



4. november 2019

Nærings- og fiskeridepartementet
v/Hannah Sumeja Atic

Innspill til arbeidet med stortingsmelding om den maritime politikken

Nordland fagskole vil takke for muligheten til å gi innspill til regjeringens arbeid med melding til Stortinget om den maritime politikken. Vårt innspill som ble gitt muntlig på møtet i Tromsø den 31. oktober, er skriftliggjort nedenfor.

Vårt hovedpoeng var å peke på noen forutsetninger for å utvikle operativ kompetanse i maritime næringer.

Kort om Nordland fagskole. Vi har to maritime avdelinger – én på Gravdal i Lofoten som utdanner dekksoffiserer, hovedsakelig til fiskeflåten, og én i Bodø som utdanner både dekksoffiserer og maskinoffiserer, hovedsakelig til passasjer og godstransport (mange store virksomheter som Hurtigruten og Torghatten m.fl.).

Utfordringen

I møtet i Tromsø var det flere deltakere som pekte på at uten norske arbeidstakere i de maritime næringene har vi ingen norsk maritim næring. Vi skal derfor ikke gjenta noen av disse poengene, men forutsetter at det er et ønske i den maritime politikken at det skal være en betydelig bredde av norske aktører/deltakere.

De maritime næringene er i en rivende utvikling, som både omfatter teknologiske muligheter og miljømessige nødvendigheter, i tillegg til generelle utfordringer i strukturelle og økonomiske forhold. For å løse utfordringer i produksjonskjedene er det helt avgjørende at kompetanseutvikling og alle leddene i kompetanseproduksjonskjeden er gode nok. De to hoveddelene av kompetanseproduksjonen er *forskning* og *utdanning*. Disse delene er komplementære i de endringsprosessene som må foregå. Uten god og omstillingsdyktig operativ kompetanse, vil nytten av god forskning være begrenset. Den operative kompetansen i denne sammenheng er de som utdannes, i første omgang til jobb om bord i båter og skip, og med en kombinasjon av utdanning og fartstid senere gjør dem svært ettertraktet for landbasert maritim næring (NOU 2014:14). Tallene fra Maritimt opplæringskontor viste at

- 64 prosent av dekksoffiserskandidatene og
- 92 prosent av maskinoffiserskandidatene

ble utdannet i fagskolesektoren (NOU 2014:14). Selv om dette er noen år gamle tall, er dette også svært nær dagens bilde. Det betyr at *fagskolene har en helt sentral oppgave i utdanning av operativt personell og kompetanse i de maritime næringene.*

Utfordringen for oss som fagskole er derfor å ivareta det oppdraget vi har for å produsere nok kompetente dekk- og maskinoffiserskandidater for å svare på næringens behov, som er den primære oppgaven for fagskolene.

Problemet

Den statlige finansieringen av fagskolene dekker under 2/3 av kostnadene ved å drive fagskole. For de maritime fagskolene/avdelingene, som er de mest kostnadskrevende, dekker det enda mindre. Den maritime offisersutdanningen er et 2 årig heltidsstudium med stort pensum og har et betydelig antall lærerstyrte timer pr uke. I tillegg er det i også utstrakt bruk av gruppeundervisning på simulatorer og laboratorier. Dette gir svært høye lærerkostnader. Utstyr i undervisningen, som simulatorer og annet materiell som skal speile og forberede kandidatene på det de benytter på moderne skip og båter, er kostnadskrevende. Vi har søkt og fått investeringsmidler som har vært avsatt til styrking av fagskolene. Det er svært gunstig. Slike tilskudd utløser imidlertid krav om egenandeler og vil i fortsettelsen gi kostnader til både vedlikehold og lisenser. Videre er det et betydelig behov for kontinuerlig oppdatering av kompetansen hos lærere for å holde tritt med utviklingen i bransjen. Dette er utgifter som ikke ligger inne i grunnfinansieringen/tilskudd til drift av fagskoletilbudene.

I forarbeidene og behandlingen av Meld.St. 9 (2016-2017) *Fagfolk for fremtiden*, ble det bebudet en styrking av fagskolesektoren. Det er gjort flere positive grep i form av både lovarbeid, utviklingsmidler og noe økning av antall plasser i fagskolesektoren. De maritime fagskolene har også i betydelig grad kunnet styrke sitt eksamens- og emneplansamarbeid og annet felles utviklingsarbeid, gjennom de tildelte MARKOM-midlene. Det som i dag muliggjør utvikling, er de søkbare MARKOM og DIKU/KD-midlene. Uten videreføring av MARKOM-midlene ut over 2020 er det vanskelig å se for seg hvordan vi kan fortsette eksamenssamarbeidet og videreføre samarbeidet mellom fagskolene på dagens nivå og hvordan vi skal kunne opprettholde kompetanseheving gjennom etter- og videreutdanning. MARKOM-midlene har også i stor grad bidratt til å bedre læremiddelsituasjonen.

Det sentrale er imidlertid at grunnfinansieringen av fagskoletilbudene, og spesielt de tilbudene som er mest kostnadskrevende, er så svak at forutsetningen for en videre utvikling av den høye operative kompetansen som etterspørres av de maritime næringen blir sårbar.

I arbeidet med en langsiktig maritim politikk vil vi derfor henstille til at den finansielle situasjonen for de maritime fagskolene vurderes nøye, slik at vi ikke risikerer at et viktig ledd i kompetansekjeden blir for svakt.

Med vennlig hilsen

Pål Domben
Rektor Nordland fagskole

