnikov pa so ostale tudi v veljavi dlje časa od trajanja uradno razglašene epidemije. Tako so podjetja v transportu beležila zmanjšanje obsega opravljenih storitev, saj je vlada s posebnimi odloki omejila prehode, šolarji so ostali doma, ravno tako starši, ki so delali od doma oz. so si našli drug način prevoza na delo. Transportna podjetja so beležila dodatne stroške zaradi izpolnjevanja pogojev NIJZ, ki so jih morala spoštovati, da so lahko izvajala dejavnost. Kot v ostalih panogah so za blažitev izpada prihodkov pomembno prispevali obsežni paketi ukrepov, sprejeti na ravni države, ki so bili usmerjeni v zagotavljanje likvidnosti in financiranje stroškov zaposlenih. Posledično so bili finančni rezultati v mnogih dejavnostih transporta nižji kot v predhodnih dveh letih.

Družbe prometa in skladiščenja²⁵ so pred letom 2019 beležile stalno rast prihodkov, v letu 2020 pa je ta niz prekinila pandemija covid-19. Vsa leta se povečuje tudi število družb v panogi transporta, to je v 2020 naraslo na 3.799. Kljub temu se je število zaposlenih (merjeno po delovnih urah) v 2020 zmanjšalo na 41.382 zaposlenih. V primerjavi z letom 2016 je bilo v letu 2020 število zaposlenih večje za petino oz. za 7.046 oseb. Po velikosti so družbe prometa in skladiščenja pretežno mikro in majhne (2.880 družb oz. 75,8 % je mikro družb, 21,3 % oz. 808 je majhnih družb). Srednjih družb je bilo v letu 2020 95 in velikih 16. Pomen prometa in skladiščenja se spremeni, če primerjamo pomen družb po številu zaposlenih, ustvarjenih prihodkih in dodani vrednosti. Največ, 34 % oz. 14.060 oseb, je bilo v 2020 zaposlenih v velikih družbah, 30,6 % oz. 12.652 oseb vseh je bilo zaposlenih v majhnih družbah, 21 % oz. 8.698 oseb v srednjih družbah in 14,4 % oz. 5.972 oseb v mikro družbah. V 2020 je največ družb (2.816 oz. 74,1 %) imelo po izvoru domač kapital, 879 oz. 23,1 % družb tuj kapital in 2,7 % družb mešani kapital. Če primerjamo število zaposlenih po izvoru kapitala, je bilo v družbah z domačim kapitalom zaposlenih 77,8 % vseh zaposlenih oz. 32.214 oseb, s tujim kapitalom 15,6 % vseh zaposlenih oz. 6.458 oseb in v družbah z mešanim kapitalom 6,5 % vseh zaposlenih.

²³ Osebe, ki delajo, so vse osebe, ki delajo pri opazovani enoti (plačane in neplačane), in tudi vse tiste osebe, ki delajo zunaj enote, ki ji pripadajo in ki jih plačuje (npr. prodajni zastopniki).

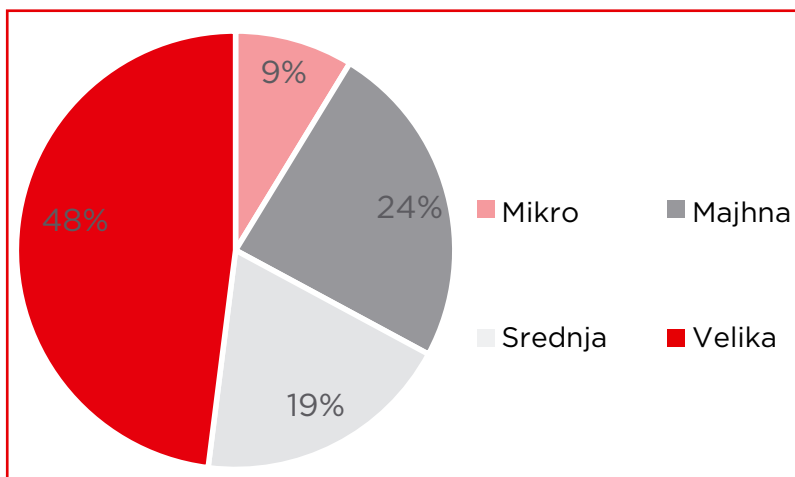
²⁴ Zaposlene osebe so osebe, ki delajo pri delodajalcu (pri pravnih osebah, samostojnih podjetnikih ali drugih registriranih fizičnih osebah) in prejemajo plačo ter so na podlagi pogodbe o zaposlitvi obvezno socialno zavarovane.

²⁵ Iz dejavnosti 49 - Kopenski promet; cevovodni transport smo izvzeli dejavnost 49.5 - Cevovodni transport

Celotni prihodki v vrednosti 5,7 milijard EUR so se v primerjavi z letom 2016 povečali za 18,4 %. Od tega so se čisti prihodki od prodaje povečali za 16,7 %, kjer se je najbolj krepila prodaja na tujem trgu (za 21,9 %), medtem ko je bila rast prodaje na domačem trgu nižja (12,2 %). Dejavnost promet in skladiščenje sicer na tujem trgu ustvari polovico vseh prihodkov (47,8 % v 2020 in 45,7 % v 2016). Največji delež celotnih prihodkov je v letu 2020 ustvarilo 808 majhnih družb iz prometa in skladiščenja (33,5 %). Delež velikih družb je bil pri 31,2 % in srednjih pri 24,8 %.

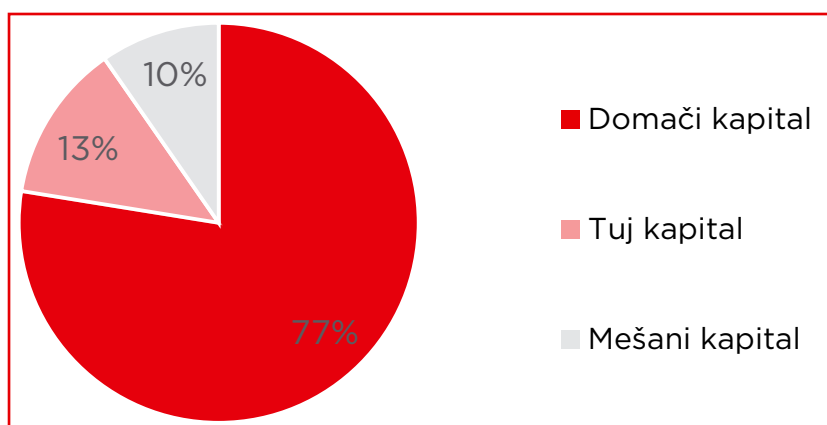
Dodana vrednost se je krepila do leta 2019, v 2020 pa se je nekoliko znižala, in sicer na 2 milijardi EUR. V primerjavi z letom 2016 je bila višja za šestino. Stroški blaga, materiala in storitev so se povečali za 20 % in so ključen strošek (62 % prodaje). Bruto marža (delež dodane vrednosti v poslovnih prihodkih) se je v 2020 nekoliko zmanjšala, in sicer na 36,1 % s 36,9 % v 2016. Med družbami prometa in skladiščenja po izvoru kapitala so največji delež dodane vrednosti v 2020 ustvarile domače družbe (77,5 %), sledile so tuje (12,8 %) in mešane družbe (9,7 %).

Graf 1: Struktura dodane vrednosti prometa in skladiščenja po velikosti, 2020



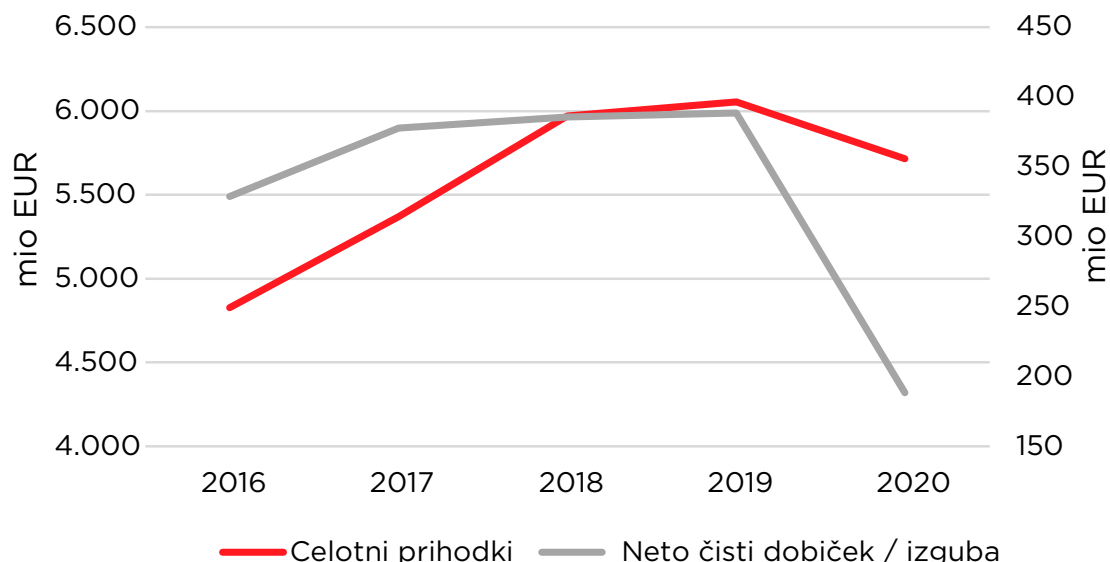
Vir: Kapos, podatki AJPES

Graf 2: Struktura dodane vrednosti prometa in skladiščenja po izvoru kapitala, 2020



Vir: Kapos, podatki AJPES

Graf 3: Prihodki in neto čisti dobiček v mio EUR

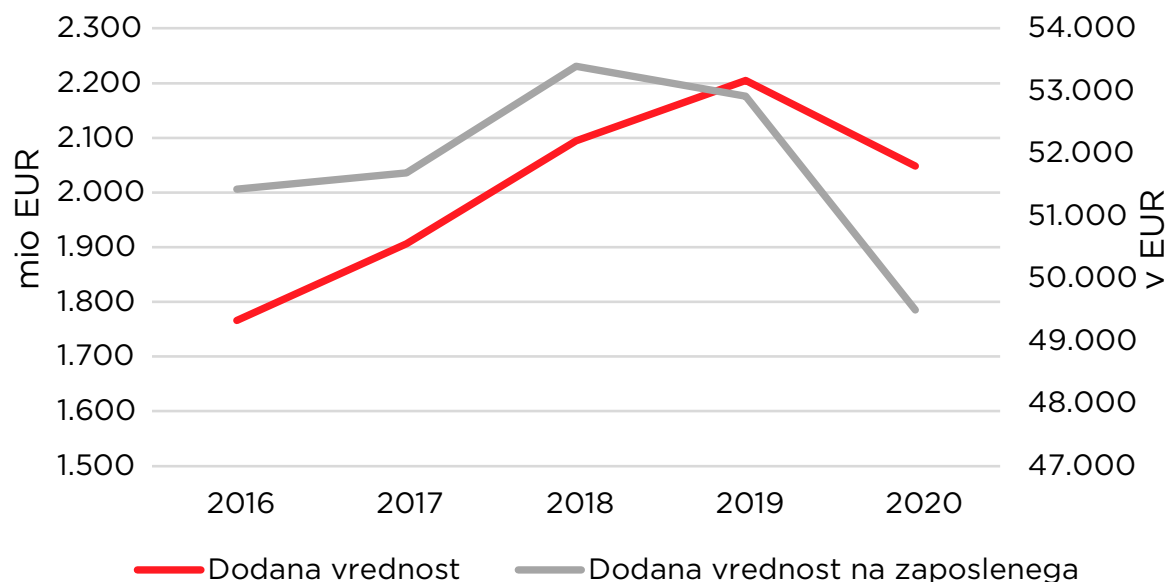


Vir: Kapos, podatki AJPEŠ

Dodana vrednost na zaposlenega je v 2020 znašala 49.496 EUR, kar je bilo za 3,8 % manj kot v 2016, ob tem, da se je število zaposlenih v tem obdobju povečalo za 20,5 %. Sektor transporta je namreč precej delovno intenzivna dejavnost. Stroški dela v dodani vrednosti so se v 2020 zvišali na 53,7 %, kar je bilo za 5,9 odstotne točke več kot leta 2016. Velike družbe so ustvarila najvišjo dodano vrednost na zaposlenega (70 tisoč EUR v 2020), sledijo srednje družbe (45 tisoč EUR), majhne družbe (39 tisoč EUR) in mikro družbe (30 tisoč EUR). Najvišjo dodano vrednost na zaposlenega so v 2020 ustvarile družbe prometa in skladiščenja z mešanim kapitalom, in sicer 73 tisoč EUR, sledijo družbe z domačim kapitalom (49 tisoč EUR), ter družbe s tujim kapitalom (41 tisoč EUR).

Ustvarjena EBITDA je v 2020 dosegla 948,2 milijona EUR, kar je bilo za 2,8 % več kot v 2016. Na nižjo EBITDA je vplivala predvsem visoka rast stroškov dela, medtem ko se je dodana vrednost povečala manj. EBITDA marža se je v 2020 znižala na 16,7 %, v letu 2016 pa je znašala 19,3 %. Poslovni izid je bil v 2020 nižji za več kot polovico v primerjavi z letom 2016, ob višjih stroških dela, kljub subvencijam, dotacijam, regresom, kompenzacijam in drugim prihodkom, ki so povezani s poslovnimi učinki, kjer so družbe transporta pridobile državno pomoč za pokrivanje stroškov izpada prometa in subvencioniranja zaposlenih zaradi pandemije covida-19. Poslovni izid je bil v 2020 nižji za 37,6 % glede na leto 2016. Neto čisti dobiček v 2020 je bil nižji za 51 % glede na leto 2016 (188,3 mio EUR neto čistega dobička v letu 2020 in 328,8 mio EUR v 2016). Razmerje med neto finančnim dolgom in EBITDA je znašalo 2,9, kar je bilo za 0,9 manj kot v 2016. Kratkoročni koeficient je znašal 1,7 in je bil višji kot v letu 2016 (1,5), kar odraža izboljšane plačilne pogoje kupcev, izredne ukrepe države, ki so okrepili likvidnost, in večjo usmerjenost na tuje trge, kjer so plačilni roki krajši.

Graf 4: Dodana vrednost in produktivnost dela v mio EUR



Vir: Kapos, podatki AJ PES

Tabela 3: Dejavnost prometa in skladiščenja

	Promet in skladiščenje		Slovenija	Pomen med vsemi družbami v %
	2020	SPR. v % 2020/2016	2020	SLO = 100
Število družb	3.799	11,6	68.125	5,6 %
Št. zaposlenih po del. urah	41.382	20,5	509.700	8,1 %
Prihodki (v mio EUR)	5.715	18,4	97.522	5,9 %
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	5.334	16,7	93.501	5,7 %
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	128.908	-3,2	183.442	70,3 %
Delež prodaje na tujih trgih (%)	47,8	2,1	42,7	111,9 %
Dodana vrednost (DV) (v mio EUR)	2.048	16,0	24.038	8,5 %
Bruto marža (%)	36,1	-2,2	25,0	144,4 %
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	49.495,70	-3,8	47.161,30	104,9 %
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	53,7	5,9	62,3	86,2 %
EBITDA (v mio EUR)	948	2,8	9.063	10,5 %
EBITDA marža (%)	16,7	-2,6	9,4	177,7 %
Neto čisti dobiček / izguba (v mio EUR)	188	-42,7	2.806	6,7 %
Neto marža (%)	3,3	-3,6	2,9	113,8 %
Donosnost kapitala – ROE (%)	3,2	-3,6	5,4	58,4 %
Neto finančni dolg na EBITDA	2,9	-0,9	2,2	131,8 %
Kratkoročni koeficient	1,7	0,2	1,5	113,3 %
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	9,9	-2,7	5,4	183,3 %
Mesečna bruto plača na zaposlenega (EUR)	1.580	5,5	1.774	89,0 %

Vir: Kapos GZS, podatki AJ PES, lastni izračuni avtorja

Struktura dejavnosti znotraj prometa in skladiščenja

Struktura družb v dejavnosti prometa in skladiščenja kaže na prevlado kopenskega prometa (iz obdelave podatkov za dejavnost je izločen cevovodni promet), ki predstavlja 53-odstoten delež po ustvarjenih celotnih prihodkih, 78-odstoten delež po številu družb, 63-odstotnega po številu zaposlenih in 49-odstotnega po dodani vrednosti. Po ustvarjenih celotnih prihodkih sledijo skladiščenje in spremljajoče dejavnosti s 40-odstotnim deležem, pošta in kurirske dejavnosti z 8-odstotnim deležem prihodkov ter vodni in zračni promet z manj kot 1-odstotnim deležem.

Tabela 4: Struktura dejavnosti znotraj prometa in skladiščenja

Deleži v %, v 2020	Število družb	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni)	Dodana vrednost	EBITDA	Neto čisti dobiček
49 - Kopenski promet; cevovodni transport (brez SKD 59.5 Cevovodni transport)	78,3	62,5	53,1	48,8	43,0	40,7
50 - Vodni promet	1,1	0,3	0,6	0,6	0,7	1,0
51 - Zračni promet	1,1	0,5	0,8	0,7	0,8	1,5
52 - Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti	17,7	21,8	38,5	39,8	52,1	52,1
53 - Poštna in kurirska dejavnost	1,8	14,9	7,0	10,1	3,5	4,6

Vir: Kapos GZS, podatki AJPES, lastni izračuni avtorja

Pomen družb prometa in skladiščenja po dejavnostih

V primerjavi z letom 2019 so se v 2020 čisti prihodki od prodaje v dejavnosti prometa in skladiščenja relativno povečali le v dejavnosti pošte in kurirskih dejavnosti, saj so spremenjene nakupovalne navade potrošnikov ob pojavu covid-19 vplivale na povečanje razvoza pošilk. Največje znižanje celotnih prihodkov je v 2020 beležil zračni in kopenski prevoz, kar je bilo v večji meri odraz omejitev poslovanja podjetij zaradi covid-19. Ker so bili vplivi izrednih odlokov različni po dejavnostih zaradi različnega pomena energentov v končnih stroških, je bil vpliv na dodano vrednost po skupinah različen. Dodana vrednost se je v štirih dejavnostih prometa in skladiščenja znižala, medtem ko so pošta in kurirske dejavnosti beležile porast dodane vrednosti.

Med glavnimi skupinami prometa in skladiščenja največji pomen pripada 2.974 družbam iz kopenskega prometa (brez cevovodnega transporta), ki po prihodkih ustvarijo 53,1-odstotni delež celotne dejavnosti prometa in skladiščenja. V 2020 so ustvarile 3 mrd EUR celotnih prihodkov, ki so se v primerjavi z letom 2016 povečali za 24 %. Dodana vrednost (v vrednosti 1 mrd EUR) so povečali za 28,6 %, število zaposlenih (25.851 oseb) pa za 27,9 %. Podobno visok je njihov pomen po dodani vrednosti (88,8 %) in po številu zaposlenih (82,9 %). Dodana vrednost na zaposlenega v kopenskem prometu je v 2020 znašala 38.691 EUR ter je med dejavnostmi prometa in skladiščenja bila nižja le še v dejavnosti pošte in kurirske dejavnosti. Glede na leto 2016 je bila dodana vrednost na zaposlenega višja za 0,6 %. Največje družbe v kopenskem prevozu po prihodkih so bile naslednje: SŽ – Tovorni promet, SŽ – Potniški promet, LPP, Nomago, Arriva, Adria Kombi.

Druga najpomembnejša dejavnost je skladiščenje in spremljajoče dejavnosti, kjer je 671 družb v 2020 ustvarilo za 2,2 mrd EUR prihodkov. Predstavljale so 38,5-odstotni delež znotraj dejavnosti prometa in skladiščenja, po dodani vrednosti (815 mio EUR) 39,8-odstotnega, po številu zaposlenih (9.031 oseb) pa 21,8-odstotni delež. V skladiščenju in spremljajočih dejavnostih je bila ustvarjena najvišja dodana vrednost na zaposlenega (90.2016 EUR) med dejavnostmi prometa in skladiščenja, kjer se je ta okrepila za 11,3 % v primerjavi z letom 2016, saj se je bistveno povečalo število zaposlenih (za 20,1 %). Največje družbe v skladiščenju in spremljajočih dejavnostih po prihodkih so naslednje: Dars, Luka Koper, Zavod Republike Slovenije za blagovne rezerve, Intereuropa, Glovis Europe itd.

Tretja najpomembnejša dejavnost je pošta in kurirske dejavnosti, kjer je 64 družb ustvarilo 399 mio EUR prihodkov (7 % celotne dejavnosti prometa in skladiščenja), 206 mio EUR dodane vrednosti (10,1 % celotne dejavnosti) in je zaposlovalo 6.155 oseb (14,9 % vseh zaposlenih v prometu in skladiščenju). V pošti in kurirski dejavnosti so beležili najnižjo ustvarjeno dodano vrednost na zaposlenega (33.490 EUR) med dejavnostmi prometa in skladiščenja, kjer se je ta okrepila za 12,7 % v primerjavi z letom 2016. Največje družbe v pošti in skladiščenju po prihodkih so bile naslednje: Pošta Slovenije, DHL Ekspres, GLS, DPD, UPS Adria Ekspres, Izberi.

Med manj pomembnimi panogami po ustvarjenem prihodku sta zračni in vodni promet, ki sta po celotnih prihodkih in po dodani vrednosti zastopana v 1 %.

Tabela 5: Glavni finančni kazalci po skupinah dejavnosti prometa in skladiščenja

Dejavnosti prometa in skladiščenja po SKD	Št. družb	Št. zaposlenih po del. urah		Celotni prihodki		Delež prodaje na tujih trgih (%)	Dodana vrednost		Dodana vrednost na zaposlenega
		Število	Sprem. v % 2020/2016	v mio EUR	Sprem. v % 2020/2016		v 1000 EUR	Sprem. v % 2020/2016	
49 - Kopenski promet; cevovodni transport (brez SKD 59.5 Cevovodni transport)	2.974	25.851	27,9	2.749	21,0	56,0	1.000	28,6	38.691
50 - Vodni promet	42	142	-12,5	32	-24,9	60,9	12	6,6	85.307
51 - Zračni promet	42	202	-58,9	47	-76,7	84,9	15	-56,9	74.608
52 - Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti	671	9.032	20,1	2.127	21,6	42,6	815	6,5	90.206
53 - Poštna in kurirska dejavnost	70	6.156	3,6	380	22,9	11,3	206	16,7	33.490
Promet in skladiščenje skupaj	3.799	41.382	20,5	5.334	16,7	47,8	2.048	16,0	49.496

Vir: Kapos GZS, podatki AJPEŠ, lastni izračuni avtorja

1.3.3. Trg dela in povprečne bruto plače v dejavnosti prometa in skladiščenja

Povprečna bruto plača je v prometu in skladiščenju v 2021 znašala od 1.472 EUR, znotraj dejavnosti pa so razlike velike. Najvišjo plačo so v 2021 prejeli v vodnem prometu (2.881 EUR), v največji panogi po ustvarjenih prihodkih – kopenskem prometu (skupaj s cevovodnim transportom) pa je povprečna bruto plača znašala 1.411 EUR. V letu 2021 se je v primerjavi z letom 2017 povprečna bruto plača prometu in skladiščenju zvišala za 10,1 %. Najbolj se je zvišala v kopenskem in cevovodnem transportu (za 12,8 %), pošti in kurirskih dejavnostih (11,6 %), skladiščenju in spremljajočih dejavnostih (za 10,7 %), vodnem prometu (za 9,8 %), medtem ko se je v zračnem prometu zmanjšala za 22,8 %.

Tabela 6: Povprečna bruto plača v prometu in skladiščenju

	2017	2018	2019	2020	2021
H PROMET IN SKLADIŠČENJE	1.492,34	1.541,72	1.566,91	1.565,22	1.643,50
H49 Kopenski promet, cevovodni transport	1.250,88	1.286,73	1.326,52	1.323,46	1.410,93
H50 Vodni promet	2.623,12	2.664,23	2.581,93	2.702,38	2.881,43
H51 Zračni promet	3.205,84	3.318,88	3.155,65	2.410,53	2.475,01
H52 Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti	1.959,15	2.047,17	2.078,84	2.064,43	2.169,47
H53 Poštna in kurirska dejavnost	1.464	1.524	1.545	1.611	1.633

Vir: SURS

Trend števila zaposlenih v prometu in skladiščenju je bil v zadnjih petih letih pozitiven. V času epidemije covid-19 se je število zaposlenih še povečalo, saj so ljudje delali od doma, povečalo se je število dostav na dom, ukrepi vlade pa so zagotavljali ohranjanje delovnih mest v času omejitve poslovanja podjetij zaradi covid-19. Število registriranih delovno aktivnih oseb²⁶ je v 2021 v povprečju znašalo 55.831, kar je bilo za 5.559 več, kot je znašalo pred petimi leti (2017²⁷). V 2021 je bilo v prometu in skladiščenju 6,2 % vseh delovno aktivnih v Sloveniji, kar je bilo za 0,3 odstotne točki več, kot je znašalo pred petimi leti (2017). V letih 2017–2021 se je število zaposlenih najbolj povečalo v skladiščenju in spremljajočih dejavnostih (2.6012 oseb) ter pri kopenskem prometu, cevovodnem transportu (2.593 oseb), medtem ko se je v vodnem in zračnem prometu število zaposlenih zmanjšalo. V prometu in skladiščenju je večji del delovno aktivnih zaposlenih pri pravnih in fizičnih osebah, medtem ko je le 7 % delovno aktivnih samozaposlenih oseb (večji delež sicer pri vodnem in zračnem prometu ter v kopenskem in cevovodnem transportu).

Med posameznimi oddelki v dejavnosti prometa in skladiščenja je bilo v 2021 največ, 63,1 % oz. 35.831 delovno aktivnih oseb, zaposlenih v kopenskem in cevovodnem transportu, 22,9 % oz. 12.813 oseb v skladiščenju in spremljajočih dejavnostih, 13 % oz. 7.279 oseb v poštni in kurirski dejavnosti in po 0,5 % v vodnem in v zračnem prometu.

²⁶ Število delovno aktivnih oseb v Sloveniji na Statističnem uradu RS spremljajo na osnovi obveznega socialnega zavarovanja (evidentirajo eno osebo, ne glede na število opravljenih ur).

²⁷ Podatki o delovno aktivnih osebah se pri pomembnejših enotah – subjektih na SURS, prikazujejo in objavljajo po statistično določeni glavni dejavnosti poslovnega subjekta od leta 2020 dalje in ne po registrirani glavni dejavnosti podjetja, kot v predhodnih letih. Zaradi te spremembe lahko pri določenih dejavnostih pride do razlik.

Tabela 7: Delovno aktivno prebivalstvo v prometu in skladiščenju

	2017	2018	2019	2020*	2021*
H PROMET IN SKLADIŠČENJE	50.272	52.732	55.109	56.232	55.831
H49 Kopenski promet, cevovodni transport	32.643	34.704	36.553	35.734	35.236
H50 Vodni promet	226	231	239	219	196
H51 Zračni promet	603	711	660	308	306
H52 Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti	10.201	10.409	10.861	12.949	12.813
H53 Poštna in kurirska dejavnost	6.598	6.677	6.795	7.022	7.279

Vir: SURS; *od 2020 spremljajo večje subjekte po statistično določeni glavni dejavnosti poslovnega subjekta, kar ni nujno enako glavni registrirani dejavnosti

Transport, predvsem pa avtoprevozniki, se srečujejo z vse večjim pomanjkanjem delovne sile, zato se krepí število delovnih dovoljenj tujim državljanom. V prometu in skladiščenju je bilo v decembru 2021 izdanih 314 manj veljavnih delovnih dovoljenj, kot jih je bilo veljavnih decembra 2020. Zavod RS za zaposlovanje spremlja poklice, in razvršča tiste, ki jih bo v 2022 primanjkovalo, so v ravnovesju oz. presežku. Med poklice, ki jih primanjkuje v dejavnosti transporta in skladiščenja, so najpogostejše navedeni naslednji poklici: posredniki za prevoznništvo, trgovina, strokovnjaki za logistiko in tehnologijo prometa, vozniki avtobusov, vozniki težkih tovornjakov in vlačilcev in vozniški inštruktorji. Digitalna transformacija logističnih procesov zahteva vse bolj izobražene zaposlene z novimi kompetencami in veščinami. Konec leta 2021 je bilo v prometu in skladiščenju 74,5 % oz. 41.970 zaposlenih z srednješolsko izobrazbo, 15,4 % oz. 8.674 z višješolsko ali visokošolsko izobrazbo in 10,1 % oz. 5.690 zaposlenih z osnovnošolsko izobrazbo. Konec leta 2021 se je v primerjavi s koncem leta 2017 število zaposlenih s srednješolsko izobrazbo povečalo za 3.425 oseb, število zaposlenih z višješolsko ali visokošolsko izobrazbo za 967 oseb in z osnovnošolsko izobrazbo za 592 oseb.

Tabela 8: Delovno aktivne osebe glede na najvišjo dokončano stopnjo izobrazbe

Na 31. 12. posameznega leta	2017	2018	2019	2020	2021
H PROMET IN SKLADIŠČENJE	51.350	54.073	55.112	56.092	56.334
• Osnovnošolska ali manj	5.098	5.442	5.294	5.514	5.690
• Srednješolska	38.545	40.582	41.665	42.061	41.970
• Višješolska, visokošolska	7.707	8.049	8.153	8.517	8.674

Vir: SURS, SKD določena v Statističnem poslovnem registru; na 31. 12. posameznega leta

V dejavnosti prometa in skladiščenja so bili konec leta 2021 zaposleni pretežno moški. Ženske so predstavljale 16,8 % vseh zaposlenih v tej dejavnosti. Z visokošolsko in višješolsko izobrazbo je bilo zaposlenih 44,7 % žensk, s srednješolsko izobrazbo 12,5 % žensk in z osnovnošolsko izobrazbo 5,7 % vseh žensk.

Tabela 9: Delovno aktivne osebe v oddelkih prometa in skladiščenja glede na najvišjo dokončano stopnjo izobrazbe

Na 31. 12. posameznega leta	Izobrazba SKUPAJ	Osnovnošolska ali manj	Srednješolska	Višješolska, visokošolska
H PROMET IN SKLADIŠČENJE	56.334	5.690	41.970	8.674
• H49 Kopenski promet, cevovodni transport	35.380	4.111	28.315	2.954
• H50 Vodni promet	184	Z	Z	82
• H51 Zračni promet	319	Z	Z	173
• H52 Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti	13.047	1.133	8.176	3.738
• H53 Poštna in kurirska dejavnost	7.404	437	5.240	1.727

Vir: SURS, SKD določena v Statističnem poslovnem registru; na 31. 12. posameznega leta; z - zaupni podatek

V nadaljevanju prikazujemo razdelitev delovno aktivnih oseb po skupinah poklicev (SKP-08) ob koncu leta 2021. Največ, 30.712 delovno aktivnih oseb, je bilo konec leta 2021 voznikov težkih tovornjakov in avtobusov, od tega največ voznikov težkih tovornjakov in vlačilcev. Nekaj več kot 6.460 oseb je bilo upravljavcev premičnih naprav, 6.140 voznikov osebnih vozil, lahkih dostavnih vozil in motornih koles, in 2.000 voznikov železniških vozil ipd. Poklicnih skupin, kjer se lahko zaposlujejo strokovnjaki iz prometa in skladiščenja, je več in jih nismo v celoti zajeli. Obstajajo široke možnosti zaposlitve poklicev, katerih poklicne skupine se uvrščajo v dejavnost prometa in skladiščenja.

Tabela 10: Delovno aktivno prebivalstvo po skupinah poklicev (SKP-08)

	2021, stanje na 31. 12.		
	SKUPAJ	Moški	Ženske
83 Vozniki, upravljalci transportnih naprav in premičnih strojev	45.537	44.858	679
831 Vozniki železniških vozil ipd.	2.074	Z	Z
• 8311 Vozniki železniških vozil	1.100	Z	Z
• 8312 Premikači, pregledniki vagonov ipd.	974	974	-
832 Vozniki osebnih vozil, lahkih dostavnih vozil in motornih koles	6.143	5.829	314
• 8321 Vozniki motornih koles	165	158	7
• 8322 Vozniki osebnih vozil, taksijev in lahkih dostavnih vozil	5.978	5.671	307
833 Vozniki težkih tovornjakov in avtobusov	30.712	30.435	277
• 8331 Vozniki avtobusov ipd.	2.740	2.619	121
• 8332 Vozniki težkih tovornjakov in vlačilcev	27.972	27.816	156
834 Upravljalci premičnih naprav	6.461	6.383	78
• 8341 Upravljalci premičnih kmetijskih in gozdarskih strojev	493	Z	Z
• 8342 Upravljalci strojev za zemeljska dela ipd.	3.819	3.796	23
• 8343 Upravljalci žerjavov, dvigal ipd.	1.874	1.825	49
• 8344 Upravljalci težkih tovornjakov z dvigalom	275	Z	Z
835 Krmarji, ladijski strojevodje, mornarji ipd.	147	Z	Z
1324 Menedžerji za nabavo, storitve na področju logistike, skladiščenja, transporta in pošte	2.317	1.616	701
2147 Strokovnjaki za logistiko in tehnologijo prometa	974	628	346
2164 Prostorski in prometni načrtovalci	186	66	120
315 Kapitani ladij, piloti letal, kontrolorji zračnega prometa ipd.	443	404	39
• 3151 Častniki ladijskega stroja ipd.	24	24	-
• 3152 Kapitani ladij ipd.	61	Z	Z
• 3153 Piloti letal ipd.	148	145	3
• 3154 Kontrolorji zračnega prometa	169	Z	Z
• 3155 Tehniki za varnost zračnega prometa	41	Z	Z
3324 Posredniki za prevoznništvo, trgovino ipd.	2.126	1.487	639
3335 Tehniki in strokovni sodelavci za logistiko, tehnologijo prometa	2.228	1.413	815
432 Uradniki v skladiščih, prometu, nabavi, prodaji ipd.	19.201	15.403	3.798
• 4321 Skladiščniki in uradniki za nabavo in prodajo	16.148	13.440	2.708
• 4322 Uradniki za izračune količin materialov v proizvodnji, gradbeništvu ipd.	701	405	296
• 4323 Prometni odpravniki, referenti za promet ipd.	2.352	1.558	794
9331 Upravljalci ročnih vozičkov in vozil na pedale	491	433	58
9332 Vozniki vprežnih vozil in strojev	374	370	4
9333 Delavci za preprosta prekladalna dela	3.346	2.826	520

Vir: SURS, Sistat; Z - zaupen podatek

1.3.4. Ostali kazalci gibanja prometa in skladiščenja

Avtobusi v cestnem javnem linijskem prevozu (zajema medkrajevni in mednarodni prevoz) so v 2021 prepeljali 14,9 milijona potnikov ali za 47 % manj kot v 2019. Pri tem so v letu 2021 opravili 212,6 mio potniških kilometrov (seštevek zmnožkov števila potnikov in razdalj, na katerih so se ti potniki peljali) ali 60 % manj kot leta 2019 ter opravili 49,7 mio kilometrov (dejanskih razdalj, ki so jih prevozili avtobusi na rednih linijskih prevozi) ali za 3 % manj kot leta 2019.

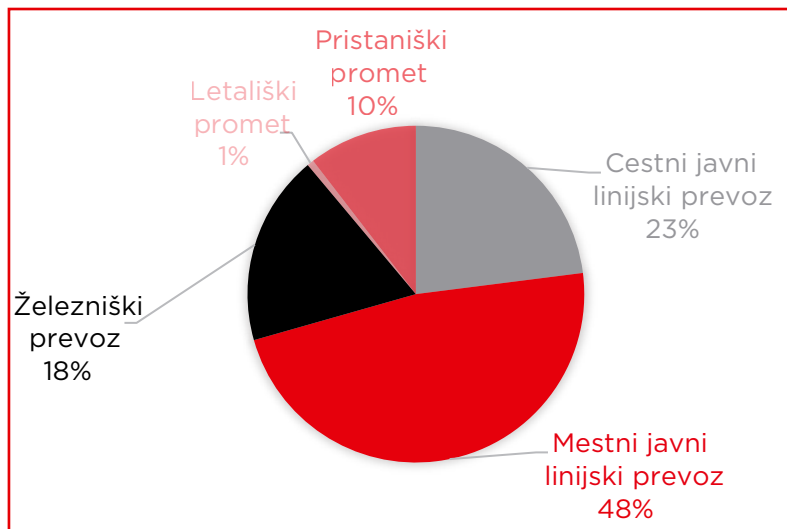
Avtobusi v mestnem javnem linijskem prevozu so v 2021 prepeljali 31 mio potnikov, kar je za 47 % manj, kot jih je bilo prepeljanih pred izbruhom epidemije covid-19 (2019).

Tabela 11: Potniški prevoz in promet

Prepeljani potniki	2019	2020	2021
Cestni javni linijski prevoz (v 1.000)	28.351	13.187	14.896
Potniški km v javnem linijskem prevozu (v mio.)	531,9	217,6	212,6
Mestni javni linijski prevoz (v 1.000)	58.610	25.264	30.843
Železniški prevoz (v 1.000)	13.907	8.151	11.860
Letalski promet (v 1.000)	1.722	290	419
Pristaniški promet (v 1.000)	143.548	114	6.773

Vir: SURS

Graf 5: Delež potniškega prevoza 2021



Vir: SURS, začasni podatki

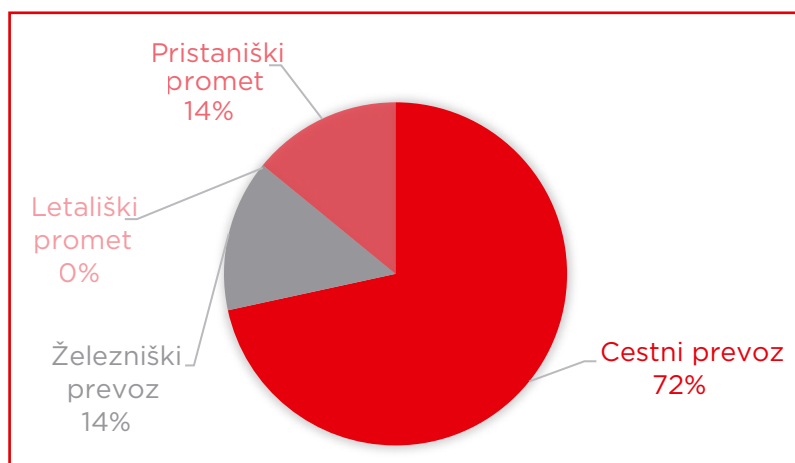
Slovenska cestna tovorna vozila v 2021 so po oceni Analitike GZS prepeljala okoli 102 mio ton blaga, kar je bilo za 11 % več kot leta 2019. Ponovno odprtje pristanišč ob sprostitvi ukrepov v 2021 in višji gospodarski aktivnosti je vplivalo na večji prevoz blaga pri vseh oblikah tovarov. Podjetja so zaradi pojava covid-19 in prekinjenih dobavnih verig z zamudo prišla do želenih surovin in proizvodov, zato so se tudi prilagodile navade naročanja blaga. Podjetja so tudi poskušala decentralizirati dobavne poti. Prek železniškega prometa je bilo v 2021 prepeljanega 20,4 mio ton blaga, v tovornem letališkem prometu so prepeljali nekoliko več blaga kot v letu pred pandemijo covid-19. V koprskem pristanišču je bilo pretovorjenega okoli 20 mio ton blaga, kar je bilo za 9 % manj kot leta 2019. Struktura pretovora kaže, da je bilo največ blaga pretovorjenega v velikih kontejnerjih (45 %), sledili so suhi razsuti tovor (27 %), tekoči razsuti tovor (16,6 %), drug generalni tovor (5,7 %) ter mobilne RO-RO enote (5,5 %).

Tabela 12: Blagovni prevoz in promet

Prepeljano blago	2019	2020	2021
Cestni prevoz (1.000 ton)	91.775	90.870	102.000*
Železniški prevoz (1.000 ton)	21.902	19.398	20.400*
Letališki promet (1.000 ton)	11	10,6	11,4
Pristaniški promet (1.000 ton)	22.114	18.314	20.060

Vir: SURS, *ocena analitike GZS

Graf 6: Delež blagovnega prevoza, 2021



Vir: SURS, začasni podatki

V letu 2021 so se zaradi ponovnega hitrega gospodarskega okrevanja začele zviševati cene tako uvoznih storitev kot storitev pri proizvajalcih, kar je vplivalo na prihodke in marže. Cene uvoženih proizvodov so se v letu 2021 zvišale za 25,9 % (leta 2020 so se glede na prejšnje leto znižale za 2,6 %). Cene proizvodov, dobavljenih iz držav v evrskem območju, so se zvišale za 25,6 %, cene

proizvodov, uvoženih iz držav zunaj evrskega območja, pa za 26,3 %. Cene storitev pri proizvajalcih v prometu in skladiščenju so se v 2021 zvišale za 3,8 %, za enak odstotek so bile višje v primerjavi z letom 2019. Najbolj so cene storitev porasle v vodnem prometu (za 142 %), kjer so se zvišale cene ladijskih prevozov, v dejavnosti pošte in kurirskih dejavnostih so se zvišale za 10,8 %, skladiščenju in spremljajočih dejavnostih za 5,9 %, kopenskem prometu za 0,5 %, le v zračnem prometu so se znižale za 3,4 %.

V letu 2021 je bil skupni obseg prodaje (realni prihodek) v prometu in skladiščenju višji za 13,5 % kot leto prej in za 3,6 % več kot leta 2019 – pred pandemijo covid-19. Med njimi je bil najvišji skupni obseg prodaje v 2021 v skladiščenju in spremljajočih dejavnostih (20,5 %) in je bil v primerjavi z letom 2019 višji za 9,9 %.

Tabela 13: Prihodek v storitvenih dejavnostih, realna sprememba, v %

Sprememba glede na predhodno leto v %	2019	2020	2021
H Promet in skladiščenje	3,0	-7,9	13,5
49 Kopenski promet; cevovodni transport	4,2	-8,6	10,7
50 Vodni promet	z	z	z
51 Zračni promet	z	z	3,7
52 Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti	3,7	-8,8	20,5
53 Poštna in kurirska dejavnost	-1,2	-1,5	6,8

Vir: SURS



2. KVALIFIKACIJE NA PODROČJU PROMETA IN SKLADIŠČENJA

2.1. Kvalifikacijska struktura na področju prometa in skladiščenja²⁸

V tabeli 14 so prikazane kvalifikacije po ravneh Slovenskega ogrodja kvalifikacij, ki jih je možno pridobiti na podlagi trenutno veljavnih izobraževalnih programov, ki kandidatom omogočajo pridobitev stopnje izobrazbe ter nacionalne poklicne kvalifikacije, ki omogočajo pridobitev certifikata o NPK, s katerim kandidat dokazuje formalno strokovno usposobljenost za izvajanje poklicne kvalifikacije na določeni ravni.

Tabela 14: Kvalifikacijska struktura na področju prometa in skladiščenja po ravneh Slovenskega ogrodja kvalifikacij (SOK)

Klasius – P-16: 1041 Transport (logistika – znotraj 0413 Poslovanje in upravljanje, menedžment, skladiščenje – znotraj 0416 Prodaja (trgovina) na debelo in drobno)		
IZOBRAZBE	POKLICNE KVALIFIKACIJE	DODATNE KVALIFIKACIJE
3. raven SOK		
	Viličarist/viličaristka	
4. raven SOK		
Voznik motornih vozil/voznica motornih vozil	Voznik/voznica v cestnem prometu	
	Operater/operaterka pri prevozu nevarnega blaga	
5. raven SOK		
Plovni tehnik/plovna tehnica	Špediter/špediterka	
Logistični tehnik/logistična tehnica (PTI)	Prometnik/prometnica v cestnem prometu	
Logistični tehnik/logistična tehnica (SSI)	Skladiščnik/skladiščnica v logistiki	
	Upravljalac/upravljalica dvigal	
	Upravljalac/upravljalica mobilnih dvigal	
6. raven SOK		
Inženir logistike/inženirka logistike	Disponent prevoza blaga v cestnem prometu	
	Nadzornik/nadzornica cestnega prometa	
	Varnostni svetovalec/varnostna svetovalka za prevoz nevarnega blaga	
7. raven SOK		
Diplomirani organizator logistike (vs)/diplomirana organizatorka logistike (vs) ²⁹		
Diplomirani inženir navtike (vs)/diplomirana inženirka navtike (vs)		
Diplomirani inženir prometne tehnologije (vs)/diplomirana inženirka prometne tehnologije (vs)		
Diplomirani inženir tehnologije prometa (un)/diplomirana inženirka tehnologije prometa (un)		
Diplomirani inženir logistike (vs)/diplomirana inženirka logistike (vs)		
Diplomirani manager transportne logistike (vs)/diplomirana managerka transportne logistike (vs)		
Diplomirani inženir logistike (un)/diplomirana inženirka logistike (un)		
Diplomirani inženir tehnologije prometa (un)/diplomirana inženirka tehnologije prometa (un)		
8. raven SOK		
Magister inženir pomorstva/magistrca inženirka pomorstva		
Magister inženir prometa/magistrca inženirka prometa		
Magister inženir logistike/magistrca inženirka logistike		
9. raven SOK		
Magister znanosti/magistrca znanosti s področja prometne vede		
10. raven SOK		
Doktor znanosti/doktorica znanosti s področja pomorstvo in promet		
Doktor znanosti/doktorica znanosti s področja logistika sistemov		

Vir: www.nok.si; podatki zajeti na dan 26. 4. 2022

²⁸ Kvalifikaciji s področja ladijskega strojništva (Ladijski strojni tehnik/ladijska strojna tehnica in Diplomirani inženir ladijskega strojništva (VS)/diplomirana inženirka ladijskega strojništva (VS)) sta obravnavani v publikaciji SISTEM KVALIFIKACIJ NA PODROČJU MOTORNH VOZIL, LADIJ IN LETAL in jih na tem mestu ne obravnavamo ponovno.

²⁹ Nov študijski program, v katerega se bo prvič možno vpisati v študijskem letu 2022/23. Na dan 15. 6. 2022 še ni vnesen v register SOK. Informacije o programu so dostopne na <https://www.vstl.si/studijski-program>.

2.2. Opis kvalifikacij na področju prometa in skladiščenja

V tem poglavju so podane podrobne predstavitve posameznih kvalifikacij na področju prometa in skladiščenja. Posamezne kvalifikacije so predstavljene z naslednjimi parametri:

- ime kvalifikacije,
- tip kvalifikacije,
- vrsta kvalifikacije,
- vrsta izobraževanja,
- trajanje izobraževanja,
- kreditne točke (pri izobrazbah),
- vstopni pogoji,
- področje in podpodročje ISCED,
- raven kvalifikacije,
- učni izidi,
- izvajalci.

Ti parametri so izbrani z namenom, da na čim bolj nazoren in informativen način predstavijo posamezne kvalifikacije. Poleg prikaza ravni kvalifikacij po slovenskem ogrodju kvalifikacij (SOK) je tudi prikazano, kako se kvalifikacije umeščajo v ravni Evropskega ogrodja kvalifikacij (EOK).

Zajem predstavljenih podatkov je bil opravljen na spletni strani registra SOK na dan 26. 4. 2022. Sveže informacije in ostale še podrobnejše informacije o posameznih kvalifikacijah je mogoče pridobiti na spletni strani registra SOK:



**QR koda
za dostop do
registra kvalifikacij**

SOK 3 – EOK 3

Viličarist/viličaristka

Tabela 15: Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Viličarist/viličaristka

Ime kvalifikacije	Viličarist/viličaristka
Tip kvalifikacije	Nacionalna poklicna kvalifikacija, SOK raven 3
Vrsta kvalifikacije	Poklicna kvalifikacija
Vstopni pogoji	Končana osnovna šola.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 3 EOK 3

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Kandidat/kandidatka:

- načrtuje in organizira lastno delo,
- racionalno uporablja energijo, material in čas,
- upravlja plinske, motorne ali električne viličarje,
- opravlja premike blaga z uporabo viličarja,
- komunicira s sodelavci in z nadrejenimi,
- varuje zdravje in okolje.

Izvajalci kvalifikacije:

Izvajalci postopkov za ugotavljanje in potrjevanje NPK so vpisani v register izvajalcev, ki se vodi v zbirki nacionalnega informacijskega središča za poklicne kvalifikacije. Izvajalci postopkov so lahko: poklicne šole, podjetja, medpodjetniški izobraževalni centri, šole za izobraževanje odraslih, gospodarske zbornice.

Voznik motornih vozil/voznica motornih vozil

Tabela 16: Osnovni podatki o srednji poklicni izobrazbi Voznik motornih vozil/voznica motornih vozil

Ime kvalifikacije	Voznik motornih vozil/voznica motornih vozil
Tip kvalifikacije	Srednja poklicna izobrazba
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Srednje poklicno izobraževanje
Trajanje izobraževanja	3 leta
Kreditne točke	180 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• Osnovnošolska izobrazba ali • nižja poklicna izobrazba ali • enakovredno izobraževanje po prejšnjih predpisih.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 4 EOK 4

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Imetnik/imetnica spričevala je zmožen/zmožna:

- organizirati in izvajati vse vrste prevozov tovora v notranjem in mednarodnem transportu,
- organizirati in izvajati vse vrste prevozov potnikov, zagotavljati udobje in varnost potnikov in interakcije s potniki,
- izbrati oziroma določiti ustrezno transportno sredstvo glede na varnostne predpise uporabe vozil, sprejema tovora, izkoristka vozil in vpliva fizikalnih zakonitosti pri gibanju vozil,
- oblikovanja blagovnih tovornih enot, pakiranja, elektronskega označevanja in deklariranja blaga,
- uporabe različnih tehnik in pripomočkov za pritrjevanje in privezovanje tovora,
- izvajanja racionalne vožnje, ki temelji na varnostnih predpisih,
- uporabiti in enostavno vzdrževati prevozna sredstva, transportna sredstva in manipulativne naprave po navodilih proizvajalca,
- uporabiti in izpolnjevati predpisane transportne in logistične dokumentacije,
- poznati notranje in mednarodne pravne vire za ravnanje z blagom v prometu, transportu in logistiki,
- uporabiti načelo preventivnega in defenzivnega obnašanja v prometu in zagotavljati varnost v vseh prometnih podsistemi in logističnih procesih,
- uporabiti elektronske sisteme za vodenje ter sledenje logistike potniških tokov, tovornih tokov ter sistemov za logistiko skladiščenja,
- razumeti vloge podjetništva, obvladovanja stroškov in kalkulacij,

(izbirno)

- organizacija in izvajanje specifičnih prevozov blaga,
- organizacija in izvajanje najemnih (rent-a car) prevozov.

Izvajalci kvalifikacije:

Srednje poklicne, strokovne in tehniške šole ter ljudske univerze.

Voznik/voznica v cestnem prometu

Tabela 17: Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Voznik/voznica v cestnem prometu

Ime kvalifikacije	Voznik/voznica v cestnem prometu
Tip kvalifikacije	Nacionalna poklicna kvalifikacija, SOK raven 4
Vrsta kvalifikacije	Poklicna kvalifikacija
Vstopni pogoji	Končana osnovna šola.
ISCED področje	Transport
ISCED podpodročje	Interdisciplinarne izobraževalne aktivnosti/izidi, pretežno transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
Raven kvalifikacije	SOK 4 EOK 4

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Kandidat/kandidatka:

- načrtuje, pripravi, izvede in nadzoruje lastno delo,
- komunicira z naročnikom, s sodelavci, potniki in z drugimi,
- upravlja tovorno motorno vozilo ali avtobus,
- izvaja prevoz blaga ali potnikov,
- ravna s prevoznimi dokumenti in izpolnjuje evidence,
- skrbi za vzdrževanje vozila in za dokumentacijo o vozilu, vozniku, potnikih ali tovoru,
- nadzoruje delovanje vozila,
- upošteva in izvaja zahteve varnosti pri delu in ravna okolju prijazno,
- samostojno rešuje probleme in ukrepa v izrednih situacijah.

Izvajalci kvalifikacije:

Izvajalci postopkov za ugotavljanje in potrjevanje NPK so vpisani v register izvajalcev, ki se vodi v zbirki nacionalnega informacijskega središča za poklicne kvalifikacije. To so: poklicne šole, podjetja, medpodjetniški izobraževalni centri, šole za izobraževanje odraslih, gospodarske zbornice.

Operater/operaterka pri prevozu nevarnega blaga

Tabela 18: Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Operater/operaterka pri prevozu nevarnega blaga

Ime kvalifikacije	Operater/operaterka pri prevozu nevarnega blaga
Tip kvalifikacije	Nacionalna poklicna kvalifikacija, SOK raven 4
Vrsta kvalifikacije	Poklicna kvalifikacija
Vstopni pogoji	• Potrdilo o udeležbi na usposabljanju glede na dolžnosti in odgovornosti v delovnem procesu (Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga – ADR, Uradni list RS, št. 9/03, 66/03, 9/05, 125/08, 97/10 in 14/13).
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 4 EOK 4

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Kandidat/kandidatka:

- načrtuje, pripravi, izvede in nadzoruje lastno delo,
- racionalno uporablja energijo, material in čas,
- varuje zdravje in okolje,
- komunicira s sodelavci, strokovnjaki in strankami,
- pregleda opremo vozila za prevoz nevarnega blaga,
- pregleda dokumentacijo, ki spremlja vozilo z nevarnim blagom,
- pregleda pravilnost naložitve tovora, embalažo tovora in ustrezno označitev vozila za prevoz nevarnega blaga,
- pregleda dodatne in posebne zahteve za prevoz posamezne nevarne snovi,
- varuje vozilo z nevarnim blagom in izvaja pravilne ukrepe ob nesrečah,
- sodeluje pri nakladanju in razkladanju nevarnega blaga.

Izvajalci kvalifikacije:

Izvajalci postopkov za ugotavljanje in potrjevanje NPK so vpisani v register izvajalcev, ki se vodi v zbirki nacionalnega informacijskega središča za poklicne kvalifikacije. To so: poklicne šole, podjetja, medpodjetniški izobraževalni centri, šole za izobraževanje odraslih, gospodarske zbornice.

Plovni tehnik/plovna tehnica

Tabela 19: Osnovni podatki o srednji strokovni izobrazbi Plovni tehnik/plovna tehnica

Ime kvalifikacije	Plovni tehnik/plovna tehnica
Tip kvalifikacije	Srednja strokovna izobrazba
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Srednje strokovno izobraževanje
Trajanje izobraževanja	4 leta
Kreditne točke	240 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• Osnovnošolska izobrazba ali • nižja poklicna izobrazba ali enakovredno izobraževanje po prejšnjih predpisih.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 5 EOK 4

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Imetnik/imetnica spričevala je zmožen/zmožna:

- manevrirati in upravljati z ladjo, tovorom in ljudmi v skladu z zahtevami mednarodnih pravil in konvencij,
- načrtovati, voditi in organizirati, potovati ter poveljevati,
- uporabiti sodobno navigacijsko opremo za določanje položaja in varno ter gospodarno vodenje ladje na izbrani plovni poti,
- uporabiti signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave ter informacijsko-komunikacijsko tehnologijo,
- ustrezno ukrepati v primeru izrednih razmer, kot so požar na ladji, vdor vode, človek v morju, iskanje in reševanje ter zapuščanje ladje,
- ravnanje z najrazličnejšimi tovari, z njihovim zlaganjem, pritrjevanjem in vzdrževanjem,
- zagotavljati varnost plovbe, tovora, ljudi in zaščito morskega okolja v skladu z mednarodnimi konvencijami, predpisi in običaji,
- nuditi prvo pomoč ponesrečencem in negovati bolnika,
- uporabiti različne načine pomorske komunikacije, se jasno, razumljivo in jedrnato sporazumevati (v angleškem jeziku) v skladu s pomorskimi običaji,
- voditi ladijsko administracijo in upravne postopke v mednarodnem prometu po morju,
- timsko delati v ladijskem delovnem in življenjskem okolju ter sodelovati s strojno službo,

(izbirno)

- manevrirati in upravljati z ladjo, tovorom in ljudmi pri tankerjih za prevoz nafte,
- manevrirati in upravljati z ladjo, tovorom in ljudmi pri tankerjih za prevoz plinov in kemikalij,
- manevrirati in upravljati z ladjo, tovorom in ljudmi pri ladjah za razsuti tovor,
- manevrirati in upravljati z ladjo, tovorom in ljudmi pri potniških ladjah.

Izvajalci kvalifikacije:

Srednje poklicne, strokovne in tehniške šole ter ljudske univerze.

Logistični tehnik/logistična tehnica (PTI)

Tabela 20: Osnovni podatki o srednji strokovni izobrazbi Logistični tehnik/logistična tehnica

Ime kvalifikacije	Logistični tehnik/logistična tehnica
Tip kvalifikacije	Srednja strokovna izobrazba
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Srednje poklicno-tehniško izobraževanje
Trajanje izobraževanja	2 leti
Kreditne točke	120 kreditnih točk
Vstopni pogoji	Kdor je: • Uspešno končal program srednjega poklicnega izobraževanja • Pridobil enakovredno izobrazbo po prejšnjih predpisih.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Interdisciplinarne izobraževalne aktivnosti/izidi, pretežno transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
Raven kvalifikacije	SOK 5 EOK 4

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Imetnik/imetnica spričevala je usposobljen/usposobljena za:

- samostojno načrtovanje in organiziranje prevoza tovora v vseh vejah prometa;
- usmerjanje blagovnih tokov glede na zakonsko predpisane zahteve, ki so vezane na blago (carinsko blago, blago, ki je sproščeno v prosti promet, nevarno blago, ki ga je treba skladiščiti pod posebnim režimom ipd.);
- pakiranje, skladiščenje, komisioniranje, elektronsko označevanje ter deklariranje blaga v logističnih in prodajnih centrih;
- poznavanje in upoštevanje notranjih in mednarodnih pravnih virov za ravnanje z blagom v prometu, transportu in logistiki;
- poznavanje postopkov zavarovanja v posameznih prometnih podsistemih in sklepanje transportnih zavarovanj;
- uporabo načel preventivnega in defenzivnega obnašanja v prometu in zagotavljanja varnosti v vseh prometnih podsistemih in logističnih procesih;
- načrtovanje prometnih tokov in prometne signalizacije;
- uporabo in izpolnjevanje transportne dokumentacije, vodenje logistične korespondence in izdelavo, branje in razumevanje enostavne tehniške dokumentacije;
- pozitiven odnos do ukrepov za zmanjševanje onesnaževanja in varstvo okolja, do racionalne rabe energije in materialov;
- sodelovanje v skupini ter pisno in ustno sporazumevanje s sodelavci, strokovnjaki v domačem in vsaj dveh tujih jezikih;
- uporabo sodobne informacijske tehnologije in uporabniških programov na poklicnem področju (urejevalnik teksta in preglednic, elektronska pošta, vodenje logističnih procesov, skladiščni informacijski sistemi, upravljanje in načrtovanje prometa ...);
- razumevanje vloge podjetništva, obvladovanje stroškov in kalkulacij;
- organizacijo specifičnih prevozov (nevarne snovi, hitro pokvarljivi tovari, izredni tovari).

Izbirno:

Mednarodna blagovna menjava

- poznavanje dejavnosti, pravnih virov in izvajanje ali sodelovanje pri izvajanju v špedicijskih, carinskih, inšpekcijskih in reklamacijskih postopkih v mednarodni logistični verigi.

Logistika potniških tokov

- samostojno načrtovanje in organiziranje prevoza potnikov.

Sredstva mehanizacije

- optimalna izbira, uporaba, vzdrževanje in preventivni pregledi ročnih, avtomatiziranih in robotiziranih manipulativnih in transportnih sredstev po navodilih proizvajalca.

Avtomatizacija in robotizacija

- nadzorovanje, vzdrževanje, odprava napak, enostavnejše programiranje in nastavitve parametrov delovanja avtomatskih sistemov v logističnih procesih.

Izvajalci kvalifikacije:

Srednje strokovne in tehniške šole ter ljudske univerze.

Logistični tehnik/logistična tehnica (SSI)

Tabela 21: Osnovni podatki o srednji strokovni izobrazbi Logistični tehnik/logistična tehnica

Ime kvalifikacije	Logistični tehnik/logistična tehnica (SSI)
Tip kvalifikacije	Srednja strokovna izobrazba
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Srednje strokovno izobraževanje
Trajanje izobraževanja	4 leta
Kreditne točke	240 kreditnih točk
Vstopni pogoji	Osnovnošolska izobrazba ali nižja poklicna izobrazba ali enakovredno izobraževanje po prejšnjih predpisih.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Interdisciplinarne izobraževalne aktivnosti/izidi, pretežno transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
Raven kvalifikacije	SOK 5 EOK 4

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Imetnik/imetnica spričevala je zmožen/zmožna:

- samostojno načrtovati in organizirati prevoz tovora v vseh vejah prometa,
- usmerjati blagovne tokove glede na zakonsko predpisane zahteve, ki so vezane na blago (carinsko blago, blago, ki je sproščeno v prosti promet, nevarno blago, ki ga je treba skladiščiti pod posebnim režimom ipd.),
- pakirati, skladiščiti, komisionirati, elektronsko označevati ter deklarirati blago v logističnih in prodajnih centrih,
- poznavati in upoštevati notranje in mednarodne pravne vire za ravnanje z blagom v prometu, transportu in logistiki,
- poznavanja postopkov zavarovanja v posameznih prometnih podsistemih in sklepanje transportnih zavarovanj,
- uporabiti načela preventivnega in defenzivnega obnašanja v prometu in zagotavljanja varnosti v vseh prometnih podsistemih in logističnih procesih,
- načrtovati prometne tokove in prometne signalizacije,
- uporabljati in izpolnjevati transportno dokumentacijo, voditi logistično korespondenco in izdelavo, branje in razumevanje enostavne tehniške dokumentacije,
- pozitivnega odnosa do ukrepov za zmanjševanje onesnaževanja in varstva okolja, do racionalne rabe energije in materialov,
- sodelovati v skupini ter se pisno in ustno sporazumevati s sodelavci, strokovnjaki v domačem in vsaj dveh tujih jezikih,
- uporabljati sodobne informacijske tehnologije in uporabniške programe na poklicnem področju (urejevalnik teksta in preglednic, elektronska pošta, vodenje logističnih procesov, skladiščni informacijski sistemi, upravljanje in načrtovanje prometa ...),
- razumevanja vloge podjetništva, obvladovanja stroškov in kalkulacij,
- organizirati specifične prevoze (nevarne snovi, hitro pokvarljivi tovari, izredni tovari),

(izbirno)

- poznavanja dejavnosti, pravnih virov in izvajati ali sodelovati pri špedicijskih, carinskih, inšpekcijskih in reklamacijskih postopkih v mednarodni logistični verigi,
- samostojno načrtovati in organizirati prevoz potnikov,
- optimalno izbirati, uporabiti, vzdrževati in preventivno pregledati ročna, avtomatizirana in robotizirana manipulativna in transportna sredstva po navodilih proizvajalca,
- nadzorovati, vzdrževati, odpraviti napake, enostavnejše programirati in nastaviti parametre delovanja avtomatskih sistemov v logističnih procesih.

Izvajalci kvalifikacije:

Srednje strokovne in tehniške šole ter ljudske univerze.

Špediter/špediterka

Tabela 22: Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Špediter/špediterka

Ime kvalifikacije	Špediter/špediterka
Tip kvalifikacije	Nacionalna poklicna kvalifikacija, SOK raven 5
Vrsta kvalifikacije	Poklicna kvalifikacija
Vstopni pogoji	• Srednja poklicna izobrazba.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 5 EOK 4

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Kandidat/kandidatka:

- načrtuje in organizira lastno delo in delo v timu,
- racionalno uporablja energijo, material in čas,
- zbira in obdeluje dokumentacijo za sprejem, carinjenje in odpremo blaga,
- opravlja potrebne uvozne in izvozne postopke za carinjenje blaga,
- opravlja strokovno-operativna dela v špediciji,
- izdeluje predkalkulacije in izračunava cene ter dajatve in svetuje naročnikom,
- organizira transport blaga,
- komunicira z vodstvom, delavci ter s strankami,
- uporablja računalniško opremo in programska orodja,
- varuje zdravje in okolje.

Izvajalci kvalifikacije:

Izvajalci postopkov za ugotavljanje in potrjevanje NPK so vpisani v register izvajalcev, ki se vodi v zbirki nacionalnega informacijskega središča za poklicne kvalifikacije. To so: poklicne šole, podjetja, medpodjetniški izobraževalni centri, šole za izobraževanje odraslih, gospodarske zbornice.

Prometnik/prometnica v cestnem prometu

Tabela 23: Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Prometnik/prometnica v cestnem prometu

Ime kvalifikacije	Prometnik/prometnica v cestnem prometu
Tip kvalifikacije	Nacionalna poklicna kvalifikacija, SOK raven 5
Vrsta kvalifikacije	Poklicna kvalifikacija
Vstopni pogoji	• Srednja poklicna izobrazba.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 5 EOK 4

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Kandidat/kandidatka:

- načrtuje in organizira lastno delo in delo drugih,
- racionalno uporablja energijo, material in čas,
- prevzema in analizira različne informacije ter tehnično dokumentacijo,
- izbira voznike za prevoz blaga ter nadzoruje in zagotavlja izvajanje prevoza blaga,
- izdeluje razpored voznikov in vozil, načrtuje linijske prevoze potnikov ter nadzoruje in zagotavlja izvajanje prevoza potnikov,
- ureja računsko in prometno dokumentacijo ter vodi različne evidence,
- evidentira škodo, nesreče in nepravilnosti ter pošilja vozila na redne tehnične preglede,
- komunicira z vodstvom, s sodelavci in z vozniki,
- uporablja informacijsko-komunikacijsko tehnologijo,
- varuje zdravje in okolje.

Izvajalci kvalifikacije:

Izvajalci postopkov za ugotavljanje in potrjevanje NPK so vpisani v register izvajalcev, ki se vodi v zbirki nacionalnega informacijskega središča za poklicne kvalifikacije. To so: poklicne šole, podjetja, medpodjetniški izobraževalni centri, šole za izobraževanje odraslih, gospodarske zbornice.

Skladiščnik/skladiščnica v logistiki

Tabela 24: Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Skladiščnik/skladiščnica v logistiki

Ime kvalifikacije	Skladiščnik/skladiščnica v logistiki
Tip kvalifikacije	Nacionalna poklicna kvalifikacija, SOK raven 5
Vrsta kvalifikacije	Poklicna kvalifikacija
Vstopni pogoji	• Srednja poklicna izobrazba.
ISCED področje	Poslovne in upravne vede, pravo
ISCED podpodročje	Prodaja (trgovina) na debelo in drobno
Raven kvalifikacije	SOK 5 EOK 4

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Kandidat/kandidatka:

- načrtuje in organizira lastno delo in delo drugih,
- racionalno porablja energijo, material in čas,
- prevzame in uskladišči blago,
- pripravi blago za oddajo in opremlja blago,
- skladišči neustrezno in odpisano blago ter vračila s trga,
- opravlja permanentno inventuro v skladišču,
- nadzoruje kakovost in količino dela v skladu z normativi in drugimi predpisi,
- odčitava in vpisuje podatke posebnega blaga v različne evidence,
- komunicira z vodstvom, s sodelavci in strankami,
- uporablja računalniško opremo in programska orodja,
- varuje zdravje in okolje.

Izvajalci kvalifikacije:

Izvajalci postopkov za ugotavljanje in potrjevanje NPK so vpisani v register izvajalcev, ki se vodi v zbirki nacionalnega informacijskega središča za poklicne kvalifikacije. To so: poklicne šole, podjetja, medpodjetniški izobraževalni centri, šole za izobraževanje odraslih, gospodarske zbornice.

Upravljallec/upravljalca dvigal

Tabela 25: Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Upravljallec/upravljalca dvigal

Ime kvalifikacije	Upravljallec/upravljalca dvigal
Tip kvalifikacije	Nacionalna poklicna kvalifikacija, SOK raven 5
Vrsta kvalifikacije	Poklicna kvalifikacija
Vstopni pogoji	• Najmanj srednja poklicna izobrazba, • specialistični zdravniški pregled za vid, sluh, koncentracijo in za delo na višini.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 5 EOK 4

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Kandidat/kandidatka:

- organizira, načrtuje in analizira lastno delo,
- racionalno rabi energijo, material in čas,
- preventivno pregleda dvigalo pred premikom,
- upravlja viseče žerjave, katerih dvigalna naprava visi na vozičku,
- upravlja mostne žerjave, pri katerih je dvigalna naprava (maček) na konstrukciji,
- upravlja ročni ali konzolne žerjave, pri katerih je dvigalna naprava na gibljivih ročicah,
- upravlja portalne žerjave, katerih dvigalna naprava je pritrjena na prevozni portal,
- upravlja vrtljive stolpne žerjave (plezalni žerjavi, pri katerih višina stolpa raste),
- upravlja vrvne ali kabelske žerjave, katerih dvigalni element je pritrjen na razpeti jekleni vrvi nad delovnim območjem,
- upravlja tirna vozila, opremljena z napravo za dvigovanje bremen,
- upravlja tirne žerjave nosilnosti od 15 do 300 kN in dosega od 6 do 10 metrov v lukah in podjetjih,
- upravlja železniške žerjave nosilnosti od 30 do 2500 kN, ki so grajeni v skladu s predpisi železnic,
- upravlja plovna dvigala (morska ali rečna),
- izbira in preklaplja ustrezna sredstva za prenos tovora,
- komunicira z vodstvom in s sodelavci,
- uporablja računalniško opremo in programska orodja,
- skrbi za varnost in zdravje pri delu ter varstvo okolja.

Izvajalci kvalifikacije:

Izvajalci postopkov za ugotavljanje in potrjevanje NPK so vpisani v register izvajalcev, ki se vodi v zbirki nacionalnega informacijskega središča za poklicne kvalifikacije. To so: poklicne šole, podjetja, medpodjetniški izobraževalni centri, šole za izobraževanje odraslih, gospodarske zbornice.

Upravljalec/upravljalica mobilnih dvigal

Tabela 26: Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Upravljalec/upravljalica mobilnih dvigal

Ime kvalifikacije	Upravljalec/upravljalica mobilnih dvigal
Tip kvalifikacije	Nacionalna poklicna kvalifikacija, SOK raven 5
Vrsta kvalifikacije	Poklicna kvalifikacija
Vstopni pogoji	• Najmanj srednja poklicna izobrazba ali NPK Voznik/voznica v cestnem prometu oziroma temeljna kvalifikacija za voznika, • specialistični zdravniški pregled za vid, sluh, koncentracijo in za delo na višini, • vozniški izpit kategorije C.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 5 EOK 4

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Kandidat/kandidatka:

- organizira, načrtuje in analizira lastno delo,
- racionalno rabi energijo, material in čas,
- preventivno pregleda dvigalo pred premikom,
- upravlja cestna vozila, opremljena z napravo za dvigovanje bremen,
- upravlja avtodvigala, namenjena nalaganju in razlaganju predvsem vozil,
- upravlja cestne avtožerjave za večje višine dviganja (do 50 m) in avtožerjave s teleskopsko dvižno napravo,
- izbira in preklaplja ustrezna sredstva za prenos tovora,
- komunicira z vodstvom in s sodelavci,
- uporablja računalniško opremo in programska orodja,
- skrbi za varnost in zdravje pri delu ter varstvo okolja.

Izvajalci kvalifikacije:

Izvajalci postopkov za ugotavljanje in potrjevanje NPK so vpisani v register izvajalcev, ki se vodi v zbirki nacionalnega informacijskega središča za poklicne kvalifikacije. To so: poklicne šole, podjetja, medpodjetniški izobraževalni centri, šole za izobraževanje odraslih, gospodarske zbornice.

Inženir/inženirka logistike

Tabela 27: Osnovni podatki o višji strokovni izobrazbi Inženir logistike/inženirka logistike

Ime kvalifikacije	Inženir logistike/inženirka logistike
Tip kvalifikacije	Višja strokovna izobrazba
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Višje strokovno izobraževanje
Trajanje izobraževanja	2 leti
Kreditne točke	120 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• Matura ali poklicna matura (prej zaključni izpit) ali • mojstrski, delovodski ali poslovodski izpit, tri leta delovnih izkušenj in opravljen preizkus znanja iz splošnoizobraževalnih predmetov v obsegu, ki je določen za poklicno maturo v srednjem strokovnem izobraževanju.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Interdisciplinarne izobraževalne aktivnosti/izidi, pretežno transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
Raven kvalifikacije	SOK 6 EOK 5 Kratki cikel

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

(splošne kompetence)

- uporabiti pridobljeno znanje za uspešno strokovno komuniciranje tako v domačem kot v mednarodnem okolju,
- evidentirati problem in njegove analize ter predvidevati operativne rešitve v procesih organizacije,
- obvladanja standardnih metod, postopkov in procesov v tehnoloških procesih,
- vodenja in reševanja konkretnih delovnih problemov na področju procesov z uporabo standardnih strokovnih metod in postopkov,
- razvijati moralen in etičen čut za poštenost, natančnost in vestnost pri delu,
- povezovati znanje z različnih področij pri uporabi in razvoju novih aplikacij,
- stalne uporabe informacijsko-komunikacijske tehnologije na svojem konkretnem delovnem strokovnem področju,

(poklicno specifične kompetence)

- zbirati statistične podatke,
- opredeliti posebnosti tržnega obnašanja transportnih podjetij v podjetniški logistiki,
- opredeliti pomen preventive za zagotavljanje varnega in zdravega dela,
- izdelati analize voznih parkov v logističnem sistemu,
- voditi in reševati delovne probleme na področju logističnih sistemov,
- upoštevati zahteve za varno in gospodarno uporabo manipulacijske mehanizacije pri svojem delu,
- načrtovati pravilno rabo manipulacijske mehanizacije v logističnih procesih, opredeliti varnostno okolje in njegov vpliv na izvajanje vojaške obrambe,
- izdelati povezovalne elemente znanja z različnih področij in njegove vgradnje v konkretne aplikacije v logističnih in nelogističnih organizacijah s poudarjeno logistično funkcijo,
- samostojno spremljati razvoj logistične stroke,
- uporabiti posamezne logistične podsisteme in jih razčleniti,
- pridobiti posamezna znanja glede vrste sistemov in mesta logističnega sistema v tem sklopu, upoštevati zahteve zagotavljanja kakovosti analiz strukture logističnega sistema pri svojem delu;
- načrtovati logistične podsisteme in njihovo uporabo.

Izvajalci kvalifikacije:

Višje strokovne šole.

Disponent prevoza blaga v cestnem prometu

Tabela 28: Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Disponent prevoza blaga v cestnem prometu

Ime kvalifikacije	Disponent prevoza blaga v cestnem prometu
Tip kvalifikacije	Potrdilo o zaključenem študijskem programu za izpopolnjevanje, SOK raven 6
Vrsta kvalifikacije	Poklicna kvalifikacija
Trajanje izobraževanja	672 ur
Kreditne točke	30 kreditnih točk
Vstopni pogoji	V študijski program za izpopolnjevanje na področju višjega strokovnega izobraževanja se lahko vpiše, kdor ima: 1. opravljen višješolski ali visokošolski študijski program s področja logistike in prometa ali višješolski študijski program Ekonomist z izbranim modulom transportna logistika, in 2. a) najmanj 1 leto delovnih izkušenj s področja logistike in prometa in pogodbo o izvajanju praktičnega izobraževanja za disponenta prevoza blaga v cestnem prometu ali b) veljavno pogodbo o zaposlitvi na področju logistike in prometa in pogodbo o izvajanju praktičnega izobraževanja za disponenta prevoza blaga v cestnem prometu.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 6 EOK 5

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Udeleženec/udeleženka si v študijskem programu za izpopolnjevanje na področju višjega strokovnega izobraževanja pridobi naslednje poklicne kompetence:

- zbirati, analizirati in uporabljati podatke, potrebne za načrtovanje, organizacijo, nadzor kakovosti in gospodarnosti prevoza blaga v cestnem prometu;
- voditi delovne procese načrtovanja, organizacije in nadzora kakovosti prevozov in reševati delovne probleme v njih;
- poiskati naročila za prevozne storitve, izpeljati dogovor za izvedbo storitve z naročniki v skladu s poslovnimi cilji podjetja ter spremljati izvedbo do izpolnitve dogovorov od prevoznega podjetja in naročnika;
- načrtovati, organizirati in nadzirati kakovost dela voznikov in podprevoznikov;
- načrtovati in uporabljati logistične podsisteme prevoza blaga v cestnem prometu;
- uporabljati informacijsko-komunikacijska sredstva za načrtovanje, organizacijo in nadzor prevoznih procesov;
- upoštevati zahteve za tehnično ustrezno, varno, trajnostno in gospodarno uporabo manipulacijske mehanizacije oz. prevoznih sredstev v procesih prevoza;
- voditi delovne procese prevoza blaga v cestnem prometu v skladu z aktualnimi preventivnimi ukrepi, internimi pravili in s poslovnimi cilji prevoznega podjetja;
- voditi delovne procese prevoza blaga v cestnem prometu v skladu z aktualnimi pravnimi predpisi RS in EU za zagotavljanje varnega in zdravega dela v procesu prevoza;
- pripravljati tehnične in ekonomske analize prevoznega procesa, prevoznih sredstev in embalaže;
- spremljati razvoj prevoznih storitev, prevoznih sredstev, IKT-orodij in opreme ter predlagati izboljšave oz. posodobitve v prevoznem podjetju.

Izvajalci kvalifikacije:

/

Nadzornik/nadzornica cestnega prometa

Tabela 29: Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Nadzornik/nadzornica cestnega prometa

Ime kvalifikacije	Nadzornik/nadzornica cestnega prometa
Tip kvalifikacije	Nacionalna poklicna kvalifikacija, SOK raven 6
Vrsta kvalifikacije	Poklicna kvalifikacija
Vstopni pogoji	• Srednja strokovna ali splošna izobrazba in • voziško dovoljenje kategorije B.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 6 EOK 5

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Kandidat/kandidatka je zmožen/zmožna:

- načrtovati, spremljati in analizirati lastno delo v nadzornem centru,
- samostojno voditi in nadzirati cestnoprometne tokove ter v sodelovanju s sodelavci in z nadrejenimi v nadzornem centru pravočasno ukrepati ob dogodkih na področju cestnoprometne varnosti in pretočnosti,
- zagotavljati kakovost svojega dela in varnost udeležencev cestnega prometa ob upoštevanju internih predpisov in navodil nadzornega centra ter zakonodaje s področja cestnega prometa,
- voditi evidence ter pripravljati statistike in poročila na podlagi pridobljenih cestnoprometnih podatkov,
- prejemati in podajati potrebne informacije in navodila v izrednih razmerah na področju cestnega prometa,
- varovati zdravje in okolje skladno z internimi pravili ter zakonskimi predpisi.

Izvajalci kvalifikacije:

Izvajalci postopkov za ugotavljanje in potrjevanje NPK so vpisani v register izvajalcev, ki se vodi v zbirki nacionalnega informacijskega središča za poklicne kvalifikacije. To so: poklicne šole, podjetja, medpodjetniški izobraževalni centri, šole za izobraževanje odraslih, gospodarske zbornice.

Varnostni svetovalec/varnostna svetovalka za prevoz nevarnega blaga

Tabela 30: Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Varnostni svetovalec/varnostna svetovalka za prevoz nevarnega blaga

Ime kvalifikacije	Varnostni svetovalec/varnostna svetovalka za prevoz nevarnega blaga
Tip kvalifikacije	Nacionalna poklicna kvalifikacija, SOK raven 6
Vrsta kvalifikacije	Poklicna kvalifikacija
Vstopni pogoji	• Višja strokovna izobrazba in 3 leta delovnih izkušenj pri prevozu nevarnega blaga ali • srednja strokovna izobrazba in 5 let delovnih izkušenj pri prevozu nevarnega blaga in • potrdilo o udeležbi na usposabljanju za varnostne svetovalce, predpisanem v poglavju 1.8 Evropskega sporazuma o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga – ADR (Uradni list RS, št. 9/03, 66/03, 9/05, 9/07, 125/08, 97/10 in 14/13).
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 6 EOK 5

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Kandidat/kandidatka:

- načrtuje, pripravi, izvede in nadzoruje lastno delo,
- racionalno uporablja energijo, material in čas,
- varuje zdravje in okolje,
- komunicira s sodelavci, strokovnjaki in strankami,
- preverja skladnost ravnanja z nevarnim blagom v podjetju s predpisi, ki urejajo prevoz nevarnega blaga,
- svetuje vodstvu podjetja,
- usposablja zaposlene v podjetju in vodi evidenco o usposabljanjih,
- seznanja zaposlene s predpisanimi informacijami s svojega delovnega področja,

- izvaja ustrezne ukrepe za preprečevanje nesreč,
- izvaja pravilne ukrepe ob nesrečah,
- pripravlja letna poročila.

Izvajalci kvalifikacije:

Izvajalci postopkov za ugotavljanje in potrjevanje NPK so vpisani v register izvajalcev, ki se vodi v zbirki nacionalnega informacijskega središča za poklicne kvalifikacije. To so: poklicne šole, podjetja, medpodjetniški izobraževalni centri, šole za izobraževanje odraslih, gospodarske zbornice.

SOK 7 – EOK 6

Diplomirani inženir navtike (vs)/diplomirana inženirka navtike (vs)

Tabela 31: Osnovni podatki o visokošolski strokovni izobrazbi Diplomirani inženir navtike (vs)/diplomirana inženirka navtike (vs)

Ime kvalifikacije	Diplomirani inženir navtike (vs)/diplomirana inženirka navtike (vs)
Tip kvalifikacije	Diploma prve stopnje (VS)
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Visokošolsko strokovno izobraževanje
Trajanje izobraževanja	3 leta
Kreditne točke	180 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• Zaključni izpit v kateremkoli štiriletnem srednješolskem programu ali poklicna matura ali splošna matura.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 7 EOK 6 Prva stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

(splošne kompetence)

- odgovornosti opravljanja neposrednih delovnih nalog častnikov krova na ladji, večji od 500 bruto tonaže (3. častnik in 2. častnik krova) in 1. častnika krova ter poveljnika ladje na ladji, večji od 3000 BT,
- spoštovati standarde stražarjenja, predpisane z Mednarodno konvencijo (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) skladno z delom A – II Kodeksa STCW, – široka razgledanost,
- analitičnosti pri reševanju strokovnih nalog: samostojno analitično delati (še posebej v povezavi z razvojem novih tehnologij),
- sintetizirati specifična področja znanj in njihovo uporabo pri reševanju konkretnih problemov, ob tem pa tudi sintetizirati in postavljati analitične ugotovitve v realne kontekste,
- pridobivati metodološko znanje in učenje uporabe metod raziskovanja in analiziranja, kreativnosti, iniciativnosti, ustvarjalnosti pri izbiranju ključnih varnostnih problemov pri nadzoru pomorske plovbe in pri njihovi analizi,
- strateško naravnano razmišljati in načrtovati, evalvacije in gledanja v prihodnost, predvidevanja in napovedovanja razvoja dogodkov, iskanja rešitev temeljnih problemov,
- se pisno in govorno strokovno izražati ter poglobljeno uporabljati strokovno pomorsko in navigacijsko slovensko in angleško terminologijo,
- pogajanja, argumentacije in oblikovanja pogajalskih izhodišč,
- sodelovati, upoštevati mnenja drugih in izpolnjevati dogovorjene vloge v okviru tima in skupine,
- organizirati, delati s sodelavci, svetovati in upravljati,
- ustvarjalnosti, naklonjenega razumevanja in vživljanja v drugačne kulture, navezovati stike in obvladovati formalne in neformalne odnose, sodelovati in sinergijsko povezovati različnosti v skupini v novo kakovost,
- prožno delovati v multikulturnih okoljih, pri sodelovanju s tujino – za interdisciplinarnost, razumevanje kulturne pluralnosti,
- razčlenjevanja, določitve zaporedja, usklajevanja delovnih nalog ter izbire metod in načinov dela v skladu s standardi stroke,
- uporabiti pomorske informacijske tehnologije, izvajati zahtevnejše postopke,

(predmetno specifične kompetence)

- pridobiti temeljna znanja iz naravoslovnih predmetov, ki omogočajo njihovo implementacijo v temeljnih strokovnih in usmeritvenih predmetih za preučevanje in reševanje pomorskih procesov,
- pridobiti temeljna in aplikativna znanja iz predmetov z vsebinami ekonomije pomorstva, poslovanja ladjarja, človeških virov itd., ki omogočajo njihovo uporabo pri reševanju problemov upravljanja s človeškimi resursi oziroma vodstvene in komunikacijske spretnosti (sposobnost navezovanja stikov ...) ter razumevanje kulturne pluralnosti,
- pridobiti temeljna in aplikativna znanja iz predmetov z vsebinami s področja gospodarskega, mednarodnega pomorskega in upravnega pomorskega prava, navtičnega prava in zavarovalništva, ki omogočajo njihovo uporabo pri reševanju problemov prevoznih pogodb in ostale potrebne dokumentacije v notranjem in mednarodnem pomorskem prometu, poznavanje poslovnega in pravnega okolja organizacij, podjetij in subjektov na področju pomorstva, poznavanje poslovnih in pravnih procesov,
- pridobiti temeljna in aplikativna znanja iz predmetov z vsebinami pomorske angleščine, ki omogočajo znanje tujih jezikov in veščine argumentiranja ter pogajalske veščine, ki dajejo posebno primerjalno prednost oziroma vodstvene in komunikacijske spretnosti (sposobnost navezovanja stikov ...),
- pridobiti temeljna in aplikativna znanja iz vsebin: obalna, oceanska in elektronska navigacija, nauk o ladji, ravnanje s tovorom, konstrukcija ladje, in oprema na ladji, mornarske veščine, usposabljanje na navtičnih simulatorjih, vodenje navigacijske straže, komunikacijske naprave itd., ki omogočajo opravljanje naslednjih funkcij: plovbo, ravnanje in razporeditev tovora, nadzor ladijske plovbe, skrb za osebje na ladji in radijske zveze na naslednjih ravneh odgovornosti: vodstvena raven in operativna raven,
- pridobiti temeljna in aplikativna znanja iz predmetov z vsebinami mornarskih veščin, usposabljanja na navtičnih simulatorjih, vodenja navigacijske straže, komunikacijskih naprav itd., ki omogočajo strokovno usposobljenost za naloge, ki so dodeljene za ravnanje z opremo, ki je nujno potrebna za varno plovbo, varne radijske zveze, izredne razmere ali preprečitev onesnaževanja morja,
- pridobiti specifična znanja iz predmetov s področja izbirnih predmetov, ki se nanašajo na pomorsko pravo, Ro-Ro in potniške ladje, komunikacijske naprave, Arpa simulator, ravnanje s tovorom, taktično navigacijo in pomorsko dediščino in na pridobitev potrebnih znanj in veščin s področja strokovne prakse za kakovostno vključitev v delo profesionalnih izzivov v navigacijski praksi.

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za pomorstvo in promet, Univerza v Ljubljani.

Diplomirani inženir prometne tehnologije (vs)/diplomirana inženirka prometne tehnologije (vs)

Tabela 32: Osnovni podatki o visokošolski strokovni izobrazbi Diplomirani inženir prometne tehnologije (vs)/diplomirana inženirka prometne tehnologije (vs)

Ime kvalifikacije	Diplomirani inženir prometne tehnologije (vs)/diplomirana inženirka prometne tehnologije (vs)
Tip kvalifikacije	Diploma prve stopnje (VS)
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Visokošolsko strokovno izobraževanje
Trajanje izobraževanja	3 leta
Kreditne točke	180 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• Zaključni izpit v kateremkoli štiriletnem srednješolskem programu ali poklicna matura ali splošna matura.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 7 EOK 6 Prva stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

(splošne kompetence)

- na podlagi osvojenega znanja sodelovati pri zagotavljanju mobilnosti prebivalstva, načrtovanju transportnih, prometnih in logističnih procesov, optimiziranju prometnega sistema in njegovih podsistemov,
- sprejemati široko interdisciplinarno strokovno znanje s področja naravoslovja, menedžmenta, informacijsko-komunikacijske tehnologije, prava in drugih področij,
- neposredno sprejemati delovne naloge v praksi ter z obvladovanjem dodatnih teoretičnih in metodoloških vsebin nadaljevati neposredni študij na drugi stopnji,
- samostojno uporabiti teoretična znanja v reševanju problemov v praksi,
- strokovne analize in sinteze rešitev ter posledic v transportnih, prometnih in logističnih procesih,
- neprekinjeno spremljati novo znanje v procesu vseživljenjskega izobraževanja,
- razumeti soodvisnosti med prometno tehnologijo in tehničnimi karakteristikami transportnih sredstev in prometne infrastrukture,
- sprejemati in reševati okoljevarstvene in zaščitne ukrepe v delovnem okolju,
- timskega dela, komunikacijskih sposobnosti in razvijati profesionalne etike v izjemno zapleteni dejavnosti transportnih in prometnih storitev,
- opravljati neposredne delovne naloge v podjetjih z dejavnostjo transporta, prometa in transportne logistike ter v spremljajočih dejavnostih,
- reševati tekoče tehnične, tehnološke, organizacijske, ekonomske, pravne in druge probleme v procesih transportnih, prometnih in logističnih storitev,
- obvladati prometne tehnologije in logistike s specifičnimi postopki, ki se nanašajo na pomorski promet, cestni promet, železniški promet, poštni promet, zračni promet in transportno logistiko,

(predmetno specifične kompetence)

- usvojiti temeljna znanja iz naravoslovnih predmetov, ki omogočajo njihovo implementacijo v temeljnih strokovnih in usmeritvenih predmetih za preučevanje in reševanje transportnih, prometnih in logističnih procesov,
- usvojiti temeljna in aplikativna znanja iz predmetov z vsebinami ekonomije, menedžmenta, človeških virov ipd., ki omogočajo njihovo uporabo pri reševanju problemov upravljanja s človeškimi viri v prometu, izvajanju kalkulacij lastne in prodajne cene transportnih, prometnih in transportno logističnih storitev ter medsebojnega smotrnega povezovanja vseh udeležencev v prometu in logistiki,
- usvojiti temeljna in aplikativna znanja iz predmetov s področja prava in zavarovalništva, ki omogočajo reševanje problemov prevoznih pogodb in ostale potrebne dokumentacije v notranjem in mednarodnem prometu posameznih prometnih panog, sestavljanje elementov tehničnih podlag za zavarovanje in odškodninske zahteve na tem področju,
- usvojiti temeljna in aplikativna znanja iz predmetov s področja tehnike in prometnega inženirstva, ki omogočajo njihovo implementacijo v strokovne in usmeritvene predmete posameznih študijskih smeri ter uporabo pri reševanju problemov eksploatacije prometne infrastrukture, transportnih sredstev, organizacije in tehnologije posameznih prometnih panog,
- usvojiti temeljna in aplikativna znanja s področja usmeritvenih predmetov, ki se nanašajo na prometno infrastrukturo, transportna in manipulacijska sredstva, organizacijo in prometno tehnologijo za optimiziranje transportnih, prometnih in logističnih procesov različnih vrst blaga in potnikov v integralnem transportu vseh prometnih panog kot tudi uporabo sodobne informacijsko-telekomunikacijske tehnologije v prometu in logistiki,
- usvojiti specifična znanja iz predmetov verjetnost in statistik, varnosti v prometu, upravljanja zalog, upravljanja oskrbovalnih verig, varstvo okolja v prometu ipd. za izvajanje transportnih, prometnih in logističnih procesov na hiter, varen, zanesljiv, racionalen in ekološko neoporečen način,
- usvojiti specifična znanja iz predmetov vojaškega pomorskega, cestnega in železniškega prometa ter vojaške transportne logistike za reševanje problemov vojaškega transporta, prometa in logistike,
- pridobivati potrebna znanja in veščine s področja strokovne prakse posamezne usmeritve za kakovostno vključitev v delo profesionalnih izzivov v praksi.

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za pomorstvo in promet, Univerza v Ljubljani.

Diplomirani manager transportne logistike (vs)/diplomirana managerka transportne logistike (vs)

Tabela 33: Osnovni podatki o visokošolski strokovni izobrazbi Diplomirani manager transportne logistike (vs)/diplomirana managerka transportne logistike (vs)

Ime kvalifikacije	Diplomirani manager transportne logistike (vs)/diplomirana managerka transportne logistike (vs)
Tip kvalifikacije	Diploma prve stopnje (VS)
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Visokošolsko strokovno izobraževanje
Trajanje izobraževanja	3 leta
Kreditne točke	180 kreditnih točk
Vstopni pogoji	V visokošolski strokovni študijski program Management transportne logistike se lahko vpiše, kdor je: • opravil splošno maturo, • opravil poklicno maturo v kateremkoli srednješolskem programu, • opravil zaključni izpit v kateremkoli štiriletnem srednješolskem programu pred 1. 6. 1995. Kdor je opravil enakovredno izobraževanje v tujini.
ISCED področje	Poslovne in upravne vede, pravo
ISCED podpodročje	Interdisciplinarne izobraževalne aktivnosti/izidi, pretežno poslovne in upravne vede, pravo
Raven kvalifikacije	SOK 7 EOK 6 Prva stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Kandidat/kandidatka je zmožen/zmožna:

Splošne kompetence:

- sposobnost povezovanja znanja z različnih področij in njegove vpeljave v konkretne aplikacije v logističnih organizacijah in v nelogističnih organizacijah s poudarjeno logistično funkcijo;
- sposobnost reševanja konkretnih delovnih problemov na področju transportne logistike z uporabo standardnih strokovnih metod in postopkov;
- samostojne uporabe teoretičnih znanj pri reševanju praktičnih problemov v praksi;
- neposredno sprejemanje delovnih nalog v praksi ter obvladanje dodatnih teoretičnih in metodoloških vsebin za nadaljevanje neposrednega študija na drugi stopnji;
- na podlagi osvojenega znanja sodelovati pri zagotavljanju mobilnosti, načrtovanju transportnih in logističnih procesov, optimiziranju transportnega sistema in njegovih podsistemov;
- strokovne analize, sinteze in predvidevanja rešitev ter imeti sposobnost presoje za sprejemanje optimalnih odločitev v logističnih sistemih in logističnih procesih;
- oblikovanje komunikacijskih sposobnosti in spretnosti, še posebej stalne komunikacije v mednarodnem in multikulturnem okolju;
- razumevanje sistemskega pristopa in s tem razumevanja splošne strukture temeljne discipline ter povezanosti med njenimi poddisciplinami;
- razumeti in uporabljati metode kritične analize in razvoja teorij ter njihove uporabe v reševanju konkretnih delovnih problemov;
- usposobljenost za stalno uporabo informacijsko komunikacijske tehnologije na svojem konkretnem delovnem področju.

Predmetno specifične kompetence:

- usposobljenost za strokovno analizo in sintezo rešitev ter posledic v transportnih in logističnih procesih;
- razumevanje soodvisnosti med tehnologijo in tehničnimi karakteristikami transportnih sredstev in infrastrukture;
- sprejemanje in reševanje okoljevarstvenih in zaščitnih ukrepov v delovnem okolju;
- širok pogled na timsko delo in komunikacijo v timu in izven tima;
- opravljanje neposrednih delovnih nalog v podjetjih z dejavnostjo transporta in transportne logistike ter v spremljajočih dejavnostih;
- usposobljenost za upravljanje malih podjetij z dejavnostjo transporta in transportne logistike;
- reševanje enostavnih tekočih tehničnih, tehnoloških, organizacijskih, ekonomskih, pravnih in drugih problemov v procesih transportnih in logističnih storitev;
- sprejemanje interdisciplinarnega strokovnega znanja s področja logistike, managementa, informacijsko-komunikacijske tehnologije, prava in drugih področij;

- obvladovanje dobavnih in nabavnih verig;
- delovanje v globalnih logističnih verigah;
- usposobljenost za ravnanje in delovanje v skladu s temeljnimi atributi poslovne in poklicne etike ter poslovne odličnosti v različnih organizacijskih sistemih in timih.

Izvajalec kvalifikacije:

AREMA – Visoka šola za regionalni management Rogaška Slatina.

Diplomirani inženir tehnologije prometa (un)/diplomirana inženirka tehnologije prometa (un)

Tabela 34: Osnovni podatki o visokošolski univerzitetni izobrazbi Diplomirani inženir tehnologije prometa (un)/diplomirana inženirka tehnologije prometa (un)

Ime kvalifikacije	Diplomirani inženir tehnologije prometa (un)/diplomirana inženirka tehnologije prometa (un)
Tip kvalifikacije	Diploma prve stopnje (UN)
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Visokošolsko univerzitetno izobraževanje
Trajanje izobraževanja	3 leta
Kreditne točke	180 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• Matura ali • poklicna matura v kateremkoli srednješolskem programu in izpit iz enega od maturitetnih predmetov; izbrani predmet ne sme biti predmet, ki ga je kandidat že opravil pri poklicni maturi, ali • zaključni izpit pred 1. junijem 1995.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 7 EOK 6 Prva stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

(splošne kompetence)

- definiranja, razumevanja in ustvarjalnega reševanja strokovnih izzivov,
- kritičnega, analitičnega in sintetičnega mišljenja,
- profesionalne odgovornosti in etičnosti,
- strokovnega sporazumevanja in pisnega izražanja, vključno z uporabo tujega strokovnega jezika,
- uporabe informacijsko-komunikacijske tehnologije,
- neprekinjenega samostojnega sprejemanja novih znanj v procesu vseživljenjskega izobraževanja,
- samostojne uporabe teoretičnih znanj pri reševanju problemov v praksi,
- timskega dela, komunikacijskih sposobnosti in razvoja profesionalne etike v izjemno zapleteni dejavnosti transportnih, prometnih in transportno logističnih storitev,
- spoštovanja inženirskega kodeksa,
- neposrednega nadaljevanja študija na podiplomskem magistrskem študiju druge stopnje,

(predmetno specifične kompetence)

- usvajati znanja iz temeljnih naravoslovno-tehničnih vsebin, ki omogočajo njihovo implementacijo v temeljne strokovne in izbirne predmete ter nadaljnjo nadgradnjo na podiplomskem magistrskem študiju prometnih ved,
- usvajati temeljna znanja družboslovnih vsebin s področja ekonomije, prava, menedžmenta in tujega jezika, ki omogočajo njihovo uporabo pri reševanju problemov in vodenju transportnih, prometnih in transportno logističnih procesov v praksi ter nadgradnjo na podiplomskem magistrskem študiju prometnih ved,
- usvajati temeljna in aplikativna znanja iz predmetov s področja tehnike, računalništva, informatike, inteligentnih transportnih sistemov, transportnega in prometnega inženirstva, ki omogočajo njihovo implementacijo v strokovne tehnološke predmete za uporabo teh znanj pri reševanju problemov eksploatacije prometne infrastrukture, transportnih sredstev, organizacije in tehnologije posameznih prometnih panog in njihovo nadgradnjo,
- usvajati specifična znanja s področja operacijskih raziskav, verjetnosti in statistike, varnosti v prometu, varstva okolja v prometu ipd. za izvajanje transportnih, prometnih in logističnih procesov na hiter, varen, zanesljiv, racionalen in ekološko neoporečen način ter za njihovo nadgradnjo na višji stopnji izobraževanja.

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za pomorstvo in promet, Univerza v Ljubljani.

Diplomirani inženir logistike (vs)/diplomirana inženirka logistike (vs)

Tabela 35: Osnovni podatki o visokošolski strokovni izobrazbi Diplomirani inženir logistike (vs)/diplomirana inženirka logistike (vs)

Ime kvalifikacije	Diplomirani inženir logistike (vs)/diplomirana inženirka logistike (vs)
Tip kvalifikacije	Diploma prve stopnje (VS)
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Visokošolsko strokovno izobraževanje
Trajanje izobraževanja	3 leta
Kreditne točke	180 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• Matura ali • poklicna matura ali • zaključni izpit (pred 1. junijem 1995) po kateremkoli štiriletnem srednješolskem programu.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Interdisciplinarne izobraževalne aktivnosti/izidi, pretežno transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
Raven kvalifikacije	SOK 7 EOK 6 Prva stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

(splošne kompetence)

- evidentirati probleme in njegove analize ter predvidevati operativne rešitve v logističnih procesih organizacije,
- obvladati standardne metode, postopke in procese v logističnih procesih,
- uporabiti pridobljeno teoretično znanje v praksi,
- avtonomnosti pri svojem strokovnem delu,
- zavezanosti profesionalni etiki,
- reševati konkretne delovne probleme na področju logističnih procesov z uporabo standardnih strokovnih metod in postopkov,
- razvijati veščine in spretnosti v uporabi znanja na svojem konkretnem strokovnem delovnem področju,
- stalne uporabe informacijsko-komunikacijske tehnologije na svojem konkretnem strokovnem delovnem področju,

(predmetno specifične kompetence)

- reševati konkretne delovne probleme na področju logističnih procesov z uporabo standardnih strokovnih metod in postopkov,
- razvijati veščine in spretnosti v uporabi znanja na svojem konkretnem strokovnem delovnem področju,
- stalno uporabe informacijske in komunikacijske tehnologije na svojem konkretnem delovnem področju.

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru.

Diplomirani inženir logistike (un)/diplomirana inženirka logistike (un)

Tabela 36: Osnovni podatki o visokošolski univerzitetni izobrazbi Diplomirani inženir logistike (un)/diplomirana inženirka logistike (un)

Ime kvalifikacije	Diplomirani inženir logistike (un)/diplomirana inženirka logistike (un)
Tip kvalifikacije	Diploma prve stopnje (UN)
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Visokošolsko univerzitetno izobraževanje
Trajanje izobraževanja	3 leta
Kreditne točke	180 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• Matura ali • poklicna matura v kateremkoli srednješolskem programu in izpit iz enega od maturitetnih predmetov: matematika, tuji jezik, elektrotehnika, računalništvo, fizika ali mehanika; izbrani predmet ne sme biti predmet, ki ga je kandidat že opravil pri poklicni maturi, ali • zaključni izpit pred 1. junijem 1995.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Interdisciplinarne izobraževalne aktivnosti/izidi, pretežno transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
Raven kvalifikacije	SOK 7 EOK 6 Prva stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

(splošne kompetence)

- strokovne analize, sinteze in predvidevanja rešitev ter presoje za sprejemanje optimalnih odločitev v logističnih sistemih in logističnih procesih,
- samostojno uporabiti pridobljeno teoretično znanje za reševanje problemov v praksi,
- razviti komunikacijske sposobnosti in spretnosti,
- etične refleksije in globoke zavezanosti profesionalni etiki,
- obvladati dobavne in nabavne verige,
- intenzivno in stalno uporabljati informacijsko-komunikacijske tehnologije ter informacijsko upravljaljskih sistemov na svojem konkretnem strokovnem delovnem področju,

(predmetno specifične kompetence)

- smiselno in realno reševati konkretne delovne probleme na področju logističnih sistemov,
- koherentno obvladati temeljno znanje,
- povezovati znanje z različnih področij in ga vgraditi v konkretne aplikacije v logističnih organizacijah in v nelogističnih organizacijah s poudarjeno logistično funkcijo,
- razvijati veščine in spretnosti pri uporabi znanja na svojem konkretnem strokovnem delovnem področju ipd.,
- intenzivno in stalno uporabljati informacijsko-komunikacijske tehnologije ter informacijsko upravljaljske sisteme na svojem konkretnem strokovnem delovnem področju ipd.

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru.

Diplomirani inženir tehnologije prometa (un)/diplomirana inženirka tehnologije prometa (un)

Tabela 37: Osnovni podatki o visokošolski univerzitetni izobrazbi Diplomirani inženir tehnologije prometa (un)/diplomirana inženirka tehnologije prometa (un)

Ime kvalifikacije	Diplomirani inženir tehnologije prometa (un)/diplomirana inženirka tehnologije prometa (un)
Tip kvalifikacije	Diploma prve stopnje (UN)
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Visokošolsko univerzitetno izobraževanje
Trajanje izobraževanja	3 leta
Kreditne točke	180 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• Matura ali • poklicna matura v kateremkoli srednješolskem programu in izpit iz enega od maturitetnih predmetov; izbrani predmet ne sme biti predmet, ki ga je kandidat že opravil pri poklicni maturi, ali • zaključni izpit pred 1. junijem 1995.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 7 EOK 6 Prva stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

(splošne kompetence)

- definiranja, razumevanja in ustvarjalnega reševanja strokovnih izzivov,
- kritičnega, analitičnega in sintetičnega mišljenja,
- profesionalne odgovornosti in etičnosti,
- strokovnega sporazumevanja in pisnega izražanja, vključno z uporabo tujega strokovnega jezika,
- uporabe informacijsko-komunikacijske tehnologije,
- neprekinjenega samostojnega sprejemanja novih znanj v procesu vseživljenjskega izobraževanja,
- samostojne uporabe teoretičnih znanj pri reševanju problemov v praksi,
- timskega dela, komunikacijskih sposobnosti in razvoja profesionalne etike v izjemno zapleteni dejavnosti transportnih, prometnih in transportno logističnih storitev,
- spoštovanja inženirskega kodeksa,
- neposrednega nadaljevanja študija na podiplomskem magistrskem študiju druge stopnje,

(predmetno specifične kompetence)

- usvajati znanja iz temeljnih naravoslovno-tehničnih vsebin, ki omogočajo njihovo implementacijo v temeljne strokovne in izbirne predmete ter nadaljnjo nadgradnjo na podiplomskem magistrskem študiju prometnih ved,
- usvajati temeljna znanja družboslovnih vsebin s področja ekonomije, prava, menedžmenta in tujega jezika, ki omogočajo njihovo uporabo pri reševanju problemov in vodenju transportnih, prometnih in transportno logističnih procesov v praksi ter nadgradnjo na podiplomskem magistrskem študiju prometnih ved,
- usvajati temeljna in aplikativna znanja iz predmetov s področja tehnike, računalništva, informatike, inteligentnih transportnih sistemov, transportnega in prometnega inženirstva, ki omogočajo njihovo implementacijo v strokovne tehnološke predmete za uporabo teh znanj pri reševanju problemov eksploatacije prometne infrastrukture, transportnih sredstev, organizacije in tehnologije posameznih prometnih panog in njihovo nadgradnjo,
- usvajati specifična znanja s področja operacijskih raziskav, verjetnosti in statistike, varnosti v prometu, varstva okolja v prometu ipd. za izvajanje transportnih, prometnih in logističnih procesov na hiter, varen, zanesljiv, racionalen in ekološko neoporečen način ter za njihovo nadgradnjo na višji stopnji izobraževanja.

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za pomorstvo in promet, Univerza v Ljubljani.

Magister inženir pomorstva/magistrica inženirka pomorstva

Tabela 38: Osnovni podatki o magistrski izobrazbi Magister inženir pomorstva/magistrica inženirka pomorstva

Ime kvalifikacije	Magister inženir pomorstva/magistrica inženirka pomorstva
Tip kvalifikacije	Diploma druge stopnje
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Magistrsko izobraževanje
Trajanje izobraževanja	2 leti
Kreditne točke	120 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• Zaključen bolonjski dodiplomski študijski program prve stopnje ali nebolonjski visokošolski strokovni študijski program s strokovnega področja transportne storitve, ki je ovrednoten s 180 KT, ali • zaključen bolonjski dodiplomski študijski program prve stopnje na Fakulteti za pomorstvo in promet, in sicer: visokošolski strokovni študijski program Navigacija, ovrednoten s 180 KT, visokošolski strokovni študijski program Ladijsko strojništvo, ovrednoten s 180 KT, visokošolski strokovni študijski program Prometna tehnologija in transportna logistika, ovrednoten s 180 KT, univerzitetni študijski program Tehnologija prometa, ovrednoten s 180 KT, ali • zaključen nebolonjski dodiplomski študijski program na Fakulteti za pomorstvo in promet, in sicer: visokošolski strokovni študijski program Tehnologija prometa, ovrednoten s 180 KT, visokošolski strokovni študijski program Prometno-energetska tehnika, ovrednoten s 180 KT, visokošolski strokovni študijski program Pomorstvo, ovrednoten s 180 KT, ali • zaključen bolonjski dodiplomski študijski program prve stopnje ali nebolonjski dodiplomski visokošolski strokovni študijski program s strokovnih področij naravoslovje, matematika in računalništvo ali tehnika, če je pred vpisom opravil študijske obveznosti, ki so bistvene za nadaljevanje študija glede na različnost strokovnega področja, in sicer: Transportni sistemi v pomorstvu 4 KT, Obalna navigacija 7 KT; obveznosti skupaj obsegajo 11 KT; kandidat pa ju opravi med študijem na prvi stopnji ali z opravljanjem izpitov pred vpisom na drugostopenjski podiplomski magistrski študijski program Pomorstvo ali • končan bolonjski dodiplomski študijski program prve stopnje ali nebolonjski dodiplomski visokošolski strokovni program z ostalih strokovnih področij, ki je ovrednoten z najmanj 180 KT, če je pred vpisom opravil študijske obveznosti, ki so bistvene za nadaljevanje študija glede na različnost strokovnega področja, in sicer: Transportni sistemi v pomorstvu 4 KT, Obalna navigacija 7 KT, Ravnanje s tovorom 5 KT, Ladijski motorji 4 KT; obveznosti skupaj obsegajo 20 KT; kandidat pa jih lahko opravi med študijem na prvi stopnji ali z opravljanjem izpitov pred vpisom na drugostopenjski podiplomski magistrski študijski program Pomorstvo ali • končano enakovredno izobraževanje v tujini.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 8 EOK 7 Druga stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

(splošne kompetence)

- obvladati splošne raziskovalne metode, postopke in procese v pomorstvu,
- kritično presojati uporabljene teoretične izsledke v praksi;
- kritično ovrednotiti uporabnosti eksaktnih znanstvenih metod in njihovih rezultatov,
- analize, sinteze in predvidevanja posledic reševanja problemov, razvoja kritične in samokritične presoje,
- koherentno obvladati temeljno znanje, povezovati znanja z različnih področij in njihova aplikacija,
- avtonomnosti v raziskovalnem in strokovnem delu,
- razvijati komunikacijske sposobnosti in spretnosti, posebej komunikacije v mednarodnem pomorskem okolju,
- etične refleksije in zavezanosti profesionalni etiki,
- kooperativnosti, timskega dela (v nacionalnem in v mednarodnem okolju),
- vključevati organizacijsko znanje v podporo uspešnih poslovnih odločitev,
- analizirati, vrednotiti in dokumentirati različne tehnološke rešitve,
- načrtovati, izvajati in nadzorovati tehnološke odločitve,

(predmetno specifične kompetence)

SMER POMORSKI SISTEMI

- samostojno koordinirati zahtevne tehnološke projekte v pomorstvu in pomorskih sistemih,
- reševati probleme v pomorsko navigacijski stroki z uporabo znanstvenih metod,
- prenašati teoretične izsledke v pomorsko navigacijsko prakso,
- študija na področjih pomorske navigacije, pomorskega prava, pomorske ekonomije in pomorske logistike na doktorski ravni,

SMER POMORSKO INŽENIRSTVO

- razumevanja temeljne discipline pomorsko inženirstvo in njene povezanosti z različnimi poddisciplinami: požarna varnost, sistemi integrirane propulzije, kogeneracija ladijskega postrojenja, optimizacija ladijskega pogona, digitalna elektronika, termodinamika, mehanika pomorskih konstrukcij, strojni simulator, inteligentni ladijski motorji, diagnostika in vzdrževanje, krizne situacije na morju ...
- reševati konkretne probleme s področja pomorskega inženirstva z uporabo znanstvenih metod in postopkov,
- poznati, razumeti zgodovinski razvoj pomorstva in pomorskega inženirstva,
- umeščati nove informacije in interpretacije v kontekst pomorskega inženirstva,

SMER MORSKE VEDE

- prispevati k trajnostnemu razvoju pomorstva s specifičnim poudarkom na ohranjanju morskega okolja,
- z novim učnim in didaktičnim pristopom predstaviti in doseči ključne kvalifikacije, kot so zmožnost timskega dela, interdisciplinarno razmišljanje in samostojno delovanje z usmeritvijo prispevati k modernemu in praktično orientiranemu reševanju problemov,
- razvijati in uporabiti nove metode v projektnih nalogah za reševanje problematike morskih ved, razumeti strokovno in znanstveno literaturo in pisati in objavljati strokovne in znanstvene sestavke,
- samostojno iskati optimalne rešitve problemov na svojem strokovnem področju z analiziranjem stanja, povezovanjem teorije in prakse ...
- obvladati raziskovalne pristope in posebnosti raziskovanja na področju morskih ved,
- etičnosti in zavezanosti profesionalni etiki na področju onesnaževanja morskega okolja.

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za pomorstvo in promet, Univerza v Ljubljani.

Magister inženir prometa/magistrica inženirka prometa

Tabela 39: Osnovni podatki o magistrski izobrazbi Magister inženir prometa/magistrica inženirka prometa

Ime kvalifikacije	Magister inženir prometa/magistrica inženirka prometa
Tip kvalifikacije	Diploma druge stopnje
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Magistrsko izobraževanje
Trajanje izobraževanja	2 leti
Kreditne točke	120 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• Zaključen bolonjski dodiplomski študijski program prve stopnje ali nebolonjski visokošolski strokovni študijski program s strokovnega področja Transportne storitve, ki je ovrednoten s 180 KT, ali • zaključen bolonjski dodiplomski študijski program prve stopnje na Fakulteti za pomorstvo in promet, in sicer: visokošolski strokovni študijski program Navtika, ovrednoten s 180 KT, visokošolski strokovni študijski program Ladijsko strojništvo, ovrednoten s 180 KT, visokošolski strokovni študijski program Prometna tehnologija in transportna logistika, ovrednoten s 180 KT, univerzitetni študijski program Tehnologija prometa, ovrednoten s 180 ECTS, ali • zaključen nebolonjski dodiplomski študijski program na Fakulteti za pomorstvo in promet, in sicer: visokošolski strokovni študijski program Tehnologija prometa, ovrednoten s 180 KT, visokošolski strokovni študijski program Prometno-energetska tehnika, ovrednoten s 180 KT, visokošolski strokovni študijski program Pomorstvo, ovrednoten s 180 KT, ali • zaključen bolonjski dodiplomski študijski program prve stopnje ali nebolonjski dodiplomski visokošolski strokovni študijski program s strokovnih področij naravoslovje, matematika in računalništvo ali tehnika, če je pred vpisom opravil študijske obveznosti, ki so bistvene za nadaljevanje študija glede na različnost strokovnega področja, in sicer: Tehnologija prometa 8 KT, Transportna logistika 6 KT, obveznosti skupaj obsegata 14 KT; kandidat pa ju opravi med študijem na prvi stopnji ali z opravljanjem izpitov pred vpisom na drugostopenjski podiplomski magistrski študijski program Promet ali • zaključen bolonjski dodiplomski študijski program prve stopnje ali nebolonjski dodiplomski visokošolski strokovni program z ostalih strokovnih področij, ki je ovrednoten z najmanj 180 KT, če je pred vpisom opravil študijske obveznosti, ki so bistvene za nadaljevanje študija glede na različnost strokovnega področja, in sicer: Tehnologija prometa 8 KT, Transportna logistika 6 KT, Inteligentni transportni sistemi 4 KT, Prometna varnost 5 KT, obveznosti skupaj obsegajo 23 KT; kandidat pa jih lahko opravi med študijem na prvi stopnji ali z opravljanjem izpitov pred vpisom na drugostopenjski podiplomski magistrski študijski program Promet ali • zaključeno enakovredno izobraževanje v tujini. V primeru izbire kandidatov z omejitvijo vpisa, se uporabljajo vpisni kriteriji.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 8 EOK 7 Druga stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

(splošne kompetence)

- analizirati probleme prometnih ved, sinteze znanja in informacij ter predvidevati potencialne rešitve, njihovo izvedbo ter posledice,
- reševati probleme z interdisciplinarnim sistemskim pristopom in analitskim razmišljanjem z uporabo raziskovalnih metod in različnih virov ter prenosa in uporabe pridobljenega znanja v prakso,
- povezovati pridobljena poglobljena teoretična in praktična znanja ter jih uporabiti v obstoječih in novih tehnoloških rešitvah,
- samostojno in avtonomno kreirati izboljšave obstoječih transportnih, prometnih in transportno-logističnih procesov,
- vseživljenjskega izobraževanja,
- sprejemati in reševati okoljevarstvene in zaščitne ukrepe v delovnem okolju,
- timskega dela, komunikacije in razvoja profesionalne etike v nacionalnem in mednarodnem okolju, posebej v različnih ustanovah EU,

(predmetno specifične kompetence)

- poznati in razumeti prometne sisteme in organizacije, prometne tehnologije, transportne logistike in prometne varnosti s teoretičnega in praktičnega vidika,
- poznati in razumeti dejavnike eksploatacije prometne infrastrukture in transportnih sredstev, prometnega načrtovanja in upravljanja ter karakteristik prometnih tokov,
- razumeti splošne strukture ter načrtovanja in projektiranja izbranih tehnoloških procesov prometnih tehnologij, prometa in okolja, geografskih informacijskih sistemov, skladno s pravnimi, ekonomskimi in drugimi določili oziroma predpisi,
- poznati in razumeti dejavnike logističnih procesov in logističnih mrež ter pravne in ekonomske podpore tem procesom,
- razumeti splošne strukture ter načrtovanja in projektiranja logističnih distribucijskih centrov, logističnega marketinga, razbremenilne logistike ter drugih procesov, skladno s strateškim menedžmentom, informacijsko in vsako drugo podporo,
- poznati in razumeti dejavnike numerične analize v prometu, prometne regulacije, prometno-tehnične ekspertize prometnih nesreč ter teoretične osnove prometne varnosti vseh prometnih panog,
- razumeti splošne strukture biomehanike v prometu, dinamiko vozil in ergonomijo v prometu ter ustreznih znanj prometnega inženirstva, zanesljivosti in vzdrževanja inteligentnih transportnih sistemov,
- razvijati in uporabiti nove metode v projektnih nalogah za reševanje problematike tehnologije prometa, transportne logistike in varnosti v prometu vseh prometnih panog,
- razumeti strokovno in znanstveno literaturo ter pisanje in objavlanje strokovnih in znanstvenih sestavkov..

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za pomorstvo in promet, Univerza v Ljubljani.

Magister inženir prometa/magistrica inženirka prometa

Tabela 40: Osnovni podatki o magistrski izobrazbi Magister inženir prometa/magistrica inženirka prometa

Ime kvalifikacije	Magister inženir prometa/magistrica inženirka prometa
Tip kvalifikacije	Diploma druge stopnje
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Magistrsko izobraževanje
Trajanje izobraževanja	2 leti
Kreditne točke	120 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• V študijski program 2. stopnje Prometno inženirstvo se lahko vpiše, kdor je zaključil: • Študijski program prve stopnje z ustreznih strokovnih področij: transportne storitve (promet, tehnologija prometa, logistika) (8400), tehnike (prometno inženirstvo) (5200), gradbeništva (5820) in gospodarskega inženirstva – smer Gradbeništvo (5829). • Študijski program prve stopnje z drugih strokovnih področij: strojništva (5211) in mehatronike (5200), če je pred vpisom v študijski program opravil študijske obveznosti, bistvene za nadaljevanje študija v obsegu 27 ECTS, ki jih kandidat lahko opravi med študijem na prvi stopnji, v programih za izpopolnjevanje oz. z opravljanjem diferencialnih izpitov pred vpisom v študijski program. Opraviti mora naslednje obveznosti pri predmetih z naslednjih področij: prostorskega in prometnega načrtovanja, projektiranja prometnic in ekonomije v transportu. • Študijski program prve stopnje z drugih strokovnih področij: arhitekture (5811), če je pred vpisom v študijski program opravil študijske obveznosti, bistvene za nadaljevanje študija v obsegu 27 ECTS, ki jih kandidat lahko opravi med študijem na prvi stopnji, v programih za izpopolnjevanje oz. z opravljanjem diferencialnih izpitov pred vpisom v študijski program. Opraviti mora naslednje obveznosti pri predmetih z naslednjih področij: transportna sredstva, tehnologija in organizacija prometa, projektiranje prometnic in statistika. • Visokošolski strokovni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, z ustreznega strokovnega področja: transportnih storitev (promet, tehnologija prometa, logistika) (8400), tehnike (prometno inženirstvo) (5200) in gradbeništva (5820). • Visokošolski strokovni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, z drugih strokovnih področij: strojništva (5211), če je pred vpisom v študijski program opravil študijske obveznosti, bistvene za nadaljevanje študija v obsegu 27 ECTS, ki jih kandidat lahko opravi med študijem na prvi stopnji, v programih za izpopolnjevanje oz. z opravljanjem diferencialnih izpitov pred vpisom v študijski program. Opraviti mora naslednje obveznosti pri predmetih z naslednjih področij: prostorskega in prometnega planiranja, projektiranja prometnic in ekonomije v transportu. • Univerzitetni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, z ustreznih strokovnih področij: transportne storitve (promet, tehnologija prometa) (8400). Takemu kandidatu se znotraj študijskega programa prizna praviloma 60 ECTS, ta pa se vpiše v drugi letnik študija, če s priznanimi obveznostmi izpolnjuje pogoje za prehod, določene z akreditiranim študijskim programom. • Univerzitetni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, z drugih strokovnih področij: gradbeništva (5820) in gospodarskega inženirstva – smer Gradbeništvo (5829). Takemu kandidatu se znotraj študijskega programa prizna do 60 ECTS, ta pa se vpiše v drugi letnik študija, če s priznanimi obveznostmi izpolnjuje pogoje za prehod, določene z akreditiranim študijskim programom. • 18. Univerzitetni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, z drugih strokovnih področij: strojništva (5211), mehatronike (5200), arhitekture (5811) in urbanizma (5812). Takemu kandidatu se znotraj študijskega programa prizna do 40 ECTS, ta pa se skladno s tem vpiše v ustrezni letnik študija. • Visokošolski strokovni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, in študijski program za pridobitev specializacije, sprejet pred 11. 6. 2004, z ustreznega strokovnega področja: transportne storitve (promet, tehnologija prometa, logistika) (8400) in gradbeništvo (5820). Takemu kandidatu se znotraj študijskega programa prizna do 60 ECTS, ta pa se vpiše v drugi letnik študija, če s priznanimi obveznostmi izpolnjuje pogoje za prehod, določene z akreditiranim študijskim programom. • Visokošolski strokovni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, in študijski program za pridobitev specializacije, sprejet pred 11. 6. 2004, z drugih strokovnih področij: strojništva (5211). Takemu kandidatu se znotraj študijskega programa prizna do 60 ECTS, ta pa se skladno s tem vpiše v ustrezni letnik študija.
ISCED področje	Tehnika, proizvodne tehnologije in gradbeništvo
ISCED podpodročje	Interdisciplinarne izobraževalne aktivnosti/izidi, pretežno tehnika, proizvodne tehnologije in gradbeništvo
Raven kvalifikacije	SOK 8 EOK 7 Druga stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

(splošne kompetence)

- ugotavljanja in dokazovanja vzročno-posledičnih povezav;
- napovedovanja ter vrednotenja posledic načrtovanih rešitev (ukrepov);
- obvladanja raziskovalnih metod, postopkov in procesov;
- razvoja kritične in samokritične presoje, vključno z etično in družbeno odgovorno refleksijo;
- uporabe znanja v praksi in avtonomnosti v strokovnem delu;
- razvoja komunikacijskih sposobnosti in spretnosti, posebej komuniciranja s strokovnjaki in specialisti s prometnim inženirstvom povezanih drugih področij;
- za kooperacijo in delo v skupini v mednarodnem okolju;

(predmetno specifične kompetence)

- analiziranja in evalvacije procesov v prometnem sistemu;
- sinteze dogajanja v prometnem sistemu, predvsem pa povezovanja prometnih znanj z drugimi pomembnimi družbenimi podsistemi, kakor tudi vrednotenja učinkov prometnega sistema na okolje, prostor, gospodarstvo, demografijo;
- izdelave trajnostnih mobilnostnih načrtov (SUTP), saj posedujejo znanje načrtovanja mobilnosti, prometnic in transporta kot ene ključnih sestavin trajnostnega razvoja družbe (na lokalnem, regionalnem in nacionalnem nivoju);
- izdelave prometnih študij, za kar imajo znanje o nastanku (generaciji) in distribuciji prometnih tokov, znanje o lastnostih prometnih tokov v povezavi s kapacitetami prometnic in prevoznih sredstev ter znanje o metodah in tehnikah načrtovanja, modeliranja, evalviranja in prognoziranja v prometu;

- izdelave študij vpliva prometa na okolje, saj imajo znanje o interakcijah med okoljem, prostorom, zdravjem, gospodarstvom in prometom;
- izdelave varnostnih konceptov in elaboratov, kakor tudi varnostnih pregledov v cestnem prometu, saj imajo znanje o vzrokih, posledicah, možnostih in načinih ukrepanja za zagotavljanje varnosti v prometu;
- načrtovanja, razvoja in implementacije transportnih tehnologij v industriji transportnih naprav, kakor tudi v prevozništvu in prometni sistem;
- načrtovanja, razvoja in implementacije inteligentnih transportnih sistemov (ITS) v prakso;
- organiziranja transportnih aktivnosti v potniškem in tovrnem prometu, vključno s prevozom posebnih tovarov in nevarnih snovi;
- izdelave strokovnih podlag za prostorsko načrtovanje;
- izdelave programov, načrtov delovanja in vzdrževanja prometnih sistemov.

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Univerza v Mariboru.

Magister inženir logistike/magistrica inženirka logistike

Tabela 41: Osnovni podatki o magistrski izobrazbi Magister inženir logistike/magistrica inženirka logistike

Ime kvalifikacije	Magister inženir logistike/magistrica inženirka logistike
Tip kvalifikacije	Diploma druge stopnje
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Magistrsko izobraževanje
Trajanje izobraževanja	2 leti
Kreditne točke	120 kreditnih točk
Vstopni pogoji	Vstopni pogoji: v študijski program druge stopnje Logistika sistemov se lahko vpiše kandidat, ki je zaključil: • študijski program prve stopnje z ustreznih strokovnih področij: transportne storitve (84), strojništvo (521), gradbeništvo (582), geodezija (5813), elektrotehnika (5221), računalništvo in informatika (4811), ekonomija (314), pravne vede (38), prodaja in (trgovina) na debelo (341), marketing in oglaševanje (342), poslovanje in upravljanje (345), varovanje oseb in premoženja (861), vojaške in obrambne vede (863), matematika in statistika (46), fizika (4411), kemijska tehnologija in procesno inženirstvo (524), varstvo okolja (850) oz. katerikoli študijski programi, primerljivi z naštetimi; • študijski program prve stopnje z drugih strokovnih področij, ki so določena v 1. točki, če je pred vpisom v študijski program opravil študijske obveznosti, bistvene za nadaljevanje študija, v obsegu 31 KT, ki jih kandidat lahko opravi med študijem na prvi stopnji, v programih za izpolnjevanje oziroma z opravljanjem diferencialnih izpitov pred vpisom v študijski program. Opravi mora naslednje obveznosti: Matematične metode 1, Matematične metode 2, Teorija sistemov in Načela logističnih aktivnosti; • visokošolski strokovni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, z ustreznih strokovnih področij: transportne storitve (84), strojništvo (521), gradbeništvo (582), geodezija (5813), elektrotehnika (5221), računalništvo in informatika (4811), ekonomija (314), pravne vede (38), prodaja in (trgovina) na debelo (341), marketing in oglaševanje (342), poslovanje in upravljanje (345), varovanje oseb in premoženja (861), vojaške in obrambne vede (863), matematika in statistika (46), fizika (4411), kemijska tehnologija in procesno inženirstvo (524), varstvo okolja (850) oz. katerikoli študijski programi, primerljivi z naštetimi; • visokošolski strokovni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, z drugih strokovnih področij, kot so določena v 3. točki, če je pred vpisom v študijski program opravil študijske obveznosti, bistvene za nadaljevanje študija, v obsegu 31 KT, ki jih kandidat lahko opravi med študijem na prvi stopnji, v programih za izpolnjevanje oziroma z opravljanjem diferencialnih izpitov pred vpisom v študijski program. Opravi mora naslednje obveznosti: Matematične metode 1, Matematične metode 2, Teorija sistemov ter Načela logističnih aktivnosti; • univerzitetni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, z ustreznih strokovnih področij: transportne storitve (84), strojništvo (521), gradbeništvo (582), geodezija (5813), elektrotehnika (5221), računalništvo in informatika (4811), ekonomija (314), pravne vede (38), prodaja in (trgovina) na debelo (341), marketing in oglaševanje (342), poslovanje in upravljanje (345), varovanje oseb in premoženja (861), vojaške in obrambne vede (863), matematika in statistika (46), fizika (4411), kemijska tehnologija in procesno inženirstvo (524), varstvo okolja (850) oz. katerikoli študijski programi, primerljivi z naštetimi. Takemu kandidatu se znotraj študijskega programa praviloma prizna 60 KT, ta pa se vpiše v 2. letnik študija, če s priznanimi obveznostmi izpolnjuje pogoje za prehod, določene z akreditiranim študijskim programom; • univerzitetni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, z drugih strokovnih področij, ki so določena v 5. točki. Takemu kandidatu se znotraj študijskega programa prizna 45 KT, ta pa se skladno s tem vpiše v ustrezni letnik študija; • visokošolski strokovni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, in študijski program za pridobitev specializacije, sprejet pred 11. 6. 2004, z ustreznih strokovnih področij: transportne storitve (84), strojništvo (521), gradbeništvo (582), geodezija (5813), elektrotehnika (5221), računalništvo in informatika (4811), ekonomija (314), pravne vede (38), prodaja in (trgovina) na debelo (341), marketing in oglaševanje (342), poslovanje in upravljanje (345), varovanje oseb in premoženja (861), vojaške in obrambne vede (863), matematika in statistika (46), fizika (4411), kemijska tehnologija in procesno inženirstvo (524), varstvo okolja (850) oz. katerikoli študijski programi, primerljivi z naštetimi. Takemu kandidatu se znotraj študijskega programa prizna praviloma 60 KT, ta pa se vpiše v 2. letnik študija, če s priznanimi obveznostmi izpolnjuje pogoje za prehod, določene z akreditiranim študijskim programom; • visokošolski strokovni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, in študijski program za pridobitev specializacije, sprejet pred 11. 6. 2004, z drugih strokovnih področij, ki so določena v točki 7. Takemu kandidatu se znotraj študijskega programa prizna 45 KT, ta pa se skladno s tem vpiše v ustrezni letnik študija.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Interdisciplinarne izobraževalne aktivnosti/izidi, pretežno transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
Raven kvalifikacije	SOK 8 EOK 7 Druga stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

- obvladanja raziskovalnih metod, postopkov in procesov v logističnih sistemih, procesih in funkcijah,
- poudarjenega in stalnega razvoja kritične in samokritične presoje pri sprejemanju odločitev v dinamiki logističnih sistemov in logističnih procesov,
- oblikovati komunikacijske sposobnosti in spretnosti, še posebej stalno komunikacijo v mednarodnem in multikulturnem okolju,
- delovati v globalnih logističnih verigah,
- etične refleksije in globoke zavezanosti profesionalni etiki,
- delati in ustvarjati v mednarodnem okolju,
- učinkovito reševati probleme na področju logističnih sistemov z uporabo modernih znanstvenih metod in postopkov,
- umestiti nove informacije in interpretacije v kontekst temeljne discipline,
- poznati in razumeti utemeljitev in zgodovino razvoja temeljne discipline,
- razumeti sistemski pristop in s tem razumeti splošne strukture temeljne discipline ter povezanost med njenimi poddisciplinami,
- razumeti in uporabiti metode kritične analize in razvoja teorij ter njihovo uporabo v reševanju konkretnih delovnih problemov,
- intenzivno in stalno uporabljati informacijsko-komunikacijske tehnologije ter informacijsko upravljalne sisteme na svojem konkretnem delovnem področju in podobno.

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru.

SOK 9 – EOK 8

Magister znanosti s področja prometne vede/magistrica znanosti s področja prometne vede

Tabela 42: Osnovni podatki o magisteriju znanosti Magister znanosti s področja prometne vede/magistrica znanosti s področja prometne vede

Ime kvalifikacije	Magister znanosti s področja prometne vede/magistrica znanosti s področja prometne vede
Tip kvalifikacije	Magisterij znanosti/umetnosti
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Magistrsko izobraževanje
Trajanje izobraževanja	2 leti
Kreditne točke	120 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• V program se lahko vključi kandidat, ki ima diplomu univerzitetnega programa ali po pogojih Zakona o visokem šolstvu diplomu visokošolskega programa katerekoli smeri in obvlada angleški jezik.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 9 EOK 8 Tretja stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Diplomant je usposobljen za vodenje razvojnih inštitutov in drugih razvojnih skupin v prometnih podjetjih, zavarovalnicah in pri strokovnih službah ustreznih ministrstev oziroma pri gospodarski zbornici.

Študentje tega podiplomskega študija lahko nadaljujejo študij na doktorskem programu in postanejo sodelavci v raziskovalnih skupinah Fakultete za pomorstvo in promet oziroma vodilni raziskovalci na sorodnih inštitutih.

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za pomorstvo in promet, Univerza v Ljubljani.

Doktor znanosti/doktorica znanosti s področja pomorstvo in promet

Tabela 43: Osnovni podatki o doktorski izobrazbi Doktor znanosti/doktorica znanosti s področja pomorstvo in promet

Ime kvalifikacije	Doktor znanosti/doktorica znanosti s področja pomorstvo in promet
Tip kvalifikacije	Doktorat
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Doktorsko izobraževanje
Trajanje izobraževanja	3 leta
Kreditne točke	180 kreditnih točk
Vstopni pogoji	• Zaključen bolonjski študijski program druge stopnje ne glede na smer in področje študija, • zaključen enovit magistrski študijski program, ki izobražuje za poklice, urejene z direktivami Evropske unije, če je ovrednoten s 300 KT, ali drug enovit magistrski študijski program, ki je ovrednoten s 300 KT, • zaključen dosedanj (stari) študijski program za pridobitev univerzitetne izobrazbe, • zaključen dosedanj (stari) študijski program za pridobitev specializacije, zaključen visokošolski strokovni program s področja pomorstvo-transport-promet-transportna logistika in naravoslovnih, tehničnih in družboslovnih usmeritev. Dodatne študijske obveznosti za posamezna področja v obsegu od 30 do 60 KT kandidatom pred vpisom v doktorski študijski program določi Komisija za doktorski študij Univerze v Ljubljani – Fakulteta za pomorstvo in promet. Na doktorski študijski program Pomorstvo in promet se lahko vpišejo tudi diplomanti tujih univerz. Enakovrednost predhodno pridobljene izobrazbe v tujini se ugotavlja v postopku priznavanja tujega izobraževanja za nadaljevanje izobraževanja, in sicer skladno s predpisi, ki veljajo za Univerzo v Ljubljani.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Transport
Raven kvalifikacije	SOK 10 EOK 8 Tretja stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

- prepoznavati, razumeti in definirati temeljne znanstvene probleme,
- reševati zahtevne uporabniško usmerjene znanstvene izzive in s tem povezano organizirati ter koordinirati znanstvenoraziskovalno in razvojno delo na področju pomorstva in prometa,
- abstrakcije z razvitim kritičnim, analitičnim in sintetičnim mišljenjem,
- identificirati potrebne podatke za oblikovanje novih znanj in tehniško-tehnoloških in organizacijskih rešitev,
- interdisciplinarnega povezovanja znanstvenih dognanj,
- timskega dela na ožjem in širšem interdisciplinarnem področju,
- oblikovati nova teoretična znanja in na njih temelječe aplikativne tehniške rešitve ob upoštevanju okoljske in socialne odgovornosti ter spoštovanju inženirskega kodeksa,
- uporabiti sodobne raziskovalne metode in postopke,
- komunicirati s strokovno javnostjo v različnih oblikah,
- kritično presojati in predstaviti lastne raziskovalne rezultate, spremljati razvoj v svetu in s tem povezano nadaljevanje samostojnega izobraževanja, raziskovanja in spremljanja literature.

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za pomorstvo in promet, Univerza v Ljubljani.

Doktor znanosti/doktorica znanosti s področja logistika sistemov

Tabela 44: Osnovni podatki o doktorski izobrazbi Doktor znanosti/doktorica znanosti s področja logistika sistemov

Ime kvalifikacije	Doktor znanosti/doktorica znanosti s področja logistika sistemov
Tip kvalifikacije	Doktorat
Vrsta kvalifikacije	Izobrazba
Vrsta izobraževanja	Doktorsko izobraževanje
Trajanje izobraževanja	3 leta
Kreditne točke	180 kreditnih točk
Vstopni pogoji	V študijski program tretje stopnje Logistika sistemov se lahko vpiše kandidat, ki je zaključil: • študijski program druge stopnje ali • univerzitetni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, ali • visokošolski strokovni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, in študijski program za pridobitev specializacije. Takemu kandidatu se pred vpisom v študijski program določijo študijske obveznosti, bistvene za nadaljevanje študija, ki jih kandidat lahko opravi med študijem v programih za izpopolnjevanje oziroma z opravljanjem diferencialnih izpitov v času študija oziroma do zagovora doktorske disertacije. Kandidat mora opraviti obveznosti, ki mu jih določi Komisija za študijske zadeve Senata Fakultete za logistiko, ali • študijski program, ki izobražuje za poklice, urejene z direktivami EU, ali drug enovit magistrski študijski program, ki je ovrednoten s 300 KT. V 2. letnik študijskega programa tretje stopnje Logistika sistemov se lahko vpiše kandidat, ki je zaključil: • študijski program za pridobitev magisterija znanosti, sprejet pred 11. 6. 2004, in se mu ob vpisu prizna 60 KT ali • univerzitetni študijski program, sprejet pred 11. 6. 2004, in študijski program za pridobitev specializacije in se mu ob vpisu prizna 60 KT.
ISCED področje	Transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
ISCED podpodročje	Interdisciplinarne izobraževalne aktivnosti/izidi, pretežno transport, varnost, gostinstvo in turizem, osebne storitve
Raven kvalifikacije	SOK 10 EOK 8 Tretja stopnja

Vir: www.nok.si

Učni izidi

Študent/študentka je zmožen/zmožna:

- poglobljeno razumeti teoretske in metodološke koncepte,
- analize, sinteze in predvidevanja rešitev ter posledic v logističnih sistemih, procesih in funkcijah,
- uporabiti raziskovalne metode, postopke in procese v logističnih sistemih, procesih in funkcijah,
- avtonomnosti v znanstvenoraziskovalnem delu ter stalnega razvoja kritične in samokritične presoje pri sprejemanju odločitev v dinamiki logističnih sistemov in logističnih procesov,
- samostojno uporabiti pridobljeno teoretično znanje za reševanje problemov v praksi, in sicer tako v logističnih kot tudi nelogističnih organizacijah s poudarjeno logistično funkcijo,
- razviti komunikacijske sposobnosti in spretnosti, še posebej stalne komunikacije v mednarodnem okolju,
- delovati v globalnih logističnih verigah,
- etične refleksije in globoke zavezanosti profesionalni etiki,
- kooperativnosti, dela v skupini,
- delati in ustvarjati v mednarodnem okolju,
- mentorstva mlajšim kolegom na inštitutih, na univerzi, v gospodarski družbi itd.,
- učinkovitosti pri izrabljanju virov, ki so na voljo: lastna ustvarjalna in intelektualna sposobnost, razpoložljiv intelektualni kapital (sodelavci), ostali materialni in nematerialni viri (denar, oprema, prostor in čas).

Izvajalec kvalifikacije:

Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru.

2.3. Vpis v izobraževalne in študijske programe na področju prometa in skladiščenja

V tem poglavju predstavljamo izobraževanje na področju transporta in skladiščenja, ki zajema prikaz izvajalcev izobraževanja, podatke o vpisu v izobraževalne programe in regionalno razpršenost izobraževalcev.

2.3.1. Izobraževalne ustanove in programi izobraževanja

Spodnje tabele prikazujejo izobraževalne ustanove (javne in zasebne šole in fakultete) po programih izobraževanja (ustanova je izobraževalni program izvajala vsaj 1 šolsko leto v obdobju 2017/18–2021/22).

Tabela 45: Izobraževalne ustanove srednjega poklicnega in strokovnega izobraževanja – redno izobraževanje

Izobraževalna ustanova	Vrsta izobraževanja	Program
Ekonomška šola Murska Sobota, Srednja šola in gimnazija	SSI	Logistični tehnik
Gimnazija, elektro in pomorska šola Piran	SSI	Logistični tehnik (SI)
Prometna šola Maribor, Srednja prometna šola in dijaški dom	SSI	Logistični tehnik
Strokovni izobraževalni center Ljubljana, Srednja poklicna in strokovna šola Bežigrad	SSI	Logistični tehnik
	PTI	Logistični tehnik
Šolski center Celje, Srednja šola za storitvene dejavnosti in logistiko	SSI	Logistični tehnik
Šolski center Nova Gorica, Strojna, prometna in lesarska šola	SSI	Logistični tehnik

Vir: CEUVIZ, centralna evidenca udeležencev v izobraževanju, 2022

Tabela 46: Izobraževalne ustanove srednjega poklicnega in strokovnega izobraževanja – izobraževanje odraslih

Izobraževalna ustanova	Program
B & B izobraževanje in usposabljanje, d. o. o.	Logistični tehnik
Center za dopisno izobraževanje Univerzum	
Ekonomška in trgovska šola Brežice	
Ekonomška šola Murska Sobota	
Javni zavod Cene Štupar – Center za izobraževanje Ljubljana	
Ljudska univerza Tržič	
Ljudska univerza Celje	
PRAH, izobraževalni center, izobraževanje in usposabljanje, d. o. o.	
Srednja šola za trženje in dizajn Maribor	
Prometna šola Maribor	
Srednja trgovska šola Maribor	
Strokovni izobraževalni center Ljubljana	
Zasavska ljudska univerza	
Zavod Znanje Postojna, javni zavod	
Šolski center Celje	Logistični tehnik (PTI)
Šolski center Nova Gorica	
Šolski center Novo mesto	
Andragoški zavod Maribor – Ljudska univerza	
Andragoški zavod Ljudska univerza Velenje	
B & B izobraževanje in usposabljanje, d. o. o.	
Center za dopisno izobraževanje Univerzum	
Ekonomška in trgovska šola Brežice	
Izobraževalni center Geoss, d. o. o.	
Javni zavod Cene Štupar – Center za izobraževanje Ljubljana	
Ljudska univerza Celje	
Ljudska univerza Tržič	
PRAH, izobraževalni center, izobraževanje in usposabljanje, d. o. o.	Voznik
Prometna šola Maribor	
Strokovni izobraževalni center Ljubljana	
Zavod za izobraževanje odraslih Radovljica	
Šolski center Nova Gorica	Plovni tehnik
Šolski center Novo mesto, Enota za izobraževanje odraslih	
PRAH, izobraževalni center, izobraževanje in usposabljanje, d. o. o.	
Strokovni izobraževalni center Ljubljana, Avtošola Ježica	Plovni tehnik
Gimnazija, elektro in pomorska šola Piran	

Vir: CEUVIZ, centralna evidenca udeležencev v izobraževanju, 2022

Tabela 47: Izobraževalne ustanove in programi višjega strokovnega izobraževanja na področju logistike

Izobraževalna ustanova	Program
JAVNE VIŠJE STROKOVNE ŠOLE	
Prometna šola Maribor – redni	
Prometna šola Maribor – izredni	
ŠC Novo mesto – redni	
ŠC Novo mesto – izredni	
ZASEBNE VIŠJE STROKOVNE ŠOLE	
B & B izobraževanje in usposabljanje, d. o. o.	Program Logistično inženirstvo
BZ izobraževanje in informacijske storitve, d. o. o.	
ERUDIO izobraževalni center	
Izobraževalni center Geoss, d. o. o.	
Izobraževalni center Memory, d. o. o.	
PRAH, izobraževalni center, izobraževanje in usposabljanje, d. o. o.	

Vir: CEUVIZ, centralna evidenca udeležencev v izobraževanju, 2022

Tabela 48: Izobraževalne ustanove in programi visokošolskega izobraževanja

Izobraževalna ustanova	Štud. Program – naziv	Vrsta študijskega programa
Visoka šola za transport in logistiko Ljubljana	Management Mednarodne Logistike – Diplomirani organizator logistike (vs)/diplomirana organizatorica logistike (vs)	Visokošolski
	Navtika – Diplomirani inženir navtike (VS), diplomirana inženirka navtike (VS)	Visokošolski
	Prometna tehnologija in transportna logistika – Diplomirani inženir prometne tehnologije (vs)/diplomirana inženirka prometne tehnologije (vs)	Visokošolski
Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet	Tehnologija prometa in logistika – Diplomirani inženir tehnologije prometa (UN), diplomirana inženirka tehnologije prometa (UN)	Univerzitetni
	Pomorstvo in promet – Doktor znanosti/doktorica znanosti s področja pomorstvo in promet	Doktorski študij
	Promet – Magister inženir prometa, magistrica inženirka prometa	Magistrski
	Promet – Doktor znanosti/doktorica znanosti	Doktorski
	Prometno inženirstvo – Diplomirani inženir prometa (vs)/diplomirana inženirka prometa (vs)	Visokošolski
Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo	Prometno inženirstvo – Diplomirani inženir prometa (un)/diplomirana inženirka prometa (un)	Univerzitetni
	Prometno inženirstvo – Magister inženir prometa/magistrica inženirka prometa	Magistrski
	Prometno inženirstvo – Doktor znanosti/doktorica znanosti	Doktorski študij
	Gospodarska in tehniška logistika – diplomirani inženir logistike (VS)/diplomirana inženirka logistike (VS)	Visokošolski
Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko	Logistika sistemov – diplomirani inženir logistike (UN)/diplomirana inženirka logistike (UN)	Univerzitetni
	Logistika sistemov – magister inženir logistike/magistrica inženirka logistike	Magistrski
	Logistika sistemov – Doktor znanosti/doktorica znanosti	Doktorski
AREMA – Visoka šola za regionalni management Rogaška Slatina	Management transportne logistike – Diplomirani manager transportne logistike (vs)/diplomirana managerka transportne logistike (vs)	Visokošolski

Vir: CEUVIZ, centralna evidenca udeležencev v izobraževanju, 2022

Slika 15: Regionalna razpršenost izobraževalnih ustanov s področja prometa in logistike



Tabela 49: Število izvajalcev izobraževalnih programov glede na regijo in raven izobraževanja

Regija	Visokošolski IP	Višješolski IP	Srednješolski IP
Pomurska	0	0	1
Podravska	1	1	5
Koroška	0	0	0
Savinjska	0	1	4
Zasavska	0	1	3
Posavska	0	0	0
Jugovzhodna Slovenija	0	1	3
Osrednjeslovenska	2	2	5
Gorenjska	0	1	3
Notranjsko-kraška	0	0	1
Goriška	0	0	1
Obalno-kraška	0	1	1

Vir: CEUVIZ, centralna evidenca udeležencev v izobraževanju, 2022

2.3.2. Število vpisanih dijakov/študentov v izobraževalne programe

Tabela 50: Število vpisanih dijakov v izobraževalni program Logistični tehnik – redni dijaki

Izobraževalna ustanova	Kat. pr.	Program	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021	2021/2022
Ekonomška šola Murska Sobota, Srednja šola in gimnazija	SSI	Logistični tehnik	64	53	48	55	45
Gimnazija, elektro in pomorska šola Piran	SSI	Logistični tehnik (SI)	/	/	/	/	18*
Prometna šola Maribor, Srednja prometna šola in dijaški dom	SSI	Logistični tehnik	137	166	190	185	197
Strokovni izobraževalni center Ljubljana, Srednja poklicna in strokovna šola Bežigrad	SSI	Logistični tehnik	99	102	93	96	97
	PTI	Logistični tehnik (PTI)	108	102	92	94	101
Šolski center Celje, Srednja šola za storitvene dejavnosti in logistiko	SSI	Logistični tehnik	112	112	107	115	122
Šolski center Nova Gorica, Strojna, prometna in lesarska šola	SSI	Logistični tehnik	59	56	52	53	48
SKUPAJ			579	591	582	598	628

Vir: MIZŠ, Stanje CEUVIZ: 21. 2. 2022

* nov program, ki se je na šoli začel izvajati šele 2021

Tabela 51: Število vpisanih odraslih v izobraževalni program Logistični tehnik

Izobraževalna ustanova	Program	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021
B & B izobraževanje in usposabljanje, d. o. o.	Logistični tehnik (SSI)	64	49	48	47	47
Center za dopisno izobraževanje Univerzum		15	11	13	9	9
Ekonomska in trgovska šola Brežice		6	3	3	/	/
Ekonomska šola Murska Sobota		10	7	11	17	12
Izobraževalni center Geoss, d. o. o.		75	39	38	39	29
Javni zavod Cene Štupar – Center za izobraževanje Ljubljana		32	33	32	34	37
Ljudska univerza Tržič		17	18	10	8	3
Ljudska univerza Celje		/	/	/	5	3
PRAH, izobraževalni center, izobraževanje in usposabljanje, d.o.o.		41	55	43	47	36
Srednja šola za trženje in dizajn Maribor		/	/		32	27
Prometna šola Maribor		/	/	1	/	/
Srednja trgovska šola Maribor		38	35	36	/	/
Strokovni izobraževalni center Ljubljana		90	113	111	77	41
Zasavska ljudska univerza		21	22	28	21	12
Zavod Znanje Postojna, javni zavod		17	5	0	/	/
Šolski center Celje		42	20	18	18	16
Šolski center Nova Gorica		11	7	11	14	6
Šolski center Novo mesto		19	22	27	25	21
SKUPAJ			498	439	430	393
Andragoški zavod Maribor – Ljudska univerza	Logistični tehnik (PTI)	8	1	0	/	/
Andragoški zavod Ljudska univerza Velenje		15	12	12	10	7
B & B izobraževanje in usposabljanje, d. o. o.		44	41	50	30	40
Center za dopisno izobraževanje Univerzum		9	9	6	7	13
Ekonomska in trgovska šola Brežice		3	6	1	/	/
Izobraževalni center Geoss, d. o. o.				4	7	7
Javni zavod Cene Štupar - Center za izobraževanje Ljubljana		13	21	26	18	28
Ljudska univerza Celje		16	10	12	9	8
Ljudska univerza Tržič				1	/	/
PRAH, izobraževalni center, izobraževanje in usposabljanje, d.o.o.		11	23	16	28	33
Prometna šola Maribor				11	/	2
Strokovni izobraževalni center Ljubljana		74	52	49	44	36
Zavod za izobraževanje odraslih Radovljica		11	3	4	12	8
Šolski center Nova Gorica		19	19	22	25	23
Šolski center Novo mesto, Enota za izobraževanje odraslih		21	18	18	16	17
SKUPAJ			244	215	232	206

Vir: MIZŠ, Stanje CEUVIZ: februar 2022

Graf 7: Gibanje vpisa mladih in odraslih v program srednjega strokovnega izobraževanja Logistični tehnik

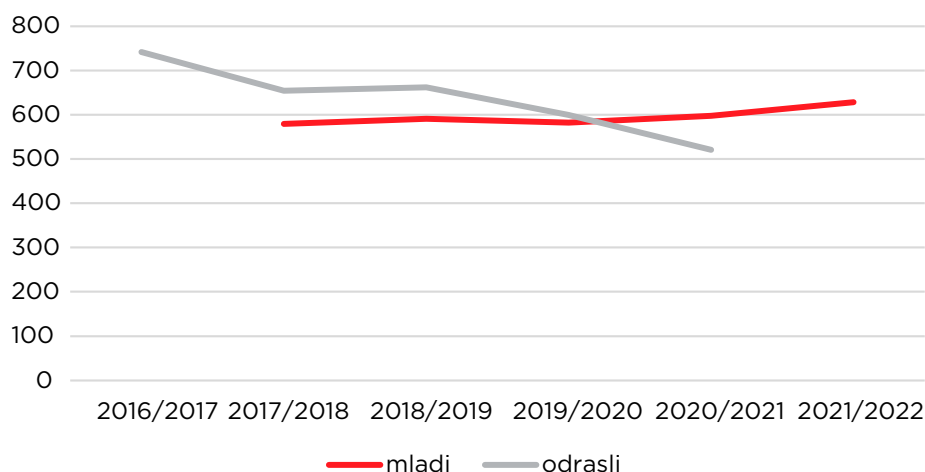


Tabela 52: Število vpisanih odraslih v izobraževalni program Voznik

Izobraževalna ustanova	Program	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021
PRAH, izobraževalni center, izobraževanje in usposabljanje, d. o. o.	Voznik	157	159	123	157	83
Strokovni izobraževalni center Ljubljana, Avtošola Ježica	Voznik	549	537	395	484	249
SKUPAJ		706	696	518	641	332

Vir: MIZŠ, Stanje CEUVIZ: februar 2022

Tabela 53: Število vpisanih odraslih v izobraževalni program Plovni tehnik

Izobraževalna ustanova	Program	2016/2017	2017/2018	2018/2019	2019/2020	2020/2021
Gimnazija, elektro in pomorska šola Piran	Plovni tehnik	30	31	33	32	28
SKUPAJ		30	31	33	32	28

Vir: MIZŠ, Stanje CEUVIZ: februar 2022

Tabela 54: Število vpisanih študentov v višji strokovni izobraževalni program Logistično inženirstvo

Javne višje strokovne šole	2016/2017	2018/2019	2019/2020	2020/2021	2021/2022
Prometna šola Maribor – redni	235	216	185	178	164
Prometna šola Maribor – izredni	58	83	76	62	74
ŠC Novo mesto – redni	0	0	0	0	0
ŠC Novo mesto – izredni	27	41	43	37	40
SKUPAJ	320	340	304	277	89
Zasebne višje strokovne šole	2016/2017	2018/2019	2019/2020	2020/2021	2021/2022
B & B izobraževanje in usposabljanje, d. o. o.	61	48	62	90	51
BZ izobraževanje in informacijske storitve, d. o. o.	84	76	94	62	86
ERUDIO izobraževalni center	39	43	49	27	72
Izobraževalni center Geoss, d. o. o.	36	33	23	20	27
Izobraževalni center Memory, d. o. o.	27	38	48	39	50
PRAH, izobraževalni center, izobraževanje in usposabljanje, d. o. o.	11	27	22	19	26
SKUPAJ	258	265	298	257	312

Vir: MIZŠ, Stanje CEUVIZ: februar 2022

Graf 8: Gibanje vpisa študentov v višji strokovni izobraževalni program Logistično inženirstvo

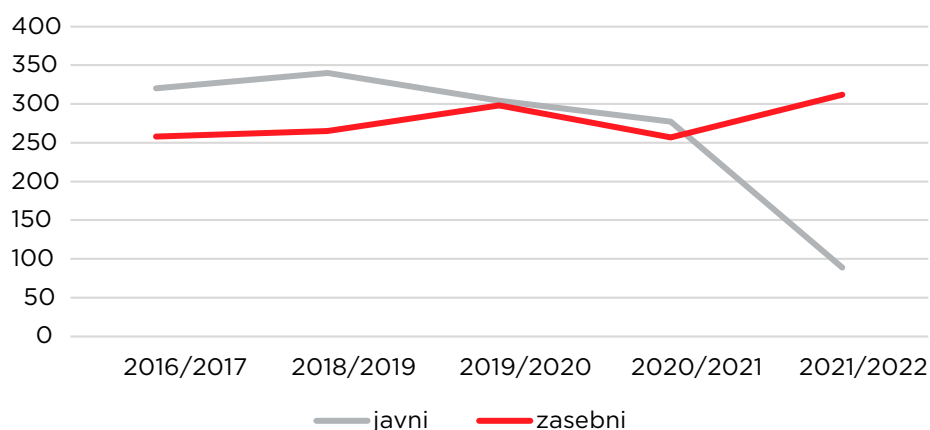


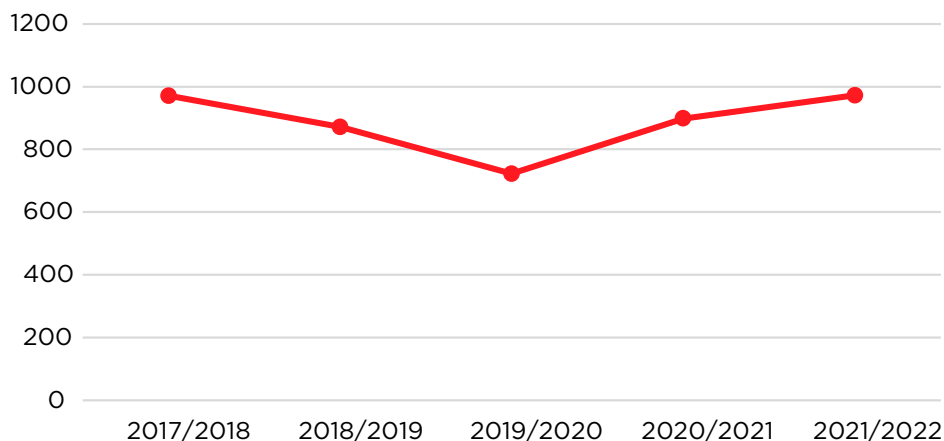
Tabela 55: Število vpisanih študentov v visokošolske/univerzitetne programe

OPOMBA: Tabela je statistično zaščitena. V primeru vpisa 5 ali manj oseb, se uvede oznaka "z".

Program/izobraževalna ustanova	Vrsta izobraževanja	2017/2018		2018/2019		2019/2020		2020/2021		2021/2022	
		izredni	redni	izredni	redni	izredni	redni	izredni	redni	vsi	
Navtika – Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet	Visokošolski	9	137	8	105	z	83	2z	110	106	
Prometna tehnologija in transportna logistika – Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet	Visokošolski	45	144	36	129	36	144	32 + z	157	183	
Tehnologija prometa in logistika – Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet	Univerzitetni	8	54	7	58	z	68	3z	72	75 + z	
Pomorstvo in promet – Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet	Doktorski študij	6	/	7	/	z	/	8z	/	/	
Promet – Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet UNI LJ Fakulteta za pomorstvo in promet	Magistrski	6	78	6	38	z	25 + 6z	/	40 + 5z	50 + 3z	
Promet – Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet	Doktorski	-	-	-	-	-	-	-	-	2z	
Prometno inženirstvo – Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo	Magistrski	0	25	1	24	2z	9	z	6 + 3z	9 + 2z	
Prometno inženirstvo – Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo	Univerzitetni	0	9	0	5	/	2z	/	15 + 2z	26 + 2z	
Prometno inženirstvo – Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo	Visokošolski	2	53	1	42	z	39 + 3z	z	69 + z	80 + 2z	
Prometno inženirstvo – Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo	Doktorski študij	5	/	7	/	4z	/	4z	/	z	
Gospodarska in tehniška logistika – Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko	Visokošolski	20	188	29	169	35 + z	171 + 2z	56 + 2z	215	268 + 2z	
Logistika sistemov – Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko	Univerzitetni	4	59	5	64	3z	35 + 5z	4z	90 + z	88 + 4z	
Logistika sistemov – Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko B	Magistrski	9	51	13	51	4z	28 + 5z	7 + 3z	15 + 5z	36 + 6z	
Logistika sistemov Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko	Doktorski	10	/	18	/	13 + 2z	/	6 + 2z	/	13	
Management transportne logistike – AREMA – Visoka šola za regionalni management Rogaška Slatina	Visokošolski	48	1	47	1	36 + z	/	40	/	38 + z	
SKUPAJ											

Vir: MIZŠ, Stanje CEUVIZ: februar 2022

Graf 9: Ocena gibanja³⁰ vpisa v vse visokošolske študijske programe na področju prometa in logistike



Vir: MIZŠ, Stanje CEUVIZ: februar 2022

2.3.3. Število podeljenih certifikatov na področju prometa in skladiščenja

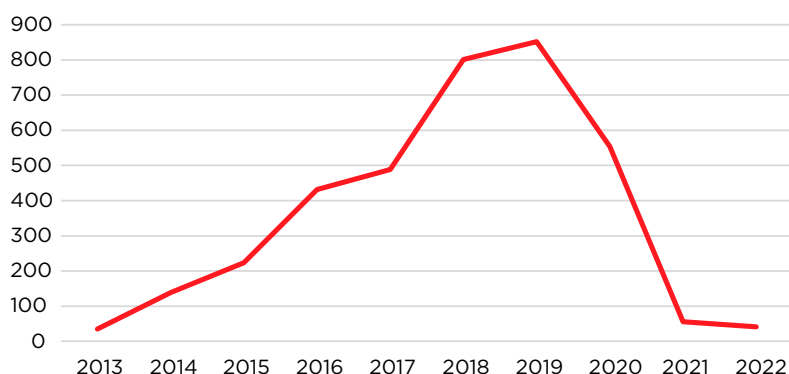
Tabela 56: Podeljeni certifikat NPK na področju transportnih storitev in skladiščenja

NPK	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (na dan 26. 4. 2022)	Skupaj
Skladiščnik/skladiščnica v logistiki	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	5
Prometnik/prometnica v cestnem prometu	9	0	3	0	0	0	0	0	0	0	12
Špediter/špediterka	0	0	1	4	0	0	0	0	2	0	7
Viličarist/vilčaristka	0	0	2	54	100	102	80	20	54	20	432
Voznik/voznica v cestnem prometu ³¹	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Operater/operaterka pri prevozu nevarnega blaga	26	139	215	372	389	699	772	534	0	0	3146
Upravljalec/upravljalica dvigal ³²	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Upravljalec/upravljalica mobilnih dvigal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	21
Skupaj	35	139	224	432	489	801	852	554	56	41	

Vir: www.nrpslo.org, 26. 4. 2022

Spodnji graf prikazuje gibanje števila vseh podeljenih certifikatov NPK na področju transportnih storitev v obdobju od 2013 do aprila 2022.

Graf 10: Podeljeni certifikati NPK na področju transportnih storitev in skladiščenja



Vir: www.nrpslo.org, 26. 4. 2022

³⁰ Naredili smo lahko le oceno vpisa, saj so nekateri podatki o vpisu v programe statistično zaščiteni, če je vpisov v program manj kot 5.

³¹ V letu 2008 je bilo podeljenih 87 certifikatov, v letu 2009 pa 218 certifikatov. Kasneje se je zaradi spremembe zakonodaje na področju in prehoda te kvalifikacije v »temeljno kvalifikacijo« podeljevanje certifikatov ustavilo.

³² Postopka certificiranja ni mogoče izvajati, ker ni nobenega izvajalca postopka.



A photograph of a multi-lane highway with a digital network overlay. The network consists of white lines connecting glowing blue nodes, symbolizing connectivity and data flow. The highway has a concrete barrier on the left and a grassy area on the right. In the distance, there are trees and a cloudy sky.

Trendi in razvojne možnosti na področju prometa in skladiščenja



Vizija, trendi in strategija razvoja prometa v Sloveniji

Republika Slovenija je po osamosvojitvi začela intenzivno graditi avtocestni križ na poteku V. in X. panevropskega koridorja. V tem času se je začela pojavljati velika potreba tudi po posodobitvi železniškega prometnega omrežja. Vendar so se na področju železnic, razen nekaterih izjem, izvajale le najnujnejše investicije, predvsem redno in investicijsko vzdrževanje, pa še to v omejenem obsegu. Načrtovano je bilo, da se bo večji cikel investicij v železniško infrastrukturo začel po končanem avtocestnem križu. To je opredelila tudi Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije iz leta 2006 (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (Intermodalnost: čas za sinergijo), Uradni list RS, št. 58/06). Kljub temu, da se je avtocestni križ v večji meri zgradil, pa se investicijski cikel ni nadaljeval z investicijami v železniško infrastrukturo. Eden od razlogov za to je bila gospodarska finančna kriza, poleg tega pa zagotovo tudi odsotnost celovitega programa investicij za področje prometne infrastrukture.

Vlada Republike Slovenije je leta 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v RS (Strategija). Ročnost večine ukrepov v Strategiji je do leta 2030. So pa v njej prikazani tudi nekateri nujni ukrepi po tem letu, ker je to zahteval celovit prikaz obravnavane problematike. Leta 2016 pa sta Vlada RS in Državni zbor RS sprejela Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v RS za obdobje do leta 2030 (Nacionalni program). S tem sta bila prvič v samostojni Sloveniji sprejeta nujna in ključna dokumenta za uspešen razvoj prometa v naši državi.

Strategija je prvi dokument, ki prometni sistem obravnava celovito, kar zagotavlja večjo sinergijo pri doseganju ciljev prometne in prostorske politike države in drugih politik ter boljši nadzor nad vplivom prometa na okolje in gospodarstvo.

»Slovenija ima danes dva pomembna dokumenta, Strategijo in Resolucijo razvoja prometa v RS. Pred nami pa se že kažejo nova trenda v razvoju prometa, razogljičenje in digitalizacija. Želimo se razvijati v nizkoogljično družbo. K temu nas zavezujejo sprejete mednarodne zaveze, tudi pariški sporazum. Do leta 2050 naj bi emisije zmanjšali za 80 odstotkov glede na leto 1990. Zmanjšati moramo rabo energije v prometu, v industriji in gospodinjstvih, fosilne vire energije pa bomo morali nadomeščati z obnovljivimi viri. Digitalizacija bo v prihodnosti prevzemala vse pomembnejšo vlogo. Omogočala bo razvoj komunikacijskih sistemov med prometno infrastrukturo in vozili ter med samimi vozili s ciljem zagotavljanja varnejše in bolj ekonomične vožnje. Trend digitalizacije v prometu je eno najhitreje razvijajočih se in za Slovenijo tudi najperspektivnejših področij. Prezem aktivne vloge pa je lahko pomembna priložnost za Slovenijo« (dr. Gašperšič, P., Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, uvodnik).

»Svetovno gospodarstvo se v letu 2020 že drugo leto zapored sooča z vplivi širjenja covid-19. Razglasitev pandemije ima velik vpliv tudi na logistiko in transport. Posledice zaradi sprejema mednarodnih oblik omejitev potovanj občuti kar 90 % svetovnega prebivalstva. Negativni vpliv imajo omejitve potovanj

na letalske prevoznike, posledično pa tudi na avtobusne in železniške prevoznike, predvsem pa na države, kjer so njihova gospodarstva odvisna od turizma. Kriza s koronavirusom nekaterim sektorjem predstavlja velik izziv, spet drugim priložnosti. Tako so tudi znotraj panoge logistike sektorji, ki so prav v času korona krize, ali pa ravno zaradi nje, med najhitreje rastočimi. Kot odgovor na številne prihajajoče izzive smo že poudarjali pomembnost uvedbe digitalizacije v logistiki in transportu. Dodatni argument sedaj prinaša tudi sprejeta Evropska uredba o elektronskih informacijah v tovarnem prometu (eFTI), ki začne veljati avgusta 2024. Takrat bo pretok informacij med podjetji in oblastmi (državnimi ustanovami) v EU postal obvezen, ambicija Slovenije pa je, da se pred obvezno uporabo in implementacijo regulative v praksi začne uporabljati že prej. Drugo rešitev za prihodnje izzive, ki so povezani tako s krizo koronavirusa kot hitrimi podnebnimi spremembami, ponuja železniški promet. V izjemnih okoliščinah v času širjenja covid-19 je železniški promet zagotavljal zanesljiv in varen prevoz nujnih dobrin za prebivalstvo in gospodarstvo. Železniški promet ima tudi zanemarljivo vrednost izpustov toplogrednih plinov v ozračje, kar je med ostalimi razlogi spodbudilo, da je Evropski parlament sprejel odločitev o razglasitvi leta 2021 za evropsko leto železnic. Obenem se je potrebno zavedati, da imamo v železniškem prometu še vedno zastarelo infrastrukturo, visoke stroške obratovanja in zastarel poslovni model».

(Vir: povzeto po uvodniku, Glas gospodarstva – TRANSPORT, 09/2021, Robert Sever, Direktor GZS – Združenja za promet, GZS, Ljubljana)

Vizija prometne politike je tako del skupne vizije države in hkrati potreben pogoj za njeno delovanje. Opredeljena je kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva. Ta opredelitev izhaja iz osnovne dejavnosti prometa in prevoza, ki pomenita premeščanje oziroma premikanje ljudi, blaga in informacij v prostoru in času. Beseda »zagotavljanje« pomeni, da bo država z ukrepi prometne politike poskrbela za trajnostno mobilnost prebivalstva in tudi za trajnostno oskrbo gospodarstva. Beseda »trajnosten« se nanaša na učinkovito delovanje prometnega sistema, ki deluje v presečišču okoljskega, socialnega in gospodarskega vidika. Ukrepi v preseku okoljskega in gospodarskega vidika so izvedljivi, a ne nujno družbeno sprejemljivi, ukrepi v preseku socialnega in gospodarskega vidika so pravični, a ne nujno okoljsko sprejemljivi, ukrepi v preseku okoljskega in socialnega vidika pa so znosni, a ne nujno gospodarsko sprejemljivi. Vizija prometne politike si prizadeva izvajati take ukrepe, da bosta zagotovljeni trajnostna mobilnost prebivalstva in trajnostna oskrba gospodarstva.

Slika 16: Shematski prikaz vidikov trajnostnega razvoja



Cilji strategije

Strategija zasleduje šest splošnih ciljev. Tem šestim ciljem so določeni štirje posebni cilji, ki konkretnije določajo, kaj je treba storiti, da bodo ugotovljene težave odpravljene. Za vsakega izmed štirih posebnih ciljev so specifikirani vidiki in/ali prometno-gravitacijska območja, kjer je treba rešiti določene težave.

Vsak poseben cilj ter njegovi vidiki in območja, na katera se nanaša, so opisani tako, da je jasno, kakšno težavo rešujejo.

Posebni cilji in podcilji Strategije

Posebni cilj št. 1: Izboljšanje prometnih povezav in usklajitev s sosednjimi državami

- Podcilj 1a: Odprava zastojev na meji
- Podcilj 1b: Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega potniškega prometa (vključno s tranzitnim prometom)
- Podcilj 1c: Izboljšanje dostopnosti mednarodnega medkrajevnega tovornega prometa (vključno s tranzitnim prometom)

Posebni cilj št. 2: Izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije

- Podcilj 2a: Severovzhodna
- Podcilj 2b: Jugovzhodna
- Podcilj 2c: Severozahodna
- Podcilj 2d: Goriška
- Podcilj 2e: Koroška
- Podcilj 2f: Primorska
- Podcilj 2g: Osrednjeslovenska
- Podcilj 2h: dostopnost znotraj regij (do regionalnih središč)

Posebni cilj št. 3: Izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih

- Podcilj 3a: Ljubljana
- Podcilj 3b: Maribor
- Podcilj 3c: Koper

Posebni cilj št. 4: Izboljšanje organizacijske in operativne strukture prometnega sistema za zagotovitev učinkovitosti in trajnosti sistema

- Podcilj 4a: Prilagoditev zakonodaje, pravil, standardov evropskim zahtevam in najboljša praksa
- Podcilj 4b: Izboljšanje organizacijske strukture sistema in sodelovanje med ustreznimi deležniki
- Podcilj 4c: Izboljšanje operativne strukture sistema
- Podcilj 4d: Izboljšanje varnosti prometnega sistema
- Podcilj 4e: Zmanjševanje/ublažitev vplivov na okolje
- Podcilj 4f: Izboljšanje energetske učinkovitosti 199
- Podcilj 4g: Finančna vzdržnost prometnega sistema

(Vir: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030>)

Analiza SWOT za promet

Analiza SWOT (strengths, weaknesses, opportunities, threats – prednosti, slabosti, priložnosti, nevarnosti) je ključni pripomoček in temelj za izdelavo prometne strategije. Z natančnim analiziranjem vseh dejavnikov prometne infrastrukture dobimo sliko o njenem realnem stanju in na podlagi tega lahko razvijemo ustrezno strategijo. Analiza SWOT na področju prometa in prometne infrastrukture v Sloveniji kaže številne prednosti in izzive, ki jih velja izkoristiti, in opozarja na nekatere slabosti in nevarnosti, ki jih z ukrepi prometne politike želijo preprečiti ali vsaj zmanjšati njihove vplive in posledice. Slovenija je zaradi svoje geografske lege pomembno tranzitno območje znotraj Evrope, saj jo prečkata dva koridorja TEN-T. Tranzitni promet je gost na avtocestah in železnicah kot tudi v Luki Koper. Železnica ima pomembno vlogo pri tovornem prometu. Slovenija je v zadnjih dveh desetletjih zgradila razvito avtocestno infrastrukturo. Veliko pozornost pa bo v prihodnosti treba nameniti železniškemu, pomorskemu in javnemu prometu. Osnova za pripravo analize SWOT je študija »National Situation and Perspectives for Slovenia in the Field of Sustainable Transport«; EC, DG-Regio, februar 2013, vendar je bila za potrebe te Strategije dopolnjena.

Transportna logistika je načrtovanje in vodenje preskrbovalne verige v najširšem pomenu. Doseči je treba čim bolj gospodarno vodenje tovornega prometa z najmanjšimi možnimi škodljivimi vplivi tako na okolje kot prebivalce oziroma uporabnike transportnih storitev. V največji možni meri je treba izkoristiti uporabo obstoječe javne infrastrukture, železniških prog, cest, pomorskih povezav, logističnih in multimodalnih centrov, kot tudi prekladalnih mest.

Doseči je treba preusmeritev tranzitnih tokov v največji možni meri na železniški in ladijski prevoz, pri čemer je treba upoštevati strukturo tovora. To se lahko doseže s spodbudami za multimodalne storitve. Prenehati je treba s subvencioniranjem nakupa ekoloških tovornjakov in ta sredstva

preusmeriti v subvencioniranje nakupa intermodalnih transportnih enot ter spodbujanje njihove uporabe. Kratkoročno je treba ustrezno posodobiti in opremiti prekladalna mesta (terminali kombiniranega transporta). Dolgoročno je treba preučiti potrebe po vzpostavitvi novih prekladalnih točk, ki morajo biti locirane čim bližje uporabnikom, seveda ob upoštevanju gospodarske in okoljske upravičenosti. Kratkoročno ni predvidene graditve novih logističnih centrov (centrov s prosto ekonomsko cono). Edini tak center, ki trenutno obstaja in deluje v okviru pristanišča Koper, je treba še naprej razvijati in posodabljati. Tako logistični centri kot terminali kombiniranega transporta in prekladalne točke niso del javne prometne infrastrukture, temveč so del gospodarske dejavnosti transporta blaga. Z razvojem in posodobitvijo javne prometne infrastrukture pa je treba omogočiti ustrezen in prost dostop do njihovih storitev. To vključuje posodobitev javne cestne in železniške infrastrukture. Istočasno pa je treba spodbuditi gospodarstvo – gospodarske družbe, ki so lastnice industrijskih tirov, da jih, kjer je to ekonomsko in okoljsko upravičeno, posodobijo in ponovno začnejo uporabljati. Le s kombinacijo ustrezne infrastrukture in administrativnih ukrepov in spodbud bodo lahko doseženi cilji trajnostnih logističnih storitev.

Cestni promet

Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan in turistične konice v času turistične sezone. Ugotovljeno je, da bo leta 2030 presežena prepustnost nekaterih cest, tudi če bi bil zgrajen sodoben in konkurenčen železniški sistem in uveden kakovostni javni potniški promet, in sicer na odsekih:

- zahodna, severna, južna in vzhodna ljubljanska obvoznica,
- avtocesta Ljubljana-Brezovica-Vrhnika-Postojna,
- avtocesta Ljubljana-Domžale,
- avtocesta Ljubljana-Grosuplje,
- Draženci-Gruškovje,
- Medvode-Ljubljana,
- Jagodje-Lucija,
- Lesce-Bled, Škofljica-Ljubljana,
- Cesta Proletarskih brigad v Mariboru, Vojkova cesta v Novi Gorici,
- Koper-Dragonja,
- Velenje-Arja vas,
- Celje-Laško,
- Levičnikova cesta v Novem mestu in
- Ptuj.

Potrebni ukrepi

Tudi na cestah je treba odpraviti ozka grla in zastoje. Torej treba je povečati prepustnost tistih cestnih odsekov, kjer so lahko težave.

Prepustnost bo povečana z ukrepi:

- uvedba ITS, predvsem na avtocestah, za boljšo izkoriščenost obstoječih cest,
- razširitev cest,
- gradnja obvoznic in
- novogradnje.

Poleg tega je treba odpraviti tudi ozka grla na parkiriščih za tovornjake. Ta se odpravijo z:

- uvedbo sistema ITS, in sicer za zagotovitev enakomerne zasedenosti vseh parkirišč (1. ukrep ITS) in za intenzivnejšo izrabo parkirišč (2. ukrep ITS),
- vzpostavitev novih parkirišč.

S temi ukrepi bodo odpravljena ozka grla na cestah in parkiriščih za tovorna vozila.

Tabela 57: Analiza SWOT za ceste

PREDNOSTI	SLABOSTI	PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
- geografska lega v evropskem prostoru - z dokončanjem avtocestnega sistema je Slovenija notranje povezana in vpeta v evropski sistem avtocestnega omrežja, kar bo spodbudilo nove povezave in razvoj - dobro razvejeno cestno omrežje - dobro razvito avtocestno omrežje z navezavo na sosednje države - velik delež prihodkov izvajalcev cestnega tovornega prometa na evropskem trgu - cestna prevozniška tradicija	- zaradi razpršene poselitve prebivalstva in marsikje težkih terenskih razmer draga gradnja in vzdrževanje cestne infrastrukture, ki lahko zadovolji te potrebe po dostopnosti - razpršenost poselitve prebivalstva in velik obseg cestne infrastrukture za vzdrževanje - izpostavljenost cestne infrastrukture naravnim nesrečam (poplave, plazovi) - glavne, regionalne in lokalne ceste: deloma neustrezni tehnični elementi, deloma neustrezne vozne površine, deloma pomanjkljivi ukrepi za zagotavljanje varnosti v prometu (pešci, kolesarji)	- cestno omrežje TEN-T, ki poteka tudi skozi Slovenijo, navezava sekundarnega omrežja na omrežje TEN-T - zagotavljanje večje varnosti na cestah - ceste za še ustrežnejšo dostopnost	- nazadovanje pri ohranjanju in razvoju omrežja drugih državnih cest, ki ne bo sposobno prevzeti prometnih tokov - naraščajoči cestni promet skrajšuje življenjsko dobo infrastrukture - z rastjo prometnih obremenitev na cestah rastejo tudi okoljski stroški - nadaljnje propadanje cestne infrastrukture – visoki stroški vzdrževanja zelo razvejanega cestnega omrežja

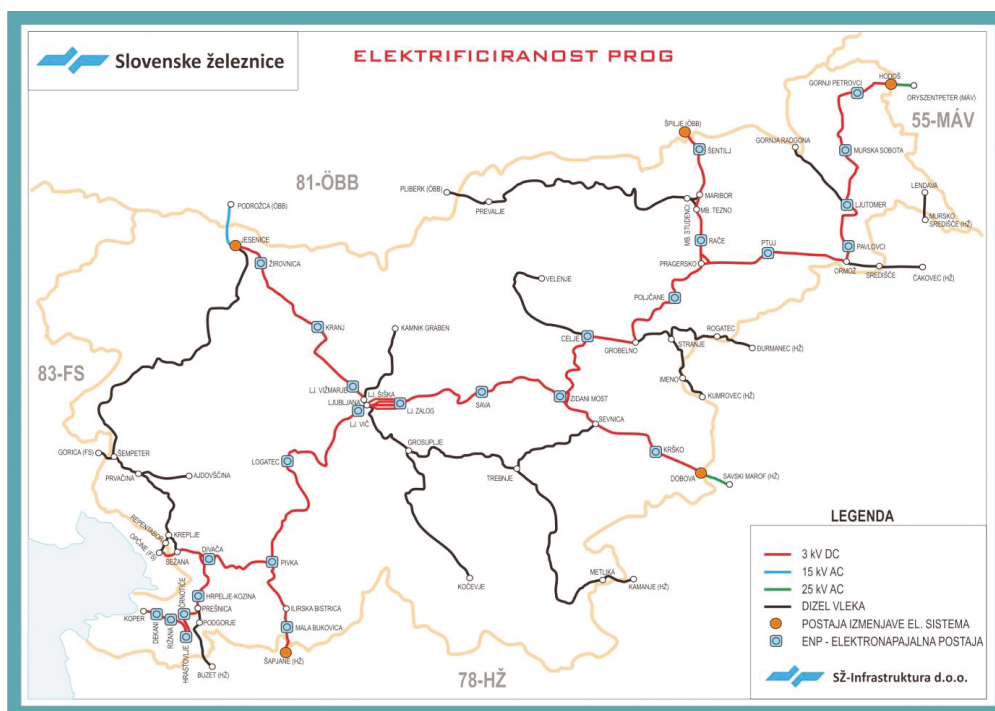
Vir: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

Železniški promet

Železniški sistem je dotrajan in zastarel. To je posledica premajhnih preteklih vlaganj vanj. Zato je že zdaj na meji prepustne zmogljivosti. Štirje odseki glavnih prog in vse regionalne proge so enotirne. Po koncu elektrifikacije Pragersko–Hodoš bo elektrificiranih skupaj 50 % železniških prog. Dovoljene hitrosti 100 km/h ali več so omogočene le na nekaterih posameznih odsekih glavnih prog. Osnova obremenitev 22,5 ton/os ni zagotovljena niti na celotnem omrežju glavnih prog.

Železniški sistem je problematičen tako za potniški kot tovorni promet. Zlasti okoli Ljubljane je zaradi premalo pogostih voženj udobnost voženj nesprejemljivo nizka. Zato je tu železniški javni potniški promet manj privlačen.

Slika 17: Elektrificiranost slovenskih železniških prog



Vir: Ministrstvo za infrastrukturo: <https://www.gov.si teme/zelezniska-infrastruktura/>

Sprememba izbire prometnega sredstva in večja vloga železnice zahtevata gradnjo sodobnega železniškega sistema. Če upoštevamo, da bo v Sloveniji in okoli nje omrežje, ki je opredeljeno kot TEN-T omrežje, urejeno skladno s standardi, ki veljajo za to omrežje, bo povpraševanje na slovenskem železniškem omrežju bistveno večje. V tem primeru bi bila v prihodnje presežena prepustna zmogljivost vseh prog TEN-T omrežja in nekaterih regionalnih prog.

Če do leta 2030 ne bo nobenih vlaganj v izboljšanje usluge železniškega prometa, bo prepustna zmogljivost presežena na naslednjih odsekih:

Glavne proge:

- Ljubljansko vozlišče, vozlišča Zidani Most, Divača, Pragersko,
- Koper-Divača (enotirna),
- Divača-Ljubljana,
- Jesenice-Ljubljana (enotirna),
- Pragersko-Hodoš (enotirna),
- Ljubljana-Zidani Most,
- Zidani Most-Pragersko,
- Pragersko-Maribor,
- Maribor-Šentilj (enotirna).

Regionalne proge:

- Ljubljana-Novo mesto,
- Prvačina-Sežana,
- Kamnik-Ljubljana,
- Dravograd-Maribor.

Predlog ukrepov:

Slovenski železniški sistem zahteva temeljito prenovo. Do leta 2030 je treba posodobiti in nadgraditi prav vse odseke TEN-T omrežja. Po potrebi se uresniči tudi novogradnje.

Na celotnem jedrnem TEN-T je treba zagotoviti zahtevane minimalne standarde. Za prihodnjo ureditev TEN-T prog naj se uveljavi standard TSI V-M, s tem, da se omogoči dolžino vlakov 740 m.

Uresničijo se ukrepi:

- elektrifikacija celotnega slovenskega železniškega omrežja,
- uvedba ERTMS (ETCS ravni 2) na celotnem glavnem oziroma TEN-T omrežju,
- posodobitve, nadgradnje in novogradnje TEN-T in regionalnega omrežja.

Tabela 58: Analiza SWOT za železnice

PREDNOSTI	SLABOSTI	PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
- geografska lega - vpetost v evropsko kopensko prometno mrežo, omrežje TEN-T - povezava železnice z odprtim morjem z razvitim pristaniščem - ugoden način ločitve tovora (angl. modal split) na železnico iz Luke Koper (60 odstotkov tovora na železnici)	- manj konkurenčno železniško omrežje in (v primerjavi s cestnim) pomanjkljiva organizacija železniških prevozov - dotrajana oziroma zastarela železniška infrastruktura in neusklajenost s TSI - nezadostno število sodobnih vozniških sredstev na železnici - pomanjkljiv železniški informacijski sistem in nesodobno odpravljanje potnikov - pomanjkanje proračunskih sredstev onemogoča večletno načrtovanje vzdrževanja JŽI	- razvoj novih transportnih tehnologij (nove oblike ranžiranja) - nadaljnji razvoj (jugo)vzhodne Evrope (in Turčije) in njena vključitev v Evropsko unijo bosta omogočila povečevanje prometnih tokov, predvsem tranzitnih na železnici - razvoj sodobnih železniških prog na koridorjih TEN-T, ki potekajo skozi Slovenijo, skrajšanje časa potovanja tovora v celotni logistični verigi - sedanje dejavnosti in projekti nadgradnje prog na omrežju TEN-T se izvajajo, tako se povečuje konkurenčnost teh koridorjev in tudi slovenske JŽI	- odliv tranzitnih prometnih tokov na vzporedno mrežo skozi Italijo, Avstrijo, Madžarsko ali Hrvaško zaradi prepočasnega razvoja železniške prometne infrastrukture - naraščajoči prometni zastoji in zmanjšanje varnosti v tovornem in potniškem prometu zaradi prepočasne posodobitve železniškega omrežja - pospešen propad železniške infrastrukture zaradi povečanih prometnih obremenitev - nejasna organizacijska sestava pri vodenju in razvoju naložb (novogradnje, nadgradnje, posodobitve) in nejasen model financiranja - nejasna vizija in strategija razvoja in upravljanja železniškega omrežja

Vir: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

Želeno stanje: ohraniti sedanjo raven usluge z delno izboljšavo.

Stvarno stanje: raven kompenzacij in subvencij ustreza ohranjanju sedanje ravni usluge javnega potniškega prometa, za vzdrževanje državnih cest in železnic pa ni zadostna.

Ugotovitve:

- Za vzdrževanje državnih cest in železnice (ter avtocest in hitrih cest) je namenjeno premalo sredstev.
- Dodatne linije javnega potniškega prometa in zvečanje pogostnosti voženj bodo povečale tudi zahteve za povečanje sredstev za kompenzacije in subvencije.

Predlog ukrepov:

- Za vzdrževanje državnih cest in železnice (ter avtocest in hitrih cest) bi bilo treba nameniti 40 % več sredstev ali okoli 80 mio EUR letno brez DDV, ki bi bremenili državni proračun.
- Racionalnejša ureditev javnega potniškega prometa in povečanje sredstev za kompenzacije v višini 20 %.

Koncepti razvoja železniškega omrežja

Širši razvojni cilji programa sledijo skupnemu cilju trajnostnega razvoja Slovenije in so naslednji:

- Ohranjanje dosežene ravni konkurenčnosti gospodarstva s krajšanjem potovalnih časov in znižanjem stroškov transporta.
- Harmonizacija in/ali zagotovitev interoperabilnosti javnega železniškega omrežja z omrežjem EU.
- Boljša dostopnost do posameznih regij in boljša medregijska povezanost, navezava delov Slovenije, ki zdaj niso ustrezno navezani, na glavne evropske železniške koridorje, kar bo omogočilo enakomernejšo porazdelitev gospodarskih koristi razvoja Slovenije.
- Izboljševanje ravni prometne varnosti.

Širše cilje razvojnega programa določajo osnovni koncepti razvoja:

- Koncept razvoja javne železniške infrastrukture v R Sloveniji.
- Koncept razvoja JŽI za potrebe tranzitnega in domačega tovornega prometa.
- Koncept razvoja JŽI za potrebe primestnega potniškega prometa.
- Koncept razvoja medmestnega in mednarodnega potniškega prometa.
- Koncept razvoja hitrega daljinskega prometa.
- Skupna (omrežna) strateška izhodišča za razvoj JŽI.

Razvoj javne prometne infrastrukture zračnega prometa

Javna prometna infrastruktura v zračnem prometu bo omogočala razvoj civilnega letalstva, intenzivnejšo povezavo z ostalim gospodarstvom, predvsem turizmom, ter vpetost v celotno prometno mrežo Republike Slovenije in s tem doseganje cilja in pozitivnih posledic intermodalnosti.

Specifični cilji razvoja zračnega prometa so:

- zagotoviti varen, reden in nemoten zračni promet, ki je v javnem interesu,
- zagotoviti stalen razvoj standardov, priporočenih praks in predpisov s področja letalstva,
- zagotoviti stalen razvoj letališke infrastrukture in infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa,
- zagotoviti stalen in učinkovit nadzor nad izvajanjem vseh dejavnosti civilnega letalstva,
- zagotoviti povezovanje med državo, industrijo in raziskovalno-izobraževalnimi ustanovami,
- zagotoviti ustrezne povezave letališč z drugo infrastrukturo (ceste, železnica),
- spodbujati povezovanje širšega gospodarskega okolja s civilnim letalstvom,
- zagotoviti infrastrukturo za alternativna goriva.

Tabela 59: Analiza SWOT za letalstvo

PREDNOSTI	SLABOSTI	PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
- ugodna geografska lega (ob AC-križu) - vpetost v vseevropsko prometno omrežje - bližina regionalnih središč - hitra oskrba potnikov, pošte in blaga	- maloštevilni prevozniki - omejeno zaledje (prebivalstvo) - slaba dostopnost do letališč z javnim potniškim prometom (cesta, železnica) - zmanjševanje obsega prometa - visoke cene storitev - prostorske in okoljske omejitve	- zmogljivosti in infrastruktura mednarodnih letališč v Sloveniji omogočajo prevoz bistveno več potnikov in blaga, pritegnitev potnikov iz sosednjih držav - povečanje števila letalskih operaterjev - povečevanje obsega letalskega prometa - nadaljnji razvoj prometa na Bližnjem, Srednjem in Daljnem vzhodu - turizem: vzpostavitev novih povezav (čarter) z rastočimi oddaljenimi trgi v Aziji	- v civilnem letalskem prometu hitro razvijajoča se konkurenčna mreža letališč na obmejnih območjih Slovenije (Trst, Benetke, Celovec, Gradec, Zagreb, Pulj) - nepravočasna prilagoditev vloge letališča in nacionalnega letalskega prevoznika tržnim zahtevam in konkurenci - spremembe mednarodnih standardov, priporočene prakse in zakonodaje (EU in SLO)

Vir: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

Pomorski in rečni promet

Posodabljaajo in razvijajo se morska pristanišča za mednarodni javni potniški promet v Kopru, Izoli in Piranu ter rečno pristanišče za mednarodni javni potniški promet pri Brežicah (Obrežje) na Savi. Hkrati z razvojem pristanišč se zagotavlja razvoj objektov za varno plovbo ter objektov in naprav za nadzor sistema ločene plovbe v skupni plovni shemi severnega Jadrana v Tržaškem zalivu ter objektov in naprav za nadzor varnosti plovbe na območju rečnega pristanišča pri Brežicah in odseka Save med Krškim in Obrežjem, po katerem poteka savska mednarodna celinska plovna pot. V koprskem pristanišču se zagotavlja tudi prostor za privez »ladij v stiski«. Na območju pristanišč (Koper, Izola, Piran) je tudi ustrezen prostor za vzdrževanje plovil.

Del koprskega pristanišča, funkcionalno navezan na mesto, se nameni za ureditev glavnega potniškega terminala za domači in mednarodni pomorski potniški promet. Za spodbujanje javnega domačega in tujega linijskega pomorskega potniškega prometa se v Ankaranu, Izoli, Piranu in Portorožu razvijajo in posodabljaajo sedanja pristanišča, v Piranu in Izoli lahko tudi za mednarodni potniški promet večjih turističnih ladij.

Koprsko pristanišče je ena najpomembnejših strateških platform v Republiki Sloveniji, saj se v njem opravljajo vse glavne prevozno-logistične dejavnosti državnega in širšega regionalnega pomena. Ima izrazito ugodno strateško geografsko lego, saj lahko oskrbuje trge srednje in vzhodne Evrope, posebno v povezavi s hitro rastočimi trgi skozi Suez (Srednji vzhod, Indija, Daljni vzhod).

Za boljšo konkurenčnost koprskega pristanišča glede na sosednja pristanišča je pomembna predvsem pravočasna zgraditev novega železniškega tira Koper–Divača, pa tudi pravočasna dograditev operativnih obal za pretovor kontejnerjev in vozil ter ureditev zalednih skladiščnih površin.

Z zgraditvijo hidroenergetske verige na spodnji Savi na odseku med Krškim (NEK) in Obrežjem ter zgraditvijo plovne infrastrukture (ladijske prehodnice ali splavnice) se vzpostavi savska mednarodna celinska plovna pot v kategoriji, skladni s kategorijo plovne poti med Siskom na Hrvaškem in Obrežjem v Sloveniji. Na obmejnem območju med Republiko Slovenijo in Republiko Hrvaško se pri Brežicah razvija rečno pristanišče za mednarodni tovorni in rečni javni potniški promet, ki se lahko glede na danosti razvija na več mestih.

Na rekah in naravnih ali umetnih jezerih se glede na dane plovne možnosti razvijajo pristaniška infrastruktura in regionalne plovne poti, na odsekih rek, kot so Mura, Drava, Kolpa in druge, ki potekajo po območju mej s sosednjimi državami, pa se skladno z mednarodnimi sporazumi lahko razvija pristaniška in ustrezna plovna infrastruktura za mednarodni rečni promet, predvsem potniških in turističnih plovil

(Vir: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030).

Tabela 60: Analiza SWOT za pomorstvo

PREDNOSTI	SLABOSTI	PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
- izhod na odprto morje z razvitim pristaniščem - pristanišče Koper – odlično izhodišče za trge srednje in vzhodne Evrope - prepoznano kot jedro pristanišče TEN-T in del prednostnih CEF-koridorjev Baltik–Jadran in MED (kar zagotavlja, da bo v prihodnje umeščeno v vseevropsko prometno infrastrukturno omrežje in bo povezano s ciljnim zalednimi trgi) - prepoznavnost pristanišča in velik ugled Luke Koper zaradi zanesljivosti in prilagodljivosti storitev potrebam trga (dober položaj na trgu)	- omejena kopenska dostopnost pristanišča Koper po železnici po enotirni progi Koper–Divača in drugi odseki železniškega omrežja s slabšo pretočnostjo prometa - ponekod nezadostna globina vplavnih kanalov, ki jo bo treba prilagajati zaradi vse večjih ladij - omejene dolgoročne možnosti širitve območja pristanišča zaradi urbanih in naravnih danosti - visoka ekološka občutljivost Jadrana	- nadaljnje povečevanje ladijskega tovornega prometa (utrjevanje vodilne vloge v kontejnerskem prometu v Jadranu in prometu z avtomobili v Sredozemlju) - rast gospodarske dejavnosti in mednarodnega trgovanja skozi Suez, kjer je prometna pot v Evropo (po severnem Jadranu) lahko konkurenčnejša - posodobitev železniške infrastrukture do koprskega pristanišča in izboljšanje storitev železniških povezav z zalednimi trgi - sprejeti DPN za koprsko pristanišče z možnostjo povečanja pretovora, ki določa možnosti dolgoročne širitve območja pristanišča (možnost načrtovanja kar najboljše izrabe pristaniškega prostora) - sodelovanje Luke Koper z drugimi severnojadranskimi pristanišči (Benetke, Trst in Reka) – NAPA in vpliv na selitev prometa iz severnomorskih pristanišč - nadaljnji razvoj potniškega prometa v pristanišču Koper (dopolnitev in spodbuda za turistično ponudbo Slovenije) - možnost povečanja ponudbe pristaniških storitev z mikrodistribucijo (storitve dodane vrednosti)	- odliv ladijskega tovora na druga severnojadranska pristanišča, ki bodo hitreje zagotovila in prilagodila zmogljivosti (izboljšala svojo ponudbo, ki bo konkurenčnejša) - odliv tovornega pristaniškega tranzita na severnomorska pristanišča, ker se bodo ladjarji zaradi izpopolnitve lastne logistike odločili za manj postankov v Evropi - prepočasno prilagajanje infrastrukture v pristanišču Koper potrebam trga (vse večjim ladjam, predvsem kontejnerskim) - nepravočasna zgraditev ali nezgraditev 2. tira in neposodobitev železniškega sistema v Sloveniji - vpliv globalnih logistov in njihovih interesov (nujna vključenost v njihove prodajne mreže/produkte)

Vir: Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030

Strategija razvoja in trendi v poštnem prometu

Trajnostni razvoj SPS (Skupina Pošta Slovenije) do leta 2025

Pošta si prizadeva skrbno upravljati svoj okoljski odtis v skladu s Strategijo energetske učinkovitosti Skupine Pošta Slovenije do leta 2025, ki je zajeta tudi v ciljih korporativne strategije trajnostnega razvoja v okviru Strateškega razvojnega programa do 2025. Ključna strateška usmeritev je: SPS je prepoznana kot podjetje z dobro razvito organizacijsko kulturo, ki skrbi za socialno in naravno okolje, v katerem deluje.

V okviru strategije trajnostnega razvoja bo SPS do leta 2025 zasledovala naslednje cilje:

- znižanje porabe goriva za prevozna sredstva za 12 % glede na leto 2018,
- znižanje porabe celotne energije na površino stavbe za 6,4 % glede na leto 2018,
- povečanje deleža električnih vozil na 46 % v letu 2025,
- znižanje ogljičnega odtisa za 14 % glede na leto 2018,
- 55 % delež obnovljivih virov v stavbah v letu 2025.

Strategija energetske učinkovitosti opredeljuje smernice, ukrepe in finančne zaveze SPS na področju upravljanja energetske učinkovitosti sistema (nepremičnine, oprema, vozni park) z vidika ciljev trajnostnega razvoja.

Sledi usmeritvam državnih in mednarodnih iniciativ, kot so Nacionalni energetski in podnebni načrt Republike Slovenije, ciljem trajnostnega razvoja Organizacije Združenih Narodov »Global Compact«, evropskemu sporazumu »Green deal«, ki ga je sprejela Evropska komisija v decembru 2019, in iniciativi Delivering a Sustainable European Post združenja evropskih javnih poštних operaterjev PostEurop.

Pošta Slovenija je v okviru področja Corporate Social Responsibility v združenju evropskih poštних operaterjev PostEurop predsedujoča v delovni skupini Okolje (Working Group Environment), prav tako v okviru »Operational Activities Circle« soproedsduje skupini »Green Mobility Forum«. Med 67 poslovnimi praksami v okviru PostEurop, ki so bile v letu 2020 prijavljene na razpis Coup de Cour, je bilo izbranih 20 finalistov. Na področju okolja je med njimi tudi projekt Skupine PS »Strategija energetske učinkovitosti in trajnostnega razvoja«.

V okviru področja »Operational Activities Circle« in skupine »Green Mobility Forum« so predstavili izkušnje z uvajanjem električnih vozil v vozni park Pošte Slovenije, izzive, s katerimi so se pri tem soočali, ter strategijo elektrifikacije voznega parka do leta 2025. Svetovna poštna zveza (UPU) je SPS v letu 2020 uvrstila v prvo kategorijo držav članic, ki z ukrepi okoljskega upravljanja zmanjšujejo negativne vplive na okolje in o tem tudi ustrezno poročajo.

Ključna stebra okoljskega upravljanja Skupine Pošta Slovenije sta implementacija krožnega gospodarstva (obvladovanje snovnih tokov) in učinkovito upravljanje z energijo (posledično zmanjševanje ogljičnega odtisa), kar vključuje tudi uporabo obnovljivih virov energije.

Zavedanje o omejitvi naravnih virov ter ohranjanju okolja, ogroženega zaradi emisij pri uporabi fosilnih goriv, je že nekaj časa področje, ki mu Pošta Slovenije posveča veliko pozornost. Zmanjšanje obremenitev okolja s povečanjem energetske učinkovitosti je za PS del družbene odgovornosti. Kot gospodarska družba si PS ob upoštevanju okoljevarstvenih zahtev in širšega družbenega okolja prizadeva za učinkovito poslovanje in obvladovanje stroškov poslovanja. S tem namenom so pristopili k uvajanju sistema upravljanja energije in že leta 2018 pridobili mednarodni standard ISO 50001, ki ga vsako leto potrjuje akreditirana zunanja ustanova.

Ravnanje z odpadki

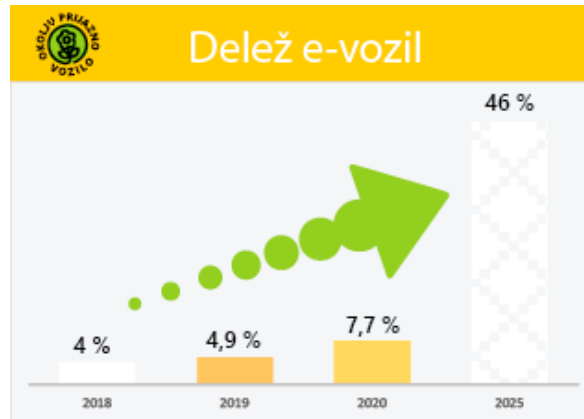
V letu 2020 je potekalo v skladu z zakonodajo in smernicami Načrta gospodarjenja z odpadki Skupine Pošta Slovenije, kjer so definirani ustrezni postopki za odgovorno ravnanje z odpadki. Odpadkov, ki smo jih prepustili pooblaščenim podjetjem in zanje tudi prejeli evidenčne liste, je bilo skupaj 2.102 toni, od tega je bilo 74 ton plastične embalaže (pakirne folije), 294 ton papirnate in kartonske embalaže, 286 ton lesne embalaže (odpadnih palet) in 923 ton odpadnega papirja, ki ga prodamo na trgu.

Trajnostno naravnani vozni park

Pošta Slovenije že nekaj let v skladu s svojo družbeno odgovorno naravnanoostjo v vozni park uvaja tudi do okolja prijazna vozila. Vozni park šteje že 1.400 vozil in okrog 2.000 različnih dvokoles ter lahkih trikolesnikov in štirikolesnikov, s katerimi letno opravijo okrog 36 milijonov kilometrov, za kar porabijo 3,5 milijona litrov goriva.

Že od leta 2017 vzdržujejo redno elektrifikacijo na segmentu dostavnih vozil, kjer imajo trenutno že 65 električnih dostavnih vozil in 110 e-lahkih štirikolesnikov, 19 e-lahkih trikolesnikov, 27 e-skuterjev in več kot 110 e-koles. V letu 2020 je bil nabavljen prvi električni dostavni kombi.

Slika 18: Delež e-vozil v voznem parku Pošte Slovenije



Vir: www.posta.si

V skladu s Strategijo energetske učinkovitosti Skupine Pošta Slovenije so si zadali cilj, da bodo delež e-vozil v voznem parku s 4 % v letu 2018 zvišali na 46 % do leta 2025.

Na segmentu dvokoles poleg električnih koles ter električnih skuterjev v večjem številu uvajajo dvosledna lahka električna vozila. Lahka električna vozila so v prvi vrsti namenjena zamenjavi klasičnih motornih dvokoles, predvsem s ciljem povečanja količine tvarine, ki jo zaposleni lahko vzame na teren, znižujejo stroške dopolnjevanja tvarine na terenu (dostave v depoje, večkratno vračanje pismonoše na pošto), kar pomeni precej prihranka časa v dostavi. Povečati želijo delež teh vozil za dostavo pisemskih pošilk (predvsem v središčih večjih krajev), kjer si mestne oblasti prizadevajo za zakonsko prepoved dostave s klasičnimi vozili na fosilna goriva. Glede na demografsko stanje in napovedi glede zaposlenih in trga delovne sile, ki se stara, se povečuje delež delavcev z omejitvami in delež delavcev invalidov. Tovrstna prevozna sredstva se dajejo v uporabo predvsem ranljivim skupinam – starejšim zaposlenim, tistim, ki imajo kakršnekoli telesne omejitve, ter ženskam, torej sledijo ciljem in tudi zavezam dogovora s sindikati glede humanizacije dela in izboljšanja delovnih pogojev.

(Vir: <https://www.posta.si/>)

Uvajanja ekoloških vozil se lotevajo zelo premišljeno. Vsak nov tip e-prevoznega sredstva predhodno testirajo, saj si ne želijo samo menjave klasičnih prevoznih sredstev z bolj ekološko naravnanimi, ampak stremijo k temu, da za vozni park nabavijo tista vozila, ki so za potrebe njihovih procesov najbolj primerna.

Slika 19: E-dostavno vozilo Pošte Slovenije



Vir: www.posta.si

Strateške aktivnosti na področju poštnih storitev na petih ključnih razvojnih področjih:

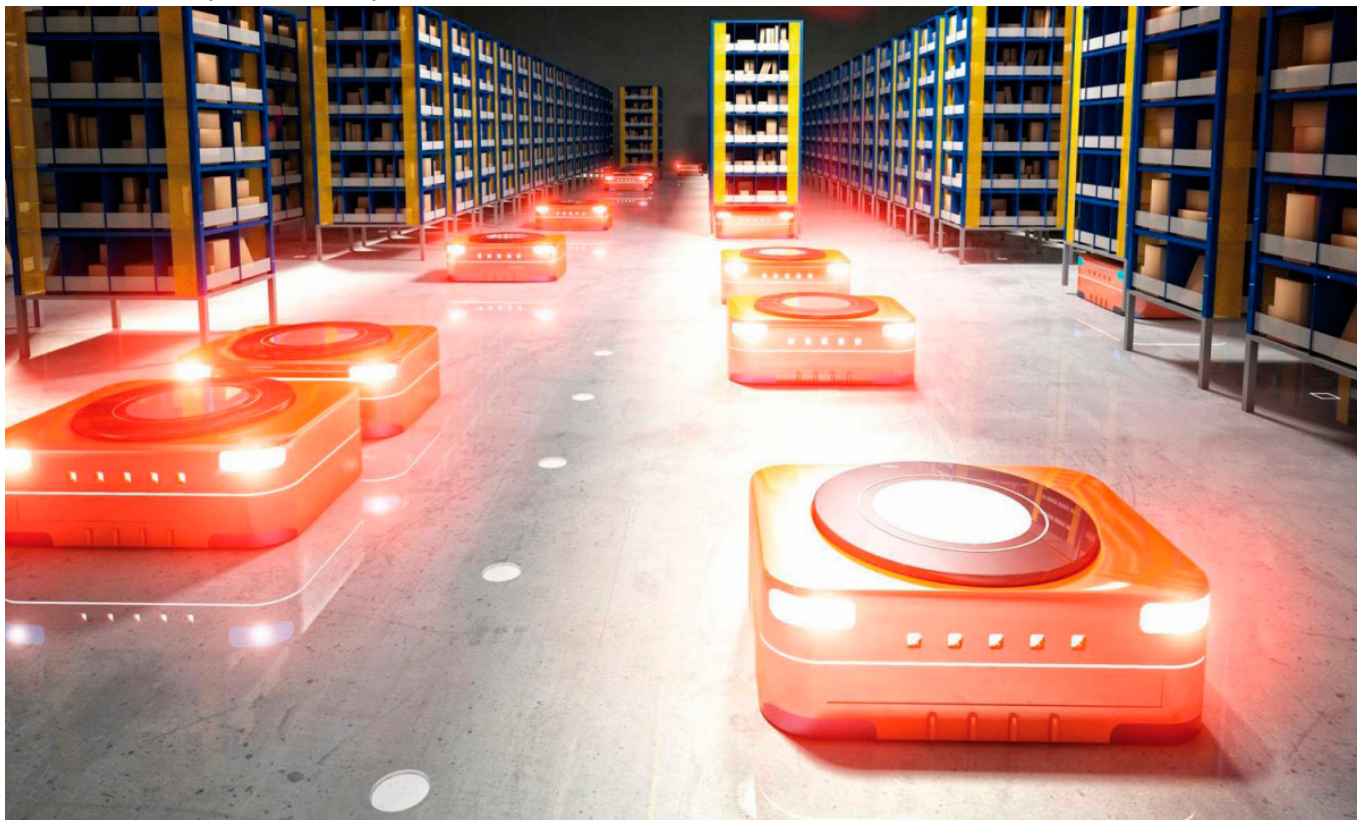
- paketi in logistika – kjer bodo utrdili položaj vodilnega izvajalca paketnih storitev in postali prepoznaven izvajalec na trgu logističnih storitev;
- jutranja dostava – postali bodo pomemben izvajalec na področju jutranje dostave časopisnih in drugih izdaj ter kolportaže;
- neposredno trženje – z razvojem novih in nadgradnjo obstoječih storitev se bodo pozicionirali kot vodilni nacionalni ponudnik tovrstnih storitev (direktna pošta, naslovljena in delno naslovljena in nenaslovljena pošta);
- i-storitve – postali bodo eden izmed vodilnih ponudnikov varnih i-storitev (digitalna identiteta, digitalna varna hramba, digitalna varna pošta, IT-infrastruktura, digitalna pisarna idr.);
- storitve v poštah poslovalnicah – širili bodo skupino storitev.

Trend razvoja skladišč gre vse bolj v smeri digitalizacije, robotizacije in avtomatizacije.

Avtomatizacija, višji regali, manjše število zaposlenih.

Trendi skladiščenja kažejo povečano implementacijo delno ali popolnoma avtomatiziranih sistemov, od popolnoma avtomatskega skladišča do ročno upravljanega viličarja, ki določene operacije opravlja samodejno ter tako razbremeni voznika viličarja in zmanjša možnost napak.

Slika 20: Robotizacija/avtomatizacija skladišč



Vir: <https://www.monitor.si/clanek/avtomatizacija-sledenje-lokaciji-in-roboti/198641/>

Vsekakor je trend notranje logistike v obvladovanju procesov s pomočjo informacijske tehnologije, ki v vsakem hipu lahko predlaga optimalno operacijo in tako zagotovi učinkovito upravljanje blaga brez dodatne izgube časa pri nepotrebnih transportih, iskanju blaga, preprečevanju napak in posledično zagotovi zadovoljstvo prejemnika blaga, da ga dobi pravočasno, v preverjeni količini. Višina regalne konstrukcije z varnostnega vidika vpliva na natančnost vodenja transportno manipulativne opreme. Natančno izdelana regalna konstrukcija in do milimetra natančno izdelani tlaki transportnih hodnikov med regalnimi vrstami so predpogoj za varno delovanje.

Poleg tega se pojavi še zahteva po ustrezni kakovosti transportno skladiščne enote in naprave – viličarja. Višina tako ne vpliva na varnost do te mere, kot vpliva stopnja avtomatizacije, ki gre z roko v roki s povečanjem višine skladišča. Avtomatski podsistemi morajo vsebovati potrebne aktivne in pasivne module, ki v vsakem primeru preprečijo morebitno poškodbo osebja, blaga in opreme v skladišču. Izkoriščanje višine sodobnih skladišč bo še posebej pomembno za ohranjanje konkurenčnosti upravljalca skladišč ob uvedbi davka na nepremičnine, kjer bo pomembno vlogo igrala kvadratura objekta – prednost bo imel tisti, ki bo izrabil višino oziroma volumen, primernejši za avtomatizacijo. Za avtomatske manipulatorje, uporabo robotov za paletiranje in pakiranje. Za varnost je poskrbljeno že v fazi projektiranja z analizami FEM (finite element method – metoda končnih elementov). Pri projektiranju uporabljajo samo zmogljive računalniške programe za 3D modeliranje in simulacijo. Na stroje in opremo vgrajujejo vse predpisane varnostne elemente. V prostoru avtomatskega skladišča ni potreben človek. Vse poteka avtomatsko.

Pandemija covid-19 bo očitno poskrbela, da bo naslednja (r)evolucija na vrsti bistveno hitreje, kot bi bila sicer. Za naslednji korak na področju optimizacije ter avtomatizacije proizvodnih in/ali skladiščnih procesov bodo poskrbeli roboti, natančnejše avtonomni mobilni roboti (AMR). Njihova vloga ni samo ta, da nadomestijo delo ljudi, temveč da prevzamejo del nalog, ki so časovno potratne in duhamorne, torej naloge, ki ljudem že sicer ne dišijo preveč. Prvenstveno roboti AMR skrbijo za hitrejše premikanje blaga po skladišču ali proizvodnji. Znajo pa sodelovati tudi s človekom in dopolnjevati njegovo delo. To, da so ti roboti zelo produktivni, ni treba poudarjati, saj ne potrebujejo odmorov za malico (večina se jih samodejno polni v času, ko niso v uporabi) niti ne poznajo bolniških odsotnosti. Odgovor, zakaj proizvodnjo ali skladišče opremiti z roboti AMR, pa je tudi, da se zmanjša obseg napak, ki vodijo do nepotrebnih stroškov. Poleg tega podjetje stanejo podobno kot zaposleni in lahko delajo brez prekinitev.





V

Dodatek



1. Viri in literatura

2. Pomen krajšav in kratic

3. Kazalo slik

4. Kazalo tabel

5. Kazalo grafov

1. Viri in literatura

- A. Pepevnik, U. Pepevnik. El. knjiga. Ljubljana: Zavod IRC, 2009. Način dostopa (URL): http://www.zavod-irc.si/docs/Skriti_dokumenti/Tehnologija_železniškega_prometa-Pepevnik_Pepevnik.pdf
- B. Bogovič, M. Luketič (1995). Prijevoz robe: marketing, tehnologija, organizacija. Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta.
- Dimenzije vlečnih vozil. <https://letting.ru/sl/what-is-the-name-of-the-big-truck-types-of-trucks/>
- Eurostat. Structural Business Statistics, 2022. https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sbs_na_sca_r2/default/table?lang=en
- Glas gospodarstva – TRANSPORT. (09/2021) Robert Sever, Direktor GZS – Združenja za promet, GZS, Ljubljana.
- Gospodarska zbornica Slovenije [GZS] (2022). Kazalniki poslovanja – KAPOS [Podatkovni portal KAPOS]. Ljubljana: Gospodarska zbornica Slovenije.
- Hrženjak M. (2020) Logistika transporta blaga in potnikov: skripta za študente logistike/Marko Hrženjak – Rogaška Slatina: Arema, Visoka šola za regionalni management.
- IDL Logistika, d. o. o. Dostopno prek www.idl.si
- Logaj, V. et al.. (2014) Umeščanje Slovenskega ogrodka kvalifikacij v Evropsko ogrodje kvalifikacij za vseživljenjsko učenje in Evropsko ogrodje kvalifikacij: zaključno poročilo, Slovenija. Ljubljana: CPI.
- Marentič, U. (2015). Razvoj kompetenc v poklicnih kvalifikacijah. V Vidmar, Lampe, Sattler (ur.), Zbornik programov, projektov, izkušenj in idej (str. 10). Ljubljana: Javni sklad RS za razvoj kadrov in štipendije.
- Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport. CEUVIZ – Centralna evidenca udeležencev v vzgoji in izobraževanju. [Podatkovni portal CEUVIZ]. Ljubljana: Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport.
- Pomorski promet. <https://www.gov.si/podrocja/promet-in-energetika/pomorski-promet/>
- Pošta Slovenije. <https://www.posta.si/o-nas/predstavitev>
- Prevoz potnikov in blaga. <https://www.gov.si teme/prevoz-potnikov-in-blaga/>
- Resolucija o Nacionalnem programu visokega šolstva 2011-2020. ReNPVŠ11-20. Uradni list RS št. 41/11.
- Sektor za letalstvo. <https://www.gov.si/podrocja/promet-in-energetika/letalski-promet/>
- Slovenske železnice. <https://www.slo-zeleznice.si/sl/tovorni-promet>
- Slovensko ogrodje kvalifikacij. Dostopno prek www.nok.si
- Statistični urad Republike Slovenije [SURS]. (2020). [Podatkovni portal SI-STAT]. Ljubljana: Statistični urad Republike Slovenije. Dostopno prek <http://pxweb.stat.si/>
- Statistični urad RS [SURS]. SI-stat baza (2022). <https://pxweb.stat.si/SiStat/sl>
- Strategija razvoja prometa v republiki Sloveniji do leta 2030. <https://www.gov.si/assets/ministrstva/Mzl/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do-leta-2030.pdf>
- Zakon o letalstvu, Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19
- Zakon o poklicnem in strokovnem izobraževanju. ZPSI-1. Uradni list RS št. 79/06.
- Zakon o slovenskem ogrodju kvalifikacij. ZSOK. Uradni list RS št. 104/15.
- Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o poklicnem in strokovnem izobraževanju. ZPSI-1A. Uradni list RS št. 68/17.
- Zakon o visokem šolstvu. ZviS-L. Uradni list RS št. 65/17.
- Zakon o višjem strokovnem izobraževanju. ZVSI. Uradni list RS št. 86/04 in 100/13.
- Železniška infrastruktura v Sloveniji. <https://www.gov.si teme/zelezniska-infrastruktura/>
- Zakon o prevozi v cestnem prometu, Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21 in 54/22.
- Zakon o prevozu nevarnega blaga, Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 41/09, 97/10 in 56/15.

2. Pomen krajšav in kratic

ADR	Evropski sporazum o mednarodnem prevozu nevarnih snovi po cesti (angleško European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road)
AJPES	Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve
AMR	avtonomni mobilni roboti
ASOR	Konvencija o mednarodnem izvenlinijskem prevozu potnikov
ATM/ANS	air traffic managemnet/air navigation services
CEMT	Conference of the European Ministers of Transport
CEUVIZ	Centralna evidenca udeležencev vzgoje in izobraževanja
CPI	Center RS za poklicno izobraževanje
CSR (Corporate social responsibility)	Družbena odgovornost podjetij je Evropski projekt za prispevek podjetij k trajnostnemu razvoju oziroma k trajnostni družbi. Navezuje se tudi na okoljsko in moralno oziroma etično odgovornost. Konceptu trajnostnega razvoja je privržena tudi Evropska unija, ki ga je kot enega glavnih ciljev vključila v Lizbonsko strategijo.
DDV	davek na dodano vrednost
DPN	Državni prostorski načrt
DV	dodana vrednost
EBIDTA	Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization (dobiček iz poslovanja pred amortizacijo)
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECTS	European Credit Transfer and Accumulation System
eFTI	Evropska uredba o elektronskih informacijah v tovarnem prometu
EOK	Evropsko ogrodje kvalifikacij za vseživljenjsko učenje
EOVK	Evropsko ogrodje visokošolskih kvalifikacij
EQAVET (European Quality Assurance in Vocational Education and Training)	Evropski referenčni okvir za zagotavljanje kakovosti poklicnega izobraževanja in usposabljanja
EU	Evropska unija
EUR	evri
EURECA	program, ki se izvaja na ravni Evropske unije in nekaterih pridruženih članic. Namen programa je spodbuditi evropsko gospodarstvo, da bi bilo bolj konkurenčno.
FEM (finite element method)	metoda končnih elementov
GZS	Gospodarska zbornica Slovenije
ICAO	International Civil Aviation Organization
IKT	informacijsko komunikacijska tehnologija
IMO	Mednarodne pomorske organizacije
IP	izobraževalni program
ISCED	International Standard Classification of Education
ITF	International Transport Forum
ITS	inteligentni transportni sistemi
KLASIUS	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
KT	kreditna točka
LPP	Ljubljanski potniški promet
MIZŠ	Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport
NAKVIS	Nacionalna agencija Republike Slovenije za kakovost v visokem šolstvu
NAPA	Združenje severnojadranskih pristanišč
NIJZ	Nacionalni inštitut za javno zdravje
NPK	nacionalna poklicna kvalifikacija
NRP	National reference point – Nacionalno informacijsko središče
OŠ	osnovna šola
PLC	poštni logistični center
PTI	poklicno tehniško izobraževanje

RePPRS	Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije
RIC	Državni izpitni center
RO	RO enote Roll-on/roll-off
RR	raziskave in razvoj
RS	republika Slovenija
s. p.	samostojni podjetnik
SKD	standardna klasifikacija dejavnosti
SOK	Slovensko ogrodje kvalifikacij
SPR	Statistični poslovni register
SPS	Skupina Pošta Slovenije
SSI	srednje strokovno izobraževanje
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
SUTP	Sustainable Urban Transport Project
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats
TEN-T	Trans-European Transport Network
TSI	tehnične specifikacije za interoperabilnost
UIC	International union of railways
UN	univerzitetni študij
UPU S	svetovna poštna zveza
VS	visokošolski študij
ZPCP	Zakon o prevozih v cestnem prometu
ZSOK	Zakon o slovenskem ogrodju kvalifikacij
ZVIS	Zakon o visokem šolstvu

3. Kazalo slik

Slika 1:	Slovensko ogrodje kvalifikacij (SOK) določa deset referenčnih ravni glede na učne izide	10
Slika 2:	Prevoz paletiziranega tovora	22
Slika 3:	Vrste tovornih vozil	23
Slika 4:	Dimenzije vlečenega vozila.....	24
Slika 5:	Oznake nevarnih snovi.....	29
Slika 6:	Potniški vlak SŽ.....	30
Slika 7:	Vagon za prevoz potnikov - notranjost.....	33
Slika 8:	Vagon za prevoz nevarnih snovi - goriva	34
Slika 9:	Glavne in regionalne proge na ozemlju RS	35
Slika 10:	Železniški koridorji v Sloveniji.....	36
Slika 11:	Potniško letalo.....	37
Slika 12:	Slovensko pristanišče - Luka Koper.....	44
Slika 13:	Poštni logistični center Ljubljana - PLC Ljubljana	46
Slika 14:	Visoko regalno skladišče.....	48
Slika 15:	Regionalna razpršenost izobraževalnih ustanov s področja prometa in logistike	92
Slika 16:	Shematski prikaz vidikov trajnostnega razvoja	100
Slika 17:	Elektrificiranost slovenskih železniških prog.....	103
Slika 18:	Delež e-vozil v voznem parku Pošte Slovenije.....	108
Slika 19:	E-dostavno vozilo Pošte Slovenije	109
Slika 20:	Robotizacija/avtomatizacija skladišč.....	110

4. Kazalo tabel

Tabela 1:	Kvalifikacije v Slovenskem ogrodju kvalifikacij (SOK) ter ravni Slovenskega ogrodja kvalifikacij v primerjavi z Evropskim ogrodjem kvalifikacij (EOK).....	11
Tabela 2:	Dolžina prog v javni železniški infrastrukturi.....	35
Tabela 3:	Dejavnost prometa in skladiščenja.....	54
Tabela 4:	Struktura dejavnosti znotraj prometa in skladiščenja.....	55
Tabela 5:	Glavni finančni kazalci po skupinah dejavnosti prometa in skladiščenja.....	56
Tabela 6:	Povprečna bruto plača v prometu in skladiščenju.....	56
Tabela 7:	Delovno aktivno prebivalstvo v prometu in skladiščenju.....	57
Tabela 8:	Delovno aktivne osebe glede na najvišjo dokončano stopnjo izobrazbe.....	57
Tabela 9:	Delovno aktivne osebe v oddelkih prometa in skladiščenja glede na najvišjo dokončano stopnjo izobrazbe.....	57
Tabela 10:	Delovno aktivno prebivalstvo po skupinah poklicev (SKP-08).....	58
Tabela 11:	Potniški prevoz in promet.....	58
Tabela 12:	Blagovni prevoz in promet.....	59
Tabela 13:	Prihodek v storitvenih dejavnostih, realna sprememba, v %.....	60
Tabela 14:	Kvalifikacijska struktura na področju prometa in skladiščenja po ravneh Slovenskega ogrodja kvalifikacij (SOK).....	61
Tabela 15:	Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Viličarist/viličaristka.....	62
Tabela 16:	Osnovni podatki o srednji poklicni izobrazbi Voznik motornih vozil/voznica motornih vozil.....	63
Tabela 17:	Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Voznik/voznica v cestnem prometu.....	63
Tabela 18:	Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Operater/operaterka pri prevozu nevarnega blaga.....	64
Tabela 19:	Osnovni podatki o srednji strokovni izobrazbi Plovbeni tehnik/plovbna tehnika.....	65
Tabela 20:	Osnovni podatki o srednji strokovni izobrazbi Logistični tehnik/logistična tehnika.....	66
Tabela 21:	Osnovni podatki o srednji strokovni izobrazbi Logistični tehnik/logistična tehnika.....	67
Tabela 22:	Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Špediter/špediterka.....	68
Tabela 23:	Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Prometnik/prometnica v cestnem prometu.....	68
Tabela 24:	Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Skladiščnik/skladiščnica v logistiki.....	69
Tabela 25:	Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Upravljalec/upravljalica dvigal.....	69
Tabela 26:	Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Upravljalec/upravljalica mobilnih dvigal.....	70
Tabela 27:	Osnovni podatki o višji strokovni izobrazbi Inženir logistike/inženirka logistike.....	71
Tabela 28:	Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Disponent prevoza blaga v cestnem prometu.....	72
Tabela 29:	Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Nadzornik/nadzornica cestnega prometa.....	73
Tabela 30:	Osnovni podatki o poklicni kvalifikaciji Varnostni svetovalec/varnostna svetovalca za prevoz nevarnega blaga.....	73
Tabela 31:	Osnovni podatki o visokošolski strokovni izobrazbi Diplomirani inženir navtike (vs)/diplomirana inženirka navtike (vs).....	74
Tabela 32:	Osnovni podatki o visokošolski strokovni izobrazbi Diplomirani inženir prometne tehnologije (vs)/diplomirana inženirka prometne tehnologije (vs).....	75
Tabela 33:	Osnovni podatki o visokošolski strokovni izobrazbi Diplomirani manager transportne logistike (vs)/diplomirana managerka transportne logistike (vs).....	77
Tabela 34:	Osnovni podatki o visokošolski univerzitetni izobrazbi Diplomirani inženir tehnologije prometa (un)/diplomirana inženirka tehnologije prometa (un).....	78
Tabela 35:	Osnovni podatki o visokošolski strokovni izobrazbi Diplomirani inženir logistike (vs)/diplomirana inženirka logistike (vs).....	79
Tabela 36:	Osnovni podatki o visokošolski univerzitetni izobrazbi Diplomirani inženir logistike (un)/diplomirana inženirka logistike (un).....	80
Tabela 37:	Osnovni podatki o visokošolski univerzitetni izobrazbi Diplomirani inženir tehnologije prometa (un)/diplomirana inženirka tehnologije prometa (un).....	81
Tabela 38:	Osnovni podatki o magistrski izobrazbi Magister inženir pomorstva/magistrica inženirka pomorstva.....	82

Tabela 39:	Osnovni podatki o magistrski izobrazbi Magister inženir prometa/magistrice inženirka prometa.....	83
Tabela 40:	Osnovni podatki o magistrski izobrazbi Magister inženir prometa/magistrice inženirka prometa.....	85
Tabela 41:	Osnovni podatki o magistrski izobrazbi Magister inženir logistike/magistrice inženirka logistike	86
Tabela 42:	Osnovni podatki o magisteriju znanosti Magister znanosti s področja prometne vede/magistrice znanosti s področja prometne vede	87
Tabela 43:	Osnovni podatki o doktorski izobrazbi Doktor znanosti/doktorica znanosti s področja pomorstvo in promet	88
Tabela 44:	Osnovni podatki o doktorski izobrazbi Doktor znanosti/doktorica znanosti s področja logistika sistemov	89
Tabela 45:	Izobraževalne ustanove srednjega poklicnega in strokovnega izobraževanja – redno izobraževanje.....	90
Tabela 46:	Izobraževalne ustanove srednjega poklicnega in strokovnega izobraževanja – izobraževanje odraslih.....	90
Tabela 47:	Izobraževalne ustanove in programi višjega strokovnega izobraževanja na področju logistike.....	91
Tabela 48:	Izobraževalne ustanove in programi visokošolskega izobraževanja	91
Tabela 49:	Število izvajalcev izobraževalnih programov glede na regijo in raven izobraževanja.....	92
Tabela 50:	Število vpisanih dijakov v izobraževalni program Logistični tehnik – redni dijaki	93
Tabela 51:	Število vpisanih odraslih v izobraževalni program Logistični tehnik.....	93
Tabela 52:	Število vpisanih odraslih v izobraževalni program Voznik	94
Tabela 53:	Število vpisanih odraslih v izobraževalni program Plovbni tehnik.....	94
Tabela 54:	Število vpisanih študentov v višji strokovni izobraževalni program Logistično inženirstvo	94
Tabela 55:	Število vpisanih študentov v visokošolske/univerzitetne programe.....	95
Tabela 56:	Podeljeni certifikat NPK na področju transportnih storitev in skladiščenja	96
Tabela 57:	Analiza SWOT za ceste	103
Tabela 58:	Analiza SWOT za železnice.....	104
Tabela 59:	Analiza SWOT za letalstvo	105
Tabela 60:	Analiza SWOT za pomorstvo	106

5. Kazalo grafov

Graf 1:	Struktura dodane vrednosti prometa in skladiščenja po velikosti, 2020	52
Graf 2:	Struktura dodane vrednosti prometa in skladiščenja po izvoru kapitala, 2020...	52
Graf 3:	Prihodki in neto čisti dobiček v mio EUR.....	53
Graf 4:	Dodana vrednost in produktivnost dela v mio EUR	54
Graf 5:	Delež potniškega prevoza 2021.....	59
Graf 6:	Delež blagovnega prevoza, 2021.....	59
Graf 7:	Gibanje vpisa mladih in odraslih v program srednjega strokovnega izobraževanja Logistični tehnik	94
Graf 8:	Gibanje vpisa študentov v višji strokovni izobraževalni program Logistično inženirstvo	95
Graf 9:	Ocena gibanja vpisa v vse visokošolske študijske programe na področju prometa in logistike.....	96
Graf 10:	Podeljeni certifikati NPK na področju transportnih storitev in skladiščenja	96





CPI

CENTER RS ZA
POKLICNO
IZOBRAŽEVANJE



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI
SOCIALNI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA DELO, DRUŽINO,
SOCIALNE ZADEVE IN ENAKE MOŽNOSTI