

# Suvremenija i stvarnija koncepcija pomorske znanstveno-nastavne djelatnosti

## I.

S obzirom na neke nejasnoće kao i na neke nedorečenosti koje se često pojavljuju kad se razmatra pomorska obrazovna kao i znanstvena djelatnost, bilo ona srednja ili visoka, želi se iznijeti neka zapažanja, neke napomene.<sup>1</sup> Ljudski faktor je veoma značajna, čak i odlučujuća komponenta u svim djelatnostima. Naime, poznato je da je osnovna kategorija u ekonomiji ukupni rad, koji se sastoji od minulog rada (sredstva rada) i od živog rada. Posebno se ovo odnosi na ovu pomorsku djelatnost s naročitim naglaskom na pomorsku privredu. Napominje se, da su ovo samo neka zapažanja, koja bi mogla možda s dozom subjektivnosti i polemičnosti da pobude daljnju raspravu. Pitanje je veoma značajno, a istovremeno i veoma složeno. Pasivni stav, inertnost kao i rutinski, uhodani pristup ne može da pokrene ovo pitanje, ne može da osuvremeni koncepciju u oblasti pomorskog obrazovanja, a usko povezano s ovim i znanstveni rad u pomorstvu. Može se slobodno kazati da o ovom pitanju ovisi dobrim dijelom i sveukupni napredak našeg pomorstva. Jer, ne postavlja se samo pitanje manipulacije sa sredstvima proizvodnje, brodovima i lukama, već se postavlja pitanje i društvene, socijalne kao i ekonomske valorizacije pomorske privrede u sklopu naših općih privrednih potencijala, u sklopu i odnosu opće bilance naše zemlje i naše vanjskotrgovinske razmjene.<sup>2</sup> Treba intimitno i svestrano poznavati ovo specifično pomorsko poslovanje. Ukoliko je izostavljena ova spoznaja, toliko važna za znanstveni i stručni istraživački rad, tada će se i dalje ova djelatnost promatrati i rješavati samo kao jedna od prometnih grana, gdje se kao primarno i simplificistički uzima količina translociranog tereta. Mi još nemamo utvrđen stav koja je uloga našeg pomorstva u sklopu cjelokupne privrede naše zemlje. Nije točno određena fizionomija. Jedno je od pitanja da li naše brodarstvo treba poslužiti prvenstveno kao instrument za prodor i razvoj naše vanjskotrgovinske razmjene, odnosno da bude integrirano s našim proizvodnim potencijalima (nafta, koks, fosfati). Drugi bi slučaj bio da bez obzira na naš privredni potencijal, bilo po količini ili po strukturi, slobodno nudimo svoj brodski prostor na svjetskom brogarskom tržištu time da se rezultat izravno registriira kao nevidljiv izvoz u sveukupnoj platnoj bilanci zemlje. U prvom slučaju uzima se kao uzor pomorsko usmjerenje koje je karakteristično za visoko razvijene industrijske zemlje (Francuska, Holandija, Danska), a u drugome Grčka ili pak Norveška, kod koje je provedena revizija ovogodiš-

njeg budžeta, koji pokazuje višak od sedam milijardi kruna u trgovinskoj razmjeni s inozemstvom, a koji je nastao prvenstveno prodajom nafte iz Sjevernog mora i prihodima brogarskih poduzeća. Slovenski brodar »Splošna plova« s oko tisuću šesto i pedeset radnika, ostvario je 1979. godine toliki netto devizni priliv od oko 27,8 milijuna dolara (brutto devizni priliv 100 milijuna dolara), koji iznosi oko 10% od ukupno netto deviznog priliva SR Slovenije, te se tako nalazi na prvome mjestu. Značajno je da se ovo registriira u jednoj našoj Republici u kojoj je veoma razvijena općenito industrijska proizvodnja uz primjenu suvremenog veoma racionalnog sistema poslovanja.

## II.

Znanost nam danas omogućava da steknemo nova saznanja, nova rješenja, nove pristupe i to u svim oblastima, bilo materijalne bilo nematerijalne proizvodnje. Ovaj progres nije mimoišao ni pomorstvo. Davna su ona vremena kada je u osobi pomorskog kapetana bilo sjedinjeno sveukupno znanje o pomorstvu. Tada je taj stručnjak bio ne samo plovibdeni voditelj broda već i trgovac, a nerijetko i potpuni ili barem djelomični brodovlasnik, karatista. Čak je ovakav profil stručnjaka mogao biti i nastavnik, s obzirom na tadašnji okvir i stupanj znanja gdje je prevladavala ne samo empirijska već je i sama značajka ovog poslovanja zadržavala se u onom zanatskom, obrtnom obliku i domašaju. Danas se ova djelatnost organizira, upravlja i planira te financira kao i ostala industrijska proizvodnja. Zato se susreće s pojmom »industrija pomorskih prijevoza« ili »brogarska industrija«. Dok je prije bilo moguće da jedna osoba poznaje (istina samo temelje) plovibdu, meteorologiju, oceanografiju, pravo, ekonomiju, kartografiju, povijest, dotle je danas ovo nemoguće. Jer, pomorstvo predstavlja u stvari skup aplikativnih saznanja. Već sama definicija »pomorstvo« inkorporira u sebi niz po prirodni različitih pojava, odnosa i procesa. Istina, granice se pojedinih znanstvenih i stručnih disciplina ne mogu točno odrediti, ne mogu se razgraničiti. Sve je istovremeno interdisciplinarno i multidisciplinarno. Zato se i pojavljuju brojne specijalizacije, ali kod kojih se nazire zajednički nazivnik, a to je more i pomorstvo, prirodni fenomen uz ljudsku djelatnost. Mi se često i danas zadržavamo na nekim detaljima koji u stvari nisu bitni i koji mogu da skrenu pažnju i trud na drugo polje. Često se zadržavamo, uzima se samo kao jedan primjer, na tehničkom opisu kontenerskog broda ili samog kontenera ili opre-

me, opisu koji se može naći u svakom reklamnom prospektu. Ali, izostavlja se implikacija ove nove tehnologije na akumulaciju kapitala, na promjenu odnosa koji su do sada vladali na svjetskom tržištu brodskog prostora i na tržištu dobara, na stupanj i okvir stručne spreme pomorskih radnika koji su bilo neposredno ili posredno uključeni u proizvodnju ove pomorsko-prometne usluge.

### III.

U praksi smo skloni da se kod pomorskog obrazovanja primjenjuje potpuno isti sustav i metoda koja se primjenjuje i za ostala zanimanja. Ne vodi se dovoljno računa o činjenici da je pored ovog stručnog znanja potrebno istovremeno potencijalnog pomorskog radnika osposobiti i prilagoditi na jedan sasvim drugi režim i sustav života, koji je potpuno suprotan onom takozvanom »normalnom« životu, koji se po pravilu odvija na kopnu. U prošlom broju časopisa »Naše more« (br. 1 — 2, 1980), iznesen je podatak da je od 68 pripravnika kadeta ostalo da i dalje plovi tek njih 8. Iznosi se još jedan podatak: tokom 1979. godine iz »Jugolinije« od ukupno oko 3.500 pomoraca, čak njih 1821 napustilo je ovu radnu organizaciju. Fluktuacija je veoma velika. Dok s jedne strane naša pomorska učilišta (srednja, viša i visoka) donekle uspijevaju da osposobe dovoljni broj potrebnih kadrova za našu (nažalost i za stranu) pomorsku privredu, dotle se s druge strane u praksi događa da se ovaj osposobljeni kadar nerado opredjeljuje na stvarni život na brodu. Ova pojava može da utječe i na sam daljnji razvoj našeg brodarstva. Jer, kako je prije istaknuto, nije dovoljno samo stručno znanje. Uzima se primjer pomorskog strojara. Možda bi bila točnija denominacija *brodski strojar* ako se želi dosljedno poštovati i primjenjivati znanstveno utvrđeno značenje pojma »pomorstvo« i »brodarstvo«. Sama pak denominacija »brodski« označava da se radni proces odvija na posebnom radnom mjestu, brodu, koji je autonoman, s posebnim životnim i radnim uvjetima koji su k tome i u stalnom prostornom kretanju.

### IV.

Sve ostaje po starom, premda se mnogo raspravlja. Obrazovanje treba da se povinjava, da fleksibilno prati stvarna kretanja, stvarne promjene koje su svakodnevnne. U protivnome postaje nestvarno. A interakcija je očita. Možda u nijednom zanimanju toliko ne dolazi do povoljnih rezultata kada se primjenjuje načelo obrazovanja uz rad i iz rada. Zato i dubrovački prijedlog koji pledira na ovakvo kombinirano školovanje treba pozdraviti. Međutim, u cijelom obrazovnom sistemu ova pomorska posebnost je ispuštena, posebno u visokoškolskom obrazovanju. Sadašnji sustav pomorskog obrazovanja nije racionalan, a nije ni prilagođen mogućnostima sa-

mih pomoraca — učenika i studenata koji su po prirodi svog zanimanja dugo odsutni i često mijenjaju mjesto. Nadalje, i vertikalna povezanost nedovoljno je ostvarljiva. Prema tome, treba organizirati pomorski školski sistem kao jedinstveni proizvodni proces za cijelo obalno područje, uključivši i škole iz SR Slovenije i SR Crne Gore. U ovaj sistem treba uključiti i sistem vojno-pomorskih učilišta, a neke organizacione mjere već su i realizirane. Naime, treba uzeti u obzir da se u jednom primorskom središtu ne može naći toliki broj kvalificiranih pomorskih stručnjaka (posebno s doktoratom i magisterijem pomorskih znanosti) kojim bi se moglo potpuno udovoljiti zahtjevima za formiranje posebne visokoškolske pomorske ustanove. Iznimka je riječki Fakultet za pomorstvo i saobraćaj. Spajanjem svih pomorskih učilišta (srednjih, viših i visokih) u složenu organizaciju omogućit će se ne samo obrazovanje po vertikalnoj liniji već će se racionalnije koristiti postojeći nastavni potencijal, koji će se udružiti bez obzira na stalno mjesto stanovanja. Samim će se pomorcima omogućiti u svakom našem većem središtu da mogu pohađati predavanja, vježbe, seminare i polagati ispite, a da pri tome ne moraju putovati do matične školske ustanove. Pri ovome će i racionalizacija priručnika, knjiga biti izrazitija jer će i planovi i programi biti jedinstveni. Ustalom i čl. 223 predložen u Nacrtu zakona o usmjerenom obrazovanju (1980) regulira da »organizacije udruženog rada usmjerenog obrazovanja mogu se udruživati prema srodnosti programa i drugim zajedničkim interesima u složene organizacije udruženog rada i druge oblike udruživanja rada i sredstva (centri usmjerenog obrazovanja, znanstveno-obrazovni centri i slično)«.

Problem pomorskog školstva nije samo naš. I u ostalom pomorskom svijetu pitanje je isto. Posebno ovo dolazi do izražaja kad u oskudici dovoljnog broja stručnog osoblja skoro sve pomorske zemlje, bez obzira na one »tradicionalne« ili na one »nove«, dozvoljavaju da se ukrci i strani pomorac pa čak i za zapovjednika, položaj koji se uvijek ljubomorno štiti. Danas se čak u stranoj stručnoj štampi mogu naći i izjave poput ove da je »la nationalité du navire est une relique du passé«. Prema nekim najnovijim podacima broj naših pomoraca koji plovo na stranim brodovima iznosi oko 13 tisuća od kojeg broja je oko 2.500 s visokom kvalifikacijom. Dok su prije, ne više od dvadesetak godina, u svijetu radila tek dva-tri pomorska fakulteta dotle danas nema nijedne pomorske zemlji koja ovakvih visokoškolskih ustanova ne bi imala. A ova pojava je naročito zabilježena kod zemalja u razvoju, koje naročiti interes pokazuju baš u razvoju pomorske privrede, kao važnom instrumentu privredne (a i političke) neovisnosti, samostalnosti. Ove zemlje obilno financijski pomažu ove pomorske fakultete, ne bi li privukli, barem i na kraće vrijeme, najpoznatije pomorske stručnjake, a posebnu brigu poklanjaju gradnji najsuvremenijih školskih brodova.

## V.

Kod nas se u zadnje vrijeme pojavljuju i postdiplomski studiji, posebno iz pomorsko-društvene oblasti (pomorska ekonomija, pravo, povijest). Na ove se studije mogu upisati diplomirani studenti koji su završili II stupanj visokoškolskog obrazovanja. U većini slučajeva glavno je da je zadovoljena formalna strana, ali ne i stvarna, jer se kod nekih studija ne postavlja ni pitanje postignutog stručnog smjera ili usmjerenja. I tek na ovom studiju budući magistri pomorskih znanosti (a time i eventualni potencijalni doktori) stižu one najosnovnije spoznaje o pomorstvu, spoznaje i znanja kojima je već sasvim solidno i temeljito ovladao onaj učenik čak u prvim razredima srednje pomorske škole, a da se kaže da i svaki kormilar zna više. Uzeto samo kao jedan od mnogih primjera, nije tim polaznicima uopće poznato a i teško mogu shvatiti što je to »registarska tona« i koja je razlika od »tone nosivosti«. Zaboravlja se pri tome, iako to može izgledati kao »sitnica«, da ove mjere ne predstavljaju samo temeljni tehnički brodski već i brodarski parametar, koji susrećemo pri ocjeni ekonomskog vrednovanja i poslovanja kao i u pravnoj oblasti, posebno kad se sklapaju prijevozni ugovori. S obzirom na velik broj predmeta koji se mora savladati na ovim postdiplomskim studijama, a uz to i u veoma ograničenom broju sati predavanja, ali često i uz velik broj predavača (u pitanju su ne samo honorari, da se netko ne bi »uvrijedio«), dolazi se do činjenice da se sve ovo pretvara u nekakvi pomorski tečaj. Nije poznato tko sve ovo organizira, ali izgleda da udruženi rad u pomorstvu nema baš toliko utjecaja. I ovim se budućim magistrima daje diploma koja mu daje ovlaštenje da se može smatrati pomorskim znanstvenim radnikom iako nikad nije ni vidio, a kamo li sudjelovao u pomorskom ili brodskom proizvodnom procesu, niti prije, a niti za vrijeme studija. Čak ni poslije studija, najveći broj nikad neće ni raditi u pomorstvu. Ovi se podaci mogu veoma lako utvrditi. S druge se pak strane, onim stvarnim pomorskim stručnjacima, koji su niz godina plovili, uskraćuje mogućnost daljnjeg obrazovanja. Znači da ne postoji II stupanj pomorskog visokoškolskog obrazovanja, koji je potreban da se nastavi daljnji studij. Ovakav sistem pogoduje da se nametnu stručnjaci koji su se kabinetski, knjiški, površno osposobili a da nisu stekli radno iskustvo, naročito znanje u praksi, u životu. Izostalo je studiranje uz rad i iz rada. Ovo su diplome koje imaju formalni, a nikakav stvarni značaj. Među polaznicima ovih studija naći će se i malobrojni pomorci, koji su posebnim, hvalevrijednim naporom uspjeli da na nekom fakultetu diplomiraju i time steknu i formalno pravo na upis. Iz iskustva se može utvrditi da baš ovi polaznici, s pomorskom praksom, pokazuju znatno veće znanje i osjećaj prema ovom studiju. Nadalje, treba dati puno povjerenje onom brodskom osoblju kojem će se povjeriti

sudjelovanje u nastavnom procesu uz rad. Poznato je da se zapovjedništvo broda povjerava osobi koja uživa puno povjerenje radne organizacije. Ako se toj osobi može povjeriti da upravlja sredstvima proizvodnje koji skupa s teretom predstavljaju ogromne vrijednosti, a da se k tome i zna da su mu povjereni i ljudski životi, postavlja se pitanje zašto se i ovi stručnjaci ne bi mogli uključiti u proces obrazovanja. Ova mogućnost institucionalno je i moguća kako i predviđaju čl. 10 i 156. spomenutog Nacrta Zakona o usmjerenom obrazovanju. Postavlja se također i pitanje da li uopće može postojati postdiplomski studij iz pomorstva ili čak i iz samog jednog dijela kao što je pomorska privreda, kad se zna da je za ovo potreban cjelokupni, uključivši i praksu, studij I. i II. stupnja. Postdiplomski studij treba da se usmjerava na užu specijalizaciju i to jednog dijela, jednog segmenta pomorstva kao na primjer iz oblasti linijskog ili slobodnog brodarstva, putničkog ili teretnog, specijaliziranih luka, spašavanja, zaštite mora, integralnog multimodealnog (za razliku od unimodalnog) transporta, tehnike i tehnologije ili odobalne (poznatije kao »off shore«) industrije, uzobalne ili litorizirane industrije, pomorske književnosti, medicine, marketinga, pomorsko-prometne geografije ili (po definiciji prof dr. Nikole Stražićića) pomorsko-ekonomske geografije. Nadalje: organizacija rada u brodarstvu, brodogradnji, u lukama, pomorsko-upravna služba, i slično. Ali na ovim studijima ne »izučavaju« se ona najosnovnija pomorska znanja. Ova znanja treba da se prethodno apsolviraju u odgovarajućim školama i u praksi.

## VI.

Mi veoma rado, i s izrazitom patetikom stalno naglašavamo da smo pomorska zemlja. Međutim, moramo nastojati da ovu tvrdnju, koja je zaista više nego opravdana, ne izgubimo ili smanjimo ili oslabimo. Izlaz se vidi u boljem stručnom i znanstvenom obrazovanju kadrova. Među ostalim mjerama, kako je i prije spomenuto, nalazi se i ona u spajanju u jedinstvenu složenu pomorsko-obrazovnu i znanstvenu radnu organizaciju. Mehaničkim spajanjem, na lokalnoj ili općinskoj ili međuopćinskoj razini, s bilo kojom srednjom ili visokoškolskom ustanovom, izgubila bi se pomorska značajka, a koja ni do sada, posebno kod primorsko lociranih srednji škola i fakulteta, nije ni bila toliko zastupljena čak ni u redovnom studiju. Suvremenom pomorcu danas je potrebna ne samo visoka profesionalna razina već i znanje iz društvenih oblasti. Uloga je današnjeg pomorca, za razliku od onog prijašnjeg, da je aktivni sudionik i u radnom kao i u društveno-ekonomskom procesu. Ovom pomorcu, pored kulturnih saznanja, potreban je i bogat stalan osjećaj privrženosti prema svom zvanju. Ove prve zasade, ona prva znanja i spoznaje dobivaju se u srednjoj pomorskoj školi i na brodu. Tu je utjecaj najveći, ostavlja trajni trag. A tu

prednost prema zvanju najbolje, najuspješnije mogu dati mladoj generaciji oni koji su i sami ponikli iz ovog pomorskog kruga. Mornarstvenost predstavlja prvi, temeljni preduvjet da bi se u konačnoj fazi stekla pomorstvenost.<sup>3</sup>

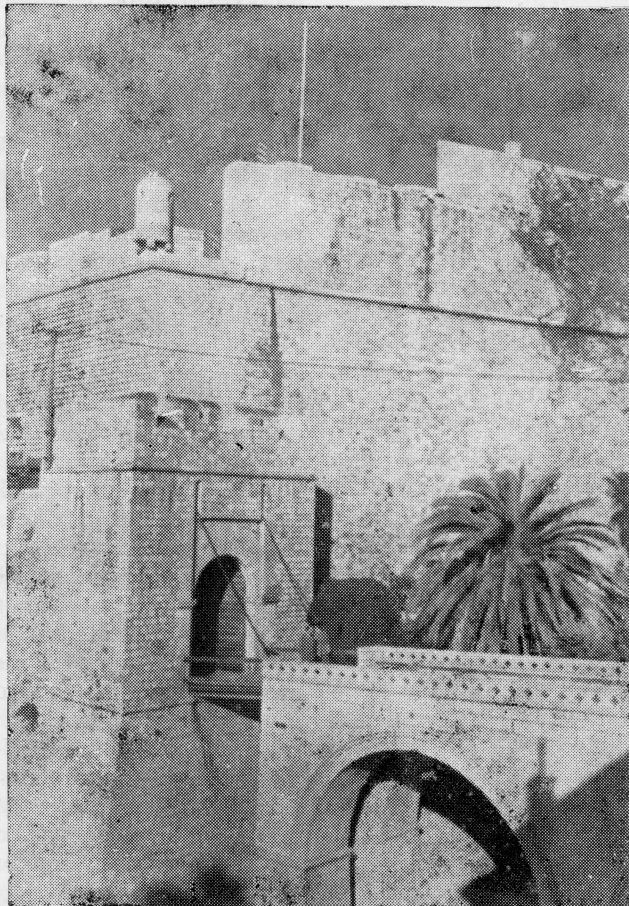
## B I L J E Š K E

<sup>1</sup> Rasprave su o ovom pitanju mnogobrojne. Temeljna im je značajka da se pri ovom razmatranju polazilo s raznih, čak i veoma oprečnih stajališta, što ukazuje da postoje dileme za koje se ne može naći toliko opravdanja. Zato se u ovoj prigodi upućuje (i zbog pomanjkanja prostora) barem na tri objavljena priloga. Dva su dali riječki sveučilišni profesori i to prilog poznatog i uvaženog pokojnog dr Ante Turine »Fakultetsko obrazovanje pomorskih stručnjaka« (Zbornik Više pomorske škole, Kotor, sv. 1, 1974, str. 247 — 264) te prilog dr Branka Bonefačića »Neki aspekti programiranja kadrova u morskome brodarstvu« (Pomorski zbornik, Rijeka, knjiga 13, 1975, str. 151 — 159). Treći je prilog stručnog suradnika Pomorske enciklopedije mr Tatjane Delibašić »Aktualna problematika pomorskog zvanja sa aspekta današnjice i sutrašnjice«, objavljen u Zborniku Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj, Rijeka, 1979, str. 291 — 297.

<sup>2</sup> Polovinom srpnja 1980. U Saboru SR Hrvatske održano je savjetovanje o osnovnim pitanjima razvojne politike kao i izrade planova za razdoblje 1981 — 1985, a u organizaciji Republičkog zavoda za društveno planiranje SR Hrvatske. Dok se posebna pažnja posvetila pitanjima agroindustrijskog kompleksa, šumarstva, prerade drveta, proizvodnje i pre-

rade metala, kemijske industrije, građevinarstva, turizma, dotle pitanja vezana za brodogradnju i brodarstvo nisu uopće bila najavljena. Naknadno se interveniralo, i to u dijelu kada se raspravljalo o infrastrukturi, smatrajući brodarstvo kao nešto dodatno, pojednostavljeno kao servis. Vjerojatno je ovakav pristup posljedica zagrebačke (in ne samo njene) ekonomske škole, kada se ne samo brodarstvo već i pomorstvo izučava kao jedan dio prometa, uključivši i PTT. Konceptija pokojnog akademika Mije Mirkovića, koji je već 1953/54. uveo posebna predavanja iz ekonomike pomorstva, nije nastavljena. Ovo se vidi i iz slijedećih podataka. Na zagrebačkom Ekonomskom fakultetu steklo je od 1951. godine (doktore znanosti) odnosno od 1962. godine (za magistre znanosti) pa sve do 1973. godine ukupno 667 osoba znanstveno zvanje. Od ukupno 495 magistra samo jedan je imao kao predmet obrade brodarstvo, trojica luke, a šestorica brodogradnju. U istom razdoblju čak 74 radnje tretiraju pitanja vezana uz turizam. Od 172 doktora znanosti samo je jedna dizertacija iz područja brodarstva, jedna iz luka, dvije iz brodogradnje te dvije iz pomorstva, uzeto u veoma širokom značenju ovog pojma. Znači da je znanstveno-istraživački rad u oblasti pomorstva zastupan sa svega 2,39 %.

<sup>3</sup> Stara škola zadržava se i posebno naglašava kao nešto što predstavlja primarno a to je tehnološko-mornarstveni aspekt. Ova značajka zadržava se u okviru zanatskog umijeća. Ova pojava je omogućena i iz razloga što se još dozvoljava da se nameću i neki koji su već odavna u mirovini, koji silom prilika su daleko (čak i prostorno) od suvremenih kretanja, a koji k tome nikad nisu radili u bilo kojoj privrednoj organizaciji, a kamoli u pomorskoj privredi, bilo na brodu ili na kopnu.



Dubrovnik, Vrata od Ploča