

MAPOWANIE ZAWODÓW W BRANŻY MORSKIEJ

W kierunku szeroko zakrojonego
ogólnoeuropejskiego systemu
gromadzenia danych

Neil Ellis, Emma Wadsworth
i Helen Sampson

PODSUMOWANIE



ECSA

European Community Shipowners' Associations



Przy wsparciu finansowym
Unii Europejskiej

Mapowanie zawodów w branży morskiej:

W kierunku szeroko zakrojonego ogólnoeuropejskiego systemu gromadzenia danych

Autorzy: Neil Ellis (Cardiff University), Emma Wadsworth (Solent University) i Helen Sampson (Cardiff University).

Opublikowane w lipcu 2021 r. przez Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF) i Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) przy wsparciu finansowym Unii Europejskiej.

Pełny tekst sprawozdania można pobrać w formacie PDF pod adresem: :
<https://www.etf-europe.org/resource/mapmar/>

European Transport Workers' Federation

Galerie Agora

Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11

1000 Brussels

Belgium

Tel: +32 2 285 46 60 – Fax: +32 2 280 08 17

www.etf-europe.org

Facebook: <https://www.facebook.com/xxxxx>

Twitter: https://twitter.com/ETF_xxxx

European Community Shipowners' Associations

Regentlaan/Boulevard du Régent 43-44

1000 Brussels

Belgium

Tel: +32 2 510 61 20

www.ecsa.eu

Email: mail@ecsa.eu

© Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF).

Wszelkie prawa zastrzeżone, żadna część niniejszej publikacji nie może być powielana, przechowywana w systemie, z którego mogłaby zostać pobrana, ani przekazywana za pomocą dowolnych środków elektronicznych lub mechanicznych, fotokopiowania czy w inny sposób udostępniana, bez wcześniejszej zgody Europejskiej Federacji Pracowników Transportu (ETF).



Przy wsparciu finansowym
Unii Europejskiej





Kontekst

Sektor transportu morskiego w sposób zasadniczy przyczynia się do europejskiego rozwoju i wzrostu gospodarczego. Ma on również zasadnicze znaczenia dla życia i możliwości utrzymania się setek tysięcy marynarzy, jak również pokaźnej liczby innych osób zaangażowanych szerzej w obsługę tego sektora oraz jako dostawcy i wsparcie. Pomimo to obecnie nie są dostępne wiarygodne, usystematyzowane dane pozwalające opisać i monitorować europejski rynek pracy w transporcie morskim.

Już kilka lat temu przyznano, że brak danych oraz że ma to znaczenie dla sektora morskiego (Zespół Zadaniowy 2011). Dokładne i wiarygodne dane mają zasadnicze znaczenie dla opracowania właściwych odpowiedzi strategicznych na problemy i wyzwania tej branży. Chyba najbardziej palącym problemem w kontekście europejskim jest utrzymanie marynarzy w zawodzie. Jednak światowa pandemia COVID-19, w trakcie której przeprowadzono analizę opisaną w niniejszym sprawozdaniu, uwypukliła trudności, z jakimi borykają się marynarze w codziennym życiu zawodowym, jak również wyzwania i problemy armatorów. Pandemia jeszcze bardziej podkreśliła znaczenie rygorystycznego podchodzenia do rynku pracy jako podstawy pozwalającej wesprzeć marynarzy, armatorów i

szerzej rozumianą branżę morską.

10 lat temu DG MOVE powołało Zespół Zadaniowy, który miał rozważyć związek między zatrudnieniem w sektorze morskim i konkurencyjnością, co miało pozwolić przygotować

zalecenia w zakresie społecznych aspektów europejskiej polityki morskiej. Zespół Zadaniowy miał „zasadnicze problemy” w pozyskaniu dokładnych, pełnych i wiarygodnych

danych liczbowych w zakresie zatrudnienia w sektorze. Wskazano na „brak dostępu do danych w większości krajów, a w przypadku niektórych krajów na brak danych w ogóle” i zalecono stworzenie zharmonizowanego systemu gromadzenia danych dotyczących zatrudnienia marynarzy.

Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF) i Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) współpracują obecnie, by ustalić, jak można uzyskać dokładne, wiarygodne i usystematyzowane dane na temat zatrudnienia w sektorze na poziomie UE. W ramach tego procesu wymienione powyżej organizacje zleciły Międzynarodowemu Centrum Badań nad Transportem Morskim (SIRC) na Uniwersytecie w Cardiff przygotowanie analizy

Dokładne i wiarygodne dane mają zasadnicze znaczenie dla opracowania właściwych odpowiedzi strategicznych na problemy i wyzwania tej branży

opisanej w niniejszym sprawozdaniu. Celem analizy było zebranie informacji o dostępnych w UE źródłach danych i rozważenie przykładów prawidłowych sposobów postępowania, bieżących ograniczeń w gromadzeniu danych oraz kwestii przekazywania tych danych. Informacje te miały stanowić podstawę przygotowania praktycznych rozwiązań w zakresie ewentualnego stworzenia niezawodnego i wiarygodnego systemu gromadzenia danych w UE.

Metodyka

Projekt realizowano w dwóch fazach.

Faza 1 polegała na dogłębnej analizie dostępnych materiałów. Jej celem było wskazanie istniejących zbiorów danych i ewentualnych źródeł danych na temat liczby marynarzy zarówno w każdym państwie członkowskim UE (w tym na Islandii, w Norwegii i w Wielkiej Brytanii), jak i w UE oraz na świecie. Każde wskazane źródło analizowano, by ustalić:

- stopień, w jakim dane z tego źródła odnosiły się do zestawu kluczowych informacji dotyczących marynarzy, w tym:
 - płci, wieku, narodowości, stopnia, szczegółów certyfikatu, wielu certyfikatów, pracy na morzu i bycia aktywnym marynarzem;
- wszelkie ograniczenia danych związane z ich potencjałem w zakresie dostarczania szczegółowych i dokładnych informacji nt. marynarzy.

Przeszukiwanie i analiza ewentualnych źródeł informacji były przeprowadzane online. Jeśli w ten sposób nie udało się zebrać wystarczających informacji, by ustalić powyższe fakty, kontaktowano się bezpośrednio z właścicielami baz danych.

Faza 2 obejmowała studia przypadków w sześciu państwach członkowskich: Grecja, Hiszpania, Holandia, Niemcy, Szwecja i Wielka Brytania. Kraje te wybrano w porozumieniu z ECSA i ETF, tak aby uwzględnić zarówno położenie geograficzne, jak i podstawowych dostawców kapitanów i oficerów, których obecnie brakuje na europejskim morskim rynku pracy (EMSA, 2018). Przeprowadzono szczegółowe wywiady z przedstawicielami organizacji wskazanych w

Fazie 1, jako posiadacze odnośnych danych w każdym z sześciu analizowanych krajów. Celem wywiadów było głębsze zrozumienie organizacji uczestniczących w badaniu, jak i posiadanych przez nie danych.

Łącznie Faza 1 i 2 miały na celu stworzenie struktury istniejących danych (mapowanie) w zakresie liczby marynarzy w UE i precyzyjniejsze zrozumienie zarówno ograniczeń, jak i przykładów prawidłowych sposobów postępowania we wskazanych zbiorach danych.

Ustalenia

W badaniu wskazano i przeanalizowano 93 źródła danych w 30 krajach. Dane te można podzielić na trzy główne kategorie:

- Systemy zawierające szczegóły certyfikatów marynarzy.
- Szerzej zakrojone systemy gromadziły dane na temat zatrudnienia w szeregu sektorów (często opierały się na badaniach aktywności ekonomicznej ludności i były dostępne przez krajowe urzędy statystyczne).

Strategiczne planowanie i opracowywanie polityki wymaga solidnych danych, które są porównywalne między krajami i w czasie

- Systemy zabezpieczenia społecznego, w których zarządza się świadczeniami w ramach wynagrodzeń, z uwagi na niepełnosprawność oraz emeryturami, jak również niektórymi należnościami podatkowymi.

Szczegółowy przegląd tych źródeł świadczy o tym, że sytuacja jest niejednorodna i złożona. Każdy z tych trzech systemów danych cechuje się różnorodnym dostępem publicznym, zasięgiem, różną szczegółowością i specyfiką. Jednak każde z tych źródeł danych jest również ograniczone w mniejszym lub większym stopniu, jeśli chodzi o stopień, w jakim może przyczynić się do jasnego i dokładnego opisu siły roboczej w sektorze morskim. Szerzej rzecz ujmując:

- W systemach zawierających dane certyfikacyjne gromadzi się szereg szczegółowych danych marynarzy, jednak w większości nie rozróżnia się między aktywnymi marynarzami a marynarzami w rezerwie.
- Źródła gromadzące dane na temat zatrudnienia rzadko zawierają dane dotyczące konkretnie marynarzy.
- Systemy zabezpieczeń społecznych, dotyczące wyłącznie marynarzy często zawierają odnośne dane, jednak nie są one powszechnie stosowane w państwach członkowskich, zawierają bardzo wrażliwe dane i mogą nie obejmować wszystkich marynarzy w danym kraju.

Ponadto w przypadkach, gdy dostępne są szczegółowe informacje na poziomie krajowym, zależy to często od szczególnego kontekstu, uwarunkowań i uzgodnień w tym państwie członkowskim. Poza konkretnym kontekstem krajowym, krajowymi tradycjami i sytuacjami,

jak również ustaleniami międzynarodowymi, kontekst ten był, ogólnie rzecz ujmując, dwojaki:

- Zakorzeniona tradycja marynarska
 - W przypadkach, w których ma to miejsce, poszczególne kraje mają częściej konkretne ustalenia pozwalające na stałe zbieranie szeroko zakrojonych i bardziej szczegółowych danych.
- Zakorzeniona tradycja współpracy między partnerami społecznymi i/lub innymi zainteresowanymi podmiotami
 - W tym przypadku poszczególne kraje częściej nawiązuje współpracę, która pozwala na gromadzenie szczegółowych danych i ich monitorowanie, co często przekłada się na informacje z wielu źródeł dające dogłębny i dokładny ogląd sytuacji.

Ten specyficzny kontekst sprawia, że skuteczne i efektywne hurtowe przekazywanie zebranych danych między państwami członkowskimi jest szczególnie trudne.

W świetle wcześniejszych pracach (Zespół Zadaniowy, 2011; Sulpice, 2011) nasze ustalenia sugerują, że dostępne publicznie dane nie mogą być

wykorzystane w celu nakreślenia szczegółowej mapy zatrudnienia w branży morskiej w UE, ponieważ są pod wieloma względami ograniczone, co wynika ze sposobu ich zbierania. Wynika to przede wszystkim z różnego dostępu do tych danych oraz z faktu, że pierwotną funkcją

Pierwotną funkcją źródeł zawierających informacje nt. marynarzy na poziomie państwa członkowskiego nie jest stworzenie szczegółowej mapy siły roboczej w branży morskiej

źródeł zawierających informacje nt. marynarzy na poziomie państwa członkowskiego nie jest stworzenie szczegółowej mapy siły roboczej w branży morskiej. Ponadto dane te są często zbierane, kategoryzowane, przechowywane, dostosowywane i sprawdzane w sposób, który sprawia, że trudno jest porównywać źródła, grupy marynarzy lub kraje czy tworzyć zestawienia zatrudnienia na przestrzeni czasu, jak również zestawiać dane z różnych źródeł.

Pomimo to zrozumienie istniejących źródeł danych i ich ograniczeń, wraz z analizą przykładów prawidłowych sposobów postępowania i kontekstów, w których takie postępowanie się rozwinęło, stanowią podstawę do ewentualnego opracowania procedur tworzenia stabilnego i wiarygodnego ogólnounijnego systemu gromadzenia danych.

Wnioski

Strategiczne planowanie i opracowywanie polityki wymaga solidnych danych, które są porównywalne między krajami i w czasie. Szybkie tempo zmian w branży morskiej również sprawia, iż szczególnie istotne jest, by takie dane były możliwie aktualne. Nasze ustalenia wskazują, że dane na temat certyfikacji muszą stać się podstawą ewentualnego ogólnounijnego systemu. Ustalenia sugerują również, że uzgodniony zestaw spójnie prezentowanych szczegółów na temat marynarzy dostępny publicznie dla wszystkich organów administracyjnych pozwoliłby na porównanie danych w czasie, które obecnie nie jest możliwe. Taki zestaw danych byłby jednak nadal ograniczony: obejmowałby wszystkich marynarzy z aktualnym certyfikatem, niezależnie od tego, czy są to osoby obecnie pracujące na morzu czy też nie. Niniejsza analiza sugeruje dwa podejścia pozwalające zająć się tym ograniczeniem. Po pierwsze można wprowadzić poprawki, by wziąć pod uwagę szacowaną liczbę

takich osób w zbiorze danych każdego organu administracyjnego. Poprawka taka powinna być wprowadzona na spójnej, przejrzystej i odpowiednio wiarygodnej podstawie w całej UE i należałoby ją poddawać regularnym przeglądom, by zapewnić, że nadal odzwierciedla aktualną sytuację. Po drugie szczegóły certyfikatu mogłyby zostać powiązane z danymi podatkowymi lub w zakresie zabezpieczenia społecznego, co byłoby aktualnym, precyzyjnym wskaźnikiem tego, czy dany marynarz pracuje obecnie na morzu. Drugie z tych podejść pozwalałoby oczywiście na większą dokładność, jednak trudniej jest je zastosować.

Nasze ustalenia również wskazują na centralną rolę partnerów społecznych branży w planowaniu i opracowywaniu ogólnounijnego systemu gromadzenia danych, przy wsparciu kluczowych zainteresowanych stron. Stanowiłoby to podstawę zarówno zadbania o adekwatność, jak i użyteczność czy zrównoważony charakter takiego systemu. W szczególności zaangażowanie partnerów społecznych miałoby zasadnicze znaczenie w zagwarantowaniu

spełnienia trzech podstawowych wymagań w pełni funkcjonującego i skutecznego systemu. Obejmuje to uzgodnienie: definicji „marynarza” i „aktywnego marynarza”; kluczowego zestawu dostępnych publicznie szczegółów certyfikacji i podejścia metodologicznego do dostosowywania i dodawania tych danych, tak by dokładniej odzwierciedlały sytuację, czyli dotyczyły osób aktywnie pracujących na morzu, jak również pozwalały na zestawianie, zbieranie oraz bezzwłoczną, regularną i pełną publikację informacji.

Taki system pozwoliłby na ocenę i

Pandemia COVID-19 uwypukliła, jak szybko sektor musi być w stanie reagować na zmiany i niespodziewany rozwój wydarzeń

monitorowanie tendencji i zmian w odniesieniu do szeregu kluczowych aspektów w branży, w tym:

- zrównoważonego charakteru siły roboczej w unijnym sektorze morskim w całym klastrze
- edukacyjnych i szkoleniowych potrzeb marynarzy
- zrównoważonego charakteru zawodu marynarza, w tym przy uwzględnieniu młodszych marynarzy i kobiet marynarzy.

Ponadto stale aktualizowany system zbierania danych mógłby być wykorzystywany również do innych celów i pozwolić na niezależne badania. Pandemia COVID-19 uwypukliła, jak

szybko sektor musi być w stanie reagować na zmiany i niespodziewany rozwój wydarzeń, by chronić dobre samopoczucie i możliwość utrzymania się siły roboczej w branży. Ustalenia niniejszego raportu stanowią podstawę ewentualnego opracowania procedur stworzenia systemu, który przyczyniłby się do realizacji strategicznych podejść i polityki partnerów społecznych w sektorze, sprawiając, że mieliby oni lepsze możliwości, by skutecznie i odpowiednio stawiać czoła przyszłym wydarzeniom, a nawet kryzysom w branży.

Niniejsza publikacja odzwierciedla jedynie poglądy jej autorów, a Komisja Europejska nie odpowiada za jakiegokolwiek wykorzystanie informacji w niej zawartych.

