

Załącznik do uchwały nr 210 KM PO WER z dnia 23 maja 2018 r. w sprawie zmiany w Rocznym Planie Działania na 2018 rok dla III Osi Priorytetowej PO WER opracowanym przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju.

L.p	Roczny Plan Działania na 2018r.	Było	Jest
1.	Fiszka projektu pozakonkursowego „ <i>Praktyki morskie dla studentów uczelni morskich</i> ”	Brak	Fiszka stanowi załącznik 1.1 do niniejszej tabeli.

Załącznik 1.1 – fiszka nowego projektu pozakonkursowego

DZIAŁANIE PO WER		3.1 Kompetencje w szkolnictwie wyższym
FISZKA PROJEKTU POZAKONKURSOWEGO KONCEPCYJNEGO		
PODSTAWOWE INFORMACJE O PROJEKCIE		
Tytuł lub zakres projektu ¹	Praktyki morskie dla studentów uczelni morskich	
Cel szczegółowy PO WER, w ramach którego projekt będzie realizowany	Podniesienie kompetencji osób uczestniczących w edukacji na poziomie wyższym, odpowiadających potrzebom gospodarki, rynku pracy i społeczeństwa	
Priorytet inwestycyjny	10ii poprawa jakości, skuteczności i dostępności szkolnictwa wyższego oraz kształcenia na poziomie równoważnym w celu zwiększenia udziału i poziomu osiągnięć, zwłaszcza w przypadku grup w niekorzystnej sytuacji	
Typ/typy projektów przewidziane do realizacji w ramach projektu	Realizacja wysokiej jakości programów stażowych Realizacja projektu będzie możliwa po dokonaniu zmiany SZOOP PO WER	
Cel główny projektu	Wypracowanie ścieżki współpracy i realizacja wysokiej jakości praktyk zawodowych na statkach morskich	
Kamienie milowe projektu ²	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wypracowanie wspólnej ścieżki realizacji praktyk morskich. (do 3 miesięcy od rozpoczęcia realizacji projektu) 2. Zorganizowanie praktyk przez uczelnie morskie u armatorów. (do 18 miesięcy od rozpoczęcia realizacji projektu) 3. Realizacja praktyk morskich przez studentów kształconych zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW realizujących praktyki zawodowe. (od momentu zorganizowania praktyk przez uczelnie do 28 miesięcy od rozpoczęcia realizacji projektu) 	
Podmiot zgłaszający projekt ³	Narodowe Centrum Badań i Rozwoju	
Podmiot, który będzie wnioskodawcą	Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej	
Uzasadnienie wyboru	Ze względu na charakter i cel projektu, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi	

¹ Należy wskazać roboczą nazwę projektu albo skrótowo opisać istotę, zakres przedmiotowy projektu.

² Zgodnie z podrozdziałem 5.2.1 *Polityka spójności* rozdziału 5.2 *Zasady wyboru projektów* Umowy Partnerstwa z dnia 21 maja 2014 r. przedsięwzięcia o długim horyzoncie czasowym realizacji muszą być dzielone na krótkie etapy, których realizacja będzie uzależniona od osiągnięcia rezultatów założonych na wcześniejszym etapie (kamieni milowych).

³ W przypadku opracowywania Rocznego Planu Działania przez IP, podmiotem zgłaszającym projekt jest IP. W przypadku opracowywania Rocznego Planu Działania przez IZ należy wpisać nazwę podmiotu, który zgłosił projekt do IZ.

podmiotu, który będzie wnioskodawcą ⁴	Śródlądowej jest jedynym podmiotem właściwym dla prawidłowej i skutecznej realizacji projektu. Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 2324 z późn. zm.). Ponadto w przypadku uczelni morskich określonych w ustawie z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym to właśnie minister właściwy ds. gospodarki morskiej nadzoruje uczelnie morskie, a nie jak w przypadku pozostałych uczelni publicznych i niepublicznych minister właściwy do spraw szkolnictwa wyższego. Tym samym Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest organem odpowiedzialnym za kreowanie i koordynowanie polityki szkolnictwa morskiego.				
Czy projekt będzie realizowany w partnerstwie?	TAK		NIE	X	
Podmioty, które będą partnerami w projekcie i uzasadnienie ich wyboru ⁵	Nie dotyczy				
Czy projekt będzie projektem grantowym?	TAK		NIE	X	
Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (kwartał albo miesiąc oraz rok)	III kwartał 2018 r.				
Przewidywany okres realizacji projektu	Data rozpoczęcia (miesiąc oraz rok)	lipiec 2018 r.	Data zakończenia (miesiąc oraz rok)	grudzień 2020 r.	
SZACOWANY BUDŻET PROJEKTU					
Szacowana kwota wydatków w projekcie w podziale na lata i ogółem (PLN)					
w roku 2018	w roku 2019	w roku 2020	w roku 2021	w roku 2022	ogółem
2 000 000	4 000 000	4 560 000	0	0	10 560 000
Szacowany wkład własny beneficjenta (PLN)					
TAK (PLN)		NIE	X	
Szacowany wkład UE (PLN)					
8 899 968					
OPIS PROJEKTU					

⁴ W szczególności w świetle art. 38 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 (Dz. U. poz. 1146) oraz podrozdziału 5.2.1 *Polityka spójności*, rozdziału 5.2 *Zasady wyboru projektów* Umowy Partnerstwa z dnia 21 maja 2014 r.

⁵ Wypełnić w przypadku projektu realizowanego w partnerstwie. W przypadku, gdy nie są znane konkretne podmioty, które będą partnerami w projekcie należy wpisać pożądane cechy partnerów oraz uzasadnić wskazanie określonych cech.

Ze względu na charakter i cel projektu, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest jedynym podmiotem właściwym dla prawidłowej i skutecznej realizacji projektu.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 i ust. 2 pkt 5 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w odniesieniu do uczelni morskich sprawuje nadzór nad zgodnością działań uczelni z przepisami prawa i statutem (...), a także nad prawidłowością wydatkowania środków publicznych. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może żądać informacji i wyjaśnień od organów uczelni (...), a także dokonywać kontroli działalności uczelni.

Celem interwencji jest wypracowanie ścieżki współpracy pomiędzy uczelniami morskimi a armatorami statków, na których studenci uczelni morskich na kierunkach studiów zgodnych z postanowieniami Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r. (Konwencji STCW), odbywają praktyki zawodowe (praktyki morskie). Takie praktyki są najbardziej efektywnym środkiem podnoszenia kompetencji w szczególności w zakresie umiejętności praktycznych. Proponowany program wpisuje się w ogólne założenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego w zakresie zwiększania ilości praktyk na kierunkach studiów zawodowych. Projekt jest inspirowany projektem realizowanym, przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego pt. „Program praktyk zawodowych w Państwowych Wyższych Szkołach Zawodowych”, ale skierowanym do uczelni morskich, gdzie w ramach kształcenia realizowane są praktyki morskie.

Zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW w celu uzyskania dyplomu oficera wachtowego (działu pokładowego lub maszynowego) niezbędne jest ukończenie nadzorowanego szkolenia, którego część stanowi 12 miesięczna praktyka pływania na statkach (morskich handlowych) potwierdzona w książce praktyk. Konwencja STCW określa również kompetencje jakie przyszli oficerowie powinni uzyskać kończąc takie szkolenie.

Zgodnie z ustawą z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym minimalny wymiar praktyk zawodowych na kierunkach kształcenia o profilu praktycznym wynosi co najmniej 3 miesiące. Uczelnie morskie mając na uwadze specyfikę kształcenia marynarzy oraz wymagania międzynarodowe w tym zakresie, w ramach realizacji programów kształcenia na kierunkach zgodnych z postanowieniami Konwencji STCW, określiły minimalny wymiar praktyk morskich w okresie 6 miesięcy, niezbędny do ukończenia studiów ze stopniem marynarza. Pozostałe 6 miesięcy może być zrealizowane w okresie 2 lat od ukończenia studiów, w dalszym ciągu pod nadzorem danej uczelni i kończy się uzyskaniem stopnia oficera wachtowego.

Zgodnie z ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (zwanej dalej „ustawą”) m. in. uczelnie morskie realizują szkolenia i przeszkolenia prowadzące do uzyskania kwalifikacji zawodowych marynarzy. W ramach prowadzonych szkoleń na poziomie operacyjnym program szkolenia powinien zawierać informacje i zadania dotyczące praktyki pływania (praktyk morskich), określone w książce praktyk (zawodowych). Praktyki morskie powinny stanowić integralną część szkolenia. Uczelnia morska ponadto jest zobowiązana do zaliczenia praktyki morskiej ze względu na długość (co najmniej 12 miesięcy), wykonywane w jej trakcie zadania oraz ze względu na statek na jakim była odbywana.

Praktyka morska w uczelniach morskich jest podzielona na 2 części:

- tzw. „praktykę krótką” – odbywaną zazwyczaj na statkach akademii morskich w Gdyni i Szczecinie (Horyzont, Nawigator XXI, Dar Młodości);
- tzw. „praktykę długą” (eksploatacyjną) – odbywaną na statkach żeglugi handlowej u armatorów zewnętrznych.

Uczelnie morskie w ramach umożliwienia realizacji praktyk morskich przez swoich studentów zawierają porozumienia o współpracy z poszczególnymi armatorami zainteresowanymi szkoleniem praktykantów. Porozumienia są dobrowolne i nie określają konkretnych zobowiązań żadnej ze stron, w tym liczby studentów praktykantów mogących odbywać praktyki.

W okresie ostatnich 5 lat uczelnie morskie zaobserwowały spadek zainteresowania przyjmowania praktykantów na statki handlowe. To przełożyło się na wydłużony okres odbywania nadzorowanych praktyk morskich przez studentów. Problemy z praktykami dla studentów są głównie spowodowane spadkiem koniunktury i pogłębiającym się kryzysem w transporcie morskim, a także są wynikiem wdrożenia Międzynarodowej Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 845), zwanej Konwencją MLC. Postanowienia Konwencji MLC nakładają na strony obowiązek podpisywania umów marynarskich ze wszystkimi osobami zatrudnionymi na statku, w tym z praktykantami. Wynika to z definicji marynarza określonej w Konwencji MLC, którego rozumieć należy przez *każdą osobę zatrudnioną, zaangażowaną lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku, do którego odnosi się niniejsza Konwencja*.

Armatorzy statków handlowych ze względu na koszty jakie stanowi zaokrętowanie praktykantów, ostatnio coraz częściej redukują miejsca praktykantów na statkach. Tym samym liczba miejsc dla praktykantów jest mniejsza co przyczynia się do wydłużenia okresu zdobywania tej praktyki i jednocześnie utrudnia realizację programu szkolenia.

⁶ W szczególności w świetle art. 38 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 (Dz. U. poz. 1146) oraz podrozdziału 5.2.1 *Polityka spójności*, rozdziału 5.2 *Zasady wyboru projektów Umowy Partnerstwa* z dnia 21 maja 2014 r.

Ta sytuacja odbija się negatywnie na realizacji praktyki morskiej przez studentów i prowadzi do wydłużenia okresu zdobywania kwalifikacji zawodowych przez studentów na stopień oficera wachtowego. Uczelnie morskie realizujące program kształcenia zobowiązane są do nadzorowania praktyk morskich. Cała ta sytuacja powoduje utrudnienia w zdobywaniu kwalifikacji morskich co w dłuższym okresie czasu może przyczynić się do spadku wysoko wyspecjalizowanych kadr morskich pochodzących z kraju. Uczelnie morskie w trosce o spełnienie oczekiwań swoich studentów, aplikujących o uzyskanie stopnia oficera poszukują skutecznych rozwiązań zapewniających efektywną realizację praktyk morskich w celu zdobywania umiejętności praktycznych i podniesienia ich kompetencji.

Mając na uwadze, że w Polsce funkcjonują jedynie 2 uczelnie morskie, Akademia Morska w Gdyni oraz Akademia Morska w Szczecinie, nie ma uzasadnienia do przeprowadzania naboru do projektu w trybie konkursowym. Na podstawie art. 40 ust. 1 i 2 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym minister właściwy ds. gospodarki morskiej może zlecić uczelni wykonanie określonego zadania w dziedzinie nauczania lub kształcenia kadr naukowych, zapewniając odpowiednie środki na jego realizację. Wypracowanie jednolitego ramowego harmonogramu praktyk morskich opartego na realizacji ich na statkach handlowych w rzeczywistym środowisku pracy pozwoli na efektywne podnoszenie kompetencji zawodowych.

Wypracowanie ścieżki współpracy uczelni morskich z armatorami umożliwi studentom realizację praktyk morskich w najkrótszym możliwym okresie w celu osiągnięcia zakładanych efektów szkolenia, w szczególności praktycznych umiejętności. Dodatkowo studenci posiadający praktykę pływania na statkach w środowisku międzynarodowym zyskują istotne doświadczenie na późniejszym etapie poszukiwania pracy. Doświadczenie zdobyte w trakcie praktyk morskich jest nie tylko niezbędne w celu uzyskania kwalifikacji zawodowych, ale również potwierdza właściwe przygotowanie studentów do specyfiki pracy na statku. Wsparcie przy realizacji praktyk morskich ułatwi i usprawni etap ukończenia procesu dydaktycznego i ułatwi rozpoczęcie etapu zawodowego po ukończonych studiach.

Zasadnicze założenia interwencji publicznej, której wsparcie zaplanowano w ramach projektu

Celem projektu jest wypracowanie ścieżki współpracy uczelni morskich z armatorami w sposób ułatwiający studentom odbycie praktyk na statkach morskich (handlowych) i nadania im stopnia oficera wachtowego, podnosząc tym samym ich kwalifikacje zawodowe oraz skracając czas ich praktycznego wyszkolenia zawodowego. Praktyka na kierunkach zawodowych jest niezwykle ważnym aspektem rozwoju potencjału szkolnictwa wyższego. Istotnym elementem wspieranej interwencji jest w szczególności pozyskanie przez uczelnie morskie nowych miejsc praktyk dla swoich studentów chcących uzyskać możliwie najwyższe kompetencje w drodze na rynek pracy. Praktykanci w trakcie realizowanych praktyk projektowych zdobywać będą umiejętności praktyczne w trakcie wykonywania obowiązków wachtowych w rzeczywistych warunkach żeglugowych. Uzyskanie tych umiejętności w praktyce przez studentów, przyszłych oficerów statków handlowych, jest kluczowe w kształceniu wysokokwalifikowanej kadry.

Studenci uczelni morskich w ramach praktyk morskich muszą zrealizować co najmniej 12 miesięcy praktyki w celu uzyskania dyplomu oficera w żegludze międzynarodowej (wymóg Konwencji STCW). Do ukończenia studiów i podejścia do egzaminu dyplomowego niezbędne jest posiadanie co najmniej 6 miesięcy praktyki, co skutkuje nadaniem stopnia marynarza. Obowiązki te spełniają kryteria określone w ustawie Prawo o szkolnictwie wyższym, która wskazuje, że kształcenie o profilu praktycznym powinno zawierać co najmniej 3 miesiące praktyk zawodowych (zwiększony okres praktyk regulaminem studiów). Dodatkowo 6 miesięcy studenci uczelni morskich muszą odbyć w ramach kształcenia morskiego w okresie nie dłuższym niż 2 lata od ukończenia studiów. Ten okres jest bardzo istotny ze względu na konieczność realizacji praktyki morskiej określonej przez postanowienia Konwencji STCW oraz uzyskanie niezbędnych kompetencji do nadania stopnia oficera.

Zaokrętowanie na statku morskim praktykanta wiąże się z dodatkowymi obowiązkami jakie armator musi spełnić dla zachowania bezpieczeństwa statku i jego załogi, a także zapewnić realizację programu praktyk nadzorowanego przez uczelnie morskie. Armatorzy przyjmując praktykantów na statki ponoszą, poza osobowym wkładem w proces wyszkolenia polegający na poświęceniu dodatkowego czasu, uwagi i energii w przeszkolenie nadobowiazkowych członków załogi, którymi niewątpliwie są praktykanci, również, za sprawą znowelizowanych przepisów Konwencji MLC, koszty wynikające z ich utrzymania na statku. Na koszty te składają się wyżywienie praktykanta, jego wyposażenie w odzież ochronną, koszty wynagrodzenia, ubezpieczenia oraz inne koszty związane z dodatkowymi członkami załogi. Przemysł żeglugowy działa na warunkach rynkowych i szukając redukcji kosztów, w celu maksymalizacji zysków ogranicza się liczbę przyjęć praktykantów na statek. To powoduje, że uczelnie morskie mają trudności w znalezieniu partnerów do realizacji praktyk morskich. Dodatkowo wpływ na zmniejszenie zainteresowania praktykantami przez armatorów mają także nowe postanowienia Konwencji MLC, które weszły w życie w 2013 r., i które zobowiązują armatora do zawierania umowy marynarskiej z każdą osobą zatrudnioną, zaangażowaną lub pracującą w jakimkolwiek charakterze na statku, w tym z praktykantem. Praktykanci stanowią dodatkowy personel na statku, który wykonuje prace związane z eksploatacją tego statku, ale nie są niezbędni do jego funkcjonowania. Praktykanci w trakcie praktyk morskich zaznajamiają się z codzienną eksploatacją statku, wykonywaniem obowiązków na poszczególnych stanowiskach, poznają różne typy i rodzaje statków oraz specyficzne warunki panujące na pokładach statków w trakcie żeglugi. Ponadto gruntują w praktyce wiedzę jaką uzyskują w trakcie zajęć stacjonarnych na uczelni morskiej w ramach studiów. Taka forma uzyskiwania umiejętności i poznawania warunków panujących w danym zawodzie daje najlepsze efekty podnoszenia kompetencji wśród studentów.

Uczelnie morskie realizujące program kształcenia zobowiązane są do nadzorowania praktyk morskich. Narastające problemy związane z realizacją praktyk przez studentów, trudnościami związanymi ze znalezieniem partnerów oraz

wydłużającym się okresem odbywania praktyk stawiają uczelnie i studentów w trudnej sytuacji. W celu zachęcenia armatorów do przyjmowania studentów na pokłady swoich statków proponuje się wypracowanie w trybie konkurencyjnym, ścieżki współpracy pomiędzy armatorami i uczelniami morskimi, co pozwoli na realizację wysokiej jakości praktyk zawodowych na statkach morskich.

W ramach interwencji planuje się więc rozwiązanie systemowe polegające na opracowaniu, przez uczelnie morskie w ścisłej współpracy z ministrem kierującym działem administracji rządowej – gospodarka morską, wspólnej ścieżki realizacji praktyk oraz nawiązania przez uczelnie morskie współpracy z zainteresowanymi armatorami, w zakresie realizacji praktyk. Armatorzy oferując miejsca dla praktykantów będą zobowiązani do zadeklarowania minimalnej liczby miejsc, w odniesieniu do których zyskaliby finansowanie w ramach projektu, jednocześnie oferując dodatkowe, premiiowane w procesie wyboru, miejsca dla praktyk innych niż realizowane w ramach pilotażu. Średni koszt udziału studenta w praktykach szacuje się w granicach 4 tys. zł za miesiąc praktyk na statku morskim. Taka forma współpracy pierwotnie będzie miała na celu aktywizację przyjmowania praktykantów na statki, a w przyszłości wypracować ujednoczoną ścieżkę współpracy uczelnia – armator. Planowana interwencja będzie miała charakter działań pilotażowych. Efektem wypracowanego wsparcia systemowego dla praktyk morskich będzie model praktyk, który mógłby zostać wdrożony w obszarze kształcenia studentów uczelni morskich przy współpracy armatorów, władz uczelni oraz pozostałych interesariuszy. Pilotaż ponadto, pozwoli sprawdzić efektywność rozwiązania, mając na względzie m.in. możliwości zaoferowania miejsc praktyk przez lokalnych przedsiębiorców, a także dostosowanie oferty studiów do potrzeb rynku pracy.

Projekt jednocześnie przyczyni się do rozwoju kompetencji studentów odpowiadających potrzebom społeczno-gospodarczym. Skuteczność w kształtowaniu kompetencji uzależniona jest bowiem w dużej mierze od zdobywania praktycznych umiejętności w naturalnym środowisku pracy. Wykorzystanie potencjału praktyk morskich i zdobywania umiejętności poprzez odbycie całej 12 miesięcznej praktyki pozwoli na wejście na rynek pracy szybciej i lepiej wykształconych absolwentów uczelni morskich z dyplomem oficera wachtowego.

Planowana interwencja wpisuje się w realizację Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju poprzez wprowadzanie nowych rozwiązań w zakresie zarządzania procesem kształcenia oraz lepszego dopasowania kształcenia do potrzeb nowoczesnej gospodarki (Obszar Kapitał ludzki i Społeczny). Odbywanie praktyk morskich na statkach morskich wyposażonych w aktualne, niezbędne wyposażenie nawigacyjne, ratownicze oraz ładunkowe a także zaawansowane technologicznie dodatkowe wyposażenie przygotowuje praktykantów do wejścia na rynek pracy.

Projekt tym samym realizuje postanowienia Komunikatu KE Nowy Europejski Program na rzecz Umiejętności. Wspólne Działania na rzecz wzmocnienia kapitału ludzkiego, zwiększania szans na zatrudnienie i konkurencyjności z 10 czerwca 2016 r. zwraca uwagę na kwestię innowacyjności w pedagogice. Dokument podkreśla, iż formalne kształcenie i szkolenie powinno zapewnić każdemu zdobycie szerokiego zakresu umiejętności, które umożliwiają samorealizację i rozwój osobisty, włączenie społeczne, aktywność obywatelską i uzyskanie zatrudnienia.

Ponadto perspektywa uczenia się przez całe życie z 2013 r. w kierunkach interwencji wymienia wprowadzanie form organizacyjnych kształcenia umożliwiających indywidualizację pracy ze studentami poprzez m.in. bezpośrednią opiekę i nadzór merytoryczny nad praktykantami przez oficera nadzorującego praktyki na statku.

Odbywanie praktyk morskich na statkach handlowych u różnych armatorów umożliwi uzyskanie lepszych efektów kształcenia, a tym samym przyczyni się do podniesienia kompetencji osób wchodzących na rynek pracy. Ponadto przyczyni się do lepszego przygotowania do pracy zawodowej.

Wydatki ponoszone na realizację zadań w ramach projektu nie mogą być przeznaczone na działania finansowane ze środków budżetu państwa na kształcenie studentów studiów stacjonarnych.

Główne zadania przewidziane do realizacji w projekcie ze wskazaniem grup docelowych

1. Wypracowanie wspólnej ścieżki realizacji praktyk morskich. (1%)

W ramach zadania planowane jest przygotowanie przez uczelnie morskie we współpracy z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wspólnego dla obu uczelni jednolitego modelu praktyk, który będzie zapewniał osiągnięcie planowanych efektów szkolenia praktycznego w określonym czasie. W ramach zadania zostanie powołana grupa składająca się z przedstawicieli uczelni morskich oraz Ministerstwa w celu wypracowania najbardziej optymalnego modelu.

2. Organizacja praktyk przez uczelnie morskie u armatorów. (1%)

W ramach zadania uczelnie morskie na podstawie zadania zleconego przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (w trybie art. 40 ust. 1 i 2 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym) będą zobowiązane do nawiązania współpracy z armatorami zainteresowanymi przyjmowaniem studentów-praktykantów na swoje statki w celu odbycia praktyk morskich.

Zainteresowani armatorzy, którzy dysponują handlowymi statkami morskimi w żegludzie międzynarodowej, o odpowiednim typie i wielkości lub mocy maszyn spełniające kryteria do uzyskania dyplomu oficera wachtowego (w dziale pokładowym lub maszynowym), będą mogli zgłaszać się do udziału w projekcie. Zgłaszające się podmioty będą zobowiązane zadeklarować liczbę miejsc dla praktykantów oraz zobowiązać się do przyjęcia dodatkowych praktykantów w liczbie nie mniejszej niż 25 % zadeklarowanych. Ponadto muszą posiadać fizyczną możliwość zaakreślenia zadeklarowanej liczby praktykantów w czasie trwania projektu na statkach spełniających wymagania

konwencyjne. Postanowienia Konwencji STCW określają aby zatwierdzona praktyka pływania odbywała się na pokładach statków odpowiednich do wydawanego dyplomu. To oznacza, że przyszli marynarze powinni odbywać praktyki na statkach handlowych w żegludzie międzynarodowej, do czego upoważnia dyplom oficera wachtowego (działu pokładowego i maszynowego). Praktyki morskie przeprowadzane na morskich statkach handlowych są praktykami najbardziej efektywnymi z punktu widzenia zdobywania nowych umiejętności przez studentów. Programy praktyk i ich realizacja na statkach morskich spełnia postanowienia Konwencji STCW w zakresie integralności praktyk morskich z procesem kształcenia oraz odbywania praktyk morskich na pokładach statków odpowiednich do uzyskiwanych kwalifikacji tj. morskich statkach handlowych w żegludzie międzynarodowej.

3. Realizacja praktyk morskich przez studentów kształconych zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW realizujących praktyki zawodowe. (98%)

W ramach niniejszego zadania nastąpi podpisanie umów z armatorami przez uczelnie morskie, których oferty zostały wyłonione w drodze konkurencyjnego wyboru. W okresie realizacji umowy Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz uczelnie będą ponosić wydatki związane z realizacją celu projektu. Uczelnie morskie będą sprawozdawać Ministerstwu w okresach kwartalnych stopień realizacji praktyk przez studentów. Ministerstwo w ramach działań koordynujących będzie monitorowało aktualny stan zaawansowania projektu. Po zakończeniu projektu Ministerstwo przeprowadzi ocenę realizacji projektu, która będzie podstawą do wypracowanie jednolitego modelu organizowania praktyk morskich przez uczelnie morskie przy współpracy z armatorami. Poddane zostaną analizie również dane dotyczące deklarowanej liczby przyjęć praktykantów przez armatorów z rzeczywistą liczbą przyjętych na statki studentów. Powyższe zestawienie pozwoli ocenić faktyczne możliwości oraz zapotrzebowanie armatorów na praktykantów.

Wsparcie to ma na celu zwiększenie zainteresowania armatorów tworzeniem ofert zaokrętowania na pokład ich statków praktykantów, w celu doskonalenia umiejętności praktycznych tych praktykantów. Zachęcenie armatorów do współpracy z uczelniami ma uświadomić armatorom potencjalny pożytek jaki wiąże się z ich wkładem w wyszkolenie przyjmowanych na swoje statki praktykantów w perspektywie długofalowej i kształtowaniu przyszłej kadr morskiej, również dla swoich potrzeb.

Grupą docelową w projekcie są uczelnie, które w ramach organizacji i realizacji praktyk są zobowiązane do jej nadzorowania. Projekt obejmie w szczególności praktykantów, którzy ukończyli 6 miesięcy praktyki obowiązkowej, niezbędnej do ukończenia studiów i są przygotowani merytorycznie do odbywania dodatkowych 6 miesięcy na statkach morskich handlowych.

Wsparciem będą mogły zostać objęte publiczne uczelnie morskie prowadzące uznane (przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej) kierunki i specjalności, na których prowadzone jest kształcenie zgodne z postanowieniami Konwencji STCW.

Zasadnicze działania ukierunkowane na wsparcie podejmowanej interwencji publicznej, zrealizowane dotychczas przez wnioskodawcę lub inne instytucje

Dotychczasowe działania uczelni morskich mające na celu wsparcie studentów w odbywaniu praktyk morskich polegały na organizowaniu tych praktyk poprzez wysyłanie studentów na statki armatorów, z którymi uczelnie podpisane miały porozumienia o współpracy. Porozumienia nie zawierały zobowiązań a jedynie deklarację współpracy. Z uwagi na sytuację na rynku żeglugowym oraz przepisy międzynarodowe armatorzy stopniowo zmniejszają zainteresowanie praktykantami. W miarę swoich możliwości uczelnie morskie wydłużały praktyki morskie na statkach szkolnych w celu poszerzenia umiejętności praktycznych w zakresie obsługi i eksploatacji statków morskich.

Pojawiający się problem zmniejszenia zainteresowania armatorów przyjmowaniem na pokład ich statków praktykantów uczelni morskich był również poruszany przez wiele instytucji rządowych i pozarządowych, stowarzyszeń oraz organizacji działających w obszarze żeglugowym. W ramach prac Komisji Trójstronnej oraz funkcjonującego w niej Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego podjęto działania mające na celu wypracowanie rozwiązania polegającego na wsparciu finansowym uczelni morskich co przyczyniłoby się do poprawienia sytuacji w zakresie praktyk morskich oraz skracalo okres jej realizacji

Projekt ma na celu wypracowanie ścieżki współpracy uczelni morskich i armatorów w celu zwiększenia zainteresowania przyjmowaniem praktykantów i realizację wysokiej jakości praktyk zawodowych.

Proponowany projekt jest inspirowany projektem realizowanego przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego – „Program praktyk zawodowych w Państwowych Wyższych Szkołach Zawodowych”, ale skierowanym do uczelni morskich, gdzie w ramach kształcenia realizowane są praktyki zawodowe. Uczelnie morskie nie mogą wziąć udziału w ww. programie z uwagi, że nie mają statusu Państwowych Wyższych Szkół Zawodowych.

Uwarunkowania skutecznej realizacji założeń interwencji publicznej (interesariusze, stan prawny, itd.)

Warunkiem skutecznej realizacji interwencji jest zainteresowanie udziałem w projekcie armatorów, którzy zdecydują się na przyjmowanie praktykantów na swoje statki.

Uczelnie morskie odpowiedzialne za kształcenie studentów są zobligowane na podstawie ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym uwzględniać w programach kształcenia praktycznego co najmniej 3 miesiące praktyk

zawodowych. W regulaminach studiów uczelnie podniosły te wymagania do 6 miesięcy niezbędnych do ukończenia studiów. Dodatkowo na podstawie art. 74 ust. 3 i 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim obowiązane są do realizacji kształcenia m.in. na zgodność z postanowieniami Konwencji STCW, która określa okres niezbędnej praktyki morskiej na 12 miesięcy w celu uzyskania dyplomu oficera w żegludze międzynarodowej. Praktyka morska potwierdzana książką praktyk powinna stanowić integralną część szkolenia. Dodatkowo 6 miesięczna praktyka pływania powinna odbywać się na statkach morskich dając najlepsze efekty podnoszenia kompetencji.

Planowana interwencja pozwoli wypracować współpracę armatorów i uczelni morskich w zakresie przyjmowania praktykantów usprawniając realizację praktyk. Oferowane miejsca na statkach przez armatorów uczelnie morskie będą mogły efektywniej wykorzystać i wesprzeć studentów w realizacji niezbędnej praktyki do uzyskania kwalifikacji zawodowych.

Dalsze etapy planowane do wdrożenia poza projektem, o ile zostaną spełnione warunki umożliwiające ich skuteczne wykonanie

Wypracowana ścieżka współpracy pozwoli na realizację wysokiej jakości praktyk zawodowych przy udziale uczelni morskich i zaangażowaniu armatorów. Ponadto program pilotażowy pozwoli określić potencjał statków zdolnych do zabierania na pokład praktykantów. Przewiduje się, że program zwróci uwagę armatorów na istotę wyszkolenia praktycznego studentów uczących się zawodu. Stopniowe zwiększanie miejsc przeznaczonych dla praktykantów ułatwi kształcenie na uczelniach morskich i skróci proces zdobywania praktyki morskiej do uzyskania kwalifikacji zawodowych. Ponadto zwiększenie zainteresowania armatorów studentami–praktykantami powinno zmniejszyć w przyszłości nakłady ponoszone na poszukiwanie wykwalifikowanych pracowników, a ścisła współpraca z uczelniami pozwoli na wykorzystanie potencjału młodych ludzi rozpoczynających karierę zawodową. Ponadto wyniki programu pilotażowego, będą mogły stanowić podstawę do wprowadzenia nowych obowiązków ustawowych dla uczelni lub armatorów. Pilotaż pozwoli sprawdzić efektywność rozwiązania, mając na względzie m.in. możliwości zaoferowania miejsc praktyk, a także dostosowanie oferty programowej do potrzeb rynku pracy. Wprowadzenie nowego modelu praktyk będzie możliwe przy założeniu, że zostanie zgłoszona potrzeba wprowadzenia stosownych zmian legislacyjnych, które zostaną przyjęte przez ustawodawcę. Szczegółowa analiza realizowanych praktyk morskich przez praktykantów pozwoli również na ocenę faktycznych możliwości organizowania praktyk przez uczelnie morskie oraz zapotrzebowanie armatorów na praktykantów oraz młodych pracowników. Uczelnie w ramach monitorowania losów absolwentów będą zbierać informację jak odbywana praktyka wpływa na późniejsze znalezienie pracy u poszczególnych armatorów. Po zakończeniu projektu uczelnie morskie będą zobowiązane do organizacji praktyk zgodnych z wypracowaną wspólną ścieżką realizacji praktyk.

ZAKŁADANE EFEKTY PROJEKTU WYRAŻONE WSKAŹNIKAMI (W PODZIALE NA PŁEĆ I OGÓŁEM)

WSKAŹNIKI REZULTATU

Nazwa wskaźnika	Wartość docelowa		
	W podziale na: ⁷		Ogółem w projekcie
	Kobiety	Mężczyzn	
1. Liczba osób, które podniosły kompetencje w ramach działań uczelni wspartych z EFS			350

WSKAŹNIKI PRODUKTU

Nazwa wskaźnika	Wartość docelowa		
	W podziale na: ⁸		Ogółem w projekcie
	Kobiety	Mężczyzn	
1. Liczba studentów, którzy uczestniczyli w			400

⁷ Rozbicie wartości docelowych na płeć jest nieobowiązkowe – wypełniane w zależności od specyfiki wsparcia i samego projektu oraz zidentyfikowanego problemu, który projekt ma rozwiązać lub złagodzić.

⁸ Rozbicie wartości docelowych na płeć jest nieobowiązkowe – wypełniane w zależności od specyfiki wsparcia i samego projektu oraz zidentyfikowanego problemu, który projekt ma rozwiązać lub złagodzić.

stażach wspieranych ze środków EFS			
SZCZEGÓŁOWE KRYTERIA WYBORU PROJEKTU			
KRYTERIA DOSTĘPU			
Uzasadnienie:			