

RAPPORT

FRA SJØ TIL LAND – MARITIME KARRIEREVEIER





Forord

På oppdrag fra Norsk Sjøoffisersforbund har Menon Economics kartlagt sjøfolks karriereveier til sjøs og på land. Hensikten er å få innsikt i hvor og hvordan den maritime kompetansen anvendes, hva slags maritim kompetanse det er behov for å årene fremover, hvilke utfordringer og tilpasningskrav det stiller utdanningsinstitusjonene overfor og hvor stort behovet vil være i årene fremover for maritim sjøkompetanse. Arbeidet har vært gjennomført av Maren Nygård Basso og Erik W. Jakobsen.

Menon Economics er et forskningsbasert analyse- og rådgivningsselskap i skjæringspunktet mellom foretaksøkonomi, samfunnsøkonomi og næringspolitikk. Vi tilbyr analyse- og rådgivningstjenester til bedrifter, organisasjoner, kommuner, fylker og departementer. Vårt hovedfokus ligger på empiriske analyser av økonomisk politikk, og våre medarbeidere har økonomisk kompetanse på et høyt vitenskapelig nivå.

Vi takker Norsk Sjøoffisersforbund for et spennende oppdrag. Forfatterne står ansvarlig for alt innhold i rapporten. Det ble oppdaget et par mindre feil i den opprinnelige versjonen, på side 8 og i figur 3.14. De er nå korrigert.

Juni 2019

Erik W. Jakobsen
Prosjektleder
Menon Economics

Innhold

FORORD	3
SAMMENDRAG	4
1. DATA OG INFORMASJONSKILDER	6
1.1. Data fra SSB	6
1.2. To spørreundersøkelser	6
1.2.1. Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk	6
1.2.2. Spørreundersøkelse til bedrifter og relevante aktører i maritim næring	7
2. OVERORDNET OM SJØFOLK	8
2.1. Norske sjøfolk på norskkontrollerte skip	8
3. RESULTATER FRA SPØRREUNDERSØKELSEN TIL NÅVÆRENDE OG TIDLIGERE SJØFOLK	10
3.1. Respondentene	10
3.2. Respondenter som fremdeles arbeider på sjøen	13
3.2.1. Respondentene sin karriere på sjøen fram til i dag og framtidsutsikter	13
3.3. Respondenter som arbeider på land	17
3.3.1. Overordnet om respondentene som arbeider på land	17
3.3.2. Respondentene sin karriere på sjøen	18
3.3.3. Respondentene sin karriere på land	20
3.4. Tenker nåværende og tidligere sjøfolk likt om kompetansebehov?	27
3.4.1. Sammenligning av utsagn	27
4. RESULTATER FRA SPØRREUNDERSØKELSEN TIL BEDRIFTER OG RELEVANTE AKTØRER	30
4.1. Om respondentene og virksomheten	30
4.1.1. Bakgrunnsinformasjon om respondenten	30
4.2. Hva slags type virksomheter er det som benytter seg av og har behov for tidligere sjøfolk?	34
4.2.1. Antall ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø	34
4.2.2. Betydningen av praktisk og operasjonell erfaring fra sjø	36
VEDLEGG 1: FYLKESFORDELING	40
VEDLEGG 2: SPØRSMÅL FRA SPØRREUNDERSØKELSER	42
Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk	42
Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører i næringen	45

Forord

Betydningen av erfaringsbasert kompetanse fra sjøen for den maritime klyngen er blitt analysert og diskutert flere ganger tidligere. Menon skrev allerede i 2004 en rapport om utfordringer knyttet til maritim utdanning og tilgang på sjøfolk: «*Kompetanseutfordringer i maritim næring – Kritisk masse og gratispassasjerproblemer*». I rapporten «*En kunnskapsbasert maritim næring*» fra 2010 kartla Menon hvor mange tidligere sjøfolk som jobber i ulike deler av maritim næring og offentlig forvaltning. I 2012 publiserte Fafo rapporten «*Fra sjø til land – Betydningen av sjøbasert erfaring i maritim næring fram mot 2020*». Etter dette er det ikke gjort noen analyser av sjøfolks karriereveier og hvilken betydning erfaringsbasert kompetanse har for den maritime klyngen.

Norsk Sjøoffisersforbund har engasjert Menon Economics til å utføre en kartlegging av sjøfolks karriereveier til sjøs og på land. Hensikten er å få innsikt i hvor og hvordan den maritime kompetansen anvendes, hva slags maritim kompetanse det er behov for i årene fremover, hvilke utfordringer og tilpasningskrav det stiller utdanningsinstitusjonene overfor og hvor stort behovet vil være i årene fremover for maritim sjøkompetanse. Kartleggingen vil i tillegg være viktig mht. å dokumentere betydningen av erfaringsbasert kompetanse i hele den maritime klyngen (inklusive myndigheter) og i andre deler av norsk næringsliv. For å innhente informasjon om karriereveier til sjøs og på land ble det sendt ut to spørreundersøkelser: en undersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk (basert på medlemslister til sjømannsorganisasjonene) og en undersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører i næringen. Førstnevnte i regi av Menon Economics og sistnevnte i regi av Fafo. Menon Economics fikk inkludert et par spørsmål i Fafo sin undersøkelse slik at data på arbeidsgiversiden også kunne inkluderes i denne rapporten.

Rapporten er delt inn i 5 kapitler. Det første kapitlet gir et sammendrag av rapporten. Kapittel to gir en beskrivelse av hvilke data og informasjonskilder som er brukt i rapporten, etterfulgt av det tredje kapitlet som gir en overordnet beskrivelse av norske og utenlandske sjøfolk basert på data tilsendt fra SSB. Kapittel 4 og 5 beskriver resultatene fra de to undersøkelsene til arbeidstakere og arbeidsgivere.

Sammendrag

Denne rapporten er en kartlegging av sjøfolk sine karriereveier til sjøs og på land. Kartleggingen vil være viktig i forhold til å dokumentere betydningen av operasjonell og praktisk kompetanse fra sjøen i den maritime klyngen. Siden 2015 har det vært en nedgang i antall norske sjøfolk, en nedgang tilsvarende 12 prosent. Antall norske sjøfolk på norskkontrollerte skip under utenlandsk flagg har gått ned, mens antallet på skip registrert i NOR og NIS har økt.

Hovedfunn fra undersøkelsen til nåværende sjøfolk

Rundt 65 prosent av respondentene er bosatt i Møre og Romsdal, Hordaland, Nordland, Rogaland og Trøndelag. Dette samsvarer med statistikk over norske sjøfolk fra SSB. Respondentene har arbeidet på sjøen relativt lenge; nærmere en tredjedel har seilt mellom 11 og 20 år og rundt 20 prosent har arbeidet på sjøen i mer enn 30 år. Over halvparten av respondentene ønsker å seile resten av sin yrkeskarriere. Rundt 40 prosent av denne gruppen arbeider i dag som dekksoffiser.

Maritim næring og de maritime aktørene står overfor store endringer, hvor digitalisering og ny teknologi vil føre til et økt behov for ny kompetanse. 75 prosent av de seilende svarte at den typen arbeidsoppgaver de utfører i dag ikke vil bli automatisert bort innen tre til fem år som følge av digitalisering.

Hovedfunn fra undersøkelsen til tidligere sjøfolk

Nærmere 35 prosent av respondentene som nå jobber på land har mellom 10 og 20 års erfaring fra sjøen. Videre har 65 prosent av respondentene jobbet på land i 10 år eller mindre. Det viser seg at respondentene har arbeidet lengre på sjøen enn på land. Hovedmotivene for å gå på land var grunnet familiehensyn og et spennende jobbtillbud.

Nærmere 30 prosent av respondentene arbeider i dag utenfor næringen. Flesteparten av de som valgte en jobb utenfor maritim næring da de gikk i land arbeidet da som maskinoffiser eller dekksoffiser. Rundt halvparten av de som jobbet som maskinoffiser og som gikk i land til en jobb utenfor maritim næring gikk i land grunnet en utrygg jobbsituasjon.

To tredjedeler av respondentene har en teknisk eller operativ stilling i sin nåværende jobb på land. 60 prosent av denne gruppen arbeidet som maskinoffiser før de gikk i land. Videre arbeider rundt 20 prosent i en administrativ stilling, hvorav 60 prosent arbeidet som dekksoffiser i sin siste stilling på sjøen.

67 prosent av respondentene trives godt i sin nåværende jobb og kommer til å jobbe der i lang tid fremover. Videre opplever 90 prosent av respondentene at deres erfaringsbaserte kompetanse fra sjø er relevant i deres nåværende jobb på land.

Erfaringsbasert kompetanse er en viktig drivkraft for fremtidig teknologiutvikling, for innovasjon og for vekstkraften til en verdensledende maritim klynge. Godt over halvparten av respondentene, både de som fremdeles er seilende og de som jobber på land, mener at de trenger kurs eller videre utdanning for å kunne beherske digitale verktøy/hjelpemidler i fremtiden. Videre mener en tredjedel av respondentene at utdannings-tilbudet på maritime utdanningsinstitusjoner ikke er tilstrekkelig for å tilegne seg digital kunnskap og ferdigheter som kreves i nåværende jobb i årene fremover. En høyere andel av de seilende er uenige i dette. Det er naturlig å tolke dette dithen at de fleste sjøfolk ser for seg betydelige endringer i kompetansebehovet i årene som kommer – særlig knyttet til digitalisering.

Hovedfunn fra undersøkelsen til bedrifter og relevante aktører i næringen

Praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen utgjør en viktig kompetanse for landbaserte virksomheter i den norske maritime næringen, hvor tilgang til norske sjøfolk er avgjørende for at Norge skal lykkes som en maritim nasjon også i fremtiden. Undersøkelsen til arbeidsgivere viser at rundt 30 prosent av de ansatte i de deltakende virksomhetene har praktisk og operasjonell erfaring fra sjø. Det er imidlertid stor variasjon innad i de ulike segmentene når det gjelder hvem som benytter seg av personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø. Nærmere 50 prosent av de ansatte i rederiene har praktisk og operasjonell erfaring fra sjø. Det er viktig å understreke at rederiene inkluderer både seilende personell og landansatte med tidligere erfaring som sjøfolk. Det er derfor naturlig at antall og andel ansatte med operasjonell erfaring fra sjøen er vesentlig høyere i rederiene enn i andre deler av maritim sektor.

Det er også svært mange tidligere sjøfolk innenfor maritime tjenester. Undersøkelsen tyder på at nærmere 1800 av de 20 000 ansatte i de maritime tjenestebedriftene i utvalget har operativ bakgrunn fra sjøen. Rundt 40 prosent av de ansatte i maritimt relaterte offentlige etater har praktisk og operasjonell erfaring fra sjø. I undersøkelsen til tidligere og nåværende sjøfolk var det kun fem prosent av de tidligere sjøfolkene som i dag arbeider i et direktorat/en etat. Hovedforklaringen på det er at antall ansatte i de offentlige etatene er lavt sammenlignet med det maritime næringslivet. De 19 utdanningsinstitusjonene som svarte på undersøkelsen har til sammen 420 ansatte med bakgrunn fra sjøen. At dette kun utgjør tre prosent av de ansatte innen disse institusjonene skyldes at maritim utdanning utgjør en relativt liten andel av de totale utdanningsprogrammene på de ulike utdanningsinstitusjonene, og det er da naturlig at andelen ansatte med erfaring fra sjø er lav i forhold til totalt antall ansatte.

Det er bred enighet i næringen om at praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen er av stor betydning for næringen. Dette ble bekreftet i undersøkelsen til arbeidsgivere, hvor i overkant av 70 prosent mener at personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil ha ganske stor eller svært stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse frem mot 2030. Dette er den samme trenden som ble vist i Fafo sin rapport fra 2012 «Fra sjø til land», hvor syv av ti oppga at personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil ha stor eller ganske stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse fram mot 2020. Det tyder på at erfaringsbasert kompetanse fra sjø vil bli like viktig fram mot 2030 som det næringen i 2012 mente at den ville bli fram mot 2020.

Omkring en tredjedel av respondentene tror de vil ha flere ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø om fem år sammenlignet med i dag, mens kun 10 prosent tror de vil ha færre ansatte om fem år. Dersom det er en forventning om at det vil bli flere ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø i de ulike virksomhetene, er næringen avhengig av å fortsette rekrutteringen av nye fremtidige arbeidstakere, både til sjøs og på land, hvor utdanningsinstitusjonene får en viktig rolle.

1. Data og informasjonskilder

1.1. Data fra SSB

Det har ikke blitt samlet inn tall over norske sjøfolk siden 2009. I 2018 besluttet næringsminister Torbjørn Røe Isaksen (H) at det igjen skulle samles inn tall. Denne statistikken foreligger nå hos SSB og omfatter personer med norsk fødselsnummer og maritimt arbeidsforhold, registrert blant bedriftene som omfattes av rapporteringsplikten til den såkalte A-ordningen. Menon Economics har fått tilsendt denne statistikken og har brukt den til å gi en overordnet beskrivelse av norske sjøfolk på norskkontrollerte skip.

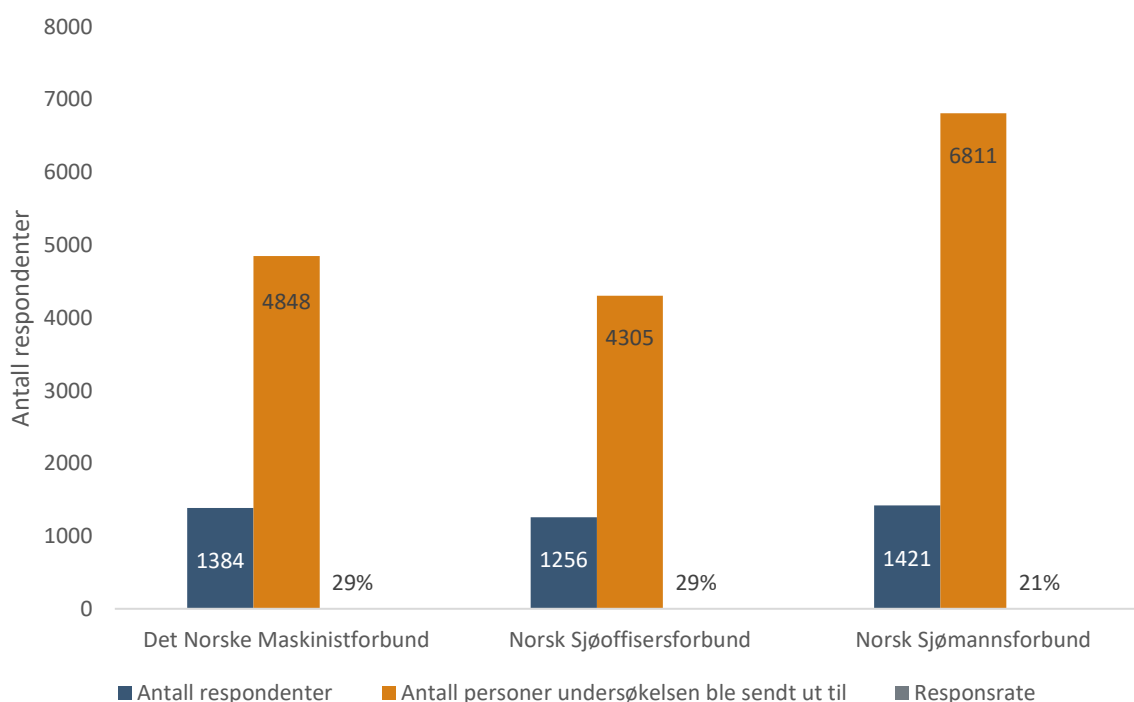
1.2. To spørreundersøkelser

1.2.1. Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk

Spørreundersøkelsen til nåværende og tidligere sjøfolk ble sendt ut til medlemmer i Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF), Norsk Sjømannsforbund (NSF) og Det Norske Maskinistforbund (DNMF). I tillegg ble den lagt ut på Sjøoffisersforbundet sin Facebook-side som et forsøk på å nå ut til tidligere sjøfolk som ikke er organisert i Sjømannsorganisasjonene. Hensikten med spørreundersøkelsen var å kartlegge hvor mange år respondentene har seilt og hva slags jobb de har nå.

Undersøkelsen ble sendt til 15 964 personer, hvor responsraten var på 26 prosent, tilsvarende 4126 svar. Dette inkluderer de 75 svarene vi mottok via Facebook-linken, hvorav 10 av respondentene er medlem i NSOF (inkludert i figuren under). Responsraten fra medlemmer i NSOF og DNMF er på nærmere 30 prosent, mens det er noe lavere fra NSF, som vist i Figur 1-1. Antall respondenter er relativt likt fordelt på de tre forbundene.

Figur 1-1 Antall respondenter og responsrate fordelt på de ulike sjømannsforbundene. Kilde: Menon 2019



1.2.2. Spørreundersøkelse til bedrifter og relevante aktører i maritim næring

På oppdrag fra Norsk Sjøoffisersforbund og Norges Rederiforbund gjennomfører forskningsstiftelsen Fafo prosjektet «Maritim kompetanse i en digital fremtid». Her skal de kartlegge hvordan den digitale utviklingen påvirker fremtidig kompetansebehov både i den sjøbaserte og landbaserte delen av maritim næring. I den forbindelse sendte Fafo ut en spørreundersøkelse om digitalisering og kompetansebehov til rederier, verft, utstysprodusenter, virksomheter innenfor maritim tjenesteyting og utdanningsinstitusjoner. Menon Economics fikk inkludert et par spørsmål i Fafo sin undersøkelse slik at data på arbeidsgiversiden også kunne inkluderes i denne rapporten. Resultatene som presenteres i denne rapporten er spørsmål knyttet til antall ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen og betydningen av denne typen erfaring for næringen.

Totalt antall respondenter er 351. Undersøkelsen ble sendt ut i to omganger, hvor noen av spørsmålene var ulike. Den første undersøkelsen mottok 107 svar og den andre undersøkelsen mottok 194 svar. Det at noen av spørsmålene i de to undersøkelsene var ulike, medførte at det er noen færre respondenter som har svart på noen av spørsmålene, da de kun var inkludert i den ene versjonen av undersøkelsen. Dette er imidlertid markert i de figurene og grafene det gjelder.

2. Overordnet om sjøfolk

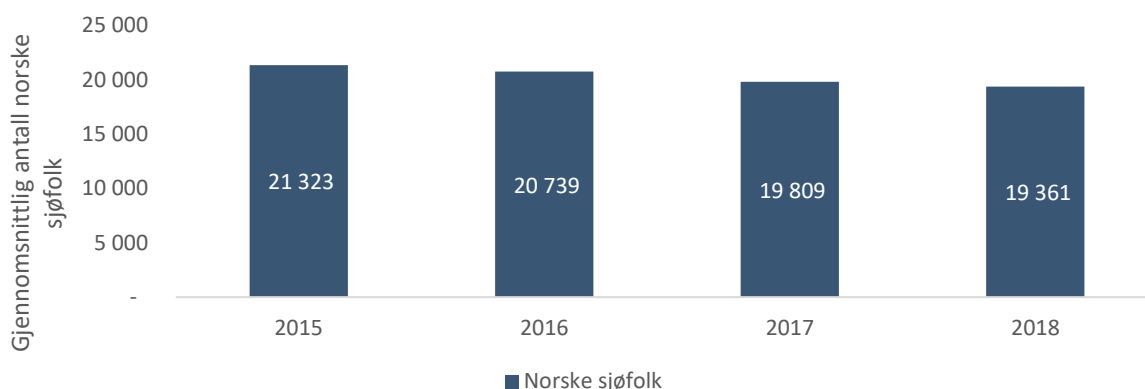
Dette kapitlet gir en oversikt over norske sjøfolk på norskkontrollerte skip¹, basert på data fra SSB. Hovedfunnene fra dette kapitlet er følgende:

- Det har vært en nedgang i antall norske sjøfolk siden 2015.
- Antall norske sjøfolk på norskkontrollerte skip under utenlandsk flagg har gått ned, mens antallet har økt på skipene registrert i NIS og NOR.
- Rundt 20 prosent av norske sjøfolk er bosatt i Møre og Romsdal, etterfulgt av 17 prosent i Hordaland, 12 prosent i Rogaland og 10 prosent i Nordland.

2.1. Norske sjøfolk på norskkontrollerte skip

Figur 2-1 viser gjennomsnittlig antall norske sjøfolk på skip registrert i NIS og NOR og norskkontrollerte skip under utenlandsk flagg, både bosatt og ikke bosatt i Norge.² I 2018 var det registrert i snitt 19 361 norske sjøfolk. Det har vært en nedgang i antall norske sjøfolk siden 2015, tilsvarende nærmere 12 prosent. På den andre siden er det fremdeles mange sjøfolk i Norge til tross av den maritime krisen Norge har vært gjennom i kjølvannet av de fallende oljeprisene.

Figur 2-1 Gjennomsnittlig antall norske sjøfolk på norskkontrollerte skip. 2015-2018³. Kilde: SSB



Tall fra SSB viser at antall norske sjøfolk på norskkontrollerte skip under utenlandsk flagg har gått ned, mens det har gått opp i skipene registrert i NIS og NOR, som vist i Figur 2-2. I 2018 var det i snitt i overkant av 16 400 norske sjøfolk på skip registrert i NOR og NIS, hvorav rundt 2000 på skip registrert i NIS og i overkant av 14 400 på skip registrert i NOR. Dette er en økning på fire prosent siden 2015. Norske sjøfolk på norskkontrollerte skip under utenlandsk flagg har opplevd en nedgang siden 2015. I 2015 var det i snitt rundt 3 900 norske sjøfolk på norskkontrollerte skip med utenlandske flagg, mens i 2018 var det i overkant av 2 400. Dette tilsvarer en nedgang på nærmere 40 prosent. I en artikkel i Dagens Næringsliv uttrykte næringsministeren at han er fornøyd med

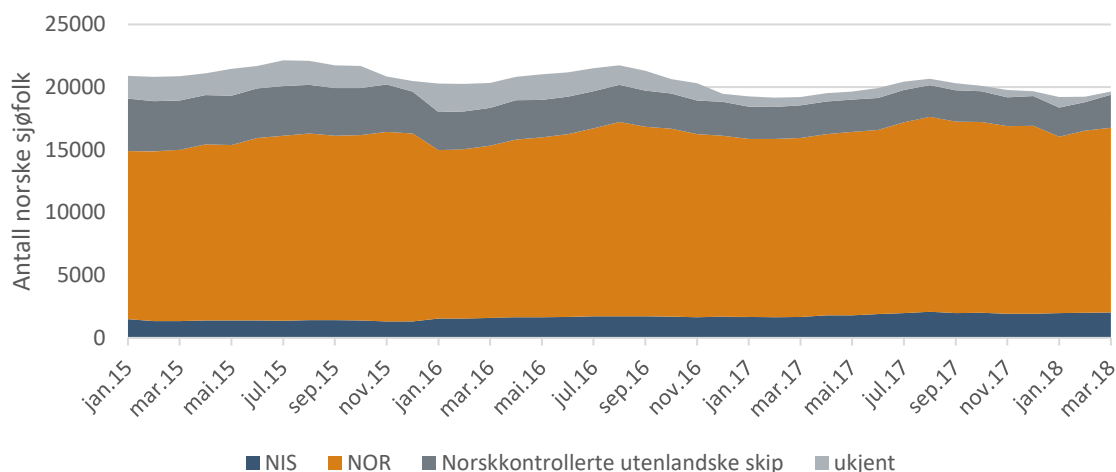
¹ Statistikken omfatter personer med norsk fødselsnummer og maritimt arbeidsforhold, registrert blant bedriftene som omfattes av rapporteringsplikten til den såkalte A-ordningen.

² Vi har utelukket observasjonene som er registrert med «boreplattform». Antall ansatte på boreplattform var 16 prosent i 2015, men fra 2016 til 2018 har andelen vært på mellom 13 og 14 prosent. I 2015 var 75 prosent av observasjonene innen boreplattform registrert på norskkontrollerte skip i utlandet, mens denne andelen var rundt 64 prosent i 2018.

³ 2018-tallene inkluderer kun månedene januar til mars.

utviklingen og at tiltakene som regjeringen har satt i gang med en aktiv politikk for å få rederiene til å flagge skipene sine hjem til Norge, har ført frem. Nettolønnsordningen er også viktig for å opprettholde antall norske sjøfolk.

Figur 2-2 Norske sjøfolk på skip registrert i NIS og NOR, og norskkontrollerte skip under utenlandske flagg. Januar 2015 til mars 2018. Kilde: SSB



Tabell 2-1 gir en oversikt over hvilke fylker norske sjøfolk i 2018 var bosatt i. De registrerte sjøfolkene er spredt over hele landet, men med en naturlig overvekt langs kysten. Rundt 20 prosent er bosatt i Møre og Romsdal, etterfulgt av 17 prosent i Hordaland, 12 prosent i Rogaland og 10 prosent i Nordland.

Tabell 2-1 Oversikt over hvor norske sjøfolk var bosatt i 2018. Kilde: SSB

Fylke	Andel i 2018
Møre og Romsdal	20 %
Hordaland	17 %
Rogaland	12 %
Nordland	10 %
Trøndelag	8 %
Vestfold	6 %
Troms	6 %
Vest-Agder	4 %
Sogn og Fjordane	4 %
Aust-Agder	3 %
Oslo	2 %
Østfold	2 %
Telemark	2 %
Oppland	1 %
Buskerud	1 %
Akershus	1 %
Finnmark	1 %
Hedmark	1 %

3. Resultater fra spørreundersøkelsen til nåværende og tidligere sjøfolk

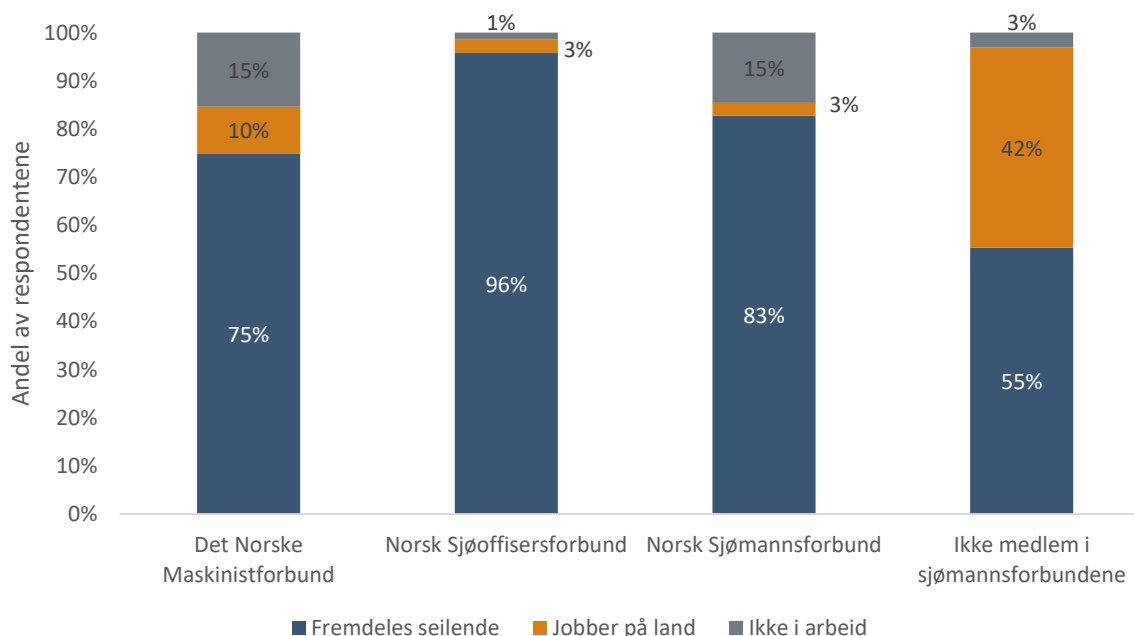
Kapittel 3 beskriver resultatene fra spørreundersøkelsen til nåværende og tidligere sjøfolk. Totalt antall respondenter var 4126, hvorav 83 prosent er fremdeles seilende og 6 prosent jobber på land. De resterende 11 prosent er enten pensjonert eller uføretrygdet. Del én av dette kapitlet gir overordnet oversikt over respondentene i undersøkelsen. Deretter beskrives resultatene fra undersøkelsen til de som fremdeles er seilende (nåværende sjøfolk) etterfulgt av resultatene fra undersøkelsen til de som arbeider på land (tidligere sjøfolk). Til slutt ser vi på om nåværende og tidligere sjøfolk tenker likt om fremtidig kompetansebehov.

3.1. Respondentene

Spørreundersøkelsen ble delt inn i fire deler for å skille mellom de som fremdeles arbeider på sjøen, de som jobber på land og de som ikke er i arbeid. Sistnevnte ble igjen delt i to, avhengig av om man er pensjonert eller uføretrygdet. Av de 4126 respondentene er 83 prosent fremdeles seilende, 6 prosent jobber på land og 11 prosent er ikke i arbeid.

Figur 3-1 viser andelen som fremdeles er seilende, andel som jobber på land og andel som ikke er i arbeid fordelt på de ulike forbundene. I tillegg inkluderer den de respondentene som svarte via lenken som ble publisert på NSOF sin Facebook-side, totalt 75 respondenter. Av de 75 respondentene er 10 medlem i NSOF (inkludert i statistikken), to ikke i arbeid og de resterende 63 har oppgitt at de ikke er medlem i sjømannsforbundene.

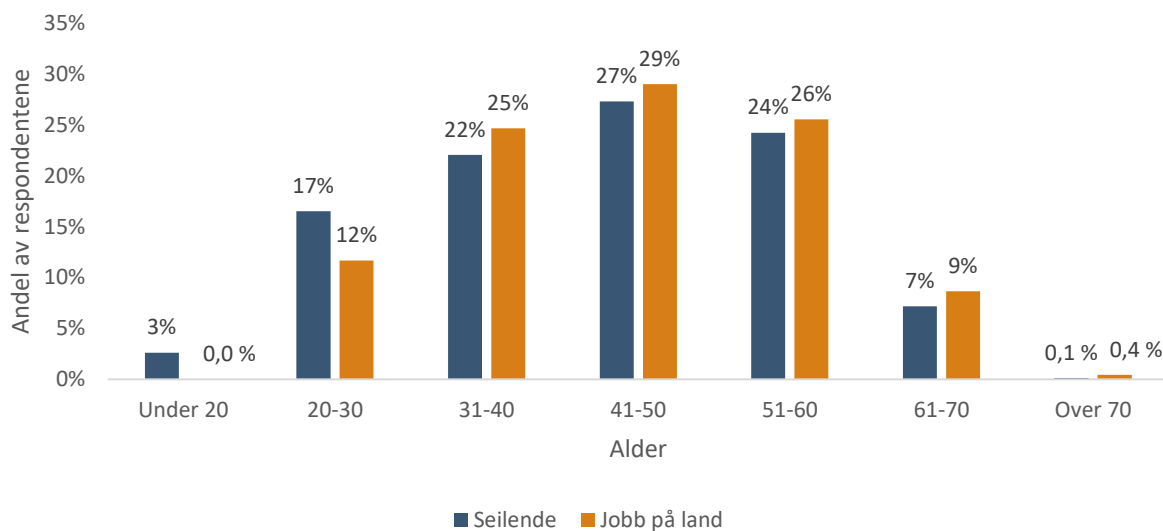
Figur 3-1 Andel av respondentene som fremdeles er seilende, som jobber på land og som ikke er i arbeid fordelt på de ulike forbundene, inkludert de respondentene som svarte på lenken via NSOF sin Facebook-side (ikke medlem i sjømannsorganisasjonene). Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Flesteparten av respondentene er fremdeles seilende, 96 prosent av respondentene fra NSOF, 83 prosent av respondentene fra NSF og 75 prosent av respondentene fra DNMF. DNMF har flere landansatte da de har store segmenter innen landbaserte yrker som ikke nødvendigvis er maritime.

Aldersfordelingen mellom de som fremdeles er seilende og de som jobber på land er relativt lik, som vist i Figur 3-2. Flesteparten av respondentene er mellom 41 og 50 år, både for de som er på sjøen og for de som er på land. De som jobber på land er noe eldre enn de som fremdeles arbeider på sjøen. Mens 20 prosent av respondentene som fortsatt seiler er under 30 år, er denne andelen kun 12 prosent for de som jobber på land.

Figur 3-2 Respondentenes alder, fordelt på de som er seilende (N=3411) og de som jobber på land (N=231). Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



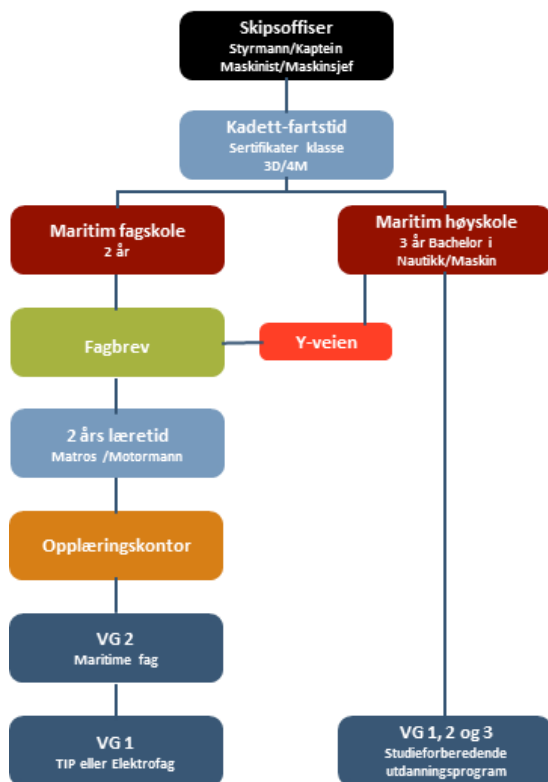
Kjønnsfordelingen mellom respondentene er svært ulik, 90 prosent er menn og 10 prosent kvinner. Dette gjelder både for de som jobber på sjøen og for de som jobber på land. Et av fokusområdene for aktører i næringen, spesielt knyttet til utdanningsinstitusjoner innen maritim utdanning, er at det må rekrutteres flere kvinner. Basert på kjønnsfordelingen i denne undersøkelsen tyder tallene på at det er nødvendig.

Maritim utdanning gir mange muligheter både til sjøs og til land. Den høyeste utdanningen en kan ta innen maritime fag er skipsoffiser. Offisersutdanningen nås både ved å gå yrkesfaglig retning eller ved å velge studiespesialisering. Det er også mulig å oppnå en bachelorgrad ved å velge y-veien, som vist i Figur 3-3. I tillegg er det mulig å gå videre på en mastergrad. Universitetet i Sørøst-Norge tilbyr eksempelvis en master i maritim ledelse hvor en kan velge mellom en teknisk eller kommersiell retning.⁴ NTNU Ålesund tilbyr også et masterprogram i ledelse av krevende maritime operasjoner⁵, samt et doktorgradsstudium (ph.d.) i nautiske operasjoner. Det finnes med andre ord mange retninger en kan gå dersom man velger en maritim karrierevei.

⁴ USN sine hjemmesider (<https://www.usn.no/studier/finn-studier/maritime-studier/master-i-maritim-ledelse/>)

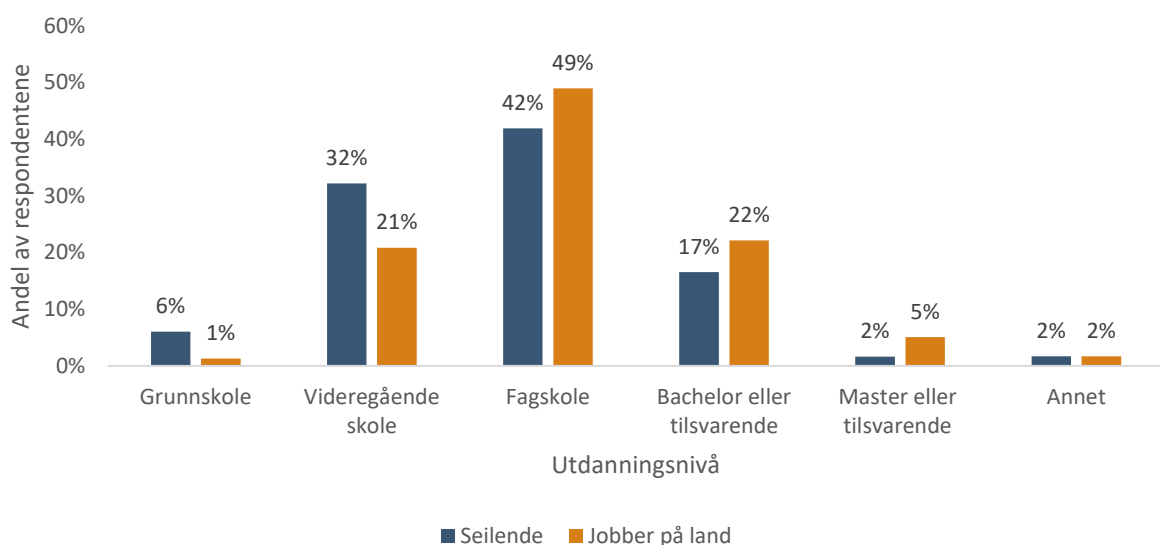
⁵ NTNU Ålesund sine hjemmesider (<https://www.ntnu.no/studier/mlakmo>)

Figur 3-3 Det maritime utdanningsløpet. Kilde: MAROPP



Figur 3-4 viser respondentenes høyeste fullførte utdanningsnivå. Flesteparten av respondentene, både de som fremdeles er seilende og de som jobber på land, har fullført fagskolen som høyeste utdanningsnivå, henholdsvis 42 prosent og 49 prosent. En større andel av de som jobber på land har fullført en bachelor- eller mastergrad sammenlignet med respondentene som fremdeles arbeider på sjøen. Som figuren viser, har en større andel av de som jobber på sjøen et lavere utdanningsnivå sammenlignet med de som jobber på land. Det er nærliggende å tro at de som tar en bachelorgrad i utgangspunktet i større grad ser for seg en mulig fremtidig karriere på land.

Figur 3-4 Respondentenes høyeste fullførte utdanningsnivå. Blå søyle gjelder for de som fremdeles er seilende (N=3449) og oransje for de som jobber på land (N=235). Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Nærmere 85 prosent av de respondentene som fremdeles er seilende i dag og som har fullført fagskolen som høyeste utdanningsnivå, arbeider som dekksoffiserer eller maskinoffiser, henholdsvis 50 prosent og 35 prosent. Rundt 30 prosent av de som seiler i dag har fullført videregående som høyeste utdanningsnivå. Halvparten av denne gruppen arbeider i en underordnet stilling. Av de fem prosentene som har fullført en mastergrad, arbeider i overkant av 60 prosent som dekksoffiserer.

De to neste delkapitlene beskriver resultatene fra spørreundersøkelsen fordelt på om respondentene fremdeles er seilende (nåværende sjøfolk) eller om de jobber på land (tidligere sjøfolk).

3.2. Respondenter som fremdeles arbeider på sjøen

Dette delkapittelet beskriver resultatene fra undersøkelsen til respondentene som fremdeles arbeider på sjøen (nåværende sjøfolk). Hovedfunnene fra denne undersøkelsen er følgende:

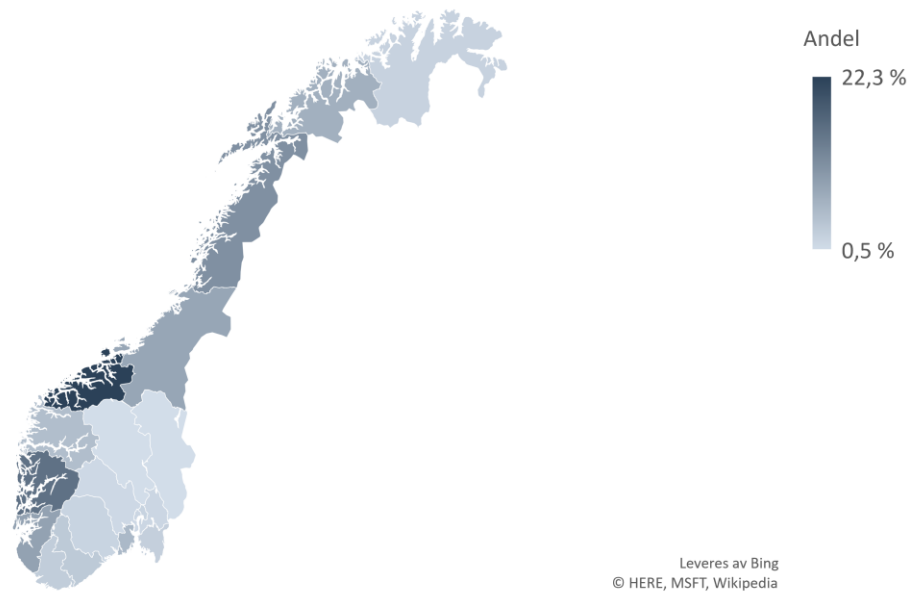
- Drøyt 65 prosent av respondentene er bosatt i Møre og Romsdal, Hordaland, Nordland, Rogaland og Trøndelag.
- Nærmere en tredjedel av respondentene har seilt mellom 11 og 20 år og nærmere 20 prosent har arbeidet på sjøen i mer enn 30 år.
- Over halvparten av respondentene har svart at de tenker å seile resten av sin yrkeskarriere. Rundt 40 prosent av denne gruppen arbeider som dekksoffiser.
- 75 prosent av respondentene er uenige i utsagnet om at den type arbeidsoppgaver de utfører i dag vil innen 3-5 år bli automatisert bort som følge av digitalisering.

3.2.1. Respondentene sin karriere på sjøen fram til i dag og framtidsutsikter

Figur 3-5 viser hvilke fylker respondentene er bosatt i. I overkant av 65 prosent av respondentene er bosatt i Møre og Romsdal, Hordaland, Nordland, Rogaland og Trøndelag, hvorav drøyt 20 prosent i Møre og Romsdal etterfulgt av 16 prosent i Hordaland, 11 prosent i Nordland, ni prosent i Rogaland og åtte prosent i Trøndelag. De resterende respondentene er spredt rundt om i landet, hvorav mindre enn én prosent er bosatt i Oppland og i Hedmark. Dette samsvarer med data tilsendt fra SSB, hvor i overkant 65 prosent av deres registrerte norske sjøfolk også er bosatt i Møre og Romsdal, Hordaland, Rogaland, Nordland og Trøndelag.⁶

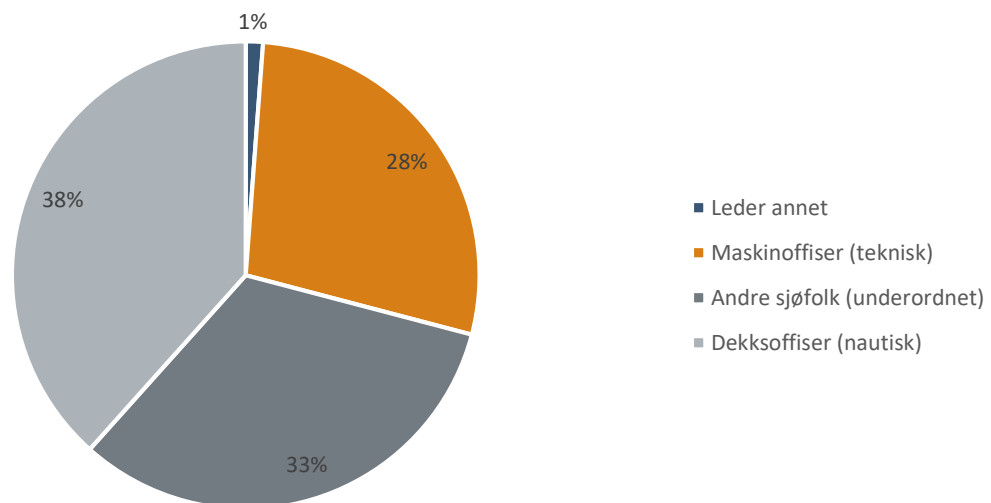
⁶ Se vedlegg 1 for figur som viser fylkesfordelingen i undersøkelsen sammenholdt med SSB-tallene. Figuren viser at datagrunnlaget fra spørreundersøkelsen er geografisk representativt, noe som indikerer at det også er representativt for populasjonen av sjøfolk generelt.

Figur 3-5 Hvilket fylke respondentene er bosatt i. N=3277. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Figur 3-6 viser respondentene sin stillingstittel i deres jobb på sjøen. Nærmere 40 prosent arbeider som dekksoffiser, etterfulgt av 33 prosent som har en underordnet stilling. Videre arbeider i underkant av 30 prosent som maskinoffiser og kun én prosent har en annen lederstilling, eksempelvis avdelingsleder.

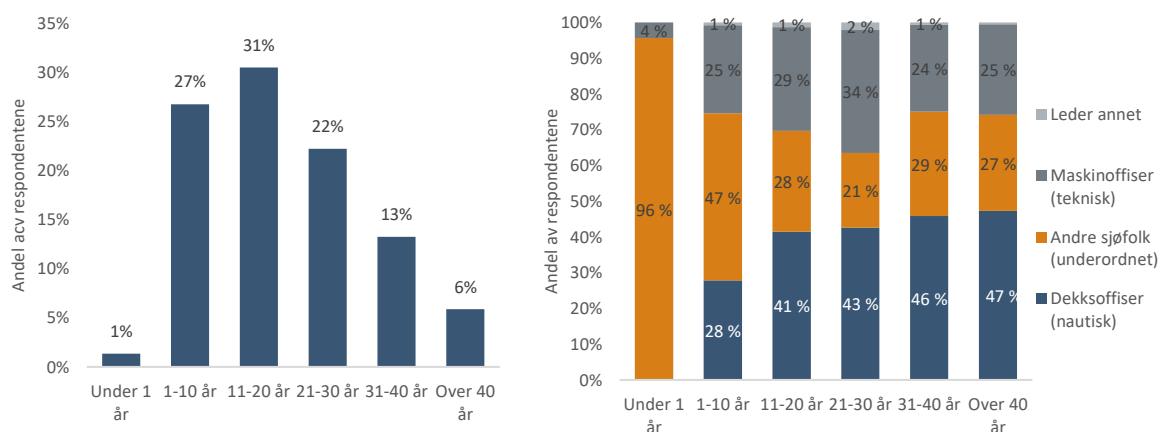
Figur 3-6 Respondentene sin stillingstittel i deres jobb på sjøen. N=3448. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Figur 3-7 viser to figurer: figuren til venstre viser hvor lenge respondentene har arbeidet på sjøen og figuren til høyre viser den samme inndelingen, men fordelt på stillingstittel. Nærmere en tredjedel av respondentene har mellom 11 og 20 års erfaring fra sjøen. 27 prosent av respondentene har seilt mellom ett og 10 år. Nærmere 20 prosent har arbeidet på sjøen i mer enn 30 år, hvorav seks prosent i over 40 år. Kun én prosent av respondentene har arbeidet på sjøen i under et år. Figuren til høyre viser at nesten alle som har jobbet i under et år på sjøen

arbeider i en underordnet stilling. Det er imidlertid viktig å huske at dette gjelder kun én prosent av respondentene. Denne gruppen utgjør også den største andelen av respondentene som har seilt mellom ett og 10 år. Det er først når vi ser på de gruppene som har seilt i mer enn 10 år at dekksoffiserer utgjør den største gruppen.

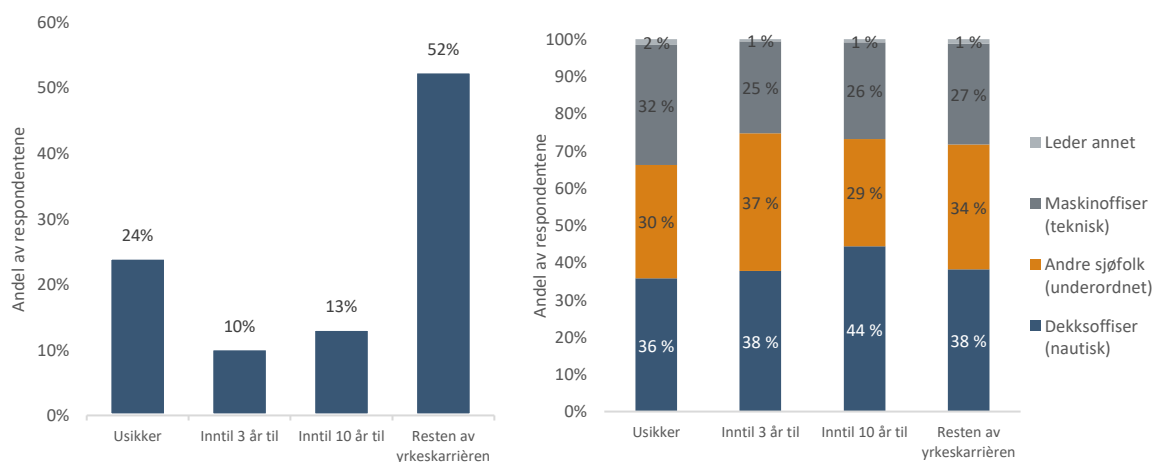
Figur 3-7 T.v. Antall år respondentene har arbeidet på sjøen. N=3443. T.h. Antall år respondentene har arbeidet på sjøen fordelt på stillingstittel. N=3437. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Figur 3-8 til venstre viser hvor lenge respondentene tenker å fortsette å seile. Figuren til høyre viser den samme inndelingen, men videre fordelt på stillingstittel. Over halvparten av respondentene har svart at de tenker å seile resten av sin yrkeskarriere. Nærmere 40 prosent av denne gruppen arbeider som dekksoffiser etterfulgt av 34 prosent som underordnet og 27 prosent som maskinoffiser.

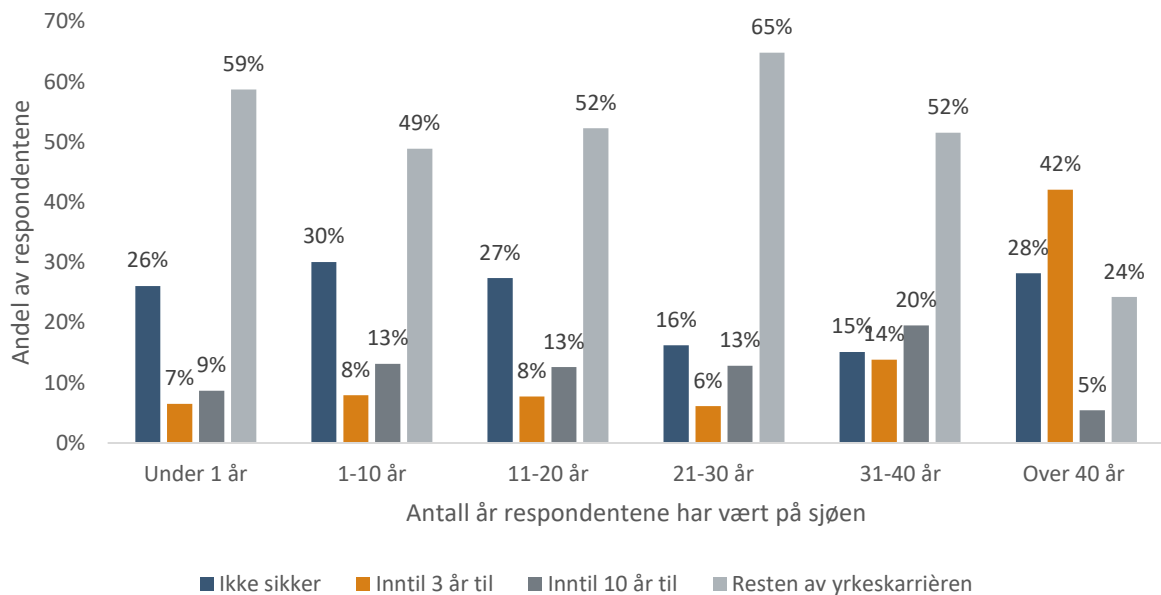
Som figuren under viser, vil tilsammen 23 prosent av dagens norske sjøfolk gå i land innen 10 år. Dette tilsvarer i overkant av 800 norske sjøfolk. Som vist i Figur 2-1, var det i snitt i overkant av 19 360 norske sjøfolk i 2018. Gitt at resultatene i figuren over er representative for alle norske sjøfolk, betyr det at innen 10 år vil nærmere 4 500 sjøfolk gå i land. Næringen må legge til rette for at flere personer med operativ erfaring fra sjø ønsker seg en jobb på land, samtidig som det vil bli nødvendig å rekruttere og utdanne nye sjøfolk som kan erstatte de som går i land.

Figur 3-8 T.v. Hvor lenge respondentene ønsker å fortsette å seile. N=3448. Hvor lenge respondentene ønsker å fortsette å seile fordelt på stillingstittel. N=3444. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Figur 3-9 viser hvor lenge respondentene tenker å fortsette å seile fordelt på hvor lenge de allerede har jobbet på sjøen. For samtlige grupperinger, bortsett fra for de som har seilt i over 40 år, tenker 50 prosent eller mer å seile resten av deres yrkeskarriere, noe som tyder på at de trives med å jobbe på sjøen. For de som allerede har seilt i 40 år, svarte i overkant av 40 prosent at de vil seile i inntil 3 år til. Samtlige er over 56 år gamle. Siden de ikke tenker å seile resten av sin yrkeskarriere, tyder det på at de ønsker å jobbe noen år på land før de går av med pensjon.

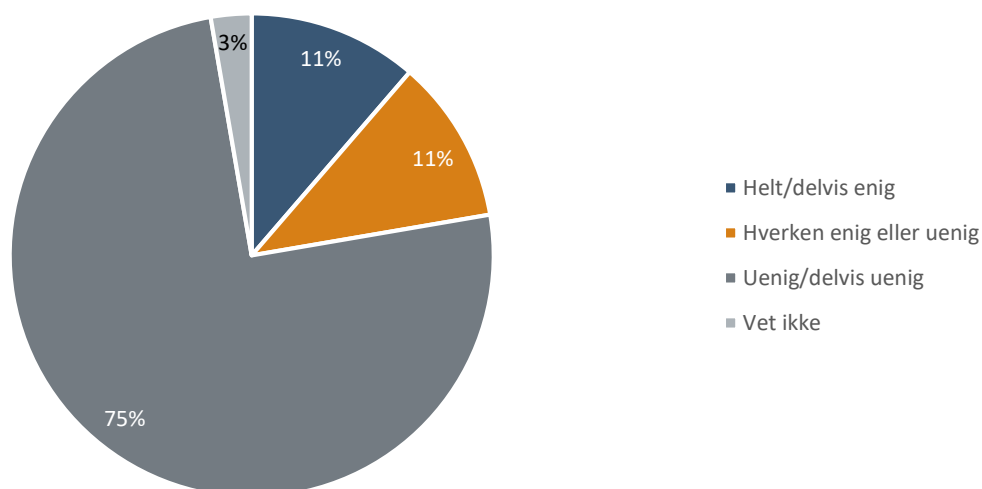
Figur 3-9 Hvor lenge respondentene tenker å fortsette å seile fordelt på hvor lenge de allerede har vært på sjøen. N=3440. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



En fjerdedel av respondentene er usikre på hvor lenge de vil seile. 10 prosent svarte at de vil seile i inntil 3 år til og 13 prosent i inntil 10 år til. Det tyder på at det er flere av de som seiler i dag som ønsker en karriere på land når den tid kommer. Data på de som jobber på land følger i delkapittel 3.3. For respondenter som har vært mindre enn 30 år på sjøen er det kun 6-8 prosent som planlegger å gå i land de neste 3 årene. Kun for respondenter som har mer enn 30 års fartstid på sjøen er det mer enn 10 prosent som ønsker å gå i land de neste 3 årene. At så mange som 42 prosent av respondentene med mer enn 40 års fartstid på sjøen ønsker å gå i land innen 3 år, skyldes trolig at mange i denne gruppen nærmer seg pensjonsalder.

Innovasjon og ny teknologi har vært drivere i næringen i flere tiår. Skipsfarten står overfor en digital utvikling, hvor elektriske skip, hybride løsninger, automatisering og økt datainnsamling vil få store konsekvenser for hvordan skip driftes og vedlikeholdes. Maritim næring og de maritime aktørene står overfor store endringer, hvor digitalisering og ny teknologi vil føre til et økt behov for ny kompetanse. I lys av dette ble respondentene som fremdeles arbeider på sjø bedt om å ta stilling til følgende utsagn: «Den type arbeidsoppgaver jeg utfører i dag vil innen 3-5 år bli automatisert bort som følge av digitalisering», hvor resultatet er vist i Figur 3-10.

Figur 3-10 Utsagn: Den type arbeidsoppgaver jeg utfører i dag vil innen 3-5 år bli automatisert bort som følge av digitalisering. N=3417. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



75 prosent av respondentene er uenige i dette utsagnet. Halvparten av de som er uenige i dette utsagnet er senioroffiser og senior maskinoffiser. Omkring 11 prosent av respondentene mener at deres arbeidsoppgaver vil automatiseres bort som følge av digitalisering innen tre til fem år.

3.3. Respondenter som arbeider på land

Dette delkapittelet beskriver resultatene fra undersøkelsen til respondentene som arbeider på land. Det er delt inn i to deler, én som beskriver respondentene sin karriere på sjøen og én som beskriver deres karriere på land. Hovedfunnene fra denne undersøkelsen er følgende:

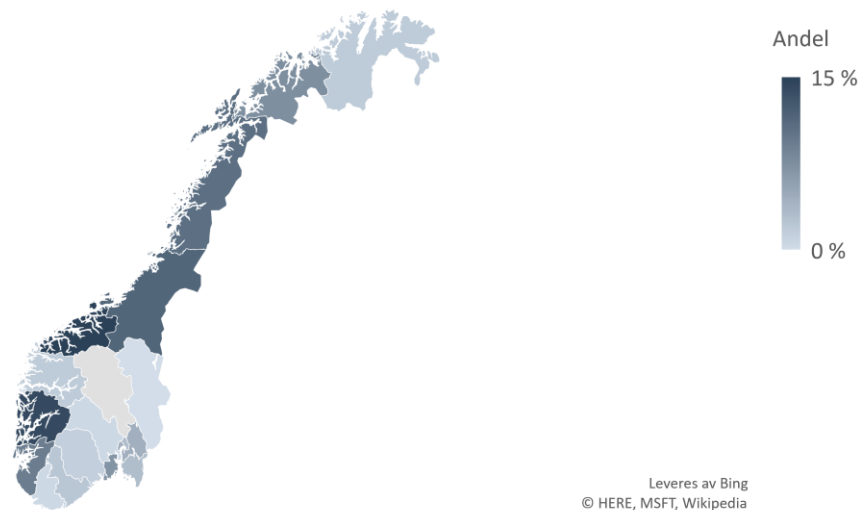
- Rundt 70 prosent av respondentene arbeidet som maskinoffiser eller dekksoffiser i sin siste stilling på sjøen før de gikk i land, henholdsvis 46 prosent og 25 prosent.
- I overkant av en tredjedel av respondentene har mellom 10 og 20 års arbeidserfaring fra sjøen. Videre har to tredjedeler av respondentene jobbet på land i ti år eller mindre. Respondentene har arbeidet lenger på sjøen enn på land.
- 40 prosent av respondentene svarte at motivet deres for å gå på land var grunnet hensyn til familie.
- Rundt 27 prosent av respondentene arbeider utenfor næringen.
- To tredjedeler av respondentene har en teknisk eller operativ stilling i sin nåværende jobb på land. Nærmere 60 prosent av denne gruppen arbeidet som maskinoffiser før de gikk på land.
- 67 prosent av respondentene svarte at de trives godt i sin nåværende jobb og at de kommer til å jobbe der i lang tid.
- 90 prosent av respondentene svarte at de opplever at deres erfaringsbaserte kompetanse fra sjø er relevant i deres nåværende jobb på land.

3.3.1. Overordnet om respondentene som arbeider på land

De sysselsatte i maritim næring sprer seg over hele landet, med en naturlig overvekt langs kysten. Det er flest sysselsatte i vest hvor næringen sysselsetter mellom 12 000 og 18 000 mennesker hver i Rogaland, Hordaland og

Møre og Romsdal.⁷ Dette gjenspeiles i spørreundersøkelsen hvor nærmere 40 prosent av respondentene som nå jobber på land er bosatt i Møre og Romsdal, Hordaland og Rogaland. Rundt 30 prosent av de bosatte i disse tre fylkene jobber innen rederivirksomheten, med hovedvekt innen offshore service. Videre arbeider en relativt stor andel av respondentene i Rogaland og Møre og Romsdal innen utdanningssektoren, tilsvarende nærmere 32 prosent i Rogaland og nesten 25 prosent i Møre og Romsdal. Rundt 30 prosent av respondentene er bosatt lenger nord i fylkene Trøndelag, Nordland og Troms.

Figur 3-11 Hvilke fylker respondentene er bosatt i. N=229. Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



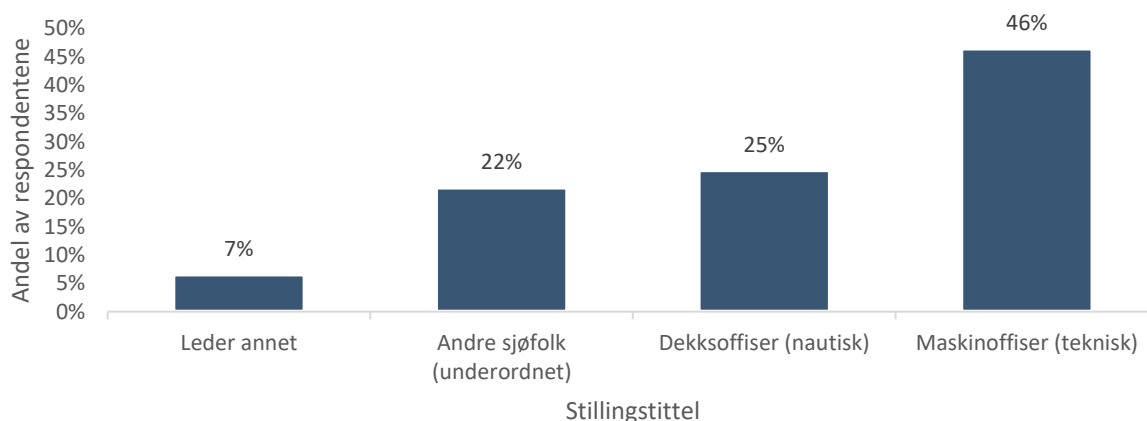
Funnene fra undersøkelsen som omhandler respondentene som i dag arbeider på land er delt i to deler. Den første beskriver respondentene sin karriere på sjøen og den andre deres karriere på land.

3.3.2. Respondentene sin karriere på sjøen

Figur 3-12 viser hvilken stilling respondentene hadde i sin siste jobb på sjøen før de gikk på land. Rundt 70 prosent av respondentene arbeidet som maskinoffiser eller dekksoffiser i sin siste stilling på sjøen før de gikk i land, henholdsvis 46 prosent og 25 prosent. 22 prosent arbeidet som underordnet. Kun syv prosent arbeidet i en annen type lederstilling, eksempelvis kontrollromsoperatør, avdelingsleder og lignende.

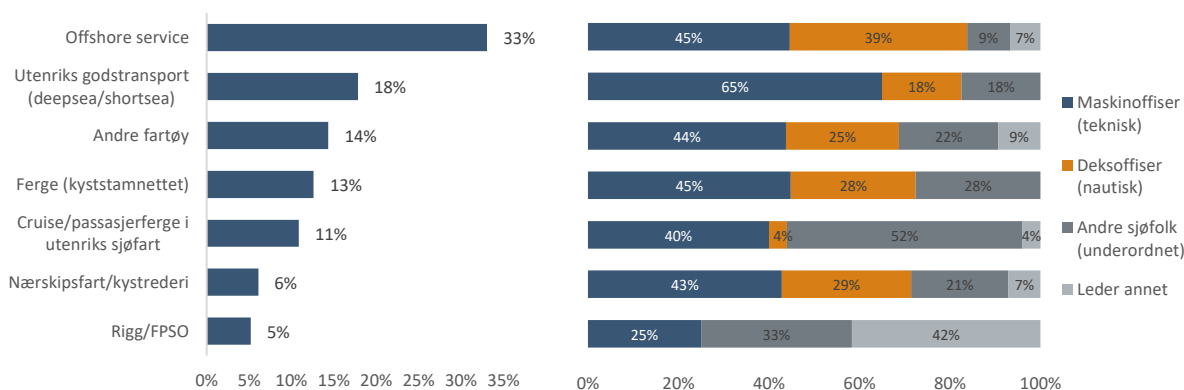
⁷ Maritim Verdiskapingsbok 2019

Figur 3-12 Respondentenes stillingstittel i siste jobb på sjøen før de gikk på land. N=228. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Figur 3-13 til venstre viser hvilket segment respondentene sin siste arbeidsplass på sjøen var i. Figuren til høyre viser den samme inndelingen, men fordelt på stillingstittel. Omkring en tredjedel av respondentene arbeidet innen offshore servicesegmentet i sin siste jobb på sjøen. Nærmere halvparten av denne gruppen arbeidet som maskinoffiser etterfulgt av i underkant av 39 prosent som arbeidet som dekksoffiser. I underkant av 20 prosent arbeidet i utenriks godstransportsegmentet, hvorav 65 prosent arbeidet som maskinoffiser. Maskinoffiserene utgjør den største andelen i de fleste segmentgrupperingene, bortsett fra i cruise/passasjerferge i utenriksfart hvor sjøfolk i en underordnet stilling dominerer og i rigg/FPSO-segmentet hvor respondenter i andre lederstillinger dominerer. Kun fem prosent arbeidet innen rigg/FPSO-segmentet.

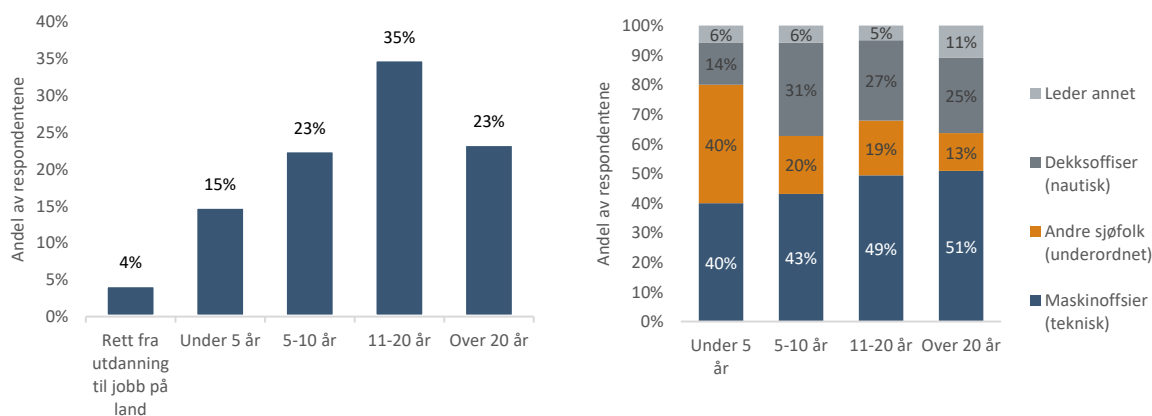
Figur 3-13 T.v. Segment siste arbeidsplass på sjø. N=230. T.h. Segment siste arbeidsplass på sjø fordelt på stillingstittel. N=226. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Figur 3-14 til venstre viser antall år respondentene arbeidet på sjøen før de gikk til en jobb på land. Figuren til høyre viser den samme inndelingen, men fordelt på stillingstittel. Rundt en tredjedel av respondentene har mellom 10 og 20 års erfaring fra sjøen før de gikk til en jobb på land. Videre arbeidet nærmere en fjerdedel av respondentene i over 20 år på sjøen før de gikk i land. Omkring 40 prosent arbeidet på sjøen i 10 år eller mindre. Kun fire prosent av respondentene svarte at de gikk rett fra utdanning til jobb på land. 60 prosent av de som gikk rett fra utdanning til jobb på land gikk til en jobb utenfor næringen, hvorav 40 prosent til kommuner og annen (ikke-maritim) offentlig forvaltning og 20 prosent til andre bedrifter utenfor maritim næring. Videre har

60 prosent av de som gikk rett fra utdanning til land fullført fagskole som høyeste utdanningsnivå. Det tyder på at den eneste praktiske erfaringen de har fra sjø er fra tiden de var i lære før de gikk videre på fagskolen.⁸

Figur 3-14 T.v. Antall år på sjøen før jobb på land. N=235. Antall år på sjøen før jobb på land, fordelt etter stillingstittel. N=222. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



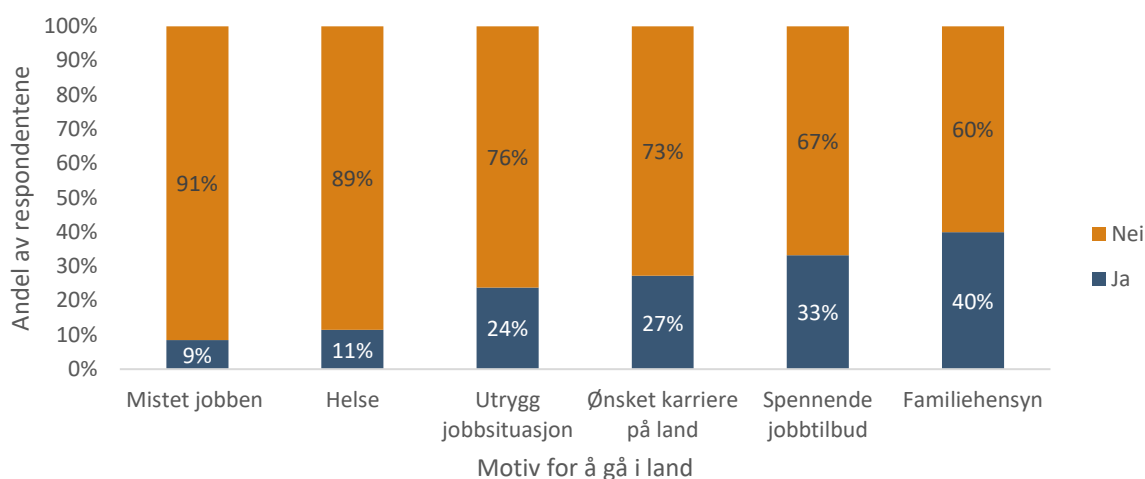
Rundt halvparten av respondentene som arbeidet på sjøen i mer enn 20 år arbeidet som maskinoffiser før de gikk til en jobb på land. Det samme gjelder for de respondentene som arbeidet mellom 11 og 20 år på sjøen før de gikk i land. 40 prosent av de som arbeidet i mindre enn 5 år på sjøen hadde en underordnet stilling i sin siste jobb før de gikk i land. Tilsvarende andel arbeidet som maskinoffiserer.

3.3.3. Respondentene sin karriere på land

For å finne ut hvorfor noen velger å avslutte sin karriere på sjøen og heller arbeide på land, ble respondentene spurt om hva motivet deres var for å gå på land, som vist i Figur 3-15. Respondentene hadde mulighet til å krysse av for flere svaralternativ. En god del stillinger på sjøen innebærer en turnusordning hvor de ansatte er noen uker på jobb og noen uker av. Turnusordninger på sjøen kan være krevende å kombinere med familielivet. Dette gjenspeiles i dataen fra spørreundersøkelsen, hvor rundt 40 prosent av respondentene svarte at motivet deres for å gå på land var familiehensyn. Videre svarte 33 prosent av respondentene at motivet deres for å gå på land var på grunn av et spennende jobbtilbud etterfulgt av 27 prosent som ønsket seg en karriere på land. Ti av respondentene hadde flere motiv for å gå i land, deriblant familiehensyn, spennende jobbtilbud og ønske om en karriere på land.

⁸ Ettersom de gikk rett fra utdanning til jobb på land er det ikke registrert deres stillingstittel i siste jobb på sjø dersom en ser bort fra arbeid under utdanning. Samtlige av disse respondentene er medlem i DNMF.

Figur 3-15: Motiv for å gå på land. N=235. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019

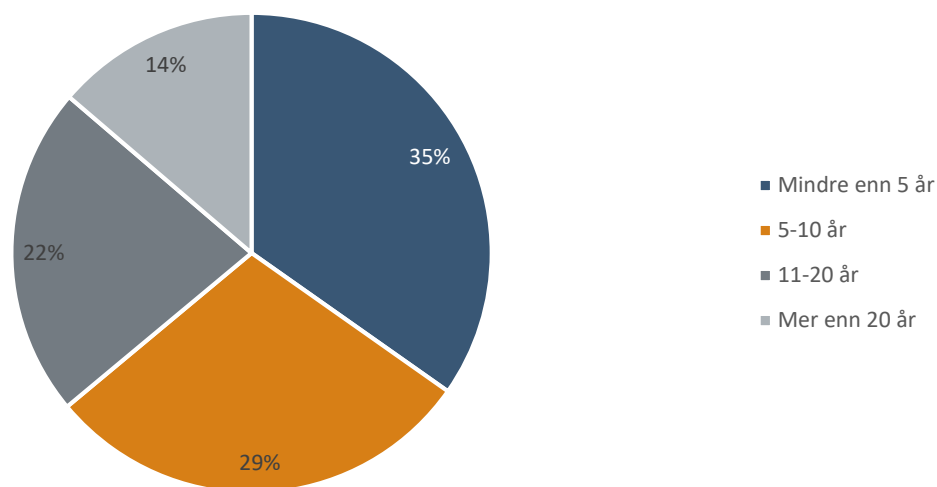


Av de som har mer enn 20 års arbeidserfaring fra sjøen, gikk en like stor andel i land av karrieregrunner (spennende jobbtilbud og ønsket en karriere på land) som av andre grunner (familiehensyn, utrygg jobbsituasjon, helse og mistet jobben). Det som skiller de to gruppene er at en større andel av de som gikk i land grunnet karriere, gikk rett fra utdanning til en jobb på land. Videre arbeidet en større andel av de som gikk i land av andre grunner enn karriere i mindre enn 10 år på sjøen. Av de som gikk i land av karrieregrunner jobber nærmere 80 prosent fremdeles i næringen. 40 prosent jobber innen rederisegmentet og 11 prosent jobber innen utdanningssektoren.⁹ I overkant av 20 prosent gikk til en jobb i kommuner og annen ikke-maritim offentlig forvaltning, eller i andre bedrifter utenfor maritim næring. I motsetning til de som gikk i land av karrieregrunner, valgte rundt 30 prosent av de som gikk i land av andre grunner å forlate næringen da de gikk på land. Kun 20 prosent arbeider innen rederisegmentet, mens 12 prosent gikk til en jobb innen utdanningssektoren.

Figur 3-16 viser hvor mange år respondentene har arbeidet på land. En tredjedel har arbeidet på land i mindre enn 5 år, mens nesten 30 prosent har arbeidet på land mellom 5 og 10 år. To tredjedeler av respondentene har jobbet på land i ti år eller mindre. Respondentene har arbeidet lenger på sjøen enn de har jobbet på land. Kun 14 prosent av respondentene har jobbet på land i mer enn 20 år, hvor gjennomsnittsalderen er på nesten 58 år. 35 prosent av de som har jobbet på land i mer enn 20 år har mellom 11 og 20 års operasjonell erfaring fra sjø.

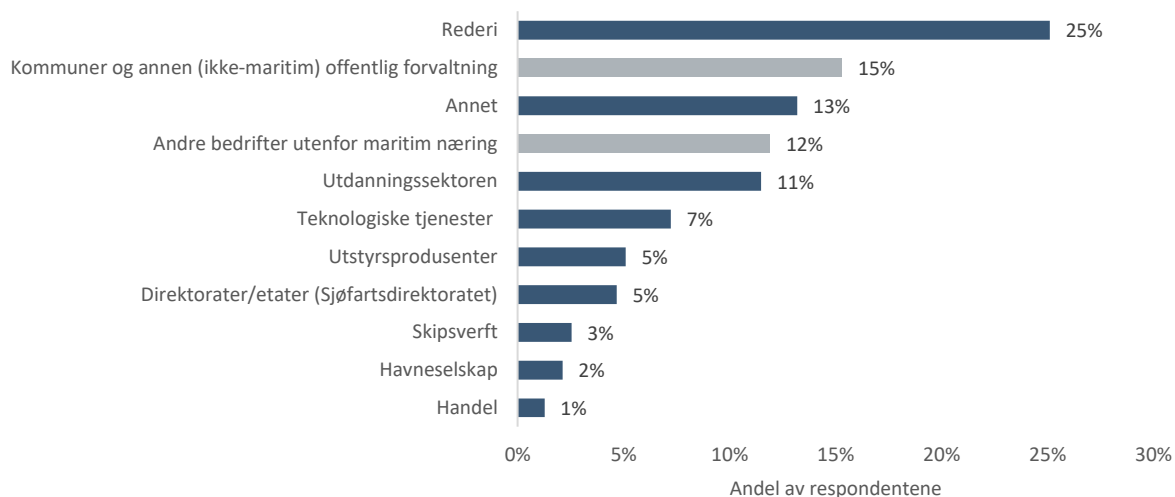
⁹ En antakelse er at de som jobber innen utdanningssektoren underviser eller jobber med maritim utdanning.

Figur 3-16 Antall år på land. N=233. Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Figur 3-17 viser hvilket segment respondentenes arbeidsplass på land er i. En fjerdedel av respondentene arbeider innenfor rederisegmentet, hvorav den største andelen, tilsvarende 7 prosent, innen offshore service. Rundt 27 prosent arbeider utenfor næringen, hvorav 15 prosent i kommuner og annen ikke-maritim offentlig forvaltning og 12 prosent i andre bedrifter utenfor maritim næring. Elleve prosent arbeider i utdanningssektoren.

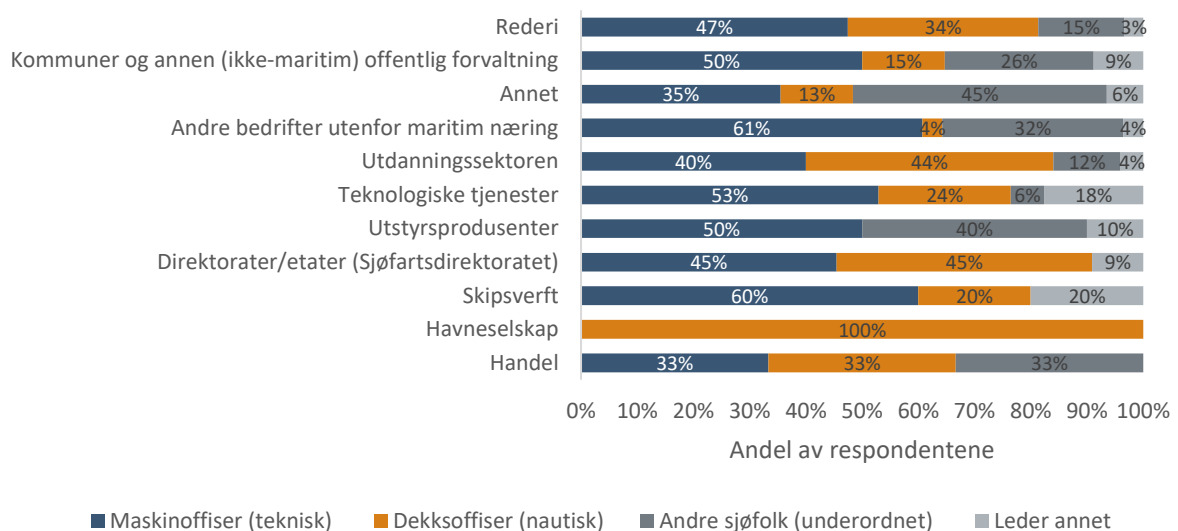
Figur 3-17 Hvilket segment respondentenes arbeidsplass på land ligger under. Maritime jobber i mørkt blått, andre jobber i grått. N=235. Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Figur 3-18 viser den samme inndelingen som figuren over, men her er segmentene fordelt på respondentene sin stillingstittel. I overkant av 80 prosent av de som arbeider innen rederisegmentet i dag arbeidet som maskinoffiser eller som dekksoffiser i sin siste jobb på sjøen, henholdsvis 47 prosent og 34 prosent. I overkant av 50 prosent av denne gruppen krysset av for at motivet for å gå i land var grunnet et spennende jobbtilbud. Av de som i dag arbeider innen havneselskapene arbeidet samtlige som dekksoffiserer i sin siste stilling på sjøen før de gikk i land. Allikevel utgjør denne gruppen kun to prosent av alle respondentene.

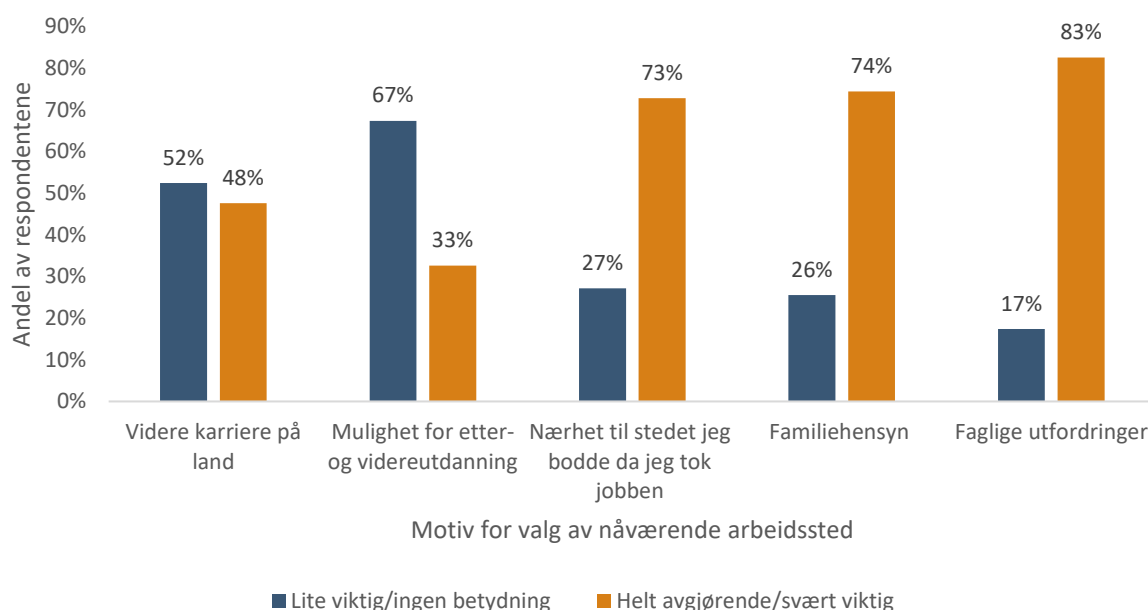
Flesteparten av de som valgte en jobb utenfor maritim næring i kommuner og annen offentlig forvaltning arbeidet som maskinoffiser i sin siste jobb på sjøen, tilsvarende 50 prosent. Det samme gjelder for gruppen som gikk til andre bedrifter utenfor maritim næring, hvor i overkant av 60 prosent arbeidet som maskinoffiser før de gikk i land. Som figuren viser er det en relativt liten andel av de som gikk til en jobb utenfor næringen som arbeidet som dekksoffiser i sin siste stilling på sjøen. Rundt halvparten av de som jobbet som maskinoffiser og som gikk i land til en jobb utenfor maritim næring krysset av for at motivet for å gå i land var grunnet en utrygg jobbsituasjon.

Figur 3-18 Hvilket segment respondentene arbeider i fordelt på stillingstittel. N=226. Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



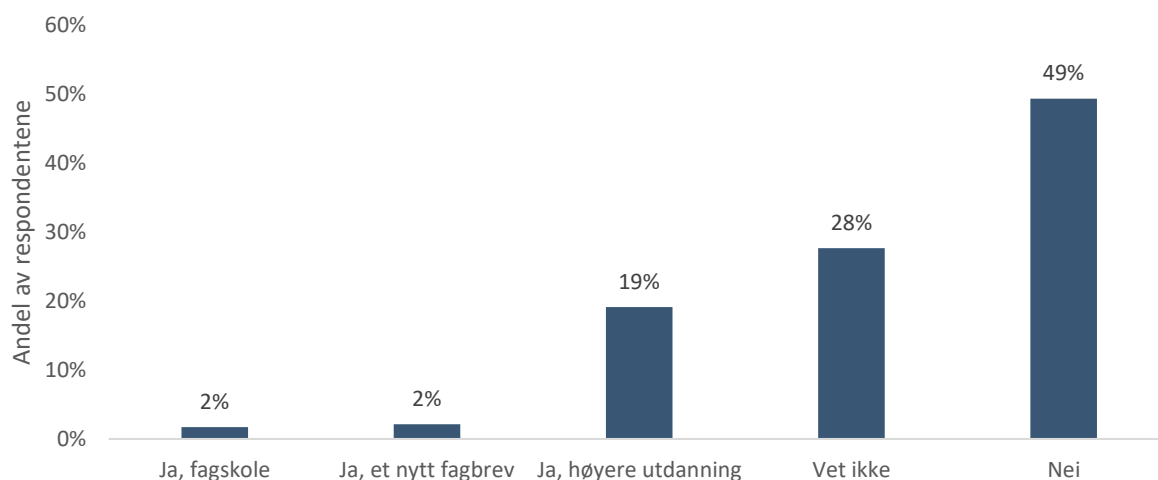
Figur 3-19 viser respondentenes motiv ved valg av nåværende jobb på land. Respondentene hadde mulighet til å krysse av for flere svaralternativer. De viktigste motivene for valg av nåværende arbeidsplass var faglige utfordringer, familiehensyn og nærhet til stedet respondenten bodde da han/hun tok jobben. Mulighet for etter- og videreutdanning og videre karriere på land var mindre viktig for respondentene. Hensyn til familie var et viktig motiv ved valg av nåværende arbeidssted. Dette var også et viktig motiv for respondentene da de tok valget om å gå på land, som vist i Figur 3-15.

Figur 3-19 Motiv ved valg av nåværende arbeidssted. N=228. Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



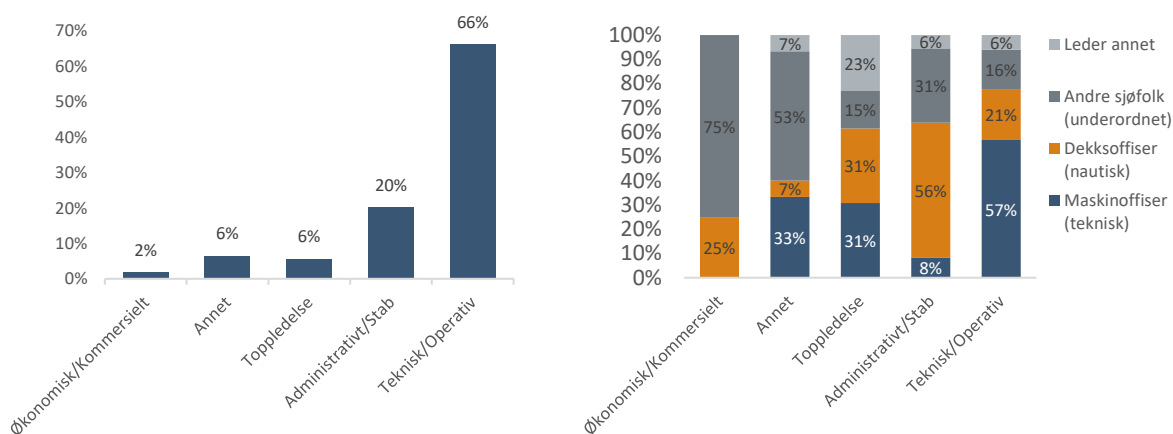
Mulighet for etter- og videreutdanning var ikke et av de viktigste motivene ved valg av nåværende arbeidssted, som vist i Figur 3-19. Dette ble videre bekreftet i spørsmålet om respondentene tenker å ta mer utdanning i løpet av de neste 5 årene. Nærmere 50 prosent av respondentene svarte at de ikke har planer om å ta mer utdanning i løpet av de neste fem årene, som vist i Figur 3-20. Omkring 25 prosent av de som ikke tenker å ta mer utdanning i løpet av de neste fem årene har fullført videregående skole som høyeste utdanningsnivå, mens rundt 42 prosent har fagskole som høyeste fullførte utdanningsnivå. På den andre siden svarte nærmere 20 prosent av respondentene som jobber på land at de ønsker å ta en høyere utdanning i løpet av de neste 5 årene. Halvparten av denne gruppen oppga at mulighet for videre- og etterutdanning var svært viktig ved valg av nåværende arbeidssted på jobb.

Figur 3-20 Andel som tenker å ta mer utdanning i løpet av de neste 5 årene. N=235. Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Figur 3-21 til venstre viser hvilken stillingstittel respondentene har i sin nåværende jobb på land. Figuren under til høyre viser den samme inndelingen, men fordelt på hvilken stillingstittel de hadde i sin siste jobb på sjøen. To tredjedeler av respondentene har en teknisk eller operativ stilling i sin nåværende jobb på land. Nærmere 60 prosent av denne gruppen arbeidet som maskinoffiser før de gikk på land. Videre har 20 prosent av respondentene en administrativ stilling i sin jobb på land. I underkant av 60 prosent av denne gruppen arbeidet som dekksoffiser i sin siste stilling på sjøen. Av de respondentene som har en topplerstilling i sin jobb på land arbeidet rundt 30 prosent som maskinoffiser i sin siste jobb på sjøen og samme andel arbeidet som dekksoffiser. Av de som har en økonomisk/kommersiell stilling på land arbeidet 75 prosent i en underordnet stilling på sjøen. Denne gruppen utgjør på den andre siden en liten andel av respondentene i undersøkelsen, tilsvarende kun to prosent.

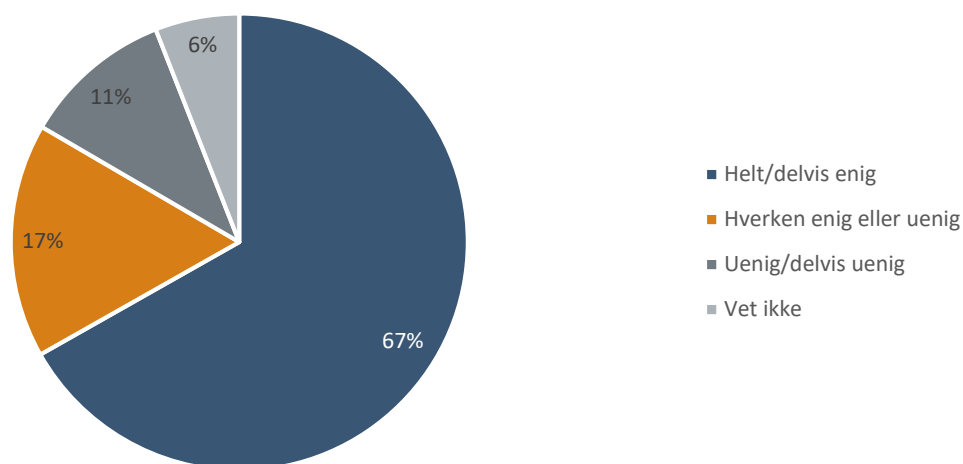
Figur 3-21 T.v. Stillingstittel i nåværende jobb på land. N=233. T.h. Stillingstittel i nåværende jobb på land, fordelt på stillingstittel i siste jobb på sjøen. N=216. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Respondentene som i dag arbeider på land ble bedt om å svare på noen utsagn relatert til trivsel på jobb og hvor relevant de mener deres arbeidserfaring fra sjøen er.

Figur 3-22 viser hvor godt respondentene trives i sin nåværende jobb på land. 67 prosent av respondentene svarte at de trives godt i sin nåværende jobb og at de kommer til å jobbe der i lang tid. Seks prosent er uenige i dette utsagnet, noe som tyder på at de ikke trives i sin nåværende jobb på land. Av de som trives i jobben, arbeider nærmere 30 prosent i kommuner og annen (ikke-maritim) offentlig forvaltning, samt i andre bedrifter utenfor maritim næring. Videre arbeider i overkant av 20 prosent av de som trives i jobben i rederivirksomheten og 12 prosent i utdanningssektoren.

Figur 3-22 Utsagn: **Jeg trives godt i min nåværende jobb og kommer mest sannsynlig til å jobbe her i lang tid.** N=235. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019

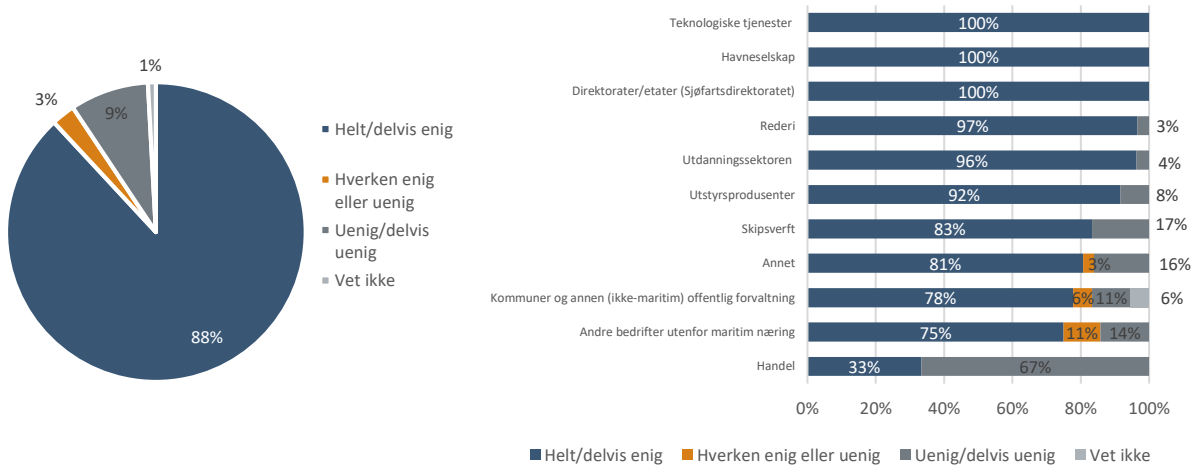


Næringen står overfor en digital utvikling og det har blitt uttrykt bekymring over at «den norske sjømannen» skal forsvinne som en konsekvens av at ny teknologi og digitalisering vil føre til mer automatiserte prosesser og mindre bemanning på skip. På den andre siden har personer med operativ erfaring fra sjø, fra kapteiner til maskinister til matroser, i flere tiår tatt med seg erfaringer og kunnskap inn i bedrifter i den maritime klyngen. De er avgjørende for mye av innovasjonskraften som finnes i næringen, hvor de kan gi presise innovasjonsimpulser til skipsfartdesignere, utstyrsprodusenter og forskere, da de vet hvilke utfordringer man står overfor i konkrete maritime innovasjoner.

I undersøkelsen ble respondentene bedt om å svare på om de opplever at deres erfaringsbaserte kompetanse fra sjø er relevant i deres nåværende jobb på land. Nesten 90 prosent av respondentene svarte at de er helt eller delvis enig i dette utsagnet, mens nesten 9 prosent svarte at de var uenig eller delvis uenig i dette utsagnet, som vist i Figur 3-23 til venstre. Resultatene tyder på at erfaring fra sjø er nyttig i ulike jobber på land, spesielt i bedrifter innad i næringen. Omkring 75 prosent av de som opplever at deres erfaringsbaserte kompetanse fra sjøen er viktig i deres nåværende jobb på land arbeider innenfor den maritime næringen. Av de ni prosentene som svarte at de ikke opplever at deres erfaringsbaserte kompetanse fra sjøen er relevant i deres nåværende jobb på land, arbeider rundt 40 prosent utenfor næringen.

Figur 3-23 til høyre viser hvilket segment respondentene arbeider i på land og hvordan de opplever at deres erfaringsbaserte kompetanse fra sjøen er relevant i deres jobb på land. Handel er det segmentet som skiller seg ut, hvor i overkant av 65 prosent svarte av de respondentene som jobber i dette segmentet er uenige i utsagnet. Allikevel arbeider kun én prosent av respondentene innen dette segmentet, så de utgjør en relativt liten andel.

Figur 3-23 T.v. Utsagn: Jeg opplever at min erfaringsbaserte kompetanse fra sjøen er relevant i min nåværende jobb. N=235.
T.h. Utsagn: Jeg opplever at min erfaringsbaserte kompetanse fra sjøen er relevant i min nåværende jobb, fordelt på næring. N=235 Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



3.4. Tenker nåværende og tidligere sjøfolk likt om kompetansebehov?

Dette kapittelet beskriver om nåværende og tidligere sjøfolk tenker likt om fremtidig kompetansebehov. Hovedfunnene i dette kapittelet er følgende:

- Godt over halvparten av respondentene, både for de som fremdeles er seilende og for de som jobber på land, mener at de trenger kurs eller videre utdanning for å kunne beherske digitale verktøy/hjelpemidler i fremtiden.
- En tredjedel av respondentene mener at utdanningstilbudet på maritime utdanningsinstitusjoner ikke er tilstrekkelig for å tilegne seg digital kunnskap og ferdigheter som kreves i nåværende jobb i årene fremover.
- Kun én av fem av de seilende mener at mangel på utdanning/sertifisering hindrer dem i å få den jobben/stillingen de ønsker.

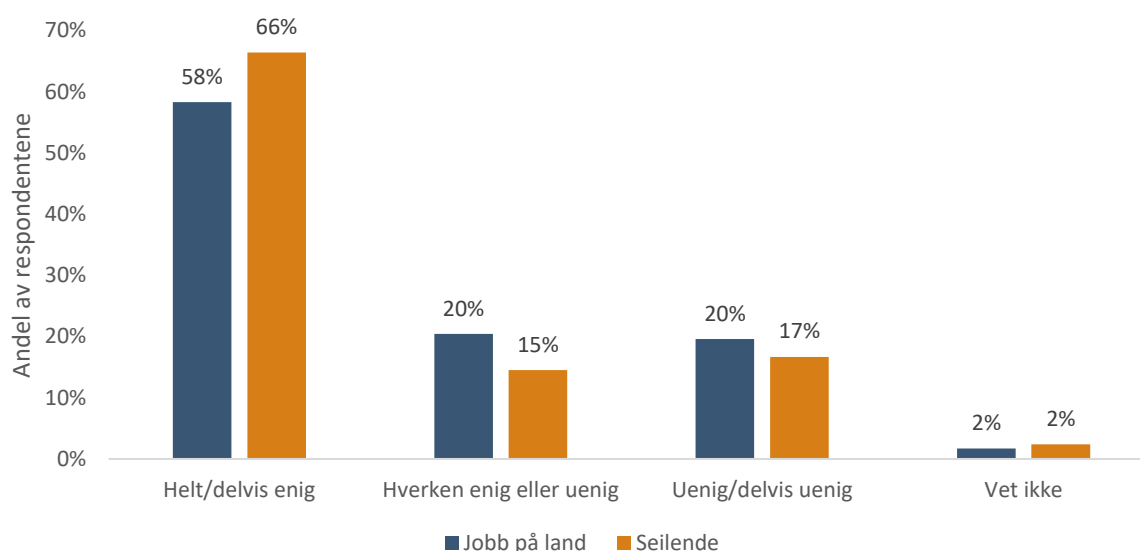
3.4.1. Sammenligning av utsagn

Respondentene i begge gruppene, både de som fremdeles er seilende og de som jobber på land, fikk oppgitt tre utsagn som var like for begge parter. Dette for å sammenligne svarene og for å se om det er ulike meninger og oppfatninger avhengig av om man arbeider på sjøen eller jobber på land.

Utsagnene er relatert til hvordan den digitale utviklingen vil påvirke fremtidig kompetansebehov både i den sjøbaserte og landbaserte delen av maritim næring. Disse temaene er utdypet mer detaljert i Fafo sin rapport «Maritim kompetanse i en digital fremtid» som publiseres våren 2019.

Det er bred enighet i maritim næring om at digitalisering og ny teknologi vil endre kompetansebehovet i næringen.¹⁰ Sentrale spørsmål er hva slags digital kompetanse som vil trenge og hvordan rollene om bord vil endre seg. Figur 3-24 viser at godt over halvparten av respondentene, både for de som fremdeles er seilende og for de som jobber på land, mener at de trenger kurs eller videre utdanning for å kunne beherske digitale verktøy/hjelpemidler i fremtiden. Blant de seilende er andelen spesielt høy; to av tre mener at de er avhengige av kurs eller videre utdanning. 70 prosent av de som fremdeles er seilende og som mener de er avhengig av kurs eller videre utdanning arbeider som dekksoffiser eller maskinoffiser, henholdsvis 40 og 30 prosent.

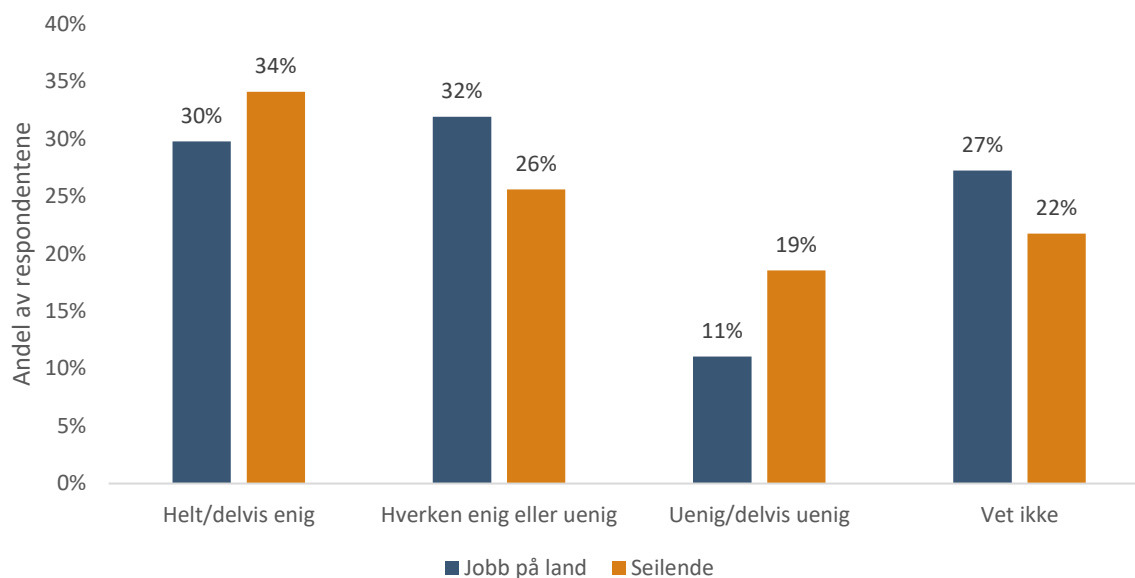
Figur 3-24 Utsagn: For å utføre min nåværende jobb i fremtiden er jeg avhengig av kurs eller videre utdanning for å kunne beherske digitale verktøy/hjelpemidler i fremtiden. Seilende: N=3424. Jobb på land: N=235. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Mer «digitaliserte» skip fører til at sjøfolk sine nåværende oppgaver blir mer digitalisert. Utdanning og opplæring må dermed tilpasses for å utstyre sjøfolk med de nye ferdighetene og kompetansen som kreves. En tredjedel av respondentene mener at utdanningstilbudet på maritime utdanningsinstitusjoner ikke er tilstrekkelig for å tilegne seg digital kunnskap og ferdigheter som kreves i nåværende jobb i årene fremover, som vist i Figur 3-25. En høyere andel av de som fremdeles er seilende, tilsvarende 19 prosent, er uenig eller delvis uenig i dette utsagnet, noe som tyder på at de mener det eksisterende utdanningstilbudet er tilstrekkelig.

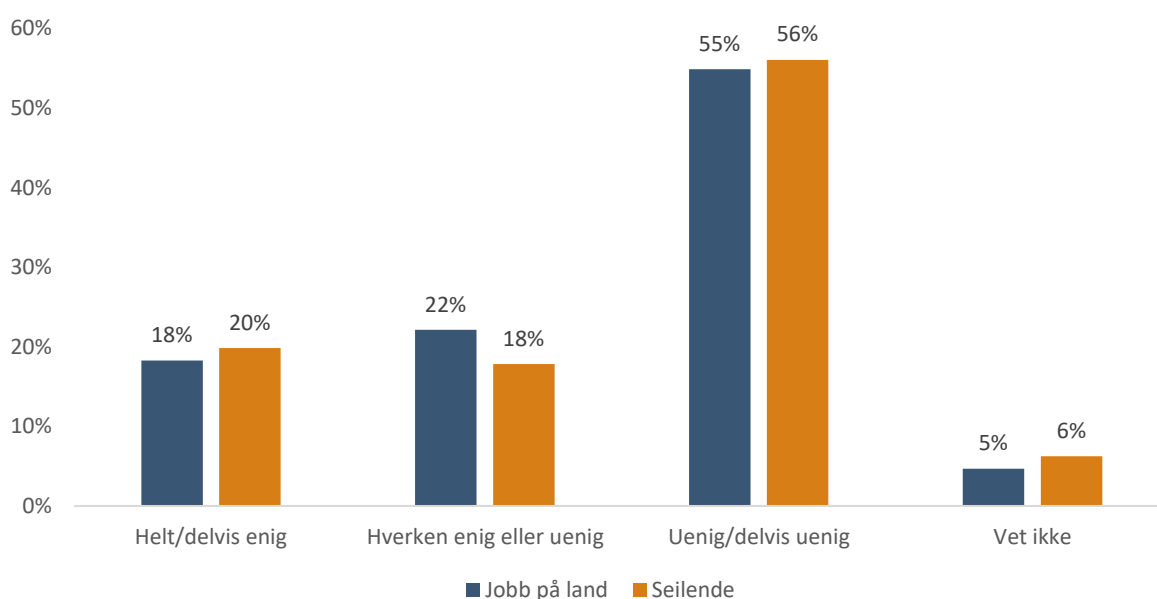
¹⁰ Se f.eks. Menons oppsummeringsrapport av workshop-prosessen høsten 2018 fra prosjektet Maritim kompetanse i en digital fremtid (Menon-rapport nr. 118/2018).

Figur 3-25 Utsagn: Det eksisterende utdanningstilbudet på maritime utdanningsinstitusjoner er ikke tilstrekkelig for å tilegne meg digital kunnskap og ferdighet som kreves i jobben min i årene fremover. Seilende: N=3416. Jobb på land: N=235. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



Til tross for at to av tre seilende mener at de er avhengig av kurs eller videre utdanning for å kunne beherske digitale verktøy/hjelpemidler i fremtiden, viser Figur 3-26 at kun én av fem av de seilende mener at mangel på utdanning/sertifisering hindrer dem i å få den jobben/stillingen de ønsker. Det er naturlig å tolke dette dithen at de fleste sjøfolk ser for seg betydelige endringer i kompetansebehovet i årene som kommer – særlig knyttet til digitalisering.

Figur 3-26 Utsagn: Mangel på utdanning/sertifisering hindrer meg i å få den jobben/stillingen jeg ønsker. Seilende: N=3426. Jobb på land: N=235. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019



4. Resultater fra spørreundersøkelsen til bedrifter og relevante aktører

På oppdrag fra Norsk Sjøoffisersforbund og Norges Rederiforbund gjennomfører forskningsstiftelsen Fafo prosjektet «Maritim kompetanse i en digital fremtid». Her skal de kartlegge hvordan den digitale utviklingen påvirker fremtidig kompetansebehov både i den sjøbaserte og landbaserte delen av maritim næring. I den forbindelse sendte Fafo ut en spørreundersøkelse om digitalisering og kompetansebehov til rederier, verft, utstyrproducenter, virksomheter innenfor maritim tjenesteyting og utdanningsinstitusjoner. Menon Economics fikk inkludert et par spørsmål i Fafo sin undersøkelse slik at data på arbeidsgiversiden også kunne inkluderes i denne rapporten. Spørreundersøkelsen mottok totalt 351 svar. Noen av spørsmålene har færre svar da undersøkelsen ble sendt ut i to runder hvor noen av spørsmålene var ulike. Dette er imidlertid kommentert på de spørsmålene det gjelder.

4.1. Om respondentene og virksomheten

Dette delkapittelet beskriver respondentene og virksomheten. Det var 351 respondenter i undersøkelsen som svarer på vegne av sine egne bedrifter. Hovedformålet er å få arbeidsgiveren sitt perspektiv på betydningen av praktisk og operasjonell erfaring fra sjø. Hovedfunnene fra dette delkapittelet er følgende:

- I overkant av 40 prosent av respondentene i undersøkelsen har selv ikke praktisk og operasjonell erfaring fra sjø.
- Nærmere en femtedel av respondentene har erfaring fra offshore service-segmentet
- 25 prosent av de deltagende virksomhetene er lokalisert på Haugalandet og Sunnhordaland, etterfulgt av 16 prosent i Oslofjordregionen.
- Rundt 75 prosent av respondentene har fullført en bachelor- eller mastergrad som høyeste fullførte utdanningsnivå. 65 prosent av denne gruppen har ikke praktisk eller operasjonell erfaring fra sjø.
- Flesteparten av respondentene i undersøkelsen arbeider i et rederi, tilsvarende i underkant av 40 prosent

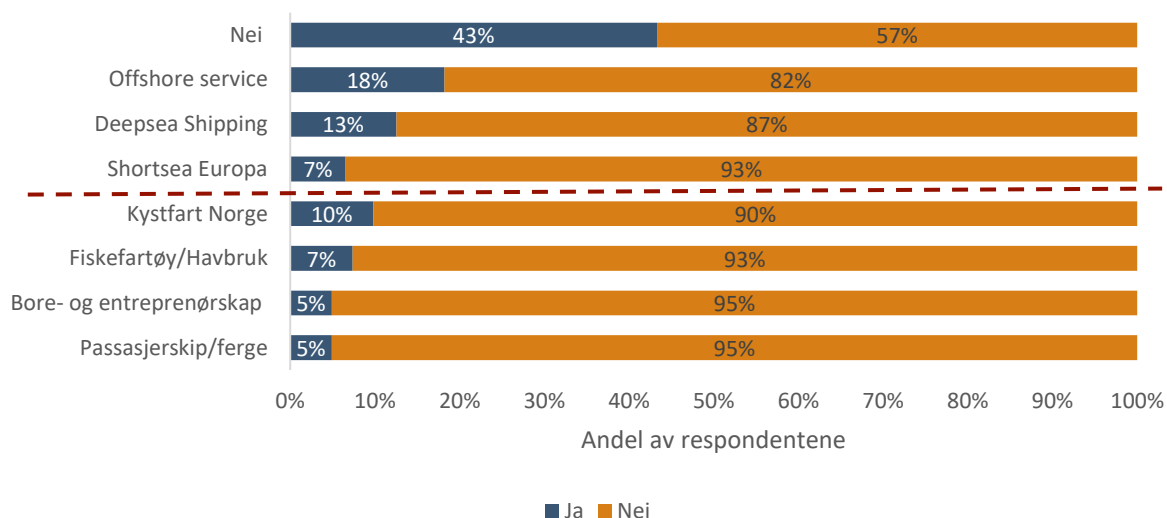
4.1.1. Bakgrunnsinformasjon om respondenten

I overkant av 40 prosent av respondentene i undersøkelsen har ikke operativ erfaring fra sjø, som vist i Figur 4-1. Respondentene ble bedt om å oppgi hvilket virksomhetsområde de har erfaring fra dersom de har arbeidet på sjøen tidligere. Som tidligere nevnt ble undersøkelsen sendt ut i to omganger. I den andre versjonen av undersøkelsen var det oppgitt flere svaralternativer enn i den første versjonen. De fire nederste søylene viser derfor fordelingen blant respondentene kun fra den andre undersøkelsen, mens de fire øverste søylene viser fordelingen til alle respondentene, da disse svaralternativene var inkludert i begge undersøkelsene.¹¹

Nærmere en femtedel av respondentene har tidligere erfaring fra offshore service-området etterfulgt av 13 prosent fra deepsea shipping-området. Rundt syv prosent av respondentene har erfaring fra både offshore service og deepsea shipping.

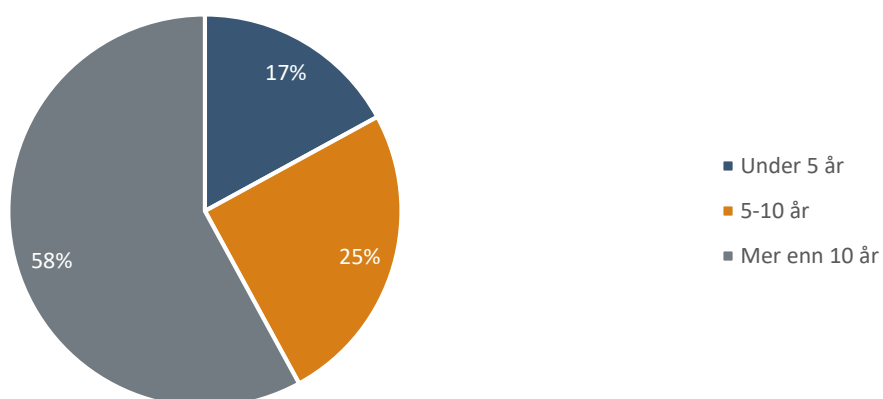
¹¹ Respondentene kunne krysse av for flere svaralternativer. I overkant av 70 prosent av respondentene svarte på dette spørsmålet, tilsvarende 254 personer, hvorav 29 av respondentene krysset av for flere av svaralternativene.

Figur 4-1 Respondentene sin bakgrunn fra arbeid på sjø tidligere og virksomhetsområde. Øverste søyler: N=351. Nederste søyler: N=157. Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2019



Nærmere 60 prosent av respondentene har arbeidet på nåværende arbeidsplass i mer enn 10 år, som vist i Figur 4-2.¹² En fjerdedel har arbeidet i virksomheten mellom 5 og 10 år, mens de resterende 17 prosentene har arbeidet i virksomheten i mindre enn 5 år. I overkant av 70 prosent av de som har jobbet i virksomheten i mindre enn 5 år har ikke praktisk eller operativ erfaring fra sjøen. På den andre siden har omkring halvparten av de som har jobbet i virksomheten i mer enn ti år praktisk og operasjonell erfaring fra sjø.

Figur 4-2 Antall år respondentene har arbeidet i virksomheten sin. N=88. Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2019

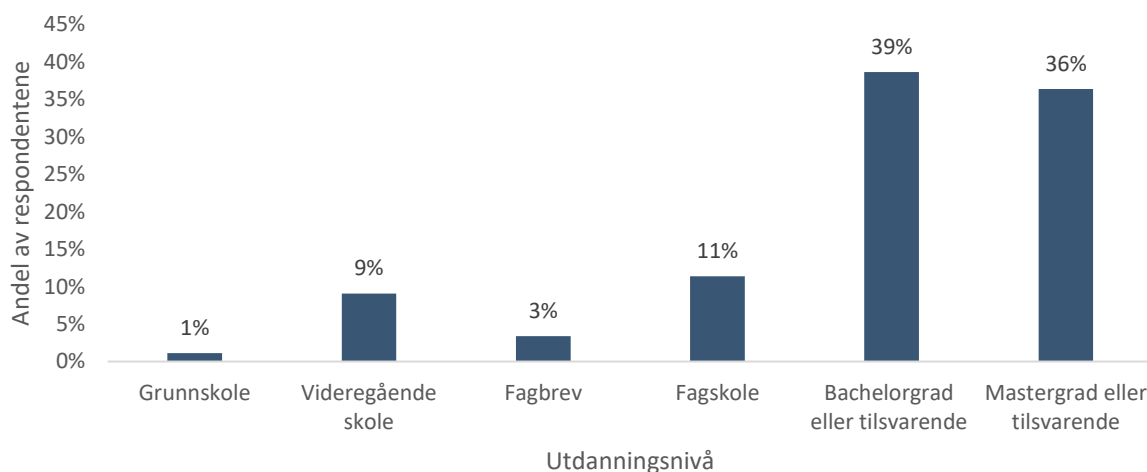


Som vist i Figur 3-4 i kapittel 3.1, har en større andel av respondentene, både de som jobber på land og de som fremdeles arbeider på sjøen, fullført fagskolen som høyeste utdanningsnivå. Rundt 75 prosent av respondentene i denne undersøkelsen har fullført en bachelor- eller mastergrad som høyeste utdanningsnivå, som vist i Figur 4-3. Det som er interessant er at nærmere 65 prosent av dem som har fullført en høyere utdanning på høyskole-

¹² Det er noen færre respondenter på dette spørsmålet, da det kun var inkludert i den første versjonen av undersøkelsen.

eller universitetsnivå har ikke praktisk eller operasjonell erfaring fra sjø. Rundt 35 prosent av denne gruppen arbeider i et rederi, hvorav i overkant av 60 prosent jobber innen HR, enten som personalsjef, HR-direktør eller crewmanager.

Figur 4-3 Respondentene sitt høyeste fullførte utdanningsnivå. N=88¹³. Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2019



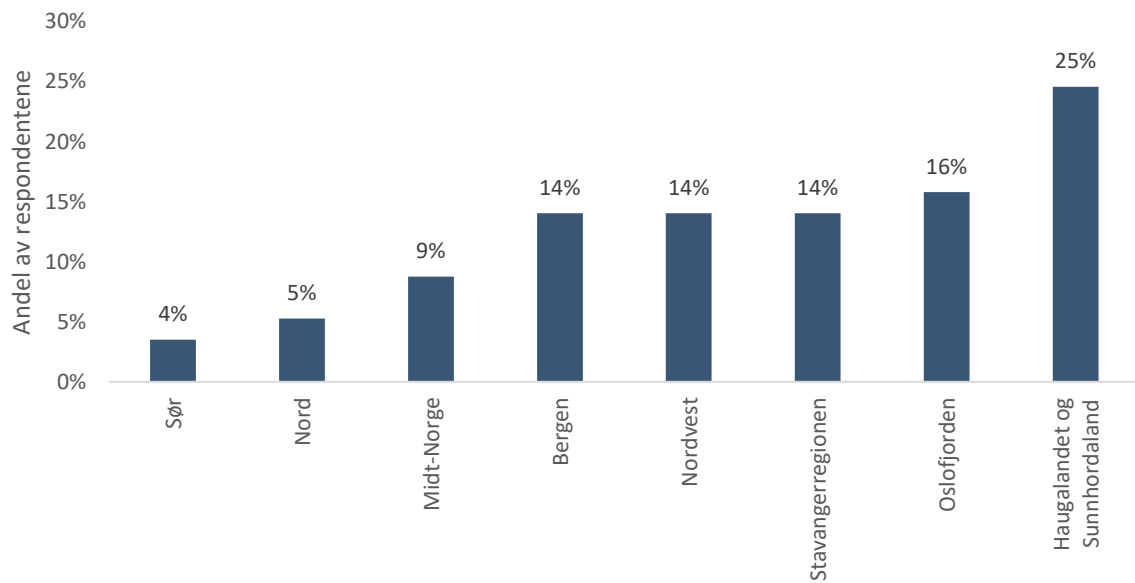
Som nevnt i de foregående kapitlene sprer de sysselsatte i maritim næring seg over hele landet, med en naturlig overvekt langs kysten. Et av tyngdepunktene i maritim næring i Norge er de regionale klyngene som har utviklet spesialisert kompetanse innen sine områder. 25 prosent av virksomhetene som har deltatt i undersøkelsen er lokalisert i regionen Haugalandet og i Sunnhordaland, som vist i Figur 4-4¹⁴. Haugesund er en by preget av offshorerederier, offshoreverft og skipsdesign til offshorefartøy. Nærmere 60 prosent av de deltakende virksomhetene som er registrert i Haugalandet og Sunnhordaland er rederier. Oslo og Oslofjordregionen utgjør tyngdepunktet for shipping og maritime tjenester i Norge. Dette gjenspeiles i undersøkelsen hvor 55 prosent av virksomhetene lokalisert i Oslofjordregionene tilbyr maritime tjenester og de resterende 45 prosentene er et rederi. Like mange av de deltakende virksomhetene i undersøkelsen er lokalisert i Stavangerregionen, Nordvest og i Bergen. Hovedtyngden av de deltakende virksomhetene i alle disse tre regionene er rederier etterfulgt av bedrifter som tilbyr maritime tjenester. Bergensregionen byr på store, ledende aktører innen samtlige segment, men regionen er tradisjonelt kjent for å være hovedsete for de store, globale rederiene.¹⁵

¹³ Det er noen færre respondenter på dette spørsmålet, da det kun var inkludert i den første versjonen av undersøkelsen.

¹⁴ Det er noen færre respondenter på dette spørsmålet, da det kun var inkludert i den første versjonen av undersøkelsen.

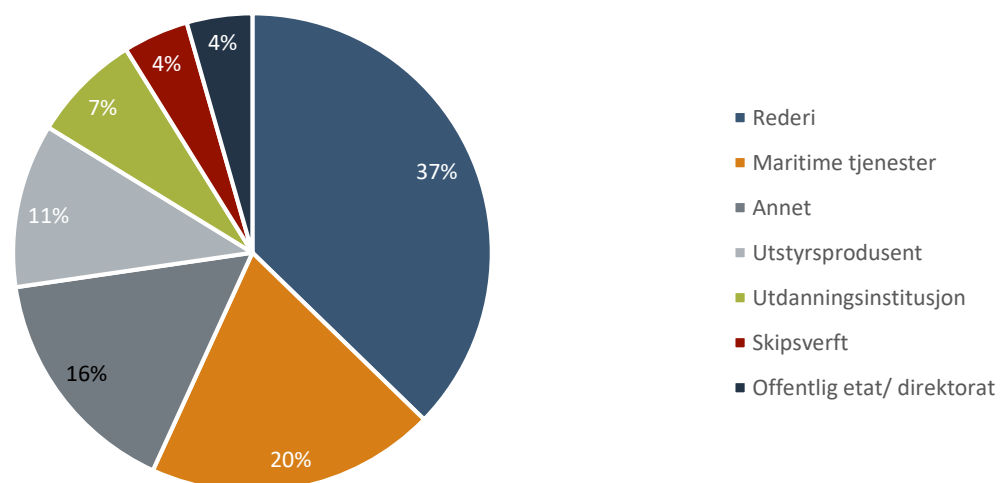
¹⁵ Maritimt Forum

Figur 4-4 Hvor virksomheten er lokalisert. N=57. Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2019



Norge har vært en av verdens ledende skipsfartsnasjoner i flere hundre år, hvor rederiene er kjernen i den maritime næringen i Norge. Flesteparten av respondentene i undersøkelsen arbeider i et rederi, tilsvarende i underkant av 40 prosent, som vist i Figur 4-5. Nærmere 30 prosent av dem er lokalisert på Haugalandet og Sunnhordaland. Rederiene er avhengig av leveranser fra et bredt spekter av maritime tjenesteytere, hvorav de viktigste er skipsfinansiering, forsikring, megling, sjørett, skipsdesign, klassifisering og havnetjenester.¹⁶ En femtedel av respondentene arbeider innen bedrifter som tilbyr maritime tjenester.

Figur 4-5 Oversikt over hvilket virksomhetsområde respondentenes virksomhet er i. N=271. Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2019



¹⁶ Maritim Verdiskapingsbok 2019

4.2. Hva slags type virksomheter er det som benytter seg av og har behov for tidligere sjøfolk?

Praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen utgjør en viktig kompetanse for landbaserte virksomheter i den norske maritime næringen, hvor tilgang til norske sjøfolk er avgjørende for at Norge skal lykkes som en maritim nasjon også i fremtiden. Dette delkapittelet gir en beskrivelse av hvor mange ansatte det er i de ulike virksomhetene som har praktisk og operasjonell erfaring fra arbeid på sjø og den videre betydningen av denne erfaringen. Hovedfunnene fra dette delkapittelet er følgende:

- Totalt har rundt 30 prosent av de ansatte i de deltagende virksomhetene praktisk og operasjonell erfaring fra sjø. Det er imidlertid stor variasjon innad i de ulike segmentene relatert til hvem som benytter seg av personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø.
- Omkring 40 prosent av de ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø arbeider i virksomheter lokalisert på Haugalandet og i Sunnhordaland.
- 70 prosent av respondentene mener at personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil ha ganske stor eller svært stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse frem mot 2030. Dette er den samme trenden som ble vist i Fafo sin rapport fra 2012 «Fra sjø til land».
- Omkring en tredjedel av respondentene tror de vil ha flere ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø om fem år sammenlignet med i dag, mens kun 10 prosent tror de vil ha færre slike ansatte om fem år.

4.2.1. Antall ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø

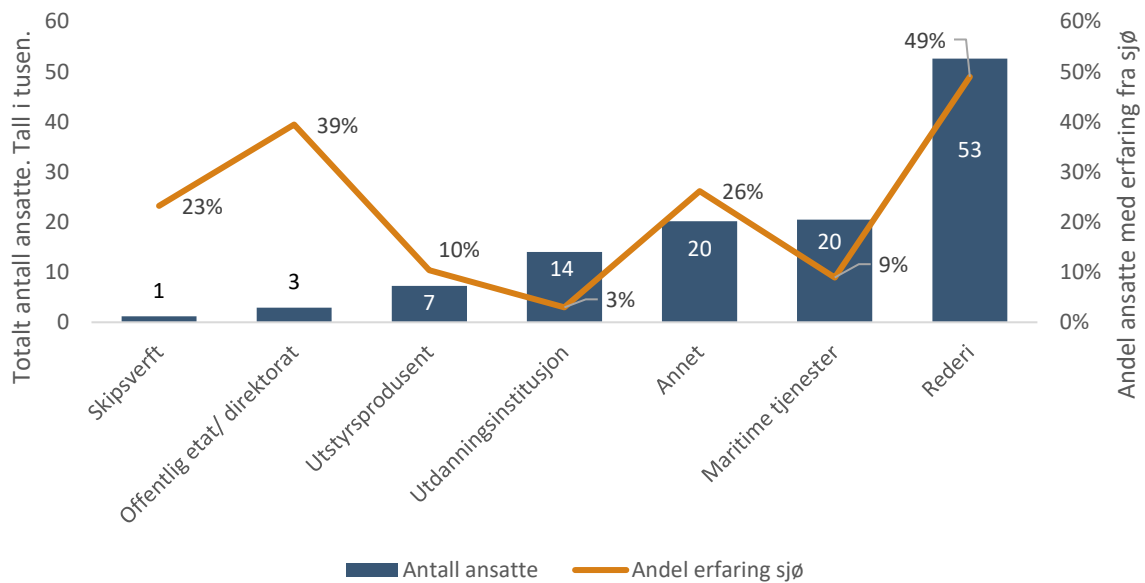
Respondentene i undersøkelsen ble bedt om å oppgi antall ansatte som arbeider i deres virksomhet og videre hvor stor andel av de landansatte ved deres virksomhet som har praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen. Dette er vist i Figur 4-6.¹⁷

Undersøkelsen til arbeidsgivere viser at rundt 30 prosent av de ansatte i de deltagende virksomhetene har praktisk og operasjonell erfaring fra sjø. Det er imidlertid stor variasjon innad i de ulike segmentene relatert til hvem som benytter seg av personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø. Nærmere 50 prosent av de ansatte i rederiene har praktisk og operasjonell erfaring fra sjø. Det er viktig å understreke at rederiene inkluderer både seilende personell og landansatte med tidligere erfaring som sjøfolk. Det er derfor naturlig at antall og andel ansatte med operasjonell erfaring fra sjøen er vesentlig høyere i rederiene enn i andre deler av maritim sektor.

Det er også svært mange tidligere sjøfolk innenfor maritime tjenester. Undersøkelsen tyder på at nærmere 1800 av de 20 000 ansatte i maritime tjenestebedriftene i utvalget har operativ bakgrunn fra sjøen. Rundt 40 prosent av de ansatte i maritimt relaterte offentlige etater har praktisk og operasjonell erfaring fra sjø. I undersøkelsen til tidligere og nåværende sjøfolk var det kun fem prosent av de tidligere sjøfolkene som i dag arbeider i et direktorat/etat. Hovedforklaringen på det er at antall ansatte i de offentlige etatene er lavt sammenlignet med det maritime næringslivet. De 19 utdanningsinstitusjonene som svarte på undersøkelsen har til sammen 420 ansatte med bakgrunn fra sjøen. At dette kun utgjør tre prosent av de ansatte innen disse institusjonene skyldes at maritim utdanning utgjør en relativt liten andel av de totale utdanningsprogrammene på de ulike utdanningsinstitusjonene, og det er da naturlig at andelen ansatte med erfaring fra sjø er lav i forhold til totalt antall ansatte.

¹⁷ Vikarer regnes ikke med.

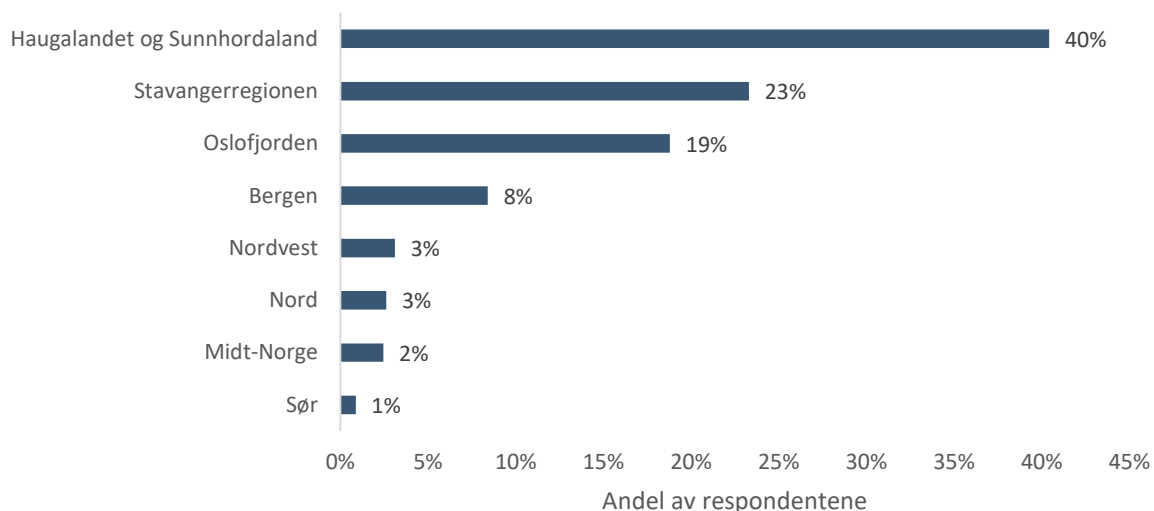
Figur 4-6 Totalt antall ansatte (N=264) og andel ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø fordelt på virksomhetsområde (N=255). Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2019



Som nevnt i Figur 4-4, er 25 prosent av virksomhetene i undersøkelsen lokalisert på Haugalandet og Sunnhordaland, etterfulgt av 16 prosent i Oslofjordregionen og 14 prosent i Stavangerregionen, Nordvestregionen og i Bergen. Følgelig er det flest registrerte ansatte i disse regionene. Omkring 40 prosent av de ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø arbeider i bedrifter lokalisert på Haugalandet og Sunnhordaland, som vist i Figur 4-7¹⁸. Videre arbeider nær en fjerdedel i virksomheten i Stavangerregionen etterfulgt av nærmere 20 prosent i Oslofjordregionen. Det som er interessant å bemerke seg er at over 80 prosent av totalt antall ansatte, i både Stavangerregionen og på Haugalandet og Sunnhordaland, har praktisk og operativ erfaring fra arbeid på sjø tidligere. Nordvestregionen er den regionen med minst andel ansatte med praktisk og operativ erfaring fra sjø, tilsvarende 21 prosent av totalt antall ansatte.

¹⁸ Det er noe færre respondenter på dette spørsmålet, da det kun var inkludert i den første versjonen av undersøkelsen.

Figur 4-7 Andel ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø fordelt på hvor virksomheten er lokalisert. N=57. Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2019

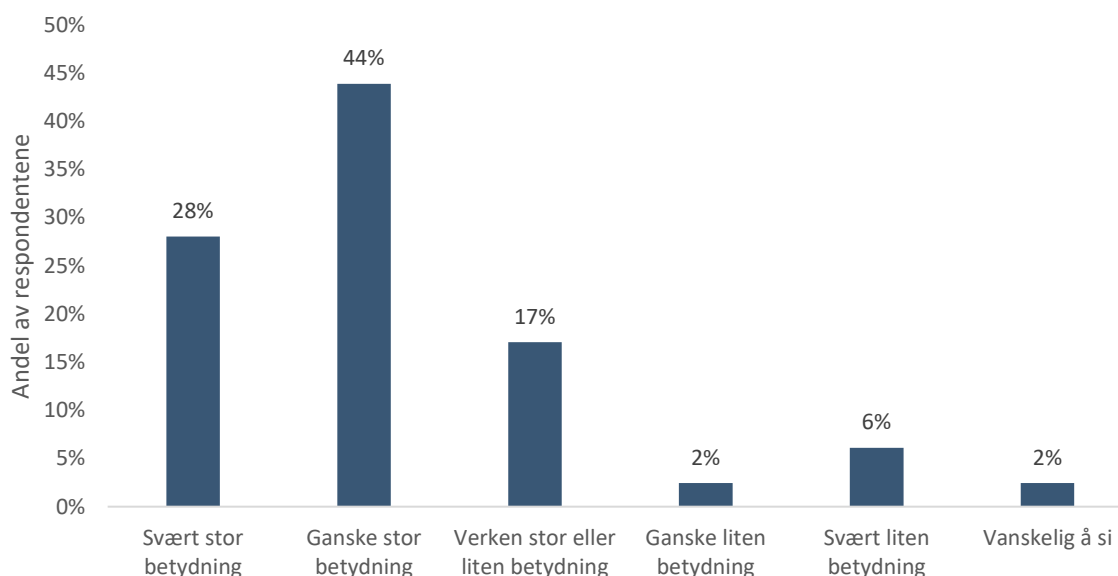


4.2.2. Betydningen av praktisk og operasjonell erfaring fra sjø

Dette kapitlet gir en beskrivelse av respondentene sin oppfatning av hvilken betydning praktisk og operasjonell erfaring fra sjø har for den maritime klyngen og vil ha i årene fremover.

I kapittel 3.3.3 framkom det at 90 prosent av respondentene som arbeider på land opplever at deres erfaringsbaserte kompetanse fra sjøen er viktig i deres nåværende jobb på land. Dette ble videre bekreftet i denne undersøkelsen hvor i overkant av 70 prosent av respondentene mener at personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil ha ganske stor eller svært stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse frem mot 2030, som vist i Figur 4-8. Nesten halvparten av disse respondentene har selv ikke erfaring fra sjø, noe som tyder på at betydningen av denne typen erfaring er oppfattet som viktig uavhengig av om man har erfaring fra sjø selv eller ikke. Kun åtte prosent av respondentene mener at denne erfaringen vil være av liten betydning. Dette er den samme trenden som ble vist i Fafo sin rapport fra 2012 «Fra sjø til land», hvor syv av ti oppga at personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil ha stor eller ganske stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse fram mot 2020. Det tyder på at erfaringsbasert kompetanse fra sjø vil bli like viktig fram mot 2030 som det næringen i 2012 mente at den ville bli fram mot 2020.

Figur 4-8 Hvilken betydning mener du personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil ha for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse frem mot 2030? N=82¹⁹. Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2019



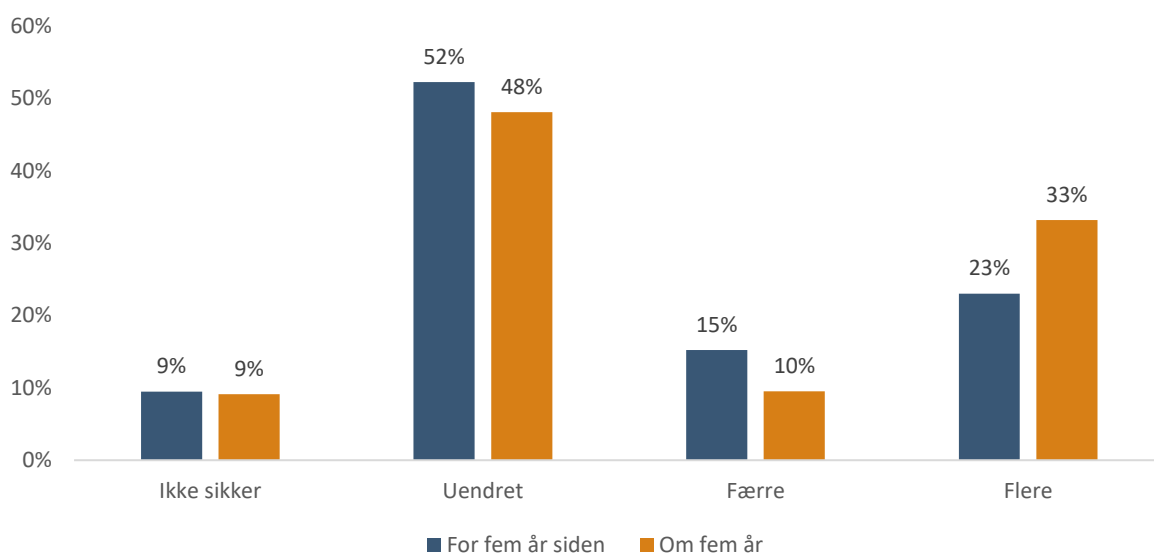
Nærmere 40 prosent av respondentene som svarte at personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil ha svært stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse frem mot 2030 arbeider innen rederisegmentet. Av respondentene i undersøkelsen som arbeider i et rederi, svarte nærmere 90 prosent at praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen vil ha ganske eller svært stor betydning i årene fremover. Dersom Norge skal fortsette å inneha en verdensledende rolle innen maritim næring er det avgjørende med en offensiv kompetansepolitikk og en videreutvikling av det maritime faget. 80 prosent av respondentene som jobber innen utdanningsinstitusjoner svarte at erfaring fra sjø vil ha svært stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse frem mot 2030. Gode utdannings- og forskningsinstitusjoner er viktig for å opprettholde og skape den rette kompetansen. Svarene i undersøkelsen tyder på at lærere og undervisere med bakgrunn fra sjøen er viktig i utdanningen for maritime fag.

Figur 4-9 viser endringen i antall ansatte med praktisk/operasjonell erfaring fra sjøen de siste 5 årene med forventningene om antall ansatte med den erfaringen de neste 5 årene. Omkring en tredjedel av respondentene i undersøkelsen tror de vil ha flere ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø i sin virksomhet om fem år sammenlignet med i dag. Videre svarte rundt halvparten at de tror at antall ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil være uendret om fem år sammenlignet fra i dag. Kun 10 prosent tror at de vil ha færre ansatte med erfaring fra sjø om fem år sammenlignet med i dag.

Rundt 50 prosent av respondentene svarte at antall ansatte i deres virksomhet med praktisk/operasjonell erfaring fra sjøen har vært uendret de siste fem årene. Omkring 15 prosent mener de hadde færre ansatte med erfaring fra sjø for fem år siden sammenlignet med i dag, mens 23 prosent mener de hadde flere.

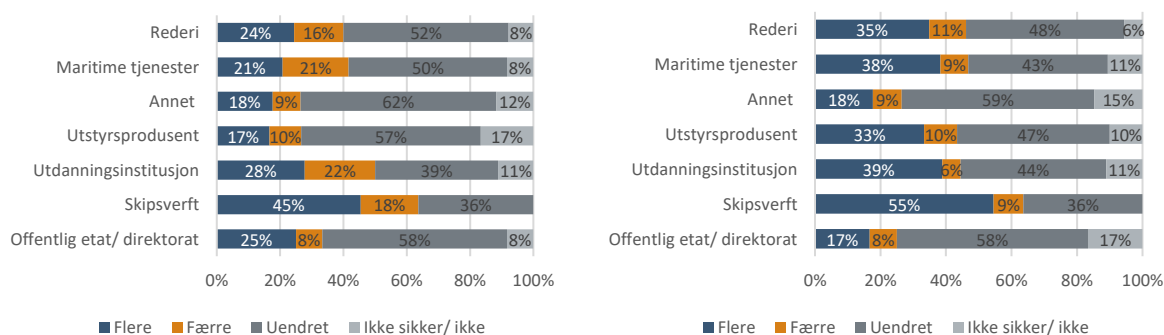
¹⁹ Færre respondenter da dette spørsmålet kun var inkludert den første versjonen av undersøkelsen.

Figur 4-9 Omtrent hvor mange ansatte med praktisk/operasjonell erfaring fra sjøen (tidligere sjøfolk): Blå søyler: hadde dere ansatt i din virksomhet for fem år siden sammenlignet med i dag? (N=243) Oransje søyler: tror du at dere vil ha ansatt i din virksomhet om fem år sammenlignet med i dag? (N=241). Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2019



Figur 4-10 viser den samme inndeling som over, men fordelt på hvilken næring respondentene arbeider i. For samtlige næringer tror flesteparten av respondentene at antall ansatte med erfaring fra sjø vil være uendret om fem år sammenlignet med i dag. Av de respondentene som arbeider i et rederi, svarte nærmere 25 prosent at de hadde flere ansatte med erfaring fra sjøen for fem år siden sammenlignet med i dag, som vist i figuren til venstre, mens omkring 35 prosent svarte at de tror de vil ha flere om fem år, som vist i figuren til høyre. Skipsfart er en svært syklisk bransje og det at det var flere ansatte for fem år siden sammenlignet med i dag kan henge sammen med blant annet oljeprisfallet i 2014 hvor flere sysselsatte mistet jobben.

Figur 4-10 Omtrent hvor mange ansatte med praktisk/operasjonell erfaring fra sjøen (tidligere sjøfolk): T.v: hadde dere ansatt i din virksomhet for fem år siden sammenlignet med i dag? (N=243) T.h: tror du at dere vil ha ansatt i din virksomhet om fem år sammenlignet med i dag? (N=241). Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2019

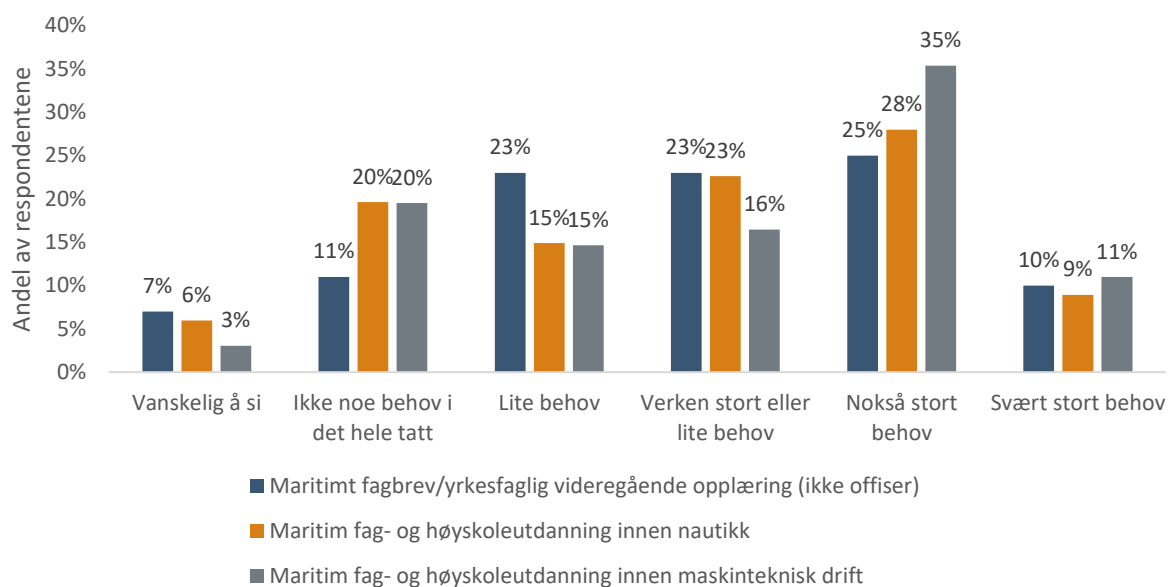


Maritim næring har i lang tid vært rettet mot petroleumsvirksomheten og oljeprisfallet hadde store konsekvenser for næringen. Det at en relativt stor andel av respondentene tror at de vil ha flere ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø om fem år sammenlignet med i dag kan tyde på at det går mot bedre tider i næringen og at antall sysselsatte er på vei opp. På den andre siden står maritim næring overfor et teknologisk skifte. Det har vært mye snakk om hvordan digitalisering og ny teknologi vil endre sjøfolk sine roller om bord, samt at det

kan oppstå en ny rollefordeling mellom arbeidsoppgaver til sjøs og på land. Dette kan føre til at flere av de som arbeider på sjøen vil bytte til en jobb på land. Antall søkere inn til de maritime utdanningene henger ofte sammen med konjunktorene i næringen. Gjennom etableringen av MARKOM har den maritime utdanningen på universitets-, høyskole- og fagskolenivå blitt betydelig styrket. Dersom det er en forventning om at det vil bli flere ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø i de ulike virksomhetene er næringen avhengig av å fortsette rekrutteringen av nye fremtidige arbeidstakere, både til sjøs og på land, hvor utdanningsinstitusjonene får en viktig rolle. Nærmere av 40 prosent av respondentene som arbeider i en utdanningsinstitusjon tror at de vil ha flere ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen om fem år sammenlignet med i dag.

De deltakende virksomhetene i undersøkelsen fikk spørsmål om hvordan behovet for arbeidskraft og kompetanse vil være i de respektive bedriftene fram mot 2030, som vist i Figur 4-11. I overkant av 45 prosent av respondentene mener det er et nokså stort eller svært stort behov for rekruttering av personer med maritim fag- og høyskoleutdanning innen maskinteknisk drift. Mer enn 35 prosent av respondentene mener at alle de tre utdanningsretningene, både de med yrkesfaglig videregående opplæring og de med utdanning fra fag- og høyskole, er viktig i årene fremover.

Figur 4-11 Hvordan behovet for arbeidskraft og kompetanse vil være i de respektive bedriftene fram mot 2030. Behovet for å rekruttere personer med: Blå søyler: Maritimt fagbrev/yrkesfaglig videregående opplæring. N=251. Oransje søyler: Maritim fag- og høyskoleutdanning innen nautikk. N=168. Grå søyler: Maritim fag- og høyskoleutdanning innen maskinteknisk drift. N=164. Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2019



Vedlegg 1: Fylkesfordeling

Tabell 0-1 og Tabell 0-2 viser fylkesfordelingen i undersøkelsen til arbeidstakere sammenholdt med SSB-tallene. Figuren viser at datagrunnlaget fra spørreundersøkelsen er geografisk representativt, noe som indikerer at det også er representativt for populasjonen av sjøfolk generelt.

Tabell 0-1 Oversikt over hvor norske sjøfolk er bosatt i Norge og hvor respondentene i undersøkelsen er bosatt. Kilde: SSB/Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019

Fylke	SSB	Spørreundersøkelse
Hedmark	0,5 %	0,5 %
Oppland	0,5 %	0,4 %
Buskerud	0,9 %	1,1 %
Akershus	1,3 %	1,7 %
Finnmark	1,3 %	2,0 %
Oslo	1,8 %	2,0 %
Østfold	2,0 %	2,4 %
Telemark	2,0 %	1,7 %
Aust-Agder	3,2 %	3,1 %
Vest-Agder	4,0 %	2,6 %
Sogn og Fjordane	4,4 %	4,6 %
Vestfold	5,5 %	5,6 %
Troms	5,7 %	6,8 %
Trøndelag	8,0 %	8,4 %
Nordland	9,7 %	11,2 %
Rogaland	12,2 %	8,7 %
Hordaland	17,3 %	15,4 %
Møre og Romsdal	19,7 %	21,8 %

Tabell 0-2 Oversikt over hvor norske sjøfolk er bosatt i Norge og hvor respondentene i undersøkelsen er bosatt. Sistnevnte fordelt på de som fremdeles er seilende og de som jobber på land. Kilde: SSB/Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2019

Fylke	SSB	Seilende	Jobb på land
Hedmark	0,5 %	0,5 %	0,4 %
Oppland	0,5 %	0,5 %	0,0 %
Buskerud	0,9 %	1,1 %	0,9 %
Akershus	1,3 %	1,4 %	4,8 %
Finnmark	1,3 %	2,0 %	2,2 %
Oslo	1,8 %	1,9 %	3,5 %
Østfold	2,0 %	2,4 %	3,5 %
Telemark	2,0 %	1,7 %	1,7 %
Aust-Agder	3,2 %	3,2 %	2,6 %
Vest-Agder	4,0 %	2,7 %	0,9 %
Sogn og Fjordane	4,4 %	4,8 %	2,2 %
Vestfold	5,5 %	5,5 %	7,4 %
Troms	5,7 %	6,7 %	7,9 %

Trøndelag	8,0 %	8,1 %	11,8 %
Nordland	9,7 %	11,2 %	10,9 %
Rogaland	12,2 %	8,7 %	9,6 %
Hordaland	17,3 %	15,5 %	14,4 %
Møre og Romsdal	19,7 %	22,3 %	15,3 %

Vedlegg 2: Spørsmål fra spørreundersøkelser

Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk

Bakgrunnsinformasjon

1. Kjønn
 - a. Mann
 - b. Kvinne

2. Alder
3. I hvilket fylke bor du?
 - a. Akershus
 - b.
4. Hva er ditt høyeste fullførte utdanningsnivå?
 - a. Grunnskole
 - b. Videregående skole
 - c. Fagskole
 - d. Bachelor eller tilsvarende
 - e. Master eller tilsvarende
 - f. Annet

Karrierens bakgrunn og varighet

5. Er du fremdeles seilende?
 - a. Ja
 - b. Nei

Hvis ja på om personen fremdeles er seilende (spm. 4):

6. Hvor mange år har du seilt?
7. Hvilken stilling har du nå?
 - a. Senioroffiser
 - b. Junioroffiser
 - c. Senior Maskinoffiser
 - d. Junior Maskinoffiser
 - e. Elektriker
 - f. Kokk/stuert
 - g. Matros med fagbrev
 - h. Matros uten fagbrev
 - i. Annet
8. Hva er ditt nåværende lønnsnivå?
 - a. Under 300.000
 - b. 300.000-400.000
 - c. 401.000-500.000
 - d. 501.000-600.000
 - e. 601.000-700.000
 - f. 701.000-800.000
 - g. 801.000-900.000
 - h. 901.000-1.000.000
 - i. >1.000.000
 - j. Ønsker ikke å oppgi
9. Hvor lenge ønsker du å fortsette å seile?

- a. Inntil 3 år til
 - b. Inntil 10 år til
 - c. Resten av yrkeskarrieren
 - d. Ikke sikker
10. På dette spørsmålet må respondentene krysse av for om de er «Helt enig», «Delvis enig», «Hverken enig eller uenig», «Delvis uenig» eller «Uenig» på følgende utsagn:
- a. For å utføre min nåværende jobb i fremtiden er jeg avhengig av kurs eller videre utdanning for å kunne beherske digitale verktøy/hjelpemidler i fremtiden
 - b. Den type arbeidsoppgaver jeg utfører i dag vil innen 3-5 år bli automatisert
 - c. Det eksisterende utdanningstilbudet på maritime utdanningsinstitusjoner er ikke tilstrekkelig for å tilegne meg digital kunnskap og ferdighet som kreves i jobben min i årene fremover
 - d. Mangel på utdanning/sertifisering hindrer meg i å få den jobben/stillingen jeg ønsker

→ Her slutter undersøkelsen foreløpig hvis personen er fremdeles seilende

Hvis nei på om personen fremdeles er seilende (spm. 4):

11. Hvor mange år var du på sjøen før du gikk i land?
- a. Rett fra utdanning til jobb på land
 - b. Mindre enn 5 år
 - c. 5-10 år
 - d. 10-20 år
 - e. Mer enn 20 år
12. Hva var motivet ditt for å gå på land? (mulig å krysse av for flere)
- a. Jeg fikk et spennende jobbtillbud
 - b. Jeg mistet jobben
 - c. Jeg var i en utrygg jobbsituasjon
 - d. Jeg ønsket en karriere på land
 - e. Grunnet helsemessige årsaker
 - f. Familiehensyn
13. Før du gikk på land, i hvilket segment vil du plassere din siste virksomhet i?
- a. Utenriks godstransport (deepsea/shortsea)
 - b. Nærskipsfart/kystrederi
 - c. Ferger (kyststamnett)
 - d. Cruise/passasjerferge i utenriks sjøfart
 - e. Offshore service
 - f. Andre fartøy
14. Hvilken posisjon/stilling hadde du i siste jobb før du gikk på land?
15. Hvor mange år har du jobbet på land?
16. Hvor mange arbeidsgivere har du hatt på land?

Nåværende jobb på land

17. I hvilket av følgende segment vil du plassere virksomheten du jobber i?
- a. Rederi
 - i. Utenriks godstransport (deepsea/shortsea)
 - ii. Nærskipsfart/kystrederi
 - iii. Ferger (kyststamnett)
 - iv. Cruise/passasjerferge i utenriks sjøfart
 - v. Offshore service
 - vi. Andre Fartøy
 - vii. Rigg/FPSO

- b. Skipsverft
 - c. Utstørsprodusenter
 - d. Teknologiske tjenester (skipsdesign, klasse, ingeniørtjenester)
 - e. Havneselskap
 - f. Handel (agent, forhandler, grossist)
 - g. Utdanningssektoren (flervalg)
 - i. VGS
 - ii. Fagskole
 - iii. Universitet/høyskole
 - h. Direktorat/etater (for eksempel Sjøforsvaret, Kystverket o.a.)
 - i. Andre bedrifter utenfor maritim næring
 - j. Kommuner og annen (ikke-maritim) offentlig forvaltning
 - k. Annet, spesifiser
18. Hva er din nåværende stilling/posisjon?
- a. Administrativ/Stab
 - b. Teknisk/operativ
 - c. Toppledelse
 - d. Økonomisk/kommersielt
 - e. Annet
19. Hvor høy stillingsbrøk har du i din nåværende jobb?
- a. Fulltid
 - b. Deltid, 50 prosent eller mer
 - c. Deltid, 50 prosent eller mindre
20. Hva er ditt nåværende lønnsnivå? Hvis stillingsbrøk under 100 %, oppgi lønn for full stilling?
- a. Under 300.000
 - b. 300.000-400.000
 - c. 401.000-500.000
 - d. 501.000-600.000
 - e. 601.000-700.000
 - f. 701.000-800.000
 - g. 801.000-900.000
 - h. 901.000-1.000.000
 - i. >1.000.000
 - j. Ønsker ikke å oppgi
21. Hvor viktig var følgende motiver ved valg av din nåværende jobb/arbeidssted?
- a. Fra ingen betydning til helt avgjørende
 - i. Relevans for videre karriere på land
 - ii. Mulighet for etter- og videreutdanning
 - iii. Nærhet til stedet jeg bodde da jeg tok jobben
 - iv. Hensyn til familie og venner

Behov for operativ kompetanse på land

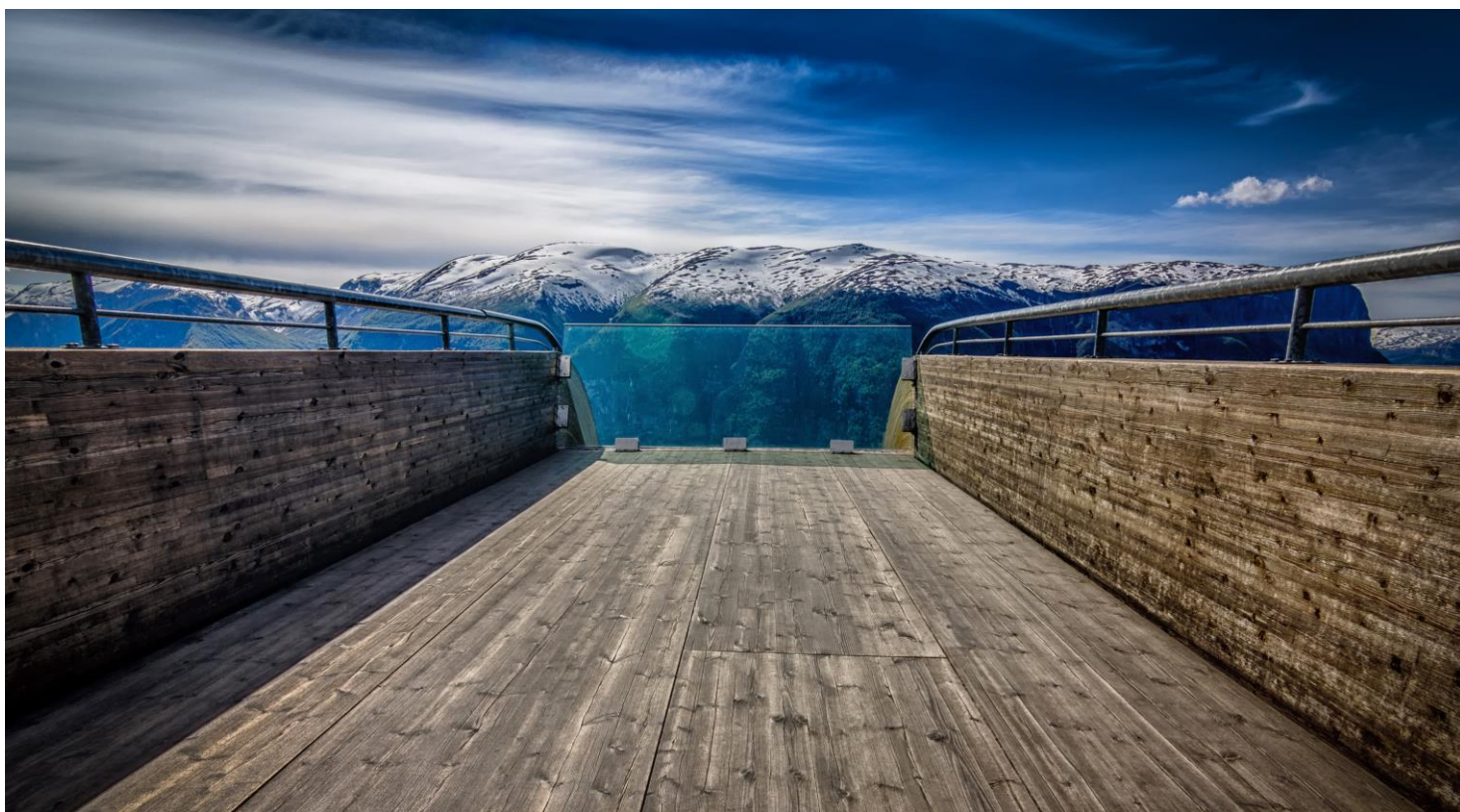
22. Tror du at du vil ta mer utdanning i løpet av de neste 5 årene?
- a. Ja, et nytt fagbrev
 - b. Ja, fagskole
 - c. Ja, høyere utdanning
 - d. Vet ikke
23. På dette spørsmålet må respondentene krysse av for om de er «Helt enig», «Delvis enig», «Hverken enig eller uenig», «Delvis uenig» eller «Uenig» på følgende utsagn:
- a. Jeg opplever at min erfaringsbaserte kompetanse fra sjøen er relevant i min nåværende jobb
 - b. Mangel på utdanning/sertifisering hindrer meg i å få den jobben/stillingen jeg ønsker

- c. For å utføre min nåværende jobb i fremtiden er jeg avhengig av kurs eller videre utdanning for å kunne beherske digitale verktøy/hjelpemidler i fremtiden
- d. Det eksisterende utdanningstilbudet på maritime utdanningsinstitusjoner er ikke tilstrekkelig for å tilegne meg digital kunnskap og ferdighet som kreves i jobben min i årene fremover
- e. Jeg trives godt i min nåværende jobb og kommer mest sannsynlig til å jobbe her i lang tid

Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører i næringen

1. Hva er ditt høyeste fullførte utdanningsnivå?
 - a. Grunnskole
 - b. Videregående skole
 - c. Fagbrev
 - d. Fagskole
 - e. Bachelorgrad eller tilsvarende
 - f. Mastergrad eller tilsvarende
2. Hvor lenge har du arbeidet i virksomheten?
 - a. Under 5 år
 - b. 5-10 år
 - c. Mer enn 10 år
3. Har du selv bakgrunn fra arbeid på sjø tidligere? I tilfellet fra hvilket virksomhetsområde?
 - a. Nei
 - b. Offshore service
 - c. Deepsea Shipping
 - d. Shortsea Europa
 - e. Kystfart Norge
 - f. Fiskefartøy/Havbruk
 - g. Bore- og entrepreneurselskap
 - h. Passasjer/ferge
4. Hvilken stilling har du i virksomheten?
5. Hvilket av følgende områder vil du plassere virksomheten i?
 - a. Rederi
 - b. Skipsverft
 - c. Maritime tjenester
 - d. Utstysprodusenter
 - e. Utdanningsinstitusjon
 - f. Offentlig etat/direktorat
 - g. Annet
6. Omtrent hvor mange ansatte har din virksomhet? (vikarer regnes ikke med)
7. Omtrent hvor mange av de ansatte ved din virksomhet har praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen?
8. I hvilken region er din virksomhet lokalisert?
 - a. Bergen
 - b. Haugaland og Sunnhordaland
 - c. Midt-Norge
 - d. Nord
 - e. Nordvest
 - f. Oslofjorden
 - g. Stavangerregionen

- h. Sør
9. Se for deg hvordan behovet for arbeidskraft og kompetanse vil være i din virksomhet fra mot 2030. Hvor stort behov vil det være for å rekruttere personer med maritimt fagbrev/yrkesfaglig videregående opplæring (ikke offiserer)?
- Svært stort behov
 - Nokså stort behov
 - Verken stort eller lite behov
 - Lite behov
 - Ikke noe behov i det hele tatt
 - Vanskelig å si
10. Se for deg hvordan behovet for arbeidskraft og kompetanse vil være i din virksomhet frem mot 2030. Hvor stort behov vil det være for å rekruttere personer med maritim fag- og høyskoleutdanning innen nautikk?
- Svært stort behov
 - Nokså stort behov
 - Verken stort eller lite behov
 - Lite behov
 - Ikke noe behov i det hele tatt
 - Vanskelig å si
11. Se for deg hvordan behovet for arbeidskraft og kompetanse vil være i din virksomhet frem mot 2030. Hvor stort behov vil det være for å rekruttere personer med maritim fag- og høyskoleutdanning innen maskinteknisk drift?
- Svært stort behov
 - Nokså stort behov
 - Verken stort eller lite behov
 - Lite behov
 - Ikke noe behov i det hele tatt
 - Vanskelig å si
12. Hvilken betydning mener du personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen vil ha for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse i din virksomhet fram mot 2030?
- Svært stort behov
 - Nokså stort behov
 - Verken stort eller lite behov
 - Lite behov
 - Ikke noe behov i det hele tatt
 - Vanskelig å si
13. Omtrent hvor mange ansatte med praktisk/operasjonell erfaring fra sjøen (tidligere sjøfolk) hadde dere ansatt i din virksomhet for fem år siden sammenlignet med i dag?
- Flere, færre, uendret eller usikker
14. Omtrent hvor mange ansatte med praktisk/operasjonell erfaring fra sjøen (tidligere sjøfolk) tror du at dere vil ha ansatt i din virksomhet om fem år sammenlignet med i dag?
- Flere, færre, uendret eller usikker



Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter.

Vi er et medarbeidereiet konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked.

Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside www.menon.no.

+47 909 90 102 | post@menon.no | Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo | menon.no