

# SJØFOLKS KARRIEREVEIER TIL SJØS OG PÅ LAND (2021)



På oppdrag fra Norsk Sjøoffisersforbund har Menon Economics for andre gang kartlagt sjøfolks karriereveier til sjøs og på land. Første kartlegging ble gjennomført i 2019. Hensikten med kartleggingen 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.

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.

Arbeidet har vært gjennomført av Maren Nygård Basso og Erik W. Jakobsen. Vi takker Norsk Sjøoffisersforbund for et spennende oppdrag.

---

Juni 2021

Maren N. Basso,

Prosjektleder

Menon Economics

## Hovedfunn fra undersøkelsen til nåværende sjøfolk

Respondentene har hatt en lang karriere på sjøen, hvor omkring 45 prosent har seilt i over 20 år. Selv om respondentene har hatt en lang karriere på sjøen, ønsker fortsatt 60 prosent å seile resten av yrkeskarrieren. Nærmere halvparten av respondentene som fremdeles er seilende jobber som dekksoffiser. Sjøfolk og deres erfaringsbaserte kompetanse er en sentral del av den maritime næringen. I overkant av 30 prosent av respondentene tenker å gå til en jobb på land innen 10 år. Dersom dette er representativt for næringen, betyr det at 5800 sjøfolk vil gå i land innen det neste tiåret. 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.

Maritim næring står overfor en grønn omstilling, hvor nye digitale og teknologiske løsninger vil påvirke hvordan skip driftes og vedlikeholdes. Nye digitale løsninger vil trolig føre til økt kompetansebehov hos både eksisterende og kommende sjøfolk. Allikevel er det kun 10 prosent av respondentene som tror at arbeidsoppgavene de utfører i dag vil bli automatisert bort som følge av digitalisering i løpet av de neste tre til fem årene.

## Hovedfunn fra undersøkelsen til tidligere sjøfolk

Respondentene som arbeider på land har opparbeidet seg relativt lang erfaring fra sjøen som de har tatt med seg inn i næringen. En fjerdedel av respondentene seilte i over 20 år på sjøen før de gikk i land. Halvparten av respondentene har på den andre siden jobbet i under fem år på land. Som følge av koronapandemi og oljeprisfall i 2020, er flere offshore- og passasjerskip i opplag. Det kan ha ført til at flere har sett seg nødt til å ta seg en jobb på land. Dette styrkes av at en fjerdedel av de som har jobbet i mindre enn fem år på land, svarte at de gikk i land grunnet en utrygg jobbsituasjon.

Et spennende jobbtilbud og hensyn til familie var hovedmotivene til at respondentene gikk i land. Sistnevnte var også viktig i valg av første jobb på land. Videre valgte omkring 70 prosent av respondentene å bli i næringen da de gikk i land. Den norske maritime klyngen er avhengig av sjøfolk med høy kompetanse og operasjonell erfaring. I overkant av 80 prosent av respondentene som jobber på land opplever at erfaringen de har opparbeidet fra sjøen er relevant i deres nåværende jobb på land.

## **Hovedfunn fra spørsmål som sammenligner svar fra de som jobber på sjøen og de som jobber på land:**

En høyere andel av de som jobber på sjøen tror at de i sin nåværende jobb vil trenge kurs eller videre utdanning for å beherske digitale verktøy i fremtiden. Denne andelen er lavere for de som jobber på land.

De som jobber på sjøen vil trolig påvirkes mest av det grønne og digitale skiftet. Mer «avanserte» skip fører til at sjøfolks nåværende oppgaver blir mer digitalisert. Utdanning og opplæring bør dermed tilpasses for å utstyre sjøfolk med de nye ferdighetene og kompetansen som kreves. En tredjedel av de som jobber på sjøen mener at det eksisterende utdanningstilbudet på maritime utdanningsinstitusjoner ikke er tilstrekkelig for å tilegne seg digital kunnskap og ferdighet som kreves i jobben framover. Færre av de som jobber på land har samme opplevelse. Dette har endret seg siden 2019, da en høyere andel av de som jobbet på land var enig i utsagnet. MARKOM2020-prosjektet kan ha bidratt til at flere av respondentene som jobber på land opplever at utdanningstilbudet når de kommer på land er tilstrekkelig. De som jobber på sjøen er imidlertid ikke helt tilfreds.

Over halvparten av respondentene er uenig i at mangel på utdanning/sertifisering hindrer dem i å få jobben 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.

## Hovedfunn fra undersøkelsen til bedrifter og aktører i næringen:

Det er behov for operativ maritim kompetanse i hele verdikjeden. De aller fleste nyutdannede fra maritime profesjonsutdanninger på fagskole- og bachelornivå starter karrieren som seilende på norske fartøy, men i løpet av yrkeskarrieren tar de fleste jobb i land. Dette gjenspeiler seg i resultatene fra undersøkelsen til bedrifter i og relevante aktører i næringen. Nærmere 90 prosent av alle maritime virksomheter har minst én ansatt med operativ kompetanse på sjøen. På den måten spres den operative kompetansen til hele maritim næring. I rederiene som har deltatt på undersøkelsen, har nærmere 40 prosent av de landansatte erfaring fra sjø. Skipsverft, utstyrs- og maritime leverandører har en lavere andel. Dette samsvarer med funnene i undersøkelsen til nåværende og tidligere sjøfolk, hvor høyest andel oppga at de gikk til et rederi da de valgte å starte i en jobb på land.

To av tre bedrifter mener personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil ha stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse frem mot 2030. Videre mener 20 prosent at de vil ha noe betydning for å dekke dette behovet. Dette er i tråd med tidligere funn, eksempelvis i 2019-rapporten og i Fafos rapport fra 2012. Det viser at erfaringsbasert kompetanse fra sjø vil være like viktig fram mot 2030 som det næringen i 2012 mente at den ville bli fram mot 2020.

I overkant av 40 prosent av deltakerbedriftene tror de vil ha flere ansatte med erfaringsbasert kompetanse om fem år sammenlignet med i dag. Maritim næring står overfor et teknologisk skifte. Det er mye snakk om hvordan digitalisering og ny teknologi kan endre sjøfolks rolle om bord på skipene og om det vil oppstå en ny rollefordeling mellom arbeidsoppgaver til sjøs og på land. Dette kan føre til at flere av de som jobber på sjøen bytter til en jobb på land. Som vist i undersøkelsen til arbeidstakersiden, svarte en tredjedel at de tenker å bytte til en jobb på land innen ti år. Dersom det er en forventning om at flere av de som i dag jobber på sjøen, bytter til en jobb på land, er næringen avhengig av å framstå attraktivt slik at folk søker seg inn på de maritime utdanningene. Her vil utdanningsinstitusjonene få en viktig rolle.

# Data og informasjonskilder

## Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk

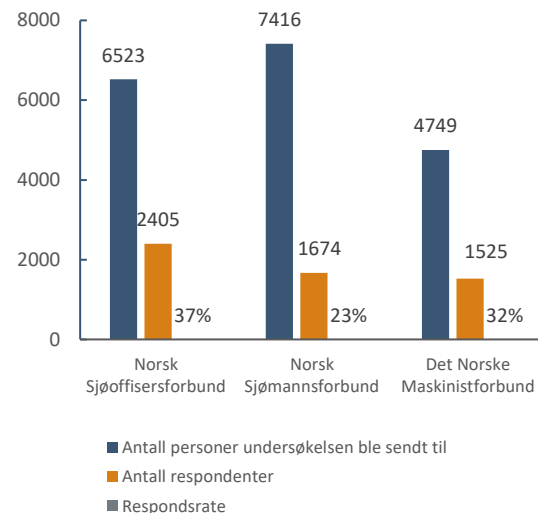
For å samle inn data til kartleggingen ble det sendt ut to spørreundersøkelser, én til arbeidstakere og én til arbeidsgivere.

Spørreundersøkelsen til nåværende og tidligere sjøfolk ble sendt til 18 688 personer, hvor responsraten var på 30 prosent, tilsvarende 5604 svar. Undersøkelsen ble sendt ut til medlemmer av Norsk Sjøoffisersforbund, Norsk Sjømannsforbund og Det Norske Maskinistforbund. Årets undersøkelse mottok nærmere 1500 flere svar enn i 2019.

Nærmere 90 prosent av respondentene som er medlem i Norsk Sjømannsforbund jobber i en underordnet stilling på sjøen. Tilsvarende andel i Norsk Sjømannsforbund jobber i en dekksoffiserstilling. I overkant av 90 prosent av respondentene som er medlem i Det Norske Maskinistforbund jobber som maskinoffiser.

Spørreundersøkelsen til bedrifter og andre aktører i næringen mottok til sammen 102 svar. Undersøkelsen ble sendt til medlemmer av flesteparten av Maritimt Forums regionskontor, NHO Sjøfart og Kystrederienes medlemmer.

Antall respondenter og responsrate fordelt på de ulike sjømannsforbundene. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021



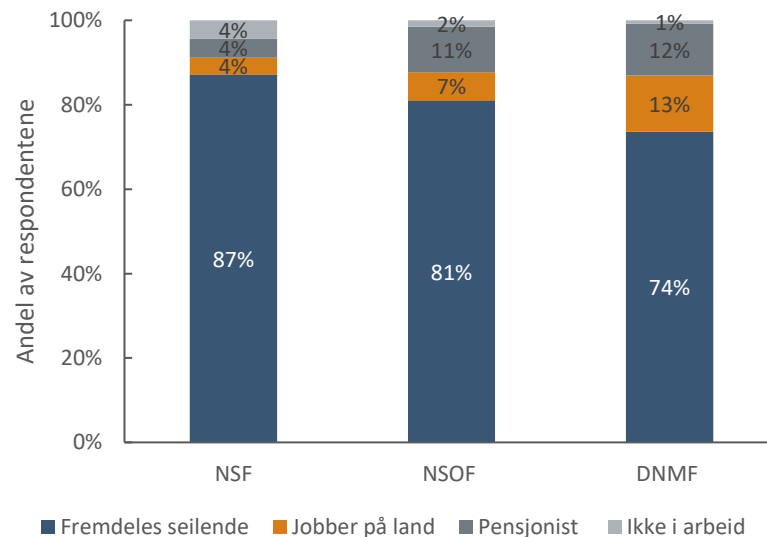
## I overkant av 80 prosent av respondentene er fremdeles seilende

Av de 5604 respondentene er 81 prosent fremdeles seilende, 8 prosent jobber på land og 11 prosent er ikke i arbeid. Dette er tilnærmet den samme fordelingen som i 2019-rapporten. I 2019 var det imidlertid en lavere andel av respondentene som var medlem i NSOF som jobbet på land. Den andelen er høyere i årets kartlegging.

Figuren til høyre viser andelen som fremdeles er seilende, andel som jobber på land og andel som ikke er i arbeid fordelt på de ulike forbundene. Flesteparten av respondentene er fremdeles seilende, 87 prosent av respondentene fra NSOF, 81 prosent av respondentene fra NSF og 74 prosent av respondentene fra DNMF. DNMF har flere landansatte da de har store segmenter innen landbaserte yrker som ikke nødvendigvis er maritime.

I årets utgave av undersøkelsen ga vi de som svarte at de har pensjonert seg mulighet til å svare på spørsmål tilknyttet karrieren deres. Vi har ikke inkludert dem i den overordnede analysen, men vi belyser svarene deres i noen deler av rapporten.

Andel av respondentene som fremdeles er seilende, som jobber på land og som ikke er i arbeid fordelt på de ulike forbundene. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021





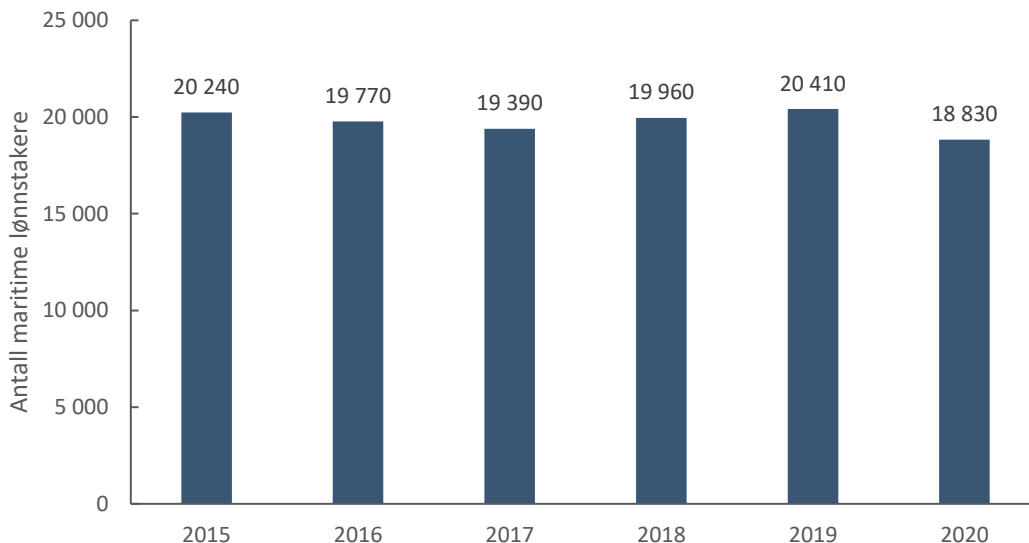
# Overordnet om sjøfolk

## Antall sjøfolk bosatt i Norge har holdt seg relativt stabilt

Tilgangen på norsk maritim arbeidskraft med et høyt kompetansenivå spiller en sentral rolle for konkurranseevnen til norsk flåte og den bredere maritime næringen (Meld. St. 10, 2020-2021). Figuren til høyre viser antall sjøfolk bosatt i Norge (videre kalt norske sjøfolk) per fjerde kvartal som jobber på skip registrert i NIS, NOR eller på utenlandskontrollerte skip. Tallene inkluderer ikke ansatte på boreplattform.

Datagrunnlaget fra SSB viser at det i fjerde kvartal 2020 var registrert i overkant av 18 800 sjøfolk bosatt i Norge. Dette er drøyt 1500 færre sammenlignet med i 2019. Antall sjøfolk har imidlertid holdt seg relativt stabilt de siste årene, til tross for en utfordrende markedssituasjon for næringen.

Antall sjøfolk (maritime lønnstakere) bosatt\* i Norge, per fjerde kvartal. Ekskludert ansatte på boreplattform. Kilde: SSB/Menon Economics 2021



\* Det er ikke mulig å skille mellom norske og utenlandske sjøfolk slik som i forrige rapport grunnet at dataen ikke er tilgjengelig hos SSB. Det er imidlertid mulig å bruke variabelen «bosatt/ikke-bosatt» som en proxy på dette, da den er tilnærmet lik variabelen brukt i forrige kartlegging hvor vi skilte mellom de med d-nummer og de med f-nummer.

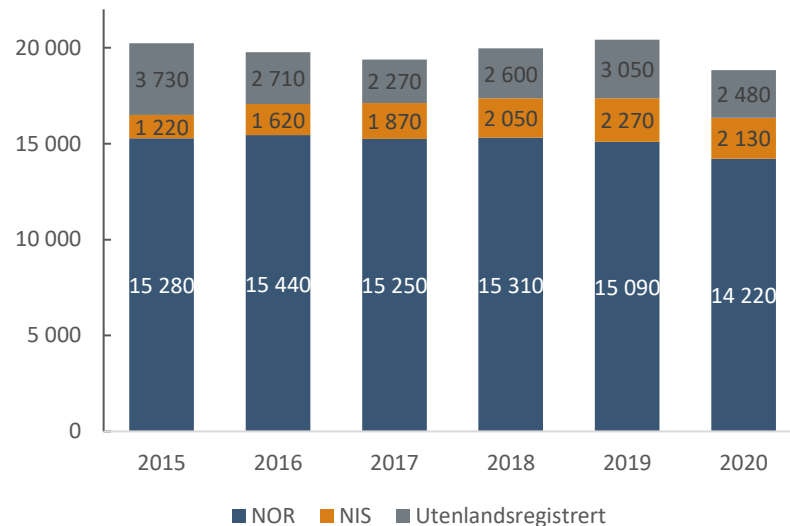
## Fremdeles flest norsk sjøfolk på skip registrert i NOR

Norske rammevilkår bør bidra til å gi internasjonalt konkurransedyktige bedrifter. Dette innebærer blant annet at det skal være attraktivt for rederier å ha virksomhet etablert i Norge og å ha skip registrert i de norske registrene. Videre bør det være attraktivt for rederier å ansette norske sjøfolk med hensyn til lønnskostnader og kompetanse. Rederiskatteordningen og tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er de sentrale virkemidlene i norsk skipsfartspolitik. De bidrar til at norske rederier velger norsk flagg og ansetter norske sjøfolk.

I 2020 var det drøyt 16 300 norske sjøfolk som jobbet på skip registrert i NOR og NIS, hvorav rundt 2000 på skip registrert i NIS og i overkant av 14 200 på skip registrert i NOR. Dette er en nedgang på fem prosent totalt siden 2019.

Norske sjøfolk som jobber på utenlandsregistrerte skip har også opplevd en nedgang siden 2019. I 2019 var det drøyt 3000 norske sjøfolk på utenlandsregistrerte skip, mens det i 2020 var i underkant av 2500. Dette tilsvarer en nedgang på nærmere 20 prosent.

Maritime lønnstakere, bosatt i Norge, ekskludert boreplattform, per fjerde kvartal.  
Kilde: SSB/Menon Economics 2021



## Flest sjøfolk bosatt i Vestland og Møre og Romsdal fylke

Tabellen til høyre gir en oversikt over hvilke fylker norske sjøfolk i 2020 var bosatt i.

De registrerte sjøfolkene er spredt over hele landet, men med en naturlig overvekt langs kysten. Vestland og Møre og Romsdal har omtrent like mange bosatte norske sjøfolk, etterfulgt av Nordland og Rogaland.

Antall norske maritime lønnstakere i 2020, bosatt i Norge, ekskludert boreplattform, per fjerde kvartal. Fordelt på fylke. Kilde: SSB/Menon Economics 2021

Fylke	Antall i 2020
Vestland	4083
Møre og Romsdal	4032
Nordland	2011
Rogaland	1880
Trøndelag - Trööndelage	1629
Troms og Finnmark - Romsa ja Finnmárku	1534
Vestfold og Telemark	1270
Agder	1065
Viken	796
Oslo	336
Innlandet	193

# Resultater fra spørreundersøkelsen til nåværende og tidligere sjøfolk

## Over halvparten av respondentene er mellom 40 og 60 år

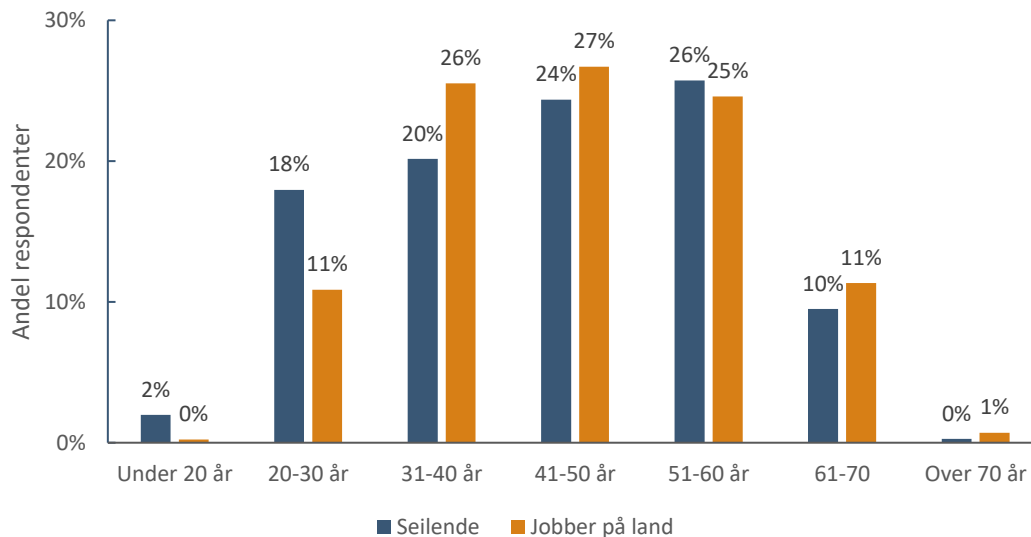
Aldersfordelingen mellom de som jobber på sjøen og de som jobber på land er relativt lik, som vist i figuren til høyre. Over halvparten av respondentene totalt er mellom 40 og 60 år.

De som jobber på land er noe eldre enn de som jobber på sjøen. 20 prosent av de som jobber på sjøen er under 30 år. For de som jobber på land er denne andelen 11 prosent.

Kjønnsfordelingen mellom respondentene er svært ulik. Omkring 90 prosent, både for seilende og de som jobber på land, er menn.

Både alders- og kjønnsfordelingen er tilnærmet lik fordelingen i forrige undersøkelse.

Respondentenes alder, fordelt på de som er seilende (N=4352) og de som jobber på land (N=423). Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021



## Flesteparten av de som seiler er bosatt i Møre og Romsdal

Figuren til høyre gir en oversikt over hvilke fylker respondentene er bosatt i.

Både de som jobber på sjøen og de som jobber på land er spredt over hele landet, men med en naturlig overvekt langs kysten.

Flesteparten av de seilende er bosatt i Møre og Romsdal, etterfulgt av i Vestland og i Rogaland. Flesteparten av de som jobber på land bor i Vestland fylke, etterfulgt av Møre og Romsdal og Nordland og Rogaland. Dette samsvarer med data fra SSB, hvor også flest sjøfolk var registrert i Vestland, Møre og Romsdal og Nordland.

Hvilket fylke respondentene er bosatt i. Antall. Seilende: N=4278. Jobber på land: N=397.

Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021

Fylker	Seilende	Jobber på land
Møre og Romsdal	921	69
Vestland	854	75
Nordland	511	43
Troms og Finnmark	382	34
Trøndelag	368	38
Rogaland	357	41
Vestfold og Telemark	312	20
Agder	263	21
Viken	201	36
Oslo	72	15
Innlandet	35	3

## Nærmere halvparten av respondentene har fullført fagskolen som høyeste utdanningsnivå

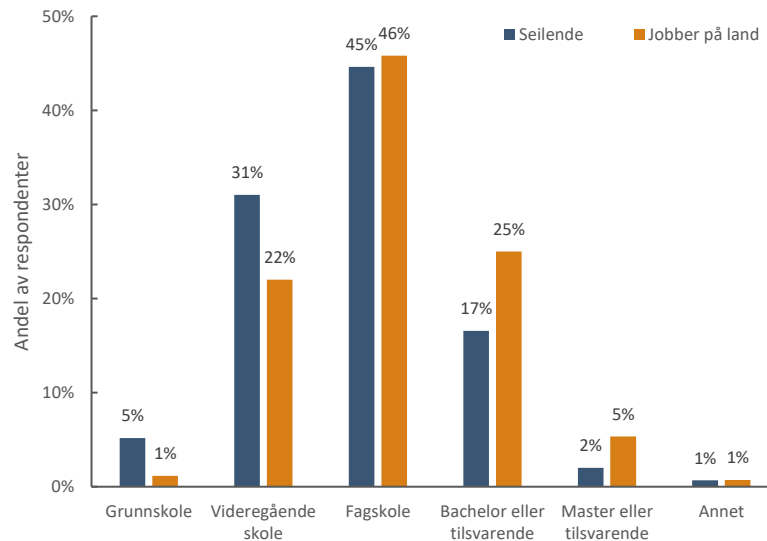
Som vist i figuren til høyre har flesteparten av respondentene, både de seilende og de som jobber på land, fullført fagskolen som høyeste utdanningsnivå.

I overkant av 50 prosent av de som fremdeles seiler og som har fullført fagskolen som høyeste utdanningsnivå, jobber i dag som dekksoffiser.

En større andel av de som jobber på land har fullført en bachelor- eller mastergrad sammenlignet med respondentene som fremdeles arbeider på sjøen. Av de som har fullført en bachelorgrad, jobber omkring halvparten i en teknisk/operativ stilling. Nærmere en tredjedel av de som har fullført en mastergrad jobber i dag innen utdanningssektoren.

Nærmere en tredjedel av de som arbeider på sjøen i dag har fullført videregående som høyeste utdanningsnivå. I underkant av 60 prosent av denne gruppen har en underordnet dekk- eller maskiniststilling.

Respondentenes høyeste fullførte utdanningsnivå. Blå søyle gjelder for de som fremdeles er seilende (N=4510) og oransje for de som jobber på land (N=432).  
Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021





# Respondenter som arbeider på sjøen

## Sammendrag

### Hovedfunn fra undersøkelsen til respondenter som fremdeles jobber på sjøen:

Respondentene har hatt en lang karriere på sjøen, hvor omkring 45 prosent har seilt i over 20 år. Selv om respondentene har hatt en lang karriere på sjøen, ønsker fortsatt 60 prosent å seile resten av yrkeskarrieren. Nærmere halvparten av respondentene som fremdeles er seilende jobber som dekksoffiser.

Sjøfolk og deres erfaringsbaserte kompetanse er en sentral del av den maritime næringen. I overkant av 30 prosent av respondentene tenker å gå til en jobb på land innen 10 år. Dersom dette er representativt for næringen, betyr det at 5800 sjøfolk vil gå i land innen det neste tiåret. 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.

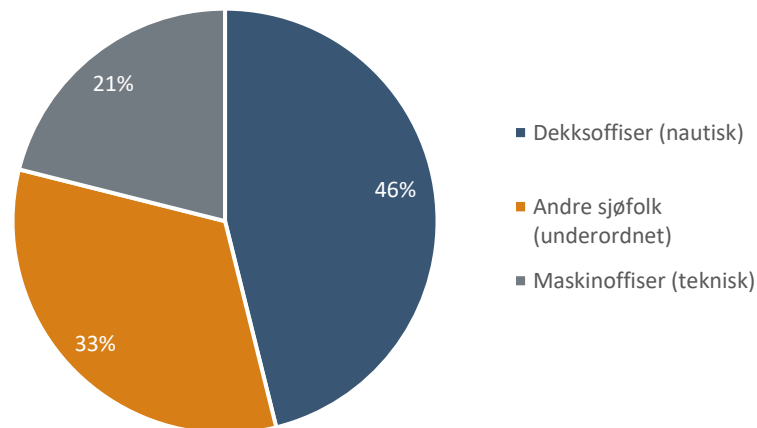
Maritim næring står overfor en grønn omstilling, hvor nye digitale og teknologiske løsninger vil påvirke hvordan skip driftes og vedlikeholdes. Nye digitale løsninger vil trolig føre til økt kompetansebehov hos både eksisterende og kommende sjøfolk. Allikevel er det kun 10 prosent av respondentene som tror at arbeidsoppgavene de utfører i dag vil bli automatisert bort som følge av digitalisering i løpet av de neste tre til fem årene.

## Nærmere halvparten av respondentene arbeider som dekksoffiser

Som vist i figuren til høyre jobber flesteparten av respondentene som dekksoffiser, tilsvarende 46 prosent. En tredjedel jobber i en underordnet sjømannsstilling, mens de resterende arbeider som maskinoffiser.

Dekkssoffiser inkluderer blant annet senior- og junioroffiser, styrmann og kaptein. Maskinoffiser inkluderer senior og junior maskinoffiser, maskinister og elektrikere. Andre sjøfolk inkluderer underordnet dekk og maskin, de som jobber innen forpleining/hotell, matroser og læringer mfl.

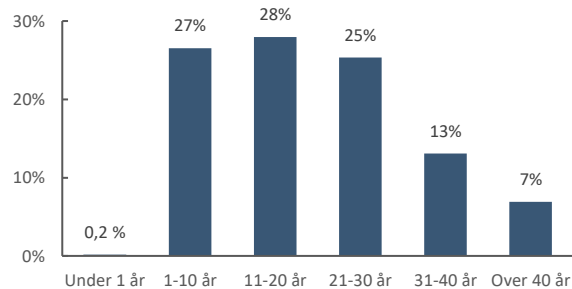
Respondentenes stillingstittel i deres jobb på sjøen. N=4489. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021



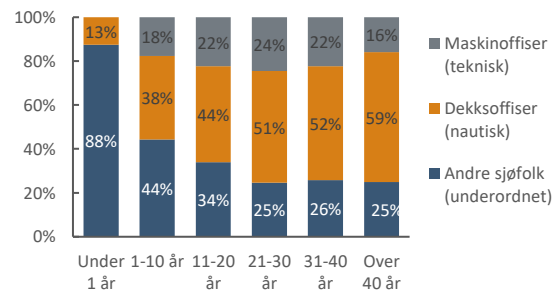
## Omkring 45 prosent av respondentene har jobbet over 20 år på sjøen

Den øverste figuren viser hvor lenge respondentene har jobbet på sjøen. Som vist har rundt 45 prosent av respondentene arbeidet over 20 år på sjøen. Nærmere 30 prosent har seilt mellom 11 og 20 år og tilnærmet lik andel har seilt i 10 år eller mindre.

Den nederste figuren viser hvor lenge respondentene har seilt, fordelt på hvilken stilling de jobber i. Respondenter som arbeider i underordnede stillinger utgjør den største andelen av respondenter som har seilt i inntil 10 år. Det er først når vi ser på de gruppene som har seilt i over 10 år at dekksoffiser utgjør den største gruppen. Maskinoffiserstillingene fordeler seg relativt jevnt blant respondenter som har seilt mellom 11 og 40 år. Av de som har seilt i over 40 år, arbeider flest som dekksoffiser.



Antall år respondentene har arbeidet på sjøen. N=4483. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/ Menon 2021

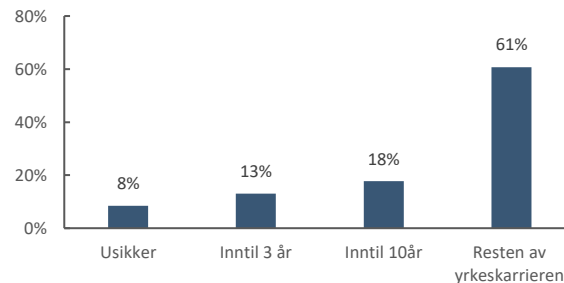


Antall år respondentene har arbeidet på sjøen fordelt på stillingstittel. N=4462. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/ Menon 2021

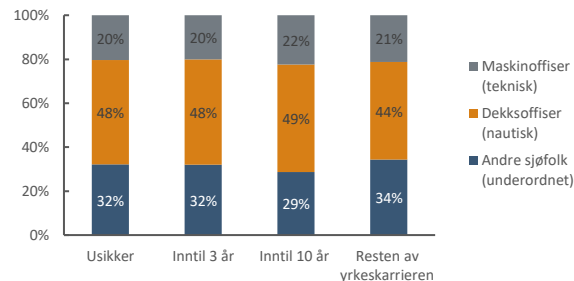
## 60 prosent ønsker å seile resten av yrkeskarrieren

I overkant av 60 prosent av respondentene svarer at de ønsker å fortsette å seile resten av yrkeskarrieren, som vist i øverste figur. Dette er en noe høyere andel sammenlignet med i 2019-rapporten. Det var imidlertid en høyere andel i 2019 som var usikker på hvor lenge de ønsket å seile sammenlignet med respondentene i årets rapport. I overkant av 40 prosent av de som tenker å seile resten av yrkeskarrieren arbeider som dekksoffiser, som vist i nederste figur.

Øverste figur viser at til sammen 31 prosent av dagens norske sjøfolk tenker å gå på land innen 10 år. Dette tilsvarer nærmere 1400 sjøfolk. Som vist på side 9 av rapporten var det i 2020 registrert i 18 830 norske sjøfolk på norske skip. Gitt at resultatene i figuren er representativ, betyr det at innen 10 år vil i overkant av 5800 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.



Hvor lenge respondentene ønsker å fortsette å seile. N=4471. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/ Menon 2021



Hvor lenge respondentene ønsker å fortsette å seile fordelt på stillingstittel. N=4471. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/ Menon 2021

## Halvparten av de som har seilt i over 40 år vil gå i land innen tre år

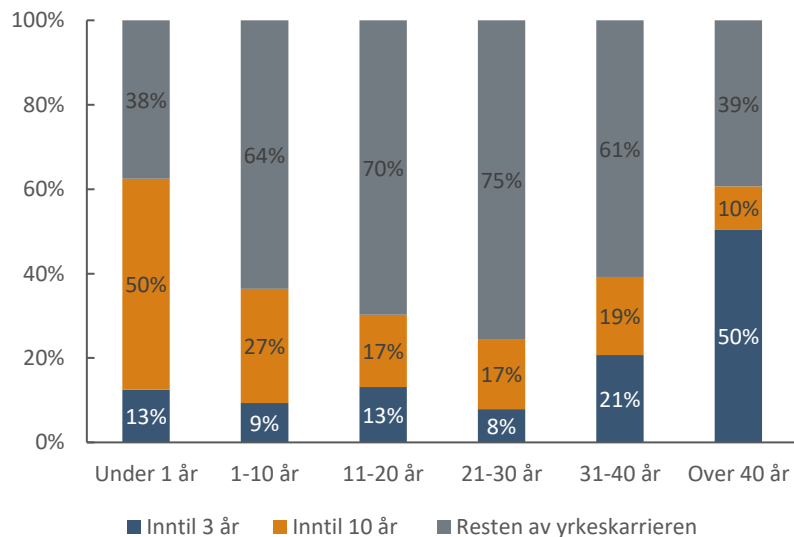
Figuren til høyre viser hvor lenge respondentene ønsker å seile fordelt på hvor lenge de allerede har seilt.

For samtlige respondenter, bortsett fra de få som har seilt i under ett år og for de som har seilt i over 40 år, ønsker over 60 prosent å seile resten av yrkeskarrieren.

For de som allerede har seilt i mer enn 40 år, svarte halvparten at de tenker å seile i inntil tre år til. Over 70 prosent av denne gruppen er mellom 60 og 70 år gamle. Ettersom de ikke ønsker å seile resten av yrkeskarrieren, tyder det på at de ønsker å arbeide noen år på land før de går av med pensjon.

Nærmere 30 prosent av de som har seilt i mellom 1 og 10 år sier de vil seile i inntil 10 år til. I overkant av 65 prosent av denne gruppen er mellom 20 og 30 år, noe som tyder på at de planlegger for en karriere på land.

Hvor lenge respondentene tenker å fortsette å seile fordelt på hvor lenge de allerede har vært på sjøen. N=4100. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021



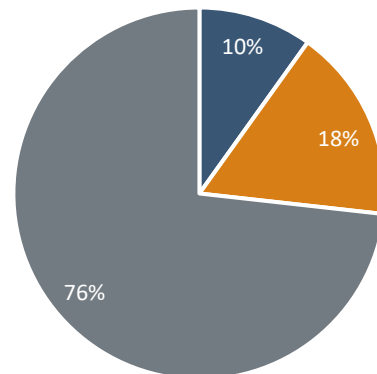
## 10 prosent tror at arbeidsoppgaver som utføres i dag vil innen 3-5 år bli automatisert som følge av digitalisering

Maritim næring står overfor en grønn omstilling, hvor nye digitale og teknologiske løsninger vil påvirke hvordan skip driftes og vedlikeholdes. Digitalisering vil trolig stille krav om at sjøfolk kombinerer sin tradisjonelle maritime kompetanse med å ta i bruk nye digitale teknologier og hjelpemidler. Nye digitale løsninger vil dermed føre til økt kompetansebehov hos både eksisterende og kommende sjøfolk. I lys av dette ble respondentene som fremdeles arbeider på sjø bedt om å ta stilling til et utsagn om hvorvidt arbeidsoppgavene de utfører i dag innen de neste fem årene vil bli automatisert bort som følge av digitalisering.

Kun 10 prosent er helt eller delvis enig i dette utsagnet. Det er imidlertid verdt å merke at 80 prosent av denne gruppen kun er delvis enig. Det er ikke noe i dataen som gir en tydelig indikasjon på hvorfor denne gruppen tror at arbeidsoppgavene deres vil automatiseres bort i løpet av de neste tre til fem årene, men ettersom flesteparten er delvis enig, tyder det på at de tror det kun gjelder noen av arbeidsoppgavene deres.

Til forskjell fra 2019-rapporten var det en høyere andel i årets rapport som hverken er enig eller uenig i utsagnet. Dette tyder på at flere av respondentene er usikre på hvilke følger digitaliseringen vil ha for deres arbeidsoppgaver. Dette henger trolig sammen med endringstakten i teknologiutviklingen og hvordan norske maritime miljøer allerede er langt framme i mer automatiserte løsninger for skipsfarten. Dette kan igjen ha følger for arbeidsoppgavene til respondentene i undersøkelsen.

**Utsagn: Den type arbeidsoppgaver jeg utfører i dag vil innen 3-5 år bli automatisert bort som følge av digitalisering. N=4482. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021**



- Helt/delvis enig
- Hverken enig eller uenig
- Uenig/delvis uenig

# Respondenter som arbeider på land



## Sammendrag

### Respondentenes karriere på sjøen:

Respondentene som arbeider på land har opparbeidet seg relativt lang erfaring fra sjøen som de har tatt med seg inn i næringen. En fjerdedel av respondentene seilte i over 20 år på sjøen før de gikk i land. I overkant av 75 prosent jobber da i en dekksoffisers- eller en maskinoffiserstilling. Omkring 40 prosent av respondentene arbeidet i offshore-segmentet da de gikk i land. Omkring 60 prosent av respondentene som jobbet innen offshore service da de gikk i land har jobbet i mindre enn fem år på land. Videre svarte nærmere 30 prosent av denne gruppen at de gikk i land grunnet en utrygg jobbsituasjon. Både oljekrisen i 2014, samt pandemien og oljeprisfallet i 2020 kan være mulige forklaringer på hvorfor det er en høyere andel innen offshore servicesegmentet som er gått til en jobb på land.

### Respondentenes karriere på land:

Nærmere halvparten av respondentene har jobbet i under fem år på land. Som følge av koronapandemi og oljeprisfall i 2020 er flere offshore- og passasjerskip i opplag. Det kan ha ført til at flere har sett seg nødt til å ta seg en jobb på land. Dette styrkes av at en fjerdedel av de som har jobbet i mindre enn fem år på land, svarte at de gikk i land grunnet en utrygg jobbsituasjon.

Et spennende jobbtilbud og hensyn til familie var hovedmotivene til at respondentene gikk i land. Sistnevnte var også viktig i valg av første jobb på land. Videre valgte omkring 70 prosent av respondentene å bli i næringen da de gikk i land. Kun tre prosent av respondentene gikk imidlertid til en jobb på et skipsverft. En høyere andel av pensjonistene som har svart på undersøkelsen startet å jobbe på et verft da de gikk i land, sammenlignet med de som jobber på land nå. Dette kan tyde på at antall tidligere sjøfolk som jobber på verft har gått ned.

Det er behov for operativ maritim kompetanse i hele verdikjeden. I overkant av 80 prosent av respondentene opplever at deres erfaring fra sjøen er relevant i deres nåværende jobb på land.

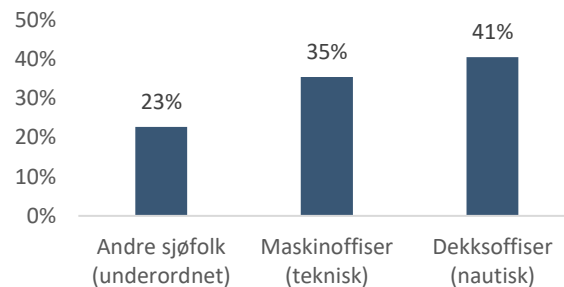
# Karriere på sjøen

---

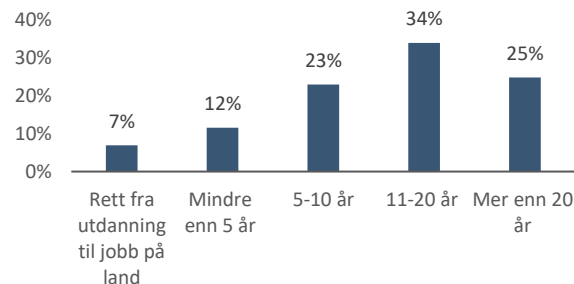
## En fjerdedel av de som jobber på land har over 20 års arbeidserfaring fra sjøen

Nærmere 80 prosent av respondentene jobbet som dekk- eller maskinoffiser da de gikk i land. De resterende jobbet i en underordnet stilling, som vist i øverste figur.

En fjerdedel av respondentene har over 20 års erfaring fra sjøen, som vist i nederste figur. Drøyt halvparten av denne gruppen jobbet som dekksoffiser da de gikk i land. I overkant av en tredjedel av respondentene har inntil 10 års erfaring fra sjøen. Drøyt halvparten av de som har mindre enn fem års erfaring fra sjøen hadde en underordnet stilling. Syv prosent av respondentene gikk rett fra utdanning til en jobb på land. I overkant av 40 prosent av denne gruppen har fullført fagskolen som høyeste nivå.



Respondentenes stillingstittel i siste jobb på sjøen før de gikk på land. N=426. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/ Menon 2021



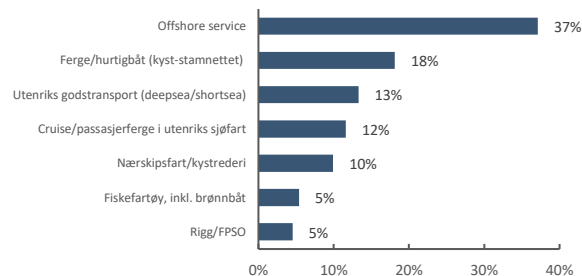
Antall år på sjøen før jobb på land. N=432. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/ Menon 2021

## Nærmere 40 prosent jobbet innen offshore service før de gikk i land

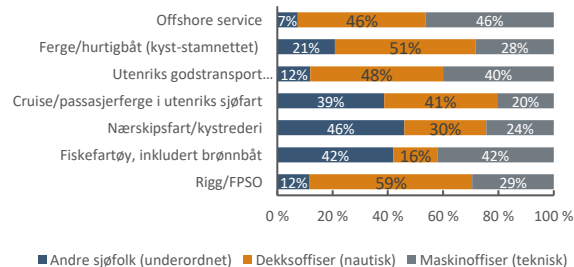
Øverste figur viser hvilket segment respondentene jobbet i da de gikk i land. Nederste figur viser tilsvarende, men fordelt på stillingstittel.

Nærmere 40 prosent av respondentene arbeidet innen offshore servicesegmentet da de gikk i land. Dette er en noe høyere andel sammenlignet med 2019-rapporten. Omkring 60 prosent av respondentene som jobbet innen offshore service da de gikk i land har jobbet i mindre enn fem år på land. Videre svarte nærmere 30 prosent av denne gruppen at de gikk i land grunnet en utrygg jobbsituasjon. Både oljekrisen i 2014 og pandemien og oljeprisfallet i 2020 kan forklare hvorfor det er en høyere andel innen offshore servicesegmentet som er gått til en jobb på land.

Dekksoffiserene utgjør den største andelen i de fleste segmentgrupperingene, bortsett fra i nærskipfart/kystrederi-segmentet hvor sjøfolk i underordnet stilling dominerer, og i fiskefartøy/brønnbåt hvor sjøfolk i underordnet stilling og maskinoffiserer dominerer.



Segment siste arbeidsplass på sjø. N=369 (ekskludert de som svarte annet). Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/ Menon 2021



Segment siste arbeidsplass på sjø fordelt på stillingstittel. N=369 (ekskludert de som svarte annet). Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/ Menon 2021

# Karriere på land

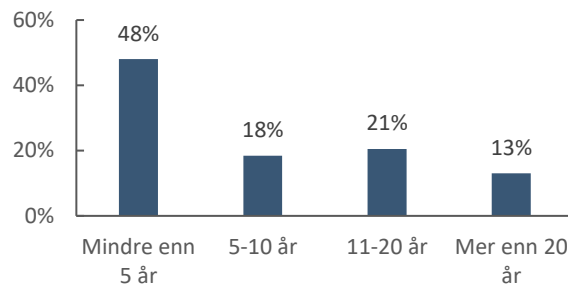
---

## Nærmere halvparten av respondentene har jobbet i mindre enn fem år på land

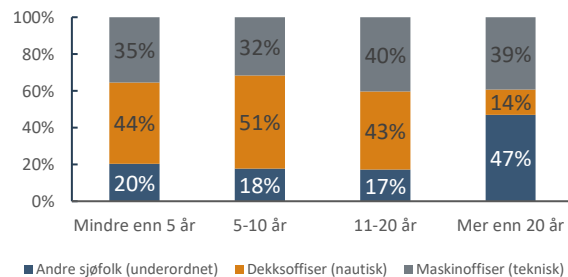
Øverste figur viser hvor lenge respondentene har jobbet på land og nederste figur viser tilsvarende fordelt på hvilken stilling respondentene jobbet i på sjøen da de gikk i land.

Nærmere halvparten av respondentene har jobbet i mindre enn fem år på land. Dette er en høyere andel sammenlignet med 2019-rapporten (35 prosent). Som følge av koronapandemi og oljeprisfall i 2020, er flere offshore- og passasjerskip i opplag. Det kan ha ført til at flere har sett seg nødt til å ta seg en jobb på land. Dette styrkes av at en fjerdedel av de som har jobbet i mindre enn fem år på land, svarte at de gikk i land grunnet en utrygg jobbsituasjon. Flesteparten av denne gruppen har lang fartstid fra sjøen, hvorav en tredjedel hadde jobbet på sjøen i over 20 år.

Nærmere halvparten av respondentene som har jobbet i mer enn 20 år på land, jobbet som underordnede sjøfolk da de gikk i land. I overkant av 40 prosent av denne gruppen har mindre enn 5 års erfaring fra sjø, noe som viser at de valgte å gå på land før de gikk over i en offiserstilling på sjøen.



Antall år respondentene har jobbet på land.  
N=429. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/ Menon 2021



Antall år respondentene har jobbet på land, fordelt på stillingstittel i siste jobb på sjøen  
N=423. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/ Menon 2021

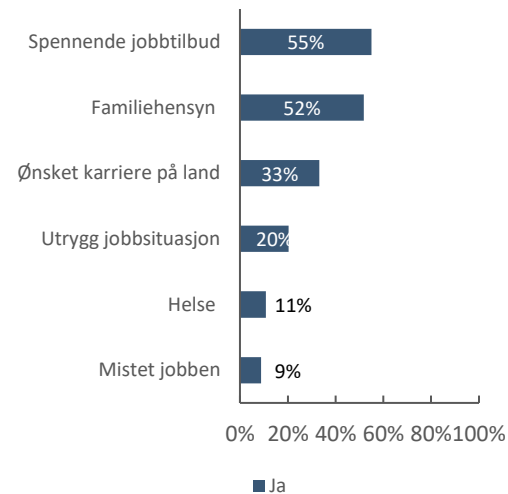
## Spennende jobbtilbud og familiehensyn var hovedmotivene for hvorfor respondentene valgt å gå i land

Over halvparten av respondentene gikk i land fordi de fikk et spennende jobbtilbud. Nærmere 40 prosent av denne gruppen hadde da mellom 11 og 20 års erfaring fra sjøen. Tilsvarende andel svarte at de gikk på land grunnet familiehensyn. Drøyt en tredjedel av denne gruppen var mellom 30 og 40 år gamle. Dette er en alder hvor det er vanlig å ha små barn, noe som kan forklare hvorfor de valgte å gå til en jobb på land. Rekkefølgen på motivene i figuren til høyre var tilsvarende i 2019-rapporten.

Det er kun en liten andel av respondentene som gikk i land som følge av at de mistet jobben eller på grunn av helsemessige årsaker. I begge disse gruppene var flertallet mellom 41 og 50 år da de gikk i land. En tredjedel av de som mistet jobben var sjøfolk i underordnet stilling. Av de som gikk i land grunnet helsemessige årsaker, hadde i overkant av 40 prosent allerede jobbet mellom 11 og 20 år på sjøen.

Av de som valgte å gå i land av karrieregrunner (spennende jobbtilbud og ønsket karriere på land), valgte nærmere tre fjerdedeler en jobb i maritim næring. Omkring 40 prosent startet i en jobb i rederisegmentet. Av de som gikk i land grunnet helsemessige årsaker, valgte 40 prosent å forlate den maritime næringen. Av de som gikk i land på bakgrunn av en utrygg jobbsituasjon, valgte omkring en tredjedel en jobb innen kommune- og annen (ikke maritim) offentlig forvaltning eller i andre bedrifter utenfor maritim næring.

**Motiv for å gå på land. Mulig å velge tre av seks.**  
N=432. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021



## 70 prosent av respondentene valgte en jobb i maritim næring da de gikk i land

Totalt valgte 70 prosent av respondentene en jobb innen maritim næring da de gikk i land. Dette er samme andel som i 2019-rapporten, noe som tyder på at etterspørselen etter ansatte med erfaring fra sjø har holdt seg relativt stabilt de siste årene.

Nærmere en tredjedel av respondentene startet i et rederi da gikk i land. I overkant av 50 prosent jobbet da som dekksoffiser, hvorav nærmere 80 prosent hadde mer enn 10 års erfaring fra sjøen. Tilsvarende andel av respondentene valgte en jobb utenfor maritim næring da de gikk i land. Omkring 40 prosent av denne gruppen hadde da 10 år eller mindre erfaring fra sjø.

Omkring syv prosent av respondentene gikk rett fra utdanning til en jobb på land. I overkant av 40 prosent av denne gruppen har fullført fagskolen som høyeste utdanningsnivå. Dette tyder på at den eneste praktiske erfaringen de har fra sjø er fra tiden de var i lære før de gikk videre på fagskolen.

Kun tre prosent av respondentene gikk til en jobb på et skipsverft. Dersom en sammenligner svarene med de som svarte at de er pensjonert, er resultatene noe annerledes. En høyere andel av pensjonistene startet å jobbe i et verft, sammenlignet med de som jobber på land nå. Dette kan tyde på at antall tidligere sjøfolk som jobber på verft har gått ned.

Hvilket segment de gikk til da de gikk i land. Blått representerer maritim næring og grått ikke-maritim næring. N= 428. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021





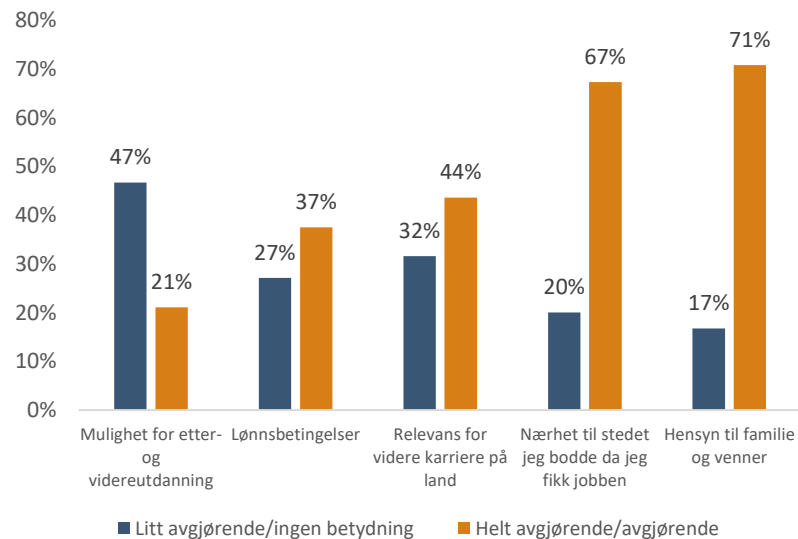
## Hensyn til familie og venner var største motivator for valg av første arbeidsplass

I tillegg til å bli spurt om hvorfor de valgte å gå i land, ble respondentene også spurt om motivet ved valg av første arbeidsplass. Dette er vist i figuren til høyre.

De viktigste motivene for valg av første arbeidsplass på land var hensyn til familie og venner og arbeidsplassens lokasjon i forhold til bosted. Hensyn til familie og venner var også en viktig faktor da respondentene valgte å gå i land.

Relevans for videre karriere på land og lønnsbetingelser var ikke like viktig, men det var fremdeles en god del av respondentene som også krysset av for det. Mulighet for videre- og etterutdanning var det som var minst viktig for respondentene da de valgte arbeidsplass.

Motiv for valg av første arbeidsplass, ekskludert de som har svart «hverken eller». N=420. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021



## Nærmere 60 prosent jobber i dag på samme sted som da de startet å jobbe på land

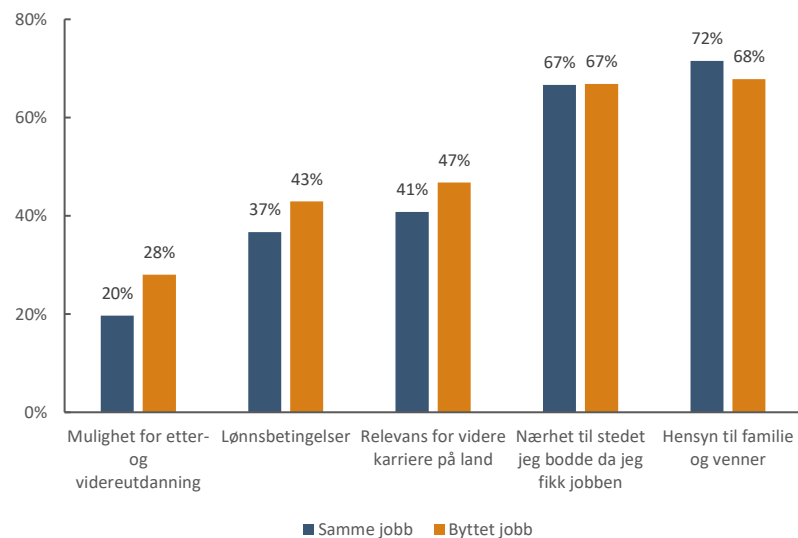
Nærmere 60 prosent av respondentene jobber i dag ved samme arbeidssted. I overkant av 65 prosent av denne gruppen har imidlertid jobbet på land i mindre enn fem år.

Figuren til høyre viser motivet for valg av første arbeidssted sammenlignet med motiv for valg av nåværende arbeidssted. Som vist var lønnsbetingelser og relevans for videre karriere på land en viktigere årsak til valg av arbeidssted for de som har byttet jobb sammenlignet med de som ikke har det.

Nærmere 40 prosent av de som startet å jobbe i et rederi da de gikk i land har byttet jobb. 70 prosent byttet jobb til et annet rederi, mens de resterende gikk til andre segment som utdanningssektoren, direktorater eller til en jobb utenfor næringen.

I overkant av 60 prosent av de som startet i en jobb utenfor maritim næring da de gikk i land har også byttet jobb. I underkant av 40 prosent av denne gruppen gikk tilbake til en jobb i maritim næring.

**Motivet for valg av første arbeidssted sammenlignet med motiv for valg av nåværende arbeidssted. Samme jobb: N=337. Byttet jobb: N=83. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021**



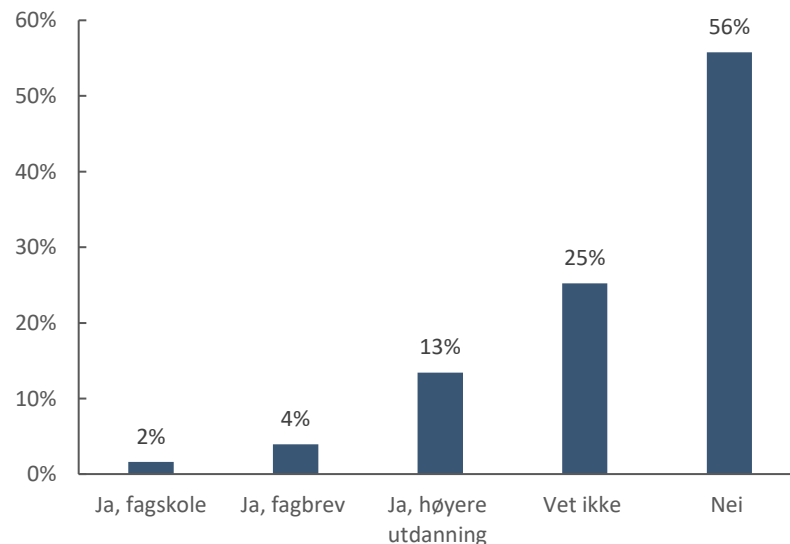
## Over halvparten av respondentene tenker ikke å ta mer utdanning de neste fem årene

Mulighet for etter- og videreutdanning var ikke et av de viktigste motivene ved valg av arbeidssted, hverken når det gjelder første jobb på land eller nåværende jobb. Dette ble videre bekreftet i spørsmålet om respondentene tenker å ta mer utdanning i løpet av de neste 5 årene, som vist i figuren til høyre.

Over halvparten av respondentene svarte at de ikke har planer om å ta mer utdanning i løpet av de neste fem årene. Sammenlignet med 2019-rapporten er det en lavere andel i årets rapport som oppgir at de tenker å ta høyere utdanning de neste fem årene.

En femtedel av de som ikke tenker å ta mer utdanning i løpet av de neste fem årene har fullført videregående skole som høyeste utdanningsnivå. Videre har nærmere 50 prosent fullført fagskolen som høyeste utdanningsnivå. Halvparten av både de som har videregående og fagskole som høyeste utdanningsnivå er over 50 år. Det kan tyde på at de synes det er for sent å ta videre utdanning så sent i karrieren.

Andel som tenker å ta mer utdanning i løpet av de neste 5 årene. N=432. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021

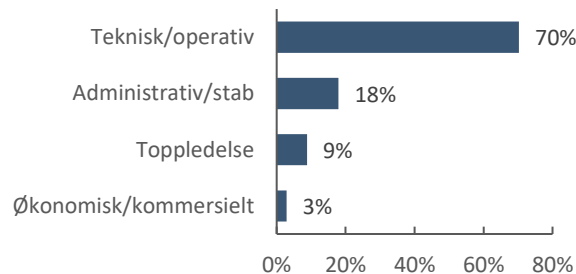


## 70 prosent av respondentene har en teknisk/operativ stilling

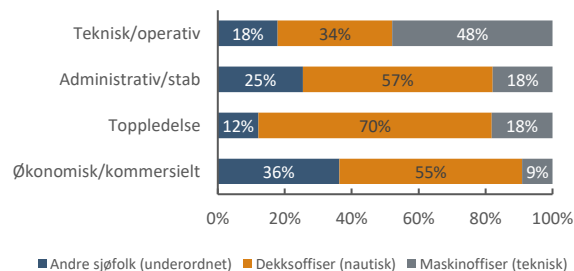
Øverste figur viser hvilken stillingstittel respondentene har i sin nåværende jobb på land. Nederste figur viser den samme inndelingen, men fordelt på hvilken stillingstittel da de gikk i land.

70 prosent av respondentene har en teknisk eller operativ stilling i sin nåværende jobb på land. Nærmere halvparten av denne gruppen jobbet som maskinoffiser da de gikk i land. Videre jobber en tredjedel i rederier, mens nærmere 40 prosent jobber i andre bedrifter utenfor maritim næring eller i kommuner og annen (ikke-maritim) offentlig forvaltning.

Nærmere 20 prosent av respondentene har en administrativ stilling. I underkant av 60 prosent av denne gruppen arbeidet som dekksoffiser da de gikk i land.



**Stillingstittel i nåværende jobb på land. N=373. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/ Menon 2021**



**Stillingstittel i nåværende jobb på land, fordelt på stillingstittel i siste jobb på sjøen. N=368. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/ Menon 2021**

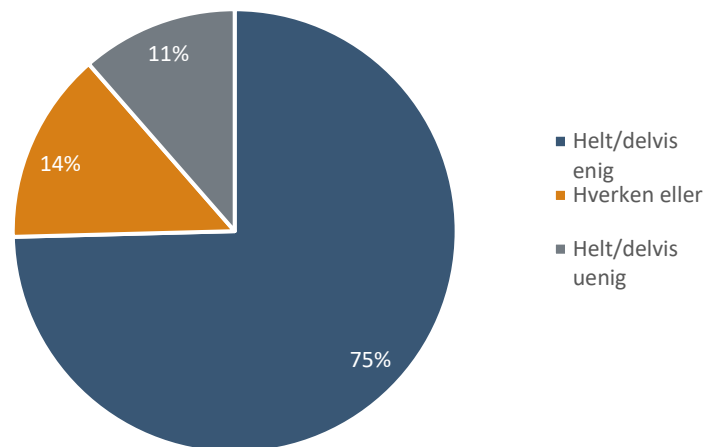
## 75 prosent av respondentene trives godt i sin nåværende jobb

Tre fjerdedeler av respondentene trives godt i deres nåværende jobb og kommer mest sannsynlig til å jobbe der i lang tid. 11 prosent er uenige i utsagnet.

Sammenlignet med 2019-rapporten, er det en høyere andel av respondentene som i dag trives i sin nåværende jobb. I 2019 var det imidlertid en høyere andel av respondentene som var usikre på hvorvidt de trivdes i jobben og om de kom til å fortsette å jobbe der.

Andelen av de som trives i deres nåværende jobb er tilnærmet lik blant de jobber utenfor maritim næring (77 prosent) og de som jobber i maritim næring (74 prosent). De som jobber innen maritime tjenester er mest fornøyd med sin nåværende arbeidsplass. Dette er imidlertid en relativt liten gruppe. Det er flest respondenter innen rederisegmentet. Her er i underkant av 80 prosent enig eller delvis enig i at de trives i sin nåværende jobb.

Utsagn: **Jeg trives godt i min nåværende jobb og kommer mest sannsynlig til å jobbe her i lang tid.** N=406. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021

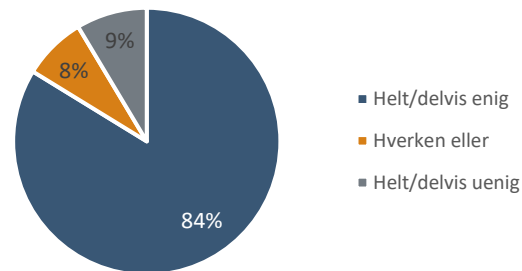


## Over 80 prosent opplever at kompetansen fra sjøen er relevant i nåværende jobb på land

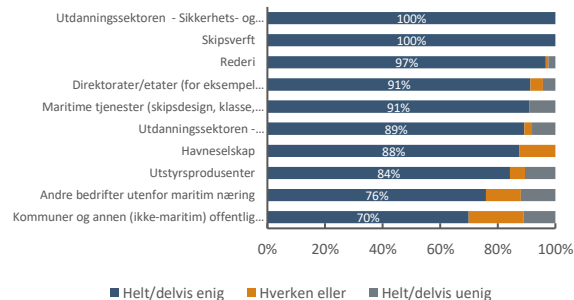
Den norske maritime klyngen er avhengig av sjøfolk med høy kompetanse og operasjonell erfaring. I overkant av 80 prosent av respondentene som jobber på land opplever at erfaringen de har opparbeidet fra sjøen er relevant i deres nåværende jobb på land.

Resultatene tyder på at erfaringsbasert kompetanse fra sjøen er nyttig i jobb på land. Omkring 70 prosent av de som opplever at deres kompetanse fra sjøen er relevant arbeider i maritim næring. Av de ni prosentene som ikke opplever at erfaring fra sjøen er relevant i jobben deres på land, arbeider 60 prosent utenfor næringen.

Som vist i nederste figur, er det i segmentene utenfor maritim næring hvor flest respondenter opplever at deres erfaring fra sjøen ikke er relevant i deres nåværende jobb på land. Over 80 prosent av respondentene innen de ulike segmentene opplever at deres erfaringsbaserte kompetanse fra sjøen er relevant i deres nåværende jobb på land.



**Utsagn: Jeg opplever at min erfaringsbaserte kompetanse fra sjøen er relevant i min nåværende jobb.**  
N=408. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021



**Utsagn: Jeg opplever at min erfaringsbaserte kompetanse fra sjøen er relevant i min nåværende jobb, fordelt på næring.**  
N=365. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021

**Tenker respondenter som jobber på  
sjøen og på land likt om  
kompetansebehov?**

## Sammendrag

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.

En høyere andel av de som jobber på sjøen tror at de i sin nåværende jobb vil trenge kurs eller videre utdanning for å beherske digitale verktøy i fremtiden. Denne andelen er lavere for de som jobber på land.

De som jobber på sjøen vil trolig påvirkes mest av det grønne og digitale skiftet. Mer «avanserte» skip fører til at sjøfolks nåværende oppgaver blir mer digitalisert. Utdanning og opplæring bør dermed tilpasses for å utstyre sjøfolk med de nye ferdighetene og kompetansen som kreves. En tredjedel av de som jobber på sjøen mener at det eksisterende utdanningstilbudet på maritime utdanningsinstitusjoner ikke er tilstrekkelig for å tilegne seg digital kunnskap og ferdighet som kreves i jobben framover. Færre av de som jobber på land har samme opplevelse. Dette har endret seg siden 2019, da en høyere andel av de som jobbet på land var enig i utsagnet. MARKOM2020-prosjektet kan ha bidratt til at flere av respondentene som jobber på land opplever at utdanningstilbudet når de kommer på land er tilstrekkelig. De som jobber på sjøen er imidlertid ikke helt tilfreds.

Over halvparten av respondentene er uenig i at mangel på utdanning/sertifisering hindrer dem i å få jobben 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.



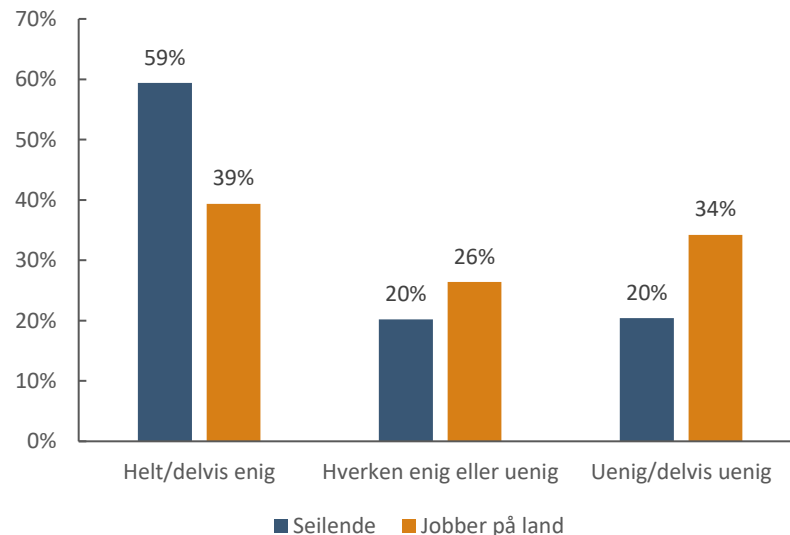
## Flertallet av respondentene mener de er avhengig av kurs eller videre utdanning for å beherske digitale verktøy/hjelpemidler i fremtiden

Det er bred enighet i maritim næring om at digitalisering og ny teknologi vil endre kompetansebehovet i næringen, i noen segment mer enn i andre. Sentrale spørsmål er hva slags digital kompetanse som vil trengs, hvor behovet inntreffer og hvordan rollene om bord vil endre seg.

Nærmere 60 prosent av de som arbeider på sjøen i dag er helt eller delvis enig i at de trenger kurs eller videre utdanning for å kunne beherske digitale verktøy/hjelpemidler som introduseres til næringen fortløpende.

Blant de som jobber på land er det færre som er enig i dette utsagnet. I 2019-rapporten var denne andelen høyere. I årets rapport har dermed respondentene som jobber på land og på sjøen ulik vurdering av dette utsagnet. Det kan tyde på at det er en oppfatning av at digitaliseringen og teknologiutviklingen ikke vil påvirke de landbaserte jobbene like mye som arbeidsoppgavene til de som jobber på sjøen.

**Utsagn: For å utføre min nåværende jobb i fremtiden er jeg avhengig av kurs eller videre utdanning for å kunne beherske digitale verktøy/hjelpemidler. Seilende: N=4487. Jobb på land: N=428. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021**



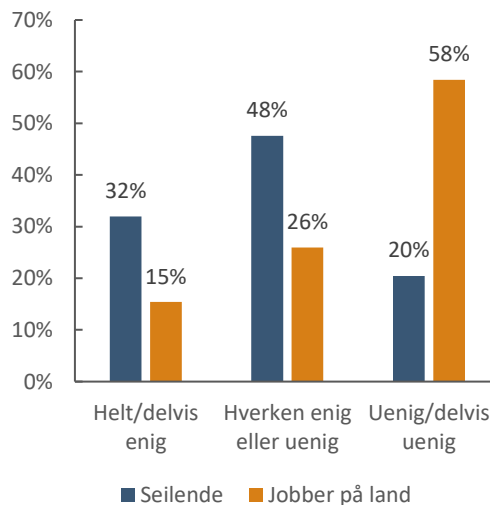
## De som jobber på sjøen vil trolig påvirkes mest av det grønne skiftet og digitalisering

Mer «avanserte» skip fører til at sjøfolks nåværende oppgaver blir mer digitalisert. Utdanning og opplæring bør dermed tilpasses for å utstyre sjøfolk med de nye ferdighetene og kompetansen som kreves. Skipsfarten slik vi kjenner den i dag vil som følge av de nye miljø- og klimakravene endre seg. Dette vil trolig påvirke de som jobber på sjøen mest, da det er de som jobber om bord på skipene. Det vil da være viktig at utdanningsløpet endres i takt med næringen og at etter- og videreutdanning settes i fokus.

En tredjedel av de som jobber på sjøen mener at det eksisterende utdanningstilbudet på maritime utdanningsinstitusjoner ikke er tilstrekkelig for å tilegne seg digital kunnskap og ferdighet som kreves i jobben framover. Færre av de som jobber på land har samme opplevelse. En høyere andel av de som jobber på land er uenig i utsagnet. Omkring 36 prosent av disse jobber i et rederi, mens drøyt 30 prosent jobber utenfor næringen.

I 2019 var det en høyere andel av respondentene som jobbet på land som var enig i utsagnet. MARKOM2020 har vært et viktig prosjekt for å heve kvaliteten på norsk maritim profesjonsutdanning. Det inkluderer fagskoler og UH-sektoren. Prosjektet har utviklet et helhetlig fremtidsrettet maritimt utdanningsløp fra fagskole via bachelor- og master-utdanninger til spisskompetanse innen maritim forskning med doktorgradsprogrammet i nautiske operasjoner. Dette kan ha bidratt til at respondentene som jobber på land opplever utdanningstilbudet som mer tilstrekkelig. De som jobber på sjøen er imidlertid ikke helt tilfreds.

**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=4494. Jobb på land: N=409. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021



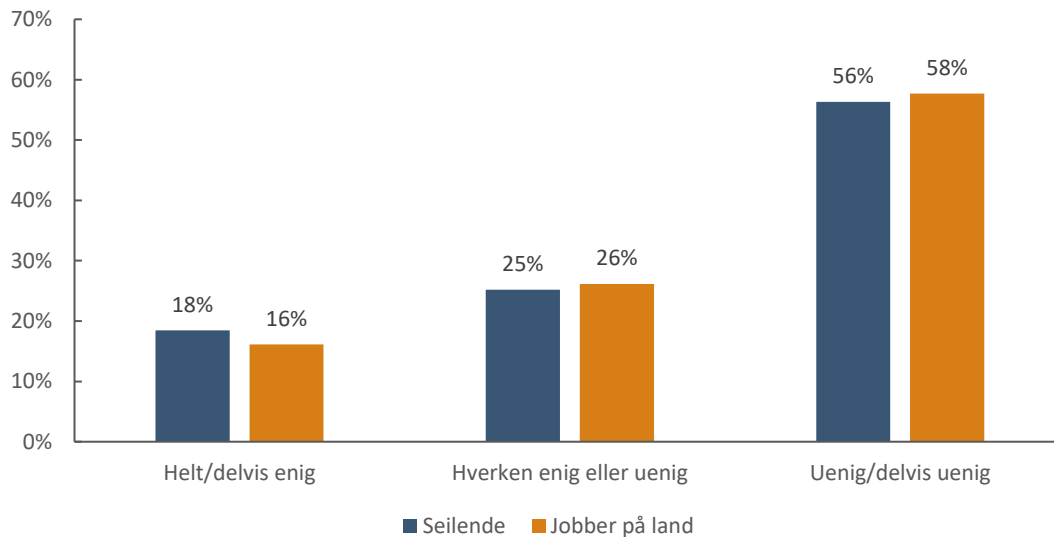
## Over halvparten av respondentene er uenige i at mangel på utdanning/sertifisering hindrer dem i få jobben de ønsker

Til tross for at 60 prosent av de seilende mener at de er avhengig av kurs eller videre utdanning for å kunne beherske digitale verktøy/hjelpemidler i fremtiden, viser figuren til høyre 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 ingen vesentlige forskjeller mellom de seilende og landansatte i dette spørsmålet.

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. Dette samsvarer med funnene fra 2019-rapporten.

**Utsagn: Mangel på utdanning/sertifisering hindrer meg i å få den jobben/stillingen jeg ønsker.** Seilende: N=4506. Jobb på land: N=409. Kilde: Spørreundersøkelse til nåværende og tidligere sjøfolk/Menon 2021



# Spørreundersøkelse til aktører i næringen (arbeidsgiversiden)

## Sammendrag

De aller fleste nyutdannede fra maritime profesjonsutdanninger på fagskole- og bachelornivå starter karrieren som seilende på norske fartøy, men i løpet av yrkeskarrieren tar de fleste jobb i land. Dette gjenspeiler seg i resultatene fra undersøkelsen til bedrifter og relevante aktører i næringen. Nærmere 90 prosent av alle maritime virksomheter har minst én ansatt med operativ kompetanse på sjøen. På den måten spres den operative kompetansen til hele maritim næring. I rederiene som har deltatt på undersøkelsen, har nærmere 40 prosent av de landansatte erfaring fra sjø. Skipsverft, utstys- og maritime leverandører har en lavere andel. Dette samsvarer med funnene i undersøkelsen til nåværende og tidligere sjøfolk, hvor høyest andel oppga at de gikk til et rederi da de valgte å starte i en jobb på land.

To av tre bedrifter mener personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil ha stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse frem mot 2030. Videre mener 20 prosent at de vil ha noe betydning for å dekke dette behovet. Dette er i tråd med tidligere funn, eksempelvis i 2019-rapporten og i Fafos rapport fra 2012. Det viser at erfaringsbasert kompetanse fra sjø vil være like viktig fram mot 2030 som det næringen i 2012 mente at den ville bli fram mot 2020.

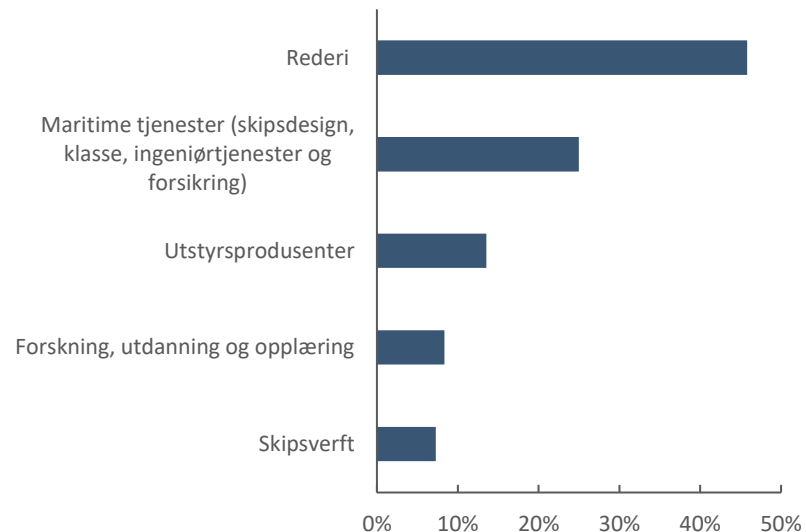
I overkant av 40 prosent av deltakerbedriftene tror de vil ha flere ansatte med erfaringsbasert kompetanse om fem år sammenlignet med i dag. Maritim næring står overfor et teknologisk skifte. Det er mye snakk om hvordan digitalisering og ny teknologi kan endre sjøfolks rolle om bord på skipene og om det vil oppstå en ny rollefordeling mellom arbeidsoppgaver til sjøs og på land. Dette kan føre til at flere av de som jobber på sjøen bytter til en jobb på land. Som vist i undersøkelsen til arbeidstakersiden svarte en tredjedel at de tenker å bytte til en jobb på land innen ti år. Dersom det er en forventning om at flere av de som i dag jobber på sjøen bytter til en jobb på land, er næringen avhengig av å framstå attraktivt slik at folk søker seg inn på de maritime utdanningene. Her vil utdanningsinstitusjonene få en viktig rolle.

## 45 prosent av virksomhetene som har svart på undersøkelsen er rederier

Norge har vært en av verdens ledende skipsfartsnasjoner i flere hundre år, hvor rederiene er kjernen i den maritime næringen i Norge. Nesten halvparten av virksomhetene som har svart på undersøkelsen er rederier, etterfulgt av bedrifter som leverer maritime tjenester og deretter utstyrsleverandører.

De som svarte at de jobber i et rederi fikk videre mulighet til å krysse av for hvilken type rederivirksomhet de jobber i. Det var her mulig å krysse av for flere. I overkant av 40 prosent av rederiene som har svart er innen nærskipsfarten eller et kystrederi, etterfulgt av 30 prosent innen offshore service-segmentet. En fjerdedel svarte at de er innen brønnbåt/fiskefartøy-segmentet. Cruise og passasjerferger innen utenriks sjøfart er det segmentet færrest av respondentene jobber i.

Oversikt over hvilket segment virksomhetene er i. N=96 Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2021



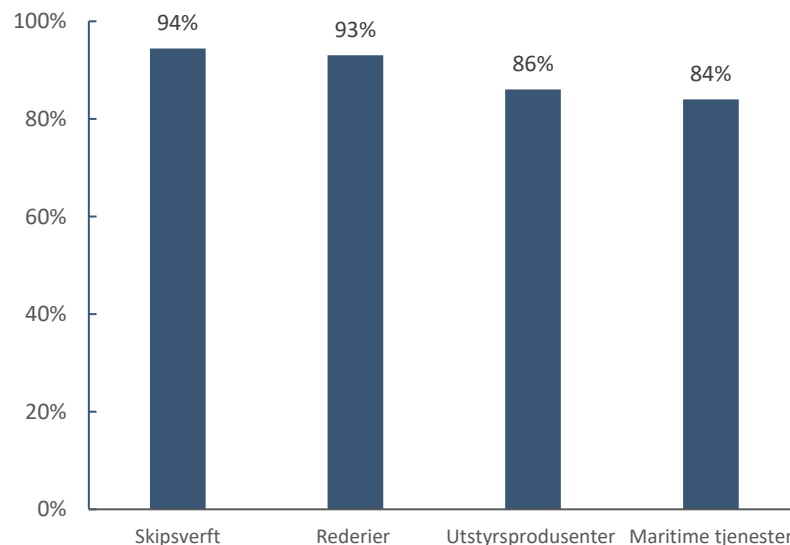
## Nærmere 90 prosent av de maritime bedriftene har minst én ansatt med praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen

Det er behov for operativ maritim kompetanse i hele verdikjeden. De aller fleste nyutdannede fra maritime profesjonsutdanninger på fagskole- og bachelornivå starter karrieren som seilende på norske fartøy, men i løpet av yrkeskarrieren tar de fleste jobb i land. Sju av ti får en landbasert jobb i maritim sektor.

Når en ser på de fire hovedsegmentene i maritim næring, rederi, verft, utstys- og tjenesteleverandører, viser det seg at nærmere 90 prosent av de maritime bedriftene har minst én ansatt med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø.

For å sikre representativiteten har vi i årets undersøkelse slått sammen svarene fra 2019-undersøkelsen for verft, utstys- og tjenesteleverandører. Rederiene ble i år bedt om å kun oppgi antall landansatte og ikke sjøfolk, så de er ikke sammenlignbare med 2019-rapporten.

Andel bedrifter med minst 1 ansatt fra sjø . Rederi: N=43. Skipsverft: N=18.  
Utstysprodusenter: N=43. Maritime tjenester: N=75.

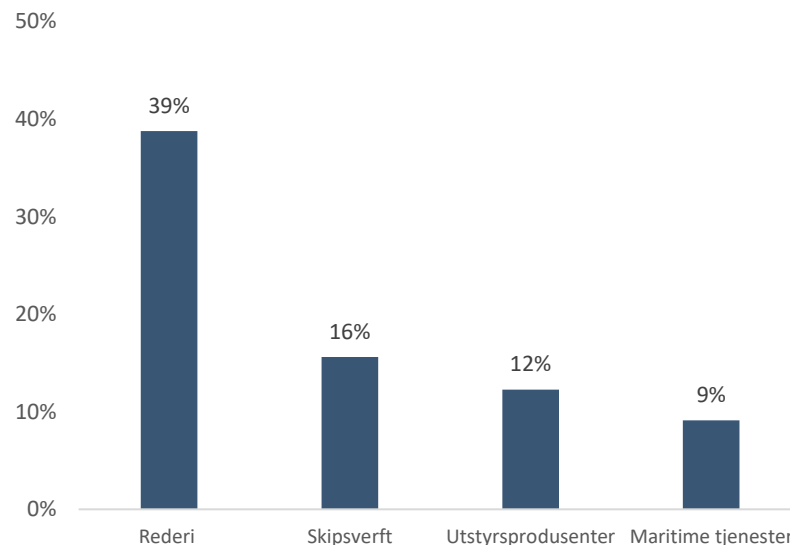


## Rederiene har flest ansatte med praktisk og operativ erfaring fra sjø

Det er relativt stor variasjon innad i de ulike segmentene relatert til antall ansatte med erfaring fra sjø. I rederiene som har deltatt på undersøkelsen har nærmere 40 prosent av de landansatte erfaring fra sjø. Skipsverft, utstys- og maritime leverandører har en lavere andel. Dette samsvarer med funnene i undersøkelsen til nåværende og tidligere sjøfolk, hvor høyest andel oppga at de gikk til et rederi da de valgt å starte i en jobb på land.

I kategorien forskning, utdanning og opplæring er antall ansatte med erfaring fra sjø lav. Det er hovedsakelig én utdanningsinstitusjon som står for over 90 prosent av de registrerte ansatte. At andel med erfaring fra sjø kun utgjør to prosent av de ansatte skyldes at maritim utdanning utgjør en relativt liten andel av totale utdanningsprogram, og det er da naturlig at andelen med erfaring fra sjø er lav i forhold til totalt antall ansatte.

Andel ansatte i bedriftene med erfaring fra sjø. Rederi: N=43. Skipsverft: N=18. Utstysprodusenter: N=43. Maritime tjenester: N=75. Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2021





## Over 80 prosent tror at erfaring fra sjø vil ha en betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse frem mot 2030

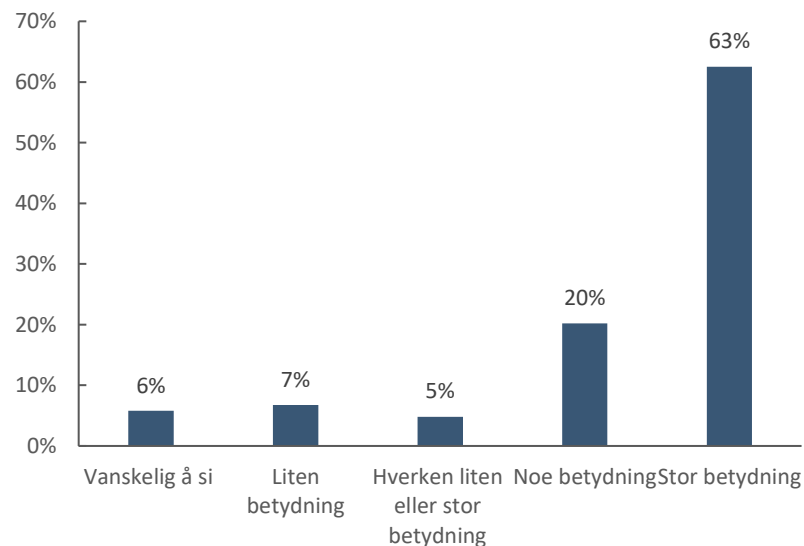
I overkant av 80 prosent av respondentene mener at personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø er av noe eller stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse fram mot 2030. Denne andelen er noe høyere i årets rapport, sammenlignet med 2019-rapporten. Skalaen er imidlertid ikke helt lik som i 2019-rapporten, så andelen kan ikke sammenlignes én-til-én. Hovedbudskapet er imidlertid det samme, at erfaring fra sjø vil være viktig for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse fram mot 2030.

Dette ble også vist i Fafos rapport fra 2012, «*Fra sjø til land*». Her oppga syv av ti 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.

Nærmere halvparten av de som opplever at praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil ha betydning for å dekke kompetansebehovet og behovet for arbeidskraft fram mot 2030 jobber innen rederisegmentet.

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=104.

Kilde: Spørreundersøkelse til bedrifter og andre relevante aktører/Menon 2021



## Fortsettelse betydning av praktisk og operasjonell kompetanse

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. Samtlige av respondentene som jobber innen forskning, utdanning og opplæring 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. Det er imidlertid viktig å understreke at antall svar innen denne kategorien er få.

Respondentene ble bedt om å utdype på hvilken måte personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen har betydning for deres virksomhet i dag. Det som går igjen er betydningen av å vite hvordan operasjonene om bord på skipet foregår, da det gir et bedre grunnlag for å gi rådgivning og driftsstøtte fra kontrollrommet på land. Videre trekkes det fram at personer som har jobbet på sjøen i flere tilfeller har testet utstyret som brukes om bord på ulike skip. De kan dermed gi gode innsikt i brukervennligheten til produktet og bidra i videre- og nyutvikling av produkt og tjenester rettet mot skip. Det samme blir trukket fram i akademia, hvor en lærer som selv har vært på sjøen har et annet grunnlag for å undervise i maritime fag sammenlignet med en som ikke har vært det.

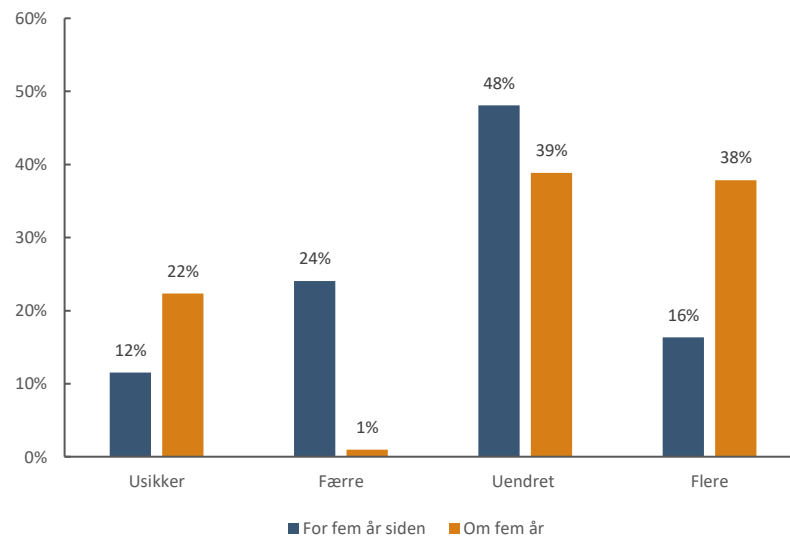
## Nærmere 40 prosent tror de vil ha flere ansatte med praktisk/operasjonell erfaring fra sjø om fem år

Nærmere 40 prosent av respondentene svarte at de vil ha flere ansatte med praktisk og operasjonell erfaring fra sjø om fem år sammenlignet med i dag. Tilsvarende andel svarte at antall ansatte med operativ erfaring fra sjøen ville være uendret. Drøyt en femtedel var usikre. Kun én prosent svarte at det vil være færre.

Nesten halvparten av respondentene svarte at antall ansatte i deres virksomhet med praktisk/operasjonell erfaring fra sjøen har vært uendret de siste fem årene. Videre svarte nærmere en fjerdedel at de hadde færre ansatte med erfaring fra sjø for fem år siden sammenlignet med i dag.

Sammenlignet med 2019-rapporten tror en høyere andel av respondentene i årets rapport at de vil ha flere ansatte med erfaring fra sjøen om fem år. Det er også en lavere andel som tror de vil ha færre om fem år, sammenlignet med i 2019. Det er imidlertid en høyere andel av respondentene i årets rapport som er usikker på om de vil ha flere ansatte med erfaring fra sjøen om fem år. Den økte usikkerheten knytter seg blant annet til hvordan digitalisering vil påvirke både markedet og arbeidsoppgaver.

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=104) Oransje søyler: tror du at dere vil ha ansatt i din virksomhet om fem år sammenlignet med i dag? (N=103).



## Fortsettelse behov for operasjonell erfaring fra sjø

Respondentene ble også her bedt om å utdype svarene sine når det gjelder hvorfor de hadde færre/flere ansatte med erfaring fra sjø for fem år siden/om fem år sammenlignet med i dag. Når det gjelder de som svarte at de hadde flere eller færre ansatte med erfaring fra sjø for fem år siden sammenlignet med i dag, knytter dette seg til endring i aktivitetsnivå innen deres segment eller for den enkelte bedrift.

De som tror at de vil ha flere ansatte med erfaring fra sjø om fem år sammenlignet med i dag, nevner at de tror aktiviteten og oppdragsmengden vil øke, samtidig som flere virksomheter planlegger å vokse. Videre nevnes det at erfaring fra sjø er en kompetanse de har behov for og ønsker mer av i bedriften.

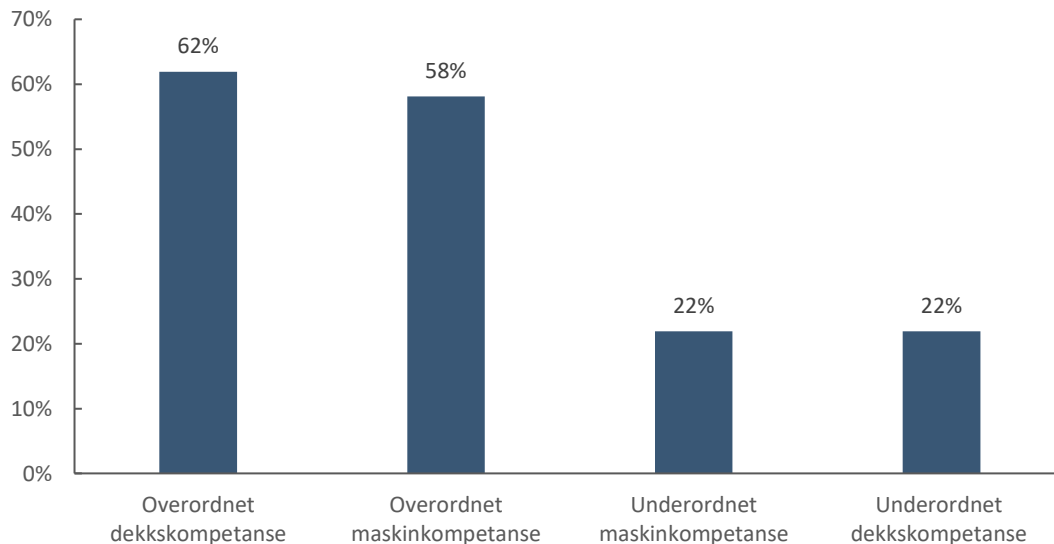
Av de respondentene som arbeider i et rederi, svarte 30 prosent at de hadde færre ansatte med erfaring fra sjø for fem år siden sammenlignet med i dag. Videre svarte nærmere 40 prosent at de vil ha flere ansatte om fem år. Skipsfart er en syklisk bransje. Svarene i undersøkelsen tyder på at det har vært en økning i antall ansatte i rederisegmentet med erfaring fra sjø de siste fem årene og at det er tro på at den trenden vil fortsette de neste fem årene. Av de som jobber innen maritime tjenester, tror halvparten at de vil ha flere ansatte med praktisk erfaring fra sjøen om fem år.

Som nevnt står maritim næring overfor et teknologisk skifte. Det er mye snakk om hvordan digitalisering og ny teknologi kan endre sjøfolks rolle om bord på skipene og om det vil oppstå en ny rollefordeling mellom arbeidsoppgaver til sjøs og på land. Dette kan føre til at flere av de som jobber på sjøen bytter til en jobb på land. Som vist i undersøkelsen til arbeidstakersiden, svarte en tredjedel at de tenker å bytte til en jobb på land innen ti år. Dersom det er en forventning om at flere av de som i dag jobber på sjøen, bytter til en jobb på land, er næringen avhengig av å framstå som attraktiv slik at folk søker seg inn på de maritime utdanningene. Her vil utdanningsinstitusjonene få en viktig rolle.

## 60 prosent av respondentene har behov for overordnet deks- og/eller maskinkompetanse

For å kartlegge hvilken type kompetanse arbeidsgivere er ute etter, ble aktørene bedt om å oppgi hvilken praktisk og operasjonell erfaring/kompetanse fra sjø deres virksomhet vil ha behov for fram mot 2030. Omkring 60 prosent har behov for overordnet deks- og/eller maskinkompetanse. Omkring halvparten av disse respondentene jobber i et rederi.

Hvilken praktisk og operasjonell erfaring/kompetanse fra sjø vil din virksomhet ha behov for fram mot 2030? (Flere kryss mulig)





TITTEL  
Undertittel (ett innrykk)