



TALEPUNKTER TIL  
FOLKETINGETS UDDANNELSESUDVALG

11. februar 2011

***[KUN DET TALTE ORD GÆLDER]***

**Åbent samråd i UDU alm. del den 22. februar 2011 – samrådsspørgsmål AC og AD af 13. januar 2011 stillet efter ønske fra Bjarne Laustsen (S) om adgangsbegrænsning på maskinmesteruddannelsen**

**Spørgsmål AC**

*Hvad er ministerens kommentarer til, at væksten i Danmark ifølge Maskinmestrenes Forening i de kommende år risikerer at blive bremset af mangel på maskinmestre og skibsofficerer på grund af finansloven for 2011, jf. UDU alm. del - bilag 105?*

**Spørgsmål AD:**

*Hvilke initiativer vil regeringen tage for at undgå mangel på maskinmestre?*

**Svar:**

*[Indledning]*

Tak for invitationen til at komme her i dag. Jeg vil besvare de to spørgsmål samlet.

Lad mig først og fremmest understrege, at som søfartsnation står Danmarks stærkt globalt, og regeringen ønsker at styrke denne position. Vi ønsker at være Europas førende søfartsnati-

on, og det indebærer, at vi kan tilbyde maritime uddannelser af høj kvalitet.

De danske søfarende skal have de rigtige og de bedste kompetencer, så de kan være med til at bevare og styrke dansk søfarts internationale konkurrenceevne til gavn for dansk økonomi.

*[Den økonomiske krise og genopretningsplanen]*

Inden vi taler videre om de maritime uddannelser, vil jeg dog gerne slå én ting fast.

Da den internationale økonomiske krise tog fat, førte vi i Danmark en meget lempelig finanspolitik. Faktisk den mest lempelige i Europa. Det gjorde vi for at afbøde krisens konsekvenser.

Men det var ikke gratis. De offentlige finanser blev vendt fra at udvise et pænt overskud til et underskud på mere end 60 mia. kr. i 2010.

Dermed var opgaven for regeringen klar. Det var helt nødvendigt at få en plan for, hvordan vi får genoprettet de offentlige finanser.

Med Genopretningsaftalen retter vi op på underskuddene i den offentlige økonomi. Vi gennemfører den kraftigste opstramning af de offentlige finanser i en generation. Det gør vi ved at bremse væksten i udgifterne, ved at øge indtægterne og ved at gennemføre reformer.

Det er hverken nogen nem eller populær øvelse. Men den er nødvendig. Man betaler en høj pris for ikke at have styr på de offentlige finanser. Vi behøver bare at kaste et blik til Grækenland og nu senest til Irland for at se beviset for det. Med Genopretningsaftalen sender vi et klart signal til de globale finansmarkeder om, at der er styr på økonomien herhjemme.

Det er i det lys, at finansloven for 2011 blev aftalt. Jeg er glad for, at vi sammen med Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne fik indgået en ansvarlig aftale.

Vi stod over for en række udfordringer for at få enderne til at mødes i finansloven. Det krævede konkrete prioriteringer. En af udfordringerne var, at optaget på de maritime uddannelser ville medføre en kraftig overskridelse af bevillingerne.

*[Finansloven for 2011 - de maritime uddannelser]*

Tilgangen til de maritime uddannelser er steget markant i de senere år. Der er eksempelvis sket en fordobling af optaget af studerende alene på maskinmesteruddannelsen. Den massive tilgang er selvfølgelig positiv og et udtryk for, at der er tale om populære uddannelser af høj kvalitet.

Desværre betyder det også øgede offentlige udgifter. Således måtte vi i efteråret 2010 konstatere, at det øgede optag ville medføre øgede udgifter for det offentlige på 380 mio. kr. i de kommende 4 år.

Udfordringen kunne løses ad to veje:

Den første vej var at fastholde det frie optag, men i stedet reducere på taxametertilskuddet – det vil sige det statstilskud, som skolerne får pr. årselev.

Hvis merudgifterne på det maritime uddannelsesområde skulle have været finansieret alene gennem en reduktion af taxametertilskuddene, skulle vi have gennemført en taxameterreduktion på omkring 19 % i perioden 2011-2014.

Det ville have rykket så væsentligt ved skolernes økonomiske fundament, at det kunne have medført lukning af skoler. Denne løsning ønskede vi ikke. Det var derfor ikke et reelt alternativ.

Den anden vej var at genindføre den adgangsbegrænsning, der har været for optaget på de maritime uddannelser frem til 2008.

Med adgangsbegrænsningen bremses der lidt op for væksten på skibsofficer- og maskinmesteruddannelserne. Men der kan bevares et pænt aktivitetsniveau på alle skoler i de kommende år.

For finanslovens forligsparter var det afgørende at fastholde et alsidigt maritimt uddannelsessystem med geografisk bredde, hvor alle skoler også fremover er økonomisk bæredygtige.

Det lykkedes os at finde 175 mio. kr. ekstra i de næste 4 år, der tilføres det maritime uddannelsesområde. Med finanslovsaftalen for 2011 forventer vi således, at der optages ca. 565 studerende i 2011 og 470 studerende om året i 2012 og 2013. Adgangsbegrænsningen er fastsat med afsæt i det relativt høje 2009-niveau sammenholdt med skolernes egne forventninger til 2011.

Der er således tale om en nænsom løsning for de maritime uddannelser, som tilføjer ekstra midler og forhindrer, at vi er nødt til at lukke skoler. Løsningen betyder, at der i de kommende år er flere midler til rådighed for de maritime uddannelser end nogensinde før.

*[De maritime uddannelser – reformen fra 2004]*

Det er samtidig vigtigt for mig at understrege, at de politiske aftaler på det maritime område bliver respekteret.

I 2004 gennemførte regeringen sammen med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne en reform af det maritime uddannelsessystem.

Hovedformålet med reformen var at skabe større og mere robuste uddannelsesinstitutioner. De skulle have faglig og økonomisk tyngde, og der skulle opretholdes en fornuftig regional balance, så der også i dag kan udbydes maritime uddannelser mange forskellige steder i landet.

En anden central del af reformen var et ønske om at styrke uddannelsernes kvalitet ved at hæve skibsofficers- og maskinmesteruddannelserne til professionsbachelorniveau.

Med uddannelsesreformen i 2004 sikrede vi samtidig, at skolerne kapacitet blev tilpasset til at uddanne det nødvendige antal maskinmestre, som skibsfarten og industrien har brug for.

I samråd med erhvervet satte forligspartierne rekrutteringsmålene – eller adgangsbegrænsningen om man vil – til 240 til 300 maskinmesterstuderende om året.

I dag er uddannelsesreformen gennemført, og dens formål er opfyldt. Reformen har samtidig sikret fundamentet for, at der til stadighed er kvalificerede personer med de rette maritime kompetencer til gavn for Det Blå Danmark.

Det gælder ikke mindst på maskinmesterområdet. I dag uddanner vi maskinmestre, der er bedre uddannet og har bedre kompetencer end nogensinde før. Det nyder både skibsfarten og den landbaserede industri godt af.

*[De maritime uddannelser – indførsel af frit optag i 2008]*

Frem til 2008 var der i overensstemmelse med aftalen fra 2004 adgangsbegrænsning på optaget på de maritime uddannelser. Men i 2008 var der rum i dansk økonomi til at indføre frit optag på blandt andet maskinmesteruddannelsen.

Adgangsbegrænsningen havde indtil da ikke haft en reel betydning, men meget tydede på, at skolernes rekrutteringsindsats ville føre til en søgning, der lå over de fastsatte mål.

Da der samtidig var tilkendegivelser fra industrien om udsigt til god beskæftigelse for maskinmestre, blev adgangsbegrænsningen ophævet.

I 2008 var væksten i optaget til de maritime uddannelser beskeden. Fra 2009 til 2010 var der derimod en betydelig stigning. Den var primært koncentreret omkring maskinmesteruddannelsen – og især på de to maskinmesterskoler i Århus og København.

I årene 2008, 2009 og 2010 blev der optaget 320, 453 og 697 maskinmesterstuderende. Eller med andre ord så blev optaget på maskinmesterskolerne mere end fordoblet på 3 år.

Det er en udvikling, som vi ikke havde forudset, da det frie optag blev indført i 2008, og det er en udvikling som nok også skal ses i lyset af den økonomiske krise.

Selvom vi nu har set os nødsaget til at genindføre adgangsbegrænsningen på de maritime uddannelser, er det værd at bemærke, at vi optager næsten dobbelt så mange studerende, som de 240 til 300, som forligspartierne fra reformen i 2004 satte som mål.

*[Efterspørgslen efter maskinmestre]*

De mange nye studerende på maskinmesterskolerne betyder, at der i de kommende år vil blive færdiguddannet flere maskinmestre end før.

Maskinmesteruddannelsen har et godt renommé, og den er populær især blandt personer med en håndværksmæssig baggrund.

Uddannelsen kombinerer teori med praksis og giver samtidig de studerende en række specifikke kompetencer, herunder særlige kompetencer til at arbejde på skibe. Uddannelsen giver samtidig mulighed for at opnå autorisation på el- og vvs-området i land.

Derfor giver uddannelsen de studerende mulighed for at kunne opnå beskæftigelse både i skibsfartserhvervet, landindustrierne samt off-shore sektoren.

Der skal ikke herske tvivl om, at der er tale om en god og alsidig uddannelse. Det vil jeg gerne understrege.

I forhold til behovet for maskinmestre og skibsofficerer til rederierhvervet er der ifølge Danmarks Rederiforening brug for ca. 200 skibsofficersstuderende om året – herunder maskinmesterstuderende. Det dækkes af de mål, vi satte os i uddannelsesreformen fra 2004.



Maskinmestre er også attraktive mange steder, og erfaringen har vist, at maskinmestre generelt har god mulighed for at få beskæftigelse i landindustrien.

Det er imidlertid vanskeligt at udarbejde langsigtede prognoser over efterspørgslen for en bestemt faggruppe, når det drejer sig om uddannelser, som kan benyttes flere steder, og hvor forskellige uddannelser kan dække det samme behov.

En anden usikkerhedsfaktor er de økonomiske konjunkturer. I øjeblikket er der stor usikkerhed om fremtidsudsigterne for den globale økonomi. Det er derfor vanskeligt for virksomhederne at vurdere deres beskæftigelsesbehov i de kommende år.

Jeg har noteret mig den arbejdsløshedsstatistik, som Maskinmestrenes Forening har offentliggjort i januar 2011. Den viser, at maskinmestrenes beskæftigelse fortsat er god sammenlignet med andre dele af arbejdsmarkedet.

Arbejdsløsheden for maskinmestre er steget hvert år siden 2008. Nu er ledigheden blandt maskinmestre opgjort til 3,1 % i december 2010. Det fremgår også, at der er 54 ledige maskinmestre i alderen 20-29 år. Det lyder ikke umiddelbart af meget, men svarer dog til 10,3 % af denne gruppe.

Man skal huske, at der som følge af de seneste års høje optag på maskinmesteruddannelsen vil blive færdiguddannet omkring 500 nye maskinmestre i 2013. Det er et større antal, end vi har set i årtier.

Dertil kommer, at vi også uddanner de såkaldt duale skibsofficerer. Det er en kombination af en navigatør- og en maskinmesteruddannelse, hvor de færdiguddannede derfor også har maskinmesterkompetencer. Sidste år var der 94 studerende, der færdiggjorde uddannelsen med de fulde maskinmesterkompetencer, og der går ca. 100 studerende på den uddannelse i øjeblikket.

*[Afslutning]*

Lad mig afslutningsvis understrege, at forligsparterne bag finanslovsaftalen for 2011 hele tiden har været klar over, at adgangsbegrænsningen i sagens natur sætter en bremse på den fremtidige vækst på de maritime uddannelsesinstitutioner.

Det var også klart, at det ville blive de skoler, som har oplevet en betydelig vækst efter indførelsen af det frie optag i 2008 – og det vil i denne sag sige de store maskinmesterskoler – der har skullet bære de største konsekvenser af adgangsbegrænsningen.

Jeg vil dog gerne fremhæve, at der ikke ændres ved de fundamentale strukturer i det maritime uddannelsessystem. Vi fastholder også det brede udbud af forskellige maritime uddannelser, som er grundstenen for at sikre kvalificerede kompetencer i Det Blå Danmark.

Vi skal have styr på de offentlige udgifter. I det lys finder jeg, at vi har fundet en fornuftig og afbalanceret løsning.

En løsning, som indebærer, at maskinmesteruddannelsen fortsat vil kunne tilbyde pladser til studerende i et stort omfang, og som samtidig sikrer de enkelte skoler et bæredygtigt økonomisk fundament.

En løsning, som ligger inden for rammerne af de politiske aftaler, som findes på området, og som sikrer, at mange unge fortsat kan komme ind på de maritime uddannelser, herunder på maskinmesteruddannelsen.

Vi vil naturligvis følge optaget på de maritime skoler og beskæftigelsessituationen for maskinmestre og skibsofficerer tæt. Hvis situationen i de kommende år giver anledning til overvejelser om ændringer af den nuværende aftale om begrænsning af optaget, vil jeg naturligvis være villig til at se på det igen.