

Kadrovska problematika uvijek aktualna u brodarstvu

REFORMA OBRAZOVANJA JOŠ NA PAPIRU — PREMALO POMORACA

Nedostatak pomoraca na brodovima problem je koji zahtijeva hitno traženje određenih rješenja kako se pitanje osiguranja stručnog kadra ne bi pojavilo kao limitirajući faktor razvoja.

Integralni ili multimodalni transport danas predstavlja »sistem« koji je značajno potisnuo tradicionalne ili konvencionalne prevoze. Proces je još uvijek u toku pa se računa da će do kraja ove godine oko 80 posto svih roba, izuzevši industrijske sirovine, biti kontenerizirano. Unatrag nekoliko godina ocijenjeno je, da je jugoslavenska dvopalubna flota značajno dotrajala, odnosno tehnološki zastarjela, i da je potrebno ići na njenu postupnu zamjenu. Zaštita domaće brodogradnje i druge sistemске mjere bile su skućile mogućnosti postupnog prelaska na nove tehnologije prevoza. Prestrojavanje zahtijeva i uvjetuje oprezan prilaz i velike napore, jer tehnno-ekonomska svojstva brodova koji se danas isporučuju znatno mijenjaju sadržaj tradicionalnog poslovanja, te je potrebno pripremiti niz mjera za organiziran prihvrat novih brodova, koji predstavljaju novu tehnologiju prevoza. Postupno usklađivanje poslovanja i strukture flote, u odnosu na razvoj kontenerskog prevoza, daleko je lakše nego li nagli skok u kraćem vremenskom periodu, budući da konvencionalni ili tradicionalno linijski prevoz već predstavlja nerazvijenost i zaostajanje. U cilju obuhvaćanja odgovarajućih priprema treba fokusirati pažnju na slijedeće sektore djelovanja: izučavanje modela zaposlenja brodova i tržišta, komercijalne aktivnosti na planu akvizicije tereta i konkretnog povezivanja sa zainteresiranim strankama, organizacija kontenerske službe te obučavanje kadrova i postavljanje nove organizacije. Neosporno je da kontenerski prevozi zahtijevaju sasvim novu dokumentaciju, a ovdje svakako spada kako brodska tako i administracija u stručnim kopnenim službama. To se odnosi na planove tereta (sistem ćelija), manifeste, direktne teretnice, carinske deklaracije, na praćenje vozačina, disbursementa, troškova na terminalima, na ugovornu dokumentaciju itd. Brodovi trebaju posjedovati strojeve za fotokopiranje, a brodski radiotelegrafisti moraju biti obučeni za rad i na teleskopima.

Snage promjene stvar su procesa i moraju biti blagovremeno uočene da bi se u planovima razvoja prema njima moglo što adekvatnije postaviti. Izbor prevozne tehnologije danas postaje prioritetan zadatak, posebno, ako se tome još do da i izmijenjena struktura tržišta.

Plan razvoja kadrova treba da sadrži podatke kakvi kadrovi će sve biti potrebni u određenom vremenskom periodu, po strukama, zanimanju, užoj specijalnosti, profilu i stupnju stručne spreme. Naravno, u ovom poslu javljaju se i određene teškoće. Prije svega, to je nedovoljna zainteresiranost pojedinih činilaca u OOUR za planiranje kadrova, nedostatak dugoročnih planova planova kao i stručnog kadra, koji bi radio na poslovima planiranja, metodološka neizgrađenost sistema planiranja kadrova i odvojenost institucija obrazovanja od OOUR materijalne proizvodnje, odnosno u brodarstvu pomorskog transporta.

Planiranje sadrži dvije faze. Prva obuhvaća planiranje potrebnih kadrova, a druga čini plan razvoja kadrova, odnosno ona daje odgovor na pitanje na koji način će se osigurati ti i takvi kadrovi.

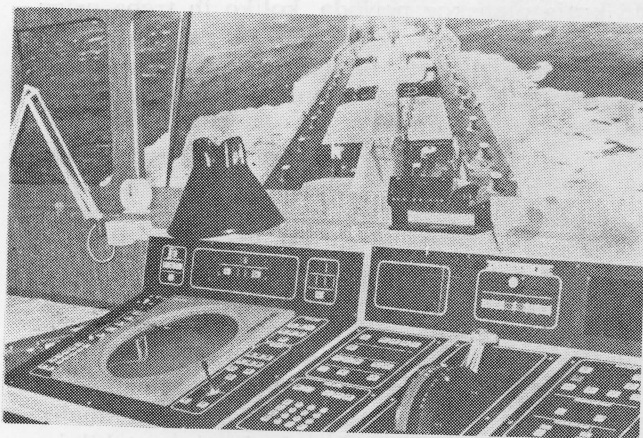
Pod »planom razvoja« ne podrazumijeva se samo obrazovanje i usavršavanje već i niz drugih mjera: samoupravno-normativnih, finansijskih, socijalnih, privrednih i drugih. Dakle, plan potrebnih kadrova je samo jedna od faza u izradi plana razvoja i daje podatke o tome kakvi će sve kadrovi biti potrebni po strukama, zanimanju, specijalnosti, profilu i stupnju stručne spreme, od prvog do osmog stupnja stručnosti.

U fazi »razvoj kadrova« polazi se od popisa kadrova, sa stanovišta onih stvarno zaposlenih i onih koji su privremeno nezaposleni, bilo da se nalaze na školovanju, rasporedu, bolovanju, usavršavanju, na odsluženju vojnog roka, stipendiranju ili drugdje, što omogućuje da se sazna s kolikim brojem potrebnog kadra se već u tom trenutku raspolaže, koliko će od njih ostati aktivno do kraja planskog perioda, koliko ih treba osigurati obrazovanjem iz rada i uz rad, koliko ih treba specijalizirati odnosno stručno usavršiti. Uz povećanje broja zaposlenih popravljaju se i kvalifikaciona struktura.

Plan kadrova je osnova za donošenje operativnih samoupravnih odluka u sferi kadrovske politike i njegovoj izradi mora se pristupiti odgovorno i stručno. Da bi se utvrdile kadrovske projekcije neophodno je izraditi detaljnu analizu postojećeg stanja, po unaprijed utvrđenom metodološkom postupku; ona je veoma značajna u cijelom postupku kadrovske planiranja. Analiza će se napraviti po starosnoj strukturi, godinama radnog staža i stupnju obrazovanja. Takva analiza poslužit će da se utvrdi koji kadrovi su stabilni, a koji to pak nisu. Posebno, analiza kadrova po stupnju stručnog obrazovanja i zanimanju neop-

hodna je za što kvalitetnije planiranje. Ona treba da pokaže koji kadrovi su neophodni za razvoj OUR. Jer kad se godinama prati stopa rasta određenih zanimanja, s dosta tačnosti mogu se prognozirati kretanja u sljedećem srednjeročnom planu. Ovakva analiza potrebna je da bi se lakše sagledalo koje sve profile stručnjaka treba školovati budući da novi sistem školstva zahtijeva od udruženog rada da se unaprijed izjasni o broju i vrsti potrebnih mu stručnih kadrova. Naravno, za donošenje plana kadrova važna je analiza uzroka njihove fluktuacije. Pored razloga koji su neizbježni (smrt, stalna nesposobnost za rad, odlazak u starosnu i invalidsku mirovinu itd.) na čitav niz drugih razloga efikasno se može utjecati. Između ostalih, tu spada: samovoljno napuštanje posla, prekid radnog odnosa po sporazumu radnika i OOUR, a prekid radnog odnosa na osnovu odluke OOUR, isključenje iz OOUR, ili iz radne zajednice, koji prekidi su posljedica brojnih uzroka i zaslužuju da budu analizirani. U sklopu priprema plana napraviti će se i analiza izostajanja s posla da bi se realno planiralo (izostajanje za vrijeme godišnjih odmora, službenih putovanja, bolovanja državnih praznika, neopravdano izostajanja s posla, zakašnjavanja na posao i udaljenja iz OOUR). Pored toga analiza o obrazovanju kadrova treba da utvrdi broj zaposlenih koji će se obrazovati uz rad na odgovarajućim školama i fakultetima, vrst škola i fakulteta, broj stipendista i korisnika kredita, dinamiku stipendiranja, kreditiranja i obrazovanja kadrova uz rad kao i sredstva potrebna za ovu svrhu.

U okviru analize obrazovanja kadrova izvršit će se slijedeća ispitivanja: obrazovanje kadrova uz rad, stipendiranje i kreditiranje redovnih studenata na fakultetima i višim školama, na pomorskim školskim centrima, stručnim tečajevima, konsultacijama i ispitima za stjecanje pomorskih zvanja, na stručnim usavršavanjima i specijalizacijama kao i analiza troškova obrazovanja. Na osnovi ovih pokazatelja i izvršenih analiza dat će se konačna ocjena o stanju kadrova i o budućoj kadrovskoj politici.



Simulator s kompjuterom za osposobljavanje kadrova kroz program vježbi za radar i navigaciju, uključujući protusudarne uređaje

Dakle, podaci o kadrovima važan su pokazatelj za uspješan rad bilo koje funkcije. Bez sistematiziranih podataka o kadrovima nema ni poslovne, ni kadrovske ni uspješne politike obrazovanja. Zbog toga, u kadrovskim operativima, sektorima ili službama, važno je da se uspostavi takav sistem informacija koji omogućuje kadrovima da organizirano i neposredno budu obaviješteni o svim zbivanjima i promjenama u OOUR, koje mogu uticati na kadrovsku strukturu i strukturu obrazovanja. Naravno, da bi se napravio dobar plan razvoja kadrova potrebno je raspolagati i s podacima o razvoju investicionih programa. Jer pod uticajem nove tehnologije, odnosno drukčijih zahtjeva tržišta, mijenjaju se i potrebe za kadrovima, što znači, da u plan treba unijeti nove brojke o potrebnim kadrovima. Raspolagati s podacima o investicijama znači raspolagati s podacima o pojavi novih brodskih kapaciteta, nove tehnologije i strojeva, što stvara i nove kadrovske potrebe. Da bi se moglo ocijeniti koliko i kakvog kadra je potrebno, prikupit će se i čitav niz drugih podataka, zavisno o tehnologiji broda i vrsti plovidbe, i na taj način procijeniti potreban broj radnika prema zanimanju i profilu stručke za sve alternativne mogućnosti otvaranja novih linija ili slično. Dugoročna projekcija razvoja ne smije zaobići pitanje obrazovanja. To znači da treba analizirati razvoj i obrazovanje kadrova u proteklom razdoblju i napraviti analizu neadekvatno raspoređenih radnika, prema profesiji i kvalifikaciji, analizirajući stanje deficitarnih kadrova, uz pomoć psihologa i sociologa, da bi se na osnovu svih ovih pokazatelja utvrdile potrebe obrazovanja za rad i uz rad, kao i obrazovanje prekvalifikacijom nezaposlenih, prijavljenih kod Zavoda za zapošljavanje.

U sadašnjem trenutku, naše pomorsko školstvo koliko god je naizgled po broju pomorskih škola i broju upisanih đaka razvijeno, ne daje željene rezultate. Od reforme obrazovanja očekivalo se više, ali smo se mnogo više iscrpili u teoretskim raspravama no što je učinjeno u praksi. Treba što rješnije uspostaviti dijalog između udruženog rada pomorskog brodarstva i udruženog rada školovanja i obrazovanja, s obzirom da u praksi još zajednički žive čisti tržišni odnosi i budžetski sistem financiranja, koji, naravno, ne mogu dati odgovarajuće rezultate. Ova sistematska pitanja su vrlo značajna i njihovim rješavanjem osigurala bi se kadrovska reprodukcija.

Ipak, pravi problem krije se u činjenici da naše pomorske škole, općenito uzevši, daleko više obrazuju nego što uvježbavaju svoje polaznike, dok Međunarodna Konvencija o standardima za uvježbavanje, ovlaštenja i održavanje straže pomoraca (London, 1978) težište stavlja na ovo drugo. Razlozi koji su naše pomorsko školstvo doveli do ove protivurječnosti je pomanjkanje školskog broda i nedostatak suvremene nastavne opreme za vršenje *očigledne* nastave (simulatora, kabineta, praktikuma, pomagla). Praksa, dužnosti i život kadeta i asistenata na brodovima naše trgovačke flote, zajedno sa pripravničkim dnevi-

kom i povremenim uputstvima nekog od oficira nisu, a teško i mogu biti, adekvatna zamjena za odgovarajuća uvježbavanja pod nadzorom kvalificiranih nastavnika u stjecanju odgovarajućih stručnih vještina. Standardi Konvencije i njeno inzistiranje na uvježbanosti oficira palube, stroja i radio-veze, dobar su povod za preispitivanje naših iskustava budućeg samoupravnog sporazumjevanja brodarka i pomorskih škola o pribavljanju, organiziranju i korištenju suvremene tehnologije, opreme i kapaciteta u procesu obrazovanja stručnog pomorskog kadra.

Programi stručnih ispita za pomorska zvanja, koji se polažu kod Lučkih kapetanija, preopterećeni su predmetima i sadržajem. Iz niza predmeta kandidat mora pokazati poznavanje cjelokupne materije koju je izučavao tokom školovanja ili studija, isključivo teoretski, koja nije ni u kakvoj vezi sa sigurnošću plovidbe, niti je državna komisija, pred kojom polaže ispit, međunarodno dužna da garantira njegovo poznavanje te materije¹. Dosadašnji pokušaji revizije tih programa nisu dali značajnije rezultate. Međutim ako uslijedi naša ratifikacija Konvencije, stručni ispiti u svom stručnom dijelu morat će obuhvatiti sva znanja i vještine koje Konvencija nalaže.

Znanje koje se stekne u školi nedovoljno je i treba ga proširiti. Istina je da se znanje proširuje na brodu i da je praksa najvažnija, ali pomorska škola, odnosno odgovarajući smjerovi Školskog centra usmjerenog obrazovanja, moraju dati osnovne smjernice. Proširivanje znanja usmjeriti na navigaciju, a mladi kadeti pored toga trebaju još više biti upućeni u probleme ukrcaja i iskrcaja, jer bi na taj način bili i više zainteresirani za svoj budući poziv. Osim toga, ni znanje engleskog i talijanskog jezika nije dovoljno. Pomorska terminologija treba da bude više zastupljena: teretnice, pisma spremnosti, osiguranja, komercijalno dopisivanje, praktični primjeri, uputstva i instrukcije za rukovanje suvremenim uređajima instaliranim na brodovima. Od sadržaja plana i programa zavisi i kvalitet kadra koji dobijamo. Uz konstataciju da nema dovoljno kadra praksa je pokazala da ni kvalitet ne zadovoljava. A to znači da programima nismo zadovoljni, da ne prate razvoj tehnologije ni druge potrebe. No, ako je obrazovanje u funkciji privrede, a ono to i jeste, moramo se nametnuti u kreiranje tih programa i riješiti nesklad između postojećih školskih programa i naših potreba. U kreiranju programa posebnu brigu posvetiti praktičnom radu, a obaveznu plovidbu nakon završenog srednjeg usmjerenog ili višeg obrazovanja smatrati dijelom obrazovanja. Da ta plovidba bude praćena određenim programom koji će biti nastavak ili konkretizacija stečenih teoretskih znanja, primjenjenih u praksi. Na brodu bi tre-

bala biti osoba koja bi taj program pratila i usmjeravala.

Da bi odgovorile svojoj namjeni, pomorskim školama su potrebni moderni uređaji, savremena elektronska postrojenja, nova tehnologija, što se ne može postići bez odgovarajuće pomoći privrede. Svakoj pomorskoj školi potreban je simulator, koji je u stanju da u jednoj prostoriji simulira sve moguće situacije u kojima se može naći brod u plovidbi. Ti uređaji su veoma skupi, ali i neophodno potrebni. Skup je i školski brod i njegovo održavanje. Teško bi bilo i sa zajedničkim brodom, jer je njegovo zapošljavanje u komercijalne svrhe teško realizirati. Takav jedan brod imao bi izuzetne teškoće u obavljanju svoje komercijalne funkcije. Dakle, posebno pitanje je opremljenost školskih radionica i kabineta. Bez pretjerivanja može se reći da se većina kabineta pomorskih škola mogu pretvoriti u muzejske zbirke, jer njihovi eksponati po svojoj starosti i neupotrebljivosti to zaslužuju. Nakon obuke u takvim kabinetima, kadeti i asistenti odlaze na brodove opremljene najmodernijom tehnologijom: automatizacijom, elektronikom, radarskom tehnikom, navigacionim instrumentima, radio-uređajima itd. Raskorak između tehničkih mogućnosti pomorskog školstva i potreba suvremenog broda krije u sebi određene opasnosti po sigurnost broda i plovidbe i po sigurnost ljudskih života na moru.

Neke sredine s orijentacijom na pomorstvo problem opreme kabineta su davno sagledale. Tako, Pomorska škola u Piranu posjeduje najmoderniji simulator za obuku nautičara i čitav niz suvremenih uređaja za vođenje navigacije koji se ugrađuju na brodove.

Karakterističan je sadašnji trenutak našeg pomorstva koje je u proteklih godinama bilo definirano iscrpljujućom krizom, koja je usporila a negdje i potpuno prekinula normalnu reprodukciju tonaže i tehnologije. Danas kada se vraćamo novogradnjama, osjeća se jedan oblik nespornosti za bezbolno prihvaćanje nove tehnologije. Za nas to nije više postupanje prelaz, već nagli skok, koji mora ostavljati posljedice.

Činjenica je da boravak pomorca na brodu danas iznosi u prosjeku desetak godina, uz stalno smanjenje te granice. Taj period neuporedivo je kraći od onog tradicionalnog, u kojem se za navedeno vrijeme jedva uspjevalo doći do nekog većeg rukovodećeg položaja na brodu. Proizilazi da je neophodno postići što kvalitetniji profil budućeg pomorca još u periodu obrazovanja, jer na brodu praktično za takvo što nema vremena.

Imajući u vidu tehničko-tehnološki razvoj brodarstva u svijetu, nove tipove brodova, izuzetno povećanu tonažu pojedinih vrsta i opremljenost s najsuvremenijom tehnologijom, neosporno je, da je nužan novi profil pomorsko-saobraćajnih stručnjaka, moderno školovani i na visokom nivou obrazovanja. Godinama se osjećala potreba za fakultetski obrazovanim pomorskim kadrovima za potrebe OUR pomorskog brodarstva, pomorskih agencija, luka, brodogradilišta, registra

¹ Izvor: »Jugoregistar«, Bilten za pitanja sigurnosti i klasifikacije brodova — Međunarodna konvencija o standardima za uvježbavanje, ovlaštenja i održavanje straže pomoraca (London, 1978). — Dr P. Stanković, str. 31, II — 1980.

brodova, osiguravajućih zavoda, tehničkog nadzora gradnje brodova, nautičkih i tehničkih inspektora. Isto tako, potreba za ovim kadrom osjeća se i u školama usmjerenog obrazovanja, posebno za osposobljavanje nautičara i pomorskih strojara i na višim školama za nastavnički kadar u specijalističkim, nastavnim i naučnim disciplinama. Sposobnim kadrovima treba omogućiti prelaz s nižeg na veći stupanj obrazovanja, uz neophodno povezivanje obrazovnih i ostalih naučnih institucija s radnim organizacijama pomorskog brodarstva, u skladu s reformom usmjerenog obrazovanja koja je nametnula potrebu za općom rekonstrukcijom tradicionalnog školskog sistema, a s tim u vezi i napuštanja tradicionalizma u okvirima visokoškolskog obrazovanja, što podrazumjeva veći utjecaj udruženog rada kod odlučivanja o potrebama i profilu kadra i na pravo radnih ljudi da se školuju i obrazuju iz rada i uz rad, kao i pravo na permanentno obrazovanje. Sistem obrazovanja na svim nivoima treba tako organizirati da se postigne maksimalna fleksibilnost, što se može realizirati samo u specijaliziranim obrazovnim organizacijama udruženog rada koje su kadrovski, programski i organizaciono osposobljene da brzo reagiraju na sve zahtjeve udruženog rada i da pružaju odgovarajuće vidove obrazovanja.

U svijetu gdje je tradicionalizam bio i ostao značajna odlika sistema školovanja pomorskih kadrova za trgovačku mornaricu, pitanje obrazovanja na visokoškolskom nivou davno je riješeno u mnogim pomorskim zemljama. To su: Istituto Universitario Navale u Napulju, Italija, Pomorski univerzitet u Gdini, Poljska, Pomorski institut u Odesi, Sovjetski Savez; Pomorski fakultet u Kardifu, Velika Britanija. Fakultetske studije iz oblasti pomorstva ima i niz drugih zemalja, među kojima SAD, Zapadna i Istočna Njemačka i druge.² Primjera radi, Pomorski univerzitet u Gdini ima četiri fakulteta: nautički, mašinski, za brodsku administraciju i elektro-tehnički, odnosno fakultet za brodske komunikacije. U svom sastavu ima i nekoliko naučnih instituta, veliku stručnu biblioteku i niz dobro opremljenih kabineta za praksu i očiglednu nastavu.

Studenti nautičkog, brodstrojarskog i radio smjera koji su završili studije na Višoj pomorskoj školi nisu imali mogućnosti za stjecanje i fakultetskog obrazovanja u svojoj struci. Samim tim, bili su u neravnopravnom položaju u odnosu na druge struke, čime je bila pogođena jedna značajna oblast materijalne proizvodnje i privredna grana u cjelini. Da bi se to prebrodilo do sada je najviše urađeno u Rijeci. Naime, tamoš-

nji Univerzitet opredijelio se da to pitanje riješi prerastanjem tamošnje Više pomorske škole u odgovarajući Pomorski fakultet, koji je otpočeo s radom u školskoj 1978/79. godini. Na srednjim i višim pomorskim školama deficitiran je nastavnički kadar za nautičku grupu predmeta i za niz drugih specijaliziranih disciplina. Ne može se konkurirati za nastavničko mjesto bez visoke školske spreme. A znanja koja se traže za odnosne predmete i oblasti mogu se steći samo kroz pomorske studije. Ujedno, profili kadrova dobijenih s Fakulteta za pomorstvo usmjeravat će se prema komercijalnoj problematici u oblasti brodarstva, na poslovima havarija i osiguranja, na poslovima investicija, razvoja, lučkim i brodograđevnim problemima. Usmjeravat će se i na upoznavanje nove tehnologije, tokova komercijalnog poslovanja na tržištu broskog prostora, marketičkim istraživanjima, finansijskom tržištu i poslovima osiguranja.

Obnova i modernizacija flote pred naše brodatore postavlja složene zadatke, jer se kod suvremenih brodova sve više primjenjuje nova tehnologija i automatizacija koja omogućava optimalnu kontrolu radnih sistema i opreme na brodu (automatski navigacioni sistem, i sistemi sigurnosti, sistemi manipulacije teretom, sistem sidrenja, sistem otkrivanja i otklanjanja požara, komunikacijski sistem itd.). Ova znanja učenici odnosno studenti nisu dobijali u potrebnoj mjeri, budući da je takvu vrstu znanja i nemoguće dati na jedan racionalan način tokom školovanja na srednjoj i višoj pomorskoj školi, posebno imajući u vidu slabo ili nikako opremljene nautičke i brodstrojarske nastavne kabinete u većini naših pomorskih škola. Takvi kadrovi, kada izađu iz školskih klupa uvijek osjećaju niz praznina u svom znanju, što će ih kasnije pratiti kroz čitav život.

Dakle, proces razvoja brodarstva u svijetu nameće nužnost adekvatnog obrazovanja za narasle potrebe naše trgovačke flote i na visokoškolskom nivou. Uz to treba pod hitno poboljšati stjecanje potrebnih znanja na srednjem usmjerenom obrazovanju i višoj pomorskoj školi, instaliranjem u kabinetima ovih škola savremenu opremu koja se danas koristi na brodovima. Na taj način i uspjeh neće izostati i u tom pravcu treba pomoći pomorskom školstvu. A to je investicija, uložena u obrazovanje, dakle u kadrove, koja se uvijek višestruko isplati.

Domaći brodatari suočeni su i sa fluktuacijom stručnih pomorskih kadrova pa se sve više osjeća nedostatak mladih školovanih kadrova, što sve ukazuje da se pod hitno trebaju donijeti odgovarajuće mjere kojima bi se zaustavilo dalje osipanje pomoraca. Istovremeno valja preispitati postojeći sistem nagrađivanja pomoraca koji nije dovoljno stimuliran, jer je i to jedan od razloga fluktuacije.

² Izvor: Razvoj i kadrovske potrebe u oblasti pomorstva, Studija o prijedlogu osnivanja Fakulteta za pomorstvo i turizam u Kotoru, strana 1, 1979. godine.