



CHALMERS

Sjömansgymnaset - Vad händer sen?

Jobba som manskap ombord på fartyg, vidare studier eller välja annan inriktning

Examensarbete inom sjökaptensprogrammet

NILS BERGEHED

EMILIA RENKEN

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2021

Sjömansgymnasiet - Vad händer sen?

Jobba som manskap ombord på fartyg, vidare studier eller välja
annan inriktning

Examensarbete inom sjökaptensprogrammet

NILS BERGEHED
EMILIA RENKEN

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Avdelningen för maritima studier
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2021

Sjömansgymnasiet - Vad händer sen?

Jobba som manskap ombord på fartyg, vidare studier eller välj annan inriktning

NILS BERGEHED

EMILIA RENKEN

© Nils Bergehed, 2021

© Emilia Renken, 2021

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon: + 46 (0)31-772 1000

FÖRORD

Vi är två studenter från Chalmers tekniska högskola på sjökaptensprogrammet 180 högskolepoäng som skriver detta examensarbete på 15 högskolepoäng. Vill rikta ett stort tack till de fyra skolorna, Härnösands gymnasium, Kalmar Praktiska gymnasium, Törnströmska gymnasiet och Öckerö Seglande Gymnasieskola som hjälpt oss med kontaktlistor till eleverna. Även ett tack till alla respondenter som tagit sig tid till att svara på vår enkät. Utan er hade vi inte kunnat genomföra rapporten på det sätt vi hade velat. Ett tack till rederiet som under rådande omständigheter har tagit sig tid till att svara på våra frågor.

Tack till vår handledare Johan Magnusson som varit behjälplig och tillgänglig för vägledning genom examensarbetet.

Chalmers Tekniska Högskola

Sjökaptensprogrammet 180 hp

Examensarbete 15 hp

Sjömansgymnasiet - Vad händer sen?

Jobba som manskap ombord på fartyg, vidare studier eller välja annan inriktning

Nils Bergehed

Emilia Renken

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SAMMANDRAG

Sjöfarten är en viktig del av samhället och står för en stor del av import och export i Sverige. Arbetet är inriktad på att ta reda på om elevers val av inriktning efter sjöfartsgymnasium har ändrats mellan 2008 till nu. Hur väl skolorna förbereder eleverna för sina val av inriktning efter avslutade studier. En annan fråga som tagits upp i rapporten är varför eleverna valde att fortsätta inom sjöfart eller byta inriktning och inte välja att gå till sjöss. För att samla in relevant data har det skickats ut en enkät till de som tagit studenten från fyra olika sjöfartsgymnasium i Sverige, år 2018, 2019 och 2020. Vi har använt oss av en kvantitativ metod med frågor i enkäten, där det funnits färdiga svarsalternativ, men även funnits utrymme i form av kommentarsfält där de svarande har kunnat utveckla sitt svar. För att kunna analysera elevernas potentiella ändring av val av inriktning jämfördes datan till en rapport från 2008 av Fredrik Reis. Tre Svenska rederier kontaktades med intervjufrågor för att få mer data som kan besvara frågeställningen. Resultatet visade att majoriteten efterfrågade mer praktisk träning i form av praktisk lärande i skolan, men även mer praktik ombord på fartyg. Resultatet visade att det skett en attitydförändring av elevernas val efter utbildningen. Färre vänder sig till sjökaptens och sjöingenjörprogrammet efter avslutad utbildning. Samt att majoriteten av eleverna som fortsätter sin karriär till sjöss väljer att göra det i stor del av arbetstiderna.

Nyckelord: Sjöfartsgymnasium, sjöss, praktik, matros, motorman.

Sjömansgymnasiet - Vad händer sen?

Jobba som manskap ombord på fartyg, vidare studier eller välja annan inriktning

Nils Bergehed

Emilia Renken

Department of Mechanics and Maritime Sciences

Chalmers University of Technology

ABSTRACT

The shipping industry does have a huge role in the Swedish society and a big impact in the import and export to/from Sweden. This dissertation is concentrated on if there has been a change in students' choice after graduation from seaman's high school. The change is between 2008 until 2020. How well the schools prepare the students for a continuing career within the shipping industry. Why the students chose to continue in the shipping industry, study or work, or why they chose to not continue. To collect data we used a quantitative technique, in the form of a survey with multiple-choice questions. It's been possible to give a comment to the questions that were asked in the survey, to get more qualitative data to the question, it was interesting to get a deeper knowledge about the students' answer. The survey was sent to students that graduated in 2018, 2019 and 2020, from one of the seven schools that focus on shipping. Three Swedish shipping companies were asked to give their sight on the schools that focus on shipping. What they think the cadet's from these schools are missing in knowledge or have great knowledge about when they are coming onboard the ship's for an internship period. The conclusion of this thesis is that there has been a change in students' decisions after finished studies. It is now less common for the students to seek higher education in the shipping industry. In addition, students that chose a continuation in working onboard ships do that because of the working times.

The report is written in Swedish.

Keywords: Shipping, school, internship, ordinary seaman, motorman

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning	1
1.1 Bakgrund	3
1.1.1 Antal sökande på sjökaptän och sjöingenjör	3
1.1.2 Sjöfartsgymnasium	4
1.1.3 Lättmatros	4
1.1.4 Vaktgående maskinpersonal	4
1.1.5 Matros	5
1.1.6 Befaren maskinpersonal	5
1.1.7 Fartygsbefäl Klass V	5
1.1.8 Maskinbefäl Klass V	5
1.1.9 Certifikat	6
1.1.9.1 Läkarintyg	6
1.1.9.2 Grundläggande säkerhetsutbildning	6
1.1.9.3 Grundläggande sjukvårdsutbildning	7
1.1.9.4 Avancerad brandbekämpning	7
1.1.9.5 Räddningsfarkoster och beredskapsbåtar	7
1.2 Syfte	7
1.3 Frågeställning	7
1.4 Avgränsningar	8
2. Teori	9
2.1 Matros, motorman eller sjöbefäl?	9
2.2 Arbetsmarknad för ombordpersonal	9
2.2.1 Arbetsmarknad för befäl	9
2.2.2 Arbetsmarknad för manskap	10
2.3 Teorier och tidigare studier	11
2.3.1 John Dewey	11
2.3.2 Jens Rasmussen	12
2.3.3 Dr. Adam Fletcher	12
3. Metod	13
3.1 Urval	13
3.1.1 Skolelever	13
3.1.2 Rederier	13
3.2 Etiska ställningstaganden	13
3.3 Genomförande	13
3.3.1 Framtagning av enkäten	14
3.3.2 Framtagning av frågor till rederier	14
4. Resultat	16

4.1 Enkäter	16
4.2 Rederiernas svar	22
5. Diskussion	23
5.1 Har det skett en attitydförändring mellan 2008 till idag i valet av inriktning efter avslutande studier på sjöfartsprogrammet?	23
5.1.1 Elevernas nuvarande sysselsättning och framtidstro	23
5.1.2 Val av inriktning efter avslutande studier på sjöfartsprogrammet	24
5.2 Vad får studenterna att fortsätta eller byta sin karriär inom sjöfart till sjöss?	25
5.3 Hur väl förbereder gymnasieskolorna eleverna för sina val av inriktning efter avslutade studier?	28
5.4 Metoddiskussion	31
6. Slutsatser	34
6.1 Har det skett en attitydförändring mellan 2008 till idag i valet av inriktning efter avslutande studier på sjöfartsprogrammet?	34
6.2 Vad får studenterna att fortsätta inom sjöfart till sjöss alternativt byta från sjöfart?	34
6.3 Hur väl förbereder gymnasieskolorna eleverna för sina val av inriktning efter avslutade studier?	35
6.4 Rekommendationer till fortsatt arbete	35
Källförteckning	36

FÖRKORTNINGAR OCH BEGREPP

APL	Arbetsplatsförlagt lärande
TEU	Twenty foot equivalent unit- Standardmått på godscontainer
Surveymonkey	En hemsida som hjälper användaren utforma enkäter
Befäl	Generell beteckning för de ombord på ett fartyg som arbetar i en befälsbefattning, tex styrman, maskinist, kapten.
Manskap	Generell beteckning för sjömän som jobbar inom avdelning maskin eller däck. Ej en befälsbefattning.
Covid-19	En infektionssjukdom som orsakas av ett coronavirus.
1:1 System är	Ett avlösning schema ombord på fartyg där man jobbar en period och sedan ledig samma period.
Samaritgrupp	Fartygets sjukvårdsgrupp, som tillsätts vid sjukdomsfall ombord.

1. INLEDNING

Wanessa Klar är en av eleverna som går sjöfartsutbildningen på Törnströmska gymnasiet, hon tar studenten 2019. Enlig henne själv är utbildningen bred och rolig. Under sin tid på skolan har hon praktiserat på Viking Cinderella, men även varit på andra fartyg. Efter studenten börjar hon arbeta som jungman som sommarjobb. Hon ser ljusst på framtiden och anser att det är lätt att få jobb. Om några år tror hon att hon ska vidareutbilda sig på sjökaptensutbildningen på högskolan (Satsa på Sjöfart, 2019). I Sverige finns det sju stycken olika skolor som erbjuder sjöfartsprogrammet. Det är ett program där eleverna under tre år får kunskap inom sjöfart för att sedan kunna studera vidare eller jobba ombord. Utbildningens två inriktningar är däck och maskin. Däckinriktningen är anpassad för arbete som matros medan maskininriktningen bygger på arbete i maskinrum som vaktgående maskinpersonal. År 2018 var det totalt 286 elever på dessa sju sjöfartsutbildningar (Svensk Sjöfart, 2019). Det kan jämföras med teknikprogrammets 29 755 elever läsåret 2018/2019 (Skolverket, 2019). Eleverna har flera olika val att göra efter utbildningen, i karriärssyfte kan de börja jobba eller studera vidare.

I ett inslag som gjorts av SVT 2019 kommenterade Henrik Cars som är vice VD för Destination Gotland att, "Året runt så har vi svårt att hitta personal till framförallt maskin och däck." Andra källor som pekar mot samma sak är Caj Luoma som är branschorganisationens Transportföretagens kompetensförsörjningschef, 2019 sa han, "Sjöfarten har ett rekryteringsproblem totalt sett", och pekade på att mer kvinnor skulle kunna lösa personalbristen (SVT, 2019). Det är intressant att ställa sig frågan, hur det kommer sig att allt färre söker sig till sjöfartsutbildningen på gymnasiet, om man ser på en sjuårsperiod har antalet elever minskat med 50 %? (Svensk Sjöfart, 2019) Rimligtvis borde antalet sökande öka allt eftersom det vittnas om bra arbetsmarknad till sjöss för sjömän.

Sjöfarten för Sverige är vital, mer än 90 % av Sveriges handel går via sjöfarten. Branschen sysselsätter dessutom ca 100 000 personer i Sverige (Svensk Sjöfart, uå). Endast i Göteborgs hamn hanterades 772 000 TEU och 22 221 600 ton energiprodukter år 2019 (Göteborgs hamn, 2020). Utöver sjöfartens betydelse ur handelns perspektiv finns det flera aspekter att beakta, sjöfarten har sedan länge setts som ett mer miljövänligt transportmedel än flyg och landtransporter. I och med att Sverige är delaktiga i en mängd olika klimatmål såsom FN:s

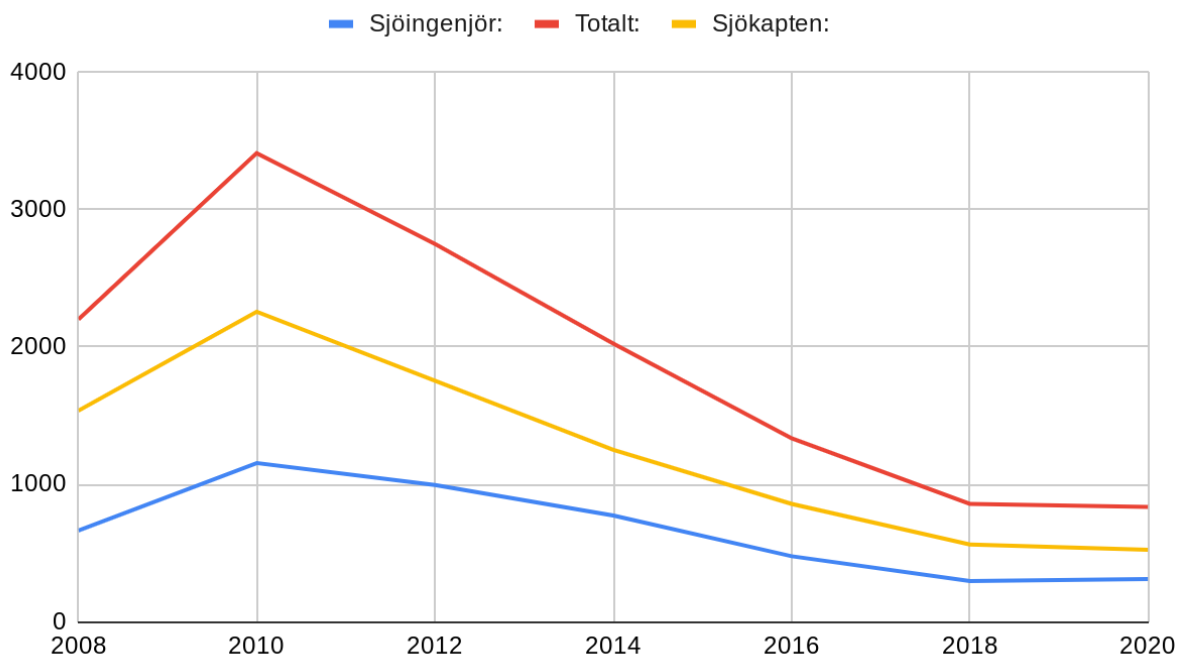
Parisavtal som har som mål att den globala temperaturökningen ska hållas under två grader celsius per år (Miljö och energidepartementet, 2016), samt att minska de inhemska utsläppen med 40 % till år 2030 jämfört med siffror från år 1990 (Europeiska Kommissionen, 2011). Sveriges nationella klimatmål om att inte ha nettoutsläpp av växthusgaser år 2045 (Naturvårdsverket, 2020). Med dessa i åtanke är det rimligt att också utöver handeln lyfta sjöfartens betydelse för klimatet, här och nu men även i framtiden. En grundförutsättning att fortsätta föra sjöfart i Sverige och internationellt är bra utbildad personal, både på fartygen och i land, vilket såklart är sjöfartsutbildningen huvudsyfte, att förse rederier, fartyg och Svensk sjöfart i stort med personal. Först och främst med lättmatros och vaktgående maskinpersonal men även övriga positioner genom att motivera och erbjuda vidareutbildning inom sjöfart.

Vad som händer med eleverna efter utbildningen på gymnasiet är av betydelse för industrin. Personer som Wanessa som beskrevs tidigare ger en positiv trend. Men hur många är det som istället tvärtom väljer att flytta ifrån branschen efter ha genomgått sjöfartsutbildningen är oklart. Det blir därmed ett kunskapshål, om man istället hade klart för sig elevernas inställning mot sjöfarten kunde det möjligtvis kunna öppna upp för hur branschen som helhet kunna locka fler och därmed utvecklas och förbättras. Med en stor brist av svenska sjömän riskerar rederierna att flagga ut sina fartyg till annan flagg än svensk. "Om färre utbildar sig för att utbilda sig inom sjöfarten och branschen inte hittar folk i Sverige kan man tvingas gå utomlands igen. Då går arbetstillfällena förlorade i Sverige" säger Caj Luoma. Chef för kompetensförsörjning på branschorganisationen Transportföretagen, till TT, i en artikel på Norrköpingstidningen (Norrköpingstidningen, 2019).

1.1 Bakgrund

1.1.1 Antal sökande på sjökaptens och sjöingenjör

Figur 1. Antal sökande på sjöingenjör och sjökaptens



Figuren visar det totala antalet sökande till högskoleutbildningarna sjökaptens och sjöingenjör (Universitet- och Högskolerådet, 2021). År 2010 var det år mest flest antal sökningar. Efter 2010 har det minskat stadigt till år 2018. Från 2018 till 2020 har totala sökandet varit stabilt.

Sjöfartshögskolorna Chalmers Tekniska Högskola och Linneuniversitetet belyser problemet med att det är en negativ trend med antal sökande på linjerna sjökaptens- och sjöingenjörprogrammet (se figur 1). Statistik från Universitet- och högskolerådet visar att färre söker till dessa två utbildningarna. En minskning med 13 procent på sjökaptensprogrammet och en minskning med 14 procent på sjöingenjörprogrammet från år 2015 till 2016. På sjöingenjörprogrammet fylls inte platserna. Det medföljer att skolorna blir ekonomiskt påverkade. Det låga söktrycket kommer medföra att det blir svårt att ersätta de befäl som kommer gå i pension inom snar framtid. Ted bågfeldt, prefekt på Linneuniversitetet, säger i en intervju att det låga söktrycket kan bero på att det finns en negativ syn på den svenska sjöfarten. Lennart Josefsson, prefekt på Chalmers, håller med och belyser även att vikten av att informera ungdomar om sjöyrket (Lars Andersson, 2016).

1.1.2 Sjöfartsgymnasium

I Sverige har vi sju olika gymnasium som inriktar sig på sjöfart. (Sjöfartens Utbildningsinstitut, uå) De är geografiskt placerade runt om i landet, vilket gör det möjligt för alla att kunna söka in till dessa gymnasium. På alla skolorna får man som elev rätt behörighet och certifikat för att kunna segla inom handelsflottan efter avklarad utbildning. Eleverna har möjlighet att välja kurser på gymnasiet som gör de högskoleförberedande för vidare studier till sjökaptens- eller sjöingenjörsutbildningen. Alla skolor erbjuder APL, arbetsplatsförlagt lärande för att eleverna ska samla kunskap, erfarenhet och sjötid under utbildningen. På samtliga skolor, undantag Kalmar där de enbart har däck, har eleverna möjlighet att kunna välja inriktning. De två inriktningarna det går att välja mellan är däck och maskin. Beroende vilket val eleverna gör, får de behörigheter och certifikat för att segla som lättmatros eller vaktgående maskinpersonal.

1.1.3 Lättmatros

För att erhålla behörigheten lättmatros behöver sökanden ha fullgjort sex månaders däckstjänstgöring som har samband med vakthållning på bryggan. Tjänstgöringen ska ha skett under uppsikt av en handledare med nödvändig kunskap och erfarenhet för uppdraget. Däckstjänstgöringen ska vara fullgjord på fartyg om minst 70 brutto. (Transportstyrelsen, 2019) Transportstyrelsen får utfärda lättmatrosbehörighet för de som som fullgjort och uppnått sin treåriga gymnasiala utbildning med inriktning sjöfart (Sveriges Riksdag, 2011). Andra krav för att få behörigheten lättmatros är ett läkarintyg som inte är äldre än två år, där det är krav på syn- och hörsel förmåga. Behörigheten lättmatros är giltigt tills vidare. (Transportstyrelsen, 2019)

1.1.4 Vaktgående maskinpersonal

För att erhålla behörigheten vaktgående maskinpersonal ska sökanden ha fullgjort minst sex månaders maskintjänstgöring. Tjänstgöringen ska ha inkluderat arbetsuppgifter i fartygets maskinavdelning och ha skett under uppsikt av en handledare med nödvändig kunskap och erfarenhet för uppdraget. (Sveriges Riksdag, 2011). Maskintjänstgöringen skall vara på fartyg med minst 400 kW maskinstyrka och med särskild maskinbemanning. Behörigheten gäller på alla svenska handelsfartyg och kan även fås genom godkänd gymnasieutbildning på

sjöfartslinjen med inriktning maskin. Behörigheten gäller tills vidare. (Transportstyrelsen, 2019). Vaktgående maskinpersonal benämns även som motorman.

1.1.5 Matros

För att erhålla behörigheten matros, måste personen i fråga ha behörigheten som lättmatros. Efter erhållen lättmatrosbehörighet ska personen ha fullgjort minst 18 månaders däcktjänstgöring på fartyg minst om 70 brutto. Fartyg som ingår är svenskflaggade handelsfartyg, utlandsflaggade handelsfartyg, fiskefartyg och örlogsfartyg. Behörigheten gäller tills vidare. (Transportstyrelsen, 2019)

1.1.6 Befaren maskinpersonal

För att erhålla behörigheten befaren maskinpersonal, måste personen i fråga ha behörigheten vaktgående maskinpersonal. Efter erhållen vaktgående maskinpersonal behörighet ska personen ha fullgjort minst 12 månaders maskintjänstgöring på fartyg med minst 400 kW maskinstyrka och maskinbemanning. Behörigheten gäller tills vidare. (Transportstyrelsen, 2019)

1.1.7 Fartygsbefäl Klass V

Behörigheten fartygsbefäl klass V, är den behörighet man får efter avklarad utbildning. Utbildningen är fyra år på sjökaptensprogrammet. Sökande ska ha godkänd sjöpraktik, 36 månaders däckstjänstgöring på fartyg inte mindre än bruttodräktighet 70. Sökande ska erhålla fyra giltiga certifikat i form av, Certifikat för grundläggande säkerhet, certifikat för grundläggande sjukvårdsutbildning, certifikat för avancerad brandbekämpning och certifikat för räddningsfarkoster och beredskapsbåtar. Behörigheten är giltig i fem år. (Transportstyrelsen, 2019)

1.1.8 Maskinbefäl Klass V

Behörigheten ger sökande rätt att tjänstgöra på alla svenska handelsfartyg som vakthavande maskinbefäl. För att erhålla behörigheten, ska sökande fullgjort fyra år på

sjöingenjörprogrammet. Sökanden ska ha fullgjort minst 30 månaders praktik. Sex månader skall vara i maskinutrymmen på fartyg med minst 3000 kw maskinstyrka i form av styrd fartygsförlagd utbildning. Minst 12 månader skall vara i maskinbemanning på fartyg minst 400 kW maskinstyrka och särskild maskinbemanning. Av dessa 12 månader ska sex månader vara i elektrisk verkstad och sex månader i kvalificerad verkstadstjänstgöring. Sökande ska erhålla fyra giltiga certifikat i form av, Certifikat för grundläggande säkerhet, certifikat för grundläggande sjukvårdsutbildning, certifikat för avancerad brandbekämpning och certifikat för räddningsfarkoster och beredskapsbåtar. Behörigheten är giltig i fem år.

(Transportstyrelsen, 2019)

1.1.9 Certifikat

1.1.9.1 Läkarintyg

För att få mönstra på ett fartyg krävs det enligt internationella regelverk att man genomgått en läkarundersökning. Läkarundersökningen görs för att säkerställa att man inte har någon sjukdom eller annan form av hinder som gör att man själv eller andra kan hamna i fara ombord på fartyget. Vad som undersöks är syn och hörsel, en allmän undersökning och en hälsodeklaration. För att få börja studera eller göra en viss typ av utbildning inom sjöfart krävs ibland att man genomgått och har ett godkänt läkarintyg. (Transportstyrelsen, 2019)

1.1.9.2 Grundläggande säkerhetsutbildning

Som lättmatros eller vaktgående maskinpersonal är det med stor möjlighet att man ingår i fartygets säkerhetsbesättning. För att få ingå i säkerhetsbesättningen krävs det att man genomgått en grundläggande säkerhetsutbildning, så kallas Basic Safety Training och ha ett giltigt certifikat. I utbildningen får personerna genomgå fyra olika moment, brandskydd, första hjälpen, överlevnadstekniker i händelse av fartygets övergivande, personlig säkerhet och socialt ansvar. För att få genomföra denna utbildningen krävs ett läkarintyg som nämns i 1.2.9.1. Giltighetstiden för certifikatet är 5 år och fås när man är godkänd på utbildningen. (Transportstyrelsen, 2019)

1.1.9.3 Grundläggande sjukvårdsutbildning

För att erhålla certifikatet ska sökande genomgått en godkänd utbildning. Certifikatet tillämpas hos personer som har en sjukvårdande uppgift ombord, tex ingå i fartygets samaritgrupp. Certifikatet undantas inte för de som även har sjukvårdare ombord.

Giltighetstiden är tillsvidare. (Transportstyrelsen, 2019)

1.1.9.4 Avancerad brandbekämpning

För att erhålla certifikatet ska den sökande genomgått en godkänd utbildning som inte är äldre än 5år. Certifikatet är för personal ombord på fartyg som har i uppgift att leda brandbekämpning ombord. För att få genomgå utbildningen krävs ett godkänt läkarintyg. Certifikatet är giltigt i fem år. (Transportstyrelsen, 2019)

1.1.9.5 Räddningsfarkoster och beredskapsbåtar

För att erhålla certifikatet ska sökande ha tjänstgjort minst 12 månader till sjöss och varit aktivt deltagande i hanteringen av fartygets livbåtar. Sökande kan även erhålla certifikatet genom godkänd utbildning och ha tjänstgjort minst 6 månader till sjöss oavsett befattning. Certifikatet tillämpas sig för ombordpersonal som har i uppgift att handha en livbåt. Certifikatet är giltigt i 5 år. (Transportstyrelsen, 2019)

1.2 Syfte

Syftet med denna rapporten är att se om det skett en förändring i elevernas val av inriktning efter avslutad gymnasieutbildning jämfört med 2008. Vad är det som gör att eleverna fortsätter sin karriär till sjöss alternativt byter från sjöfart. Rapporten undersöker också om skolornas utbildning matchar med elevernas val av inriktning efter studentexamen.

1.3 Frågeställning

1. Har det skett en attitydförändring mellan 2008 till idag i valet av inriktning efter avslutande studier på sjöfartsprogrammet?
2. Vad får studenterna att fortsätta eller byta sin karriär inom sjöfart?

3. Hur väl förbereder gymnasieskolorna eleverna för sina val av inriktning efter avslutade studier?

1.4 Avgränsningar

Arbetet begränsar sig till Sverige, och tar inte hänsyn till andra länders skolor, rederier eller situation. Kriterier som ålder eller kön tas inte i beaktande. Endast de som tagit studentexamen på sjöfartslinjen av årgångarna 2018, 2019 samt 2020 var delaktiga i studien. Studien avgränsas till yrken och studier som leder till arbete ombord på fartyg, och tar ej i beaktande andra yrken eller utbildningar inom sjöfart. Den jämförelsen som tas upp i denna rapporten är mot Fredrik Reis rapport 2008.

2. TEORI

2.1 Matros, motorman eller sjöbefäl?

I ett tidigare examensarbete som skrevs av Fredrik Reis (Matros, Motorman eller Sjöbefäl, 2008), undersöktes om sjömanslevernans framtidsplaner efter gymnasiet. Totalt 114 elever deltog i undersökningen. Det var elever på sjöfartsgymnasiet årskurs 2 och 3. Arbetet hade som syfte att undersöka deltagarnas intressen att jobba som matros eller motorman efter gymnasiet, samt intresset att söka sig till sjökaptensprogrammet eller sjöingenjörsprogrammet, samt undersöka elevernas intresse att jobba utomlands. Resultatet från denna studie visar att det är få som vill jobba som matros och vaktgående maskinpersonal efter gymnasiet. Majoriteten vill studera vidare till befäl. På frågan *planerar du att läsa vidare till sjökaptan, sjöingenjör eller ingendera* så svarade 91 av 114 att de tänkte studera vidare på en av de två linjerna. 52 till sjökaptan och 37 till sjöingenjör, alltså 23 som inte hade som avsikt att studera till någon av sjöutbildningarna. Intresset för att arbeta som motorman eller matros direkt efter gymnasiet var högt. 78 deltagare hade som plan att arbeta som matros / motorman efter gymnasiet sedan studera vidare sjökaptan eller sjöingenjör. 18 deltagare hade som plan att arbeta som matros / motorman utan planer att studera vidare. 9 hade som avsikt att söka sig till de två högskoleutbildningarna direkt. Till sist var det 5 elever som hade för avsikt att varken jobba som matros / motorman eller studera vidare till sjökaptan eller sjöingenjör.

2.2 Arbetsmarknad för ombordpersonal

2.2.1 Arbetsmarknad för befäl

Svenska befäl har en ljus framtid inom sjöfarten. De blir fortsatt erbjudna en tjänst inom rederiet när en utflaggning sker. En tar upp att medelåldern på befälen är relativt hög vilket kommer leda till många pensionsavgångar vilket i sin tur leder till att fler befälsjobb kommer behövas ersättas. (Pär-Henrik Sjöström, 2013)

I en publicerad prognos (Arbetsförmedlingen, 2016), skrivs det om att fartygsbefäl kommer ha hård konkurrens på både en fem- och tio års sikt, vilket inte talar för goda jobbomöjligheter som fartygsbefäl.

De kommande tio åren beräknas behovet att rekrytera fartygsbefäl vara stort. Behovet beräknas vara stort på grund av två faktorer. Den ena är de stora pensionsavgångarna. Den andra är att efterfrågan på fartygsbefäl internationellt sett ökar. (Framtid, u.å)

Således finns det delade meningar kring arbetsmarknaden för befäl under de kommande åren.

2008 var arbetsmarknaden för befäl ljus. Svensk sjöfart var i stort behov av svenska befäl. Sjöfartsverket fick i uppdrag av regeringen att jobba för en ökad rekrytering av personal till sjösektorn, och en expertgrupp tillsattes. Bristen var störst för maskinbefäl och det talades om utflaggning, då det ej fanns personal till att fylla platserna ombord. En åtgärd som gjordes var att man tillsatte ett elevfartyg för att väcka intresset för sjöfart hos framtida elever. 16 veckor praktik, varav 5 veckor skulle vara till sjöss. De som fullgjorde praktiken på fartyget hade en garanterad plats på sjöingenjörsutbildningen. (Arbetsförmedlingen, 2009)

2.2.2 Arbetsmarknad för manskap

Arbetsmarknaden för matroser och motormän 2008, var på en uppåtgående trend för behovet var stort. Alla avgångselever från Skärhamn sjöfartsgymnasium, år 2006 som sökte jobb också fick jobb. (Fredrik Reis, 2008) I transportföretagens enkätundersökning som gjordes hösten 2018 (Transportföretagen, 2018) visade det sig att 4 av 10 tillfrågade arbetsgivare har svårt att rekrytera personal. Främst på grund av rätt yrkesutbildning och yrkeserfarenhet för matroser och vaktgående maskinpersonal. I samma rapport skriver de även att det kommer behövas 200 nya matroser och 150 vaktgående maskinpersonal under den närmaste femårsperioden.

Mycket talar för att det är en brist på svenska matroser och vaktgående maskinpersonal som ställer till det för rederierna att anställa manskap för att få fartygen att kunna segla och behålla svensk flagg. Rederier har en stor efterfrågan på manskap. Det blir färre manskapselever i gymnasieskolan över tiden, men en minimal höjning de senaste åren. Detta är oroväckande siffror och trender som gör att fler svenskflaggade fartyg kommer behöva flagga ut om det fortsätter i denna riktningen att så få vill jobba som matros eller vaktgående maskinpersonal. (Norrköpingstidningen 2019) I sjöfartstidningens artikel Dyster framtid för svenskt manskap (Pär-Henrik Sjöström, 2013) tar de upp att matroser har en tuff framtid på grund av

utflaggningarna av fartyg. Svenskt manskap har en högre lönekostnad i ett internationellt perspektiv, vilket gör att rederierna inte väljer att ha svenskt manskap ombord.

I artikeln *Stor brist på sjömän i Sverige* (Jörgen Tiger, 2019) finns en intervju som Arbetsförmedlingen Sjöfart har gjort och där uppgavs det att det funnits svårigheter med att hitta kompetent personal med rätt utbildning. Detta är något som många av de rapporter och intervjuer som har publicerats har tagit upp. I transportföretagens rapport, (Transportföretagen, 2019) har de tagit upp förslag på åtgärder för den personalbrist som finns inom sjöfarten just nu. Ett av förslagen är "Utbildningskvaliteten på sjöfartsgymnasierna måste hålla en jämn, hög och likvärdig nivå samt att den svarar mot branschens behov". Det finns ett underliggande problem hos sjöfartsgymnasierna att eleverna som tar studenten och får behörigheter, inte känner sig tillräckligt utplärda inom området. Det medför svårigheter att jobba som vaktgående maskinpersonal eller lättmatros. Ett förslag är att man ska öka ungdomars kunskap om sjöfartsbranschen och intresset för yrkesutbildningar behöver ökas. Ett förslag till rederierna är att de ska locka fler genom studiebesök.

2.3 Teorier och tidigare studier

2.3.1 John Dewey

John Dewey var en filosof, psykolog och pedagog, som levde i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet. Han var främst känd för sina filosofiska tankar kring utbildning och lärande. Learning by doing, är något som Dewey förespråkade och menade att det är viktigt att omvandla det teoretiska till praktiken. Detta är viktigt för att få en högre och bättre motivation. Motivationen är viktigt hos de lärande och den är som högst när eleverna känner sig delaktiga i ett skapande och att skapandet har en mening. Dewey trycker hårt på är att man får kunskap genom att handla. Eleven måste agera och handla i den miljö där kunskapen ska uppnås genom att i grunden ha ett teoretisk lärande. Deweys teori är något som stärker att praktisk utbildning är viktigt för att eleverna ska känna sig trygga inom sitt arbete när det är klara med sin utbildning. (Dewey, 2004)

2.3.2 Jens Rasmussen

Jens Rasmussen var en professor som levde och utvecklade sina teorier under 1900-talet och början av 2000-talet. Praktiskt lärande var något Rasmussen förespråkade. Situerat lärande är det Rasmussen kallar praktiskt lärande. Med det menas att man lär sig färdigheter och kunskaper genom att göra och att göra det i den miljö där kunskaperna kommer utövas och användas i framtiden. För att man ska lära sig ska man aktivt medverka i det praktiska arbetet på rätt miljö. Som på en praktikplats, där man får utföra praktiskt lärande i form av ett arbete, men parallellt ha ett teoretiskt lärande. Rasmussen förespråkar något som han kallade mästarlära, där han menar att den lärande, eleven, har en handledare som eleven lär sig av. Detta lärandet sker genom att eleven i princip kopierar det som handledaren gör och följer efter handledaren i arbetet. På så sätt lär sig eleven genom att göra exakt samma saker. Likt Deweys teori så styrker Rasmussens teori att eleverna behöver praktiskt lärande för att känna att man har tillräckligt med kunskap om sitt yrke efter avslutad utbildning. (Rasmussen Jens, 2000)

2.3.3 Dr. Adam Fletcher

Fletcher har i sin rapport 7 on / 7 off versus 14 on / 14 off ROSTERS WITH RESPECT TO FATIGUE AND RELATED FACTORS sammanställt vetenskapliga artiklar om för- och nackdelar på längden av arbetsperioderna inom olja och gas industrin till sjöss. Summeringen av alla artiklar som sammanställts har sedan redovisats i en tabell. I tabellen listas det för- och nackdelar med att jobba 7 dagar ombord och sedan 7 dagar hemma. I en annan tabell listas det för- och nackdelar med att jobba 14 dagar ombord och sedan 14 dagar hemma. Resultatet av rapporten visade att jobba 14 dagar och sedan vara ledig 14 dagar är det vanligaste internationellt sett. Att jobba 14 dagar och sedan ledig 14 dagar var det alternativet med flest fördelar och är då det bästa alternativet. 14/14 var det bästa alternativet baserat på att personen fick god sömn och inte blev störd av kollegor, när man delar hytt med andra ombord. Att ha en delad hytt med mindre än fyra personer är vad resultatet grundar sig på. Fletcher har sammanställt denna rapporten som är till hjälp för att förstå hur ett vanligt avlösning schema ser ut ombord och vad det har för för- och nackdelar. (Dr Adam Fletcher, 2009)

3. METOD

För att få fram data som svarar på frågeställningen användes enkäter som skickades ut till före detta elever på sjöfartsutbildningen på gymnasiet. Enkäten är en kvalitativ undersökning om hur studenterna upplevde sin utbildning, vad de fortsatte med efter studenten samt vad de tror om sin egen framtid angående jobb (se bilaga nr. 1). Studenternas synvinkel komplementeras med intervjufrågor genom mejl till tre olika rederier för att få arbetsgivarens synvinkel (se bilaga nr 2). Med dessa två tillsammans kan slutsatser dras enligt frågeställningen.

3.1 Urval

3.1.1 Skolelever

Gruppen elever som tas i beaktande i denna studie är elever från samtliga gymnasium som bedriver sjöfartsutbildningen i Sverige och som tagit studentexamen på sjöfartslinjen år 2018, 2019 eller 2020. Den totala populationen som undersöks är cirka 250 elever. Antalet elever på de överlämnade kontaktlistor är på 108 stycken, vilket gavs av fyra av de sju olika skolorna (Öckerö seglande gymnasieskola, Kalmar praktiska gymnasium, Härnösands gymnasium och Törnströmska gymnasiet).

3.1.2 Rederier

Ett explorativt urval gjordes med rederierna. Frågor skickades ut till tre svenska rederier.

3.2 Etiska ställningstaganden

I och med detta arbete hanteras stora mängder personlig information, såsom personnummer, adress, namn, telefonnummer och elektronisk post. Då har ställningstaganden gjorts för att skydda personliga uppgifter. Enkäten som skickas ut är helt anonyma om deltagarna vill det. Uppgifterna som fås från skolorna om eleverna sprids ej på något sätt och kommer heller ej med i arbetet. Utöver det kommer dessa uppgifter raderas när arbetet är fulländat.

3.3 Genomförande

Samtliga Svenska gymnasium som bedriver sjöfartsutbildningen kontaktades via elektronisk post, dessa är Öckerö seglande gymnasieskola, Wisbygymnasiet, Härnösands gymnasium, Sjömansskolan, Törnströmska gymnasiet, Lindholmen tekniska gymnasium och Kalmar

praktiska gymnasiet. I detta e-post beskrevs arbetet, syftet i det och vilka dem som skriver arbetet är, det bades om kontaktinformation om de klasser som gått ut skolan med studentexamen 2018, 2019 och 2020. De skolor som ej svarat på initiala e-posten, fick efter en viss tid en påminnelse på samma e-postadress som tidigare. Med hjälp av dessa uppgifter skickades enkäterna ut som "short message service" (sms) till forna elever med länk till enkät samt en beskrivande text med syfte av enkät men också vilka som ligger bakom enkät och utskick. Datan samlades automatiskt på hemsida på internetet, där resultat av enkäterna studerades och sammanställdes efter påtaglig tid för deltagarna att hinna svara. Den kvalitativa datan bearbetas och presenteras med hjälp av diagram. Den kvalitativa datan analyseras och redovisas i form av textstycke.

För att få fram vart frågorna till rederierna skulle skickas inom rederierna kontaktades dessa rederier via telefon. Under samtalet förklarades författarnas intention och en e-postadress gavs vilket användes som vidare kontakt plattform. Till denna e-post skickades frågorna till rederierna under kontexten hur svaren passar in och skulle användas. Det gavs ca 3 veckor för rederierna att hinna ge svar. Svaren från rederierna kommer i form av kvalitativ data, denna data redovisas efter analys i textformat med hjälp av citat.

3.3.1 Framtagning av enkäten

Enkäten har tagits fram med hjälp av surveymonkey. Enkäten är utformad för att få hög svarsfrekvens och kunna extrahera relevant data som kan analyseras och sammanställas. De flesta av frågorna har klara svarsalternativ, detta minskar svar bördan vilket höjer chanserna för att deltagaren ska slutföra enkäten (Denscombe, 2018), (se bilaga nr. 1). Innan enkäten skickats ut till före detta sjöfartselever gjordes ett urval på fem personer, det var personer från sjökaptensutbildningen på Chalmers som fick ta del och fullborda enkäten. Enkäten utformades för att mestadels kunna redovisa kvantitativ data. Det finns två frågor där deltagarna får utveckla sina resonemang. Dessa frågor är av kvalitativ sort, svar på dessa frågor redovisas ej på samma sätt som övriga och de ger mer utförliga svar som sedan besvarar frågeställningen.

3.3.2 Framtagning av frågor till rederier

Frågorna som tagits fram har haft fokus på frågeställningen. Vad är det arbetsgivaren kan svara på utifrån frågeställningen som skulle bidra till ökad förståelse, och ge för synsätt som

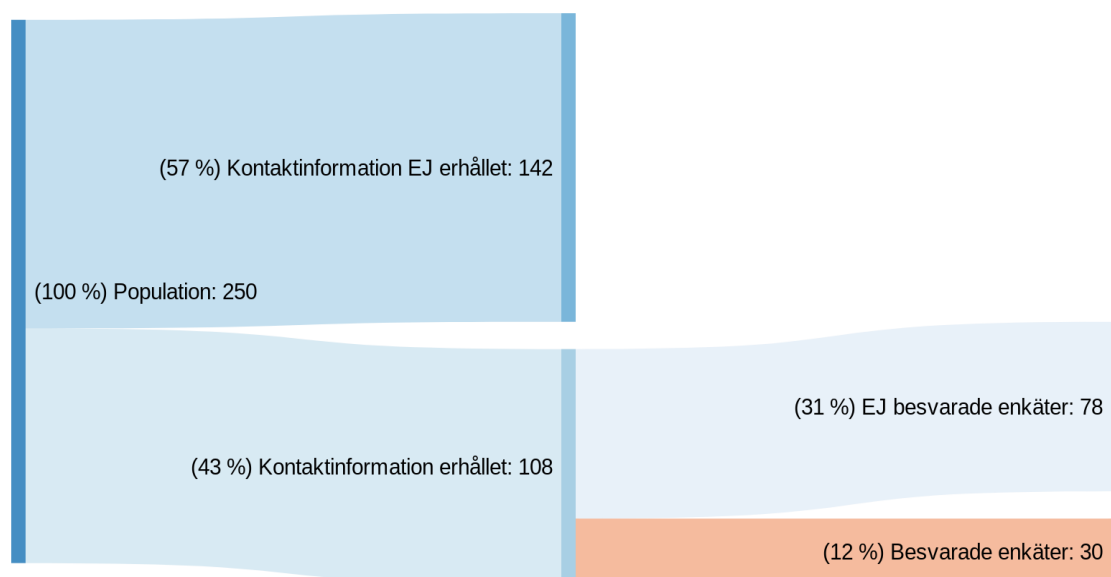
annars skulle utebli? Rederierna har möjlighet att besvara fråga 1 i frågeställningen. Frågorna är strukturerade intervjufrågor (Denscombe, 2018). Tre stycken frågor valdes för att inte öka svarsbördan för mycket (Denscombe, 2018). Det ger också underlag för att få en bredare bild än om en fråga hade valts. (Se frågorna under bilaga nr. 2).

4. RESULTAT

4.1 Enkäter

Av de 108 enkäter som skickades ut kom 30 ifyllda enkäter tillbaka. Det ger en svarsfrekvens på 28 %. Totalt 12 % av populationen på 250, svarade på enkäten (se figur 2).

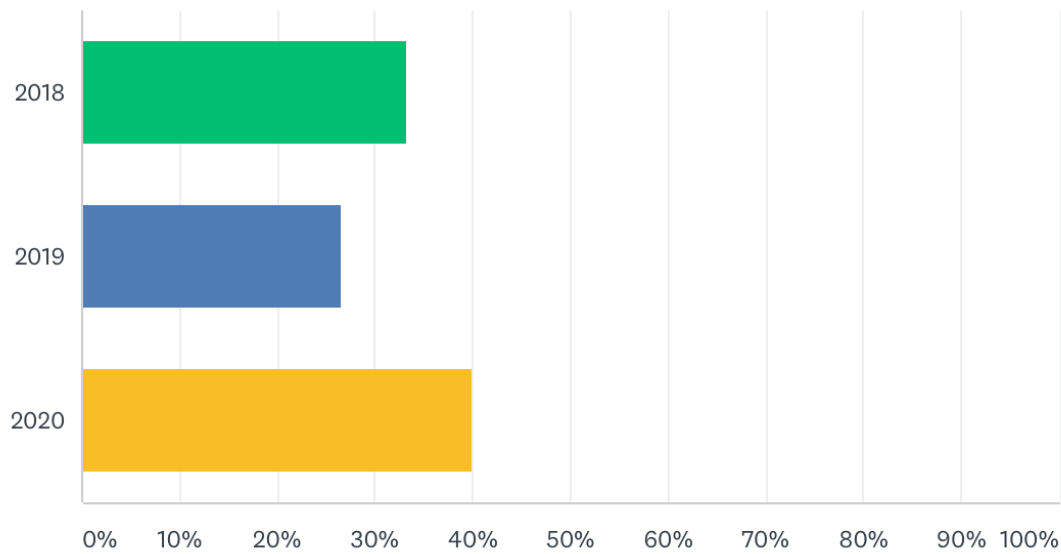
Figur 2. Fördelning av populationen



Hela populationen delas i två, de individer vilket kontaktinformation erhöles, och de individer vilket kontaktinformation ej erhöles. Av antalet kontaktinformation som erhöles kom 30 enkäter tillbaka och 78 bortfall.

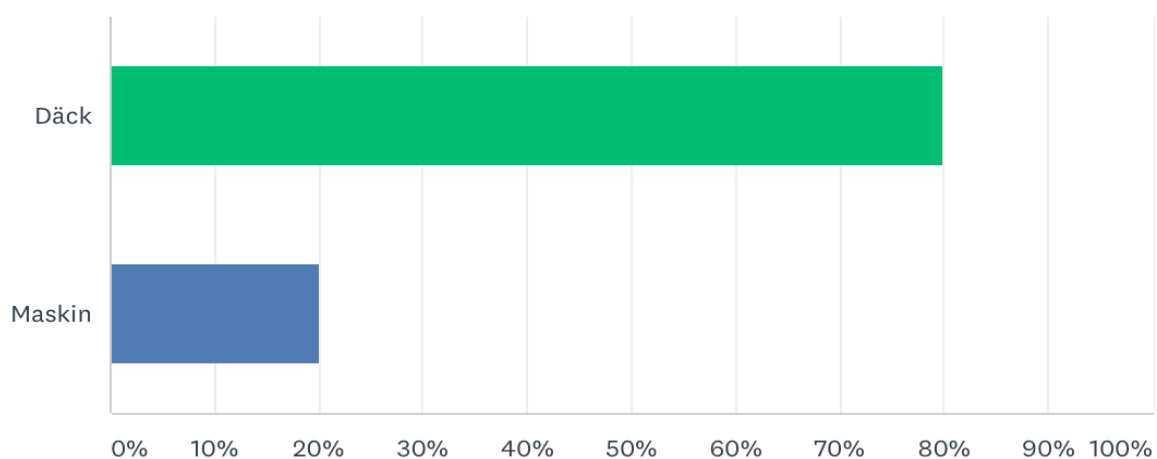
30 stycken har svarat på enkäten och svaren är fördelade på tre olika årskullar som har tagit studenten från sjöfartsgymnasium, åren är 2018, 2019, 2020. Av alla 30 enkätsvar har alla varit ifyllda på ett korrekt sätt, inget internt bortfall har skett. Det externa bortfallet är högre då det har varit svårt att få kontakt med alla studenter, men även ett bortfall för de som inte valt att svara på enkäten. 33% tog studenten år 2018. 27% som tog studenten år 2019. 40% som tog studenten år 2020. En någorlunda jämn fördelning över åren, vilket får resultaten i de olika ställda frågorna att motsvara ett trovärdigt resultat, då svaren enbart inte kommer från samma årskull. Resultatet visar att 80% har valt att inrikta sig på däck, intresset för maskin var lite mindre, enbart 20% valde att inrikta sig på maskin.

Figur 3. Vilket år tog du studenten?



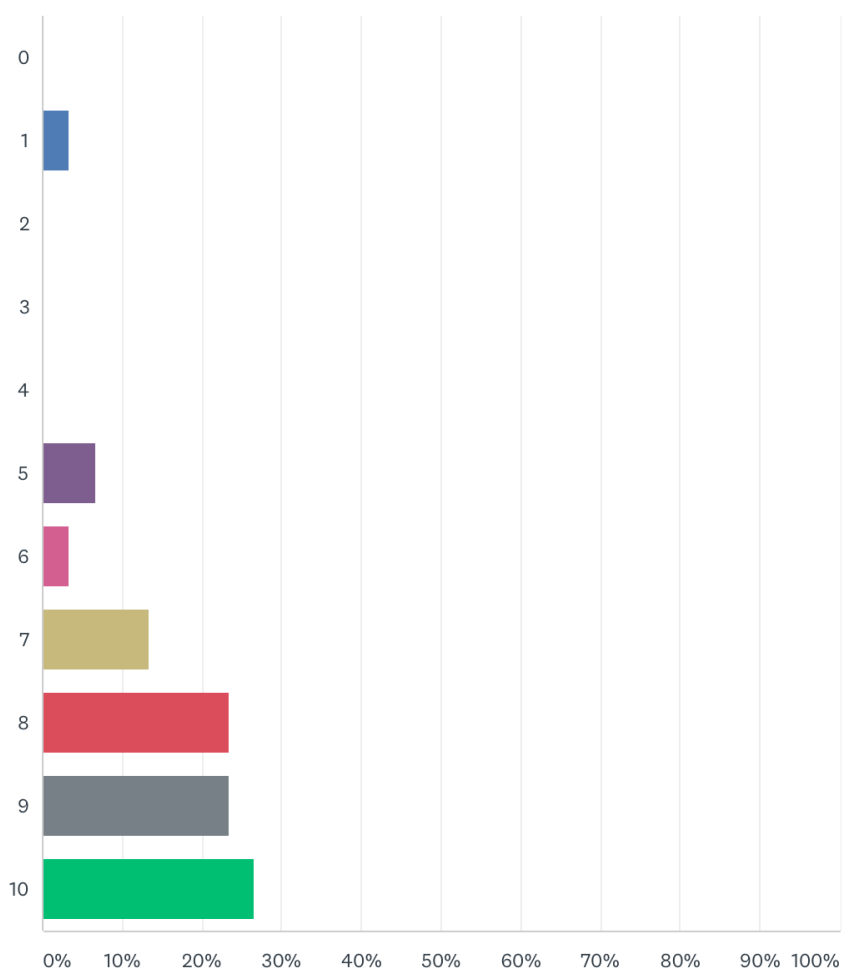
Totalt var det 30 svarande på enkäten. År 2018 var det tio elever som tog studenten av de som svarat på enkäten. 2019 var det åtta elever som tog studenten av de svarande. 2020 var det tolv stycken som tog studenten av de svarande (se figur 3). Datan speglar alla årsavgångsklasser någorlunda jämnt, då de svarande är jämnt fördelat på de tre åren.

Figur 4. Vilken inriktning på sjöfartsutbildningen studerade du?



Av de 30 svarande var det 24 som hade valt inriktning däck, alltså 80%. Resterande 20% hade valt inriktningen maskin, alltså sex stycken (se figur 4).

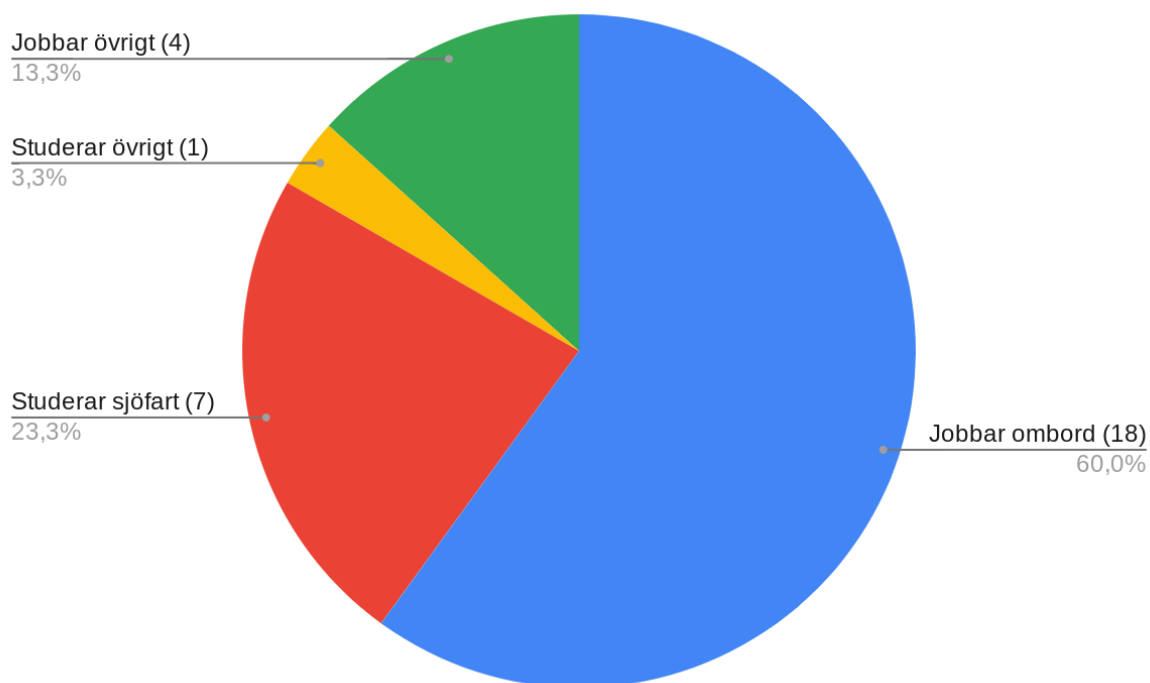
Figur 5. Hur nöjd var du med din gymnasieutbildning?



Skala 0-10, där 0 är väldigt missnöjd och 10 är väldigt nöjd. Till skalan fanns en kompletterande textruta där det frågades vad skolorna kunde göra bättre. Här hade de svarande fritt att kommentera vad de tyckte.

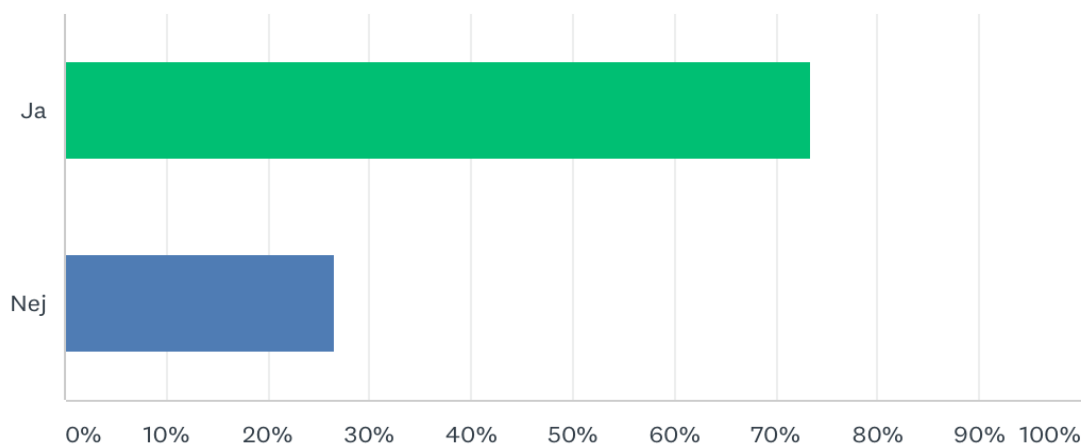
Data från enkäten visar resultatet att majoriteten är mer än nöjda med sin utbildning och endast en svarande tyckte att den var väldigt missnöjd med sin utbildning. Åtta personer av de svarande var väldigt nöjda med sin utbildning, vilket även var det alternativet som flest hade valt (se figur 5).

Figur 6. Vad deltagarna hade för sysselsättning efter studentexamen.



60% svarade att de jobbar ombord på ett fartyg, av dem var det 9 personer som jobbar som lättmatros/matros. Två personer av de 60% som jobbar ombord på ett fartyg, jobbar som vaktgående maskinpersonal/befaren maskinpersonal. En person jobbar som befaren motorman. Två personer jobbar inom fiskeindustrin. En person jobbar som fartygskock. Två stycken jobbar inom försvarsmakten som signalmatros och stridsbåtsförare. En person är befälhavare på linfärja. En person jobbade som matros efter skolan men sedan valt att studera vidare till sjökaptensprogrammet. 23,3% svarade att de studerar vidare inom sjöfart. Sex personer studerar vidare på sjökaptensprogrammet. En person studerar vidare på sjöbefäl klass VII. 3,3%, endast en person, svarade att de studerar vidare till annat än sjöfart. Personen studerar vidare till polis. 13,3% svarade att de jobbar med annat än sjöfart (se figur 6).

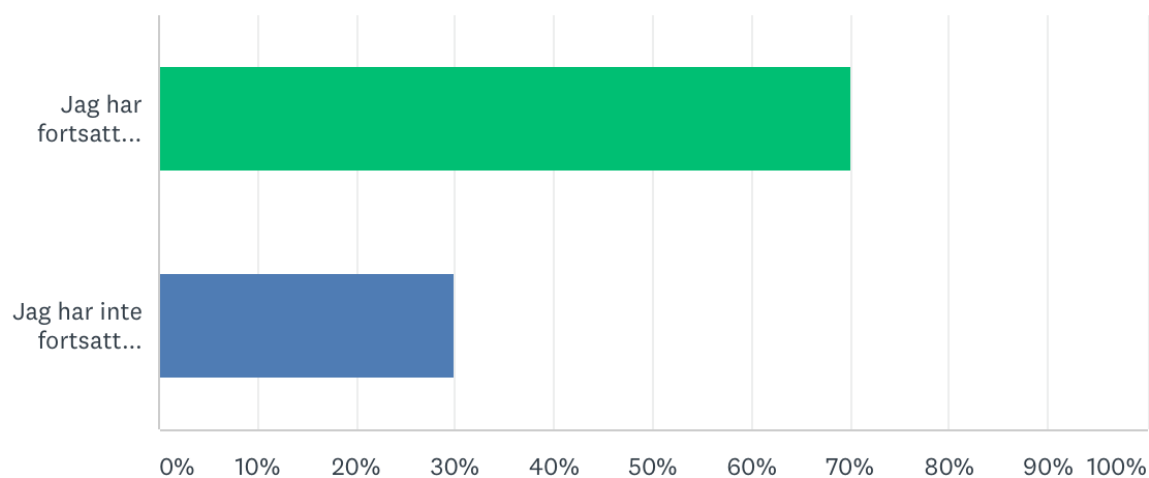
Figur 7. Kände du att du hade tillräckliga kunskaper efter studenten för att jobba till sjöss som lättmatros/motorman?



Av de 30 svarande tyckte 22 stycken, 73%, att de hade tillräckliga kunskaper för att jobba till sjöss som lättmatros eller vaktgående maskinpersonal efter studenten. Åtta stycken, 27%, tyckte att dem saknade kunskaper för att börja jobba till sjöss som lättmatros eller vaktgående maskinpersonal direkt efter studenten (se figur 7). Kompletterande till frågan fanns en fritextruta där de svarande kunde beskriva i text vad det fattades för kunskaper.

I denna textruta va det nio deltagare som svarade med mer utförliga svar vilken kunskap som fattades. Ord som erfarenhet återkom ofta, att eleverna hade en grundkunskap att stå på men att de inte hade någon erfarenhet var det ändå svårt när de väl kom ut för jobb. En deltagare skrev, "Det finns sjukt mycket mer praktiska kunskaper man kan lära sig som skolan inte lär ut. När man väl jobbar till sjöss utanför skolan ser man ut som ett frågetecken." En annan deltagare önskade mer engelskakunskaper, namn på verktyg system och andra fartygsspecifika benämningar. Denna fråga om vilka kunskaper som fattas är snarlig mot fråga nummer 6, vad skulle skolan kunna förbättra? Därmed blir svaren liknande, flera skrev också att de ville ha mer praktik. En deltagares svar sammanfattade svarens tendens bra, "Jag hade de grundläggande kunskaperna men det mesta kommer med erfarenhet, därför var praktiken väldigt nyttig".

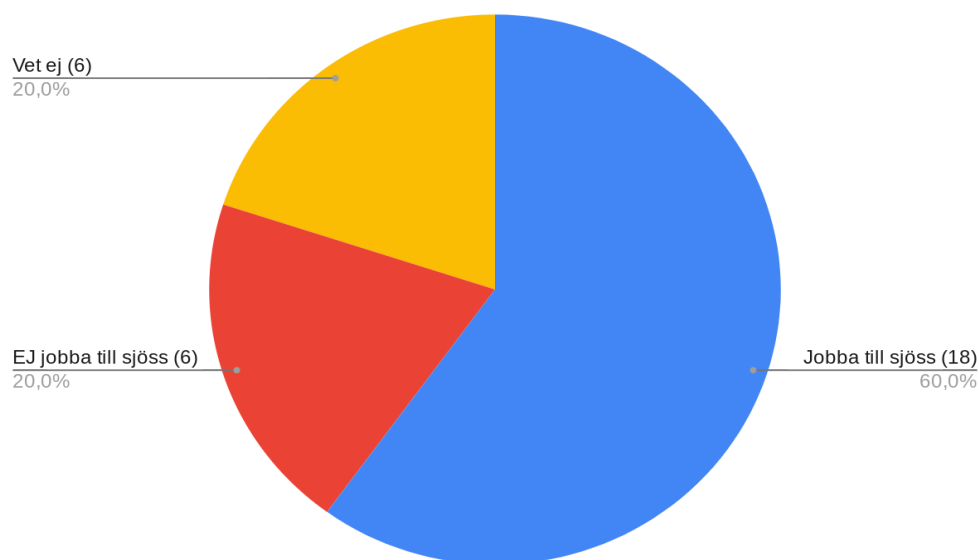
Figur 8. Vad fick dig att fortsätta jobba/studera till sjöss som lättmatros/motorman eller INTE fortsätta jobba till sjöss?



Frågan är ställd så att de svarande har två alternativ att välja mellan. Där första alternativet är att de har fortsatt sin karriär inom sjöfart som lättmatros eller motorman eller valt att studera vidare inom sjöfart. Andra alternativet är att de inte har fortsatt jobba till sjöss eller valt att studera vidare inom sjöfart. Kompletterande till frågan fanns en textruta där de svarande fritt kunde besvara i text vad som fick just dem att fortsätta jobba till sjöss eller att inte fortsätta jobba till sjöss. 21 stycken av de 30 svarande har fortsatt studera eller jobba inom sjöfart. Nio stycken har valt att inte fortsätta jobba eller studera inom sjöfart (se figur 8)

17 har valt att svar med fritext om vad som gjorde att det valt att fortsätta studera/jobba till sjöss. Av de 17 så är det fem stycken som nämnt att arbetstiderna är det som gör att en fortsatt karriär till sjöss är aktuell. De nämner just att avlösning systemen är bra, så kallade 1:1. Vilket innebär att man jobbar lika mycket som man är ledig. En veckas jobb och sedan en veckas ledighet. En svarande jobbade 2:2, vilket betyder att personen jobbar två veckor och är sedan ledig två veckor.

Figur 9. Vad har du för framtidsplaner angående jobb?



De flesta av deltagarna hade som intention att jobba till sjöss framöver. Endast 12 deltagare hade inte som intention eller var osäker över om de skulle jobba ombord. Enligt figur 6 var det 25 deltagare som jobbade till sjöss eller studerade inom sjöfart. Alltså är bara 18 av dessa 25 direkt inställda på att jobba till sjöss ombord ett fartyg (se figur 9).

4.2 Rederiernas svar

Av de tre tillfrågade rederierna var det enbart ett rederi som valde att svara på frågorna.

I rederiets svarsskriver de att de anställer cirka 10-15 jungmän, lättmatrosar samt vaktgående maskinpersonal totalt under sommaren vilket är deras högsäsong. Men att de även anställer personer från sjöfartsutbildningen som manskap när det finns behov. Rederiet tar emot elever för praktik men även studiebesök. De försöker även ha en dialog med eleverna via frågeformulär till de som varit där unders sin APL, men också på skolorna när det ges tillfälle. Vad rederiet såg vad studenterna behövde utveckla, fråga 2, lämnades tom.

5. DISKUSSION

5.1 Har det skett en attitydförändring mellan 2008 till idag i valet av inriktning efter avslutande studier på sjöfartsprogrammet?

5.1.1 Elevernas nuvarande sysselsättning och framtidstro

Analys om figur 6. Vad deltagarna hade för sysselsättning efter studentexamen.

Av de 30 svarande på enkäten så var det 18 stycken som jobbade ombord på ett fartyg direkt efter avslutad utbildning. Det är alltså majoriteten som jobbade ombord på fartyg, vilket kan anses som positiva siffror. Gymnasieutbildningen har lett till jobb vilket är syftet med sjöfartsgymnasiet. Sju av de svarande studerar vidare inom sjöfart. Sex stycken på sjökaptensprogrammet och en på klass VII. Positiva siffror här också, då man kan välja kurser i sjöfartsgymnasiet så man blir högskoleförberedande för vidare studier till sjökaptens, sjöingenjör eller sjöbefäl Klass VII. Om man sammanställer dessa två parterna så är det hela 83,3% som studerar inom sjöfart eller jobbar till sjöss. Det är siffror som visar att sjöfartsgymnasiet uppfyller sitt syfte med att utbilda sjömän. En svarande studerar annat än sjöfart. Fyra svarande jobbar med annat än sjöfart. 16,6% har alltså valt att inte fortsätta med sjöfart efter studenten.

Analys om figur 9. Vad har du för framtidsplaner angående jobb?

Av de 30 eleverna som svarade på enkäten var det 18 stycken (60%) , som sagt att de har framtidsplaner att jobba till sjöss. Det var sex stycken (20%) som svarade att de inte har framtidsplaner att jobba till sjöss. Sex personer (20%), valde alternativet *vet ej*. Vad dessa sex personer har för tankar om framtiden går utanför arbetets avgränsningar och kommer därför inte diskuteras vidare. I enkäten, fråga 5, är frågan formulerad likaså svarsalternativen på så sätt att de svarande fick välja om de har framtidsplaner att jobba på däck eller i maskin. Här kan man utläsa att majoriteten är intresserad av en framtid på däck. 17 stycken svarade att de har framtidsplaner på att jobba till sjöss på däck. Medans det var tre stycken som hade framtidsplaner att jobba till sjöss i maskin. Vad respondenterna har svarat i enkäten om vad som gjort att de inte fortsatt jobba till sjöss eller studera inom sjöfart har varit, livssituationen, arbetsbrist på grund av Covid-19, dåliga upplevelser från praktiken och att de saknade det

stödet som behövdes. Dessa anledningar kan vara den bidragande orsaken till att de sex personerna, som svarade att de inte ser en framtid inom sjöfarten, inte ser hur de ska kunna ha en framtid inom sjöfarten eller tappat intresset för att jobba till sjöss.

5.1.2 Val av inriktning efter avslutande studier på sjöfartsprogrammet

I arbeten från 2008 som undersökte gymnasieelevers intresse för arbete och utbildningen inom sjöfart var det 109 av 114 (96 %) som hade som plan att jobba ombord eller studera vidare till sjökaptan eller sjöingenjör. Enligt resultatet som fåtts fram i denna studie är det 25 av 30 (83 %) som faktiskt stannat inom sjöfart. Antingen jobbat ombord eller studerat någon av de två högskolorna som erbjuder sjöfartsutbildning. Detta resultat visar att viljan är fortsatt stark att jobba eller studera inom sjöfart. Det finns viss skillnad mellan de två olika siffrorna, i detta arbete är det något färre procentmässigt som jobbar ombord eller studerar vidare på de två högskoleutbildningarna, det kan ha olika faktorer. Det skulle kunna vara en annorlunda arbetsmarknad vilket kan ha gjort det svårare eller lättare för ena eller den andra gruppen elever att få jobb. Det är också möjligt att det finns en markant skillnad i vilken utsträckning eleverna följer den plan för framtiden som de själva har. Eller att det har skett en liten utveckling över att något färre vill gå ut som lättmatros / vaktgående maskinpersonal. Oavsett anledning kan det understrykas att den axiomatiska trenden med att en överväldigande majoriteten håller sig till sjöfarten ombord eller utbildning på sjökaptan eller sjöingenjörsprogrammet.

Jämför man istället resultatet från figur 9 där det beskrivs att 18 (60 %) deltagare var säkra att de skulle jobba till sjöss i framtiden, är det betydligt lägre andel än från 2008 där 109 (96 %) hade framtidsplaner till sjöss. Läger man till hälften av de som svarade "vet ej" på figur 9 vilket blir tre fler personer, det minskar skillnaden från 36 procentenheter till 26 procentenheter. Det finns fortfarande en viss skillnad mellan resultaten från avgångarna 2008 jämfört med 2018, 2019 och 2020 i denna aspekt. Vad denna skillnad beror på är svårt att få fram.

Studien från 2008 visar att hela 91 av 114 (80 %) hade som plan att söka sig till sjökaptansprogrammet eller sjöingenjörsprogrammet, antingen efter arbete som matros / motorman eller direkt efter gymnasiet. Jämför man den siffran med resultatet från figur 6 som beskriver deltagarnas nuvarande sysselsättning kan man se extremt stora skillnader. Enligt

figur 6 är det enbart sju deltagare som studerar sjöfart. Sex inom sjökaptens och en på sjöbefäl klass VII. Skillnaden är 80 % år 2008 som hade som plan att studera på någon av de två högskoleprogrammen jämfört med 20 % som studerar sjökaptens eller sjöingenjör. Det är största skillnaden mellan de två resultaten. Tittar man även på antalet sökanden till sjökaptens och sjöingenjörprogrammen så ser man samma utveckling. Höstterminen 2008 ansökte sammanlagt 2 201 personer sjökaptens eller sjöingenjörprogrammen. Höstterminen 2018 var det istället 868 personer, år 2019 och 2020 med snarlika antal sökande. Trenden är tydlig, allt färre har sökt sig till sjöfartens utbildningarna på högskolorna. Även andelen elever som kommer från sjöfartsgymnasium. En orsak varför skillnaden är stor kan ha att göra med att deltagarna i denna studie hade senare planer att studera på högskolan, men eftersom de arbetade ombord vid detta tillfälle redovisades dessa inte som personer på högskolan även om det var deras intention lite längre fram i tiden. Hade deltagarna i detta resultat blivit frågade, "ska du studera sjökaptensprogrammet eller sjöingenjörprogrammet i framtiden?", då skulle antalet möjligtvis bli högre, och skillnaden mindre. En annan orsak är återigen skillnad på jobbtillfällen och arbetsmarknad mellan 2008 till idag. Idag är möjligheterna goda, då det förväntas bli höga pensionsavgångar de kommande åren. Det kommer leda till att efterfrågan på befäl kommer att bli större. (Pär-Henrik Sjöström, 2013) Internationella arbetsmöjligheter tas även upp som en anledning till den goda arbetsmarknaden. Efterfrågan på svenska befäl ökar internationellt. Det gör att fler arbetstillfällen kommer dyka upp. (Framtid, u.å) Den förväntade höga efterfrågan på befäl de kommande åren talar emot den negativa trenden för de sökande på sjöfartshögskolorna.

5.2 Vad får studenterna att fortsätta eller byta sin karriär inom sjöfart till sjöss?

Analys om figur 8. Vad fick dig att fortsätta jobba/studera till sjöss som lättmatros/motorman eller att INTE fortsätta jobba till sjöss?

21 stycken av de 30 svarande valde alternativet att de fortsatt sin karriär till sjöss. Medans nio valde att inte fortsätta sin karriär till sjöss. Det som kunde utläsas från den kvantitativa delen är att majoriteten från sjöfartsgymnasium faktiskt jobbar till sjöss eller väljer att studera

vidare på högskola till sjökaptan, sjöingenjör eller sjöbefäl klass VII. För att tolka den kvalitativa delen där de svarande har kunnat svara med fritext vad det är som gör att de väljer en karriär till sjöss alternativt inte gör det, kan man se att de svarande gillar arbetstiderna och att de trivs ombord med jobbet. En av de svarande valde bort sjöfart på grund av dåliga erfarenheter på praktiken.

I en rapport (Adam Fletcher, 2009) som tar upp fördelar och nackdelar med att jobba sju dagar på och sedan sju dagar ledig, Fletchers benämning på 1:1-system, kontra 14 dagar på och sedan 14 dagar ledig, Fletchers benämning på 2:2-system, belyser just detta arbetssätt. Det tas upp fördelar med att jobba 1:1, så som mer frekvent återhämtning hemma, mindre risk för sömn bortfall, mindre potentiella familjeproblem, färre arbetsdagar i följd. Fördelar med att jobba 2:2, såsom färre avlösningsdagar (färre resdagar), längre tid hemma med familjen när ledigheten väl infaller, lättare att fördela arbetsbördan under sina två veckor ombord, mer tid att socialisera sig med besättningen. I rapporten tas det upp nackdelar med att jobba 1:1 och 2:2, såsom lättare att få familjeproblem, lättare att ha ett sekundärt jobb på sin ledighet vilket kan resultera i utmatthet, svårighet i att resa på sin veckas ledighet.

Det Adam Fletcher tog upp i sin rapport med fördelar gentemot nackdelar att jobba 1:1 eller 2:2, kan kopplas samman till de svarandes fritextsvar. Man kan se att de svarande som skriver att de gillar konceptet med arbetstiderna har även svarat att de gillar stämningen ombord och trivs i yrket. Det Adam Fletcher tar upp i sin rapport med att jobba sju dagar och sedan ledig sju dagar är att de ombordanställda får färre arbetsdagar i följd. Detta resulterade i bättre motivation men även mer energi till att kunna prestera arbetsmässigt, vilket gynnar både rederiet då de får duktiga sjömän men även sin personliga motivation till att vilja fortsätta jobba till sjöss och utvecklas. När man jobbar sju dagar och sedan ledig sju dagar så får man mer frekvent ledighet med familjen hemma, detta tros vara en stor fördel med just att arbeta till sjöss. Den vecka man är hemma får man kvalitetstid med familj och vänner vilket är en stor betydelse för många. Familje- och kompis relationerna är lättare att upprätthålla då man faktiskt är ledig lika länge och har då sin ledighet på sju till 14 dagar att helt fokusera på familj och vänner. Sju dagar borta från familjen är så pass kort tid att man hinner ta ikapp det man missade när man var borta, för att man är hemma lika lång tid. Just att ha lika mycket ledighet som arbetstid är ovanligt och är nog något som lockar många att gå till sjöss. När man har sin ledighet är man helt ledig och har tid till att vila ut sig, så man får mer energi att spendera med familj och vänner alternativt till sina hobbies man har. Man är utvilad till den

dagen man ska komma ombord och jobba en vecka igen. En annan sak som är viktigt som gör att man trivs på sin arbetsplats och då väljer att fortsätta är sina kollegor. När man jobbar till sjöss är alla på samma yta på fartygen, man äter, jobbar och umgås på samma utrymmen. Detta gör att man får en väldigt nära relation till de man jobbar med och då är det viktigt att känna sig trygg och bekväm. Det sociala är viktigt och är något som de svarande i enkäten har svarat i sin fritext. De har nämnt att kollegorna, miljön och stämningen ombord är något som gjort att de valt att fortsätta jobba till sjöss. En av respondenterna svarade att det var en väldigt hård jargong och fick det stödet som behövdes. Det är något som gjorde att just denna personen inte valt att fortsätta till sjöss. Ett problem som borde tas upp och ifrågasättas då alla ska få de stöd de behöver för att känna att de vill fortsätta sin karriär till sjöss. En svarande skrev att de inte valt att fortsätta till sjöss på grund av livet. Det kan tolkas som att just efter gymnasiet var en dålig tid för att jobba till sjöss och mönstra på ett fartyg och vara borta. Personen i fråga behövdes möjligtvis hemma. Covid-19, är varför en svarande inte valt att fortsätta till sjöss. Den svarande skriver att de inte hittat något jobb på grund av Covid-19. Om man ser hur personen har svarat så kan man tolka det som att den fortfarande är intresserad av att jobba till sjöss men inte blivit anställd ombord på ett fartyg på grund av rådande pandemi.

Om skolorna tar till sig de åsikter som de svarande har gett om utbildningen, kan det leda till förbättringar som får fler elever att stanna till sjöss. För att eleverna ska känna sig fyllda med rätt kunskap för att direkt efter studentexamen börja jobba som lättmatros eller vaktgående maskinpersonal är det av stor vikt att de får den kunskapen från skolan. Utbildningen ska vara yrkesförberedande och då är det viktigt att skolorna tar till sig det de tidigare eleverna tyckte om sin utbildning, för att kunna utvecklas och få fram ännu bättre och fler sjömän i Sverige. För att tolka svaren i enkäten så väljer en andel att inte fortsätta till sjöss på grund av utebliven kunskap från gymnasiet. Med utebliven kunskap så syftar det på de praktiska momenten. Eleverna känner att de har en kunskapslucka inom de praktiska momenten, vilket gör att de inte känner sig trygga med att börja jobba till sjöss direkt efter studentexamen. Det i sin tur gör att de inte är så aktiva på arbetsmarknaden inom sjöfart.

5.3 Hur väl förbereder gymnasieskolorna eleverna för sina val av inriktning efter avslutade studier?

Analys om figur 4. Vilken inriktning på sjöfartsutbildningen studerade du?

Det är 24 stycken som har valt inriktningen däck och sex stycken som valt inriktning maskin. Detta kan man tolka som att inriktning däck lockar mer än maskin. På skolverkets hemsida (*Skolverket. Läroplan, program och ämnen i gymnasieskolan, uå*) går det att läsa en kort beskrivning om de två olika inriktningarna. Citerat från skolverket om inriktningen däck "Inriktningen däck ska ge kunskaper om drift och underhåll inom fartygets däcksavdelning. Inriktningen kan leda till arbete som till exempel matros.". Citerat från skolverket om inriktning maskin "Inriktningen maskin ska ge kunskaper om drift och underhåll inom fartygets maskinavdelning. Inriktningen kan leda till arbete som till exempel motorman och fartygselektriker.". Det är även förtydligt på hemsidan att båda inriktningarna kan leda till fortsatta studier på högskola, så som fartygsbefäl klass VII, sjöingenjör och sjökaptän, så valet av inriktning borde inte bero på att den ena inriktningen är högskoleförberedande medans den andra inte är det. Oavsett om de studerande väljer maskin eller däck som inriktning så läser de 600p totalt. Själva studieplanen borde inte påverka elevernas val av inriktning då båda motsvarar varandra. Skolverket har även listat upp exempel på yrkesutgångar efter avslutad utbildning på gymnasiet. Några exempel är, matros, fartygselektriker, maskinbefäl och fartygsbefäl. Så valet av inriktning borde inte ha med att det finns okunskap om de olika yrkena efter avslutad utbildning, då olika yrken för de olika inriktningarna benämns. I Transportföretagens rapport har de gjort en enkätundersökning som visar sjöfartens rekryteringsbehov kommande år. De har valt att undersöka fyra yrkesgrupper, matros, motorman, tekniskt befäl och nautiskt befäl. Det visar att inom yrkesgrupperna matros och nautiskt befäl som då är inriktning däck, kommer det behöva att rekryteras 453 personer inom loppet av 5 år. I yrkesgrupperna motorman och tekniskt befäl, som är inriktning maskin, kommer det behöva att rekryteras 361 personer inom loppet av 5 år. (Transportföretagen, 2019) Det visar att jobbmöjligheterna är marginellt godare om man väljer inriktning däck, med detta är det möjligtvis därför att 80% valt att läsa inriktningen däck.

Analys om figur 5. Hur nöjd var du med din gymnasieutbildning?

Frågan är formulerad så respondenterna ska bedöma hur de upplevde och hur nöjda de var med sin gymnasieutbildning på en skala 1-10. Skalan 1-10 användes då den är välkänd för många och även för att få en bättre förståelse för hur de olika studenterna valt att svara.

Alternativet ett motsvarar att de var väldigt missnöjda med sin gymnasieutbildning och alternativ tio var att de var väldigt nöjda. Här kan man se att majoriteten är nöjda med sin utbildning, endast en person har valt alternativ ett, alltså att de är väldigt missnöjda. Det är motsatt av hur motsvarande 29 personer har tyckt om utbildningen då de varit mer än nöjda, vilket är positivt för skolan och för sjöfarten att så många är nöjda med sin utbildning. Om studenterna är nöjda med sin utbildning är det ett gott tecken på att de vill fortsätta inom sjöfart, vilket är väldigt värdefullt för branschen. I enkäten kunde de svarande lämna en kommentar på vad det tyckte om sin utbildning, vilket har varit värdefullt för att få en djupare förståelse om vad det just är som saknas för att eleverna ska känna sig tillräckligt fyllda med kunskap när det är dags för att gå ut i arbetslivet efter studenten. Behörigheterna studenterna får är utformade så att de direkt vid avslutad utbildning ska kunna komma ut i arbetslivet till sjöss, alternativt studera vidare då utbildningen är högskoleförberedande. Att vara nöjd med sin utbildning är viktigt för ett fortsatt intresse inom sjöfart. Motivation är en viktig del för att få studenterna till att fortsätta sin karriär till sjöss eller alternativt studera vidare inom sjöfart. Det ligger i rederiernas intresse att få dessa studenter till att vilja fortsätta inom branschen då det är framtida arbetstagare för dem, men även för gymnasiernas intresse då de vill få fram studenter som är trygga med att starta en karriär till sjöss eller studera vidare. För att studera vidare till sjöingenjör eller sjökaptan krävs motivation och rätt gymnasieutbildning, vilket de studerande ska få från gymnasiet. Vad man kan tolka från enkätens data, har eleverna motivation och är nöjda med utbildningen överlag.

Det som kan utläsas från enkäten och de svarandes kommentarer är att de eftersöker mer praktiska moment och mer praktik ombord på fartyg. Åtta stycken av de 14 som lämnade en skriftlig kommentar på vad de tyckte om utbildningen, var svaret att de efterfrågade mer praktiska moment. John Dewey hade ett uttryck, *learning by doing* (Dewey, 2004), han menade att det är viktigt att ta det teoretiska och omvandla det till praktiken. Detta för att få en bättre motivation. Rasmussen förespråkade också praktiskt lärande (Rasmussen, 2000), något som han benämner i boken *Mästarlära - Lärande som social praxis*, detta praktiska lärande är kallat *situerat lärande*. Situerat lärande är att man lär sig genom att göra och att man gör det i den miljön där det praktiska kommer att användas i framtiden. Med det menar Rasmussen att man ska göra praktiskt arbete i form av att medverka i ett arbete, likt en praktikplats men även ha ett teoretiskt lärande samtidigt. Något han tar upp i boken är det så kallade *mästarlära*, med det menas att studenten följer efter en handledare och lär upp sig genom att göra exakt samma saker

som handledaren. Detta är inte långt ifrån hur det ser ut på de praktiker som eleverna får göra ute på fartyg. Eleven blir tilldelad en handledare på fartyget och lär sig av den personen. Eleven är inte låst vid den personen utan med egna initiativ och motivation till att få kunskap inom området, benägen att lära sig själv eller genom andra befattningar ombord för att få en bredare kunskap och erfarenhet. Det Rasmussen och Dewey's vill få fram är att praktiskt lärande är den bästa formen för att lära sig. Dewey menar i sin teori att motivationen hos eleverna blir högre då de känner att de är en del av ett skapande och har en mening. Detta får eleverna genom praktiker ombord på fartyg. John Dewey hade kanske rätt, med tanke på att majoriteten av de svarande efterfrågade mer praktiska moment. Skolorna borde ha mer praktiska moment i skolan. Detta för att förbereda eleverna på så bra sätt som möjligt.

Analys om figur 7. Kände du att du hade tillräckliga kunskaper efter studenten för att jobba till sjöss som lättmatros/motorman?

Av de 30 svarande så tycker 22 stycken att de hade tillräckliga kunskaper efter studenten för att jobba som lättmatros eller vaktgående maskinpersonal, medans åtta stycken tyckte att de inte hade tillräckliga kunskaper. 27% tycker alltså att de inte har tillräckliga kunskaper för att jobba direkt efter studenten, då de har rätt behörigheter och är befogade att jobba ombord på fartyg. En hög siffra då alla studenter ska ha fått samma utbildning förutom valet av inriktning däck eller maskin. I enkäten har de svarande kunnat lämna en kommentar på frågan. Nio stycken har valt att ge en kommentar på frågan och sju stycken av dessa har kommenterat att de vill ha mer praktiska moment för att känna att de får rätt kunskaper. De två andra som lämnade kommentar, skrev, citerat från enkäten "Ja, fast uppväxt inom sjöfart så var det som gjorde det, inte skolans skull kanske" och " Vet inte, har inte börjat jobba till sjöss än". Det är tydligt att de svarande efterfrågar mer praktiskt arbete och moment i skolan. Det Rasmussen och Dewey tar upp i sina teorier har ett tydligt samband med vad eleverna efterfrågar, mer praktiskt lärande. Sjöfartsutbildningen på gymnasiet är ett yrkesprogram som ska göra eleverna förberedda för arbetslivet som lättmatros eller vaktgående maskinpersonal, det är därför av stor vikt att eleverna känner att de får den kunskap de behöver för att börja jobba direkt efter avslutad utbildning. Åtta stycken svarande från enkäten tyckte att de inte hade tillräckliga kunskaper för att börja jobba direkt efter gymnasiet, detta hade möjligtvis kunnat att ha förhindras med mer praktiskt lärande. Med praktiskt lärande i form av APL, får eleverna arbetslivserfarenhet, men även ett sätt att knyta kontakter för vidare jobb i framtiden.

22 svarande tyckte dock att de hade tillräckliga kunskaper för att börja jobba direkt efter avslutad utbildning, vilket är en positiv siffra för sjöfartsgymnasierna och rederierna. Ett svar på enkäten var att eleven efterfrågade mer engelska ord på verktyg och annan utrustning ombord.

Diagrammet i figur 1 visar, att det är en nedåtgående trend för sökande till högskoleutbildningarna, sjökapten och sjöingenjör. År 2010 kulminerade antal sökande till sjöfartsutbildningarna på högskolan. Efter år 2010 har det varit nedåtgående. Detta kan bero på att fler elever efter avslutad utbildning på sjöfartsgymnasierna väljer att jobba som lättmatros eller vaktgående maskinpersonal. Vidare studier till sjökapten eller sjöingenjör lockar färre. Gymnasieskolorna bör ta detta i beaktande och anpassa sin utbildning efter detta. Efterfrågan att lära sig de praktiska momenten bättre är höga och det kan bero på att fler väljer att jobba direkt istället för vidare studier. Gymnasieskolorna bör fokusera på att vara mer arbetsförberedande än högskoleförberedande. Detta på grund av att eleverna är mindre benägna att vilja studera vidare. Andersson belyser problemet med den negativa trenden till ansökningarna till högskolorna. Detta på grund av de höga pensionsavgångarna. Pensionsavgångarna kommer skapa en efterfrågan på sjöbefäl i framtiden. Därför ska möjligheten att kunna studera vidare på högskola fortfarande finnas. Fokus bör dock läggas på att vara arbetsförberedande.

5.4 Metoddiskussion

Urvalet gjordes med tanke på att datan blir mer aktuell plus att kontaktuppgifterna från skolorna var också mer troligt att stämma med att ta de tre senaste årgångarna. Det var inte av behov att ta ytterligare årskullar. Hela urvalspopulationen med tre år bedöms räcka för att få tillräckligt många svar för att få ett representativt resultat.

Att göra surveyundersökningen via nätet valdes för att det är gratis, tidsbesparande, miljövänligt och att det snabbar på datahanteringen (Denscombe, 2018). Enkäterna samlas på ett och samma ställe och kan sammanställas automatiskt via webbsidan som används. Det hjälper dessutom att tolka svaren då man enkelt kan sortera och få en procentsats på vardera svarsalternativ automatiskt med hjälp av webbsidan. Det ger också underlag för att framställa

diagram på dessa frågor. Enkäterna har valts att ges ut digitalt via sms. Detta sätt har valts framför andra för att det är smidigt att skicka ut. Elevernas mobilnummer ansågs också att stämma i större utsträckning än e-postadresser. Problemet med denna metod är att det krävs dator eller telefon med internetuppkoppling. Med tanke på urvalet med sjö bakgrund finns det anledning att tro att det finns ett minimalt bortfall då några kan vara mönstrade på fartyg utan uppkoppling på mobilen. Ett annat bortfall kan vara att eleverna bytt sitt telefonnummer sedan de gick ut gymnasieskolan.

De flesta frågor i enkäten är av kvantitativ art. Dessa frågor hade klara svarsalternativ som deltagarna kryssade i. Det negativa med att ha svarsalternativ är att man inte kommer ner på djupet om deltagarnas åsikter och värderingar. Det ges inte utrymme för att motivera sina svar. Det är varför frågor med textrutor också togs med vilket är av kvalitativ art. De är limiterade till tre frågor, återigen för att minska svar bördan, vilket i sig ökar svarsfrekvensen (Trost och Hultåker, 2017) (Denscombe, 2018). På dessa frågor kan deltagarna formulera fritt om vad de tycker. Dessa typer av svar kan visa trender men ger också bra underlag för diskussion. Ett exempel på en sådan öppen fråga är, "Vad kunde skolan göra bättre?", det är i kontext när enkäten frågar hur nöjd deltagaren är med sin gymnasieutbildning. Med denna fråga förväntas det uppkomma kunskapsluckor inom sjöfartslinjen därmed svar på fråga tre i frågeställningen. Enkätens sista fråga är om deltagaren kan tänka sig ytterligare frågor. Anledningen till detta är att om svaren är otydliga, korta eller att mer data krävs så finns det åtkomst till deltagaren om denne fyller i sin egna kontaktinformation, och fördjupande frågor kan ställas om det ursprungliga materialet var tunt. Ett urval på fem personer gjordes innan de skickades ut. Dessa fick ta del och genomföra enkäten. Anledningen till detta är att säkerställa att enkäten är förståelig för målgruppen den ska nå fram till (Ejlertsson G, 2014).

Idealt skulle vi få fler svar från studenter och rederier. Det gavs bara kontaktinformation på 43 % av urvalspopulationen. Metoden med att be skolorna genom e-post skulle kunna tolkas som ineffektiv. En hypotes skulle vara att åka till skolorna personligen och där försöka få information. Med tanke på smittspridningen av Covid-19 var det ej möjligt. Enbart ett av rederierna, svarade på intervjufrågorna. Sedermera skulle det kunna vara bättre om rederierna besökts personligen. Alternativt valt fler rederier i urvalet.

Validiteten i arbetet tycks vara god. Materialet som samlats in är relevant i sammanhanget. Enkäten har samlat in data för att kunna svara på frågeställningen. 30 svar kom tillbaka ifyllda.

Det antalet är ett relativt lågt antal vilket påverkar reliabiliteten negativt. Positivt är att svaren är jämt fördelade mellan alla tre avgångar samt att procentmässigt svarade en signifikant andel på 12 % av populationen. Det var även tidigare elever på skolorna som var respondenterna vilket ger en hög trovärdighet i svaren.

6. SLUTSATSER

6.1 Har det skett en attitydförändring mellan 2008 till idag i valet av inriktning efter avslutande studier på sjöfartsprogrammet?

Analys och jämförelse av data från föregående studie samt denna studie gör att flertalet ställningstaganden kan göras. Siffrorna från studierna överensstämmer i stort om andelen som söker sig ut till sjöss. Majoriteten av deltagarna från både studien 2008 samt denna visar att eleverna har intresse för, eller studerar för att jobba, eller redan jobbar till sjöss ombord. Bara en bråkdel väljer bort jobb ombord och ännu färre sjöfarten helt.

En stor skillnad mellan de olika studierna är andelen som planerade att studera vidare på sjökaptan eller sjöingenjörsprogrammet. Andelen som planerade att studera vidare 2008 var betydligt högre än andelen som faktiskt studerar på programmen av årgångarna 2018, 2019 och 2020. Detta innebär en markant minskning av intresse för deltagarna att studera vidare på de två högskoleprogrammen. Andelen som väljer att jobba ombord direkt var högre i detta resultat än det från 2008.

6.2 Vad får studenterna att fortsätta inom sjöfart till sjöss alternativt byta från sjöfart?

Den större andel av de svarande som fortsatt jobba inom sjöfart till sjöss har varit övervägande på grund av arbetstiderna, alltså 1:1-, 2:2- systemen som till stor del används till sjöss. Ett mindre antal menade att arbetsuppgifterna var det som gjorde att de fortsatt sin karriär till sjöss. En mindre andel tyckte att det var trivseln ombord med kollegorna och miljön de jobbar i som gjort att de fortsatt sin karriär till sjöss. De svarande som inte valt att fortsätta sin karriär har angivit olika orsaker och det finns inget tydligt samband med varför de inte fortsatt att jobba till sjöss eller studerat vidare inom sjöfart.

6.3 Hur väl förbereder gymnasieskolorna eleverna för sina val av inriktning efter avslutade studier?

Med tanke på frågeställning ett, att det har skett en förändring i vad för inriktning eleverna väljer efter sin utbildning är det lämpligt att skolorna också följer den trenden. Färre utbildar sig på högskolenivå efter utbildning och fler jobbar till sjöss direkt. Därmed bör skolornas fokus vara att i större grad förbereda eleverna för jobb till sjöss än att förbereda till fortsatt utbildning på högskola.

Resultatet visar att det skolorna kan utveckla för att underlätta för eleverna att få ett jobb direkt efter avslutad gymnasieutbildning, är mer praktiskt lärande. I form av mer praktiska moment i skolan, men även mer praktik i form av APL ute på handelsfartyg.

6.4 Rekommendationer till fortsatt arbete

Det vore av intresse att se vilket gymnasium som utbildar flest elever som väljer att stanna till sjöss eller studera vidare inom sjöfart då de förmodligen använder sig av rätt tillvägagångssätt för att få eleverna att känna sig redo för en karriär till sjöss. Därav går det att jämföra utbildningsstruktur och se vilken utbildningsstruktur och kursplanering som är bäst.

Det vore av intresse att vidare undersöka varför det är fler som väljer att jobba direkt efter gymnasieutbildningen och färre söker sig till högskolorna. Varför har denna attitydförändring skett.

KÄLLFÖRTECKNING

Arbetsförmedlingen (2015) Var finns jobben? Arbetsförmedlingen.

https://arbetsformedlingen.se/download/18.3e623d4f16735f3976ea5c/Var_finns_jobben_VT_2015_Rapport.pdf

Arbetsförmedlingen (200) Prognos. Arbetsmarknad Sjöfart 2008-2009. Arbetsförmedlingen.

https://www.arbetsformedlingen.se/download/18.3e6f628912085e3b16880001391/1401114561865/prog_sjofart_09.pdf

Björn Dickson (2019) Brist på sjöfolk kan ge utflaggning. Norrköpings tidningar.

<https://nt.se/nyheter/brist-pa-sjofolk-kan-ge-utflaggning-om6304141.aspx>

Denscombe M (2018) Forskningshandboken (4 uppl) Studentlitteratur

Dewey, John (2004). Individ, skola och samhälle. 4. uppl.: Natur och kultur.

Dr Adam Fletcher. (2009), Literature review report: 7 on / 7 off versus 14 on / 14 off ROSTERS WITH RESPECT TO FATIGUE AND RELATED FACTORS. Integrated Safety Support.

<http://www.workingtime.org/Resources/Documents/2014/2009-9-18%20reviewSeptember2009%20deidentified.pdf>

Ejlertsson G. (2014) Enkäten i praktiken (3. uppl.)

Europeiska Kommissionen. (2011). Färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppsnått samhälle

2015. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex%3A52011DC0112>

Framtid (u.å) Fartygsbefäl

<https://www.framtid.se/yrke/fartygsbefal>

Fredrik Reis (2008) Matros, motorman eller sjöbefäl. Kalmar Maritime Academy.

<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1000/FULLTEXT01.pdf>

Göteborgs Hamn. (2020). Container - TEU per år.

<https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/varldens-hamnar-i-siffror/?type=10602&area=11286>

Göteborgs Hamn. (2020). Enerkiprodukter - Antal ton.

<https://www.goteborgshamn.se/om-hamnen/varldens-hamnar-i-siffror/?type=11543&area=11544>

Jesper Hamark (2019) Nyckeltal 2018. Svensk Sjöfart. <https://www.sweship.se/wp-content/uploads/2019/11/Svensk-sjofart-Nyckeltal-2018-2019.pdf>

Jörgen Tiger (2019) Stor brist på sjömän i Sverige. Sjömannen.

<https://www.sjomannen.se/nyheter/stor-brist-pa-sjoman-i-sverige/>

Lars Andersson (2016) Allt färre vill bli sjöbefäl. Sjöfartstidningen.

<https://www.sjofartstidningen.se/allt-farre-vill-bli-sjobefal/>

Naturvårdsverket. (2020). Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk.

<https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Sveriges-klimatlag-och-klimatpolitiska-ramverk/>

Patrik Widegren. (2019) Personalbrist inom sjöfarten- vill locka fler kvinnor. SVT

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/ost/transportbranschen-behover-rekrytera-vill-locka-fler-kvinnor>

Patrik Widegren. (2019) Stort sug efter personal till sjöss. SVT.

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/ost/stort-sug-efter-personal-till-sjoss>

Prop. 2016/17:16. Godkännande av klimatavtalet från Paris. Miljö- och energidepartementet.

<https://www.regeringen.se/4a75ca/contentassets/618f83b8918f4f34bb1ae06b62aae8f2/godkannande-av-klimatavtalet-fran-paris-prop.-20161716>

Pär-Henrik Sjöström. (2013) Dyster framtid för svenskt manskap. Sjöfartstidningen

<https://www.sjofartstidningen.se/svart-for-manskap-pa-arbetsmarknaden/>

Rasmussen, Jens (2000). Mästarlära och allmän pedagogik. Kvale, Steinar & Nielsen, Klaus (red). Mästarlära – Lärande som social praxis (ss. 201-218). Studentlitteratur.

Satsa på sjöfart (2019). Efter studenten har jag fått sommarjobb som jungman.

<https://satsapasjofart.se/sidebar/intervju/efter-studenten/>

SCB (2020), Antal sökande och antagna per ålder och kön, höstterminerna 1998-2020.

Statiska Centralbyrån. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/utbildning-och-forskning/hogskolevasende/sokande-och-antagna-till-hogskoleutbildning-pa-grundniva-och-avancerad-niva/>

Skolverket (u.å) Sjöfartsutbildningen. Skolverket.se. Hämtad 25 januari, 2021, från

https://www.skolverket.se/undervisning/gymnasieskolan/laroplan-program-och-amnen-i-gymnasieskolan/gymnasieprogrammen/program?url=1530314731%2Fsyllabuscw%2Fjsp%2Fprogram.htm%3FprogramCode%3DSX%26tos%3Dgy&sv.url=12.5dfce44715d35a5cdfa9295#anchor_1

Skolverket. (2019) Uppföljning av gymnasieskolan 2019 (Rapportnummer 480)

<https://www.skolverket.se/getFile?file=4094>

Sjöfartens Utbildningsinstitut (u.å.) Sjöfartsgymnasier. Sjöfartens Utbildnings Institut.

<https://www.sjofart.org/utbildning/sjofartsgymnasium/>

Svensk Sjöfart. (u.å). Svensk sjöfart i korthet.

<https://www.sweship.se/svensk-sjofart-i-korthet/>

Sveriges Riksdag (2011) Förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

Kap 2. Behörigheter §12

Transportstyrelsen (2019) Ombordanställda. Behörighetsinformation.
[https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Ombordanstallda/Sjoman/Behorighet/Behorighetsguiden/Behorighetsinformation/?tab=sjofartstjanster&eservice=minasidorforsjoman\(sjomanswebben\)](https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Ombordanstallda/Sjoman/Behorighet/Behorighetsguiden/Behorighetsinformation/?tab=sjofartstjanster&eservice=minasidorforsjoman(sjomanswebben))

Transportföretagen (2019). Tempen på Sjöfart. Riksrapport.
https://www.transportforetagen.se/contentassets/13646df36b5149289f25f9c07825bc99/riksrapport_tempen-sjofartsbranschen_2019.pdf?ts=8d7a3f2c2184c80

Trost J & Hultåker O (2017) Enkätboken (5. uppl.) Studentlitteratur

Universitet- och högskolerådet (2021 26 feb) Sök i Universitet- och högskolerådets antagningsstatistik. <https://statistik.uhr.se/>

BILAGOR

ENKÄT

Bilaga 1

1. Vilket år tog du studenten?

- 2018
- 2019
- 2020

2. Vilken inriktning på sjöfartsutbildningen studerade du?

- Däck
- Maskin

3. Jobbar du till sjöss, i så fall vilken position?

- Matros
- Motorman
- Jag jobbar ej
- Annan position/yrke var vänlig ange: _____

4. Studerar du vidare, i så fall vilken utbildning?

- Sjökapstensprogrammet
- Sjöingenjörsprogrammet
- Sjöbefäl klass VII
- Jag studerar inte
- Annan utbildning, var vänlig ange: _____

5. Vad har du för framtidsplaner angående jobb?

- Jobba till sjöss på däck
- Jobba till sjöss i maskin
- Inte jobba till sjöss
- Vet ej

6. Hur nöjd är du med din gymnasieutbildning? (0 = väldigt missnöjd, 10 = väldigt nöjd)

1 4 7 10

2 5 8

3 6 9

Vad hade skolan kunna göra bättre?

7. Kände du att du hade tillräckliga kunskaper för att jobba till sjöss som matros/motorman?

Ja

Nej

Om nej, vilken kunskap saknades?

8. Vad fick dig att fortsätta till sjöss/byta från sjöfart? (Tex. lön, arbetstider, jobbmöjligheter osv.)

Jag har fortsatt jobba/studera till sjöss

Jag har inte fortsatt jobba/studera till sjöss

9. Kan du tänka dig svara på flera detaljerade frågor?

Ja

Nej

Om ja, skriv ditt mobilnummer/mail här så kontaktar vi dig

Frågor till rederier

Bilaga

2

1. Anställer ni individer som kommer direkt från sjöfartsutbildningen från gymnasiet för arbete ombord?
2. Kan ni som rederi se vad sjöfarts gymnasierna bör förbättra för att elever ska vara mer redo för jobb direkt i rederiet? (Vilken kunskap bör förbättras hos eleverna?)
3. Vad har ni för roll att hjälpa eleverna på sjöfartsutbildningen, och vad kan ni göra mer av? (Tex Praktikplatser, feriejobb, studiebesök, ha mer kontakt med skolorna.)

**INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA**

Göteborg, Sverige 2021
www.chalmers.se



CHALMERS