

**ZESZYTY NAUKOWE NR 72
WYŻSZEJ SZKOŁY MORSKIEJ
SZCZECIN 2003**

WYDZIAŁ INŻYNIERYJNO-EKONOMICZNY TRANSPORTU

Natalia Babińska

**Zatrudnienie na statkach zarejestrowanych
w Norwegian International Ship Register**

Podano przyczyny oraz skutki utworzenia drugiego rejestru statków w Norwegii (NIS). Przedstawiono pozycję NIS na tle rejestrów narodowych państw Unii Europejskiej ze względu na zatrudnienie załóg pływających. Szczegółowo opisano strukturę zatrudnienia oficerów, ze względu na narodowość, na statkach NIS.

**Employment on Ships Registered
in the Norwegian International Ship Register**

The paper outlines the causes and effects of creating another ship register in Norway – the NIS. The position of the NIS has been presented against the background of national registers in the European Union with regard to sailing crew employment. Employment of officers with regard to nationality on NIS ships has been described in particular detail.

Wprowadzenie

Coraz wyższe koszty eksploatacji statków zmuszają armatorów do szukania oszczędności. Możliwości takie stwarzają międzynarodowe (drugie) rejestry utrzymujące flotę pod narodową banderą, a jednocześnie dające szansę prowadzenia między innymi elastycznej polityki kadrowej. Z takich warunków bardzo często korzystają armatorzy norwescy.

Charakterystyka floty pływającej pod banderą norweską

Od lipca 1987 r. w Norwegii funkcjonują dwa rejestry statków:

- NOR – Norwegian Ordinary Ship Register;
- NIS – Norwegian International Ship Register.

W światowym rankingu flot handlowych, ze względu na kraj rejestracji, drugi rejestr norweski (NIS) zajmuje stosunkowo wysoką, ósmą pozycję (wg tonażu brutto). Wyprzedzają go otwarte rejestry, ze światową czołówką takich państw, jak: Panama, Liberia, czy Bahamy. W Europie NIS jest czwartym co do wielkości rejestrem wg tonażu brutto. Listę otwierają rejestry z Malty, Grecji i Cypru¹.

NIS został powołany w celu utrzymania floty norweskiej pod narodową banderą. W latach 1976–1986 obserwowano zjawisko masowej rezygnacji z bandery narodowej na rzecz wygodnych rejestrów (flag of convenience). Tylko w 1986 r. pod norweską banderą przestało pływać 33% tankowców i 43% masowców². Przyczyną odejścia były przede wszystkim korzystniejsze warunki finansowo-podatkowe oferowane przez otwarte rejestry. Rejestr międzynarodowy miał zapewnić armatorom konkurencyjne warunki eksploatacji floty na międzynarodowym rynku żeglugowym. Należy podkreślić, że ułatwienia finansowe dla statków NIS nie oznaczają ulgowego traktowania kwestii bezpieczeństwa załogi czy ochrony środowiska.

Podobną postawę wspierania armatorów w poszukiwaniu możliwości obniżania kosztów działalności wykazywały też inne kraje. Drugi rejestr został utworzony również w Danii (DIS powstał w 1988 r.), czy Niemczech (ISR w 1989 r.). Jednak to NIS rozwijał się najbardziej dynamicznie. Dzięki stworzonym przez niego możliwościom, w styczniu 2002 r. ok. 60% floty kontrolowanej przez kapitał norweski i obsługującej relacje międzynarodowe pływało pod narodową banderą³. Jeśli uwzględnić również trasy między portami norweskimi, to

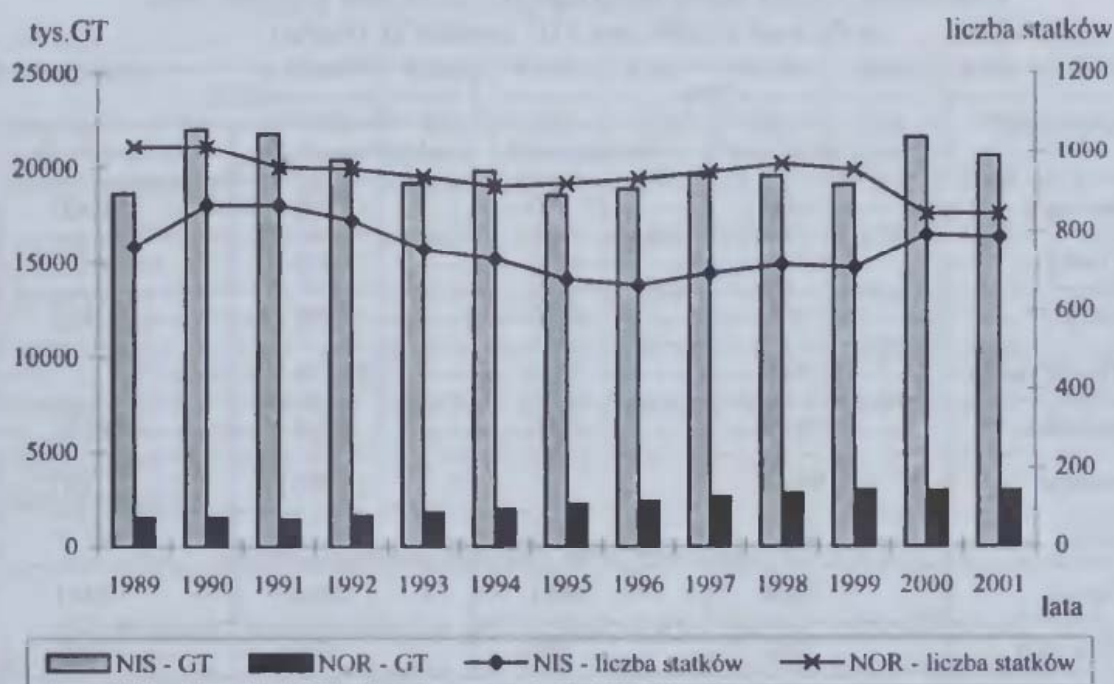
¹ World Fleet Statistics 2000, Lloyd's Register of Shipping, London 2001, s. 10.

² www.nis-nor.no

³ Quarterly Information I-2002, The Norwegian Shipowners Association, Oslo, s. 4.

wielkość ta rośnie jeszcze bardziej. Większość floty NOR (70%) obsługuje relacje norweskie. Wynika to z braku zgody na przewóz ładunków między portami norweskimi oraz pasażerów na liniach regularnych do/z Norwegii jednostkami zarejestrowanymi w NIS. Warunek ten znajduje odzwierciedlenie w typach statków charakterystycznych dla każdego z rejestrów. W grudniu 2001 r. w NOR zarejestrowanych było 846 jednostek transportowych, w tym 376 promów i statków pasażerskich (stanowiły aż 44%) oraz 117 jednostek zaopatrujących platformy wiertnicze (14%).

Inna struktura rodzajowa floty dominuje w NIS. W grudniu 2001 r. zarejestrowanych było tutaj 785 statków. Wśród nich przeważają tankowce do przewozu ropy i jej produktów (124 jednostki), masowce (178) oraz chemikaliowce (76). Są to statki o dużym jednostkowym tonażu w porównaniu do stosunkowo niewielkich promów i zaopatrzeniowców zarejestrowanych w NOR. Aż 93% jednostek NOR charakteryzuje się niedużym tonażem w granicach 100–5000 GT. Stąd, mimo większej liczby statków NOR, ich łączny tonaż jest ponad siedmiokrotnie mniejszy w stosunku do tonażu wszystkich jednostek NIS, co obrazuje rysunek 1.



Rys. 1. Tonaż brutto oraz liczba statków transportowych zarejestrowanych w NIS i NOR w latach 1989–2001; uwzględniono jednostki ponad 100 GT

Fig. 1. Gross tonnage and number of transport ships registered in the NIS and the NOR in the years 1989–2001; units of over 100 GT have been taken into consideration

Źródło: Statistics Norway (www.ssb.no)

Struktura zatrudnienia na statkach NIS

Wśród państw Europejskiego Obszaru Gospodarczego⁴ najwięcej osób zatrudnionych jest na statkach pływających pod banderą norweską (łącznie NIS i NOR), co przedstawia tabela 1. Co więcej, jedynie w Norwegii liczba marynarzy wzrosła w stosunku do 1996 r.

W porównaniu do państw Unii Europejskiej pod banderą norweską pracuje najwięcej obcokrajowców. Zatrudnionych jest tu trzy razy więcej cudzoziemców niż pod banderami kolejnych w rankingu państw, czyli Włoch i Grecji. Inaczej kształtuje się też stosunek liczby zatrudnionych obcokrajowców do Norwegów. Łącznie pracowników spoza Norwegii jest niemal dwa razy więcej niż Norwegów. W większości państw Unii proporcja ta jest odwrotna – dominuje załoga narodowa.

Tabela 1

Zatrudnienie na statkach pływających pod banderami wybranych państw zachodnioeuropejskich w 1996 r. i 2001 r. [liczba osób]

Employment on ships sailing under flags of selected West European states in the years in 1996 and 2001 [number of persons]

Kraj bandery	1996		2001	
	załoga narodowa	obcokrajowcy	załoga narodowa	obcokrajowcy
Norwegia	11 100	22 100	12 500	23 500
Włochy	25 300	4500	17 500	8300
Grecja	22 556	8193	17 202	7163
Wlk. Brytania	11 815	5287	20 500	–
Holandia	7659	3436	8936	8170
Szwecja	9630	–	13 050	700
Dania	9050	2700	9516	4117
Niemcy	9069	4803	7786	4441
Portugalia	850	300	571	1268

Źródło: European Community Shipowners' Association (www.ecsa.be)

⁴ Europejski Obszar Gospodarczy tworzą państwa Unii Europejskiej oraz Norwegia i Islandia.

Marynarze spoza Norwegii pracują zarówno na statkach NIS, jak i NOR. Na pokładach jednostek NOR obsługujących relacje międzynarodowe zdecydowanie dominują jednak Norwegowie – w 2001 r. obcokrajowców było tylko 5%. Natomiast statki zarejestrowane w NIS są wyjątkowo atrakcyjnym miejscem pracy dla bardzo wielu obcokrajowców. W lutym 2001 r. na jednostkach tych, pływających w relacjach międzynarodowych, zatrudniono 4765 Norwegów oraz aż 22 180 cudzoziemców, w tym 3730 Polaków (oficerowie oraz załoga podstawowa)⁵. Pracownicy spoza Norwegii stanowili więc aż 82% ogółu zatrudnionych. Najciekawsze wydają się dane dotyczące zatrudnienia kadry oficerskiej. Norwegów obejmujących funkcje oficerskie w 2002 r. jest mniej o 21% w porównaniu do 1990 r. Ich miejsce zajęli cudzoziemcy. Obcokrajowcy coraz częściej obejmują nawet funkcję kapitana. O ile w 1990 r. statkami dowodziło 550 norweskich kapitanów, o tyle w kwietniu 2002 r. było ich już tylko 376. Podobnie, bo o 31%, zmniejszyło się zatrudnienie norweskich oficerów mechaników. Od 5 lat wzrasta natomiast obsada międzynarodowa, co przedstawia tabela 2.

Tabela 2

Oficerowie obcokrajowcy zatrudnieni na statkach NIS w wybranych latach
Foreign officers employed on NIS ships in selected years

Stanowisko	12/90*	12/92	12/95	11/97	11/99	12/00	11/01	04/02
Kapitan	316	364	288	293	321	354	378	378
Oficer pokładowy**	1813	1818	1419	1399	1505	1562	1579	1596
Mechanik	1932	1965	1523	1465	1602	1652	1678	1674
Elektryk	–	–	366	380	407	410	407	413
Radiooficer	–	–	–	419	242	206	122	120
Ogółem	4061	4147	3596	3956	4077	4184	4164	4181

* miesiąc/rok

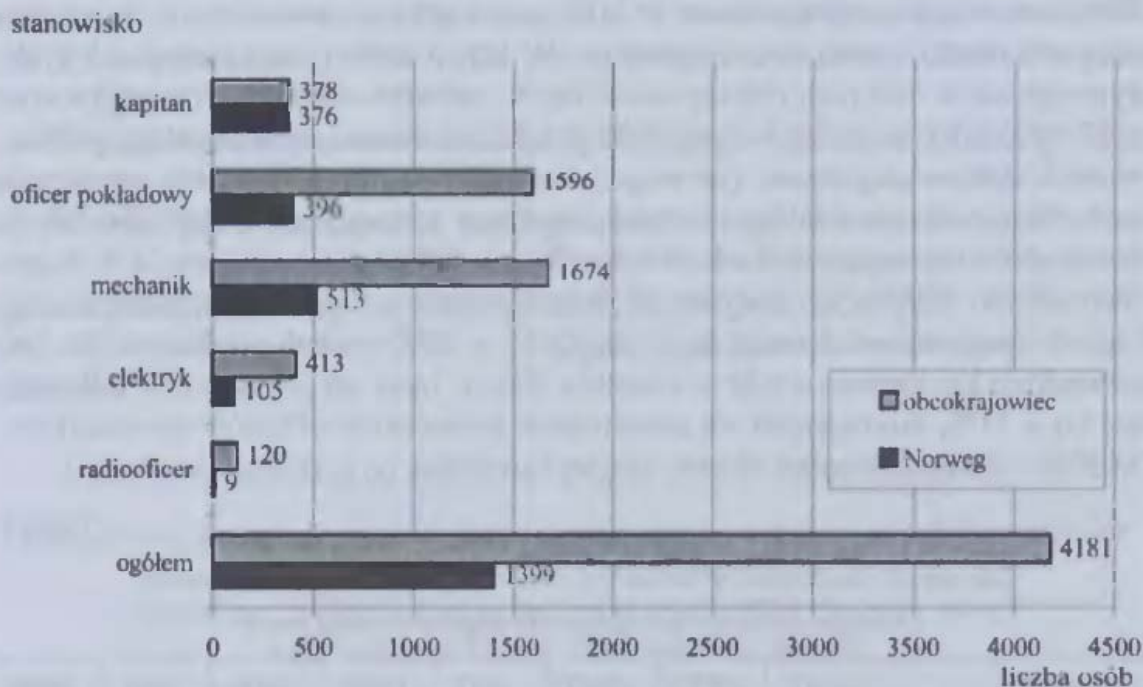
**oprócz kapitana

Źródło: Statistikk NIS-skip, Sjøoffiseren, 2002, Nr 4, s. 23.

Co prawda, w połowie lat 90. odnotowano spadek zatrudnionych cudzoziemców, ale w ostatnim czasie ich liczba znów stabilnie utrzymuje się na wyższym poziomie. Nie dla wszystkich stanowisk zatrudnienie osiągnęło stan z 1990 r. Stało się tak tylko w przypadku kapitana, gdzie po kilku latach spadku, obserwuje się najwyższe od 12 lat zatrudnienie. W 2002 r. kapitanów spoza Norwegii pracuje o 20% więcej niż w 1990 r.

⁵ *Quarterly Information I-2002*, op.cit., s. 13.

Wśród oficerów coraz bardziej pogłębia się różnica między liczbą zatrudnionych Norwegów a cudzoziemców, co obrazuje rysunek 2.



Rys. 2. Oficerowie zatrudnieni na statkach NIS wg stanowiska. Stan z kwietnia 2002 r.

Fig. 2. Officers employed on NIS ships according to position, State as per April 2002

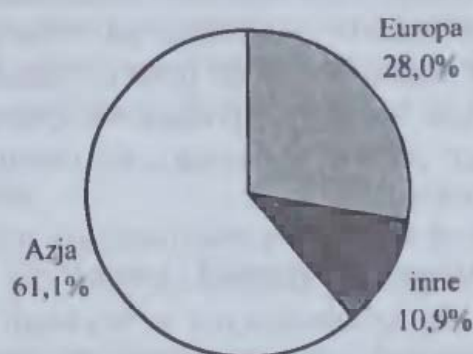
Źródło: Statistikk NIS-skip, Sjøoffiseren, 2002, Nr 4, s. 23.

W ciągu ostatnich 12 lat udział Norwegów zatrudnionych na wszystkich stanowiskach oficerskich spadł z 30% do 25%. W kwietniu 2002 r. na większości stanowisk dominowali obcokrajowcy. Jedynie w przypadku funkcji kapitana proporcje te równoważą się. W pozostałych sytuacjach liczba oficerów spoza Norwegii kilkakrotnie przewyższa liczbę Norwegów na odpowiednich stanowiskach. Na przykład oficerów pokładowych i elektryków spoza Norwegii jest cztery razy więcej, a mechaników ponad trzy razy więcej niż Norwegów pełniących te same funkcje.

Wśród zatrudnionych oficerów przeważają pracownicy spoza Europy, co obrazuje rysunek 3.

Ponad połowę stanowią Azjaci, przede wszystkim Filipińczycy (tabela 3). Co ciekawe, Filipińczycy stanowią najliczniejszą grupę narodowościową wśród wszystkich oficerów zatrudnionych na statkach NIS. Pracuje ich tu więcej niż Norwegów. Filipińczycy to także najliczniejsza grupa wśród zwykłych marynarzy.

Obok oficerów z Filipin i Indii (drugie miejsce) często zatrudniani są również Polacy oraz mieszkańcy Europy Wschodniej. Ponad 7% kapitanów spoza Norwegii to Polacy.



Rys. 3. Oficerowie obcokrajowcy zatrudnieni na statkach NIS wg pochodzenia

Fig. 3. Foreign officers employed on NIS ships according to origin

Źródło: Statistikk NIS-skip, Sjøoffiseren, 2002, Nr 4, s. 23.

Tabela 3

Oficerowie obcokrajowcy zatrudnieni na statkach NIS wg kraju pochodzenia oraz stanowiska

Foreign officers employed on NIS ships according to country of origin and position

Kraj	Kapitan	Oficer pokładowy	Mechanik	Elektryk	Radiooficer	Ogółem
Filipiny	83	747	739	215	78	1862
Indie	81	228	287	68	29	693
Wielka Brytania	21	35	41	6	0	103
Polska	29	197	185	37	5	453
Hiszpania	8	5	8	1	1	23
Chorwacja	3	7	5	1	0	16
Europa Wschodnia	62	221	238	49	4	574
Ameryka Południowa	2	5	3	2	1	13
Inne	89	151	168	34	2	444
Ogółem	378	1596	1674	413	120	4181

Źródło: Statistikk NIS-skip, Sjøoffiseren, 2002, Nr 4, s. 23.

Wnioski

Jak będzie wyglądała przyszłość NIS w najbliższych latach? Najprawdopodobniej, ze względu na ciągle dążenie armatorów do obniżania kosztów działalności, nadal będzie się utrzymywała tendencja zatrudniania tańszych obcokrajowców zarówno na stanowiskach oficerskich, jak i marynarskich. Stopniowo przewaga cudzoziemców będzie się coraz bardziej umacniała. Niższe koszty zatrudniania oficerów spoza Norwegii wynikają nie tylko z płaconych im niższych poborów, uboższego pakietu socjalnego, ale również z tańszego dla armatora systemu ich mustrowania⁶.

Coraz częściej obcokrajowcy nie są pracownikami przypadkowymi, lecz są wykształceni specjalnie dla potrzeb norweskiej floty. Od kilku lat ograniczana jest liczba morskich centrów szkoleniowych w Norwegii⁷. Na ich miejsce, na mocy bilateralnych porozumień międzynarodowych, powoływane są ośrodki treningowe za granicą. Edukacja w tego typu centrach jest nadzorowana przez stronę norweską. Przykładowo, w 2001 r. sekcja ds. morskich z ramienia norweskiego Ministerstwa Handlu i Przemysłu wzięła udział w audytach przeprowadzonych w sześciu ośrodkach szkoleniowych w Indiach.

Liczba oficerów, którzy będą pracowali pod norweską banderą jest oczywiście powiązana z ilością jednostek zarejestrowanych w obu rejestrach. Stowarzyszenie Armatorów Norweskich zarzuca norweskemu rządowi wstrzymywanie rozwiązań prawnych, które poprawiłyby konkurencyjność norweskich marynarzy. W projekcie budżetu na 2003 r. nie znalazła się propozycja wprowadzenia systemu wynagrodzeń netto (net wage system), który umożliwiałby refundację przez rząd armatorom kosztów ubezpieczeń społecznych i podatków płaconych w imieniu norweskich marynarzy. Ocenia się, że w wyniku braku takich uregulowań zatrudnienie Norwegów jest droższe nawet o 40% w porównaniu do marynarzy z innych krajów Europy Zachodniej⁸. W rezultacie można oczekiwać wstrzymania decyzji odnośnie nowych inwestycji tonażowych⁹ oraz rezygnacji z norweskiej bandery.

Liczba statków NIS w XXI w. nie rośnie już tak dynamicznie jak w pierwszych latach po jego utworzeniu. Dla wielu armatorów korzyści z rejestrowania statków w NIS okazują się niewystarczające. Powiększa się flota kontrolowana przez norweski kapitał pływająca pod obcymi banderami. W styczniu 2002 r.

⁶ Stanowiska oficerskie zajmowane przez Norwegów z reguły mają podwójną obsadę. Norwegowie są opłacani zarówno w czasie pracy na statku, jak i pozostawania poza nim.

⁷ www.ecsa.be

⁸ *Autumn blues in Norway*, Fairplay International Shipping Weekly, z 31.10.2002 r.

⁹ Taką politykę zapowiedział np. armator promowy Color Line

były to 703 statki obsługujące relacje międzynarodowe oraz 50 jednostek offshore.

Tonaż NIS podlega trendom, jakie obowiązują w światowej żegludze. Niestety stagnacja światowego handlu dotyka także tych rodzajów statków, które w NIS występują najczęściej, czyli tankowców i masowców. Na wyniki finansowe armatorów wpływ będzie miał najniższy od 10 lat wzrost PKB w Norwegii oraz słabnąca konkurencyjność norweskiego eksportu spowodowana nadmiernym umacnianiem się korony norweskiej w stosunku do dolara.

Literatura i źródła

1. *Autumn blues in Norway*, Fairplay International Shipping Weekly, z 31.10.2002.
2. European Community Shipowners' Association (www.ecsa.be).
3. *Quarterly Information I-2002*, The Norwegian Shipowners Association, Oslo.
4. Statistics Norway (www.ssb.no).
5. Statistikk NIS-skip, Sjøoffiseren, Nr 4, 2002.
6. World Fleet Statistics 2000, Lloyd's Register of Shipping, London 2001.
7. www.nis-nor.no.

Wpłynęło do redakcji w listopadzie 2002 r.

Recenzent

dr Michał Pluciński

Adres Autorki

mgr inż. Natalia Babińska
Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Instytut Zarządzania Transportem
70-507 Szczecin
ul. Henryka Pobożnego 11
nath2@02.pl