

World Maritime University

The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University

WMU in the News

3-1-1988

Världssjöfartsuniversitetet i Malmö ett experiment i utbildning och samlevnad

Anonymous

Follow this and additional works at: https://commons.wmu.se/wmu_news

This News Article is brought to you courtesy of Maritime Commons. Open Access items may be downloaded for non-commercial, fair use academic purposes. No items may be hosted on another server or web site without express written permission from the World Maritime University. For more information, please contact library@wmu.se.

Världssjöfartsuniversitetet i Malmö – ett experiment i utbildning och samlevnad

World Maritime University har verkat några år i Malmö och rönt stigande uppskattning. I nedanstående artikel redogör rektor Erik Nordström för universitetet och dess verksamhet

Universitetets tillkomst

För fem år sedan inleddes verksamheten vid Sjöfartsuniversitetet i Malmö i den tidigare Sjöbefälsskolans lokaler på Citadellsvägen. Första verksamhetsdagen inträffade endast 15 månader efter det att den Internationella Sjöfartsorganisationen i London fattat beslutet att starta upp universitetet – otvivelaktigt ett rekord i FN-sammanhang.

Tanken bakom detta helt nya projekt som inte har någon förebild var att erbjuda personer i ansvarig ställning inom sjöfarten i u-världen en högre utbildning baserad på de internationella normer för skeppsbyggnad och sjöfart som genom åren fastställts av den internationella sjöfartsorganisationen i London.

Man hade nämligen kommit till allt klarare insikt om att den snabba teknologiska utvecklingen inom sjöfarten och det därav komplicerade internationella regelsystemet snabbt ökade riskerna för att allt färre länder i världen skulle kunna omsätta dessa normer i praktiken. I takt med att u-länderna allt mera visade ambitionen att bygga upp egna handelsflottor kände man också en skyldighet att öppna möjligheter till högre utbildning för personer från denna länderkrets.

Något om kurserna

För att uppnå detta mål beslutade man att utforma sju olika tvåårs-kurser inom områden som bedömdes särskilt viktiga för att u-världen skulle kunna få kvalificerad



personal inom sjöfartssektorn. Två av dessa kurser är inriktade på utbildning av administratörer – personer som skall tjänstgöra i regeringskanslier i u-länder och där kunna ge råd om sjöfart, hamnverksamhet, utformning av sjörättslagstiftning och registreringsbestämmelser för fartyg, finansiering av fartygsanskaffning etc. Två andra kurser – en nautisk och en maskin, teknisk – har till syfte att utbilda lärare som sedan i sin tur vid hemkomsten skall kunna utbilda nya kullar av kunniga experter. Andra kurser tar sikte på rederi- och fartygsdrift och utbildning av fartygsinspektörer och administratörer av sjösäkerhetstjänst.

Samtliga kurser är tvååriga och leder fram till en Master of Science Degree. All undervisning drivs på engelska och elever från icke engelsktalande länder måste genomgå en 18- eller 10-veckors utbildning i universitetets egen regi i Malmö innan kurserna startar.

Från redaktionen

Vår månader har varit späckade med konferensen, årsmöten, bolagsstämmor, hamndagar och mässor. I en del av dessa begivenheter har Hamnförbundet deltagit och något prov på detta återfinnes i detta tidningsnummer men mångfalden av sådana evenemang och utrymmet i denna tidning tillåter inte några egentliga referat.

Hamnförbundets egen konferens i Kungälv den 16-18 maj ägnas dock – som sig är – betydande uppmärksamhet. På konferensen diskuterades som bekant Hamnförbundets fortsatta verksamhet mot bakgrund av ett av organisationskommittén framlagt förslag, mera i detalj utarbetat av förbundsbyrå. Diskussionerna kring denna fråga medförde viss klarhet kring medlemmarnas önskemål och det är tydligt att en närmast enhällig uppslutning föreligger kring möjligheten till samverkan med Sveriges Stuvareförbund.

Svensk Hamntidning räknar med att återkomma i nr 4 efter semestrarna med en rapport om hur arbetet fortskridit.

I enlighet med praxis publiceras i detta nr 3 statistiken över 1987 års hamntrafik. De olika tabellerna kommenteras var för sig på plats. Här skall endast noteras att godsvolymen är ungefär densamma som 1986 medan intäkterna ökat något. Detta kan delvis förklaras med att vissa hamnbolags intäkter av godshandlingen nu har upptagits i statistiken. Den verkliga intäktshöjning som kan noteras motsvarar knappast mer än inflationen.

Det kan vidare från statistiken noteras att både Norrlandshamnarna och Ostkusthamnarna har haft ett gott år. Oljetrafiken har minskat medan färjegodset har ökat både på lastbils- och järnvägsavgivningsidan – i båda fallen synbarligen i en bestående trend.

I årets trafikpolitiska proposition har miljöfrågorna ägnats stor uppmärksamhet och bl a har sjöfartens utsläpp till luft och vatten uppmärksamats. Olika förslag från statsmakternas sida kan väntas under den närmaste tiden. För att ge en översiktlig bedömning av sjöfarten och dess eventuella miljöproblem har vi beställt en artikel av forskningschef Lars Hansson vid Lunds Universitet, välkänd i den trafikpolitiska debatten och för sina uppmärksammade arbeten när det gäller att bedöma de olika trafikgrenarnas kostnadsansvar, bl a för miljön.

För något är sedan var hamnarna Oskarshamn och Köping i blickpunkten på grund av de arbetskonflikter som utbröt här. För att bedöma läget ett år senare har Svensk Hamntidning besökt dessa hamnar och rapporterar härifrån under rubriken "Ett år senare".

Ur innehållet	sid	sid
Från redaktionen	3	Pontonhamnen på Falklandsöarna 20-22
World Maritime University	4-7	Miljöavgifter i trafikpolitiken 23-30
Hamnkonferensen	8-14	Varu- och hamnstatistik 31-41
Vem svarar inom hamnen för		Ett år senare 42-45
skador till följd av hamnverksamh.	15-19	Kryssat mm

Elever och anställda

WMU är en liten FN-institution som bara hunnit verka i knappa fem år. Ungefär 300 elever har tagit sin examen i Malmö och återvänt till sina hemländer, där flertalet nu har ansvarsfulla befattningar. Endast två av dessa elever har valt att icke återvända utan sökt och fått politisk asyl i Sverige.

204 elever arbetar i Malmö nu, varav hälften på sitt första år och hälften på sitt andra. Eftersom antagningskraven är stränga: sjökaptensbrev, maskinchefs brev och akademisk examen – är snittåldern så hög som 35 år. Det är alltså personer som redan hunnit en god bit i sin karriär som vidareutbildas och ”finputsas” vid universitetet.

De sammanlagt knappt 500 studenterna kommer från 97 olika länder – ja, just det 97 olika länder. Vi har 42 anställda totalt vid universitetet och dessa tillför ytterligare 12 nationaliteter till studenternas 97, så jag vågar påstå att Sjöfartsuniversitetet är den utan jämförelse mest internationella institution som aktivt arbetar i Sverige.

Praktiskt taget samtliga studenter är förlagda till ett välutrustat och välmöblerat studenthem med egen restaurang. När en ny kull studenter först kommer till Malmö kan man tydligt under den första tiden se att latinamerikanerna sitter vid sitt bord, västafrikanerna vid sitt, araberna vid sitt osv. Men mycket snart bryts dessa ländergrupperingar upp och studenterna börjar istället samarbeta med kolleger inom en och samma kurs. Snabbt sker en anmärkningsvärt väl fungerande förbrödring och även för den icke maritima intresserade är denna förbrödring över nationsgränser ett fenomen som icke kan undgå att göra intryck. Bortsett från två smärre incidenter som berört landsmän utanför universitetet har det icke under dessa fem år förekommit någon som helst allvarlig friktion baserad på politiska,

kulturella, religiösa, ekonomiska eller kulinariska motsättningar.

Möjligen är det så att harmonin förstärks av det faktum att en majoritet av studenterna självklart är sjöfolk med den tolerans som följer på kontakter med människor och kulturer i andra delar av världen.

Undervisningen

Som tidigare nämnts är all undervisning på engelska. Åtta professorer och sex ”do-center” (lectureers) ansvarar för den akademiska sidan av verksamheten som bedrivs på Citadellsvägen i lokaler som för övrigt helt kostnadsfritt står till universitetets förfogande genom välviljan från Malmö kommun. Fakultetens sammansättning är också helt internationell med professorer från både u- och i-världen och det finns för övrigt för närvarande inte någon svensk vid lärarkåren.

Vid sidan av de fast anställda lärarkrafterna har WMU också ett unikt system med gästföreläsare (Visiting Professors). Förbundsdirektören Sven Linde uppträdde för övrigt nyligen med stor framgång i denna roll vid universitetet.

Vi har en lista på ungefär 150 gästföreläsare av vilka ett drygt 70-tal regelbundet kommer till universitetet för en eller oftast flera föreläsningar. Denna kader representerar den yppersta expertisen inom sjöfart, skeppsbyggnad, satellitnavigering och allt vad det nu kan vara och kompletterar därmed på ett nödvändigt sätt stommen av kunskaper företrädd inom fakulteten.

Dessa gästföreläsare får resan till och från universitetet betald, de förläggs på studenthemmet och får gratis frukost och därtill ett dagtraktamente på modesta 180 SEK – det är allt. Ingen begär och ingen får något arvode, detta trots att den personkrets jag nu talar om representerar en expertis som utan tvekan skulle kunna debitera upp emot 1,000 USD för kort

medverka vid en internationell sjöfartskonferens.

Trots de magra villkoren får vi varje månad brev från prominent sjöfartsexpertis med erbjudande att ställa upp på dessa villkor för universitetet och de som någon gång har varit här begär ofelbart att snart få återkomma. Bortsett från den unikt internationella miljön vid universitetet tror jag att det framförallt är studenternas motivation, kunskapsörst och friska debattvilja som stimulerar expertisen och även om jag inte har någon undervisningsplikt som rektor kan jag betyga att det är en upplevelse att föreläsa för våra studenter genom känslan att under föreläsningen bäras fram på den väg av positiv respons och vaket intresse som auditoriet utstrålar.

Finansiering

Många av de u-länder som sänder elever till WMU ligger lägst på den fattiga skalan och det är för dem en uppoffring att sända en av de fåtaliga experterna utomlands på så lång tid som två år. En förutsättning för att projektet skulle genomföras var en totalfinansiering som innebar att ett u-land icke skulle behöva erlagga några som helst direkta eller indirekta kostnader för att sända elever till universitetet.

Det kostar i nuvarande penningvärde omkring 6 miljoner USD att driva verksamheten ett kalenderår (som FN-institution arbetar vi i USD vilket sannerligen inte har varit nådigt med den senaste tidens fallande dollarkurs).

Över hälften av kostnaderna hänföres till "student costs", dvs kostnaderna för kost och logi, månadstraktamente, bokbidrag, resor till och från hemlandet och den tredje terminens dyrbara field trips och on-the-job training som skraddarsys för varje enskild elev. Jag kan förresten här skjuta in att vi också har kvinnor bland våra elever, för närvarande 10 stycken och att samtliga dessa har akademisk examen och går på de administrativa kurserna.

När WMU skulle starta upp var det Sverige och Malmö kommun som tidigt gick in med kraftfullt stöd av projektet. Sverige åtog sig att betala en tredjedel av driftkostnaderna och Malmö kommun ordnade förläggning för studenter och ställde som tidigare nämnts universitetslokaler helt kostnadsfritt till WMU:s förfogande. Näst störste bidragsgivare i ekonomiska termer är Förenta Nationerna utvecklingsprogram som för närvarande betalar 1,2 miljoner USD. På tredje plats kommer Norge, men även länder som Frankrike och Finland lämnar betydande penningbidrag till universitetet. Genom summan av dessa bidrag täcks ungefär 60 % av årskostnaden kring 6 miljoner USD. Resten kopplas till stipendier (fellowships) på så sätt att ingen student kan antas vid universitetet förrän två års fellowship-finansiering är garanterad. En del stater som t ex Mexiko, Saudi Arabien, Venezuela betalar själva sina studenter men för flertalet måste universitetet "gifta ihop" en student med tillgängliga medel, utvecklingsbistånd från organisationer eller stater. Även här är FN:s utvecklingsprogram en stor bidragsgivare och främst på länderlistan kommer Västtyskland som för närvarande finansierar 15 studenter. Brittiska samväldet finansierar flera studenter liksom EG i Bryssel och Kanada är nu uppe i hela 10 fellowships. Danmark svarar för fyra och Sverige har bidrag med fyra fellowships till studenter från Indien och Nicaragua som börjat i år. Även privata donatorer och då ofta med sjöfartsanknytning har lämnat värdefulla bidrag till universitetet och bland sådan svenska bidragsgivare kan nämnas Salens-tiftelsen, Walleniusstiftelsen och den nyliken avlidne skeppsredaren Stig Gorthon. En av de studenter som nu i december beräknas gå ut med examen finansieras för övrigt av Hovet sedan Hans Majestät visat intresse för vår verksamhet och erbjudit sig att finansiera två års studier för en elev från Mozambique.



World Maritime University.

Universitetet har också på senare tid fått mycket betydande ekonomiskt stöd från Japan, Hongkong och andra källor. I samband med sådan generositet är det återigen ofta anmärkningsvärt att potentiella givare blir fascinerade av den mångnationella verksamheten vid universitetet och finner den väl värd ett stöd.

Framtiden

Trots att WMU är en ung institution kan den redan betecknas som en framgång. Antalet ansökningar ökar för varje år och det växande antalet studenter som lämnar universitetet och sprids över jordklotet är en växande garanti för att det framtida internationella sjöfartssamarbetet och samarbetet över enskilda nationsgränser kommer att ulla utvecklas alltmera och i den förstärkta harmoni som bygger på en gemensam kunskapsbas och vänskapsband som universitetet också söker stimulera genom en livskraftig studenförening. Vi utbildar framtidens beslutsfattare inom sjöfartsområdet och på den Internationella Sjöfartsorganisationens generalförsamling i november 1987 ingick 14 WMU-elever i lika många delegationer. Tre av dem uppträdde för övrigt som delegationsordfö-

rande. För verksamheten fortsätta kommer vi vid nästa generalförsamling som inträffar i november 1989 tveklöst att ha minst 30 studenter i deltagande delegationer och i ett 10-års perspektiv talar all sannolikhet för att mer än hälften av delegationerna vid sådana möten kommer att innehålla WMU-elever. Det finns allt skäl förmoda att denna växande skara i framtiden kommer att väsentligen underlätta meningsfyllda kompromisser under fortsatt förhandlande om komplicerade internationella regelverk på sjöfartens område.

WMU:s verksamhet är begränsad till sjöfartssektorn, men många andra länder och institutioner visar ett snabbt växande intresse för den unika internationella modellen WMU representerar. IATA och Världshälsoorganisationen överväger nu att sätta upp liknande institutioner och detsamma gäller inom miljö- och jordbruksområdet.

I en tid när så många uttalar sig nedsettande om FN och dess verksamhet är det ett privilegium och ett nöje att få leda en liten FN-institution som nu lämnat experimentstadiet och som arbetar vidare i stark medvind.

Svenska Hamnförbundets konferens på Fars Hatt i Kungälv den 16-18 maj 1988

Omkring 110 deltagare hade kommit till ett soligt Kungälv för Hamnförbundets sedvanliga vårsammandragning, som denna gång hade kallats för hamnkonferens – därmed markerande att programmet hade "lyfts" över tidigare nivåer. Deltagarantalet var det största som förekommit på 1980-talet och detta får ses mot bakgrunden av den långa rad kvalificerade föredragshållare som medverkade och också den viktiga frågan om Hamnförbundet och framtiden som avhandlades under dag två.

Någon upptagning på band eller annan dokumentering av föredragen gjordes inte och inte heller fanns manuskripten att utdela till deltagarna. Detta beror huvudsakligen på att de flesta talare numera föredrar att endast presentera huvudpunkter på OH-projektor eller andra visuella hjälpmedel, vilket gör manuskript överflödiga.

I nedanstående artikel refereras dock hamnkonferensen med utgångspunkt från de anteckningar som gjordes under hand. Det största utrymmet ägnas därvid åt diskussionerna kring Hamnförbundets framtida verksamhet.

Första dagen

Förbundsordföranden Birger Rosqvist hälsade på sedvanligt sätt välkommen och uppehöll sig vid de ansträngningar som arrangörerna hade gjort för att göra ett kvalitativt högtstående program. Några ändringar hade emellertid fått företagas i detta till följd av vissa återbud och missförstånd som skett under upplägningen. Konferensen hade en speciell betydelse utöver den vanliga, eftersom förbundets framtida arbetsätt och funktion skulle diskuteras med hjälp av ett inom förbundsbyrån utarbetat förslag till samordning med Sveriges Stuvareförbund; ett förslag som hade tillställts deltagarna i konferensen i samband med utsändandet av övriga handlingar.

En viss förändring fick vidtagas i programmet eftersom departementsrådet Jan-Olof Selén, som skulle hålla trafikpolitisk översikt, hade blivit försenad. I stället började hovrättsrådet Lennart Sjöstedt att berätta om vem som inom hamnen svarar för säkerhetsanordningar för

sjöfarten och skador på fartyg m m – ett intressant ämne med tanke på de förändringar i ansvar som blir aktuella i samband med hamnarnas övergång från förvaltning till drift i aktiebolagsform – en utveckling på väg i ett antal svenska hamnar.

Det omsider anlända departementsrådet Jan-Olof Selén gav en trafikpolitisk översikt under ett 45 minuter långt och med stort intresse mottaget föredrag. Eftersom trafikpolitiken i stort handlar om järnvägs- och i någon mån landsvägstrafik var detta huvudpunkterna men även den sjöfartspolitiska propositionen som för närvarande behandlas av riksdagen fick stor uppmärksamhet.

Dagens sista program skulle belysa möjligheten att skapa nya verksamheter i hamnarna i den utveckling som pågår och härför hade engagerats tre framstående forskare och administratörer. Alla är involverade i forskningsobjekt som rör dessa möjligheter. En del av förslagen och framställningarna har tidigare förekommit i Hamnförbundets och TFB:s konferens på