

Apsentizam, fluktuacija i porijeklo pomoraca

Ovaj tekst predstavlja skraćeno izlaganje koje je bilo podneseno na Trećem jugoslavenskom simpoziju pomorske medicine održanom u Splitu, u listopadu 1982. godine.

Istovremeno se ovim obilježava i 50-ta obljetnica autorova javnog djelovanja kad je dr Oliver Fio one davne 1932. godine objavio svoj prvi prilog u tadašnjem uglednom pomorskom časopisu »Jadranska straža«. Napominje se da je naš časopis u svom broju 4 iz 1957. godine zabilježio i 25-tu obljetnicu rada ovog našeg pomorskog znanstvenog radnika i našeg dugogodišnjeg stalnog suradnika.

UREDNIŠTVO

I

Radna snaga predstavlja, bez obzira da li se radi o materijalnoj ili o nematerijalnoj proizvodnji, jedan od važnijih, ako ne i odlučujućih činitelja u svakom poslovanju. Ljudski faktor ulazi kao jedan od članova u svaku formulu ekonomske valorizacije bez obzira da li se radi o rentabilnosti ili o efikasnosti ili o racionalizaciji poslovanja. Radna se snaga može promatrati s dva aspekta. Prvi je onaj koji polazi sa stajališta radne organizacije, a sastoji se u tome da se utvrdi u kojoj mjeri i po kojim uvjetima, bilo brojčano bilo po stručnoj spremi, se može osloniti u podmirivanju, u izvršavanju svojih proizvodnih zadataka. Drugi stav jest onaj koji polazi sa stajališta onog radnika koji nudi svoj rad, a pri tome individualno procjenjuje u kojoj mjeri i pod kojim uvjetima, uzimajući u obzir svoje fizičke i umne sposobnosti, može očekivati sigurnost za svoju egzistenciju. Sve je usko povezano sa stupnjem profesionalne sposobnosti, afiniteta, psihofizičkog prilagođavanja radnim zadacima. Posebno se ovi uvjeti, u svim detaljima, pojavljuju kad se radi o brodskim posadama.

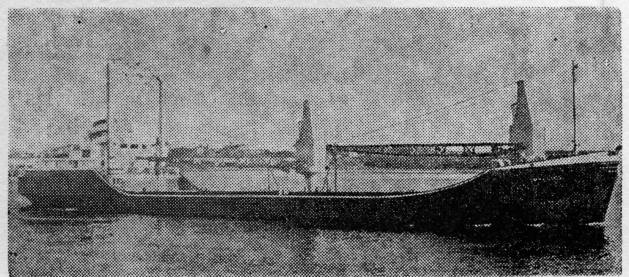
Poznato je da su radni uvjeti na brodu dosta složeni, posebno u odnosu na one radne uvjete koji se po pravilu susreću u proizvodnji koja je locirana na kopnu. Često se u ovim brodskim uvjetima nailazi na jednu posebnost, koja ne proizlazi toliko iz strukture zvanja i znanja, koliko iz afiniteta prema ovom radu. Ovaj se afinitet ogleda u boljoj ili slabijoj prilagodljivosti prema ovom brodskom životu, a dolazi posebno do izražaja u intervalima odmora kad je radnik isključen iz rutinskog rada, ali nije odvojen od radne sredine, koja je postala njegovo stalno mjesto boravka.

Pri razmatranju ovog pitanja treba naglasiti da se nailazi na dva sasvim odvojena, čak i suprotna pristupa obradi, iako se oba kreću u istom području i s istim ciljem pa čak i s istim elementima. Naime, kod tehničkih pitanja rješenja se mogu veoma točno naći. Temelj su — kako je poznato — egzaktna zna-

nosti koje će dati i ispravna rješenja ukoliko je temeljna koncepcija projekta logična i u okviru ljudskih mogućnosti i ostvarljiva. Međutim, na drugom području, na onom društvenom, nailazi se na veoma složen mehanizam obrade i pristupa koji se može kretati od izrazito bioloških i psiholoških elemenata pa sve do ekonomskih i pravnih i socioloških. U prvom se slučaju istraživač služi apsolutnim, a u drugom slučaju prevladaju relativne vrijednosti kao pogodniji pokazatelji odnosa između tih heterogenih pojava. Danas tehnika, dovršivši dobrim dijelom prodor na području fizičkog rada, zalazi i na područje umnog rada. Primjena automatizacije vidna je ilustracija. Ni nove metode koje danas zauzimaju sve značajnije mjesto u analitičkom istraživanju društvenih fenomena, ekonometrija i ergometrija, ne mogu dati na sve upite potpun i svestran odgovor. Zanimljivi su rezultati istraživanja koji su dobiveni u onim zemljama gdje je primjena tehničkih dostignuća dosegla najviši stupanj. Dio se tih istraživanja izložio i na Međunarodnoj konferenciji o pomorcima koja se održala u svibnju 1982. godine u Opatiji (The International Maritime Lecturers Association — IMLA). Naglašeno je da se posebni problemi mogu pojaviti baš kod tehnički razvijenih zemalja, zemalja koje se često definiraju kao zemlje blagostanja, »welfare state«.

II

Pozivajući se danas isključivo na tradiciju brodskeg života i lika pomorca bilo bi nerealno. I sadašnja podjela rada na brodu te stupanj i opseg stručnih znanja potpuno su se izmijenili. Postavlja se pitanje da li je danas održiva podjela rada na brodu, one tri klasične podjele na palubu, stroj i na opću službu. Dolazi se do bivalentnih pa čak i do polivalentnih posada. Sve je postalo veoma složeno. Međutim, pri ovom se zaboravlja tvrdnja Protogore po kojoj je čovjek mjera svih stvari, svih odnosa i pojava. Teško je danas u ovoj neprekidnoj borbi između najrazličitijih tendencija, izuma, shvatanja, pokreta, ekonomskih računica, volontarističkih ili determinističkih primjena, održati ravnotežu, održati takav odnos da društvo zadrži onu ljudsku komponentu, da ostane »civitas humanus«. Postavlja se pitanje kako pronaći i kako se približiti onoj poslovnoj zlatnoj sredini — »in medio stat virtus«. Brodarskoj radnoj organizaciji



potrebna je i stručno osposobljena i zdrava radna snaga. U kojem broju i iz kojih krajeva dolazi danas ova ponuda radne snage, nastojat će se dati u daljnjem izlaganju.

III

Di bi se što egzaktnije ustanovilo porijeklo radne snage koja se nudi za poslove u oblasti morskog brodarstva, poslužilo se registraturom koja se nalazi pohranjena u Lučkoj kapetaniji Split. Sasvim je logično da podaci dobiveni samo iz podataka jedne pomorske-upravne ustanove ne mogu dati potpuni odgovor, ali može se utvrditi tendencija kretanja. Ovi najnoviji podaci (1981 — 1982) uporedit će se s onim podacima iz prijašnjeg razdoblja. Naime, svojedobno za razdoblje 1947 — 1965. izvršena su ispitivanja za ovo isto splitsko pomorsko okružje te je moguća usporedba.

Kako je spomenuto, pregledana je dokumentacija Lučke kapetanije Split i to za razdoblje od 8. 5. 1981. godine pa do 9. 7. 1982. godine odnosno za razdoblje od 15 mjeseci. U ovom razdoblju izdano je 1.126 profesionalnih pomorskih knjižica i to pretežno osobama između 18 i 20 godina starosti. Za prikaz je uzet kao temelj mjesto rođenja a ne sadašnjeg prebivanja.

Porijeklo navedenih osoba, njih 1.126, po mjestu rođenja može se podijeliti ovako (podaci se daju u postocima, u relativnim pokazateljima radi bolje ilustracije):

a) Grad Split 42,54%, a općina Split 2,93%, ukupno

45,47%. b) Otoci splitske skupine 5,7%, c) iz 14 općina Zajednice općina Split (kopneni dio) 24,77%, od kojeg broja najviše otpada na općinu Trogir (73 pomoraca) i na općinu Sinj (69 pomoraca), d) Iz ostalih krajeva SR Hrvatske 7,1% (30 općina od kojih najviše daje Osijek (10 pomoraca) te Pula (9 pomoraca), a Zagreb i Vinkovci po 7 pomoraca, e) iz 48 raznih općina SR Bosne i Hercegovine 9,68% od kojeg broja najviše dolazi iz općine Livno (12 pomoraca), a slijedi Sarajevo sa 9, Mostar sa 7, Duvno sa 6, a Zenica i Kakanj kao i Konjic sa po 4, Prijedor, Banja Luka i Doboj sa po 3, a ostale općine sa po dva ili jedan., f) SR Srbija sa Pokrajinama daje 4,61% a zabilježene su 27 raznih općina, a najviše daje Beograd (8 pomoraca), a slijede Sombor sa 6, Kikinda sa 5, a Novi Sad sa 4. g. Sve ostale SR republike odnosno Pokrajine daju 1,12%, od kojeg broja SR Slovenija daje 8, od toga 3 na Ljubljamu, a 2 na Novo Mesto. Isti broj daje SR Crna Gora (8 pomoraca), a SR Makedonija 9 pomoraca. h) Rođeni u inozemstvu bilo ih je 0,62%.

Prije je spomenuto da će se ovi najnoviji podaci usporediti s onim prijašnjima. U razdoblju 1947 — 1955. godine grad Split je davao 26%, a u razdoblju 1956 — 1965. godine čak 43%. Kako se vidi, postotak se nešto povećao: od 43% došlo se sada na 45,47%. S druge strane postotak pomoraca koji dolaze iz splitske skupine otoka u razdoblju od 1947. pa do 1955. godine bio je 28%, a u razdoblju 1956 — 1965. iznosio je 20%. Pad je veoma očit:

Jadranska slobodna plovidba

SPLIT

Obala Jugoslavenske Narodne Armije 16

Telefon: 058/42984 i 43-333 — Telex: yu jadrop 26-138 i 26-117, yu jadro 26-339

Ispostava RIJEKA

Obala Jugoslavenske mornarice 16

P. O. B. 127

Telegram: JADROPLOV — RIJEKA ● Telex: 024-117 ● Telefon: 22-623, 22-626, 22-881

Vrši redovite teretno-putničke linije i službe:

1. JADRAN — VELIKA JEZERA (Kanada i SAD)
2. JADRAN — BLISKI ISTOK — CRVENO MORE — ISTOČNA AFRIKA
3. JADRAN — AUSTRALIJA — NOVI ZELAND
4. SLOBODNU PLOVIDBU PO SVIM MORIMA SVIJETA

Nakon gotovo 20 godina linijske plovidbe konvencionalnim brodovima između jadranskih luka i luka Kanade i Sjedinjenih Američkih Država na Velikim jezerima, evo sada i brzog kontejnerskog servisa sa polaskom iz Kopra svakih 20 dana.

došlo se na svega 5,7%. Kod općina Zajednice općina Split priliv je 1947 — 1955. bio zastupan sa 39,5%, a u razdoblju 1956 — 1965. godine iznosio je 26,3%, da bi u ovom najnovijem vremenu (1981 — 1982) iznosio — 24,77%. Postotak pomoraca iz ostalih krajeva, iz unutrašnjosti većinom, bio je 1947 — 1955. godine 20,5%, a 1956 — 1965. godine 10,5%, a sada, kako je izneseno, iznosi 23,3%.

IV

Dao se prikaz porijekla osoba koji po prvi put traže pomorsku knjižicu. Međutim, potrebno je, barem okvirno, utvrditi i porijeklo onih osoba koje su pomorsko zvanje prihvatili kao svoj životni poziv. Ako je neki pomorac osposobljen za neko stručno pomorsko zvanje, tada se isti smatra ne više početnikom već da se isti zadržao u pomorstvu.

Kapetana duge plovidbe osposobljeno je pri ovoj istoj Lučkoj kapetaniji, po prilici u istom vremenskom razdoblju, njih 169 od kojeg broja 47,8% su rođeni u Splitu. Rođenih na otoku Braču bilo je njih 8, sa otoka Hvara 4, te po jedan s otoka Visa. Iz unutrašnjosti zemlje postotak iznosi 15,3% (na primjer: Zrenjanin, Vukovar, Sarajevo, Niš, Maribor, Čačak, Valpovo, Kranj, Celje, Travnik, Virovitica, Slavonska Požega).

Pomorskih strojara I. klase osposobljeno je 53 pomorca od kojeg broja na one koji su rođeni u Splitu otpada 50,94%. S otoka Brača su četvorica, a iz Sinja dvojica. Iz unutrašnjosti 10 (na primjer: Zagreb, Beograd, Šabac, Slavonska Požega).

Pomorskih strojara osposobljeno ih je 199 od kojeg broja na one koji su rođeni u Splitu otpada 32,66%. Slijedi općina Trogir sa 10, Šibenik sa 6, Sinj sa 5.

Radiotelegrafisti I. klase: osposobljeno je bilo njih 35, od kojeg broja na one rođene u Splitu otpada 25,7%, a slijedi (po broju) Beograd sa 4, Vrbanj te Jelsa i Dol (sve otok Hvar) ukupno njih 4, Šibenik dvojica.

Radiotelegrafista II. klase (razdoblje od pet i po godina) osposobljeno je njih 72, a u Splitu rođeni zastupano je sa 26,38%. Slijedi Pančevo sa 11, Bosna i Hercegovina sa 7, SR Slovenija sa 5, a SR Crna Gora sa 3. Iz Šibenika su petorica, sa Brača 3.

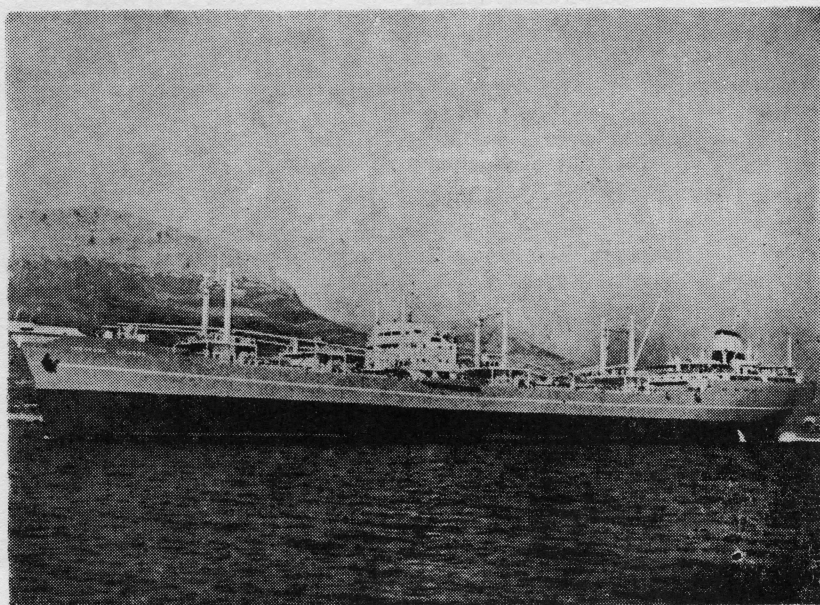
V

Apsentizam pored fluktuacije predstavlja pojavu koja je usko, takorekuć funkcionalno povezana s radnim procesom na brodu. Otežani uvjeti rada rezultiraju povećanim brojem bolovanja, bilo onih u trajanju do 30 ili preko 30 dana. Kod Jadranske slobodne plovidbe iz Splita tokom 1981. godine zabilježeno je 21.323 dana bolovanja od kojeg broja na bolovanja do 30 dana otpada 58,8%. Kod Slobodne plovidbe iz Šibenika broj se bolovanja tokom 1981. godine kretao u visini od 414. Broj bolovanja do 30 dana iznosio je 306 te je isplaćen iznos od 1.636.369 dinara. Broj bolovanja preko 30 dana iznosio je 108 te je isplaćen iznos od preko 3,3 milijuna dinara. Pri tome za liječenje u inozemstvu po raznim osnovama isplaćen je iznos od 35.000 US dolara.

VI

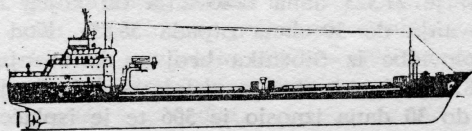
Iznose se meka zapažanja iz radnih organizacija morskog brodarstva u vezi s ovim pitanjem apsentizma i fluktuacije. (Jadranska slobodna plovidba iz Splita te Šibenska plovidba iz Šibenika).

- Izdaci su za zdravstvo dosta visoki, posebno oni koji se moraju platiti u devizama za pružene usluge u stranim lukama,
- Postoji podatak da su jedan od najčešćih izostanaka s posla (bolovanja do 30 dana) neurotični poremećaji, a što ukazuje da se radi o veoma važnom ne samo zdravstvenom već i socijalnom problemu. Bolovanja do 30 dana su tri puta veća u ljetnom razdoblju nego u zimskim mjesecima,
- I dalje se pomorca tretira prema kriterijima koji su vrijedili pred 30-40 godina. Naime, da-



našnji uvjeti rada i življenja na brodu sile pomorca na skraćanje boravka na brodu. Pledira se na promjenu posada brodova svakih 6 ili najviše 8 mjeseci, posebno kad se plovi u krajevima s težim klimatskim uvjetima. Zato se i raspolože s rezervom radnika koja iznosi čak do 50%.

- Jedan dio novopriljubljenih radnika i mladih radnika dolazi na brod nepotpuno zdrav i psihički nespreman za ovaj posao, iako svi imaju, barem formalno, zdravstvenu svjedodžbu o radnoj i psihičkoj sposobnosti. Malo pažnje posvećuju svom osobnom zdravlju.



VII

Poznato je da pomorac mora da prati ritam rada sredstava za proizvodnju, broda. Sve ovisi i o sistemu poslovanja: linijsko ili slobodno brodarstvo, teretni ili putnički servis, unutrašnje ili međunarodne vode. Cijeli je ovaj problem veoma složen. Ispitivanje a time i pronalaženje odgovarajućih mjera, može se vršiti samo ako se ovaj problem pro-

matra i rješava interdisciplinarno, ne zanemarujući nijednu oblast, bilo onu medicinsku, ekonomsku, pravnu ili socijalnu, vodeći uporedo i računa o tehničkom napretku kao i o novoj tehnologiji koja se danas primjenjuje u ovoj proizvodnji pomorsko-prijevozne usluge.

LITERATURA :

Dr Predrag Stanković »Međunarodna konferencija o pomorcima u Opatiji 1982. godine«, Pomorski zbornik, Savez društava za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Rijeka 1982, sv. 20, str. 581 — 583.

Dr Oliver Fio »Automatizacija na brodu u teoriji i praksi«, Pomorski zbornik, Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Rijeka 1972, sv. 10, str. 171 — 183.

Mr Tatjana Delibašić »Prilagođavanje pomorsko-stručne izobrazbe zahtjevima udruženog rada u oblasti pomorstva«, Pomorstvo Lošinj i Cresa, Otočki zbornik, Mali Lošinj 1980, str. 113 — 117.

Dr Oliver Fio »Kretanje radne snage u brodarstvu u splitskom pomorskom okružju u razdoblju 1947 — 1965. godine«, Prilozi izračunavanju pomorskih znanosti, Zavod za pomorsko-društvene znanosti Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, Split 1956, sv. II.

Dr Oliver Fio »Odraz suvremenih tehničkih i društvenih promjena na pomorsko zvanje«, Zbornik za narodni život i običaje Južnih Slavena, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb 1971, knjiga 45, str. 263 — 277.

Anglo Yugoslav Shipping Company Limited

LONDON — LIVERPOOL — IPSWICH

HEAD OFFICE LONDON

Stone House,
Bishopsgate,
London EC2M 4JJ.
Telephone 01 247 3260
Telex 886354 883900 888132
Telegrams Angloyugo London

BRANCH OFFICE LIVERPOOL

Corn Exchange Building,
Fenwick Street,
Liverpool L2 YTS.
Telephone 51 236 5068
Telex 627304
Telegrams Angloyugo Liverpool

BRANCH OFFICE IPSWICH

9 Lower Brook Street,
Ipswich,
Suffolk IP4 1AG.
Telephone 473 216937
Telex 987505
Telegrams Angloyugo Ipswich

General Agents in Great Britain for Yugoslav Shipowners. Port Agents in London, Liverpool and Ipswich.

Members of the Baltic Mercantile and Shipping Exchange London and the Baltic and International Maritime Conference in London.

Chartering Brokers and Liner Marketing Agents World Wide.

Ship sale and purchase Brokers.

Freight Forwarders World Wide and Air Brokers.

Bunkering Agents World Wide.