

Warszawa, dnia 29 kwietnia 2022 r.

Poz. 441

**UCHWAŁA NR 76
RADY MINISTRÓW**

z dnia 6 kwietnia 2022 r.

w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie”

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.¹⁾) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie”, zwany dalej „Programem”, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Okres realizacji Programu ustala się na lata 2022–2025.

§ 3. Wykonawcą Programu jest Akademia Morska w Szczecinie jako inwestor.

§ 4. Nadzór nad realizacją Programu sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

§ 5. 1. Wartość kosztorysowa Programu wynosi 73 434 tys. zł, w tym nakłady z budżetu państwa wynoszą 72 934 tys. zł, natomiast wkład własny Akademii Morskiej w Szczecinie wynosi 500 tys. zł.

2. Nakłady z budżetu państwa, o których mowa w ust. 1, w poszczególnych latach wynoszą:

- 1) 2022 r. – 14 600 tys. zł;
- 2) 2023 r. – 14 185 tys. zł;
- 3) 2024 r. – 23 775 tys. zł;
- 4) 2025 r. – 20 374 tys. zł.

§ 6. Uchwała wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *M. Morawiecki*

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 1236, 1535, 1773, 1927, 1981, 2054 i 2270 oraz z 2022 r. poz. 583 i 655.

Załącznik do uchwały nr 76 Rady Ministrów
z dnia 6 kwietnia 2022 r. (poz. 441)

PROGRAM WIELOLETNI

„BUDOWA POLSKIEGO OŚRODKA SZKOLENIOWEGO RATOWNICTWA MORSKIEGO W SZCZECINIE”

Spis treści

1. AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE – INWESTOR	3
2. DIAGNOZA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA	4
3. DIAGNOZA PRZESTRZENNA	16
4. CEL GŁÓWNY PROGRAMU I CELE SZCZEGÓŁOWE.....	17
4.1. Uzasadnienie celowości Programu	17
4.2. Cel główny i cele szczegółowe w nawiązaniu do strategii i innych kluczowych dokumentów ..	26
5. PRIORYTETY I KIERUNKI INTERWENCJI W ZAKRESIE TERYTORIALNYM	29
5.1. Cele Polityki Regionalnej	29
5.2. Kierunki interwencji	29
6. ZGODNOŚĆ PROGRAMU Z DOKUMENTAMI O CHARAKTERZE STRATEGICZNYM	30
6.1. Strategiczne dokumenty międzynarodowe	30
6.2. Strategiczne dokumenty krajowe	31
6.3. Strategiczne dokumenty regionalne	38
6.4. Uwarunkowania prawne	40
7. ZAKRES RZECZOWY PROGRAMU	44
7.1. Lokalizacja inwestycji	44
7.2. Zakres rzeczowy Programu	46
7.3. Harmonogram realizacji Programu	51
8. OCZEKIWANE REZULTATY PLANOWANEJ INWESTYCJI WRAZ ZE WSKAŹNIKAMI.....	58
9. SYSTEM REALIZACJI PROGRAMU WRAZ Z PLANEM FINANSOWYM	59
9.1. Szacunkowy łączny koszt inwestycji według grup kosztów	59
9.2. Źródła finansowania inwestycji, zapewniające inwestorowi terminowe regulowanie zobowiązań finansowych i terminowe zakończenie inwestycji.....	60
10. STRUKTURA ZARZĄDZANIA SYSTEMEM MONITOROWANIA I SPRAWOZDAWCZOŚCI W RAMACH REALIZACJI PROGRAMU POSRM.....	60
10.1. System Monitoringu Wewnętrznego.....	61
10.2. System sprawozdawczości	63
10.3. Podmioty zaangażowane w realizację Programu.....	66
11. ZASADY AKTUALIZACJI PROGRAMU WIELOLETNIEGO POSRM	67
12. PODSTAWA PRAWNA REALIZACJI PROGRAMU	68

1. AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE – INWESTOR

Akademia Morska w Szczecinie jest następcą Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie i Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Państwowa Szkoła Morska w Szczecinie została powołana w dniu 1 stycznia 1947 r. W 1949 r. weszła w skład organizacyjny Państwowego Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni, a następnie w 1951 r. przekształcona w Technikum Morskie Nawigacyjne.

W 1962 r. na mocy zarządzenia Ministra Żeglugi powstała Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie. W 1963 r. ustalono ostateczną nazwę szczecińskiej placówki na Państwową Szkołę Rybołówstwa Morskiego. W pierwszych dwóch latach jej istnienia były prowadzone dwa równoległe cykle nauczania: 3-letni oraz 5-letni. Szkoła prowadziła dwa wydziały: Nawigacyjno-Półowowy oraz Obsługi Maszyn Statków Rybackich.

W 1963 r. powołano w Szczecinie nową szkołę – była to pomaturalna Państwowa Szkoła Morska. Kształciła ona kadrę oficerską dla floty handlowej. Struktura organizacyjna powołanych wydziałów Nawigacyjnego i Mechanicznego posiadała, podobnie jak w Państwowej Szkole Rybołówstwa Morskiego, cechy uczelni wyższej.

W 1967 r. połączono obydwie szkoły. W ich miejsce powstała nowa pomaturalna Państwowa Szkoła Morska. Posiadała ona trzy wydziały: Nawigacyjny, Nawigacyjno-Półowowy i Mechaniczny.

PSM została w 1968 r. przekształcona w Wyższą Szkołę Morską z dwoma wydziałami: Nawigacyjnym i Mechanicznym. Działalność dydaktyczną rozpoczęła w roku akademickim 1969/70. Do 1974 r. prowadzono w niej studia inżynierskie, w latach 1974–89 – jednolite magisterskie, a od 1989 r. dwustopniowe – inżynierskie i magisterskie. W 2002 r. w Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie został powołany Wydział Inżynierijno-Ekonomiczny Transportu. W 1997 r. Wydział Nawigacyjny uzyskał uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora w dziedzinie nauk technicznych, dyscyplinie geodezja i kartografia, zaś w 2002 r. uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora nauk technicznych w dyscyplinie budowa i eksploatacja maszyn otrzymał Wydział Mechaniczny. Stanowiło to podstawę do nadania uczelni nazwy „Akademia Morska w Szczecinie”, co stało się dnia 26 lutego 2004 r.

Akademia Morska w Szczecinie **posiada doświadczenie w realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych**. Największymi z nich były: budowa Centrum Inżynierii Ruchu Morskiego, odbudowa nabrzeży w Ośrodku Szkoleniowym Ratownictwa Morskiego, budowa stanowiska do ćwiczeń łodzią zrzutową, budowa Centrum Technologii Nawigacyjnych, realizacja projektu „Budowa Centrum Symulacyjnego Terminalu LNG i Symulatora Ładunkowego Statków do Przewozu Ładunków Ciekłych w Akademii Morskiej w Szczecinie” oraz „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Rybołówstwa Bałtyckiego” w Kołobrzegu. Niniejszy program wieloletni jest komplementarny z realizowanym obecnie przez Akademię Morską projektem

„Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających” oraz zrealizowanym już „Budowa Centrum Naukowo-Badawczego Analizy Ryzyka Eksploatacji Statków”.

W niniejszym dokumencie zostały zaprezentowane założenia i skutki przyjęcia programu wieloletniego pn. „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie” (zwanego dalej „Programem”), opracowanego zgodnie z wymogami art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.).

Współczesny student Akademii, w dobie szybkiego postępu technicznego, oczekuje nowoczesnych, najnowszej generacji narzędzi do kształcenia. Rozwiązania techniczne i sposoby nauki sprzed kilku lat nie spełniają już oczekiwań, nastawionych na jakość, niezawodność i nowoczesność studentów, doktorantów i dydaktyków. Aby utrzymać renomę i wysokiej jakości kształcenie, Akademia musi stale rozwijać i unowocześniać swoje zaplecze szkoleniowe. Posiadane przez Uczelnię jednostki szkoleniowe, choć wyposażone solidnie i zgodnie z literą prawa, można uznać w części za zużyte moralnie i odbiegające od oczekiwań użytkowników, korzystających powszechnie z zaawansowanej technologii.

Dlatego Akademia Morska w Szczecinie podjęła się realizacji projektu, którego celem głównym jest stworzenie warunków do wykształcenia wysoko wykwalifikowanych kadr na potrzeby gospodarki morskiej, żeglugi międzynarodowej i śródlądowej, transportu, ratownictwa, geodezji morskiej i lądowej. Osiągnięcie tego celu będzie możliwe przez utworzenie w ramach struktur Uczelni ośrodka pn.: **Polski Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego w Szczecinie (POSRM)**.

2. DIAGNOZA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA

Gospodarka morska Polski jest nierozdzielnie związana z Morzem Bałtyckim, które jest wewnętrznym morzem Unii Europejskiej i jednocześnie jednym z najbardziej zatłoczonych mórz na świecie. Na Morzu Bałtyckim jest realizowanych **prawie 15% światowych przewozów towarowych**. Zgodnie z danymi z systemu monitorowania ruchu na morzu HELCOM AIS (System Automatycznej Identyfikacji Statków, będący w posiadaniu i nadzorowaniu przez Komisję Helsińską) każdego dnia pływa na Bałtyku **około 2000 statków**. Według danych HELCOM (Komisji Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku, zwanej również Komisją Helsińską) za 2009 r. dominującą grupą statków pływających po Morzu Bałtyckim są statki towarowe (50,9% ogółu statków). Duży udział mają również tankowce (17,5%) oraz inne statki (18,8%). Największą grupę stanowią jednostki małe, których zanurzenie nie przekracza 7 m (62,5%)¹⁾.

W 2018 r. do portów polskich przyplłynęło 21 757 statków transportowych, tj. więcej o 11,6% niż rok wcześniej i o 10,4% niż w 2010 r. łączna pojemność netto statków zawijających

¹⁾ „State of the Baltic Sea report”- HELCOM.

do portów w 2018 r. wyniosła 111 035,2 tys. i była wyższa o 18,9% niż w roku poprzednim oraz o 58,9% w porównaniu z 2010 r.²⁾.

W 2018 r. z ogólnej liczby statków transportowych zawijających do polskich portów najwięcej przyłynęło do portów w: Świnoujściu (28,2%), Gdyni (21,4%), Gdańsku (20,4%) oraz Szczecinie (14,0%)³⁾.

W krajowym rejestrze podmiotów gospodarki narodowej REGON na koniec 2018 r. zarejestrowane były 7164 podmioty (34,0% wszystkich podmiotów gospodarki morskiej), których podstawową działalnością była produkcja i naprawa statków oraz łodzi, tj. więcej o 10,2% niż w roku poprzednim i o 48,8% w porównaniu z 2010 r. Liczba pracujących w tych jednostkach wyniosła 37 485 osób i wzrosła o 8,0% w skali roku i o 32,3% w stosunku do 2010r.⁴⁾.

W latach 2010–2018 liczba podmiotów zwiększała się średniorocznie o 8,6%, a wzrost ten miał związek z rejestracją nowych podmiotów gospodarczych, w szczególności mikroprzedsiębiorstw, które działają w obszarze morskich agencji transportowych.

Drugą co do wielkości grupą podmiotów działających w obszarze gospodarki morskiej są jednostki zajmujące się sprzedażą hurtową i detaliczną ryb, skorupiaków i mięczaków. W 2018 r. było zarejestrowanych 2868 podmiotów prowadzących taką działalność (co stanowiło 13,6% wszystkich podmiotów), tj. więcej o 11,9% niż w 2017 r. i o 27,5% w porównaniu z 2010 r., w których pracowało łącznie 9160 osób, tj. o 4,1% więcej niż w 2017 r. i o ponad 50% więcej niż w 2010 r. Pod koniec 2018 r. w Polsce było zarejestrowanych 1297 podmiotów zajmujących się rybołówstwem w wodach morskich (6,1% ogółu podmiotów gospodarki morskiej), tj. więcej o 11,8% niż w 2017 r. i o 8,8% w porównaniu z 2010 r. pracowało w nich 3198 osób, tj. więcej odpowiednio o 7,0% i 4,1%. Liczba pracujących w gospodarce morskiej w 2018 r. wyniosła 124 147 i była wyższa o 10,5% od notowanej w 2017 r. i o 49,7% w porównaniu z 2010 r.⁵⁾.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej (w podmiotach o liczbie pracujących powyżej 9 osób) w 2018 r. wyniosło 5438,19 zł, tj. o 7,0% więcej niż w roku poprzednim i o 44,3% więcej w porównaniu z 2010 r. W sektorze publicznym przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto było wyższe o 8,8% niż w całej gospodarce morskiej, natomiast w sektorze prywatnym – niższe o 1,3%⁶⁾.

²⁾ „Gospodarka morska w Polsce w latach 2017 i 2018” Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa-Szczecin, 2019, Rozdział IV Porty morskie.

³⁾ Ibidem.

⁴⁾ „Gospodarka morska w Polsce w latach 2017 i 2018” Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa-Szczecin, 2019, Rozdział II Podmioty, pracujący i wynagrodzenia w gospodarce morskiej.

⁵⁾ Ibidem.

⁶⁾ Ibidem.

Porty morskie stanowią istotny element sieci transportowej zarówno dla ładunków, jak i pasażerów, szczególnie w ruchu międzynarodowym. Na polskim wybrzeżu znajduje się ponad trzydzieści portów morskich oraz 50 przystani morskich. Wśród liczących się portów położonych nad Morzem Bałtyckim, na terenie Polski zlokalizowane są 4 z nich: **Gdynia, Gdańsk, Szczecin i Świnoujście** (są to porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej).

W 2018 r. obroty ładunkowe w portach morskich wyniosły 91 798,2 tys. ton, tj. o 17,6% więcej niż w 2017 r. oraz o 54,3% więcej w stosunku do 2010 r. Międzynarodowy obrót morski stanowił 98,1% obrotów ładunkowych w portach morskich (w 2017 r. – 97,2%, a w 2010 r. – 98,5%)⁷⁾.

W głównych portach: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin w 2018 r. zrealizowano, podobnie jak w latach poprzednich, ponad 90% obrotów ładunkowych w polskich portach morskich. W 2018 r. udział obrotów dokonywanych w porcie Gdańsk w obrotach polskich portów ogółem wyniósł 46,2% (w 2017 r. – 43,5%, a w 2010 r. – 44,4%). Ważną rolę odgrywa również port w Gdyni; udział obrotów tego portu w 2018 r. wyniósł 22,8% (w 2017 r. – 23,5%, a w 2010 r. – 20,7%). Obroty ładunkowe portu w Świnoujściu w 2018 r. wyniosły 18,3% obrotów ogółem (w 2017 r. – 18,8%, a w 2010 r. – 18,0%), a udział portu Szczecin w obrotach ogółem wyniósł 10,3% (w 2017 r. – 11,2%, a w 2010 r. – 13,4%)⁸⁾.

W strukturze obrotów ładunkowych w 2018 r. największy udział miały ładunki masowe suche – 33% (w tym węgiel i koks – 14,2%), ładunki masowe ciekłe – 25,9% (w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej – 21,9%) oraz ładunki w kontenerach dużych – 24,1%⁹⁾.

Jednym z istotnych elementów sektora gospodarki morskiej jest również gospodarka rybną, która ma podstawowe znaczenie jako źródło żywności dla obywateli Europy i Polski i jest źródłem dochodów w europejskich strefach przybrzeżnych. Podniesienie efektywności tego sektora jest jednym z elementów unijnej Wspólnej Polityki Rybołówstwa, która powinna sprzyjać bezpośredniemu i pośredniemu tworzeniu miejsc pracy oraz rozwojowi gospodarczemu obszarów przybrzeżnych, a także przyczyniać się do poprawy bezpieczeństwa i warunków pracy podmiotów prowadzących działalność połowową. Realizacja Programu przyczyni się do **zapewnienia prowadzenia zajęć dydaktyczno-naukowych oraz szkoleń i doszkalania zawodowego na poziomie, który odpowiadałby obecnym i przyszłym potrzebom rynku pracy na wszystkich stanowiskach zawodowych w rybołówstwie, oraz udzielanie pomocy osobom wyszkolonym w osiągnięciu jak najwyższego poziomu wytwórczości i zdolności generowania przychodów w tym sektorze.**

⁷⁾ „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2019” Główny Urząd Statystyczny, Warszawa-Szczecin, grudzień 2019, Dział IV Porty morskie.

⁸⁾ Ibidem.

⁹⁾ Ibidem.

W ostatnich latach coraz częściej gospodarka morska jest związana również z inwestycjami realizowanymi w obszarze off-shore, który obejmuje bardzo duży sektor wydobywania i poszukiwania ropy i gazu, w szczególności na przybrzeżnych obszarach morskich. Na obszarze południowej części Morza Bałtyckiego są eksploatowane obecnie trzy złoża ropy naftowej i towarzyszącego jej gazu ziemnego, a mianowicie:

- 1) w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej – złożo z platformą eksploatacyjną „Baltic Beta” i złożo z platformą eksploatacyjną „Petrobaltic”;
- 2) w rosyjskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, na terenie Obwodu Kaliningradzkiego;
- 3) w obszarze złoża ropy naftowej Krawcowojskoje.

Niezmiernie ważnym elementem gospodarki morskiej, jak i energetycznej kraju jest „wind energy” – energetyka wiatrowa. Obecnie jest ona mocno rozwijana w strefach szelfu i obszarach przybrzeżnych („off-shore”). W dążeniu do pozyskania nowych źródeł energii, w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej jest planowane zlokalizowanie farm wiatrowych. Na stronie byłego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, któremu podlegały sprawy gospodarki morskiej, znajdowało się 78 ogłoszeń o możliwości składania wniosków o wydanie pozwolenia na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w wyłącznej strefie ekonomicznej (ostatnie datowane na 20 maja 2020 r.)¹⁰⁾. Do końca stycznia 2019 r. wydano łącznie 13 pozwoleń lokalizacyjnych dla morskich farm wiatrowych w polskich obszarach morskich¹¹⁾.

Na terenie województwa zachodniopomorskiego w Porcie Świnoujście został zlokalizowany **jedyny w Polsce terminal LNG** (Liquefied Natural Gas). Budowie terminalu towarzyszyły inne inwestycje, realizowane na podejściowych i wewnętrznych drogach wodnych położonych na otwartym morzu, jak i basenach portowych, m.in. zewnętrzny falochron osłonowy, podejściowe tory wodne, kotwicowiska, obrotnice, nabrzeża portowe, budowa systemu zarządzania ruchem VTMS, gazociągi przesyłowe transportujące gaz po regazyfikacji oraz podziemne magazyny gazu. Terminal w Świnoujściu ma umożliwić od 2015 r. odbiór około 2,5 mld m³ gazu LNG rocznie.

W związku z tym, że Morze Bałtyckie jest morzem wewnętrznym Unii Europejskiej, jego eksploatacja jest nierozdzielnie związana również z bezpieczeństwem narodowym. Zgodnie ze „Strategią rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022”¹²⁾ bezpieczeństwo narodowe jest wypadkową uwarunkowań zewnętrznych, niezależnych od

¹⁰⁾ <https://gospodarkamorska.bip.gov.pl/gospodarka-morskaogloszenia-i-obwieszczenia/pozwolenia-na-konstrukcje-w-obszarach-morskich-2011-15.html>

¹¹⁾ <https://www.wnp.pl/energetyka/zobacz-gdzie-stana-polskie-morskie-farmy-wiatrowe,339521.html>

¹²⁾ Uchwała nr 67 Rady Ministrów z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022” (M.P. poz. 377).

kraju oraz uwarunkowań wewnętrznych, na które instytucje państwowe mają częściowy wpływ. W nowoczesnej globalnej gospodarce oprócz trendów pozytywnych, stymulujących rozwój gospodarczy i cywilizacyjny, coraz częściej występują zjawiska negatywne, takie jak: kryzys gospodarczy, zmiana centrum globalnego układu sił z rejonu euroatlantyckiego w rejon Azji i Pacyfiku, presja na surowce energetyczne, ale również przestępczość zorganizowana i terroryzm. Dodatkowymi elementami oddziałującymi na bezpieczeństwo narodowe są globalne zmiany klimatyczne i rosnąca w ostatnich latach intensywność ich oddziaływań na życie i zdrowie ludności – pożary, powodzie i inne klęski żywiołowe. Jednocześnie przez zwiększony przepływ towarów i ludzi wzrasta ryzyko wystąpienia sytuacji kryzysowych, takich jak: awarie przemysłowe, wypadki lotnicze, morskie i drogowe, czy epidemie chorób zakaźnych.

Największe zagrożenie dla bezpieczeństwa narodowego w najbliższych latach to m.in.¹³⁾: **terroryzm międzynarodowy, oddziaływanie sił natury** skutkujące powodziami, spowodowanymi opadami, roztopami, zatorami lub sztormami, suszami, wielkoobszarowymi pożarami, huraganowymi wiatrami, osuwiskami ziemi i splayami błotnymi, czy też epidemiami chorób zakaźnych, oraz **awarie techniczne** – budowlane, przemysłowe, katastrofy lotnicze, morskie oraz w ruchu drogowym lub kolejowym. W północnej Polsce dodatkowego znaczenia nabierają również pojawiające się **sytuacje kryzysowe na styku woda – ląd** związane ze zjawiskami hydrologicznymi na linii brzegowej basenu Morza Bałtyckiego, np. związane z erozją brzegu morskiego, występującymi depresjami.

W przypadku wystąpienia w kraju zagrożenia bezpieczeństwa publicznego pojawia się konieczność prowadzenia w sytuacji kryzysowej skutecznego zarządzania logistycznego, technicznego i zasobami ludzkimi. System zarządzania kryzysowego w Polsce tworzą organy administracji publicznej wspierane przez gremia ekspercko-doradcze na poziomie gminnym, powiatowym, wojewódzkim i rządowym. Znaczącą rolę w fazie reagowania pełnią: **Państwowa Straż Pożarna, Policja, Straż Graniczna, służba zdrowia (przede wszystkim ratownictwo medyczne) oraz ministrowie kierujący działami administracji rządowej**. Dodatkowo, w kontekście dostępu do morza, będą to również służby uprawnione do wykonywania ratownictwa wodnego zgodnie z ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 147), jak m.in. **straż wodna, a w szczególności Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR)**.

Głównymi zadaniami zarządzania kryzysowego są: zapobieganie wystąpieniu sytuacji kryzysowych, przygotowanie do przejmowania nad nimi kontroli, reagowanie w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych, usuwanie skutków sytuacji kryzysowej przez przywrócenie infrastruktury do pierwotnego stanu. Zgodnie ze „Strategią rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022”, w celu zapewnienia efektywności i spójności tych działań, szczególnie istotne jest **odpowiednie przygotowanie merytoryczne i praktyczne**

¹³⁾ Ibidem.

służb odpowiedzialnych za reagowanie. W kontekście tego celu oraz odpowiedzi uzyskanych od respondentów badania ewaluacyjnego Programu (blisko **40% badanych**¹⁴⁾ uznało, że w Polsce **nie istnieje możliwość pokrycia zapotrzebowania na szkolenia zgłaszane przez wszystkie służby, a zwłaszcza przez jednostki SAR czy WOPR)** stwierdzić można, że w kraju istnieje duża, niezaspokojona **potrzeba w zakresie dostępu do szkoleń** obejmujących **symulacje akcji ratowniczych** w różnych warunkach pogodowych, **ćwiczenia akcji ratownictwa medycznego** przy różnego rodzaju katastrofach, w tym komunikacyjnych na lądzie i wodzie, realizowanych z wykorzystaniem sprzętu umożliwiającego **rejestrowanie wideofoniczne prowadzonych ćwiczeń** w celu analizy popełnianych błędów.

W aspekcie eksploatacji Polskiej Wyłączonej Strefy Ekonomicznej, zwanej dalej „PWSE”, głównymi czynnikami mogącymi spowodować sytuację kryzysową są transport morski, rybołówstwo oraz eksploatacja dna morskiego. Jest to szczególnie ważne, ponieważ w ostatnich latach na Bałtyku jest obserwowany stały wzrost przewozów ropy i innych potencjalnie niebezpiecznych ładunków. W 2018 r. w grupie ładunkowej ropa naftowa i jej produkty blisko dwie trzecie stanowiła ropa. Była ona transportowana głównie w relacji z portami rosyjskimi i w 2018 r. jej udział w obrotach ropy w polskich portach wyniósł 49,9% (wobec 44,2% w 2017 r. i 10,0% w 2010 r.¹⁵⁾. Dodatkowo rośnie również pojemność zbiornikowców poruszających się po Morzu Bałtyckim – nawet do 250 000 ton. **Prognozy ruchu na Bałtyku wskazują, że do 2020 r. wartość przewozów wzrośnie do ponad 4600 mln ton** (dane HELCOM – Komisji Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku). Taka dynamika wzrostu przewożonej masy ładunkowej, w szczególności ładunków niebezpiecznych w transporcie morskim, będzie związana z wprowadzaniem na obszar tego morza większych, skomplikowanych i wyspecjalizowanych statków przeznaczonych m.in. do przewozu ładunków płynnych, gazów skroplonych i kontenerów. Duża dynamika i wzrost ruchu statków na Bałtyku wiąże się również ze wzrostem liczby awarii technicznych i błędów człowieka, co skutkuje większą **liczbą wypadków morskich** w tym rejonie.

Według analizy statystycznej wypadków statków na Morzu Bałtyckim przeprowadzonej na podstawie danych Komisji Helsińskiej (HELCOM) w latach 2004–2013 doszło do 1328 wypadków z udziałem statków towarowych i pasażerskich. Najwięcej wypadków wydarzyło się w roku 2013 i wartość ta wyniosła 150, natomiast najmniej wypadków miało miejsce w roku 2009, kiedy to ich liczba wynosiła 105. Na przestrzeni 10 lat udział procentowy wypadków statków pasażerskich wynosił od 12% do 26% wszystkich wypadków. Największy udział wypadków w ogólnej liczbie wypadków zanotowano dla statków masowców, których procentowy udział wynosił od 28% do 61%. Spośród tych wypadków największy udział stanowiły wejścia na mieliznę (36%), kolizje (29%), zderzenia z infrastrukturą (6%),

¹⁴⁾ Ewaluacja ex-ante projektu Programu wieloletniego „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie”, Warszawa, maj 2014.

¹⁵⁾ „Gospodarka morska w Polsce w latach 2017 i 2018” Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa-Szczecin, 2019, Rozdział IV Porty morskie.

zanieczyszczenie (4%) i inne (łącznie 25%). Często dochodziło do pożaru lub eksplozji, uszkodzenia statku i jego wyposażenia lub zanieczyszczenia. Najczęstszymi przyczynami tych wypadków były błąd ludzki (28%) oraz przyczyny techniczne (19%). W 2013 r. do największej liczby wypadków doszło na otwartym morzu. Ich procentowy udział wynosił 34%. Wypadki w porcie stanowiły 26% wszystkich wypadków, natomiast wypadki podczas podejścia do portu stanowiły 19%¹⁶⁾.

Wyżej wymienione dane źródłowe ilustrują wagę problemu i wskazują na **konieczność włączenia w programy kształcenia ćwiczeń praktycznych dla studentów realizowanych na najnowocześniejszym sprzęcie odpowiadającym określonym wymogom techniki oraz adekwatnym do potencjalnych zagrożeń mogących wystąpić w transporcie morskim, rybołówstwie oraz eksploatacji obszarów przybrzeżnych (off-shore)**. Dostępne metody i środki techniczne wykorzystywane podczas ćwiczeń praktycznych dla studentów **muszą umożliwić nabycie praktycznych umiejętności, w szczególności w zakresie ratowania życia i mienia oraz minimalizacji skutków awarii i katastrof w zakresie ekologicznym**. W szczególności wyżej wymienione aspekty muszą być uwzględnione podczas nowych wyzwań, przed jakimi staje Polska, czyli zabezpieczeń transportu i regazyfikacji gazu skroplonego, jak i wprowadzania coraz większych statków do portów morskich. Identyczne problemy występują podczas kształcenia ustawicznego realizowanego jako Misja i Obowiązek Uczelni. W treści programów szkoleń **muszą zostać uwzględnione ćwiczenia praktyczne analogicznie jak dla studentów umożliwiające potwierdzanie kwalifikacji osób pracujących na morzu oraz poprawiających bezpieczeństwo ruchu morskiego**.

Z wypadkami na morzu bezpośrednio jest związane ratownictwo morskie, którym w Polsce zajmują się **Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR)** i **Marynarka Wojenna**. W kontekście programu wieloletniego szczególnie istotna jest ta pierwsza, będąca służbą publiczną realizującą zadania na rzecz bezpieczeństwa publicznego w sferze morskiej. Służba SAR jest odpowiedzialna w szczególności za ochronę PWSE i zmniejszanie skutków katastrof i wypadków. Kadra tej służby wywodzi się w większości z absolwentów Akademii Morskich. Służba SAR dysponuje statkami ratowniczymi typu SAR 1500, R17 oraz R27, samochodami terenowymi wyposażonymi w przyczepy ciągnące łodzie ratownicze typu RIB 4800 oraz statkami wielozadaniowymi – M/S „Kapitan Poinc” oraz M/S „Czesław 2” do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu. Stacje SAR są rozmieszczone na całym wybrzeżu Polski. W Gdyni mieści się Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, a w Świnoujściu – Pomocnicze Centrum Koordynacyjne. W latach 2015–2018 Służba SAR podjęła 1063 akcje ratownicze, z czego aż 277 dotyczyło statków polskich oraz 143 statków obcych¹⁷⁾.

Skutki katastrof na Bałtyku, którym towarzyszą rozlewy olejowe, są szczególnie niebezpieczne dla środowiska ze względu na fakt, że Bałtyk jest morzem o znikomej wymianie

¹⁶⁾ Dane State of the Baltic Sea report”- HELCOM.

¹⁷⁾ Dane Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni.

wód. Wśród zagrożeń, jakie niosą ze sobą wypadki morskie, wymienić należy: zanieczyszczenie powietrza, nielegalne i przypadkowe zrzuty olejów i wód zaolejonych, niebezpieczne substancje i ścieki chemiczne oraz wprowadzanie do ekosystemu morza obcych organizmów przewożonych w wodach balastowych. Usuwanie skutków katastrof morskich obejmuje zarówno **likwidacje zanieczyszczeń**, jak również **zabezpieczenie ładunku statku i wraku**. Koszty tych operacji sięgają miliardów dolarów i angażują znaczne zasoby techniczne oraz ludzkie. Dlatego organizacje międzynarodowe, a przede wszystkim IMO (Międzynarodowa Organizacja Morska) i HELCOM stawiają bezpieczeństwo na morzu w centrum swojego zainteresowania, a jako jedną z dróg osiągnięcia tego celu wskazują **stałe szkolenie kadr morskich w oparciu o najnowocześniejsze metody dydaktyczne będące wynikiem prowadzonych badań naukowych, urządzenia i techniki ratowniczo-ratunkowe podnoszące bezpieczeństwo żeglugi oraz ratujące życie na morzu**.

Na potrzeby gospodarki morskiej oraz zawodów związanych z pracą na styku wody i lądu prowadzona w Polsce edukacja na poziomie ponadpodstawowym i wyższym. Szkoły prowadzące kształcenie zawodowe w zawodach związanych z gospodarką morską są zlokalizowane w województwach pomorskim i zachodniopomorskim:

- 1) Zespół Szkół Morskich w Gdańsku kształcący m.in. w zawodach: technik logistyk, technik mechanik okrętowy, technik nawigator morski, technik organizacji turystyki oraz technik spedytor;
- 2) Policealna Szkoła Morska przy Akademii Morskiej w Szczecinie (2-letnia szkoła niepubliczna) kształcąca w zakresie: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy;
- 3) Zespół Szkół Morskich w Darłowie kształcący w zakresie: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy, technik rybołówstwa morskiego;
- 4) Zespół Szkół Morskich w Kołobrzegu kształcący w zakresie: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy, technik spedytor i technik logistyk;
- 5) Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu kształcący w zakresie: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy, technik budowy jednostek pływających, technik logistyk i technik informatyk;
- 6) Technikum Morskie w Szczecinie w ramach Zespołu Szkół Technicznych i Morskich w Szczecinie, kształcące kadry dla potrzeb gospodarki morskiej i branż pokrewnych, głównie dla floty handlowej, portów morskich, stoczni remontowych, spółek okrętowych i innych zakładów mechanicznych;
- 7) Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią;
- 8) Technikum Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu;
- 9) Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

W obu województwach istnieją również uczelnie morskie, tj.:

1. Uniwersytet Morski w Gdyni kształcący na kierunkach: nawigacja, transport, elektrotechnika, elektronika i telekomunikacja, mechanika i budowa maszyn, inżynieria bezpieczeństwa, zarządzanie i towaroznawstwo. Według danych GUS w roku akademickim 2018/2019¹⁸⁾ liczba studentów ogółem wyniosła 4359 osób, z czego 3195 na studiach stacjonarnych i 1164 na studiach niestacjonarnych. Najwięcej studentów wybiera kierunek – Mechanika i budowa maszyn. Na drugim miejscu pod względem liczby studentów znajduje się kierunek – Nawigacja. Na trzecim miejscu jest kierunek „niepływający” – Innowacyjna Gospodarka. Przy uczelni działają:

- 1) **Centre for Maritime Engineering Education (CMEE)** powołane w celu wspierania rozwoju edukacji;
- 2) **Studium Doskonalenia Kadr** mające na celu organizację szkoleń zawodowych załóg statków morskich zgodnie z wymogami Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW 78 z poprawkami);
- 3) **Studium GMDSS** prowadzące szkolenia w zakresie wymaganym na świadectwa operatorów urządzeń radiowych zgodnie z przepisami międzynarodowymi i krajowymi w tym zakresie.

2. Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte (MW) w Gdyni kształcąca na studiach wojskowych i cywilnych na kierunkach: automatyka i robotyka, bezpieczeństwo narodowe, bezpieczeństwo wewnętrzne, historia, informatyka, mechanika i budowa maszyn, mechatronika, nawigacja, oceanotechnika, pedagogika, stosunki międzynarodowe. W szkole działa również:

- 1) **Centrum Doskonalenia Kursowego** prowadzące szkolenia w zakresie doskonalenia zawodowego żołnierzy zawodowych;
- 2) **Ośrodek Szkoleniowy** organizujący szkolenia w ramach doskonalenia zawodowego kadr pełniących służbę na jednostkach pływających MW.

3. Akademia Morska w Szczecinie kształci studentów na kierunkach: nawigacja, transport, geodezja i kartografia, informatyka, zarządzanie i inżynieria produkcji, mechanika i budowa maszyn, mechatronika i logistyka. Według danych GUS w roku akademickim 2018/2019¹⁹⁾ liczba studentów ogółem (Akademii Morskiej w Szczecinie) wyniosła 3028 osób. Na studiach stacjonarnych studiowały 2223 osoby, a na studiach niestacjonarnych – 705 osób. **Istotnym elementem wyróżniającym Akademię Morską w Szczecinie na tle kraju jest znaczący odsetek studentów wybierających kierunki pływające:** aż 997 studentów wybrało kierunek – Nawigacja, natomiast Mechanikę i budowę – 575 studentów. AM w Szczecinie zajmuje czołowe miejsca w zestawieniach wśród państwowych szkół technicznych. Na szczególną uwagę zasługuje tu Wydział Nawigacyjny, są też **dostępne specjalności unikalne na świecie** (Ratownictwo, Pomiar)

¹⁸⁾ Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, GUS 2019.

¹⁹⁾ Ibidem.

Hydrograficzne i Oznakowanie Nawigacyjne, Eksploatacja Jednostek Pływających Off-shore, Górnictwo Morskie i Inżynieria Bezpieczeństwa Transportu Morskiego) **i w większości jedyne w Polsce.** Jednocześnie dla potrzeb kształcenia, w tym kształcenia ustawicznego, uczelnia prowadzi m.in.:

- 1) **Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego** – powołany rozporządzeniem Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej w 1984 r. Jest jednym z największych polskich ośrodków, w którym są prowadzone szkolenia z: bezpieczeństwa, ratowania życia, ochrony zdrowia i środowiska morskiego. Ośrodek ten opiera się na nowoczesnym systemie nauczania, niezbędnym do spełnienia wymagań Konwencji STCW 78 z poprawkami;
- 2) **Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich (SDKO)** – ośrodek edukacyjny mający na celu kształcenie ludzi morza. Studium działa w zakresie organizowania zajęć dydaktycznych podstawowych i uzupełniających wiedzę teoretyczną oraz podnoszących praktyczne umiejętności marynarzy i pracowników żeglugi śródlądowej. Organizowane przez SDKO kursy spełniają wymogi konwencji STCW 78 z poprawkami;
- 3) **Maritime English Center (MEC)** – działa w zakresie organizowania kursów uzupełniających, podnoszących praktyczne umiejętności marynarzy w posługiwaniu się językiem angielskim jako językiem zawodowym. Organizowane przez MEC kursy są zgodne z wymogami znowelizowanej konwencji STCW 78 z poprawkami;
- 4) **Europejskie Centrum Szkoleniowe LNG** – szkolące kadry pływające i lądowe do obsługi statków przewożących ładunki ciekłe, ropopochodne i gazy, w tym gazy skroplone oraz inne substancje chemiczne, zaliczane jako ładunki niebezpieczne zgodnie z Kodem IMDG. Centrum jest wyposażone m.in. w aparaturę dydaktyczną, która może być wykorzystywana na potrzeby szkoleń pracowników terminalu LNG w Świnoujściu;
- 5) **Ośrodek Szkoleniowy Rybołówstwa Bałtyckiego w Kołobrzegu** – prowadzący kształcenie ustawiczne z wykorzystaniem nowoczesnych metod i narzędzi szkoleniowych, pozwalających na poprawę kwalifikacji zawodowych osób związanych z sektorem rybołówstwa.

Wszystkie wyżej wymienione podmioty realizują najwyższy poziom szkolenia i edukacji w oparciu o symulatory i wirtualną rzeczywistość. Na ich wyposażeniu brak jednak środków technicznych i obiektów rzeczywistych, które mogłyby być wykorzystane do ćwiczeń praktycznych, szczególnie z wodą, ogniem, w trudnych warunkach atmosferycznych, czy też na wodzie.

Dodatkowo szkolnictwo wyższe ukierunkowane na gospodarkę morską, w zakresie zawodów dających kompetencje projektowe i ekonomiczne, jest prowadzone w obu województwach również przez:

- 1) Uniwersytet Gdański;
- 2) Politechnikę Gdańską;
- 3) Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie;

- 4) Uniwersytet Szczeciński;
- 5) Politechnikę Koszalińską;
- 6) Pomorski Uniwersytet Medyczny w Szczecinie;
- 7) Gdański Uniwersytet Medyczny.

W obecnym systemie kształcenia nauczanie skierowane do użytkowników dróg wodnych, jak i osób odpowiedzialnych za organizację transportu wodnego i eksploatację portów opiera się na wymaganiach Konwencji STCW oraz rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 802, z późn. zm.). Mimo obowiązku prowadzenia kształcenia ustawicznego nałożonego na uczelnie morskie przez przedmiotowe rozporządzenie, uczelnie posiadają zaplecze dydaktyczno-szkoleniowe umożliwiające im kształcenie studentów na poziomie operacyjnym w oparciu o minimalną posiadaną aparaturę, która najczęściej nie odpowiada dzisiejszym wyzwaniom gospodarki. Aby nadążyć za dynamiką postępu w sferze edukacji, należy odejść od przestarzałych form kształcenia i uczyć z wykorzystaniem najnowszej technologii dającej możliwości symulacyjne, w tym 3D. Rozwój techniki na świecie powoduje, że urządzenia informatyczne, komunikacyjne, wyposażenie jednostek pływających, jak i urządzenia je symulujące, mimo sprawności technicznej, zużywają się moralnie w bardzo krótkim czasie. Dlatego też uczelnie winny stale rozwijać i unowocześniać swoją bazę szkoleniową tak, aby kształcić adekwatnie do rzeczywistego środowiska pracy, a nie tylko minimalnych wymogów prawnych. Absolwenci uczelni, kończąc studia, uzyskują stopień nawigatora na poziomie operacyjnym, a chcąc podnosić swoje kwalifikacje i zdobywać kolejne stopnie oficerskie, **muszą korzystać ze szkoleń** w ramach kształcenia ustawicznego, które umożliwią im zdobywanie stopni oficerskich na poziomie zarządzania. **Niewystarczająca oferta szkoleń ustawicznych** wskazywana była również przez respondentów w przywołanym wcześniej badaniu ewaluacyjnym – **aż 41,39% badanych**²⁰⁾ uznało obecne warunki szkoleniowe w zakresie podnoszenia kwalifikacji osób pracujących na akwenach wodnych za niewystarczające. Szkolenia specjalistyczne będące uzupełnieniem szkolenia podstawowego na poziomie operacyjnym i zarządzania, szczególnie w zakresie ratowania życia i mienia oraz bezpiecznej zgodnej z poszanowaniem natury, eksploatacji urządzeń i obiektów w górnictwie morskim i przemyśle off-shore są realizowane jedynie w specjalistycznych ośrodkach zlokalizowanych poza granicami Polski (Southampton, Cork, Trondheim), dysponujących odpowiednim wyposażeniem i akredytacjami niezbędnymi do certyfikacji. Generuje to dla uczestników znaczące **koszty**, a dla kraju – **stratę w postaci braku możliwości wykorzystania potencjału naukowego i dydaktycznego do realizacji kształcenia niezbędnego do pracy w gospodarce morskiej w skali krajowej i międzynarodowej**.

²⁰⁾ Ewaluacja ex-ante Programu wieloletniego „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie”, Warszawa, maj 2014.

Obecny system kształcenia zgodnie z Konwencją STCW 78 z poprawkami i dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2008/106/WE”, implementującą Konwencję STCW do prawa wspólnotowego, w tym również polskiego, nie obejmuje załóg statków rybackich. W art. 2 dyrektywy 2008/106/WE w sposób jednoznaczny **wyłącza się załogi statków rybackich z rygorów dyrektywy 2008/106/WE, tym samym istnieje konieczność uruchomienia szkoleń dla załóg statków rybackich zgodnych z Konwencją STCW-F, w szczególności w zakresie umiejętności ratowania życia i mienia na morzu.**

Oprócz szkolnictwa publicznego w Polsce działa szereg małych ośrodków szkoleniowych, uznanych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, prowadzących **podstawowe szkolenia z zakresu bezpieczeństwa morskiego jedynie dla marynarzy.** Istnieją również ośrodki szkoleniowe dla służb mundurowych – Policji, straży pożarnej, umożliwiające zdobywanie kwalifikacji w zakresie wypadków na lądzie, które **jednak w niewielkim zakresie przygotowują do realizacji zadań ratowniczych, również na wodzie, w złych warunkach atmosferycznych, czy też przy ograniczonej widoczności.** Aż **44,16% badanych** metodą PAPI²¹⁾ wskazało, że **raczej nie widzi na terenie kraju możliwości odbycia praktycznego przeszkolenia w zakresie reagowania na sytuacje kryzysowe w obszarach wodnych.**

Jest odczuwalny **brak dużego, kompleksowo wyposażonego ośrodka szkolenia specjalistycznego koordynującego pracę wszystkich służb odpowiadających za bezpieczeństwo morskie i wodne w Polsce oraz w Regionie Południowego Bałtyku,** który swoimi możliwościami wpisze się w działania integracyjne w ramach europejskiego wyższego szkolnictwa morskiego. **Ponad połowa respondentów (58,02%)²²⁾ uznała, że obecna baza szkoleniowa nie jest nowoczesna i nie odpowiada standardom europejskim lub światowym.** Powstanie ośrodka pozwoli na uzyskiwanie kwalifikacji zgodnych z dyrektywami, konwencjami i porozumieniami międzynarodowymi, w szczególności z konwencjami STCW 78 z poprawkami i STCW-F, dyrektywą 2008/106/WE, Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) i Międzynarodową konwencją o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL).

Ewaluacja *ex-ante* *Programu wieloletniego „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie”²³⁾* wykazała, że dla:

- 1) osiągnięcia europejskich standardów jakości kształcenia praktycznego w polskiej edukacji morskiej na poziomie szkolnictwa wyższego,

²¹⁾ Ibidem.

²²⁾ Ibidem.

²³⁾ Ibidem.

2) zwiększenia innowacyjności badań i kształcenia w procesie morskiej edukacji publicznej na wszystkich poziomach kompetencji przez zastosowanie najnowocześniejszych metod i pomocy dydaktycznych,

3) poprawy ogólnego poziomu bezpieczeństwa narodowego przez lepsze wyszkolenie studentów i osób związanych z realizacją zadań w zakresie zarządzania kryzysowego, w szczególności w obszarze gospodarki morskiej

– niezbędne jest stworzenie kompleksowo wyposażonej, nowoczesnej bazy szkoleniowej, wykorzystującej innowacyjne rozwiązania i realizującej Program w oparciu o europejskie standardy jakości kształcenia praktycznego.

Podnoszenie kwalifikacji na takim poziomie przez marynarzy oraz służby w kraju pozwoli podnieść poziom bezpieczeństwa narodowego i usprawnić proces zarządzania na rzecz realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego, zwłaszcza w gospodarce morskiej i na akwenach wodnych.

Wyniki badań dowodzą, że realizacja Programu w planowanym zakresie **umożliwi studentom, pracownikom naukowo-badawczym i dydaktycznym oraz osobom związanym z zarządzaniem kryzysowym i bezpieczeństwem publicznym dostęp do procesu kształcenia zapewniającego uzyskanie unikalnych specjalności zawodowych obecnie niewystępujących w Polsce.** Wybudowana baza dydaktyczna pozwoli na wykorzystanie w procesie kształcenia nowoczesnych programów i metod szkoleniowych będących m.in. efektem prowadzonych prac naukowych.

Wyniki przeprowadzonej ewaluacji ex-ante wskazują, że Program będzie skuteczny i jednocześnie efektywny, nie istnieje więc w tym zakresie potrzeba tworzenia rekomendacji. Program nie został stworzony w oderwaniu od innych dokumentów, stąd badanie wykazało jego komplementarność ze strategicznymi dokumentami oraz programami rozwoju o zasięgu ogólnopolskim, regionalnym, branżowym oraz europejskim.

3. DIAGNOZA PRZESTRZENNA

W świetle obowiązujących przepisów o ochronie środowiska oraz w sprawie rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko inwestycja Budowy Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w swoim zakresie rzeczowym zalicza się do inwestycji mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu jest fakultatywne.

W celu określenia wpływu przedsięwzięcia na środowisko powstało opracowanie „Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia pn: Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie”. Opracowanie zawiera wnikliwą analizę

wpływu inwestycji na zasoby przyrodnicze w najbliższym otoczeniu inwestycji. Identyfikując i analizując zagrożenia mogące zaistnieć podczas budowy i użytkowania Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego, raport stwierdza, że nie stanowią one zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, zarówno dla zasobów fauny, jak i flory.

Polski Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego będzie terenem o funkcji edukacyjnej, nie będzie pełnił zaś funkcji produkcyjnej. W związku z tym jego eksploatacja nie będzie uciążliwa dla środowiska przyrodniczego. Rozlokowane wzdłuż brzegu Odry tereny stoczniowe, portowe oraz produkcyjne należą do przedsięwzięć o znacznie większym antropogenicznym oddziaływaniu na faunę i florę niż planowane przedsięwzięcie.

Ze względu na położenie planowanej inwestycji w stosunku do najbliższego obszaru specjalnej ochrony w ramach Natura 2000 raport stwierdza brak negatywnego wpływu przedsięwzięcia na siedliska oraz gatunki roślin i zwierząt, dla których ochrony został powołany obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Dolina Odry”. Faza budowy oraz faza eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie będzie oddziaływać antropogenicznie na obszar Natura 2000.

4. CEL GŁÓWNY PROGRAMU I CELE SZCZEGÓŁOWE

4.1. Uzasadnienie celowości Programu

Akademia Morska w Szczecinie, jako jedna z dwóch uczelni morskich w Polsce, podjęła się realizacji zadania, jakim jest utworzenie nowoczesnego ośrodka szkoleniowego spełniającego wymogi efektywnego kształcenia praktycznego studentów w celu zdobycia i pogłębienia wiedzy niezbędnej w pracy zawodowej.

Celem projektu jest stworzenie warunków do wykształcenia wysoko wykwalifikowanych kadr na potrzeby gospodarki morskiej, żeglugi krajowej i międzynarodowej, żeglugi śródlądowej, transportu, ratownictwa, geodezji morskiej i lądowej. Osiągnięcie tego celu będzie możliwe przez utworzenie w ramach struktur Uczelni międzywydziałowego ośrodka pn.: Polski Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego w Szczecinie (POSRM).

POSRM powstanie na bazie posiadanego przez Akademię ośrodka szkoleniowego oraz hali będącej częścią kompleksu dydaktycznego przy ulicy Willowej, objętego wieloletnim planem: „Modernizacja zespołu obiektów dydaktycznych przy ul. Willowej 2–4 w Szczecinie na potrzeby Akademii Morskiej w Szczecinie., w którym obecnie prowadzi szkolenie praktyczne studentów. Jednakże rozwój techniczno-technologiczny obserwowany w okresie ostatnich lat wymusza konieczność wdrażania nowych metod szkolenia, wykorzystania dostępnych inteligentnych, zaawansowanych systemów symulacyjnych, użycia nowoczesnego sprzętu i udoskonalonych urządzeń umożliwiających wszechstronne rozwiązania w zakresie prowadzenia ćwiczeń praktycznych. Działający w Akademii ośrodek szkoleniowy spełnia

minimalne wymagania konwencyjne, jednakże współczesny student, funkcjonujący w cyfrowym świecie, oczekuje kształcenia przy użyciu nowoczesnej, nieodlegającej od standardów międzynarodowych bazy dydaktycznej, dającej pewność efektywnego i nowoczesnego szkolenia, a przez to uzyskania maksymalnie wysokich kompetencji zawodowych. Obecnie ośrodek OSRM jest wyposażony w sprzęt z lat 70. i 80. XX wieku. Dlatego też budowa POSRM umożliwi kształcenie studentów w obszarze szkoleń praktycznych w oparciu o wyposażenie aktualnie występujące na statkach i w gospodarce morskiej. Beneficjentem końcowym Programu będą osoby w wieku 19–24 lat, rozpoczynające lub kontynuujące naukę na poziomie szkolnictwa wyższego, pochodzące głównie z województw: zachodniopomorskiego, pomorskiego, kujawsko-pomorskiego, oraz beneficjenci pochodzący z zagranicy uprawnieni do studiowania w ramach porozumień UE i Karty Polaka. Wysoki poziom kształcenia w Akademii Morskiej w Szczecinie stanie się okazją do pozyskania większej liczby studentów pochodzących z innych krajów. Będzie to miało wymierny wpływ na rozwój współpracy międzynarodowej w zakresie wymiany doświadczeń dydaktycznych i naukowych.

Biorąc pod uwagę fakt, że w rozwoju ekonomicznym i społecznym krajów kluczowe znaczenie ma kapitał ludzki, a kapitał ludzki to wiedza, umiejętności, zdolności oraz inne właściwe jednostce atrybuty ułatwiające tworzenie osobistego, społecznego oraz ekonomicznego dobrostanu, podstawowym założeniem leżącym u podstaw przygotowanego projektu jest dostarczenie jednostki szkoleniowej umożliwiającej nie tylko podtrzymanie obecnego stanu kształcenia ustawicznego, ale również ośrodka przygotowanego na dynamikę zmian w zakresie edukacji społeczeństwa, dążącego do poprawy jakości kapitału ludzkiego, rozumianego jako wykształcone społeczeństwo, dopasowane do potrzeb rynku pracy.

POSRM to pierwsza kompleksowa inwestycja na terenie kraju, umożliwiająca Polsce realizację międzynarodowych i wspólnotowych wymagań w zakresie edukacji morskiej oraz nauczania ustawicznego, przygotowującego do pracy w sektorze gospodarki morskiej, off-shore ze szczególnym uwzględnieniem energetyki morskiej, w tym farm wiatrowych, w obszarze ochrony środowiska, bezpieczeństwa, ratownictwa, zarządzania kryzysowego.

Ośrodek utworzony przez Akademię Morską w Szczecinie będzie przeznaczony do kształcenia praktycznego studentów uczelni na wszystkich poziomach kształcenia. Począwszy od kandydatów na studia, przez studentów studiów I stopnia, studiów II stopnia, jak również uczestników studiów doktoranckich, wszyscy będą uzyskiwać w ośrodku kompetencje zgodnie z Polską Ramą Kwalifikacji oraz z wytycznymi wynikającymi z Konwencji STCW i STCW-F, jak również odpowiadające wymogom i regulacjom Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA). Powstająca baza dydaktyczna będzie również podstawą do realizacji programów nauczania dla studentów studiów niestacjonarnych oraz słuchaczy studiów podyplomowych.

Na podstawie danych GUS dotyczących urodzeń dla woj. zachodniopomorskiego określona została liczba osób w wieku 19 lat. Do określenia potencjalnej liczby osób podejmujących

studia na pierwszym roku studiów przyjęto współczynnik skolaryzacji 50%. Na podstawie danych dotyczących miejsca zamieszkania studentów można przyjąć, że kandydaci województw ościennych stanowią około 50% kandydatów województwa zachodniopomorskiego. W oparciu o strukturę studentów oraz rozpiętość uczelni wyższych w Szczecinie należy przyjąć, że około 25% z nich będzie zainteresowanych studiami stacjonarnymi na Akademii Morskiej w Szczecinie.

W opracowaniu wniosku uwzględniono publiczne uczelnie, których działalność wskazuje na morski profil kształcenia lub w których można zdobyć zawód związany z gospodarką morską, tj. Akademię Morską w Szczecinie, Uniwersytet Morski w Gdyni oraz wybrane wydziały i kierunki Politechniki Gdańskiej, Uniwersytetu Gdańskiego, Uniwersytetu Szczecińskiego i Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie. Liczba studentów na przestrzeni ostatnich czterech lat kształtowała się następująco:

1. Studenci uczelni morskich według kierunków (ogółem):

2015/16 – 9436

2016/17 – 8911

2017/18 – 8157

2018/19 – 7387

2. Studenci kierunków morskich wybranych uczelni (ogółem):

2015/16 – 3112

2016/17 – 2746

2017/18 – 2043

2018/19 – 1773

Założono także możliwość nawiązania wzajemnej współpracy ze szkołami ponadpodstawowymi kształcącymi w zawodach związanych z gospodarką morską w ramach utworzenia współpracy patronackiej i stworzenia ram programowych dla wypełniania zadań w zakresie kształcenia prowadzącego do wypełniania warunków prawnych określonych w ramach międzynarodowych konwencji. Proces dydaktyczno-szkoleniowy przeprowadzany w specjalistycznym ośrodku ratownictwa morskiego byłby dedykowany zarówno do uczniów techników jak i szkół policealnych kształcących w zawodach: technik mechanik okrętowy, technik nawigator morski, technik żeglugi śródlądowej, technik rybołówstwa morskiego, dla których w wymogach konwencyjnych są obowiązkowe szkolenia związane z bezpieczeństwem i ratownictwem morskim.

Szkoły ponadpodstawowe uwzględnione w opracowaniu to technika i szkoły policealne prowadzące kształcenie w zawodach związanych z gospodarką morską, w tym:

- 1) Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu;

- 2) Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią, w szczególności Technikum Żeglugi śródlądowej;
- 3) Zespół Szkół Morskich im. Polskich Rybaków i Marynarzy w Kołobrzegu, w szczególności Technikum Morskie w Kołobrzegu;
- 4) Zespół Szkół Morskich w Darłowie, w szczególności Technikum Morskie w Darłowie;
- 5) Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu, w tym Technikum Morskie w Świnoujściu oraz Branżowa Szkoła I stopnia w Świnoujściu;
- 6) Zachodniopomorskie Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej, w szczególności Technikum Morskie i Politechniczne;
- 7) Policealne Szkoły Morskie.

Liczba uczniów kształcących się w przedmiotowych szkołach, w ostatnich czterech latach, kształtowała się następująco:

1. Uczniowie techników według zawodów:

1.1. Technik budowy jednostek pływających

2017/18 – 39

2018/19 – 92

1.2. Technik budownictwa okrętowego

2015/16 – 214

2016/17 – 232

2017/18 – 187

2018/19 – 119

1.3. Technik nawigator morski

2015/16 – 625

2016/17 – 604

2017/18 – 592

2018/19 – 579

1.4. Technik mechanik okrętowy

2015/16 – 570

2016/17 – 563

2017/18 – 557

2018/19 – 496

1.5. Technik eksploatacji portów i terminali

2015/16 – 241

2016/17 – 346

2017/18 – 435

2018/19 – 463

2. Uczniowie szkół policealnych według zawodów:

2.1. Technik nawigator morski

2015/16 – 45

2016/17 – 39

2017/18 – 26

2018/19 – 35

2.2. Technik mechanik okrętowy

2015/16 – 44

2016/17 – 20

2017/18 – 10

2018/19 – 10

2.3. Technik eksploatacji portów i terminali

2015/16 – 721

2016/17 – 629

2017/18 – 515

2018/19 – 485

Ogółem w roku akademickim 2018/2019 studiowało 9160 studentów oraz uczyło się 2279 uczniów w szkołach ponadpodstawowych kształcących w zawodach związanych z gospodarką morską.

Przyjmując, że w jednym roku obliczeniowym, szkoleniami podstawowymi zostaną objęci wszyscy studenci pierwszego roku nauki i uczniowie klas pierwszych szkół ponadpodstawowych kształcący się w zawodach związanych z branżą morską, w tym słuchacze szkół policealnych, a szkoleniami specjalistycznymi i wyższymi, którymi będą mogli być studenci III roku nauki i uczniowie klas III szkół ponadpodstawowych kształcący się w zawodach związanych z branżą morską, liczba kursantów wyniesie odpowiednio 1734 studentów pierwszego roku i 869 uczniów klas pierwszych, w tym 381 słuchaczy szkół policealnych (razem 2593 osób) oraz 2590 (łącznie) studentów trzeciego roku nauki i uczniów klas trzecich i słuchaczy szkół policealnych.

Zakładając, że w Akademii Morskiej w Szczecinie powstały nowe kierunki: Żegluga Śródlądowa oraz Inżynieria przemysłowa i morskie elektrownie wiatrowe, należy zwiększyć liczbę przyszłych kursantów o ok. 90 osób.

Dodatkowo, wraz z przyszłą infrastrukturą, otwierają się nowe możliwości realizacji szkoleń zawodowych dla istniejącej już w uczelni Hydrografii oraz przeprowadzania nowych szkoleń absolwentów szkół kształcących w zawodach związanych z gospodarką morską w zawodach monter kadłubów okrętowych – 80 uczniów, monter kadłubów jednostek pływających – 113 osób. Obecnie Akademia współpracuje z Pomorskim Uniwersytetem Medycznym w zakresie szkoleń ratowniczych, gdzie na pierwszym roku studiów naukę podjęły 1063 osoby.

Budowa ośrodka szkoleniowego tak wysokiej klasy pozwoli również na rozwinięcie działań integracyjnych w ramach europejskiego wyższego szkolnictwa morskiego. W połączeniu z realizowanym w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego perspektywa 2014–2020 oś priorytetowa 1 Gospodarka Innowacje i Nowoczesne Technologie dział 1.3 „Rozwój publicznej infrastruktury badawczej oraz dotacji z budżetu państwa „Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających”, POSRM będzie stanowił główną jednostkę szkoleniową dla kierunków priorytetowych w kształceniu, takich jak transport, informatyka, mechatronika czy geodezja i kartografia, eksploatacja autonomicznych jednostek pływających.

Powstała infrastruktura będzie wykorzystywana również w celach naukowo-badawczych. Obecnie znacząca większość badań naukowych w województwie zachodniopomorskim, w obszarze gospodarki morskiej, jest prowadzona w państwowych uczelniach. Dwa znaczące ośrodki akademickie w Szczecinie i Koszalinie to najważniejszy potencjał naukowo-badawczy regionu. Jednakże jak wynika z analiz, za bariery dla nauki i badań morskich w Polsce należy uznać przede wszystkim słaby dostęp do nowoczesnych technologii oraz przestarzałą infrastrukturę i aparaturę naukowo-badawczą. Powstający ośrodek zapewni wsparcie przedstawicielom nauki realizującym prace badawczo-rozwojowe, promując naukę i edukację morską. Prace realizowane w jednostce będą w szczególności obejmowały badania w zakresie podstawowej, eksperymentalnej lub teoretycznej działalności badawczej, w celu zdobycia wiedzy, bezpośrednio przydatnej do opracowywania nowych albo znaczącego udoskonalenia istniejących produktów, procesów lub usług. Ośrodek zapewni wsparcie przedstawicielom nauki realizującym prace badawczo-rozwojowe, promując naukę i edukację morską.

Oferta szkoleniowa Akademii Morskiej w Szczecinie jest w sposób ciągły dostosowywana do aktualnych potrzeb rynku, oczekiwań społecznych i gospodarczych regionu i kraju oraz spójna z najważniejszymi planami strategii rozwoju gospodarki morskiej oraz bezpieczeństwa wodnego, morskiego i śródlądowego. Dlatego projektowany ośrodek będzie najnowocześniejszą jednostką szkoleniową, jedyną tego rodzaju w Polsce, przeznaczoną do podnoszenia kompetencji osób dorosłych pracujących w branżach i jednostkach ściśle

związanych ze służbami publicznymi, takimi jak: Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa SAR, Straż Pożarna, Policja, Wojsko Polskie itd. delegowane na specjalistyczne kursy ratownictwa morskiego i ratownictwa w sytuacjach kryzysowych przez jednostki samorządu terytorialnego: Ratownictwo Morskie, Pogotowie Ratunkowe, Straż Pożarna, Policja.

Ośrodek stanie się miejscem szkolenia praktycznego i teoretycznego dla służb publicznych wchodzących w system szeroko pojętego systemu bezpieczeństwa publicznego, w tym w szczególności: służb poszukiwania i ratownictwa morskiego (SAR), Straży Granicznej, Policji, Straży Pożarnej, jak również dla jednostek zarządzających w sytuacjach kryzysowych. Umożliwi on również realizację ćwiczeń w ramach międzynarodowych grup reagowania kryzysowego w zakresie wypadków morskich. Realizacja szkoleń i zapewnienie wysokiego poziomu nauczania kadr ratowniczych i porządkowych państwa wpłynie na zapewnienie ładu publicznego i bezpieczeństwa mieszkańców regionu, a dzięki specjalistycznemu wyposażeniu ośrodek pozwoli na szkolenie w warunkach maksymalnie zbliżonych do sztormowych, występujących w rzeczywistości. Pozwoli m.in. na prowadzenie ćwiczeń z użyciem i wodowaniem symulatora helikoptera, na świecie znanych jako HUET.

Obecnie instytucje publiczne realizują swoje szkolenia i uzyskują odpowiednie kompetencje w różnych jednostkach szkoleniowych w większości komercyjnych, nie zawsze wyposażonych w najnowocześniejszy sprzęt lub nieposługujących się najnowszymi metodami dydaktycznymi. Jednocześnie duża fluktuacja rynku szkoleń, w tym zmiany właścicielskie oraz nastawienie na komercyjny aspekt w tych ośrodkach szkoleniowych, nie sprzyja zapewnieniu wysokich standardów szkoleniowych, takich jak np. w ośrodkach zagranicznych: norweskich, holenderskich, niemieckich, duńskich, brytyjskich i pełnej stabilizacji w dostępności kursów lecz jedynie wypełnieniu wymaganych minimów. Należy nadmienić, że w Unii Europejskiej Polska ma największy udział w rynku marynarzy. Już dziś same urzędy morskie zatrudniają 1493 osoby i eksploatują, tylko w Szczecinie i Świnoujściu – 30 jednostek pływających, a w Gdyni i terenach podległych – 20.

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa posiada łącznie 12 jednostek pływających i 280 zatrudnionych osób. Do tego należy doliczyć ratowników ochotników, którzy współpracują ze służbą SAR. Ratownicy ochotnicy w liczbie 74 pełnoprawnych i zarejestrowanych oraz 44 kandydatów są bardzo silnym wsparciem działań Brzegowych Stacji Ratowniczych. Wyszukanie ratownika ochotnika Brzegowej Stacji Ratowniczej to okres jednego roku kandydackiego i od trzech do pięciu lat praktycznego szkolenia.

Straż Graniczna posiada 24 łodzie patrolowe oraz długotrwały system szkolenia dla prawie 14 800 funkcjonariuszy i 3400 pracowników (dane za 2018 r.). Jednym z ostatnich etapów przedmiotowego szkolenia jest doskonalenie zawodowe, ukierunkowane na podnoszenie kwalifikacji zawodowych zarówno funkcjonariuszy, jak i pracowników SG. Jest to doskonalenie zewnętrzne – organizowane i prowadzone przez podmioty spoza Straży Granicznej na potrzeby funkcjonariuszy i pracowników jednostek organizacyjnych SG w

zakresie, w którym nie jest możliwe przeprowadzenie szkoleń w ramach realizowanego w SG doskonalenia centralnego i lokalnego. Jest to obszar szkoleń, który zostanie wypełniony przez kursy realizowane w POSRM.

W zakres dostępnych szkoleń będą również wchodzić kursy dla Policji i straży pożarnej. W roku 2018 zatrudnienie w sektorze bezpieczeństwa publicznego znalazło 181 293 osób, w tym w Policji zatrudnionych było 97 641 funkcjonariuszy. Wszystkie te jednostki powinny mieć zapewniony stabilny dostęp do wszystkich szkoleń zapewniających wysokie kompetencje w świetle wymagań prawnych i dopasowane do potrzeb gospodarki morskiej.

Luka w segmencie szkoleń powstanie również w związku z szybkim rozwojem polskiej energetyki wiatrowej. Według przewidywań Polskiego Towarzystwa Energetyki Wiatrowej w nadchodzących latach nastąpi boom inwestycyjny w tej branży, a pierwsze farmy wiatrowe zostaną uruchomione już w 2025 r. Rozwój morskiej energetyki wiatrowej ma pobudzić gospodarkę i zapewnić ponad 30 tys. nowych miejsc pracy. Szacuje się, że w budowie farm na Bałtyku będą w dużej części uczestniczyć krajowe przedsiębiorstwa.

Budowa i eksploatacja farm wiatrowych będzie podlegać nadzorowi oraz certyfikacji. Dlatego należy położyć szczególny nacisk na jakość i trwałość dostępu do niezbędnych szkoleń w perspektywie długofalowej. Takie warunki może zapewnić jedynie ośrodek szkoleniowy niezależny od czynników zewnętrznych, gwarantujący długofalową współpracę.

W regionie powstaje również strategiczny projekt Grupy Azoty S.A. – Polimery Police. Projekt ten ze względu na skalę jego realizacji należy do największych przedsięwzięć inwestycyjnych w Polsce. W okresie najbliższych 5 lat prace budowlane będzie prowadzić ok. 5 tys. osób. Z kolei w dniu oddania przedsięwzięcia do użytku, zakłada się wzrost zatrudnienia o 400 osób. W związku z inwestycją Akademia Morska w Szczecinie i Grupa Azoty S.A. podpisały porozumienie o współpracy, co dało początek oficjalnemu partnerstwu w zakresie wyszkolenia wykwalifikowanych specjalistów do obsługi instalacji na bazie nowoczesnej technologii.

Ważną grupą docelową są absolwenci morskich uczelni, którzy w ramach kształcenia ustawicznego będą korzystać ze szkoleń umożliwiających zdobywanie kwalifikacji na trzecim poziomie edukacji, studiach podyplomowych oraz kwalifikacji na poziomie zarządzania. Jako przyszłych uczestników procesu edukacji morskiej i edukacji specjalistycznej w ramach szkolenia ustawicznego przyjęto mieszkańców miasta Szczecina, a także okolicznych powiatów i województw związanych z przemysłem morskim i portowym.

Program ten stanowi również priorytetową inwestycję komplementarną w stosunku do wybudowanego portu zewnętrznego zawierającego port schronienia wraz z terminalem LNG w Świnoujściu. Ośrodek zapewni możliwość cyklicznego szkolenia w ramach kształcenia ustawicznego na najwyższym poziomie pracowników portów, jak i terminalu LNG. Szacuje się,

że około 20% będą stanowiły szkolenia dla pracowników terminalu LNG, obsługi gazowców holowników, pilotówek, cumowników, a także załóg wież farm wiatrowych na morzu.

Zagrożenia pojawiające się podczas eksploatacji takich obiektów jak terminal gazowy wymagają najwyższej klasy specjalistów, zarówno w obsłudze urządzeń i instalacji części lądowej, jak i morskiej. Dlatego w świetle powstałego gazoportu – szkolenia będą priorytetem w działalności ośrodka jako inwestycji komplementarnej do inwestycji terminalu LNG. Realizacja projektu zapewni wyszkolenie na najwyższym poziomie kadry do obsługi terminala LNG w razie wystąpienia sytuacji kryzysowej.

POSRM przyczyni się wymiennie do łagodzenia społecznych i gospodarczych kosztów zmian w branżach szczególnie istotnych z punktu widzenia gospodarki. Ośrodek będzie prowadził szkolenia dla osób przywracanych na rynek pracy z wrażliwych sektorów gospodarki, ze szczególnym uwzględnieniem sektora budownictwa okrętowego i żeglugi morskiej.

Szkolenia w POSRM będą realizowane zgodnie ze standardami określonymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), Międzynarodową Organizację Pracy (ILO), Międzynarodowe Towarzystwo Gazowców i Operatorów Terminali (SIGTTO), Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) oraz Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS).

Efektym produktowym Programu będzie nowoczesne centrum naukowo-dydaktyczno-szkoleniowe, którego atutem będzie nowoczesna infrastruktura techniczna oraz innowacyjne specjalistyczne wyposażenie. Ośrodek szkoleniowy będzie najnowocześniejszą jednostką szkoleniową, skupiającą w jednym miejscu możliwość szkolenia w wielu dziedzinach gospodarki morskiej. Placówka utworzona przy publicznej jednostce, jaką jest uczelnia, zapewni stabilny dostęp do szkoleń na wysokim poziomie, bez ryzyka wahań rynku komercyjnego, szczególnie w okresach dekoniunktury. Instytucje i organy nadzoru morskiego, służby ratownicze oraz instytucje i urzędy zajmujące się eksploracją i ochroną zasobów morskich, będą miały zapewniony długofalowy, niezmienny dostęp do najnowocześniejszych szkoleń.

Budowa POSRM:

- 1) wpłynie na rozwój gospodarczy regionu Południowego Bałtyku;
- 2) wprowadzi innowacje technologiczne;
- 3) przyczyni się do współpracy z regionalnym i krajowym zapleczem naukowo-badawczym;
- 4) wpłynie na lokalny rynek pracy poprzez przekwalifikowanie osób chwilowo lub trwale pozostających bez pracy w gospodarce morskiej.

Program wieloletni ma charakter innowacyjny, dostosowując istniejący ośrodek szkoleniowy do nowych potrzeb związanych z nowoczesnym kształceniem studentów i kadr gospodarki morskiej pływającej i lądowej oraz specjalistycznych służb obsługujących flotę, porty i terminale, do których m.in. należy morski terminal LNG w Świnoujściu. Budowa ośrodka to również odpowiedź na rekomendacje udzielone przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego. W ramach wizytacji przeprowadzonej przez EMSA, dotyczącej systemu edukacji, szkoleń i certyfikacji marynarzy w Polsce zgodnie z dyrektywą 2008/106/WE, z późniejszymi zmianami, przeprowadzoną w roku 2015, wykazano szereg niezgodności. Zidentyfikowane niezgodności dotyczyły przede wszystkim polskiej administracji morskiej w zakresie uregulowań prawnych, ale wykazały także niezgodności w morskich jednostkach edukacyjnych w odniesieniu do bazy dydaktycznej. Zapisy, które pojawiły się w raporcie, odnosiły się do zidentyfikowanych braków na przykładzie wybranych jednostek i dały podstawę do rozpoczęcia procesu analizy posiadanego wyposażenia w ramach innych MJE (MJE – Morskie Jednostki Edukacyjne, w tym uczelnie morskie). W wyniku tej analizy nie zatwierdzono uchybień formalnych w zakresie spełnienia wymagań, ale duże wątpliwości budzi adekwatność używanego wyposażenia w odniesieniu do głównych założeń działalności edukacyjnej, czyli szkolenia z duchem czasu, wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii i wyposażania. Każdy uczeń i student powinien mieć możliwość szkolenia się z wykorzystaniem pomocy dydaktycznych, które nie będą wycofywane z użycia w chwili, gdy jako absolwenci wejdą na rynek pracy. Dlatego zasadne jest inwestowanie w wyposażenia w perspektywie odpowiedzialności za jakość szkolenia, a nie tylko w oparciu o spełnienie minimalnych wymagań.

Realizacja całości inwestycji przewidziana jest w latach 2022–2025. Łączny koszt całego przedsięwzięcia jest oszacowany na 73 434,00 tys. zł, w tym wkład własny uczelni 500 tys. zł. Dotychczasowe prace analityczne, przygotowawcze i projektowe były prowadzone już ze środków własnych Akademii Morskiej w Szczecinie w wysokości 920 8 tys. zł.

W efekcie poczynionych inwestycji wynikających z Programu powstanie nowoczesne centrum naukowo-dydaktyczno-szkoleniowe spełniające wymagania międzynarodowe (wytyczne IMO), unijne (uznanie EMSA) i polskie (uznanie ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Urzędu Regulacji Energetyki), które będzie doskonałą bazą ćwiczeniową do prowadzenia kształcenia na najwyższym poziomie, co w konsekwencji przełoży się na wysoki poziom wyszkolenia studentów i kwalifikacji zawodowych marynarzy oraz pracowników służb morskich i lądowych, a zarazem na wzrost bezpieczeństwa żeglugi, życia i pracy na morzu i akwenach portowych.

4.2. Cel główny i cele szczegółowe w nawiązaniu do strategii i innych kluczowych dokumentów

Sformułowane w Programie cele są spójne z celami określonymi w „Białej Księdze: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia

konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, w szczególności odnoszącymi się do postulowanej optymalizacji działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. przez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych gałęzi i środków transportu, w tym transportu morskiego, co będzie stymulować rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych (dotyczy to m.in. przeniesienia do 2030 r. i do 2050 r. odpowiednio 30% i 50% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km na inne środki transportu, w tym transport wodny).

Przesłankami do budowy Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego są również:

- 1) Stanowisko Rządu RP wobec Zielonej Księgi Komisji Europejskiej „W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz”, w którym wyrażono potrzebę, stworzenia europejskiego obszaru edukacji morskiej zgodnie z konwencjami IMO (International Maritime Organization) i ILO (International Labour Organization) oraz systemem certyfikacji szkoleń zgodnie z normami ISO (International Organization for Standardization);
- 2) Strategia Rozwoju Kraju 2020, której głównym celem jest podnoszenie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski przez rozwój uczelni wyższych i ośrodków naukowo-badawczych w zakresie kadrowym i infrastrukturalnym, dostosowywanie oferty szkoleniowej do potrzeb rynku pracy, budowę sprawnego systemu ratownictwa, ochrony ludności oraz zarządzania kryzysowego;
- 3) Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.);
- 4) Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku;
- 5) Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUERMB) - **Obszar Tematyczny Innowacje** „Pełne wykorzystanie potencjału regionu w zakresie badań, innowacyjności oraz SME – Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego;
- 6) Uchwała nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia programu pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” (M.P. poz. 1016), którego realizacja przyczyni się m.in. do zwiększenia obrotów ładunkowych w polskich portach, i który odnosi się także do poprawy ochrony środowiska morskiego i bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego;
- 7) Strategia rozwoju gospodarki morskiej w Województwie Zachodniopomorskim, w której znalazło się kształcenie i wychowywanie wysoko wykwalifikowanej kadry dla potrzeb gospodarki morskiej.

W wyniku przeprowadzonej diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej i badania ewaluacyjnego ex-ante, sformułowano następujące cele programu wieloletniego:

Cel główny Programu:

Celem projektu jest stworzenie warunków do wykształcenia wysoko wykwalifikowanych kadr na potrzeby gospodarki morskiej, żeglugi międzynarodowej i śródlądowej, transportu, ratownictwa, geodezji morskiej i lądowej.

Cele szczegółowe Programu:

1. Utworzenie w ramach struktur Uczelni międzywydziałowego ośrodka pn.: Polski Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego w Szczecinie (POSRM).
2. Poprawa poziomu dostępności do unikalnych specjalności zawodowych w obszarze transportu wodnego i ratownictwa.

Zadania zmierzające do osiągnięcia celu głównego:

1. Zbudowanie pomieszczeń dydaktycznych do prowadzenia specjalistycznych szkoleń.
2. Zbudowanie specjalistycznej infrastruktury ćwiczeniowej umożliwiającej szkolenie studentów i słuchaczy w sposób jak najbardziej zbliżony do stanu zagrożenia takiego jak w rzeczywistości.
3. Zbudowanie poligonu ćwiczeń praktycznych z dostępem do akwenu wodnego umożliwiającego szkolenie praktyczne na urządzeniach używanych obecnie w gospodarce morskiej.
4. Pozyskanie specjalistycznego wyposażenia dydaktycznego dostosowanego do wymogów stawianych przez konwencje międzynarodowe i dyrektywy europejskie potwierdzające i certyfikujące poziom wyszkolenia studentów i pracowników instytucji gospodarki morskiej.

Realizacja programu wieloletniego pozwoli w rezultacie na:

1. Osiągnięcie europejskich standardów jakości kształcenia praktycznego w polskiej edukacji morskiej na poziomie szkolnictwa wyższego.
2. Zwiększenie innowacyjności badań i kształcenia w procesie morskiej edukacji publicznej na wszystkich poziomach kompetencji przez zastosowanie najnowocześniejszych metod i pomocy dydaktycznych.
3. Poprawę ogólnego poziomu bezpieczeństwa narodowego przez lepsze wyszkolenie studentów i osób związanych z zarządzaniem kryzysowym w szczególności w obszarze gospodarki morskiej.

5. PRIORYTETY I KIERUNKI INTERWENCJI W ZAKRESIE TERYTORIALNYM

5.1. Cele Polityki Regionalnej

Cel główny oraz cele szczegółowe Programu wpisują się w założenia prowadzonej przez państwo polityki terytorialnej. Bazując na dokumentach o charakterze strategicznym, Program realizuje główne cele polityki regionalnej.

CEL 1 – Zrównoważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów. Dzięki realizacji Programu możliwe stanie się wykorzystanie obszarów popyndustrialnych do włączenia społecznego i rozwoju kapitału ludzkiego, co przekładać się będzie na wzrost konkurencyjności gospodarki regionu.

CEL 2 – Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych może być wspierany przez Program dzięki rozwojowi kapitału ludzkiego przez rozwój edukacji i kształcenia ustawicznego oraz inwestycje, które przyniosą poprawę jakości życia.

5.2. Kierunki interwencji

Przedmiotowy Program stanowi rozwinięcie jednego z kierunków interwencji w zakresie terytorialnym – *Aktywne gospodarczo i przyjazne mieszkańcom miasta*. Budowa ośrodka POSRM stanie się elementem tworzenia warunków dla zrównoważonego rozwoju Szczecina, przez ponowne wykorzystanie i rewitalizacja uprzednio zagospodarowanych terenów nadbrzeżnych oraz uaktywnienie gospodarcze zdegradowanych obszarów miejskich.

W zakresie zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym ośrodek pozwoli na interwencję, pobudzając współpracę ponadregionalną w sektorze nauki i badań – między szkołami w zakresie tworzeniu oferty edukacyjnej komplementarnej z założeniami rozwoju gospodarki morskiej oraz między uczelniami w zakresie rozwoju badań naukowych w tematyce podniesienia stopnia bezpieczeństwa na morzu.

W aspekcie celu 2 *Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych* kierunek interwencji określony, jako *Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego* jest jakby wpisany w charakter Programu. Interwencja ma na celu wypracowanie mechanizmów motywujących uczelnie do podejmowania współpracy z przedsiębiorcami w celu kształtowania oferty dydaktycznej dostosowanej do potrzeb zgłaszanych przez przedsiębiorców sektora gospodarki morskiej oraz służb bezpieczeństwa tego sektora.

Projektowanie interwencji publicznej w ramach KSRR uwzględnia potrzebę odchodzenia od modelu kształcenia opartego głównie na przekazywaniu wiedzy teoretycznej do szerokiego modelu edukacji, łączącego kształcenie w szkołach z uczeniem się innym niż formalne, trwającym całe życie i powiązaniem z praktyką. Poprawa jakości kapitału ludzkiego wypływa wprost z jego kwalifikacji zawodowych i nabytych umiejętności wykorzystywanych w praktyce, dlatego nieodzowne są wszelkiego rodzaju formy edukacji praktycznej.

6. ZGODNOŚĆ PROGRAMU Z DOKUMENTAMI O CHARAKTERZE STRATEGICZNYM

Przesłankami do uruchomienia niniejszego programu wieloletniego oraz dokumentami, w które wpisują się założenia oraz cele Programu są:

6.1. Strategiczne dokumenty międzynarodowe

1. **ZIELONA KSIĘGA – w kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz²⁴⁾** – Program zachowuje spójność z następującymi kierunkami polityki morskiej opisanymi w Zielonej Księdze:
 - 1) zachowanie pozycji lidera w wiedzy i technologii;
 - 2) rozwijanie umiejętności związanych z zawodami morskimi i zwiększanie zrównoważonego zatrudnienia w przemyśle morskim w Europie;
 - 3) przystosowanie się do zagrożeń występujących na wybrzeżach.
2. **NIEBIESKA KSIĘGA – Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej”²⁵⁾** – program wieloletni pozwoli realizować działania związane z zapewnieniem najwyższej jakości życia w regionach przybrzeżnych.
3. **Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 20 maja 2008 r. w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej 2008/2009 (INI)²⁶⁾** – w rezolucji Parlament Europejski wskazuje, że *„wyjątkowy wymiar morski, jaki regiony przybrzeżne, wyspy i regiony najbardziej oddalone wnoszą do UE, stwarza niepowtarzalne szanse w zakresie innowacji, badań, środowiska, różnorodności biologicznej, rozwoju innowacyjnych technologii opartych na znajomości morza oraz w innych obszarach”, a także, że przyszła zintegrowana europejska polityka uznaje konieczność utworzenia centrów doskonałości na obszarach przybrzeżnych.”*
4. **Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego²⁷⁾** - Jednym z efektów realizacji Programu ma być utworzenie Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie, jako specjalistycznego centrum kompleksowych szkoleń morskich i lądowych związanych z bezpieczeństwem transportu wodnego, portów i terminali: kontenerowych, ropnych, gazowych, do których zalicza się terminale gazu ciekłego, m.in. LNG. Program wpisuje się przede wszystkim w cel i obszar *IV Rejon Morza Bałtyckiego, jako obszar Bezpieczny* przez wpływ na osiągnięcie przez Region

²⁴⁾ COM(2006) 275 final.

²⁵⁾ COM(2007) 575 final.

²⁶⁾ 2009/C 279 E/06.

²⁷⁾ COM(2009) 248.

czołowej pozycji w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony na morzu oraz wzmocnienie ochrony przed poważnymi sytuacjami kryzysowymi na morzu i lądzie.

5. **Strategia Europa 2020** ²⁸⁾ – Program wpisuje się w dwa priorytety:

1) rozwój inteligentny – zwiększenie roli wiedzy;

2) rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu – zwiększenie aktywności zawodowej, podnoszenie kwalifikacji i walka z ubóstwem.

Program odpowiada również założeniom następujących Inicjatyw Przewodnych w ramach Strategii:

1. Młodzież w drodze – poprawa jakości i atrakcyjności europejskiego szkolnictwa wyższego na arenie międzynarodowej przez wspieranie mobilności studentów i młodych specjalistów.
2. Polityka przemysłowa na rzecz ekologicznego rozwoju – zwiększanie konkurencyjności unijnego sektora przemysłu w warunkach pokryzysowych, wsparcie przedsiębiorczości i rozwój nowych umiejętności. Przyczyni się ona do stworzenia nowych miejsc pracy.

6.2. Strategiczne dokumenty krajowe

1. **STRATEGIA na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020** (z perspektywą do 2030 r.) [dalej: SOR]

Jednym z kierunków interwencji wymienianych w SOR jest zwiększenie efektywności programowania rozwoju państwa przez zintegrowanie planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego oraz zapewnienie realnej partycypacji społecznej w tym procesie. Do kluczowych działań podejmowanych po roku 2020 mających na celu osiągnięcie postawionego w SOR wyżej wymienionego kierunku interwencji należy Plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Plan ten polega m.in. na efektywnym wykorzystaniu przestrzeni morskiej przy zastosowaniu podejścia ekosystemowego oraz zapewnieniu bezpieczeństwa morskiego, czego elementem jest przedstawiany Program wieloletni. Wpisuje się on bezpośrednio w dwa z sześciu obszarów wpływających na osiągnięcie celów strategii: Kapitał ludzki i społeczny oraz Bezpieczeństwo narodowe.

Co do pierwszego z obszarów, kapitał ludzki to krytyczny czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, który pozwala na uzyskanie przewag konkurencyjnych w globalnej gospodarce. Za SOR (str. 263) przez kapitał ludzki należy rozumieć zasób wiedzy, umiejętności oraz potencjał zawarty w każdym człowieku i w społeczeństwie jako całości, określający zdolności do pracy, adaptacji do zmian w otoczeniu oraz

²⁸⁾ COM(2010) 2020 final.

możliwości tworzenia nowych rozwiązań. Rozwijanie kapitału ludzkiego następuje przez rozwijanie kompetencji osób w zakresie systemu edukacji formalnej oraz upowszechnienia i zwiększania efektywności uczenia się innego niż formalny dla wszystkich grup wiekowych. SOR przypisuje kluczową rolę m.in. **umiejętnościom zawodowym** umożliwiającym rozwój poszczególnych sektorów gospodarki, zaś brak odpowiednio wykwalifikowanych pracowników stanowi barierę w ich rozwoju. Proponowany Program Wieloletni POSRM umożliwi nabywanie nowych umiejętności zawodowych przez uczestników proponowanego w nim procesu edukacyjnego i obejmie część grup i obszarów interwencji określonych w SOR, tj.:

- 1) studentów – w kontekście budowania przyszłych zasobów gospodarki;
- 2) osoby dorosłe (pracujące i poszukujące pracy) – działania rozwijające i aktualizujące umiejętności zawodowe oraz umożliwiające zmianę zawodu;
- 3) nauczycieli – kształtowanie umiejętności w obszarach kluczowych, w których uczą, ale również umiejętności samokształcenia i przekazywania zdobywanej wiedzy (nowoczesne metody kształcenia);
- 4) wyposażenie i pomoce dydaktyczne – nowoczesne umiejętności wymagają nie tylko nowoczesnych metod kształcenia, ale i odniesienia do współcześnie używanych urządzeń, sprzętu, materiałów dydaktycznych itp. Właściwe wyposażenie instytucji edukacyjnych jest więc niezbędne dla zapewnienia efektywności procesu nauczania.

Odnosnie do obszaru Bezpieczeństwa narodowego, z perspektywy funkcjonowania państwa kluczowe pozostaje zabezpieczenie morskich szlaków komunikacyjnych, które warunkują m.in. bezpieczeństwo przemieszczania się ludzi. Do współczesnych wyzwań i zagrożeń bezpieczeństwa SOR zalicza zagrożenia naturalne (powodzie, huragany itp.) oraz awarie techniczne, jak i inne zdarzenia związane z rozwojem cywilizacji. Służby ratownicze muszą być właściwie przygotowane do skutecznej ochrony ludności i zarządzania kryzysowego, co w zakresie ratownictwa morskiego gwarantuje Program wieloletni. Pożądanym efektem wdrożenia Programu wieloletniego będzie działanie na rzecz zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w transporcie morskim.

- 2. Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)**²⁹⁾ – Program przyczynia się do osiągnięcia oczekiwanego rezultatu polityki morskiej, którym jest zwiększenie atrakcyjności zawodów związanych z gospodarką morską przez jasne sprecyzowanie możliwości rozwoju zawodowego ludzi młodych wiążących swoją przyszłość z zatrudnieniem w tym sektorze gospodarki. Program pozwoli ponadto realizować następujące kierunki priorytetowe polityki morskiej RP:

²⁹⁾ Uchwała nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

I. Cel i działania na rzecz zapewnienia wysokich standardów szkolnictwa morskiego

Cel: Zdobyć pozycję lidera w kształceniu kadr morskich

Działania służące realizacji celu:

1.1. Tworzenie sieci współpracy między morskimi instytucjami naukowymi i szkoleniowymi.

1.2. Podnoszenie poziomu oferowanego kształcenia przez unowocześnianie bazy dydaktycznej wyższych szkół morskich.

1.3. Tworzenie nowych kierunków i specjalizacji morskich w miarę powstawania nowych technologii i systemów produkcyjnych oraz pojawiania się nowych usług na rynku morskim.

1.4. Promowanie polskiej oferty edukacyjnej dla zawodów i specjalizacji morskich.

II. Cel i działania na rzecz wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju

Cel: Wykorzystanie obszarów morskich dla produkcji energii i dostaw surowców energetycznych

Działania kraju służące realizacji celu:

2.1. Zwiększenie wysiłków w zakresie badań i rozwoju wykorzystywania i stosowania odnawialnych źródeł energii jako napędu statków i do zasilania ich w energię elektryczną.

2.2. Prowadzenie działalności informacyjnej, edukacyjnej i promującej rozwój nowoczesnej energetyki morskiej.

3. Projekt strategii „Sprawne i Nowoczesne Państwo 2030” w zamiarze będzie realizować cel główny jakim jest sprawne i nowoczesne państwo służące obywatelom, środowisku oraz gospodarce przez pięć celów szczegółowych:

- 1) lepsze prawo;
- 2) sprawne instytucje państwowe;
- 3) podniesienie sprawności realizacji zadań państwa przez wykorzystanie technologii cyfrowych i zmianę sposobu działania stosownie do możliwości, jakie stwarza technologia;
- 4) efektywne planowanie i wykorzystanie środków finansowych;
- 5) zapewnienie obywatelom bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego.

Niniejszy Program POSRM wpisuje się w cel 5, którego jednym z sześciu kierunków interwencji będzie Ratownictwo, ochrona ludności i zarządzanie kryzysowe.

Zgodnie z zapisami projektu Strategii, ratownictwo morskie stanowi element szeroko rozumianego zarządzania kryzysowego oraz bezpieczeństwa wewnętrznego państwa.

Kształtowanie polityki bezpieczeństwa państwa będzie obejmowało stworzenie Krajowego Systemu Ratowniczego, który zintegruje dotychczasowe systemy ratownicze i pozwoli na uporządkowanie relacji z systemem ochrony ludności oraz na doprecyzowanie kwestii organizacji działań ratowniczych we wszystkich dziedzinach i kategoriach ratownictwa, w każdym czasie i miejscu.

Jednym z priorytetowych zainteresowań państwa wskazanym w projekcie Strategii, jest ratownictwo morskie w kontekście m.in. zwiększania natężenia ruchu morskiego w polskich obszarach morskich oraz prawdopodobieństwa wystąpienia wypadków na pokładach lub z udziałem statków pasażerskich i towarowych jako efektu rozwoju portów polskich, intensyfikacji żeglugi handlowej i pasażerskiej, rozbudowy morskiego terminalu LNG w Świnoujściu, budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, pogłębienia toru wodnego między portami w Świnoujściu i w Szczecinie oraz budowy morskich farm wiatrowych. Inwestycje te będą oddziaływać na bezpieczeństwo żeglugi w polskich obszarach morskich w okresie kolejnych kilkudziesięciu lat, więc zabezpieczenie ratownicze polskich obszarów morskich jest kluczowe. Dodatkowym aspektem, który należy brać pod uwagę, projektując zabezpieczenie ratownicze polskich obszarów morskich, jest planowany rozwój morskiej energetyki wiatrowej. Inwestycje polegające na budowie morskich farm wiatrowych będą oddziaływać na bezpieczeństwo żeglugi w polskich obszarach morskich w okresie kolejnych kilkudziesięciu lat (okres budowy, eksploatacji i likwidacji morskich farm wiatrowych).

Konsekwencją opisanych powyżej trendów jest zwiększanie natężenia ruchu morskiego w polskich obszarach morskich oraz prawdopodobieństwa wystąpienia wypadków na pokładach lub z udziałem statków pasażerskich i towarowych (kontenerowców, masowców, chemikaliowców etc.), a także jednostek rekreacyjnych i sportowych. Wypadki te (np. kolizje statków, wejścia na mieliznę) stanowią zagrożenie dla życia i zdrowia ludzkiego oraz środowiska naturalnego, mogą również zagrażać funkcjonowaniu portów morskich i negatywnie wpływać na interesy przedsiębiorców z sektora gospodarki morskiej, a także mogą mieć katastrofalny wpływ na gospodarkę gmin nadmorskich (np. w przypadku zanieczyszczenia polskich plaż substancjami ropopochodnymi). Państwowe jednostki organizacyjne odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa na morzu, w tym Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) oraz podmioty z nią współdziałające, wymagają wzmocnienia w zakresie zasilenia w wykwalifikowaną kadrę, szkoloną w nowoczesnych ośrodkach gwarantujących odzwierciedlenia i symulacje zdarzeń w warunkach zbliżonych do rzeczywistych.

Pośród trendów rozwojowych i oczekiwanych efektów realizacji strategii „Sprawne i Nowoczesne Państwo 2030” wymienia się m.in.:

- 1) poprawę ochrony ludności przed skutkami zagrożeń dla bezpieczeństwa powszechnego dzięki zwiększeniu skuteczności przygotowania, przeciwdziałania i

reagowania w sytuacjach zagrożeń z uwzględnieniem aspektów związanych ze wzrostem efektywności zarządzania kryzysowego oraz funkcjonowania, zasad i sposobu realizacji zadań ochrony ludności i obrony cywilnej;

2) poprawę skuteczności i efektywności służb ratowniczych przez wprowadzenie nowych rozwiązań w zakresie integracji ratownictwa i pomocy humanitarnej, doskonalenie wiedzy, umiejętności i kompetencji ratowników.

Priorytetowe zainteresowanie państwa dotyczy wzrostu zdolności do skutecznego reagowania w sytuacjach kryzysowych oraz eliminowania sytuacji, które mogą stwarzać lub stwarzają zagrożenie dla życia i zdrowia obywateli, środowiska naturalnego i mienia, tj. przede wszystkim doskonalenie i rozwijanie systemu reagowania kryzysowego. W związku z tym niezbędne będą: rozwój i doskonalenie ogniw tworzących system ratowniczy, w tym modernizacja wyposażenia, właściwy dobór i szkolenie kadr oraz stosowne do potrzeb finansowanie.

Strategiczne kształtowanie polityki bezpieczeństwa Polski w obecnej dekadzie cechuje podejście kompleksowe. Główne kierunki aktywności obejmują zarówno obszar międzynarodowy, jak i kluczowe dla bezpieczeństwa pola działań w kraju. Wprawdzie Polska nie stoi obecnie w obliczu zagrożenia militarnego, natomiast jest narażana na niebezpieczeństwa o różnym charakterze wychodzące zarówno z otoczenia międzynarodowego, jak i systemu wewnętrznego. Należą do nich: wyzwania i zagrożenia ekonomiczne, zagrożenia ekologiczne i biologiczne, zagrożenia informatyczne (cybernetyczne), transnarodowa przestępczość zorganizowana oraz terroryzm.

4. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030³⁰⁾, zwany dalej „KSRR”, wyodrębnia trzy główne obszary:

- 1) zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym;
- 2) wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych;
- 3) podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie.

Program wieloletni wpisuje się szczególnie w *Cel 2 Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych*, który zwraca uwagę, że na poziom kapitału ludzkiego wpływ mają edukacja oraz inwestycje, które przynoszą poprawę jakości życia (*działanie 2.1 Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego*). Natomiast rolą szkolnictwa wyższego w rozwoju lokalnym jest przyciąganie kapitału ludzkiego oraz „dostarczanie” absolwentów o wysokich kwalifikacjach i kompetencjach. Konieczne jest wypracowanie modelu współpracy szkolnictwa z gospodarką

³⁰⁾ Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030” (M.P. poz. 1060).

oraz włączenie do systemu kształcenia praktyk zawodowych w przedsiębiorstwach przede wszystkim w formie kształcenia dualnego. Niezbędny jest również aktywny udział przemysłu w przygotowywaniu programów nauczania (*działanie 2.1.1. Kształcenie wyższe i zawodowe*).

Biorąc pod uwagę konieczność zwiększenia aktywności zawodowej mieszkańców Polski, głównym obszarem oddziaływania polityki regionalnej w zakresie kapitału ludzkiego i społecznego będą priorytetowe przedsięwzięcia i inicjatywy prowadzące do rozwijania wysoko wykwalifikowanych zasobów pracy oraz efektywnego wykorzystania dostępnego kapitału ludzkiego.

Kształcenie na poziomie światowym wraz z nadawaniem certyfikatów umożliwiających podejmowanie pracy w każdym miejscu na świecie zarówno podnosi jakość kapitału ludzkiego, jak również zwiększa jego mobilność zawodową i przestrzenną.

Program wieloletni w szczególności umożliwi realizację zintegrowanych szkoleń wszystkich zainteresowanych publicznych służb bezpieczeństwa, zarówno w województwie, jak i w Polsce, w zakresie ratowania życia na morzu, bezpieczeństwa eksploatacji największego w Polsce stanowiska przeładunkowego gazów płynnych LNG (gazoport w Świnoujściu):

- 1) zapewni rozwój sektora wyższego szkolnictwa morskiego, przez zbudowanie najnowocześniejszej i innowacyjnej infrastruktury szkoleniowej, zgodnie z konwencjami i dyrektywami UE, umożliwiającej kształcenie polskich obywateli na najwyższym światowym poziomie;
- 2) poprawi jakość polskiej edukacji morskiej w zakresie praktycznego kształcenia dotyczącego w szczególności bezpieczeństwa i ratownictwa morskiego, technik off-shore, ochrony środowiska, transportu ładunków niebezpiecznych i zapewni komplementarność oferty edukacyjnej oraz zagwarantuje europejski poziom jakości prowadzonego kształcenia w zakresie ratowania życia na morzu oraz bezpiecznej eksploatacji obiektów portowych.

5. Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030 ³¹⁾

Jednym z obszarów realizacji celów strategii jest kapitał ludzki oraz terytorialny wymiar polityki rybackiej. Rozwój gospodarczy sektora rybackiego będzie możliwy jedynie przy prowadzeniu odpowiedniej polityki zatrudnienia mającej na celu przede wszystkim poprawę warunków pracy, m.in. zapewnienie szkoleń oraz przestrzeganie norm wynikających z prawa pracy np. czasu pracy na statkach w celu zapobieżenia wypadkom na stanowisku pracy, wypadkom morskim i zanieczyszczeniu środowiska. Projektowany ośrodek zapewni dostęp do specjalistycznego szkolenia przygotowującego kadry dla branży oraz wchodzących do zawodu młodych rybaków. Jednocześnie w sytuacji, gdy w rybołówstwie nadal obserwowany jest

³¹⁾ Uchwała nr 123 Rady Ministrów z dnia 15 kwietnia 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030” (M.P. poz. 1150).

przerost zatrudnienia, ośrodek może stać się podstawą do zmiany zawodu przez rybaków złomujących swoje jednostki, a przez to do przeciwdziałania bezrobociu.

6. Strategia Zrównoważonego rozwoju Transportu do 2030³²⁾

Program wpisuje się w główny cel SZRT, którym jest „zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym” zgodnym z kierunkami interwencji, które będą koncentrować się na:

- 1) ochronie żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi;
- 2) rozwoju Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz poprawie współpracy wszystkich służb uczestniczących w akcjach ratowniczych na morzu;
- 3) zintegrowaniu systemów usług informacyjnych VTS/VTMS i RIS;
- 4) dalszym doskonaleniu standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie oraz przestrzeganiu międzynarodowych wymogów, związanych z ochroną środowiska morskiego.

7. Strategia Sprawne Państwo 2020³³⁾

Program zachowuje spójność z następującym celem szczegółowym Strategii:

„Cel 7: Zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i porządku publicznego”.

W jego ramach, Program zgodny jest z następującymi kierunkami interwencji:

- „7.1. Podnoszenie sprawności, poprawa wizerunku i wzrost poziomu zaufania do instytucji i służb zapewniających bezpieczeństwo i porządek publiczny”;
- „7.4. Ratownictwo i ochrona ludności (ochrona przeciwpożarowa, działalność zapobiegawcza ratownicza i gaśnicza)”;
- „7.5. Doskonalenie systemu zarządzania kryzysowego”.

8. Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020 – Umowa Partnerstwa.

Program przyczynia się do osiągnięcia celu głównego UP: „Zwiększenie Konkurencyjności Gospodarki” przez umiejscowienie w priorytetowym obszarze wsparcia „Spójność społeczna i aktywność zawodowa”.

³²⁾ Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054).

³³⁾ Uchwała nr 17 Rady Ministrów z dnia 12 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia strategii „Sprawne Państwo 2020” (M.P. poz. 136).

Program wpisuje się w dwa cele szczegółowe: „*Lepsze kompetencje kadr gospodarki*” (kierunki działań: „Poprawa jakości kształcenia”, „Zwiększenie powiązania systemu edukacji i umiejętności osób z potrzebami rynku pracy”, „Lepszy dostęp do wysokiej jakości i usług edukacyjnych dostarczanych na rzecz grup o specjalnych potrzebach”), a także „*Bardziej efektywne wykorzystanie zasobów na rynku pracy*” (kierunki działań: „Poprawa szans na zatrudnienie osób poszukujących pracy nieaktywnych zawodowo”, „Poprawa adaptacyjności osób aktywnych zawodowo i pracodawców, w szczególności przedsiębiorstw sektora MŚP”).

6.3.Strategiczne dokumenty regionalne

1. Strategia rozwoju Szczecina 2025³⁴⁾

Program wpisuje się w cele strategiczne określone w Strategii rozwoju Szczecina 2025, tj.:

Cel strategiczny nr 2 „Szczecin – miasto nowoczesnej, konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki”

Cel 2.1. Wspieranie rozwoju biznesu lokalnego i dootywu inwestycji zewnętrznych.

Cel 2.2. Podnoszenie innowacyjności przedsiębiorstw.

Cel strategiczny nr 3 „Szczecin – miasto o wysokim kapitale intelektualnym”

Cel 3.2. Wspieranie rozwoju szczecińskiego ośrodka naukowego oraz współpracy środowisk nauki, gospodarki, kultury, sportu i lokalnych elit.

Cel 3.3. Poszerzanie zakresu, dostępności i jakości edukacji.

Szczecin z liczbą 21 uczelni (w tym 5 publicznych) i ponad 61,8 tysiącami studentów jest liczącym się ośrodkiem akademickim w kraju. Oferta edukacyjna uczelni jest szeroka i pokrywa większość potencjalnych kierunków rozwoju naukowego. Jakość i kierunki kształcenia w szczecińskich uczelniach są zróżnicowane – silną pozycję w kraju i za granicą posiada PUM i Akademia Morska. Celem wyznaczonym dla miasta Szczecina w jego strategii rozwoju 2025 jest między innymi rozwój szstandarowych, niezbędnych na rynku kierunków studiów, podniesienie ich jakości dzięki selekcji kadry naukowej i większa współpraca międzyuczelniana. Analitycy wskazują, iż obecnie najbardziej poszukiwanymi przez inwestorów absolwentami są osoby wykształceniem inżynierskim, informatycznym i ekonomicznym posiadający szerokie umiejętności uzyskane w zakresie kształcenia praktycznego. Szczecin na podstawie przeprowadzonej diagnozy stwierdza, iż brak jest ośrodków w uczelniach wspierającej politykę wychodzenia poszczególnych jednostek organizacyjnych z usługami opartymi na zdobywanej w ramach pracy naukowej i kształceniu ustawicznemu wiedzy do realnej gospodarki oraz zachęty i motywacji dla poszczególnych

³⁴⁾ Uchwała Nr XIV/320/11 Rady Miasta z dnia 19 listopada 2011 r.

działów nauki, do angażowania się w projekty realizowane przez przedsiębiorstwa w strategicznych sektorach gospodarki regionu. Szczecin posiada kilka specjalności, takich jak genetyka, nanotechnologia, szerzej szkolnictwo morskie i medyczne, wśród których może być postrzegany jako krajowy, a często międzynarodowy lider i w ramach tych specjalności realizowana powinna być odpowiednia promocja Miasta jako silnego centrum akademickiego. Budowa w ramach Programu nowoczesnego, wysokospecjalistycznego ośrodka dydaktyczno-naukowego, w którym priorytetem będzie stworzenie warunków do wykształcenia wysoko wykwalifikowanych kadr na potrzeby gospodarki morskiej, żeglugi międzynarodowej i śródlądowej, transportu, ratownictwa, geodezji morskiej i lądowej wpisuje się w założenia strategiczne miasta Szczecina. Program może być jednym z kroków w rozwoju regionu w oparciu o Gospodarkę Opartą na Wiedzy, co oznacza, że to właśnie projektowany w ramach Programu szczeciński ośrodek dydaktyczno-naukowo-szkoleniowy może spełnić ważną rolę w zakresie włączenia ośrodków akademickich w sieć naukowej i badawczej współpracy międzynarodowej w zakresie rozwoju ratownictwa morskiego i gospodarki morskiej oraz przemysłu off-shore.

2. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2030³⁵⁾

Program budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie wpisuje się w II i IV cele strategiczne województwa zachodniopomorskiego do 2030 r. określone jako:

II. Cel strategiczny – Dynamiczna gospodarka

- 2.1. Rozwój potencjału gospodarczego województwa w oparciu o inteligentne specjalizacje.
- 2.2. Wzmocnienie gospodarki wykorzystującej naturalne potencjały regionu.
- 2.3. Udoskonalenie strategicznego zarządzania rozwojem gospodarczym regionu.

IV. Cel strategiczny – Partnerski region

- 4.1. Wzmocnienie pozycji regionu w basenie Morza Bałtyckiego.
- 4.2. Wykorzystanie potencjału makroregionu Polski Zachodniej.

Zgodnie z przyjętymi założeniami strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego kluczem do poprawy sytuacji demograficznej Pomorza Zachodniego jest polityka wzmacniająca kapitał społeczny regionu. Idzie ona w parze z troską o edukację i wysokiej jakości kapitał ludzki jako fundament dostatku regionu oraz tworzenia jego możliwości rozwojowych w przyszłości. Jednocześnie planuje się podejmowanie działań na rzecz kształtowania w społeczeństwie postaw otwartych na innowacje oraz wzmocnienia kapitału

³⁵⁾ Uchwała VIII/100/19 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 28 czerwca 2019 r.

ludzkiego. Kluczowe znaczenie w podnoszeniu poziomu innowacyjności regionu będzie miało wzmocnienie roli i potencjału uczelni, będących często animatorami innowacji i motorami przemian technologicznych w gospodarce.

Samorząd województwa zachodniopomorskiego zdefiniuje i będzie dążył do realizacji wizji makroregionu bałtyckiego, jako obszaru intensywnej współpracy na poziomie międzynarodowym i międzyregionalnym. W najbliższej przyszłości stanie się on przestrzenią bardziej dynamicznej współpracy, w ramach której Pomorze Zachodnie i Polska mogą i powinny budować swoją rację stanu. Polityka inwestycyjna i gospodarcza regionu zostanie oparta w znacznej mierze na założeniach umożliwiających aktywne pozyskiwanie partnerów zagranicznych, w szczególności z obszaru makroregionu bałtyckiego. Jej uzupełnieniem będzie rozwijanie kontaktów w sferze B+R i edukacji, a także w dziedzinie kultury, uwzględniających pielęgnowanie i promowanie polskości i świadomości narodowej mieszkańców Pomorza Zachodniego. Pozycję regionu w tych relacjach zdecydowanie podniesie uzyskanie w Szczecinie lokalizacji siedziby instytucji krajowej lub międzynarodowej, której działalność ukierunkowana będzie na zacieśnienie i intensyfikację współpracy bałtyckiej oraz niebieskiego wzrostu.

Program realizujący wizję budowy Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego POSRM kompleksowo wyposażonej, nowoczesnej bazy dydaktyczno-naukowo-szkoleniowej, wykorzystującej innowacyjne rozwiązania i realizującej Program w oparciu o europejskie standardy jakości kształcenia praktycznego wpisuje się w cele strategii rozwoju województwa.

3. Strategia Rozwoju Akademii Morskiej w Szczecinie³⁶⁾.

6.4. Uwarunkowania prawne

1. **Stanowisko Rządu RP wobec Zielonej Księgi Komisji Europejskiej³⁷⁾** „W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz”, w którym wyrażono potrzebę, stworzenia europejskiego obszaru edukacji morskiej, umożliwiającego wypracowanie standardów edukacyjnych, szkoleniowych i proceduralnych w wydawaniu świadectw, jak też systemu akredytacyjnego właściwego dla poziomu edukacyjnego (szkolnictwo branżowe, wyższe), właściwego dla określenia zgodności z obowiązującymi konwencjami IMO (International Maritime Organization) i ILO (International Labour Organization) oraz systemem certyfikacji szkoleń zgodnie z normami ISO (International Organization for Standardization). Rząd RP nadmienia w swoim stanowisku, że cel ten mógłby być realizowany przez powołanie Europejskiego Centrum Kształcenia Morskiego, budowanego w oparciu o tradycje i możliwości polskich akademii morskich i stanowiłby podstawę do integrowania społeczności morskiej oraz zacieśniania współpracy naukowej i dydaktycznej między instytucjami gospodarki morskiej. Elementem takiego Europejskiego Centrum

³⁶⁾ Uchwała nr 23/2021 Senatu Akademii Morskiej w Szczecinie z dnia 19 maja 2021 r. (pismo okólne nr 19/2021).

³⁷⁾ COM (2006) 275 final.

Kształcenia Morskiego byłby Polski Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego w Szczecinie.

2. **Międzynarodowa Konwencja** o poszukiwaniu i ratownictwie morskim sporządzona w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (Dz. U. z 1988 r. poz. 184 i 185) (Konwencja SAR).
3. **Międzynarodowa Konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie** (Konwencja OPRC), przyjęta w Londynie dnia 30 listopada 1990 r. (Dz. U. z 2004 r. poz. 323 i 324).
4. **Protokół w sprawie gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza niebezpiecznymi i szkodliwymi substancjami oraz współpracy w tym zakresie** (Protokół OPRC-HNS), przyjęty w Londynie w dniu 15 marca 2000 r. (Dz. U. z 2007 r. poz. 1173 i 1174).
5. **Konwencja SOLAS** – Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 318 i 319 oraz z 2017 r. poz. 142).
6. **Konwencja MARPOL** – Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV i V, oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji, wraz z załącznikiem I, sporządzony w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101 i 102, z 2016 r. poz. 1979, z 2017 r. poz. 1449, z 2018 r. poz. 1714 i 1970, z 2020 r. poz. 2118 oraz z 2021 poz. 1905).
7. **Dyrektywa Rady 2004/67/WE z dnia 26 kwietnia 2004 r.** dotycząca środków zapewniających bezpieczeństwo dostaw gazu ziemnego (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2004, str. 92; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 12, t. 3, str. 19).
8. **Międzynarodowa Konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht**, 1978, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103).
9. **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r.** w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33; Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 78; Dz. Urz. UE L 188 z 12.07.2019, str. 94).
10. **Wytyczne do formalnej oceny bezpieczeństwa (FSA) dla potrzeb procesu decyzyjnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)**, 2002 r.
11. **Zalecenie nr 126 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczące szkolenia zawodowego rybaków.**

12. **Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich**, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1995 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1654) (Konwencja STCW-F).
13. **Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim** (Dz. U. z 2022 r. poz. 515) – regulująca sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu.
14. **Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich** (Dz. U. poz. 802 oraz z 2021 r. poz. 1811).
15. **Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym** (Dz. U. z 2021 r. poz. 2053, z późn. zm.) oraz przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 16.10.2007 r. „Koncepcja Systemu 112”.
16. **Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym** (Dz. U. z 2022 r. poz. 261 i 583).
17. **Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.**

Program wieloletni zyskał szerokie zainteresowanie ze strony samorządu, służb ratowniczych, przedsiębiorstw gospodarki morskiej i transportowych. Jednostki te widzą potrzebę rozszerzenia edukacji z zakresu bezpieczeństwa publicznego, ratownictwa zarówno morskiego, jak i lądowego w obszarach portowych, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień z zakresu walki z pożarami, rozlewami olejowymi, skażeniami środowiska związanymi ze wzrostem intensywności ruchu na wodach morskich oraz śródlądowych, wpływu eksploatacji obiektów pływających na akweny śródlądowe i przybrzeżne oraz na infrastrukturę portową, możliwości transportu ładunków niebezpiecznych, szczególnie w aspekcie rozbudowy i eksploatacji terminalu LNG w Świnoujściu.

Swoje poparcie dla budowy Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie, przez podpisanie porozumienia, wyraziły:

- 1) Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego;
- 2) Pomorski Uniwersytet Medyczny w Szczecinie;
- 3) Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie;
- 4) Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Szczecinie;
- 5) Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie;
- 6) Straż Graniczna;
- 7) Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe Oddział w Szczecinie;

8) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Search and Rescue) SAR.

Realizacja celów Programu pn. Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie pozwoli na kształcenie studentów, w ramach publicznego systemu szkolnictwa wyższego, w następujących dziedzinach:

- 1) ratownictwa i ratowania życia na morzu zgodnie z Konwencją SAR, ze szczególnym uwzględnieniem zagrożeń wynikających z eksploatacji statków w trudnych warunkach hydrometeorologicznych i przewożących ładunki niebezpieczne;
- 2) realizacji potrzeb instytucji gospodarki morskiej w zakresie transportu ładunków niebezpiecznych – w tym chemikaliów oraz gazów sprężonych i skroplonych, np.: LNG;
- 3) realizacji szkoleń i ćwiczeń w ramach międzynarodowych grup reagowania kryzysowego;
- 4) realizacji potrzeb szkoleniowych sektora energetycznego w zakresie eksploatacji infrastruktury przesyłowej ropopochodnych i gazów ciekłych na terminalach;
- 5) realizacji potrzeb szkoleniowych służb ratowniczych, w szczególności straży, Policji, służb cywilnych w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa w portach;
- 6) edukacji morskiej w zakresie praktycznego szkolenia, dotyczącego w szczególności technik off-shore;
- 7) bezpieczeństwa i higieny pracy zarówno w portach, jak i na statkach.

Wszystkie szkolenia będą prowadzone zgodnie z międzynarodowymi wymogami Konwencji STCW, STCW-F, SOLAS, MARPOL, ILO (International Labour Organization), OPITO, GWO, SAR.

Budowa ośrodka szkoleniowego będzie stanowić znaczny wkład w rozwój infrastruktury społecznej. Zapewni on szeroki dostęp mieszkańcom regionu, jak i kraju do wysokiej jakości usług edukacyjnych w sektorze szkoleń z zakresu ratownictwa w obszarze gospodarki morskiej, jak i w dużej mierze związanej z lądową działalnością człowieka. Poprawa w zakresie dostępności oraz jakości edukacji morskiej przełoży się bezpośrednio na zmniejszenie bezrobocia w sektorze gospodarki morskiej. Ośrodek stanie się ważnym ogniwem w realizacji programów przywracania na rynek pracy osób pozostających poza nim. Zakres szkoleń planowanego kształcenia pozwoli na realizację działań na rzecz przekwalifikowywania zawodowego oraz zdobywania wysokich umiejętności zawodowych, przydatnych na rynku pracy, w szczególności nowych na polskim rynku pracy, dotyczących eksploatacji statków i terminali LNG.

Ośrodek szkoleniowy wpłynie również na poprawę bezpieczeństwa i warunków pracy, przez realizację szkoleń w zakresie skutecznego zapobiegania i ograniczania ryzyka zawodowego oraz ochrony zdrowia pracowników. Szkolenia te będą miały priorytetowy charakter w świetle eksploatowanego Terminalu LNG w Świnoujściu, jak również rozwijającego się portu w Gdańsku obsługującego terminal paliwowy. Zagrożenia pojawiające

się podczas eksploatacji tego typu obiektów wymagają najwyższej klasy specjalistów, zarówno po stronie lądowej, jak i morskiej. Kompetencje wyżej wymienionych specjalistów potwierdzane są certyfikatami wydawanymi po złożeniu egzaminu pod nadzorem takich instytucji, jak: Urząd Regulacji Energetyki czy Urząd Morski. Certyfikaty mają zdefiniowany termin ważności średnio od 2 do 5 lat. Dlatego też każdy posiadacz certyfikatu, przed okresem utraty ważności, musi odbyć szkolenie i zdać egzamin w celu utrzymania uprawnień zdefiniowanych w certyfikacie.

Działalność ośrodka znacząco wpłynie na poprawę powszechnego systemu ochrony ludności. W sytuacji, gdy priorytetem staje się zakończenie prac nad systemem bezpieczeństwa, w tym reagowania kryzysowego, systemem ratowniczym, obejmującym również ratownictwo medyczne i łączność, budowa ośrodka pozwoli na usprawnienie funkcjonowania systemu ratownictwa oraz zarządzania kryzysowego, ze szczególnym uwzględnieniem zagrożenia ze strony ataku terrorystycznego. Ośrodek będzie pełnił rolę centrum praktycznego szkolenia z zakresu ratownictwa medycznego, morskiego, wodnego, technicznego i chemicznego dla takich jednostek, jak Policja, jednostki ochrony przeciwpożarowej, Straż Graniczna czy Zespołu Ratownictwa Medycznego. Będzie on stanowił również centrum szkoleniowe z zakresu zarządzania kryzysowego dla członków lokalnych i regionalnych organów odpowiedzialnych za zadania związane z usuwaniem sytuacji kryzysowej. Działania te będą miały pozytywny wpływ na system ładu publicznego i bezpieczeństwa mieszkańców.

Wyższe szkolnictwo morskie tworzy potencjał kadrowy, kreuje poziom świadomości morskiej społeczeństwa. Zadaniem statutowym budowanego ośrodka będzie szkolenie studentów i absolwentów akademii morskich, uczniów szkół ponadpodstawowych kształcących w zawodach związanych z branżą morską oraz słuchaczy szkół policealnych, szeroko pojętej kadry morskiej oraz osób niezwiązanych z gospodarką morską, ale chcących uzyskać nowe kwalifikacje zawodowe – w celu przygotowania ich do pracy w żegludze międzynarodowej, śródlądowej, w przedsiębiorstwach, instytucjach gospodarki morskiej, jednostkach i organizacjach ratunkowych, ratowniczych oraz stojących na straży bezpieczeństwa i ładu publicznego.

7. ZAKRES RZECZOWY PROGRAMU

7.1. Lokalizacja inwestycji

Program wieloletni pn. „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie” polegać na rozbudowie infrastruktury szkoleniowej istniejącego OSRM AM w Szczecinie na specjalnie do tego celu zakupionych przyległych gruntach z dostępem do akwenu wodnego według opracowanych koncepcji.

W ramach Programu wybudowane zostaną nowe budynki dydaktyczno-szkoleniowe o łącznej powierzchni około 3938 m² z laboratoriami przeciwpożarowymi, chemicznymi,

medycznymi, indywidualnych technik ratowniczych, komorą rozgorzeniową i dymną z CO₂, nową infrastrukturą techniczną w postaci stanowisk szkoleniowych wyposażonych w najnowocześniejszy sprzęt ratowniczy i ratunkowy, w tym zrzutowe łodzie ratunkowe i tratwy ratunkowe, urządzenia do zwalczania rozlewów olejowych i gazów płynnych.

Zagospodarowany zostanie teren całego ośrodka oraz powstaną nowe nabrzeża o łącznej długości 457,76 m do cumowania specjalistycznych pływających jednostek ratunkowych i ratowniczych oraz urządzeń wykorzystywanych podczas ćwiczeń praktycznych. Budowa będzie obejmować również roboty pogłębiarskie (przy wybudowanych nabrzeżach od strony Odry oraz Kanału Młyńskiego), co umożliwi cumowanie statków ratowniczych polskich służb SAR wykorzystywanych w ramach realizacji kompleksowych, zintegrowanych ćwiczeń dotyczących scenariuszy wypadków na obszarze Bałtyku oraz portu i terminalu LNG w Świnoujściu.

Inwestycja będzie realizowana na nieruchomościach gruntowych stanowiących własność Akademii Morskiej w Szczecinie. Przedmiotowe nieruchomości są położone w województwie zachodniopomorskim, w Szczecinie przy ul. Dębogórskiej 7/8, oznaczone w ewidencji gruntów jako:

1) działka nr 29 w obrębie ewidencyjnym 3025 Szczecin Nad Odrą 25 o powierzchni 2,4461 ha, dla której została założona księga wieczysta o numerze KW SZ1S/00081621/2 prowadzona przez Sąd Rejonowy Szczecin Prawobrzeże i Zachód w Szczecinie X Wydział Ksiąg Wieczystych (na której obecnie znajduje się kompleks obiektów szkoleniowych OSRM);

2) działka nr 28/8 w obrębie ewidencyjnym 3025 Szczecin Nad Odrą 25 o powierzchni 2,2702 ha, dla której została założona księga wieczysta o numerze KW SZ1S/00156210/5 prowadzona przez Sąd Rejonowy Szczecin Prawobrzeże i Zachód w Szczecinie X Wydział Ksiąg Wieczystych, przylegająca do działki nr 29;

3) działka nr 28/6 w obrębie ewidencyjnym 3025 Szczecin Nad Odrą 25 o powierzchni 0,1226 ha, dla której została założona księga wieczysta o numerze KW SZ1S/00191793/2 prowadzona przez Sąd Rejonowy Szczecin Prawobrzeże i Zachód w Szczecinie X Wydział Ksiąg Wieczystych, stanowiąca połączenie działki nr 29 z drogą publiczną.

Działka o numerze 4/10 w obrębie ewidencyjnym 4/14 Szczecin Nad Odrą 18 o powierzchni 20 617m², dla której została założona księga wieczysta o numerze KW SZ1S/00221151/0 prowadzona przez Sąd Rejonowy Szczecin Prawobrzeże i Zachód w Szczecinie X Wydział Ksiąg.

Część robót będzie prowadzona na działce 930 WM (działka wodna) – zmiany linii brzegowej.



Zdjęcie nr 1. Topografia działki nr 29 i nr 28/8, obręb ewidencyjny 3025 Szczecin Nad Odrą 25.

7.2. Zakres rzeczowy Programu

Na działce nr 28/8 jest planowana budowa nabrzeża typu ciężkiego od strony Odry Zachodniej wraz z infrastrukturą towarzyszącą (oświetlenie, energia elektryczna, woda) oraz przystosowanie jego konstrukcji w miejscu planowanej platformy szkoleniowej. Nabrzeże będzie przystosowane do cumowania statku szkolno-badawczego m/s „Nawigator XXI”, którego Akademia jest armatorem, statków SAR (np. Kapitan Poinc). Na nabrzeżu od strony północno-wschodniej powstanie kompleks platform w konstrukcji stalowej ażurowej do przeprowadzania szkoleń z zakresu ratownictwa morskiego.

Realizacja przedsięwzięcia w rejonie działki nr 29 uwzględnia budowę nabrzeży typu lekkiego od strony południowej i zachodniej oraz nabrzeży typu ciężkiego od strony wschodniej (wzdłuż Odry), przebudowę nabrzeży od strony północnej w rejonie drugiej planowanej platformy do ćwiczeń z ratownictwa morskiego przy Kanale Młyńskim wraz z infrastrukturą towarzyszącą (oświetlenie, energia elektryczna, woda).

Na nabrzeżu działki nr 29 od strony Kanału Młyńskiego będzie zbudowana platforma szkoleniowa, na której w ramach zakupu wyposażenia w pomoce dydaktyczne zostaną zainstalowane stanowiska z tratwami ratunkowymi, stanowisko do wodowania szybkiej łodzi ratunkowej i stanowisko systemu ewakuacji burtowej (MES, SES).

Na terenie ośrodka, na działce nr 28/8, powstanie kompleks budynków szkolenia ratownictwa morskiego, w tym budynek zajęć teoretycznych oraz hala komory rozgorzeniowo-dymowej. Wykonany zostanie również poligon do ćwiczeń pożarniczych i ratunkowych oraz neutralizacji rozlewów substancji chemicznych. Planuje się wykonanie zagospodarowania

terenu wokół planowanych budynków wraz z drogami dojazdowymi, parkingami, chodnikami, sieciami, przyłączami i infrastrukturą techniczną.

Na terenie kompleksu dydaktycznego przy ulicy Willowej 2–4, na basenie krytym, budowanym w ramach modernizacji hali, powstanie stanowisko do ćwiczeń ratunkowych, stanowisko do ćwiczeń GWO (szkolenia dla morskich farm wiatrowych) i stanowisko wodowania symulatora kabiny helikoptera.

Program obejmuje także zmodernizowanie istniejącego budynku dydaktycznego z możliwością wykonania w centralnej części budynku szatni i pomieszczeń socjalnych dla studentów i kursantów. Ponadto na działce nr 29 planuje się modernizację istniejącej kanalizacji sanitarnej obsługującej funkcjonujące obiekty, w tym m.in. wybudowanie rurociągu tłoczego do ul. Dębogórskiej wraz z przepompownią ścieków.

W zachodniej części Kanału Młyńskiego powstanie nabrzeże do cumowania dla małych jednostek żaglowych oraz wiata do zimowania najmniejszych jednostek pływających z warsztatem naprawczym. Na terenie działki nr 29 i nr 28/6 zostaną zmodernizowane drogi dojazdowe, parkingi, chodniki, ogrodzenie oraz infrastruktura towarzysząca.

Zestawienie budynków:

1) Budynek nr 1 (budynek zajęć teoretycznych)

	Pow. netto (m²)
Powierzchnia użytkowa (m²)	3 035
Powierzchnia zabudowy (m²)	1 145
Kubatura całkowita (m³)	14 890

2) Budynek nr 2 (hala z komorą rozgorzeniowo-dymową)

	Pow. netto (m²)
Powierzchnia użytkowa (m²)	803
Powierzchnia zabudowy (m²)	759,00

Kubatura całkowita (m³)	7 590,00
---	-----------------

Zestawienie wyposażenia:

- 1) wyposażenie – urządzenia zrzutowe, szalupy, łodzie, tratwy ratownicze, szybkie łodzie ratunkowe;
- 2) wyposażenie hali basenowej przy ulicy Willowej 2–4 w tym symulator kabiny helikoptera z urządzeniem wodującym;
- 3) wyposażenie budynku zajęć teoretycznych w niezbędne wyposażenie i pomoce naukowe;
- 4) wyposażenie komory rozgorzeniowo-dymowej w niezbędny sprzęt;
- 5) wyposażenie poligonu do ćwiczeń pożarowych w niezbędny sprzęt pożarowy i gaśniczy oraz atrapy obiektów komunikacyjnych.

Pozostały zakres rzeczowy:

Zakres prac	Obmiar	Jednostka miary
Modernizacja istniejącego budynku dydaktycznego na działce nr 29	920	m ²
Budowa nowych nabrzeży – typu ciężkiego wraz z fundamentem pod stanowiska ćwiczeniowe (działka nr 28/8)	98	mb
Budowa nowych nabrzeży – typu ciężkiego (działka nr 29)	33	mb
Budowa nowych nabrzeży typu lekkiego – Kanał Młyński	333	mb
Modernizacja istniejącego nabrzeża Kanału Młyńskiego pod platformę ćwiczeniową	56	mb
Konstrukcje wsporcze pod stanowiska do ćwiczeń – platformy	2	szt.
Budowa instalacji zewnętrznych, sieci i przyłączy kanalizacji sanitarnej – działka nr 28/8	174	mb

Budowa instalacji zewnętrznych, sieci i przyłączy wodociągowych – działka nr 28/8	483	mb
Budowa instalacji zewnętrznych, sieci i przyłączy kanalizacji deszczowej – działka nr 28/8	849	mb
Budowa instalacji zewnętrznych, sieci i przyłączy elektrycznych i teletechnicznych – działka nr 28/8	2 322	mb
Budowa przyłączy gazowych – działka nr 28/8	120	mb
Zagospodarowanie terenu – zieleń, mała architektura – działka nr 28/8	14 205	m ²
Zagospodarowanie terenu – place, chodniki, drogi i parking - działka nr 28/8	8 887	m ²
Oświetlenie terenu – działka nr 28/8	1 200	mb
Oświetlenie terenu – działki nr 28/6 i nr 29	800	mb
Przebudowa istniejących dróg, parkingów, chodników na działkach nr 29 i nr 28/6	5 327	m ²
Budowa kanalizacji sanitarnej tłocznej wraz z przepompownią ścieków w ramach modernizacji kanalizacji na działce nr 29	190	mb

Budynek nr 1 (budynek zajęć teoretycznych) – w budynku trzykondygnacyjnym o powierzchni użytkowej ok. 3035 m² i kubaturze ok. 14 890 m³ zostaną zlokalizowane pomieszczenia do zajęć dydaktycznych, laboratoria, sale wykładowe i pomieszczenia dla personelu naukowo-dydaktycznego.

Budynek nr 2 (hala z komorą rozgorzeniowo-dymową) – budynek częściowo dwukondygnacyjny o powierzchni użytkowej ok. 803 m² i kubaturze ok. 7590 m³ symulujący część nadbudówki i siłowni okrętowej, przeznaczony na prowadzenie zajęć z zakresu szkolenia zachowania się w warunkach trudnych – pełnego zadymienia.



Zdjęcie nr 2. Komora rozgorzeniowo-dymowa.

Realizacja przedsięwzięcia uwzględni poszerzenie Kanału Młyńskiego oraz budowę nabrzeży typu lekkiego od strony południowej i zachodniej oraz nabrzeży typu ciężkiego od strony wschodniej (wzdłuż Odry), przebudowę nabrzeży w rejonie planowanej platformy do ćwiczeń ratownictwa morskiego przy Kanale Młyńskim wraz z infrastrukturą towarzyszącą (oświetlenie, energia elektryczna, woda).

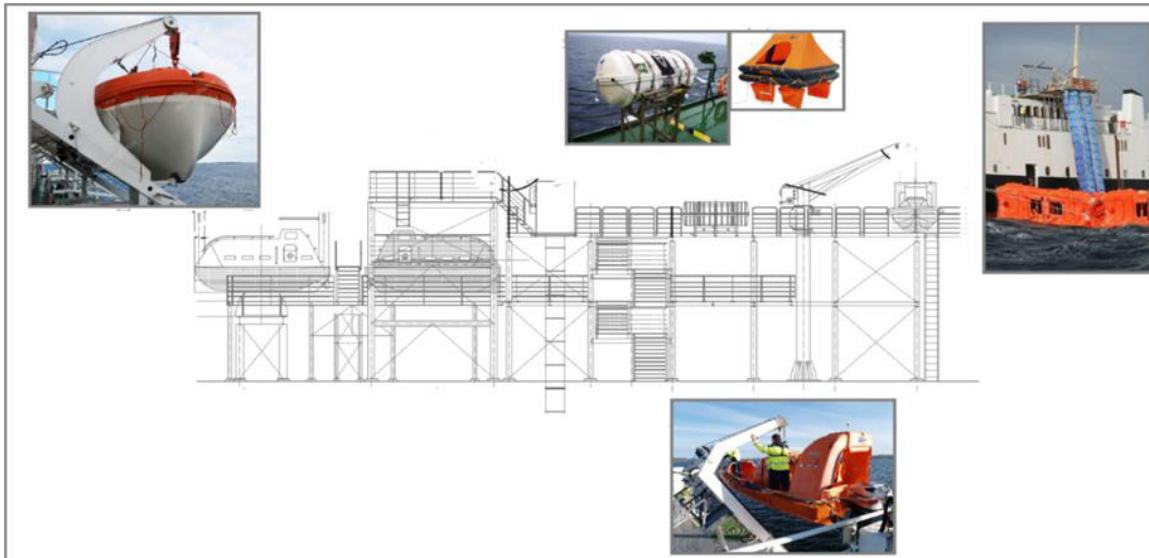
Na działce nr 28/8 jest planowana budowa nabrzeża typu ciężkiego od strony Odry oraz przystosowanie jego konstrukcji w miejscu planowanej drugiej platformy szkoleniowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą (oświetlenie, energia elektryczna, woda). Nabrzeże będzie przystosowane do cumowania statku szkolno-badawczego m/s „Nawigator XXI”, którego Akademia jest armatorem, statków SAR (np. Kapitan Poinc). Na nabrzeżu od strony północnej powstanie kompleks platform w konstrukcji stalowej ażurowej do szkolenia z zakresu ratownictwa morskiego.



Zdjęcie nr 3. Nabrzeże Źródło Archiwum AMS.

Na nabrzeżu działki nr 29 od strony Kanału Młyńskiego będzie zbudowana platforma szkoleniowa, na której, w ramach zakupu wyposażenia w pomoce dydaktyczne, zainstalowane

zostaną stanowiska z tratwami ratunkowymi, stanowisko wodowania szybkiej łodzi ratunkowej i stanowisko systemu ewakuacji burtowej (MES, SES).



Rys. 1. Przykładowe stanowiska z tratwami ratunkowymi.

Na terenie ośrodka powstanie kompleks budynków szkolenia ratownictwa morskiego, w tym budynek zajęć teoretycznych oraz hala komory rozgorzeniowo-dymowej. Wykonany zostanie również plac do ćwiczeń pożarniczych i ratunkowych oraz neutralizacji rozlewów substancji chemicznych. Planuje się wykonanie zagospodarowania terenu wokół planowanych budynków wraz z drogami dojazdowymi, parkingami, chodnikami i infrastrukturą techniczną.

Program obejmuje także zmodernizowanie istniejącego budynku administracyjnego z możliwością wykonania w miejscu skrzydła południowego wiaty magazynowej na sprzęt potrzebny do ćwiczeń, a w centralnej części budynku utworzone zostaną szatnie i pomieszczenia socjalne dla studentów i kursantów.

W zachodniej części Kanału Młyńskiego powstanie nabrzeże do cumowania dla małych jednostek żaglowych oraz wiaty do zimowania najmniejszych jednostek pływających z warsztatem naprawczym. Na terenie działki zostanie zmodernizowana droga dojazdowa do komory rozgorzeniowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

7.3. Harmonogram realizacji Programu

Program zostanie ustanowiony w trybie przewidzianym w art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, tj. w formie ustanowionego przez Radę Ministrów programu wieloletniego, i sfinansowany z budżetu państwa oraz z wkładu własnego Akademii Morskiej w Szczecinie. Limit wydatków na dany rok budżetowy, zgodnie z art. 136 ust. 1 ww. ustawy, zostanie określony w ustawie budżetowej w limitach wydatków na programy wieloletnie.

W 2008 r. Akademia Morska w Szczecinie rozpoczęła wykonywanie prac przygotowawczych do realizacji Programu utworzenia Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w zakresie projektowania inwestycji, gromadzenia niezbędnych ekspertyz, badań i opinii, wystąpiono również o decyzje administracyjne – decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji oraz decyzję lokalizacji celu publicznego. Decyzje administracyjne pozwalające na projektowanie całego zamierzenia inwestycyjnego uzyskano w lipcu 2009 r. Koszty poniesione na wykonanie prac przygotowawczych wyniosły 900,80 tys. zł. Program wieloletni pn. *„Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie”* będzie realizowany w latach 2022–2025. Koszt realizacji programu wieloletniego wynosi 73 434 tys. zł, w tym wkład własny 500 tys. zł. Poniższy harmonogram przedstawia rzeczową i finansową realizację inwestycji w latach 2022–2025.

Realizacja Programu uwzględnia możliwość dokonywania przesunięć między zadaniami ujętymi w harmonogramie rzeczowym Programu, przy zachowaniu zaplanowanej na dany rok kwoty wydatków. Ostateczne rozliczenie inwestycji zostanie dokonane po zakończeniu jej realizacji. Program zostanie sfinansowany ze środków budżetu państwa.

W nawiązaniu do kwestii ekonomicznych, szkolenia dla służb publicznych będą kalkulowane po kosztach własnych ośrodka a nie jego wybudowania w ramach przyznanej dotacji dla Akademii Morskiej w Szczecinie. Natomiast szkolenia dla innych podmiotów będą tańsze, aniżeli te same szkolenia oferowane w ośrodkach zagranicznych.

Tabela nr 1.

Harmonogram rzeczowej i finansowej realizacji Programu w latach 2022–2025 (w tys. zł)

Lp.	Rodzaje prac	2022	2023	2024	2025	RAZEM
1	Prace przygotowawcze, projektowe, obsługa inwestorska, nadzory autorskie, rozruchy	600	850	75	574	2 099
1.1	Projekt budowlany i wykonawczy dla zakresu – dwa budynki Ośrodka (budynek zajęć teoretycznych oraz hala z komorą rozgorzeniowo-dymową), w tym także uzyskanie pozwolenia na budowę oraz inne uzgodnienia i decyzje administracyjne	300	200			500
1.2	Projekt budowlany i wykonawczy dla zakresu – nabrzeża etap II i III (na działce nr 29 i przy Kanale Młyńskim), platforma treningowa od strony Kanału Młyńskiego, zagospodarowanie terenu działki nr 29, wiata do zimowania jednostek z warsztatem naprawczym, w tym także operat wodnoprawny, pozwolenie wodnoprawne, pozwolenie na budowę oraz inne uzgodnienia i decyzje administracyjne		300			300
1.3	Projekt budowlany i wykonawczy dla zakresu – przebudowa i modernizacja istniejącego budynku dydaktyczno-administracyjnego, w tym także uzyskanie pozwolenia na budowę oraz inne uzgodnienia i decyzje administracyjne		150			150
1.4	Nadzór inwestorski i autorski nad prowadzonymi robotami budowlanymi, inne koszty pośrednie inwestora ponoszone w toku prowadzonej inwestycji	300	200	75	74	649
1.5	Próby, rozruchy i rozpoczęcie prawidłowej eksploatacji				500	500

Lp.	Rodzaje prac	2022	2023	2024	2025	RAZEM
2	Roboty budowlane, w tym:	10 300	1 800	16 700	13 600	42 400
2a	Budynki ośrodka – nowe i modernizowane	0	0	11 500	11 100	22 600
2a.1	Budynek zajęć teoretycznych – stan surowy otwarty			7 500		7 500
2a.2	Budynek zajęć teoretycznych – stan wykończony				9 500	9 500
2a.3	Hala z komorą rozgorzeniowo-dymową – stan surowy zamknięty			2 300		2 300
2a.4	Hala z komorą rozgorzeniowo-dymową – stan wykończony			1 700		1 700
2a.5	Przebudowa i modernizacja istniejącego budynku dydaktyczno-administracyjnego na dz. nr 29 oraz budowa obiektów towarzyszących na tej działce – warsztat, wiata do zimowania jednostek pływających				1 600	1 600
2b	Nabrzeża	7 000	0	3 500	2 500	13 000
2b.1	Nabrzeża etap I – nowe nabrzeże typu ciężkiego na działce nr 28/8 wraz z nowym slipem, żuraw do wodowania jednostek, pogłębienie dna w rejonie nowego nabrzeża przy działce nr 28/8	7 000				7 000
2b.2	Nabrzeża etap II – nowe nabrzeża typu lekkiego przy Kanale Młyńskim, modernizacja części istniejącego nabrzeża Kanału Młyńskiego, pogłębienie dna w Kanale Młyńskim			3 500		3 500
2b.3	Nabrzeża etap III – nowe nabrzeże typu				2 500	2 500

Lp.	Rodzaje prac	2022	2023	2024	2025	RAZEM
	ciężkiego na działce nr 29 od strony rzeki Odry Zachodniej, pogłębienie dna w rejonie nabrzeża ciężkiego przy działce nr 29					
2c	Poligon i stanowiska szkoleniowo-treningowe	3 300	1 800	1 700	0	6 800
2c.1	Konstrukcje wsporcze pod stanowiska do ćwiczeń ewakuacji – platformy na działce nr 28/8, przy nabrzeżu Odry Zachodniej	3 300				3 300
2c.2	Konstrukcje wsporcze pod stanowiska do ćwiczeń ewakuacji – platformy na działce nr 29, przy nabrzeżu Kanału Młyńskiego			1 700		1 700
2c.3	Poligon pożarniczy na działce nr 28/8 – infrastruktura, plac, przyłącza		1 800			1 800
3	Zagospodarowanie terenu, sieci i przyłącza, instalacje zewnętrzne	1 200	4 515	1 000	1 200	7 915
3.1	Makroniwelacja działki, roboty ziemne, wycinka drzew, ogrodzenie terenu – działka nr 28/8	300				300
3.2	Sieci, niezbędna infrastruktura techniczna w nabrzeżu na działce nr 28/8	300	300	200		800
3.3	Sieci, przyłącza, infrastruktura techniczna na pozostałej powierzchni działki nr 28/8, oświetlenie, monitoring	200	1 500	500		2 200
3.4	Utwardzenie terenu przy nabrzeżu i dojazd do nabrzeża – działka nr 28/8	400				400
3.5	Drogi, place, parkingi, chodniki – na całym terenie działki nr 28/8		1 800	300		2 100

Lp.	Rodzaje prac	2022	2023	2024	2025	RAZEM
3.6	Zieleń, zagospodarowanie terenu, mała architektura – na całym terenie działki nr 28/8		600			600
3.7	Przebudowa kanalizacji sanitarnej na dz. nr 29 – przepompownia ścieków, rurociąg tłoczny		315			315
3.8	Modernizacja i częściowa przebudowa dróg, parkingów, chodników na terenie dz. nr 29, mała architektura, modernizacja ogrodzenia				1 200	1 200
4	Wyposażenie ośrodka	3 000	7 020	6 000	5 000	21 020
4.1	Zakup symulatora ewakuacji z zatopionej kabiny helikoptera (HUET)	3 000				3 000
4.2	Urządzenia szkoleniowe i treningowe na wyposażeniu poligonu pożarniczego		1 700			1 700
4.3	Wyposażenie budynku hali basenowej, w tym sprzęt ratunkowy, sprzęt ratowniczy, sprzęt medyczny, umeblowanie		820			820
4.4	Wyposażenie platformy treningowej na nabrzeżu działki nr 28/8 w sprzęt ratowniczy		4 500			4 500
4.5	Wyposażenie platformy treningowej na nabrzeżu Kanału Młyńskiego w sprzęt ratowniczy			3 000		3 000
4.6	Wyposażenie budynku zajęć teoretycznych, w tym wyposażenie laboratorium ITR, laboratorium medycznego, laboratorium chemicznego, laboratorium obsługi gazowców, sprzęt p.poż., sprzęt medyczny, multimedia, umeblowanie				5 000	5 000
4.7	Wyposażenie budynku z komorą			3 000		3 000

Lp.	Rodzaje prac	2022	2023	2024	2025	RAZEM
	rozgorzeniowo-dymową					
RAZEM		15 100	14 185	23 775	20 374	73 434

Źródło: Opracowanie własne.

8. OCZEKIWANE REZULTATY PLANOWANEJ INWESTYCJI WRAZ ZE WSKAŹNIKAMI

Osiągnięcie realizacji zadań Programu gwarantujących osiągnięcie celu Programu mierzone będzie wskaźnikami produktu, które zostały opisane w tabeli poniżej.

Zadania realizacji Programu	Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Wartość bazowa	Wartość docelowa
Zbudowanie pomieszczeń dydaktycznych do prowadzenia specjalistycznych szkoleń	1	Liczba budynków dydaktyczno-szkoleniowych	szt.	1 ¹⁾	2 ²⁾
	2	Powierzchnia budynków dydaktyczno-szkoleniowych	m ²	920,00 ³⁾	3 938,00 ⁴⁾
Zbudowanie specjalistycznej infrastruktury ćwiczeniowej umożliwiającej szkolenie studentów i słuchaczy w sposób jak najbardziej zbliżony do stanu zagrożenia takiego jak w rzeczywistości	1	Liczba stanowisk ćwiczeniowych	szt.	1 ⁵⁾	2 ⁶⁾
Zbudowanie poligonu ćwiczeń praktycznych z dostępem do akwenu wodnego umożliwiającego szkolenie praktyczne na urządzeniach używanych obecnie w gospodarce morskiej	1	Długość linii zmodernizowanych nabrzeży	mb	256,00 ⁷⁾	92,00 ⁸⁾
	2	Długość linii wybudowanych nabrzeży	mb	0,00 ⁹⁾	457,76 ¹⁰⁾

¹⁾ Liczba budynków dydaktycznych obecnie wykorzystywanych w procesie kształcenia i szkolenia. Ze względu na degradację techniczną obiektów, budynki przewidziane do rozbiórki lub zmiany sposobu użytkowania obiektu na budynek magazynowo socjalny.

²⁾ Liczba wszystkich w obiektów dydaktyczno-szkoleniowych w ramach Programu.

³⁾ Powierzchnia netto obecnie użytkowanych obiektów dydaktycznych przeznaczonych do prowadzenia procesu kształcenia i szkoleń.

⁴⁾ Powierzchnia netto nowo wybudowanej infrastruktury - budynków dydaktycznych, będąca wynikiem realizacji Programu: budynek zajęć teoretycznych, hala komory rozgorzeniowo-dymowej.

⁵⁾ Obecnie posiadane stanowiska do szkolenia praktycznego - stanowisko szalupy zrzutowej FFLB.

⁶⁾ Liczba nowo wybudowanych stanowisk powstałych w ramach realizacji Programu na zmodernizowanych i nowo wybudowanych nabrzeżach.

⁷⁾ Długość linii zmodernizowanych nabrzeży wykonana w latach poprzedzających realizację Programu.

⁸⁾ Długość linii nabrzeży istniejących, która zostanie zmodernizowana w ramach realizacji Programu na potrzeby budowy stanowisk ćwiczeniowych.

⁹⁾ Długość linii nabrzeża wybudowanych przed realizacją Programu w celu poprawy infrastruktury technicznej Ośrodka w latach ubiegłych.

¹⁰⁾ Długość nowo budowanej linii nabrzeży w ramach Programu w celu spełnienia wymagań i obowiązujących przepisów oraz ich wykorzystania pod potrzeby budowy infrastruktury Ośrodka i możliwości cumowania Nawigatora XXI oraz statków służb ratunkowych i ratowniczych.

9. SYSTEM REALIZACJI PROGRAMU WRAZ Z PLANEM FINANSOWYM

9.1. Szacunkowy łączny koszt inwestycji według grup kosztów

Tabela nr 2. Szacunkowy łączny koszt inwestycji według grup kosztów

Lp.	Grupa kosztów	Kwota w tys. zł
1	Pozyskanie działki budowlanej	0
2	Przygotowanie terenu i przyłączenie obiektów do sieci	3 615
3a	Budowa obiektów podstawowych – budynki	22 600
3b	Budowa obiektów podstawowych – nabrzeża	13 000
3c	Budowa obiektów podstawowych – poligon i stanowiska szkoleniowo – treningowe	6 800
4	Zagospodarowanie terenu i budowy obiektów pomocniczych	4 300
5	Wyposażenie	21 020
6	Prace przygotowawcze, projektowe, obsługa inwestorska, nadzory autorskie oraz ewentualne szkolenia, próby, rozruchy i rozpoczęcie prawidłowej eksploatacji	2 099
RAZEM		73 434

Źródło: Opracowanie AMS.

9.2. Źródła finansowania inwestycji, zapewniające inwestorowi terminowe regulowanie zobowiązań finansowych i terminowe zakończenie inwestycji

Tabela nr 3. Źródła finansowania inwestycji, zapewniające inwestorowi terminowe regulowanie zobowiązań finansowych i terminowe zakończenie inwestycji

Lp.	Wyszczególnienie	Szacunkowy łączny koszt	Planowane do poniesienia nakłady w tys. zł			
			2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.
1	Środki z budżetu państwa przekazywane przez dysponenta części budżetowej	72 934,0	14 600,00	14 185,0	23 775,0	20374,00
2	Środki z innych źródeł (środki własne)	500,0	500,00	0	0	0,00
	RAZEM	73 434,0	15 100,0	14 185,0	23 775,0	20 374,0

10. STRUKTURA ZARZĄDZANIA SYSTEMEM MONITOROWANIA I SPRAWOZDAWCZOŚCI W RAMACH REALIZACJI PROGRAMU POSRM

Program wieloletni AMS będzie realizowany siłami własnymi uczelni przy wsparciu zewnętrznych podmiotów gospodarczych wyłonionych w drodze postępowania zgodnie z ustawą z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129, 1598, 2054 i 2269 oraz z 2022 r. poz. 25). Istniejące w strukturze administracji centralnej Dział Inwestycji (DI AMS) przygotowuje we współpracy z właściwym użytkownikiem Programu założenia funkcjonalne dla poszczególnych etapów inwestycji. Założenia te będą podstawą do opracowania wspólnie z Działem Zamówień Publicznych AMS (DZP AMS) specyfikacji istotnych warunków zamówienia. W dalszej kolejności DZP AMS przygotowuje wymagane dokumenty przetargowe, zostaną powołane komisje przetargowe i ogłoszone postępowania na wybór pracowni projektowych w celu aktualizacji dokumentacji technicznej. Dokumentacje techniczne dla inwestycji stanowią podstawowe dokumenty do określenia warunków wyłonienia wykonawców. Na każdym etapie przygotowania, realizacji i rozliczenia inwestycji przewiduje się ścisłą współpracę wszystkich zainteresowanych jednostek uczelni, w tym ich reprezentacje w komisjach przetargowych.

Program ze względu na wielkość inwestycji, różnorodność projektowanych funkcji i ryzyka techniczne jest przedsięwzięciem złożonym, charakteryzującym się wysokim budżetem. W związku z tym jego realizacja będzie podlegać stałemu monitorowaniu i weryfikacji. W tym celu stworzony zostanie system monitorowania wdrażania Programu oraz jego elementów składowych. Prowadzony monitoring będzie polegać na systematycznym zbieraniu i analizowaniu ilościowych oraz jakościowych informacji na temat wdrażanego Programu w aspekcie finansowym i rzeczowym, mającym na celu zapewnienie prawidłowości realizacji Programu oraz zgodności z wcześniej określonymi założeniami. Usystematyzowanie systemu monitoringu pozwoli inwestorowi AMS oraz ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej na szybkie i sprawne reagowanie na pojawiające się zagrożenia i przeciwdziałanie ich skutkom.

Na planowany system monitoringu i sprawozdawczości będą składać się następujące elementy:

- 1) system monitorowania postępu prac na bieżąco przez Zespół Projektowy Inwestora;
- 2) system sprawozdawczości ustalony przez właściwego ministra.

10.1. System Monitoringu Wewnętrznego

Głównym założeniem organizacji procesu zarządzania w ramach projektu jest realizacja inwestycji bez zakłócenia podstawowej działalności Akademii Morskiej w Szczecinie.

Planowane jest powołanie Pełnomocnika Rektora ds. realizacji Programu POSRM i samodzielnego **Zespołu Projektowego Inwestora** Nadzór nad osiągnięciem założonych wskaźników projektu w określonym budżecie, czasie i jakości będzie głównym przedmiotem działalności Zespołu Projektowego Inwestora. Zespół Projektowy Inwestora, oprócz realizacji założeń inwestycyjnych, będzie odpowiedzialny za stały monitoring i weryfikację postępów działań. Zespół Projektowy będzie odpowiedzialny również za zgłaszanie i raportowanie wszystkich odstępstw od założonych harmonogramów.

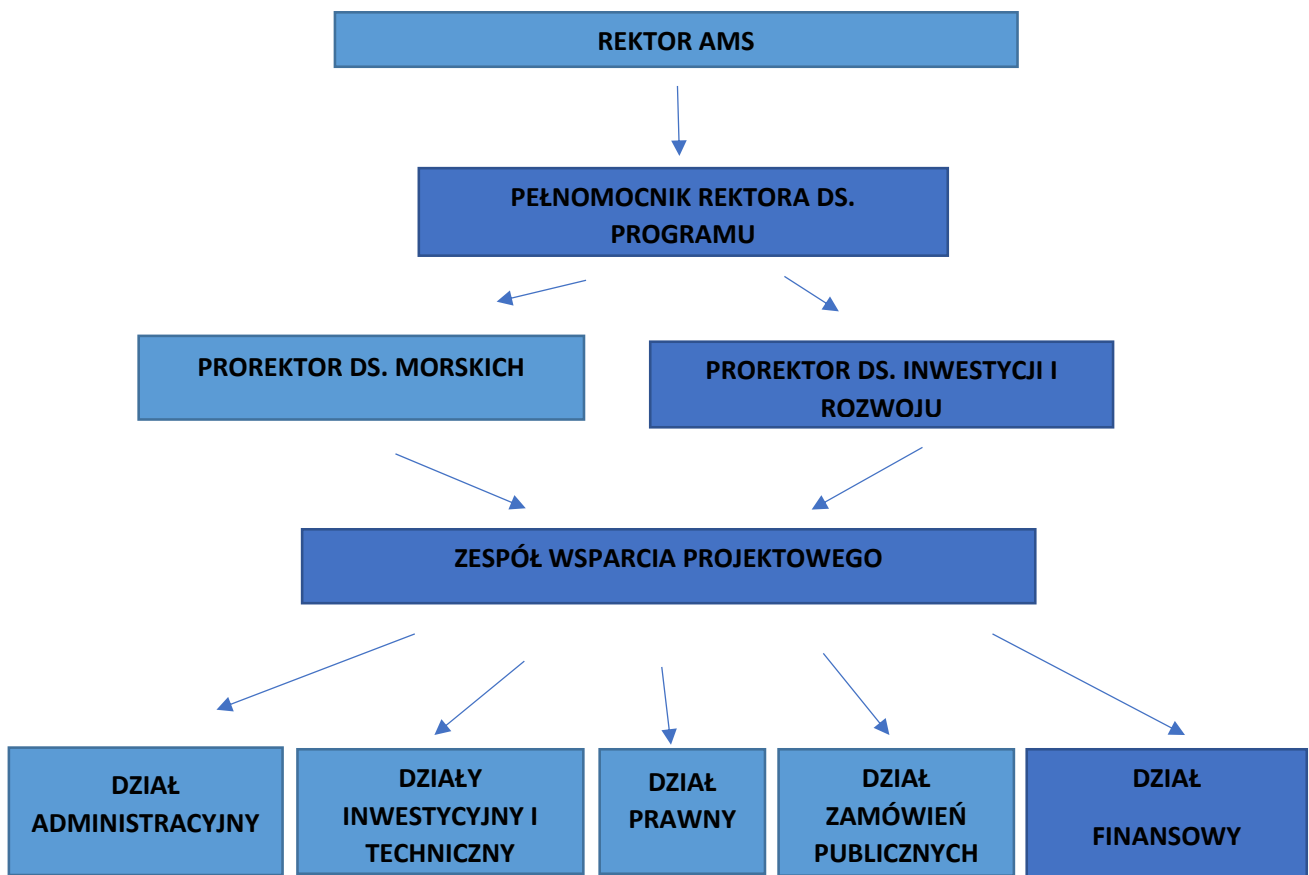
Zakres obowiązków Zespołu Projektowego będzie obejmował następujące działania:

- 1) przygotowanie procedur obowiązujących w projekcie;
- 2) opracowanie harmonogramów realizacji projektu;
- 3) przygotowanie i realizacja postępowań przetargowych;
- 4) nadzór nad realizacją zamówień;
- 5) nadzór nad poprawnością wydatkowania środków w ramach projektu;
- 6) kontakty z instytucją finansującą, Ministerstwo Infrastruktury;

- 7) sprawozdawczość względem Akademii i instytucji finansującej;
- 8) monitorowanie zapotrzebowania środków finansowych;
- 9) inne działania niezbędne dla poprawnej realizacji projektu.

Zespół Projektowy ma z założenia być samodzielny i samowystarczalny (bez uwzględniania zaopatrzenia w sprzęt i materiały biurowe oraz lokalizacji biura Zespołu). Na początku funkcjonowania Zespołu Projektowego zostaną opracowane procedury działania, plany wydatków, harmonogramy rzeczowo-finansowe i inne ogólne warunki pracy. W swojej pracy Zespół Projektowy bazuje na Regulaminach obowiązujących w Akademii Morskiej w Szczecinie dla zapewnienia pełnej zgodności wydatkowania środków publicznych. Opracowany i zaakceptowany system raportowania Rektorowi i Radzie Uczelni pozwoli sprawować skuteczny nadzór w ramach kontroli zarządczej nad postępami pracy.

Reasumując, monitoring Programu będzie realizowany przez cały okres jego trwania, co umożliwi ocenę osiąganego postępu w procesie jego realizacji z założonym planem. Realizacja Programu na poziomie centralnym będzie nadzorowana, monitorowana i oceniana przez urząd obsługujący ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, działające przez podległe mu komórki organizacyjne. Rektor Akademii Morskiej w Szczecinie, który kieruje pracą uczelni oraz nadzoruje całokształt jej działalności, powoła Pełnomocnika Rektora, jako osobę odpowiedzialną za realizację i koordynację całości Programu. Pełnomocnik Rektora kieruje Zespołem Projektowym Inwestora do spraw realizacji Programu. W ramach zespołu merytoryczną część Programu związaną z budową urządzeń szkoleniowych i specjalistycznym wyposażeniem ośrodka będzie nadzorować Prorektor do spraw Morskich, do którego zadań należy m.in. nadzór nad ośrodkami szkoleniowymi Akademii Morskiej w Szczecinie realizującymi szkolenia z zakresu ratownictwa i bezpieczeństwa. Bezpośrednie prace związane z realizacją Programu od strony technicznej będą spoczywać na Dziale Inwestycji i Dziale Technicznym Akademii Morskiej w Szczecinie, do którego zadań należą m.in.: realizowanie inwestycji budowlanych oraz remontów budynków i budowli Akademii Morskiej w Szczecinie w zakresie wymagającym pozwolenia na budowę, sprawowanie nadzoru inwestorskiego nad robotami budowlanymi, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ponadto, wyżej wymieniony zespół będzie wsparty przez Dział Organizacyjno-Prawny (w zakresie obsługi prawnej), Dział Zamówień Publicznych (w zakresie Prawa Zamówień Publicznych) oraz Kwesturę (w zakresie obsługi finansowej) Dział Promocji (w zakresie promocji Programu).



Rys. 2. Struktura Zespołu Projektowego Inwestora AMS.
Źródło: Opracowanie własne.

10.2. System sprawozdawczości

W Programie przewiduje się kwartalny system sprawozdawczości Akademii Morskiej w Szczecinie stanu realizacji działań, która będzie przekazywać sprawozdania ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej w trybie z nim uzgodnionym.

W Programie przyjmuje się kwartalną weryfikację wewnętrzną stanu realizacji założeń i przekazywanie informacji Rektorowi Akademii oraz Radzie Uczelni.

Zakłada się sporządzanie raportów kwartalnych, rocznych oraz raportu końcowego przekazywanych do Ministerstwa w trybie z nim uzgodnionym.

Każdy z dokumentów sprawozdawczych będzie zawierał m.in.:

- 1) *informacje ogólne* – opis planowanych i przeprowadzonych w danym okresie prac;
- 2) *informacje dotyczące przebiegu realizacji Programu w zakresie rzeczowym* – opis terminowości prac, ewentualnych opóźnień, prac zrealizowanych przed terminem, ewentualnych możliwych i koniecznych zmian harmonogramu rzeczowo-finansowego;
- 3) *informacje dotyczące postępu finansowego* – przedstawienie harmonogramu realizacji inwestycji w podziale na wydatki w poszczególnych kwartałach zawierającego szczegółowy zakres rzeczowo-finansowy w formie tabelarycznej przyjętej w uchwale Rady Ministrów, w szczególności: poniesionych wydatków, podjętych zobowiązań oraz dostępnych jeszcze środków;
- 4) *informacje o napotkanych problemach oraz zagrożeniach* podczas realizacji Programu wraz z propozycją działań naprawczych i zaradczych;
- 5) *informacje o postępie w realizacji zakładanych celów i rezultatach* (efekty bezpośrednie) oraz analizę zgodności realizacji Programu z jego założeniami;
- 6) *wykaz dokumentów potwierdzających poniesienie wydatków.*

Akademia będzie wysyłać sprawozdania kwartalne do: 20 kwietnia (począwszy od 2022 r.), 20 lipca, 20 października, sprawozdanie roczne – do 15 lutego następnego roku oraz końcowe – do 90 dni po zakończeniu inwestycji. Analogicznie minister właściwy ds. gospodarki morskiej na podstawie sprawozdań uczelni przedstawiać będzie raporty Radzie Ministrów w terminach – kwartalne do dnia: 20 maja, 20 sierpnia, 20 listopada, roczne – do 30 marca oraz końcowy raport – do 120 dni od daty zakończenia realizacji zadania.



Rys. 3. Schemat przepływu informacji w systemie sprawozdawczości Programu.
Źródło: Opracowanie własne.

Stała obecność na miejscu budowy realizowanych obiektów w ramach Programu przedstawiciela Zespołu Inwestora, sprawującego bezpośredni nadzór, będzie wspomagana wizytacjami na miejscu realizacji Programu przedstawiciela ministra, gdzie przede wszystkim będzie oceniany stan prac, tj. rzeczowa realizacja projektu. Minister będzie nadzorować realizację Programu przez weryfikację sprawozdań z jego realizacji przedstawianych przez AMS. Za przygotowanie, realizację i monitorowanie Programu będzie odpowiadać AMS przy wsparciu osób i podmiotów zewnętrznych, zatrudnianych bezpośrednio w związku z jego realizacją.

10.3. Podmioty zaangażowane w realizację Programu

W ramach opracowanego modelu za realizację oraz wdrożenie Programu odpowiedzialny jest Rektor AMS, który będzie sprawował bezpośredni nadzór nad inwestycją przy wsparciu Pełnomocnika ds. Programu POSRM i Zespołu Projektowego Inwestora.

Podmioty zaangażowane w realizację całej inwestycji, w tym realizację Programu:

- 1) Rektor AMS;
- 2) Prorektor ds. Inwestycji i Rozwoju;
- 3) Prorektor ds. Morskich;
- 4) Zespół Projektowy Inwestora AMS;
- 5) Kanclerz AMS;
- 6) Kwestor AMS;
- 7) Główny Projektant (Pracownia Architektoniczna) – nadzór autorski;
- 8) Generalny Wykonawca robót budowlanych oraz dostawcy wyposażenia i usług;
- 9) Minister ds. gospodarki morskiej – nadzór merytoryczny i finansowy.

Uszczegóławiając zaangażowanie AMS, należy wskazać, że tworząc strukturę organizacyjną AMS przewidziano zaangażowanie w całość prac programowych :

- 1) Prorektora ds. inwestycji i rozwoju, do zadań którego należeć będzie w szczególności nadzór nad realizacją zadań inwestycyjnych i ich zgodności z planem inwestycji;
- 2) Prorektora ds. Morskich, który w ramach zespołu będzie nadzorować merytoryczną część Programu związaną z budową urządzeń szkoleniowych i specjalistycznym wyposażeniem;
- 3) Kanclerza, do zadań którego należeć będzie wewnętrzna i zewnętrzna koordynacja działań;
- 4) Kwestora, do zadań którego należeć będzie wewnętrzna kontrola finansowa, prowadzenie ewidencji księgowej nakładów na inwestycję.

Dodatkowo, ze względu na skalę i zakres inwestycji, na potrzeby wdrażania i zarządzania projektem każdemu z działów będzie przypisany udział w realizacji projektu, tj.:

- 1) **Radca Prawny i Dział Organizacyjno-Prawny:** kontrola prawna;
- 2) **Dział Inwestycji i Dział Techniczny:**

- a) nadzór i przygotowywanie dokumentacji do postępowań na roboty budowlane (kosztorys inwestorski, opis przedmiotu zamówienia, Umowa, dokumentacja projektowa),
 - b) opracowywanie planów realizacji zadań remontowych i inwestycyjnych (w zakresie prac projektowych i robót budowlanych),
 - c) pozyskiwanie niezbędnych decyzji administracyjnych i uzgodnień warunkujących realizację robót budowlanych,
 - d) przygotowywanie części merytorycznych dla umów na roboty budowlane i usługi projektowania,
 - e) sprawozdawczość okresowa i roczna dotycząca realizowanych zadań,
 - f) nadzór nad zleconymi pracami projektowymi wraz z ich sprawdzeniem i odbiorem,
 - g) nadzór inwestorski lub nadzór nad pracami zleconymi w tym zakresie, nadzór nad zleconymi robotami budowlanymi w zakresie kontroli jakości robót, zgodności realizacji z projektem, Umową i obowiązującymi przepisami,
 - h) prowadzenie archiwum dokumentacji projektowej oraz technicznej związanych z realizacją robót budowlanych,
 - i) zabezpieczenie mienia przed uszkodzeniem lub zniszczeniem;
- 3) **Dział Księgowości:** obsługa finansowo-księgową projektu, ewidencja nakładów na inwestycję;
- 4) **Dział Zamówień Publicznych i Dział Administracyjny:** postępowanie wyłaniające wykonawców, sporządzanie wniosków o płatność, monitorowanie założonych wskaźników produktu i rezultatu;
- 5) **Dział Promocji:** promocja projektu i polityka informacyjna.

W ramach zarządzania Programem, jako narzędzia minimalizacji ryzyka opóźnień i nieprawidłowości w realizacji procesu inwestycyjnego przewiduje się wskazanie w umowach z wykonawcami projektu i robót budowlanych kamieni milowych do osiągnięcia i wykonania w określonych umownie terminach. Kamienie milowe pozwalają na bieżące monitorowanie postępu prac i w razie konieczności wprowadzania programów naprawczych. Elementem ograniczającym ryzyka terminowe będą warunki realizacji umów, w których zawarte zostaną elementy sankcji, jak: kary umowne, gwarancje należytego wykonania możliwości odstąpienia od umowy. Określone kamienie milowe, odpowiadające kluczowym ze względu na terminy etapom prac, obłożone zostaną dodatkowo karami umownymi.

11. ZASADY AKTUALIZACJI PROGRAMU WIELOLETNIEGO POSRM

Program będzie podlegał stałemu monitorowaniu według określonych w nim zasad. W przypadku wystąpienia konieczności aktualizacji Programu będzie ona dokonywana przez weryfikację zakresów rzeczowych i wynikających z tego kosztów oraz terminów, niezwłocznie po wystąpieniu czynników mających wpływ na zmianę zapisów przyjętych w uchwale Rady Ministrów ustanawiającej Program.

Niezależnie od tego, w razie wystąpienia czynnika ryzyka (np. znaczący wzrost cen na materiały budowlane, znaczący wzrost cen usług, konieczność przeprowadzenia prac nieuwzględnionych na etapie planowania) albo na skutek wyników realizacji kolejnych faz Programu (np. przeprowadzenia procedur przetargowych, podpisania umów z wykonawcą) AMS jest zobowiązana do przekazania do Ministerstwa ds. gospodarki morskiej stosownego uzasadnienia zmian w celu dalszego postępowania.

Tabela nr 4. Zakres i terminy realizacji Programu

Podmiot	Termin	Zakres prac
AMS	W trakcie przygotowywania projektu budżetu na kolejny rok budżetowy	Informacje do ministra o proponowanej aktualizacji Programu lub o jej braku
	Niezwłocznie w razie wystąpienia ryzyka bądź powzięciu informacji o zmianach	Informacje do ministra celem dalszego postępowania
Minister	W trakcie przygotowywania projektu budżetu na kolejny rok budżetowy	O ile AMS wystąpi z propozycją aktualizacji Programu, minister ustosunkowuje się do niej lub uruchamia procedurę aktualizacji

Źródło: Opracowanie własne.

12. PODSTAWA PRAWNA REALIZACJI PROGRAMU

- 1) art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych;
- 2) art. 15 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057);
- 3) art. 94 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2183 i 2201, z 2018 r. poz. 138, 650, 730, 912, 1000, 1115 i 1693) w związku z art. 238 ust. 5 i 7 ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. poz. 1669, z 2019 r. poz. 39 i 534, z 2020 r. poz. 695, 875 i 1086 oraz z 2021 r. poz. 1630 i 2232) oraz art. 365 pkt 4 lit. a i b ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2022 r. poz. 574, 583, 655, 682 i 807).

Organem odpowiedzialnym za nadzór nad Programem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, natomiast realizacja Programu zostanie powierzona Akademii Morskiej w Szczecinie.

Realizacja Programu będzie prowadzona zgodnie z procedurami zamówień publicznych na podstawie ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych.

Rys. 1. Przykładowe stanowiska z tratwami ratunkowymi.....	51
Rys. 2. Struktura Zespołu Projektowego Inwestora AMS	63
Rys. 3. Schemat przepływu informacji w systemie sprawozdawczości Programu	65
Tabela nr 1. Harmonogram rzeczowej i finansowej realizacji Programu w latach 2022–2025 (w tys. zł).....	53
Tabela nr 2. Szacunkowy łączny koszt inwestycji według grup kosztów	59
Tabela nr 3. Źródła finansowania inwestycji, zapewniające inwestorowi terminowe regulowanie zobowiązań finansowych i terminowe zakończenie inwestycji	60
Tabela nr 4. Zakres i terminy realizacji Programu.....	68
Zdjęcie nr 1. Topografia działki nr 29 i nr 28/8, obręb ewidencyjny 3025 Szczecin Nad Odrą	46
Zdjęcie nr 2. Komora rozgorzeniowo-dymowa	50
Zdjęcie nr 3. Nabrzeże	50