

Møte 3 i NFMF 2023

Dato: 04.10.2023 09:00-11:00

Sted: Teams

Innkalt: Harry Arne Haugan
 Odd Rune Malterud
 Gunnar Amland
 Evelyn Blom-Dahl
 Anne Sjøvold
 Andrine Kleiven
 Odd Konrad Dale
 Kåre Kvaløy
 Karin Gjerløw Høidahl
 Carine Gronholz
 Tom Alexander Østensen
 Gjest: Jon Wiggo Solberg (Færder VGS)
 Heidi Bang
 Svein Harald

Forfall: Morten Kveim

Faste saker

Sak A	Godkjenning av møteinnkalling	Vedtak
Sak B	Godkjenning av dagsorden	Vedtak
Sak C	Godkjenning av referat	Vedtak

Dagsorden

Sak	Start	Slutt	Totalt	Tittel	Sakstype
	09:00	09:05	00:05	Velkommen og godkjenning av saker	
O-07/23	09:05	09:15	00:10	Spranget fra VGS til HYU	Orientering
O-09/23	09:15	09:45	00:10	Utviklingsredegjørelsen	Orientering
D-07/23	09:45	10:05	00:20	Innholdet i dekksoffiser/maskinoffiser utdanningene	Diskusjon
O-08/23	10:05	09:40	00:05	NKR status i arbeidet med nivå 6	Orientering
D-09/23	09:40	10:05	00:25	ETO i fagskolen	Diskusjon
D-10/23	10:05	10:25	00:20	Nasjonale planer innen Maritime fag	Diskusjon
D-11/23	10:25	10:55	00:30	Finansiering i fagskolesektoren	Diskusjon
	10:55	11:00	00:05	Eventuelt	

Referat møte 04.10.2023

Faste saker:

Foreslår å endre dagsorden; Carine Gronholz orienterer om utviklingsredegjørelsen etter sak O-07/23.

O-07/23 Spranget fra VGS til HYU v/Anne Sjøvold

Orientering om arbeidet initiert av Fagskolen Rogaland rundt nivåforskjeller i VGS og Fagskole - hva forventes av studentene ved oppstart, matcher dette med hva de har med seg fra VGS av kompetanse?

Spranget mellom VGO og HYU øker, og det er viktig for fagskolen at kunnskapsnivået fra de som går ut av VGO er på et godt nivå. Rådet bør gjøre noe rundt overgangen – kunnskapsnivået blant nye studenter er for lavt, spesielt innen engelsk og matematikk. Innen matematikk og naturfag er det svært problematisk med lavere nivå blant en del av studentene.

Marcom har midler til å igangsette tiltak, om det søkes snarest (søknadsfrist 17.11.2023).

Fagskolen i Nord har forkurs som de tilbyr nye studenter, men trenden er at de som ikke trenger det tar det (og stiller videre på all undervisning), men de som trenger det og har lavere kompetanse innen fagene, enten melder ikke seg på eller ikke stiller -og faller da også fra studiet.

Det må gjøres noe med fagene i VGO, som kan løfte elevenes kunnskap til et nivå som passer med fagskolenes inntaksnivå. Det er viktig å beholde nivået innen høyere yrkesfaglig utdanning, og heller sette inn ressurser på å løfte nivået i VGS. Det må inn ressurser tidligere i VGS løpet, da helst i VG1 og VG2. Kommer det på 3. året, er det for sent, og det er allerede et stort etterslep.

En annen utfordring er at mange er i praksis eller jobber i årevis før de tar videre utdanning ved fagskole. Det har da gått flere år siden de jobbet teoretisk med realfag.

Utviklingsredegjørelsen (sak O-09/23) er viktig her, og fagrådene både innen VGO og HYU må ha klare svar på hva de mener må bli gjort for å bøte på dagens situasjon.

NFMF oppretter en arbeidsgruppe som skal lage en strategi på hva rådet kan gjøre for å svare på denne utfordringen.

Arbeidsgruppen består av Harry Arne Haugen, Tom Alexander Østensen, Odd Konrad Dale, Jon Wiggo Solberg (ekstern).

O-09/23 Utviklingsredegjørelsen v/Carine Gronholz

De faglige rådene jobber innen VGO med utviklingsredegjørelsene, hvor de skal gi myndighetene oversikt over utviklingstrekk i sektore. I denne perioden fokuserer de på tre områder: teknologisk utvikling, grønn omstilling, og sammenheng mellom VGO og HYU.

I forrige sak (O-07/23) kom det frem at det er utfordrende for HYU at kandidater fra VGO har for lav grunnkompetanse, spesielt innen matematikk og realfag. Arbeidsgruppen som ble opprettet, vil svare ut på Utviklingsredegjørelsen.

Det er en overlapp med sak D-09/23 (ETO i fagskolen), hvor det kommer frem at ETO er eneste officersutdanningen på VGO-nivå. Det er dermed uklart hvilken rolle VGO har, og hva HYU tilbyr.

D-07/23 Innholdet i dekksoffiser/maskinoffiser utdanningene v/Harry Arne Haugen

Diskusjon om innhold og lengde på offisersutdanningene innen maritime fag -hvordan inkludere ny teknologi og likevel beholde arbeidslivets og STCW-relevans.

Ny teknologi, større kjennskap til datasystemer og andre nye oppgaver krever oppdatert kunnskap innen sjøoffisersutdanningen. STCW konvensjonen er under revisjon, men det vil ta lang tid før den prosessen er ferdig og før endringer blir gjennomført. I mellomtiden må fagskolene svare på de faktiske arbeidsbehovene.

Det må kommuniseres tydelig at HYU er veien videre for yrkesfag. Det bør heller spisses, enn å åpne bredt gjennom endrede opptakskrav. (se videre sak D-09/23 og D-10/23 Nasjonale planer i maritim utdanning).

O-08/23 NKR status i arbeidet med nivå 6 v/Malin Nøss Vangsnes-Weaver

Orientering om Nasjonalt Fagskoleråds arbeid rundt HYU nivå 6 i NKR.

NKR har nedsatt en arbeidsgruppe som skal legge frem for resten av rådet videre strategi for arbeid rundt innplassering av HYU i NKR på nivå 6, i tråd med NOKUTs anbefalinger.

Det er flere utfordringer rundt maritim utdanning og NKR.

Det som er grunnleggende er at alle maritime utdanninger er underlagt STCW, uavhengig av hvor du tar utdanning. Sertifiseringen stiller konkrete krav, som må oppfylles.

Innen høyere yrkesfaglig utdanning er det vanskelig når fagskolene må skrive læringsutbyttebeskrivelser som er på et lavere nivå (5.2) enn det sertifiseringen krever (minimum 6) innen visse områder.

Likevel gir sjøfartsdirektoratet sertifikat, da de vet kompetansen til studentene samsvarer med kravene. Norge har ratifisert et internasjonalt regelverk – hvordan kan da NKR overstyre dette, i form av plassering og innhold i utdanningen?

Det er viktig å se på høyere yrkesfaglig utdanning og høyskoler som ulike utdanninger, og rendyrke yrkesveien. I debatter om innhold og nivå i NKR henger en seg opp i akademisk utdanning og dets beskrivelser, men STCW er *kompetansebeskrivende*. Det må formidles hva en oppnår ved de ulike løpene innen Høyere yrkesfaglig utdanning og høyskole; for å oppnå sertifikat må en ha fartstid, som en opparbeider seg f.eks. gjennom VGO. Hvis en går høyskolen, får en noe akademisk i *tilegg* til ECTW kravene, om en har fartstid

AU utarbeider et skriv med konkrete misforhold mellom STCW og dagens NKR.

Eksempler som må følges opp: Sveiseingeniør ved fagskolen Nord, som etter utdanning sertifiseres på nivå 7, selv om utdanningen ligger på 5.2.

Sjøoffisersutdanning som krever også kunnskap på høyere nivå enn det som beskrives i LUB.

D-09/23 ETO i fagskolen v/ Jon Wiggo Solberg

Maritim elektro på fagskolenivå. Hvilke muligheter kan man se for seg, og hvor bør vi starte?

I dag er ETO den eneste offisersutdanningen på VGO-nivå (5-årig løp).

Er det mer hensiktsmessig å løfte dette til Høyere yrkesfaglig utdanning, på linje med de andre offisersutdanningene?

Det er eventuelt behov for en vei videre for dem med ETO. Dette kan være f.eks. Electric supervisor / maritim elektriker ingeniør eller lignende, som må samkjøres med sertifisering og STCW.

Alternativt kan en se på å kombinere ETO/dekksoffiser/maskinoffiser. Det er overordnet en utvikling

i sektoren som i fremtiden vil ha en større blanding mellom teknisk og elektrisk, så utdanninger som treffer dette behovet kan være hensiktsmessig å se nærmere på utviklingen av.

Andre utfordringer å se nærmere er rekruttering, og å beholde elektrikere i sjøfart. En trenger også flere som utdanner seg til matros (VGO utdanning). Det er en stor utfordring med mangel på matroser, og erfarne matroser.

Harry, Odd Konrad og Jon ser nærmere på saken, og utarbeider en bestilling som det kan søkes Marcom-midler til videre, som er forankret i arbeidslivet.

D-10/23 Nasjonale planer innen Maritime fag v/Anne Sjøvold

Originalene for emneplanene ligger i dag i felles dokumentsystem som fagskolene har opprettet. Hvor bør originalene ligge i fremtiden?

Hvem skal for fremtiden ta ansvaret for, samt bære kostnadene for revideringer av de maritime emneplanene? MARKOM 2020 tok alt dette arbeidet og kostnadene.

Noen av emnene er svært store og tunge (over 40 sp). Hvis fagskolene skal kunne tilby realkompetansevurdering og innpass, er det en fordel at disse emnene deles inn i mindre emner. Også en debatt om det er mulig å tone ned deler i emnene som oppleves som nokså utdatert i dag, for å få plass til mer emner i henhold til det grønne skiftet og ny teknologi.

Emneplanene må sees i henhold til VGO og UH, så på tvers av hele utdanningssystemet.

En sammensetting av mindre fag kan også gjøre det enklere med innpass, og å strukturere utdanningen slik at de kan tas på ett eller to år – og med mulig innpass og avkortning der det egner seg.

Emneplanene trengs å jobbes med av hver fagskole, da innholdet er knyttet til STCW og iverksettes samtidig som en jobber med dem.

Harry Arne tar tematikken videre til Maritimt utdanningsforums konferanse 28.-30 november, og oppfordrer til at fagskolene oppretter arbeidsgrupper sammen med sjøfartsdirektoratet.

D-11/23 Finansiering i fagskolesektoren v/Harry Arne Haugen

Dagens finansiering av maritime fag dekker ikke behovet. Små undervisningssteder står i fare for å bli kuttet -på tide å diskutere hvor mange studiesteder det bør være for maritime fag? Hvor trenger arbeidslivet utdanninger, og hvor er studentene?

Stykkprisfinansiering er problematisk. For å holde den maritime utdanningen i drift, nesten alle fylkene store summer av frie midler. I tilstandsrapporten for høyere yrkesfaglig utdanning 2023, viste det seg at Troms og Finnmark bruker 33% av sine frie midler til fagskolen i Nord. Med så høy finansieringsbelastning på fylket, risikerer fagskolen at fylkeskommunen sier nei til denne kostnaden, og at Fagskolen Nord må legge ned store deler av maritim utdanning.

Dette er kritisk, da det er stor mangel på kompetanse i regionen, og et stort behov for arbeidere med maritim utdanning. Manglende synliggjøring, fokus og promotering av at det finnes gode muligheter for jobb innen maritim næring er et problem.

Det er jevnt over i maritim sektor større kostnader enn det en får tildelt av stykkpris per student, som også har blitt redusert kraftig i løpet av de siste årene. I 2008 fikk Bergen Maritime (nå en del av Vestland Fagskole) ca 97 000 per student. I 2023 fikk Fagskolen i Nord ca 79 000 per student.

Maritime utdanninger koster mye på grunn av tekniske behov som simulatorer og -trening i

utdanningen, noe som gjør nettbasert utdanning vanskelig. Kostnader rundt studiesteder og ansatte er også betydelige.

I Nord-Norge er det også store demografiske utfordringer, med lavere innbyggertall enn i sør, og store avstander som gjør det vanskelig både tidsmessig og økonomisk for studenter å reise til samlinger.

Noe av utfordringene kan kanskje møtes med samhandling, samarbeid og delte anbudsrunder/simulatorparker, men stykkprisfinansieringen er ennå den største utfordringen. Det mangler en grunnfinansiering som kan sikre administrativt- og kvalitetsarbeid.

Alle midlene de offentlige fagskolene har tilgang til er konkurranseutsatt -da fagskolene er eid av fylket, er det opp til fylkets politiske styre å forvalte økonomien. Dette gjør det svært uforutsigbart for fagskolene å drive kontinuerlig drift og satse fremover.

Sammenslåing til en stor fagskole i Nord-Norge kan bidra til at flere reiser (sørover), og da blir og bosetter folk seg også lenger sør. En tømmer da nordområdene for både kompetanse og ressurser. Rekrutteringen er langs kysten nordover, da må utdanning være tilgjengelig der folk bor og hvor det er et arbeidsliv som er klare for å ansette dem.

Næringen jobber kontinuerlig for å bidra til finansieringen, men dette er store tema som også omhandler distriktpolitikk, nordpolitikk osv. Det er viktig å bruke tallgrunnlag og statistikk for å kreve bedre finansiering, som NHOs kompetansebarometer, som viser at næringen trenger folk med kompetansen maritime fagskoler tilbyr.

Harry Arne Haugan og Karin Gjerløw Høidahl har et møte for å se nærmere på finansiering av maritime utdanninger i Nord.