

Kunnskapsdepartementet
Ved Annette Skalde

Deres ref.

Arkiv / Saksnr.
/

Oslo
21.12.22

Initialer: TKW

Innspill til Utsynsmeldingen fra Norges Rederiforbund

Norges Rederiforbund takker for muligheten til å komme med innspill til Kunnskapsdepartementets arbeid med Utsynsmeldingen.

I invitasjon til medlemmene i Kompetansepolitisk råd om å gi innspill til prioriteringer i meldingen, ber departementet blant annet om innspill på hvilken kompetanse som bør prioriteres for å sikre et høyproduktivt og konkurransedyktig næringsliv, og kompetanse som er nødvendig for å gjennomføre det grønne skiftet. Norges Rederiforbund mener at den maritime næringen er essensiell både for et produktivt og konkurransedyktig næringsliv og er en nøkkelbransje for et vellykket grønt skifte. Vi vil i det videre gjøre rede for dette.

Maritim nærings betydning for norsk verdiskaping og konkurransekraft

Norge er en betydelig maritim nasjon internasjonalt. Vi har en komplett maritim klynge, med sterke verdiskapingsmiljøer i alle deler av verdikjeden. Norge er internasjonalt ledende på utvikling av ny teknologi og løsninger for avansert skipsfart, og målt i flåteverdi representerer vi verdens fjerde største skipsfartsnasjon. Den norske maritime næringen skaper viktige arbeidsplasser langs hele kysten. Sysselsettingen er på like under 90 000 personer, hvorav 90 prosent er bosatt utenfor Oslo. Verdiskapingen for 2022 er anslått til 170 milliarder kroner, der rederiene utgjør den klart største bidragsyteren¹ [OBJ].

Maritim næring ledende i det grønne skiftet

Norsk maritim næring er en spydspiss i den internasjonale skipsfartens arbeid med klima- og miljøteknologi. Rederiene bestiller i dag skip som trolig vil seile frem mot 2050. Utslippene fra næringen i 2050 vil derfor avhenge av beslutninger som tas fra nå av og i årene fremover. Rederiforbundet har vedtatt en ambisiøs klimastrategi for skipsfarten. Den

¹ Tall hentet fra Maritimt forums verdiskapingsbok for 2022 (Menon Economics). Denne offentliggjøres først i februar 2023.



fastslår at norske rederier har som mål å halvere sine utslipp fra 2008 til 2030 per transportert enhet, og at flåten skal være klimanøytral fra 2050. For å oppnå dette skal norske rederier kun bestille skip basert på nullutslippsteknologi fra 2030. I tillegg bør Norge jobbe mot et internasjonalt forbud mot drivstofftyper som ikke er karbonnøytrale, fra 2050. Norske rederier ser store muligheter ved at Norge tar lederskap på utvikling av nye løsninger i stor skala, som både Norge og verden trenger. Dette vil kunne skape nye arbeidsplasser og aktivitet i den maritime klyngen langs kysten.

Kompetansebehov i maritim næring

Det er et stort underskudd på kompetanse og arbeidskraft i norsk maritim næring. Underskuddet er todelt. For det første utdannes det for få innen maritime utdanninger på alle nivå. For få velger maritime utdanninger på videregående nivå, og bedriftene ønsker seg flere lærlinger enn det som hvert år produseres. Også i høyere utdanning og høyere yrkesfaglig utdanning utdannes det færre kandidater enn hva arbeidslivet etterspør. Nyutdannede er ettertraktet, og konkurransen om kandidatene er stor.

For det andre preges den maritime næringen i stadig økende grad av automatisering og digitalisering, og det er et stort behov for å skaffe oppdatert teknologisk kompetanse. På oppdrag fra Norges Rederiforbund, Norsk Sjøoffisersforbund, Kystrederiene og NHO Sjøfart kartla Menon Economics i 2022 kompetansebehovet i maritim næring som følge av teknologiutviklingen.² Fire av ti rederier oppgir at deler av den interne kompetansen er utdatert som følge av teknologiutviklingen i næringen.

Norges Rederiforbunds forslag til tiltak for å sikre framtidig kompetansebehov

Norges Rederiforbund mener følgende tiltak kreves for å sikre riktig og tilstrekkelig kompetanse til maritim næring i framtiden:

1. Sikre tilgang på nok nyutdannede kandidater gjennom å dimensjonere utdanningene til å passe næringens kompetansebehov.

Norges Rederiforbund mener at næringens behov for kompetanse i større grad må legges til grunn for dimensjoneringen av utdanningstilbudet, i videregående skole, fagskoler og på høgskoler og universitet. Det er for få maritime elevplasser i VGO i dag i forhold til behovet næringslivet har for lærlinger. Det har vært et vedvarende problem med ubesatte læreplasser i maritim næring. I 2020 og 2021 var det rundt 150 ledige læreplasser, og foreløpige tall for 2022 tilsier at de fire maritime opplæringskontorene til sammen har om lag 60 ubesatte lærlingeplasser. En forutsetning for hensiktsmessig dimensjonering av utdanningstilbud i videregående og høyere yrkesfaglig utdanning er at fylkeskommunene får mer presise dimensjoneringsverktøy og tilstrekkelig finansiering for å kunne utvide tilbudet.

Norges Rederiforbund får også tilbakemeldinger fra videregående skoler om at man opplever at linjene er underfinansierte og at lærerlønnen i videregående skole er en utfordring. Det er vanskelig å få tak i riktig lærerkompetanse på grunn av lønnsforskjellen

² <https://www.menon.no/kompetansebehov-og-kompetansestrategier-som-folge-av-teknologiutvikling-i-maritim-naering/>



mellom arbeid i bedrift og arbeids som lærer i yrkesfag. Igjen må fylkeskommunene ha tilstrekkelig tilgang på midler slik at alle elever får et forsvarlig faglig tilbud. En alternativ løsning på lærerproblemet kan være å utvikle en ordning hvor yrkesutøvere i arbeidslivet kan ta på seg lærervirket i for eksempel tre år, og få dekket tapet mellom lærerlønnen og den lønnen de ville hatt i arbeidslivet.

For å sikre at man rekrutterer fra hele befolkningen er det nødvendig å styrke rådgivertjenesten i skolen, med vekt på å heve kompetanse om mulighetene som ligger i maritim og andre næringer.

2. Sikre kvalitet i utdanningsløpene

For å sikre kvalitet i utdanningene er man avhengig av gode overganger mellom de ulike utdanningsnivåene. Tilbakemeldinger Norges Rederiforbund får fra de som jobber i videregående og på fagskolenivå er at det i dag er kompetanseshull mellom hva elevene lærer på videregående skole, og hva som forventes at de kan når de begynner på høyere yrkesfaglige studier. Dette gjelder spesielt matematikk- og språkferdigheter, hvor nivået på kompetansekravene i videregående opplæring ikke holder høyt nok nivå. At elevene på videregående opplæring ikke har tilstrekkelig språkopplæring er også en utfordring for de som skal rett ut i arbeid etter videregående, da engelsk ofte er arbeidsspråk på skipene.

For å sikre god kvalitet i maritim utdanning må høyere maritim utdanning ha tilstrekkelig finansiering og innplasseres i kostnadskategori B i finansieringsmodellen. Maritime utdanninger, med internasjonale sertifiseringer og høyt innslag av ferdighetstrening i små grupper, er kostnadskrevende utdanninger og utdanningene er grovt underfinansierte i dag. Tilstrekkelig finansiering er en forutsetning for at utstyr som simulatorer og laboratorier i de maritime utdanningene er oppdatert og relevant.

Som oppfølging av Maritim Kompetanse mot 2020 (MARKOM2020) opprettet Kunnskapsdepartementet Program for Maritim Kompetanse i 2021. Prosjektets formål er blant annet å bidra til at arbeidstakere i maritim næring er i stand til å bruke digitale, muliggjørende teknologier og grønne løsninger, og at de maritime utdanningene er praksisnære og tilpasset næringslivets kompetansebehov. Fram til 2023 ble det årlig bevilget 37 millioner kroner til programmet, men i forbindelse med statsbudsjettet for 2023 ble ordningen redusert med 10 millioner. Disse midlene skal bidra til å utvikle kvalitet og relevans i maritime utdanninger ved både fagskoler, høgskoler og universiteter. I en tid hvor de teknologiske kompetansekravene til maritimt ansatte, både på land og på havet, er stadig økende mener Norges Rederiforbund det er å gå i helt feil retning å redusere tiltak som skal bidra til å møte nettopp denne etterspørselen.

3. Sikre livslang læring gjennom styrket etter- og videreutdanning

9 av 10 rederier mener at å heve kompetansen til dagens ansatte vil være det viktigste virkemiddelet for å få dekket nye kompetansebehov, noe som tilsier at etter- og videreutdanning vil være et sentralt virkemiddel for å nå kompetansebehovene.

Sammen med program for maritim kompetanse er Bransjeprogrammet for maritim sektor et viktig verktøy for å utvikle og tilby gode etter- og videreutdanninger til næringen. Mens midlene fra program for maritim kompetanse er utviklingsmidler, er bransjeprogrammet innrettet slik at midlene skal dekke kostnadene utdanningsinstitusjonen har for å tilby etter-



og videreutdanninger som næringslivet etterspør. Bransjeprogrammet gir altså tilgang på gratis etter- og videreutdanning for alle som jobber i maritim næring, og trepartssamarbeidet sikrer at utdanningene som tilbys dekker kompetansebehovene til næringslivet. Norges Rederiforbund mener at disse to programmene er viktige verktøy for å sikre livslang læring gjennom etter- og videreutdanning i maritim næring, og at disse må satses på også i framtiden. Bransjeprogrammene har i utgangspunktet treårig finansiering fra Kunnskapsdepartementet. Etter dette er det tenkt at næringen selv skal bære kostnaden for utdanningstilbudene. Norges Rederiforbund mener at tre år er alt for kort tid til å etablere robuste ordninger som er levedyktig uten statens finansiering, og mener at finansieringen minimum må forlenges og fortrinnsvis innføres i det ordinære tilskuddet til utdanningsinstitusjonene.

Norges Rederiforbund ser fram til å følge arbeidet med meldingen videre. Ta gjerne kontakt på epost tkw@rederi.no eller telefon 92852483 dersom dere har spørsmål knyttet til innspillet eller det er ønske om ytterligere informasjon.

Med hilsen
Norges Rederiforbund

Harald Solberg
Administrerende direktør