



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(224)

16. posiedzenie
Komisji Nauki, Edukacji i Sportu
w dniu 13 maja 2002 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja o problemach szkolnictwa morskiego, ze szczególnym uwzględnieniem Akademii Morskiej w Gdyni oraz Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie.

(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 10)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marian Żenkiewicz)

**Rektor Akademii Morskiej w Gdyni
Piotr Przybyłowski:**

Witam serdecznie senatorów Rzeczypospolitej Polskiej, którzy stanowią senacką Komisję Nauki, Edukacji i Sportu, na pokładzie statku szkoleniowo-badawczego Akademii Morskiej w Gdyni „Horyzont II”. Bardzo się cieszę, że państwo wybrali to miejsce. Pozwolą państwo, że powitam naszych gości z imienia i nazwiska.

Serdecznie witam przewodniczącego komisji, pana senatora Mariana Żenkiewicza. Serdecznie witam pana senatora Władysława Bułkę...

(Głos z sali: Nie dotarł.)

Nie dotarł, szkoda.

Serdecznie witam panią senator Czesławę Christową, pana senatora Kazimierza Drożdża, pana senatora Witolda Gładkowskiego, pana senatora Henryka Gołębiowskiego, pana senatora Janusza Koniecznego... Nie dotarł do nas, a deklarował, że dotrze. Może jeszcze dotrze. Witam pana senatora Mariana Kozłowskiego, pana senatora Zbigniewa Kruszewskiego, panią senator Irenę Kurzepę, pana senatora Grzegorza Lato... Nie ma, nie dotarł. Witam pana senatora Zbyszka Piwońskiego, panią senator Jolantę Popiołek, panią senator Alicję Stradomską, pana senatora Edmunda Wittbrodta – naszego senatora. Witam serdecznie sekretarza komisji, pana Stanisława Koziola. *(Oklaski)*

Proszę państwa, jest z nami pan minister, podsekretarz stanu Ministerstwa Infrastruktury, pan profesor Marek Szymoński. Witamy serdecznie, Panie Ministrze. Pan minister jest w pewnym sensie u siebie w domu, gdyż razem ze mną budował ten statek i nim dowodził. *(Oklaski)*

Chciałbym serdecznie powitać pana Tadeusza Popłonkowskiego, który reprezentuje Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu. Witam serdecznie. Jest z nami także pani Wanda Kustrzeba, która reprezentuje sejmik samorządowy. Serdecznie witam. *(Oklaski)*

Proszę państwa, chciałbym serdecznie powitać moich kolegów z Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Przepraszam, że będę wymieniał w kolejności, jaką mam tutaj podaną. Witam pana prorektora Przemysława Rajewskiego, pana prorektora Jerzego Hajduka, pana dziekana, ale już prorektora elekta, Andrzeja Stefanowskiego. Witam serdecznie pana Andrzeja Durajczyka, dyrektora administracyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. *(Oklaski)*

Chciałbym państwu przedstawić moich najbliższych współpracowników, kolegów, prorektorów i dziekanów. Serdecznie witam pana profesora Janusza Mindykowskiego, który jest prorektorem do spraw nauki i moim pierwszym zastępcą. Serdecznie witam kapitana żeglugi wielkiej, pana profesora Bogumiła Łączyńskiego, który jest prorektorem do spraw morskich. Jest z nami również prorektor elekt do spraw morskich, kapitan żeglugi wielkiej, pan Henryk Śniegocki.

(Głos z sali: Ale nieobecny.)

Był tutaj.

(Głos z sali: Jest w sąsiedniej sali.)

(Głos z sali: To go przywitamy.)

Tak, przywitamy go.

Serdecznie witam prodziekanów naszych wydziałów. Tak się złożyło, że dziekani pojechali na konferencję naukową, i to w bardzo atrakcyjne miejsce, na Krete. Sądzę, że już pracują, dzisiaj rozpoczęła się konferencja.

Zatem witam serdecznie prodziekana Wydziału Elektrycznego, pana magistra Jacka Wyszowskiego. Witam serdecznie prodziekana, również Wydziału Elektrycznego, pana doktora Wróblewskiego. Serdecznie witam pana doktora Tarnowskiego, prodziekana Wydziału Mechanicznego. Miał być z nami prodziekan Wydziału Administracyjnego, ale go nie widzę. Witam serdecznie dyrektora administracyjnego naszej uczelni, pana Walerego Żuka. Czy jest? Nie ma go jeszcze.

(Głos z sali: Jest w sali obok.)

Sądzę, że nikogo nie pominąłem. Serdecznie witam wszystkich państwa w tej wyjątkowej scenerii. Już ruszyliśmy – ten statek tak miękko idzie, stery strumieniowe tak ładnie pracują, że nawet państwo nie zauważyli, kiedy odbiliśmy od kei.

Proszę państwa, oto program naszego dzisiejszego spotkania, dzisiejszego posiedzenia komisji. Rozpoczynamy od obiadu, bo źle się myśli i źle się dyskutuje, gdy człowiek jest głodny. Zatem zapraszamy na obiad, który został przygotowany tu, na statku przez naszego kucharza „Horyzontu II”. Sądzę, że będzie państwu smakował. Po obiedzie przeniesiemy się do części klubowej, by tam wypić kawę, zjeść ciasto, a w tym czasie zostanie przygotowany stół do obrad oficjalnych. Wypłyniemy, oczywiście, na zatokę, będzie w odpowiednim momencie okazja, aby zwiedzić port i statek. Sądzę jednak, że najpierw przystąpimy do debaty.

Debata będzie poprzedzona wystąpieniem mojego kolegi, pana profesora Janusza Mindykowskiego, prorektora do spraw morskich, który wprowadzi nas w problematykę spraw morskich, kształcenia w uczelniach morskich w XXI wieku. To będzie materiał, który będzie punktem wyjścia do dyskusji.

Po dyskusji i po zwiedzaniu portu i statku – sądzą, że będzie to około godziny 15.00, 15.30 – chciałbym państwa zaprosić do obejrzenia naszej uczelni, a konkretnie symulatorów, które posiadamy, i laboratoriów, zarówno na Wydziale Nawigacyjnym, jak i na Wydziale Elektrycznym i Wydziale Mechanicznym przy ulicy Morskiej.

Potem już serdecznie zapraszam państwa na kolację. Jak się napracujemy, na pewno z przyjemnością coś zjemy.

Taki jest program naszego pobytu na statku. Jeszcze raz serdecznie dziękuję państwu za przyjęcie naszego zaproszenia. Życzę smacznego.

Czy pan senator chciałby zabrać głos?

(Przewodniczący Marian Żenkiewicz: Tak.)

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Wasza Magnificencjo Panie Rektorze! Szanowni Państwo! Drogie Koleżanki i Koledzy Senatorowie!

Pozwolą państwo, że w kilku słowach podziękuję serdecznie panu rektorowi za zaproszenie, dzięki któremu możemy odbyć posiedzenie w tej pięknej scenerii, na tym wspaniałym pływającym obiekcie. Jestem przekonany, że wszystko, co stoi na stołach, jest przedniej jakości i będzie nam smakować, w związku z tym z góry, Panie Rektorze, dziękuję za obiad. Mniemam, że będziemy mogli tu spędzić pożyteczne chwile, wzbogacając naszą wiedzę – naszą jako senatorów – o problemy związane z szkolnictwem morskim, a jednocześnie jestem przekonany, że będą to chwile przyjemne i niezapomniane. Dziękuję bardzo.

**Rektor Akademii Morskiej w Gdyni
Piotr Przybyłowski:**

Dziękuję bardzo.
Życzę smacznego.

(Przerwa w obradach)

(Brak nagrania)

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

...Zapytuję więc koleżanki i kolegów, czy jest akceptacja takiego porządku procedowania?

Sprzeciwu nie słyszę, zatem rozumiem, że jest akceptacja.

Pragnę jeszcze dodać pewną uwagę porządkową. Otóż, ze względów formalnych, nasze wystąpienia będą nagrywane, w związku z tym pan doktor Koziół będzie zmuszony przypinać kolejnym mówcom mikrofon wraz z aparatem rejestrującym.

Panie Profesorze, prosimy o przypięcie mikrofonu i zabranie głosu.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

**Prorektor Akademii Morskiej w Gdyni
Janusz Mindykowski:**

Szanowni Państwo!

Przypadł mi w udziale zaszczyt wygłoszenia słowa wstępnego na temat kierunków rozwoju szkolnictwa morskiego w XXI wieku. Przez chwilę spróbuję zainteresować państwa sytuacją dzisiejszą i nakreślić trendy rozwojowe i przyszłość, która rysuje się przed szkolnictwem morskim.

Proszę państwa, plan mojej prezentacji obejmuje następujące punkty. Punkt pierwszy: specyfika uczelni morskich. Punkt drugi: Akademia Morska w Gdyni – uczelnia z osiemdziesięcioletnią tradycją. Ten punkt postaram się przeskoczyć w miarę

szybko, mówiąc lapidarnie, dlatego że w materiale, który państwo otrzymali, w czasopiśmie „Akademicki Kurier Morski”, jest dosyć obszerny artykuł mojego autorstwa i tam ta rzecz jest dokładniej omówiona. Skupię się za to na punktach trzecim i czwartym: na prognozie zatrudnienia w żegludze światowej – to jest prognoza na najbliższych dziesięć, dwadzieścia lat – oraz na V Programie Ramowym Unii Europejskiej, projekcie METNET, który wytycza przyszłość szkolnictwa morskiego w zjednoczonej Europie, w nowej rzeczywistości ładu europejskiego. Na zakończenie – kilka wniosków.

Sądzę, że mówiąc o uczelniach morskich, warto wspomnieć, iż zarówno Akademia Morska w Gdyni, jak i Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie, to uczelnie tak umocowane pod względem prawnym w naszym systemie edukacji, że podlegają: po pierwsze, Ministerstwu Edukacji Narodowej i Sportu, dawniej Ministerstwu Edukacji Narodowej; po drugie, Ministerstwu Infrastruktury, dawniej Ministerstwu Transportu i Gospodarki Morskiej; a także respektują akty prawne Międzynarodowej Organizacji Morskiej – IMO, dotyczące w szczególności bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego i standardów kwalifikacji morskiej. W swojej działalności naukowo-badawczej i dydaktycznej muszą respektować rozporządzenia wydawane przez Ministerstwo Infrastruktury. Dlatego też, proszę państwa, chciałbym zwrócić uwagę na taki schemat blokowy, który pokazuje, jak uczelnie morskie, szczególnie jeśli chodzi o sprawy awansów naukowych i wszelkich rozporządzeń dotyczących legislacji, podlegają Ministerstwu Edukacji Narodowej i Sportu, zaś jeśli chodzi o sterowanie operacyjne związane z interesami bieżącymi i strategią rozwoju uczelni morskich – Ministerstwu Infrastruktury. To tak najogólniej. Bezpośredni wpływ na uczelnie morskie ma także IMO, jako że pracownicy uczelni współuczestniczą w różnego rodzaju podkomitetach i agendach tej organizacji. IMO ma również bezpośredni wpływ na Ministerstwo Infrastruktury i na rząd polski poprzez konwencje, protokoły i różnego rodzaju akty, które nasz rząd ratyfikuje.

Wspomniałem o relacjach, które łączą uczelnie morskie z tymi trzema podmiotami. W odniesieniu do MENiS uczelnie morskie podlegają ustawie o szkolnictwie wyższym oraz ustawie o tytule i stopniach naukowych. Jeśli chodzi o Ministerstwo Infrastruktury, to ten związek dotyczy przede wszystkim uwzględnienia aktów prawnych definiujących wymagania kwalifikacyjne dla załóg polskich statków morskich. Te akty są wydawane przez właściwe organy Ministerstwa Infrastruktury, nasz najbliższy partner we współpracy to administracja morska. Są trzy takie ośrodki na obszarze kraju: w Szczecinie, Słupsku i Gdyni.

IMO, Międzynarodowa Organizacja Morska, to organ odpowiedzialny za legislację w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego. Te właśnie czynniki muszą być uwzględniane przez uczelnie morskie w programach nauczania, są one częścią odnośnych międzynarodowych konwencji, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

Chcę mocno podkreślić, że specyfika uczelni morskich jest nie tylko pochodną międzynarodowych wymagań, które wynikają z usadowienia tych uczelni w systemie światowym, ale przede wszystkim wynika ona z faktu, iż absolwenci tych uczelni od dawna byli i są poddawani weryfikacji zawodowej w warunkach wolnego rynku i globalizacji usług żeglugowych. To spostrzeżenie wydaje mi się o tyle ważne, że uniwersytety i politechniki dopiero od kilku lat borykają się z problemem umiejscowienia swoich absolwentów na międzynarodowym rynku pracy, natomiast my uprawiamy to od kilkun-

stu lat. Nasi absolwenci zawsze pracowali w warunkach wolnego rynku i globalizacji usług żeglugowych i taki – w cudzysłowie – produkt musieliśmy tym rynkom oferować.

Są pewne atrybuty, które mogłyby definiować specyfikę uczelni morskich. Niewątpliwie należą do nich następujące czynniki: Po pierwsze, odmienne kryteria naboru kandydatów – bierze się tu pod uwagę różnego rodzaju predyspozycje psychiczne, zdrowotne. Po drugie, szkolenie wojskowe w ramach studium wojskowego – nasze uczelnie są bodajże jedynymi, w których ostał się taki zakres tego szkolenia. Po trzecie, umundurowanie studentów kierunków morskich. I po czwarte, utrzymywanie statków szkolnych niezbędnych do realizacji procesu dydaktycznego.

Tu mała dygresja. Był taki okres, kiedy IMO i różnego rodzaju organizacje, gremia decyzyjne uważały, że symulatory mogą być substytutem statków w szkoleniu morskim. W tej chwili generalna opinia jest taka, że symulatory są bardzo cennym uzupełnieniem procesu dydaktycznego, ale nie mogą zastąpić działań na obiekcie rzeczywistym. Dlatego też konieczność utrzymywania statków szkolnych wydaje się być poza dyskusją.

Kolejne atrybuty. Uczelnie morskie muszą legitymować się – niezależnie od wymagań ustawy o tytule i stopniach naukowych – posiadaniem kadry naukowo-dydaktycznej z najwyższymi stopniami morskimi. W wymaganiach międzynarodowych, szczególnie w różnego rodzaju wykładniach IMO, powiada się, że przedmioty zawodowe powinny być wykładane przez ludzi posiadających określone doświadczenie morskie.

Proszę państwa, dwa słowa na temat: Akademia Morska w Gdyni – uczelnia z ponadosiemdziesięcioletnią tradycją. Akademia Morska w Gdyni wyrasta z tradycji ponadosiemdziesięcioletniej, jest najstarszą i największą polską uczelnią morską. Kontynuuje tradycje Szkoły Morskiej w Tczewie – 1920 r., Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego – 1963 r., Wyższej Szkoły Morskiej, istniejącej od 1968 r. do niedawna. Obecnie, od 1 stycznia 2002 r., jest to Akademia Morska w Gdyni. Nasza uczelnia kształci studentów na czterech wydziałach: Wydziale Nawigacyjnym, Wydziale Mechanicznym, Wydziale Elektrycznym i Wydziale Administracyjnym; w ramach siedmiu kierunków: nawigacja, transport, mechanika i budowa maszyn, elektrotechnika, elektronika i telekomunikacja, towaroznawstwo oraz zarządzanie i marketing.

Nasz profil dydaktyczny jest, sądzę, wart podkreślenia. W ramach istniejących siedmiu kierunków funkcjonują dwadzieścia trzy specjalności. Kilka z nich, naszym zdaniem, ma unikatowy charakter. Wśród dwudziestu trzech specjalności możemy wyróżnić trzy grupy. Pierwszą są specjalności o czysto morskim charakterze, na przykład transport morski, eksploatacja siłowni okrętowych. Druga to specjalności lądowo-morskie, warte podkreślenia, dlatego że jest to w tej chwili jedna z istotnych tendencji w światowym szkolnictwie morskim. Właśnie te specjalności zwiększają mobilność posiadanego potencjału kadrowego dla armatora – armator ma zarówno możliwość sterowania kadrami przy eksploatacji statków, jak i przesuwania ich do organizacji, instytucji lądowych związanych ze specyfiką morską. Trzecia grupa. Nie ukrywamy, że prowadzimy specjalności lądowe będące odpowiedzią uczelni na wyzwania rynku pracy. Gdy stwierdziliśmy, że w regionie jest określone zapotrzebowanie na pewne profile absolwentów, uruchomiliśmy takie specjalności, jak zarządzanie jakością, organizacja usług turystyczno-hotelarskich, komputerowe systemy sterowania, radiokomunikacja cyfrowa, ostatnio sieci teleinformatyczne. Są to specjalności, które dają nam duży nabór, a absolwentom dobre perspektywy zatrudnienia.

Warto podkreślić, że dwa wydziały naszej uczelni, Wydział Nawigacyjny i Wydział Mechaniczny, uzyskały jako pierwsze jednostki w kraju certyfikaty jakości ISO 9001. Dzisiaj to nie jest ewenement, ogólnie jednostek przemysłowych, produkcyjnych z certyfikatami jest bardzo wiele, ale to były pierwsze w kraju.

Dwa wydziały Akademii Morskiej w Gdyni posiadają prawa doktoryzowania: Wydział Administracyjny w dyscyplinie naukowej – towaroznawstwo, a Wydział Mechaniczny w dyscyplinie – budowa i eksploatacja maszyn. Dwa pozostałe wydziały w najbliższych trzech latach również powinny sięgnąć po prawa doktoryzowania.

Proszę państwa, dwa słowa o potencjale kadrowym. To fluktuuje, ale na dzień 1 stycznia 2002 r. Akademia Morska w Gdyni miała trzysta siedemdziesiąt dziewięć osób w kadrze naukowo-dydaktycznej i czterystu trzydziestu dwóch pracowników niebędących nauczycielami. Warto podkreślić, że spośród tych trzystu siedemdziesięciu dziewięciu osób 1/4 to pracownicy posiadający dyplomy morskie, w tym spora grupa ma dyplomy najwyższych specjalności – kapitanów żeglugi wielkiej bądź starszych mechaników. Jak widać, to, czym uczelnia się chlubi, to grupa siedemdziesięciu pięciu pracowników samodzielnych i to stanowi nasze kworum, minimum kadrowe do obsady wspomnianych wcześniej kierunków studiów, to także rokuje szanse na rozbudowę i odnawianie kadry w procesie odbudowy własnej kadry.

Kim zajmują się ci ludzie, wymienieni przed chwilą jako kadra? Zajmują się studentami. Niewątpliwie pierwsze zadanie uczelni to kształcenie młodych ludzi, którzy mogliby sprostać wymaganiom europejskiego rynku pracy, zostać w nim osadzeni na warunkach równouprawnienia. Podkreślam, chodzi o to, aby mogli oni być partnerami dla koleżanek i kolegów z Unii Europejskiej na warunkach partnerstwa.

Proszę państwa, widać tutaj, jak zmieniała się liczba studentów na przestrzeni ostatnich siedmiu lat – od około trzech i pół tysiąca w 1995 r. do ponad ośmiu tysięcy dzisiaj. Myślę, że w takim gronie, w jakim jesteśmy, można uczciwie powiedzieć, że tylko około trzech tysięcy to są studia dzienne, około pięciu tysięcy – studia zaoczne. Wobec tego, że około 40% środków budżetowych nasza uczelnia musi zdobywać sama, sytuacja jest taka, że pieniądze wypracowane na studiach zaocznych i wieczorowych dofinansowują nasz budżet również w części studiów dziennych. Myślę, że nie należy się tego wstydzić – taka jest rzeczywistość i z tego, co mi wiadomo, na wielu uczelniach polskich środki własne wypracowane przez uczelnię są jednym z motorów napędowych rozwoju.

Proszę państwa, ponieważ w dalszej części zarysuję pewną wizję rozwoju uczelni i jej miejsce w zjednoczonej Europie, warto rzucić okiem na nasze wyposażenie. Uczelnia posiada ponad czterdzieści laboratoriów specjalistycznych i symulatorów. Spośród tych najważniejszych warto wymienić: symulator siłowni okrętowej ER-SIM, manewrowy Visual System, symulator ładunkowy, symulator zautomatyzowanego systemu elektroenergetycznego statku, laboratorium ECDIS – Systemy Zobrazowania Mapy Elektronicznej i Informacji Nawigacyjnej, laboratorium GMDSS oraz Zespół Laboratoriów Badawczych Analiz Instrumentalnych. Proszę państwa, to jest tylko kilka linijek tekstu, ale są to duże zainwestowane pieniądze, w dużej mierze wywalczone przez uczelnię od Komitetu Badań Naukowych, w dużej mierze wypracowane ze środków własnych, w jakiejś części otrzymane od sponsorów, w jakiejś części z ministerstwa, które w pewnych rzeczach również nas wspomaga. Jest to niewątpliwie podstawa bazy badawczej, podstawa bazy dydaktycznej i na tym chcemy budować. Mamy ponad czterdzieści laboratoriów.

Mamy rzadką okazję goszczenia tak znakomitego gremium na naszym terenie, toteż warto się pochwalić, iż za ośrodek o szczególnym znaczeniu dla naszej uczelni uważamy Badawczo-Szkoleniowy Ośrodek Manewrowania Statkami w Iławie, prowadzony wspólnie z Politechniką Gdańską i miastem Iława. Jest to jeden z unikatowych ośrodków w Europie i na świecie, zajmuje się procesem kształcenia wysoko kwalifikowanych kadr kapitanów żeglugi wielkiej, na przykład pilotów portowych i morskich. Wspomniany ośrodek jest jednostką unikatową, porównywalne takie ośrodki w świecie są w Grenoble i w Southampton. Jest to perła w koronie naszej uczelni.

Proszę państwa, ważną pozycję w naszym wyposażeniu technicznym, w naszej bazie dydaktycznej zajmuje statek „Horyzont II”, na którym obecnie jesteśmy. Służy on za poligon doświadczalny dla studentów w zakresie kształcenia nawigatorów i eksploatorów siłowni okrętowych, w ramach rozbudowanej współpracy z Polską Akademią Nauk odbywa regularne rejsy na Spitsbergen i Antarktydę, wspierając logistycznie badanie obszarów polarnych. Niekwestionowanym powodem do dumy naszej uczelni jest od wielu lat „Dar Młodzieży”, żaglowiec, kontynuator chlubnych tradycji „Daru Pomorza”. Wielokrotnie występował on w międzynarodowych regatach morskich, wielokrotnie w nich zwyciężał. Sądzę, że wiedzą państwo doskonale, iż imię tej fregaty znane jest w kręgach polityki i biznesu. Na pokładzie „Daru Młodzieży” często odbywają się istotne dla kraju wydarzenia wysokiej rangi, na przykład spotkania związane z EXPO 1998, czy Europoliami 2001. Z tego, co wiem, w niedługim czasie odbędą się tam również Europolia 2002.

Byłoby chyba pewnym niedowartościowaniem, gdybyśmy, posiadając taką bazę i taki potencjał kadrowy, nie starali się tego wykorzystać w badaniach naukowych. Staraliśmy się to czynić. W naszym przekonaniu pewną miarą uznania dla naszych wysiłków było przyznanie – jeszcze wówczas Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni – w latach 1994–2001 przez Komitet Badań Naukowych pięćdziesięciu jeden grantów wywalczonych w procedurach konkursowych przez naszych pracowników. Prowadzimy również współpracę zagraniczną w ramach grantów: na przykład grant współfinansowany przez Komitet Badań Naukowych i chińskie ministerstwo technologii i nauki, który realizujemy wspólnie z Shanghai Maritime University, czy grant polsko-indyjski realizowany z Mahatma Gandhi University.

Na szczególne wyróżnienie zasługuje udział Akademii Morskiej w Gdyni w V Programie Ramowym Unii Europejskiej. Występujemy tutaj jako współrealizator dwóch dużych projektów sieciowych. Jeden to „Sieć tematyczna w zakresie kształcenia, szkolenia i mobilności kadr morskich”, drugi to „Sieć tematyczna w zakresie bezpieczeństwa i niezawodności produktów, systemów i struktur przemysłowych”. Jest to o tyle ważne, że, jak państwo wiedzą, Polska płaci składki na fundusz europejski, które są warunkiem uczestnictwa w międzynarodowym ruchu naukowym w ramach programów ramowych. Jest to pewien przyczynik do odzyskiwania pieniędzy z tychże struktur.

Proszę państwa, gdybym najkrócej miał zrekapitulować to, co Akademia Morska przed kilkoma laty postawiła sobie jako cel strategiczny, co osiągnęła i co dalej przed sobą stawia, to byłyby to następujące sprawy. Niewątpliwie od wielu lat naszym celem strategicznym było uzyskanie statusu akademii morskiej, co nastąpiło niedawno. Do zamierzeń najbliższych lat, które mają wspomagać strategię rozwoju uczelni, zaliczamy intensyfikację współpracy międzynarodowej, ze szczególnym uwzględnieniem V i VI Programu Ramowego UE. Planujemy dalszy rozwój badań naukowych, mamy

nadzieję, że uda się pozyskiwać większe niż do tej pory pieniądze z przemysłu. Wynika to również stąd, że przemysł, jak na razie, jest trochę słabym partnerem, ale mamy nadzieję, że ta sytuacja wraz z rozwojem ekonomii państwa i wzrostem gospodarczym ulegnie poprawie. Kolejne planowane działania to akredytacja wybranych laboratoriów naukowo-badawczych. Jest to ważny moment nobilitujący jednostki uczelni, po akredytacji laboratoriów będzie można wejść na rynki europejskie również z badanymi tam produktami. Jako pewne przyszłościowe zamierzenie traktujemy również tworzenie nowych specjalności lądowo-morskich z naciskiem na języki obce, techniki komputerowe, zaawansowane technologie oraz problematykę jakości w procesach eksploatacji i zarządzania złożonymi systemami. Mamy pewne doświadczenia w tym zakresie, wydaje nam się, że jest to nurt warty wsparcia i rozwoju. Za rzecz strategiczną dla rozwoju uczelni uważamy także konieczność utworzenia czy dalszego rozwoju systemów motywacyjnych i środowiska przyjaznego procesom rozwoju kadry oraz współdziałania w inicjatywach regionalnych. W naszym regionie jest to TASK – Trójmiejska Akademicka Sieć Komputerowa oraz RCBS – Regionalne Centrum Badań Spektralnych. Ponieważ są to bardzo kapitałochłonne inwestycje, tylko współdziałanie wielu podmiotów w realizacji celów wspólnych daje szansę osiągnięcia sukcesu.

Proszę państwa, przechodzę do zagadnienia prognozy zatrudnienia w żegludze światowej. Spróbuję nakreślić, o co toczy się gra i dlaczego szkolnictwo morskie w naszym rozumieniu powinno być istotnym argumentem przetargowym w rozwoju naszego kraju. Prognoza zatrudnienia jest oparta na danych oficjalnych BIMCO i ISF, poważnych międzynarodowych organizacji zajmujących się działalnością w sektorze morskim. Są to dane z roku 2000, ale dane z roku 2001 niewiele od nich odbiegają. Wstępna informacja: jest około czterystu tysięcy oficerów zatrudnionych we flocie światowej. W ciągu dziesięciu lat trzeba będzie wpompować w międzynarodowy rynek pracy około czterdziestu tysięcy nowych wysoko kwalifikowanych oficerów. Ktoś to musi zrobić. Dane dotyczące zapotrzebowania i kadr produkowanych w roku 2000 pokazują, że w tymże roku był niedobór oficerów na rynku światowym w wysokości szesnastu tysięcy, natomiast była nadwyżka marynarzy, ludzi pracujących na statkach z ograniczonymi kompetencjami i kwalifikacjami. Ta nadwyżka sięgała dwustu dwudziestu czterech tysięcy w roku 2000 i od tego poziomu startujemy, jeśli chodzi o predykcję dalszych prognoz. A zatem: niedobór kadr oficerskich – szesnaście tysięcy, nadwyżka kadr marynarskich – dwieście dwadzieścia cztery tysiące.

Proszę państwa, pewna predykcja danych przy różnych scenariuszach dotyczących zrównoważonego wzrostu floty, podaży siły roboczej, wysiłku w kierunku kształcenia nowych kadr wskazuje, że do roku 2010 będzie miał miejsce niedobór oficerów w wysokości czterdziestu sześciu tysięcy i nadwyżka marynarzy w wysokości dwustu pięćdziesięciu pięciu tysięcy. Zatem tym, co nas szczególnie dotyczy i jest naszym problemem, naszym tematem zainteresowania, jest kształcenie oficerów, szczególnie tych wysoko kwalifikowanych, czytaj: mogących spełniać wymagania znowelizowanej Konwencji STCW'95. Powtarzam: czterdzieści sześć tysięcy w roku 2010. Mamy dwie predykcje danych przy założeniu wzrostu tonażu floty światowej według trzech scenariuszy. Pierwszy: zero wzrostu, czyli flota utrzymuje się na tym samym poziomie. Drugi scenariusz odniesienia to jest 1% rocznie – to jest tak, jak gdyby nic się nie zmieniało, tylko to, co jest w trakcie budowy, rozwijało się dalej w przeciągu kolejnych lat. Wreszcie trzeci scenariusz – wysokiego wzrostu tonażu. Za wysoki wzrost

organizacje międzynarodowe uważają 2% rocznie. Wówczas, wychodząc od tych 4% niedoboru – przypominam, to był brak szesnastu tysięcy oficerów w roku 2000 – mamy predykcję na rok 2005 i 2010. Proszę państwa, niezależnie od scenariusza, niezależnie od tego, jak będzie się rozwijała flota światowa, w każdym przypadku mamy niedobór oficerów w roku 2005, 2010 i w latach następnych. Światowy rynek produkcji i wchłaniania oficerów jest otwarty i chłonny, to są duże potrzeby.

Drugi punkt widzenia jest taki: jeżeli wszyscy wiedzą, że będzie brakowało oficerów, to na pewno są podejmowane próby zaradzenia tej sytuacji, na przykład poprzez wzmożenie wysiłków na rzecz kształcenia, zainwestowanie nowych pieniędzy, utworzenie nowych ośrodków. I rzeczywiście, szczególnie w Europie Zachodniej dużo się dzieje. Na przykład tak znane uczelnie jak Erasmus University w Holandii – to jest mniej więcej odpowiednik naszej Jagiellonki – podjęło duży program badawczy dotyczący kształcenia kadry na rynki morskie.

Tu mamy różne scenariusze przy założeniu, ile wysoko kwalifikowanych kadr będziemy dostarczali. Jeżeli będziemy mieli straty rzędu 1% rocznie – to jest tak zwany scenariusz naturalny – mamy na wejściu, w roku 2000 minus szesnaście tysięcy, to się pogłębia do 14% w roku 2005 i do 24% w roku 2010. Jeżeli nic nie będziemy robili, nie będziemy ingerowali i jak gdyby zamrozimy straty naturalne, straty będą mniejsze, ale nadal będą się pogłębiały do 8% w roku 2005 i 12% w 2010. Jeżeli założymy wzrost wysiłków na rzecz kształcenia wysoko kwalifikowanych kadr morskich w skali światowej o 33% – proszę państwa, to jest pewnego rodzaju idée fixe, ale takie dane zaprezentowano w modelach symulacyjnych – to mniej więcej w roku 2003 zostałyby to wyzerowane, ale ponieważ nie wdrożono tej procedury w roku 2000, ten scenariusz się raczej nie sprawdzi. Był to zatem pewien model teoretyczny: co by należało zrobić, gdyby. Niestety, nic takiego nie nastąpiło i wiemy, że ten niedobór, deficyt kadr na pewno nastąpi. Proszę państwa, ktoś może spytać: jak to, wszyscy wiedzą i nic nie robią? Tu jest zebranie tych danych, które zostały przedstawione przed chwilą w formie graficznej na wykresach. Chodzi o to, że niedobory kadr w roku 2010 przy pewnych scenariuszach zmian tonażu floty światowej i braku kadr oficerskich będą na przykład na poziomie 22% albo 29%.

Otwarte pozostaje pytanie, jaki będzie współdziałł Polski w tym procesie. Proszę państwa, jeżeli uczelnie w Szczecinie i Gdyni mają taki potencjał kadrowy, taką bazę laboratoryjną, to uważamy, że byłoby grzechem zaniechania i niewykorzystania szansy, gdyby nie odkroić dla nas kawałka z tego światowego tortu i nie uczynić z tego eksportowego towaru Polski liczącego się na rynku światowym wysoko kwalifikowanych kadr oficerskich.

Czy Europa o tym nie wie i nic nie robi? Wie, proszę państwa, Europa wie od przynajmniej dziesięciu lat, że taki problem występuje i wystąpi. Tak się składa, że miałem przyjemność uczestniczyć ze statusem obserwatora w IV programie europejskim – my wówczas nie mogliśmy jeszcze aplikować – który dotyczył harmonizacji programów szkolenia i nauczania dla zjednoczonej Europy. Został on potem przekształcony w V program, w sieć METNET: „Thematic Network on Maritime Education, Training and Mobility of Seafarers”. W tym programie już uczestniczymy.

Ta nasza, że tak powiem, praca za darmo – skredytowanie IV programu naszymi umiejętnościami, pewnymi siłami, również jakimś wyjazdem na konferencje i punkty sprawozdawcze, zaowocowała zaproszeniem naszej uczelni do piątego programu,

w którym od dwóch lat bardzo aktywnie uczestniczymy. Co w tym V programie jest wartego podkreślenia? Myślę, że warte podkreślenia jest to, że w IV programie, o którym wspominałem – to był projekt METHAR: „Harmonization of Maritime Education and Training Schemes in Europe” – ustalono, iż są niewielkie możliwości elastycznego wykorzystania posiadanych kadr z punktu widzenia zmiennych potrzeb armatorów na styku statek-ład oraz niewystarczająca mobilność kadr w sektorze morskim. Przekładając to na język bardziej potoczny: badania wykazały, że młodzież zachodnioeuropejska nie jest zainteresowana kształceniem się w uczelniach morskich w Europie Zachodniej z uwagi na bardzo hermetyczne kształcenie w kierunku selektywnie ustawionym na potrzeby morza. Oni nie chcą pływać przez wiele lat. To, co w naszej tradycji, według naszej mentalności, pewnych systemów rodzinnych wartości przekazywanych z pokolenia na pokolenie jest pewnym dobrem i pewnym synonimem dobrobytu: obyś jak najdłużej pływał na kontraktach, kiedyś na kontraktach zagranicznych, w krajach zachodnioeuropejskich nie jest rzeczą godną pożądaną. W związku z tym stwierdzono, że aby uzyskać jakąkolwiek atrakcyjność programów kształcenia w uczelniach morskich w Europie Zachodniej, trzeba połączyć kształcenie skierowane na statki z kształceniem skierowanym na ład. Proszę państwa, coś takiego zostało zapowiedziane już w tym IV projekcie METHAR. Przedstawiono wówczas propozycję, aby istniejącą Konwencję STCW’95 traktować jako punkt wyjścia dla szkolenia marynarzy w Europie. Konwencja ta opiera się na naukach podstawowych oraz na pewnych wymaganiach minimum programowego. Do tego zjednoczona Europa proponuje *extension*, czyli rozszerzenie tego minimum, oraz *enrichment*, czyli wzbogacenie go o pewne treści programowe. Taki złożony projekt wykształcenia powinien zapewnić absolwentom nie tylko pierwsze miejsce zatrudnienia, tak zwane: *primary field of occupation*, którego zdobycie jest również możliwe po specjalnych krótkich kursach, ale po skończeniu uczelni, która realizuje tego rodzaju rozbudowę programową, możliwe jest uzyskanie wtórnego miejsca pracy – *secondary field of occupation*. To jest właśnie kierunek obrany przez instytucje kształcenia morskiego w Europie Zachodniej, kształcą one ludzi na morze, dodając jednocześnie pewną wiedzę z zakresu ubezpieczeń, bankowości, prawa, ochrony środowiska, języków. Człowiek może pływać na przykład pięć lat i wraca – w cudzysłowie – bezkarnie pod skrzydła armatora na ład, nadal zarabia przyzwoite pieniądze, jest z rodziną, realizuje pewną karierę, jak powiadają: *everlasting career*.

Proszę państwa, aby osiągnąć taki poziom i taki model, programy nauczania w uczelniach morskich, niezależnie od przedmiotów podstawowych i zawodowych bazujących na wymaganiach Konwencji STCW, muszą zostać rozszerzone i wzbogacone o nowe przedmioty, te, które poprzednio wymieniłem, co umożliwi absolwentom tych uczelni uzyskanie dodatkowych kwalifikacji. Ta diagnoza stała się genezą uruchomienia projektu METNET, obejmującego poza państwami Unii Europejskiej również państwa Europy Środkowo-Wschodniej, reprezentowane w tym towarzystwie przez naszą uczelnię, oraz nieeuropejskie kraje basenu Morza Śródziemnego. Są to często państwa o istotnym znaczeniu dla gospodarki morskiej, na przykład Malta, Cypr. One tylko wyglądają skromnie, ale są to ważne kraje.

Przypatrując się temu wszystkiemu, warto podkreślić, że Konwencja STCW’95, ratyfikowana przez około sto czterdzieści państw, kładzie duży nacisk na bezpieczeństwo żeglugi i ochronę światowego dziedzictwa mórz i oceanów. To pryncypialne za-

danie jest pewnym wyzwaniem przyszłości dla wszystkich krajów cywilizowanych. Ale jest też inne spojrzenie. Z przykrością stwierdzam, że niejednokrotnie w różnych gremiach decyzyjnych ludzie, którzy podejmują decyzje odnośnie do ustawodawstwa morskiego, byli na statkach już dawno temu i w związku z tym nie zdają sobie sprawy z przyspieszenia technologicznego, a w szczególności z wykorzystania technik komputerowych w przemyśle okrętowym. Nawet na forum komisji IMO często można odnieść wrażenie, że dyskutanci, którzy zabierają głos, myślą trochę tradycyjnie, myślą o tym, co było na morzu, a nowoczesny statek jest zupełnie inny i wymaga innych kwalifikacji. Tu trzeba naprawdę solidnej formacji absolwenta, solidnego ukształtowania i osobowościowego, i merytorycznego.

Proszę państwa, są trzy podstawowe cele projektu METNET, który rozpoczął się w roku 2000. Po pierwsze, udoskonalenie, dalsza harmonizacja i poszerzenie możliwości aplikacyjnych sfery Maritime Education and Training w wymiarze ogólnoeuropejskim. Musimy w to wejść, musimy się do tego dostosować, bo my również poprzez swoich przedstawicieli pływamy po morzach i oceanach świata. Po drugie, uatrakcyjnienie i promocja obszaru MET jako systemu chroniącego dotychczasowe i kreującego nowe miejsca pracy. Nowa formuła w instytucjach kształcenia morskiego w Europie spowodowała już na przykład w Norwegii czy w Holandii kilkukrotny wzrost liczby kandydatów do tych szkół, bo młodzi ludzie wiedzą, że czekają na nich miejsca pracy nie selektywnie na mostku czy przy maszynie, ale również w innych obszarach działalności ludzkiej. I po trzecie, bardzo ważne z globalnego punktu widzenia, konkurencyjny i zrównoważony wzrost podaży siły roboczej w sektorze morskim, przy rozpoznanych do roku 2010 potrzebach międzynarodowego rynku pracy. To jest ta wspomniana wcześniej nadwyżka marynarzy i niedobór czterdziestu sześciu tysięcy oficerów.

Proszę państwa, na zakończenie spróbuję sformułować kilka wniosków. Po pierwsze, w świetle przedstawionych faktów kształcenie wysoko kwalifikowanych kadr dla gospodarki morskiej musi być postrzegane w kontekście globalnego rynku pracy. Staralem się, być może nieudolnie, przemycić w czasie tej krótkiej i pobieżnej prezentacji taką ideę, że uczelnie morskie od dawna funkcjonują na globalnym rynku i miejsc pracy dla naszych absolwentów nie można utożsamiać z miejscami zarejestrowanymi pod polską flagą narodową. Jest to totalne nieporozumienie, które niczemu nie sprzyja i wprowadza pewien zamęt pojęciowy i merytoryczny. Oprócz tego będą pewne repliki na artykuły, które się tu i ówdzie pokazują.

Po drugie, wykształcenie i formacja absolwentów uczelni morskich stwarzają realną szansę na ich współuczestnictwo na zasadach partnerskich w nowym łądzie zjednoczonej Europy. To jest być może dosyć śmiała teza, ale chcę państwu powiedzieć wyraźnie jako prorektor branżowy odpowiadający za sprawę research i gospodarki współpracy międzynarodowej, że od kilku lat wysyłamy studentów w ramach programów Socrates i Erasmus do siedmiu, ośmiu uczelni na zachodzie Europy. Studenci przebywają tam przez semestr, zdają egzaminy, robią projekty. Ja rozmawiam z nimi przed wyjazdem i po wyjeździe, otrzymuję raporty na temat tego, co robili. Wracają stamtąd inni ludzie. I nie ma żadnych wątpliwości co do tego, że nasi absolwenci, nasi studenci należą do wybijających się osobowości. Jeżeli mają odpowiednie predyspozycje i zostaną wysłani z odpowiednim przygotowaniem, wyposażeni w odpowiednie narzędzia natury prawnej, to nie muszą oszukiwać, niczego udawać, tylko robią to, co nich należy. Obserwowanie ich rozwoju na forum państw europejskich to

jest coś naprawdę wspaniałego. W przeszłości było podobnie, choć na mniejszą skalę, jeśli chodzi o zakres doświadczenia – nasza uczelnia wysłała, o ile pamiętam, dwóch absolwentów do Kings Point w Stanach Zjednoczonych. Oni również wrócili z dyplomami, wyróżnieniami.

Po trzecie, absolwenci uczelni morskich nie mają problemów ze znalezieniem miejsc pracy. Generalnie nie mają problemów, oczywiście nie mówię, że wszyscy od razu mają pracę, jednak trzeba wyraźnie podkreślić, że malejący tonaż polskiej floty jest dolegliwością, ale nie czynnikiem decydującym o kształcie globalnego rynku pracy. To są jakieś promile, procenty promili miejsc na globalnym rynku pracy w porównaniu z tym, co oferuje polska flota. Proszę państwa, z tego wypływa konkluzja, że kryzys polskiej floty nie może przekładać się na funkcjonowanie polskiego szkolnictwa morskiego. Warto również zauważyć, iż uczelnie morskie, dzięki bogatej ofercie specjalności lądowo-morskich, łagodzą problem bezrobocia w naszym kraju. Jak ktoś kiedyś zauważył, Stocznia Gdyńska to jest około dziewięciu tysięcy miejsc pracy, nasza uczelnia to też jest dziewięć tysięcy osób, w związku z tym ze społecznego punktu widzenia są to problemy porównywalne.

Czwarty wniosek. Biorąc pod uwagę światowe prognozy zatrudnienia we flocie z jednej strony oraz potencjał kadrowy i bazę dydaktyczno-naukową z drugiej, wyższe szkolnictwo morskie ma szansę stać się eksporterem wysoko kwalifikowanych kadr morskich.

Ostatnia sprawa. Bariery kształcenia w wyższych uczelniach morskich wynikają głównie z radykalnego załamania się dotacji budżetowej w ostatnich latach. Tu mamy pewną wyliczankę, jak to wyglądało na przykład w roku 1990, a jak w roku 2000. Jeżeli w ujęciu realnym dotacja na jednego studenta w roku 2000 wyniosła tylko 49,45% dotacji z roku 1990, to należy się tylko dziwić, jak uczelnie wytrzymały rozwój tak dużej liczby studentów i nie zbankrutowały, a jednocześnie dzięki własnym wysiłkom rozwinęły swoją działalność. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Dziękuję bardzo.

Oddaję głos panu Przemysławowi Rajewskiemu, prorektorowi Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie.

Proszę bardzo.

**Prorektor Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie
Przemysław Rajewski:**

Szanowni Państwo!

Większość problemów, które dotyczą obu uczelni morskich, została już przedstawiona przez mojego przedmówcę, zatem pozwolę sobie tylko dodać parę słów.

Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie w tej chwili kształci około trzech i pół tysiąca osób, zatrudnia około dwustu sześćdziesięciu nauczycieli akademickich, w tym czterdziestu siedmiu profesorów. 36% naszej kadry posiada dyplomy morskie, w tym czterdzieści sześć osób ma najwyższe dyplomy. Na studiach dziennych studiuje dwa tysiące piętnastu studentów i około tysiąca stu na studiach zaocznych. Oprócz normalnych studiów nasza uczelnia prowadzi szkolenie pozaakademickie, podobnie jak Aka-

demia Morska w Gdyni. To szkolenie pozaakademickie ukierunkowane jest głównie na potrzeby marynarzy, którzy podnoszą swoje kwalifikacje morskie. W sumie działalność pozaakademicka pozwala na dofinansowanie naszej uczelni, jest to dofinansowanie podobnego rzędu jak w uczelni w Gdyni, mianowicie około 40%. Nasza uczelnia, podobnie jak szkoła gdyńska, ma statek, na którym są prowadzone praktyki. Jest to statek szkolno-badawczy „Nawigator XXI”, który w tej chwili bierze udział w V Programie Ramowym UE.

Oprócz wspólnych specjalności, które prowadzimy na obu uczelniach, każda z nich posiada specyficzne dla siebie kierunki. Specjalnością, która nas wyróżnia, a która w przyszłości będzie bardzo ważna, jest rybołówstwo morskie. Nasi rybacy, którzy dotychczas pływali na statkach rybackich dalekomorskich, w tej chwili nie będą mogli już tego robić, bo, jak wiemy, rybołówstwo dalekomorskie upadło. Upadło nie tylko w Polsce, ale na całym świecie. Dlaczego? Dlatego że łowiska zostały podzielone między te kraje, które posiadają dostęp do akwenów wzdłuż linii brzegowej, czyli między kraje nadbrzeżne. Można powiedzieć, że zostały przez nie zawłaszczone. W związku z tym nasi rybacy będą musieli dostosować się do warunków rybołówstwa szelfowego, takiego, jakie jest prowadzone w Unii Europejskiej na bardziej nowoczesnych statkach. W tej chwili rybacy łodziowi, rybacy kutrowi często dysponują bardzo prymitywnym sprzętem, który nie wytrzyma konkurencji z Unią Europejską, z ich rybakami. Wiedza naszych rybaków również jest zdecydowanie niższa. Dlatego stoi przed nami bardzo ważne zadanie przekształcenia kadr rybackich w dobrze wykształcone kadry rybołówstwa szelfowego.

Nasza uczelnia współpracuje z wieloma krajami, głównie z Niemcami i ze Szwecją. O tym, jak wysoko cenione są nasze programy, nasz sposób nauczania świadczy między innymi fakt, że Niemcy zwrócili się do nas, abyśmy wprowadzili na naszej uczelni studia magisterskie dla absolwentów ich szkół inżynierskich, Fachschule. Przygotowujemy to i zamierzamy zacząć od przyszłego roku. Niemcy potrzebują kadr do odtwarzania swojej gospodarki morskiej, a u nas to jak gdyby zaczyna zamierać bądź nie jest poważane.

Ponieważ studia tylko morskie powodują, że marynarz staje się przywiązany do morza i w związku z tym taki zawód może tracić atrakcyjność, trzeba – o czym mówił mój przedmówca, pan prorektor – stworzyć możliwości bezbolesnego przejścia marynarza na ląd. Nasza uczelnia realizuje to w taki sposób, że są przygotowywane i prowadzone odpowiednie studia podyplomowe. Studia te umożliwiają marynarzom, którzy nie chcą już pływać, a mają znakomitą podbudowę teoretyczną i dużą wiedzę podstawową, bezbolesne przejście do pracy na lądzie.

Pozwolę tu sobie powiedzieć troszkę polemicznie, że mój przedmówca przedstawił dane dotyczące deficytu oficerów i marynarzy nie korzystając z najnowszej Białej Księgi Unii Europejskiej. Mimo że te dane wskazują na szokująco duże braki, to są to jeszcze, można powiedzieć, optymistyczne zapatrywania, dlatego że na gospodarkę światową ma wpływ także to, co się dzieje obecnie i co się stało ostatnio.

Wydarzenia z 11 września, które były szokiem dla całego świata, spowodowały, że Unia Europejska spojrzała bardziej krytycznie na swoją gospodarkę – na gospodarkę, która pracuje bez zapasów. Fachowcy stwierdzili, że trzy dni wstrzymywania dostaw morskich do krajów Unii Europejskiej spowodowałoby bardzo głęboki chaos gospodarczy w tych krajach. Dlatego też wystąpiono z projektem, który nazwano eufemi-

stycznie zastąpieniem marynarzy i oficerów na statkach marynarzami o kulturze europejskiej. Wszyscy wiemy, o co chodzi. To jest niepowtarzalna szansa dla nas, tym bardziej że sama Unia Europejska przewiduje zauważalne braki w ilości trzydziestu sześciu tysięcy oficerów w 2006 r. Trzydzieści sześć tysięcy oficerów w samej Unii w związku z tą wymianą. Jest to niesamowita, niepowtarzalna szansa na zdominowanie tego rynku, nie tylko przez kraje bałkańskie, które kształcą duże ilości marynarzy, posiadając często floty minimalne bądź symboliczne, ale także przez nas. My również możemy znaleźć się na tym rynku, zadomowić i zawłaszczyć go.

Biały raport Unii Europejskiej z dnia 12 września 2001 r. zakłada, że należy stworzyć w trybie pilnym nowy zawód – *freight integrator*, czyli integratora frachtu lub transportu. Proszę państwa, pierwszym krokiem uczynionym w odpowiedzi na tę potrzebę było stworzenie na naszej uczelni specjalności: logistyka i zarządzanie w europejskim systemie transportowym. O tym, że jest to duża szansa dla młodzieży i że młodzież ma wielkie wyczucie, świadczy ilość chętnych na tę specjalność – było dziesięciu kandydatów na jedno miejsce. Należy rozwijać tę specjalność, bo po jej skończeniu przyszli absolwenci naszej uczelni znajdą na lądzie bardzo dużo miejsc pracy.

Biały raport Unii Europejskiej mówi również o tym, że wyczerpały się już możliwości rozwoju transportowego autostrad na linii wschód-zachód, a nawet północ-południe. W związku z tym należy stworzyć morskie autostrady. Takie autostrady działają już wzdłuż wybrzeży Unii Europejskiej, mają być przedłużone wzdłuż naszych wybrzeży i sięgać do wschodnich granic Morza Bałtyckiego. W tych morskich autostradach, których stworzenie jest przewidywane, powinno się znaleźć miejsce również dla nas. Niemcy już zaprojektowali i zaczynają budować wiele statków przystosowanych do tego transportu, my w Polsce jeszcze o tym nie myślimy – mówię o skali ogólnopaństwowej – a przecież to jest łakomy kąsek, o którym powinniśmy pamiętać. Na tym się znakomicie zarabia, nie mówiąc już o dalszych programach Marco Polo. Dlatego też w pełni popieram stanowisko mojego przedmówcy, iż przed szkolnictwem morskim powinna stać duża szansa rozwoju, powinno to być wspierane przez rząd, przez parlament, przez Senat. Jest to niesamowita szansa dla młodych ludzi, którzy od razu mogą zarabiać pieniądze – pieniądze, które są najczęściej przywożone do kraju, wydawane przez ich rodziny lub inwestowane w jakieś przedsięwzięcia. W ten sposób napędzają one naszą gospodarkę i tym samym przyczyniają się do rozwoju kraju. Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Dziękuję bardzo, Panie Rektorze.
Proszę teraz o zabranie głosu pana ministra.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński:

Szanowni Państwo!

Po wystąpieniach obu panów prorektorów można odnieść wrażenie, że praktycznie rzecz biorąc nie ma żadnych problemów związanych ze szkolnictwem morskim i wszystko rozwija się znakomicie, gwarantując, że tak powiem, świetlaną przyszłość obu szkół. Tymczasem spotkaliśmy się w zasadzie po to, żeby dyskutować na temat

problemów, bo taki jest tytuł dzisiejszego spotkania. Ze strony resortu, który jest organem założycielskim obu tych uczelni, widzimy pewne problemy mniej kolorowo, niż zostało to przedstawione.

Trzeba się cofnąć w czasie i powiedzieć trochę o historii powstania tych szkół. Najpierw były państwowe szkoły morskie, które kształciły czysto zawodowe kadry dla naszej floty. Potem nastąpiły lata prosperity, wspaniałego rozwoju żeglugi polskiej PLO, PŻM, a także dobry czas dla naszego szkolnictwa wyższego. Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych powstały wyższe uczelnie, dwie wyższe szkoły morskie – w Gdyni i w Szczecinie, ale nadal były to uczelnie czysto zawodowe, kształcące inżynierów na potrzeby naszych armatorów. W sposób naturalny armatorzy dokładali się, że tak powiem, do tej edukacji, co zresztą jest do tej chwili praktykowane w szkolnictwie morskim. Armatorzy na swoje potrzeby, na swoje zamówienie kształcą przyszłych oficerów i dokładają do tego swoje fundusze. Potem nastąpił przełom – mówię w tej chwili o naszym wyższym szkolnictwie morskim. W latach dziewięćdziesiątych, gdy rozpoczęły się przemiany w kraju, nastąpił kryzys naszej żeglugi i szkoły morskie w sposób naturalny przestały być dofinansowywane przez armatorów. Armatorzy popadli w poważne tarapaty, wyższe szkoły morskie musiały znaleźć jakiś sposób, że tak powiem, egzystencji i rozwoju w tych realiach i zaczęły szukać nowych kierunków nauczania, które były w coraz mniejszym stopniu związane z samym zatrudnieniem na morzu, a w coraz większym stopniu z zatrudnieniem w branżach zbliżonych do gospodarki morskiej na lądzie.

Taka sytuacja trwa do dzisiaj. Jeśli chodzi o stronę czysto zawodową, czyli kształcenie przyszłych oficerów, podstawowym wymogiem uzyskania dyplomu jest praktyka morska. Tą praktykę w przeszłych latach można było uzyskać tylko i wyłącznie na statkach polskich armatorów. W momencie, gdy ci armatorzy podupadli, zaczęliśmy szukać – mówię to jako uczestnik tego całego procesu – możliwości wysyłania naszych studentów na praktyki do armatorów obcych. Na początku lat dziewięćdziesiątych udało się uzyskać takie warunki zatrudniania studentów, że armatorzy przekazywali na poczet uczelni pewne środki finansowe za każdego kształconego studenta, co w jakimś stopniu wspomagało finanse uczelni. Później, w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych to się załamało i w tej chwili sytuacja wygląda tak, że studenci sami, w większości indywidualnie wyszukują sobie statki, na które mogą pójść na praktyki i te praktyki sobie załatwiają. Do dzisiaj studenci nie zgodzili się na system stypendiów fundowanych, podpisywania umów z armatorami, którzy gwarantowaliby im praktykę w zamian za zatrudnienie. Od momentu, kiedy jeszcze istniały Polskie Linie Oceaniczne i jako pierwszy armator w historii zaproponowały tego typu rozwiązanie, aż do dzisiaj nie doszło do takich porozumień.

Musimy sobie szczerze powiedzieć, że ten segment czysto zawodowo-morski, z którego generujemy ludzi do pracy na rynku globalnym, to jest znikomy procent studentów, którzy uczą się w wyższych szkołach morskich. Praktycznie rzecz biorąc, jeżeli na wydział nawigacyjny przyjmujemy na pierwszy rok stu dwudziestu studentów, to studia kończy 50%, sześćdziesiąt osób, a z tych sześćdziesięciu pływa maksimum czterdzieści. Drugi taki wydział to wydział mechaniczny, gdzie jest taka sama proporcja. Dokładnie drugie tyle absolwentów pochodzi ze Szczecina. Można zatem powiedzieć, że wyższe szkolnictwo morskie w tym wydaniu, z jakim mieliśmy do czynienia w latach siedemdziesiątych, kiedy funkcjonowały wyższe szkoły morskie i praktycznie

wszyscy absolwenci szli do floty, dzisiaj już nie istnieje, radykalnie od tego odeszliśmy – to jest zupełnie inne szkolnictwo. To jest tendencja, którą już wcześniej obserwowaliśmy w Europie, gdzie szkoły morskie tego typu, co nasze, zaczęły przechodzić na specjalności zbliżone do branży morskiej, ale nie związane tylko i wyłącznie z rynkiem, o którym mówimy, czyli rynkiem marynarskim.

Rynek marynarski w chwili obecnej jest opanowany czy sterowany przez międzynarodową organizację transportową ITF i fakt przeflagowania większości statków – nie mówię w tej chwili o polskich, ale generalnie w skali ogólnoświatowej jest taka tendencja – doprowadził do tego, że te międzynarodowe związki zawodowe zaczęły dyktować, co na tym marynarskim rynku pracy ma się dziać, jakie mają być stawki. Podzielono świat na strefy wpływów i w zależności od tego, jak silni są armatorzy narodowi, tak wynagradzani są marynarze z danego kraju.

W Polsce mamy w tej chwili taką sytuację, że jeszcze dwa przedsiębiorstwa gwarantują naszym marynarzom taki a nie inny poziom wynagrodzeń na tym globalnym rynku pracy kontrolowanym przez ITF. Są to PŻM i Odra. Odra już, że tak powiem, jest bankrutem, PŻM broni się rękami i nogami i my jako resort, który też w jakimś stopniu odpowiada za sprawy żeglugowe, będziemy robić wszystko, żeby stworzyć warunki, by nasza flota zaczęła trochę odżywać. Jest to konieczność związana między innymi z utrzymaniem niesamowitej liczby potencjalnych marynarzy, którzy pracują na tym rynku. Mamy w tej chwili ponad trzydzieści tysięcy osób, które są zatrudniane na kontraktach, i w momencie, gdy spadniemy na tej liście ITF o piętro niżej do poziomu Ukrainy, Łotwy i krajów Trzeciego Świata, nasi marynarze zaczną zarabiać 50% tego, co zarabiają w dniu dzisiejszym. I wtedy w ogóle będzie zerowe zainteresowanie zawodem marynarza.

Na dzień dzisiejszy nie należy przykładać takiej wagi do Konwencji STCW, bo ona, jak się okazuje po tych kilku latach funkcjonowania, miała doprowadzić tylko do tego, żeby armatorzy mogli uzyskać tanią siłę roboczą na swoje statki i żeby ta tania siła robocza gwarantowała bezpieczeństwo na morzu. Stąd się wzięły te minimalne wymogi co do obsady wacht, wymogi co do kontroli wydawania świadectw i certyfikatów itd., bo na czarnym rynku można było kupić dyplom. To wszystko jest w tej chwili pod kontrolą, żeby to bezpieczeństwo było zapewnione. Europa broni się przed tym, tworząc takie warunki, żeby floty narodowe powróciły pod własne bandery i żeby w ten sposób się wyrwać spod dyktatu tych międzynarodowych związków zawodowych. My też tworzymy mechanizmy, żeby przejąć kontrolę nad statkami, które są w tej chwili przerejestrowane. Tych statków jest ponad setka i w momencie, gdy powrócą one pod banderę polską, warunki socjalne będzie dyktował rząd, a nie ITF, nie związek zawodowy.

Powracam do usytuowania szkół na rynku globalnym. Jest pytanie, które od czasu do czasu powraca: czy faktycznie jest to argument, że my kształcimy specjalistów na ten rynek globalny? Jest to pewien argument, jakkolwiek może nie wszyscy wyborcy w ten sam sposób rozumują, dlatego że to pytanie dziwnie powraca. Praktycznie rzecz biorąc, w obecnej sytuacji już wszystkie wyższe uczelnie w Polsce kształcą inżynierów, magistrów i specjalistów na rynek globalny, dlatego że skończyły się czasy, kiedy politechnika kształciła dla konkretnych zapotrzebowań naszego przemysłu. Wszystko się pozmieniało. Część absolwentów znajduje zatrudnienie w polskich zakładach przemysłowych, część w spółkach zagranicznych, część w ogóle wy-

jeżdża za granicę i nikt nie robi z tego problemu. Tu jednak powraca problem, który jest związany – wszyscy na pewno doskonale to wiedzą – z wysokimi kosztami kształcenia. Te wysokie koszty kształcenia są związane ze specyfiką morską i prawdę mówiąc, w tej chwili problemy szkół morskich wiążą się z tym, że ten segment morski się kurczy. Rozwija się natomiast segment infrastruktury okołomorskiej, ale on równie dobrze może być zabezpieczony przez politechnikę i uniwersytet. A tutaj pod pretekstem szkolnictwa zawodowego utrzymuje się wysokie koszty w skali wszystkich specjalności, które są utrzymywane.

Ja to oceniam w ten sposób. Protesty, które się pojawiają, są związane między innymi z tym, że szkoły, kształcąc w przeszłości – mówię teraz o tym, skąd się wzięły te wysokie koszty – marynarzy do wykonywania zawodu konkretnie na morzu, musiały ponieść dodatkowe obciążenia z tytułu praktyk morskich. Był taki okres, kiedy szkolnictwo musiało płacić armatorom, nawet polskim, za każdego studenta, który został wysłany na statek. Było tak z powodu kłopotów finansowych, które tam się pojawiły, bo było to dodatkowe obciążenie dla armatora, gdy musiał ekstra wyżywić i opłacić czterech czy pięciu praktykantów.

Poza tym niesamowitym obciążeniem dla szkół są statki morskie. Jest to bardzo duży problem, który jest rozwiązywany w ten sposób, że obie uczelnie usiłują w maksymalny sposób wykorzystywać te statki również komercyjnie. W trakcie praktyk robi się wszystko, żeby zarobić dodatkowe pieniądze. Praktyka połączona z komercją nie jest już taką praktyką zawodową, jakiej oczekują armatorzy, a niestety nie możemy od tego odejść, bo wówczas te statki zostałyby po prostu unieruchomione i uczelnie w ogóle nie miałyby pieniędzy na to, żeby je eksploatować. Mamy w tej chwili trzy statki szkolne: Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie ma statek „Nawigator XXI”, podobny do tej jednostki, akademia ma „Dar Młodzieży” i „Horyzont II”.

Nie bardzo mogę się zgodzić, że załamała się dotacja budżetowa i w związku z tym pojawiły się problemy finansowe uczelni. Obserwowane zjawisko rozwoju tych szkół, zresztą naturalnego rozwoju, nie szło w parze z zabezpieczaniem sobie odpowiednich środków finansowych z budżetu. Budżet jest ograniczony i chcę zwrócić uwagę na to, że uczelnie często bez zabezpieczenia sobie zaplecza finansowego rozwijają nowe wydziały, nowe specjalności. Zaczyna się zwykle od nowej specjalności, potem to się rozbudowuje, rozbudowuje i powstaje nowy wydział, ale środków na ten nowy wydział nikt wcześniej nie zabezpieczył. Jak sobie tutaj wspomnieliśmy, skurczyły nam się specjalności czysto morskie, a w zamian niesamowicie rozbudowały się inne specjalności i należy sobie zadać pytanie, czy nie ponad pewną miarę. Praktycznie rzecz biorąc, doszliśmy już chyba do granic bezpieczeństwa, gdy powinniśmy zacząć kontrolować ten rozwój i nie możemy pozwolić sobie na to, żeby co roku powiększać liczbę studentów tylko z tego powodu, że są chętni. W końcu zasilanie kasy uczelnianej ze studiów zaocznych też ma pewne granice wytrzymałości i w tej chwili na przykład, Panie Rektorze, pan chyba dokłada nawet więcej niż 50%, tak mi się wydaje, z działalności studiów pozadziennych, wieczorowych, zaocznych i różnych form działalności komercyjnej, żeby utrzymać uczelnię. Gdyby tych pieniędzy nagle zabrakło, to skończyłoby się to totalnym bankructwem. Dlatego wydaje mi się, że powinniśmy w tej chwili zwrócić uwagę na to, żeby zacząć kontrolować rozwijanie nowych specjalności. Jeżeli tworzymy nową specjalność, to, moim zdaniem, powinien być zrobio-

ny porządny biznesplan albo nowa specjalność, która jest faktycznie bardziej atrakcyjna, powinna zastąpić taką, która już obumiera i jej atrakcyjność spada.

Generalnie, proszę państwa, na pewno należy bronić tego potencjału, który został wypracowany. Absolutnie nie możemy tego zmarnować i też nie możemy na siłę regulować rynku i oczekiwań słuchaczy uczelni, bo wiadomo, że zainteresowanie studiami związanymi z zawodem czysto morskim spada, takie są tendencje, zaś zainteresowanie innymi specjalnościami, związanymi z infrastrukturą wokół gospodarki morskiej, wrasta. Myślę, że to jest bardzo duże zadanie dla rektorów, żeby potrafili w przyszłości wyważyć te sprawy, głównie finansowe, dlatego że, jak wszyscy wiemy, bardzo trudno jest w tej chwili mówić o tym, żeby budżet państwa mógł więcej wyłożyć specjalnie na szkolnictwo morskie, zwłaszcza, że w świadomości wszystkich też tkwi fakt, iż akurat to szkolnictwo w sensie dotowania na głowę studenta jest najdroższe.

Stąd główny problem to jest na pewno problem finansowy, problem utrzymania statków. Na pewno nie jest to problem przetrwania tych uczelni, dlatego że przy kadry, która została rozwinięta, przy bazie, którą obie uczelnie posiadają, raczej przyszłość mają zapewnioną.

Dziękuję. Jeśli są jakieś pytania, to bardzo proszę.

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Pytania będą później.

Dziękuję bardzo.

Proszę, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Szkolnictwa Wyższego
w Ministerstwie Edukacji Narodowej i Sportu**

Tadeusz Popłonkowski:

Pan rektor kilkakrotnie wspominał o nadzorze ministra edukacji narodowej i sportu nad uczelniami morskimi. Tak naprawdę tego nadzoru nie ma. Minister edukacji wydaje pewne przepisy czy opracowuje rozwiązania ustawowe, ale bezpośredniego związku resort edukacji narodowej i sportu z akademiami morskimi nie ma.

Może w kilku słowach powiem o pracach legislacyjnych, które w tej chwili trwają. Myślę, że jutro będzie więcej czasu na dyskusję na ten temat. Aktualnie opracowywany jest projekt ustawy zmieniającej ustawę o szkolnictwie wyższym i wyższych szkołach zawodowych i jest przygotowywany nowy projekt ustawy o tytule i stopniach naukowych. Te zmiany nie dotyczą bezpośrednio akademii morskich, myślę, że nie będą miały dla nich dużego znaczenia. Pierwsza sprawa – ustawa o szkolnictwie wyższym. Najważniejsza zmiana, która jest proponowana w tej ustawie – bo jest też kilka spraw porządkowych – polega na wprowadzeniu upoważnienia dla uczelni do tworzenia zamiejscowych ośrodków dydaktycznych. To jest sprawa podnoszona od wielu lat, w tej chwili uczelnie mogą tworzyć wydziały bądź filie, jest to struktura dosyć rozbudowana. W związku z tym, żeby ułatwić różne działania, a równocześnie żeby uporządkować pewne stany faktyczne, które istnieją w tej chwili, przygotowujemy projekt ustawy, który pozwala uczelniom, a w zasadzie jednostkom posiadającym uprawnienia do nadawania stopnia doktora na tworzenie zamiejscowych ośrodków dydaktycznych kształcących na poziomie licencjackim. To jest najważniejsza zmiana proponowana w ustawie o szkolnictwie wyż-

szym. Chcielibyśmy, aby ta ustawa jak najszybciej dotarła do parlamentu i żeby, jeśli to będzie możliwe, z początkiem nowego roku akademickiego mogła mieć zastosowanie.

Drugi projekt to jest projekt ustawy o tytule i stopniach naukowych. To jest nowa ustawa, ale w zasadzie jest to nowelizacja związana przede wszystkim ze zmianami stopni kwalifikacyjnych w uczelniach artystycznych. W tej chwili są tam nadawane stopnie kwalifikacyjne pierwszy i drugi, nie ma stopnia doktora i doktora habilitowanego. Istniejące stopnie kwalifikacyjne będą zastąpione doktoratem i habilitacją. Najważniejsza zmiana, która jest proponowana w projekcie ustawy o tytule i stopniach naukowych dla całego obszaru szkolnictwa wyższego, polega na pewnym uporządkowaniu spraw związanych ze statusem doktoranta. Zostały przeniesione pewne rozwiązania z rozporządzenia do ustawy, został rozszerzony zakres uprawnień doktorantów. W ubiegłym roku nowelizacją ustawy wprowadziliśmy możliwość zaliczania okresu studiów doktoranckich do okresu nieskładkowego do emerytury, proponowany projekt ustawy przewiduje pełnię uprawnień dla absolwentów studiów doktoranckich jeśli chodzi o ubezpieczenia społeczne. Ten projekt jest przygotowywany do uzgodnień międzyresortowych, w najbliższym czasie trafi do parlamentu.

To są te dwie duże zmiany, które są w tej chwili przygotowywane. Pani minister Łybacka powołała także zespół, który opracowuje projekt, właściwie założenia do projektu ustawy. To jest dopiero na etapie przygotowań wstępnych i ten projekt będzie przedstawiony później. To tyle jeśli chodzi o sprawy związane z pracami legislacyjnymi w naszym resorcie.

Jeśli można, nie chciałbym się odnosić do bardzo ciekawej informacji w wypowiedzi pana ministra związanej z potrzebą kształcenia dla morskiego rynku pracy. Natomiast zaniepokoiła mnie informacja pana rektora o tak rozległym kształceniu na studiach zaocznych. Mamy orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego sprzed dwóch lat, w którym trybunał jednoznacznie orzekł, że podstawową formą studiów są studia dzienne, w związku z tym liczba studentów na studiach dziennych musi być większa niż na studiach zaocznych. To jest jedna sprawa. Pan rektor z satysfakcją mówił jeszcze o tym, że państwo dopłacają do studentów dziennych z opłat od studentów zaocznych. Trybunał orzekł również, że nawet jeśli są pobierane opłaty od studentów, to nie mogą one przekraczać kosztów kształcenia. Zatem państwo w dwóch przypadkach zdecydowanie naruszają konstytucję. Muszę powiedzieć, że ten obszar był kontrolowany przez Najwyższą Izbę Kontroli i już w ubiegłym roku Ministerstwo Edukacji Narodowej i Sportu zaleciło rektorom przyjmowanie na studia zaoczne nie więcej studentów niż na studia dzienne. Mimo tego Najwyższa Izba Kontroli bardzo krytycznie oceniła działania uczelni w tym zakresie, jest kolejne wystąpienie Najwyższej Izby Kontroli do ministra edukacji narodowej i sportu zobowiązujące ministra do dyscyplinowania uczelni i do zobowiązania ich, aby były przestrzegane przepisy konstytucji.

Mam takie dane – nie wiem, czy one są prawdziwe – z których wynika, że w latach 1990–2001 liczba studentów na studiach dziennych w uczelniach morskich wzrosła z dwóch tysięcy czterdziestu czterech do czterech tysięcy ośmiuset, zaś na studiach wieczorowych i zaocznych z czterystu sześćdziesięciu trzech do sześciu tysięcy dziewięciuset. To jest szalony wzrost, prawie siedem tysięcy studentów na studiach zaocznych i wieczorowych. W uczelniach podległych ministrowi edukacji narodowej te proporcje są jednak prawidłowe – jest sześćset pięćdziesiąt tysięcy studentów na studiach dziennych i pięćset pięćdziesiąt tysięcy na studiach zaocznych. Myślę, że to

jest nie tylko kwestia Najwyższej Izby Kontroli, ale również pewnych roszczeń, które mogą mieć studenci w stosunku do uczelni. W obszarze głównie uczelni ministra edukacji narodowej i sportu działa pan student Bąbka z Wrocławia, około stu spraw toczy się w sądzie. Po przegranych sprawach w sądzie może później pojawić się lawina roszczeń cywilnych od studentów, którzy będą uważali, że opłaty, które były pobierane przez uczelnię, są niezgodne z przepisami. Mogą pojawić się roszczenia o zwrot nie należenie pobranych opłat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Dziękuję bardzo panu dyrektorowi.

Panie Rektorze, ujawnia się stara prawda, że zbytnia szczerłość nie zawsze płaca. Ale to taka dygresja.

Proszę państwa, przechodzimy teraz do części: pytania i odpowiedzi. Żeby ją zainauguować, pozwolę sobie jako pierwszy skierować pytanie do pana ministra.

Pan dwukrotnie w swojej wypowiedzi poruszył problem praktyk studentów szkół morskich. W pewnym momencie powiedział pan, że studenci sami sobie załatwiają praktyki u armatorów. Moje pytanie jest takie: czy jeśli student sam sobie załatwia praktykę u armatora, to czy jest to rzeczywiście praktyka, czy po prostu praca bądź pańszczyzna, jaką świadczy armatorowi? Myślę, że to jest dość ważny problem w kontekście tego, że praktyka powinna jednak przynieść nabycie przez studenta określonych umiejętności.

Proszę bardzo. Następne pytania.

Senator Zbyszko Piwoński:

Mam pytanie do pana ministra. W moim przekonaniu pan minister nie odniósł się do najważniejszego wątku naszej dzisiejszej debaty. Mianowicie mamy do czynienia z dość nietypowym przykładem, gdy uczelnia kształci ludzi, zakładając z góry, że liczy w swoim bilansie możliwość zatrudnienia ich nie w kraju, tylko w Europie czy po prostu w świecie, nie dzielimy tego na poszczególne części. Jest to jak gdyby swoista próba eksportu, aczkolwiek nie wprost opłacanego, bo tego się nie sprzedaje, ale jednak eksportu naszej siły, myśli twórczej, wszystkiego. Dlatego mam pytanie: czy podjęli panowie... Raczej się tego nie spodziewam. Czy więc nie należałoby podjąć jakiejś bardzo rzeczowej rozmowy z ministerstwem pracy i płacy? To nie jest sprawa resortu, który reprezentuje pan minister, bo wchodzi w grę sprawa rynku pracy, gospodarki zasobami ludzkimi itd. Czy nie należałoby popatrzeć na ten problem? Pan wspominał o kosztach, o tym, że to się właściwie zaczyna w pewnym momencie nie opłacać. Jeżeli byśmy nieco szerzej popatrzyli na to z punktu widzenia możliwości zatrudnienia, wtedy, spodziewam się, te opinie i oceny byłyby, mogłyby być inne. Nie chcę ferować żadnych wyroków, ale warto byłoby się nad tym zastanowić z tego punktu widzenia.

Idąc tym samym tokiem myślenia, mam pytanie do referujących panów rektorów. Wchodzą panowie na wolny rynek, to jest jakiś bilans zatrudnienia, i zaczynają się panowie na nim poruszać. Gdyby panowie spróbowali tak samokrytycznie powiedzieć: jak na tym wolnym rynku czujecie się w stosunku do innych jako placówki

kształcające? Czy wygracie tę rywalizację? Co by trzeba było zrobić, żeby ją wygrać? Bo ta wygrana jest warunkiem tego, o czym mówiłem w pierwszym pytaniu.

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Dziękuję bardzo.

Jako trzeci pan senator Wittbrodt.

Potem poprosimy pana ministra o odpowiedź, żeby się nie nagromadziło za dużo pytań.

Senator Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Mam pytanie do pana ministra. Wspomniał pan o próbach podejmowanych w związku z tym, że nasza flota jest w tej chwili minimalna, kilkanaście jednostek, które pływają pod polską banderą, a pewnie dziesięć razy tyle pływa gdzie indziej. Jakie działania zamierza podjąć resort, rząd, żeby zachęcić polskich armatorów czy tych, którzy władają tymi jednostkami, żeby one zmieniły banderę, żeby wróciły do kraju? Czyli pierwsze pytanie jest o działania, które podejmuje w związku z tym rząd.

Drugie pytanie dotyczy tego, o czym mówił pan senator Piwoński, z tym, że chciałbym to poszerzyć. Są dwie szkoły morskie w Polsce, jest ileś tam szkół w Europie i na świecie, wobec tego mam pytanie w ogóle o konkurencję międzynarodową na tym obszarze. To się wiąże też z tym, że, jak państwo mówią, jest potrzeba wykształcenia około czterdziestu sześciu tysięcy oficerów w ciągu ośmiu czy dziesięciu lat. Pytanie jest takie: czy jeżeli to jest tort, to na jaki udział w tym torcie państwo liczą?

Przy okazji chciałbym usłyszeć od pana ministra i od pana rektora opinię w takiej sprawie. Myślę, że to dotyczy nie tylko kształcenia na potrzeby morskie, ale w ogóle otwartego rynku, globalizacji i czegoś takiego, co wiąże się z koniecznością kształcenia, w związku z którym trzeba ponieść określone nakłady, żeby wykształcić młodzież, która gdzieś tam się potem lokuje na rynku europejskim, na rynku światowym. Okazuje się, że sprawy finansowe niekoniecznie zamykają się w tym kraju, czyli na przykład tu są wydatki, gdzie indziej są efekty, gdzie indziej są korzyści. Jak państwo myślą, jak powinno być zorganizowane finansowanie szkolnictwa wyższego w warunkach rynku otwartego, rynku globalnego? Mówię o tym dlatego, że może się okazać, że to nie jest tort, że to nie jest coś słodkiego, coś takiego, co my z przyjemnością skonsumujemy. Może się okazać, że to jest nasz wkład, nasze koszty, które musimy ponieść. One mogą być poniesione, możemy podjąć taką decyzję, ale jest pytanie, jak tę sytuację ocenić.

I wreszcie ostatnie pytanie do obu panów rektorów szkół morskich w Gdyni i w Szczecinie. Jeżeli mówi się, że rynek nawigacyjny, rynek czysto morski się kurczy, każda z uczelni szuka dla siebie miejsca poza... W pewnym sensie się kurczy, chyba że pan rektor powie, że pan minister nie ma racji. Wtedy będę oczekiwał takiej odpowiedzi. Ale pytanie jest takie: jak wygląda współpraca obydwu uczelni? Jeżeli na przykład każda z uczelni ma bardzo kosztowny obiekt pływający, jedna nawet dwa obiekty, i jeżeli się mówi, że stopień wykorzystania tych obiektów jest różny, to pytanie do państwa: czy uczelnie myślały o tym, żeby na przykład tę samą jednostkę wykorzystywać dla celów praktyk morskich, szkolenia morskiego? Myślę że to byłby

jeden z prostszych sposobów szukania oszczędności i obniżania kosztów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Dziękuję bardzo.

Proponowałbym, żeby najpierw odpowiedział pan minister, a później udzielił głosu panom rektorom.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Marek Szymoński:**

Dziękuję bardzo.

Praktyki są kontrolowane przez administrację morską. Jest to związane z Konwencją STCW o szkoleniu marynarzy, wydawaniu świadectw, sprawowaniu i pełnieniu wacht, zatem praktyki są kontrolowane w standardzie ogólnoświatowym, to jest narzucone przez międzynarodową organizację morską. Praktyka musi mieć odpowiedni przebieg, odpowiedni standard, każdy absolwent uczelni, w ogóle każdy student, bo praktyka zaczyna się już na pierwszym roku, ma dzienniczek praktyk, który towarzyszy mu aż do kolejnych stopni oficerskich. Tam jest zapisana cała historia jego pływania, oprócz tego jest książeczka żeglarska. Jest to wymóg konwencyjny i to jest spełnione. Nie jest to może najszcześniejsze rozwiązanie, że studenci samodzielnie poszukują sobie statków, na których odbywają praktykę, ale jest to związane z faktem, iż uczelnia ma ograniczone możliwości zawierania umów z armatorami. Takie umowy są zawarte, ale później realia są zupełnie inne, bo jak przychodzi okres praktyk, to nie znaczy, że ci armatorzy będą mieli akurat tyle miejsc dla praktykantów, ile my byśmy sobie zażyczyli. Studenci chcą w czasie praktyki zarobić jak najwięcej pieniędzy i preferują praktyki typu kontrakt. Oczywiście dla armatora czy też dla cyklu szkoleniowego bardziej wskazane byłoby odbycie praktyki typu kadet na statku czyli student praktykant, który przechodzi przez wszystkie stanowiska pod opieką starszego oficera, a nie zajmuje się tak zwaną brudną robotą, czyli czysto marynarską – klepaniem rdzy i malowaniem pokładu czy zbiorników. Ale to już jest inne pytanie. Jednak żeby zrealizować tę praktykę, student musi przejść przez wszystkie punkty, które ma zapisane w dzienniczku, i ta praktyka spełnia wymogi, które narzuca konwencja międzynarodowa.

Aspekt zatrudniania za granicą i pytanie, jak my się czujemy na tym rynku, jaka jest pozycja naszych uczelni. Otóż nasza pozycja jest generalnie bardzo wysoka, możemy się porównywać z uczelnią amerykańską w Kings Point. Zrobiliśmy zresztą eksperyment i wysłaliśmy swego czasu dwóch naszych studentów – jednego z wydziału nawigacyjnego, drugiego z wydziału mechanicznego – na cały ostatni rok. Uzyskali oni tam dyplom. Generalnie w Europie nie kształcą się w tej chwili kadry na morze na takim poziomie, jak my to robimy w Polsce, i to oczywiście podraża nasze studia.

Należy sobie powiedzieć otwarcie, że rynek jest na tyle chłonny, że Akademia Marynarki Wojennej też uruchomiła specjalność lądową, nawigacyjną, zainwestowała niesamowite pieniądze w sprzęt i laboratoria, które są wymagane Konwencją STCW w części dotyczącej standardu szkolenia. Mamy szkołę prywatną – szkołę morską gdyńską. Jak państwo widzą, absolwenci mają możliwości zatrudnienia. Atutem, jakim

posługiwały się wyższe szkoły morskie, lansując ten sposób szkolenia i ten poziom, było to, że nasi absolwenci nigdy nie byli bezrobotni, tylko zawsze znajdowali zatrudnienie.

Pytanie pana senatora Wittbrodta o koszty, jakie ponosi kraj, żeby ci ludzie byli tak wysoko wykwalifikowani i przynosili ekonomiczną korzyść, już w tej chwili nie Polsce, tylko armatorom zagranicznym. Oni nie przynoszą żadnej korzyści ekonomicznej Polsce poza tym, że nie są bezrobotnymi. Pieniądze oczywiście wydają w Polsce, bo taka jest mentalność marynarza – on zawsze z całą tą kasą pieniędzy wraca do kraju. Zatem jest to model na pewno nie idealny, bo to jest taki model, jaki był kiedyś w Jugosławii, gdy Jugosłowianie eksportowali swoją siłę roboczą i ludzie po iluś tam latach pracy w Niemczech wracali z pieniędzmi do kraju i tam inwestowali. Dokładnie tak jest na rynku marynarskim. Czyli koszty niewątpliwie są nasze, tort może nie jest naprawdę tortem, tylko jest to po prostu twarda praca, coraz cięższa na tych kontraktach, a pieniądze są coraz mniejsze. Taka jest prawda. I to, co obserwujemy, jest na tym rynku uczelni morskich... Ja nie mówię o Akademii Marynarki Wojennej, bo ta akademia, kreując specjalności cywilne, ratuje się przed perspektywą swojej przyszłej likwidacji jako uczelni wojskowej. Ale jeśli chodzi o szkoły morskie, to ta tendencja do zmieniania specjalności na lądowe i trochę odchodzenia od tych czysto morskich spraw zawodowych jest naturalną kolejną rzeczą. Więc ten tort okazuje się wcale nie taki słodki.

Nie wiem czy usatysfakcjonowałem...

(Senator Edmund Wittbrodt: Było jeszcze pytanie dotyczące działań rządu.)

Tak, ja to opuściłem. Więc jak państwo wiedzą, od momentu, gdy zaczął się kryzys w naszej żegludze, toczy się dyskusja na temat tak zwanego drugiego rejestru, czyli stworzenia takich warunków ekonomicznych dla floty narodowej, które pozwolą armatorom egzystować na rynku krajowym. Dotychczas takich warunków nie było, w związku z tym cała flota została wyrejestrowana na Malte, Wyspy Bahama, Cypr – to są podstawowe rejestry, gdzie w tej chwili pływają nasze statki. Wiąże się to z bardzo niekorzystnym zjawiskiem tracenia kontroli nad majątkiem narodowym, dlatego że te statki są rejestrowane w spółkach zagranicznych, po drodze jest jeszcze zwykle jedna spółka buforowa, też zarejestrowana za granicą. W związku z tym żadna kontrola finansów tych spółek armatorskich przypisanych do konkretnych statków nie ma miejsca, bo nasze przepisy są takie, że nie możemy kontrolować finansów podmiotów zagranicznych. W tej chwili, po ośmiu latach tej dyskusji, nadeszła chwila, kiedy wszystkie strony są zainteresowane tym, żeby stworzyć w Polsce taki rejestr statków żeglugi międzynarodowej o odpowiednim statusie jeśli chodzi o preferencje ekonomiczne. Poprzednio protestowały głównie związki zawodowe, w tej chwili nawet związki zawodowe przychylają się do tej idei w związku z tym, o czym wspomniałem wcześniej, że upadek ostatnich dwóch armatorów, którzy gwarantują nam odpowiedni poziom wynagrodzeń na rynku globalnym, spowoduje, iż nasi marynarze stracą połowę zarobków. Więc w tym momencie są zainteresowani, żeby to wszystko utrzymać. Szykujemy projekt ustawy, która ma określić zasady i formy funkcjonowania tego rejestru międzynarodowego. Jest to na mocno zaawansowanym etapie, wszyscy armatorzy są zgodni co do korzyści, jakie odniosą z tego tytułu. Chcę powiedzieć, że to są nie tylko korzyści związane z samym faktem powrotu pod polską banderę i uzyskania tutaj takich samych warunków ekonomicznych, jakie mają w innych rejestrach, ale jest to ten-

dencja całej Unii Europejskiej, wszystkich krajów morskich w Europie, żeby ściągać flotę narodową pod swoje bandery.

Praktycznie każdy kraj posiada taki drugi rejestr czy rejestr żeglugi międzynarodowej, różnie to jest nazywane. Ostatnio Finlandia ogłosiła, że wprowadziła taki rejestr, Belgia go wprowadza. My robimy to na tym samym poziomie, jaki panuje w tych krajach europejskich, żeby nie było żadnego zawirowania w momencie akcesji do Unii. Sprawa jest o tyle poważna, że Unia wydaje świętą wojnę tak zwanym tanim banderom, czyli wszystkie statki, które będą zarejestrowane pod tymi banderami, będą dyskryminowane w portach europejskich. Wszystkie kwoty ładunkowe, które będą w Europie rozdzielane pomiędzy armatorów, będą tylko dla flot narodowych. W tej chwili nasz główny armator to jest PŻM, który ma jeszcze w swoim posiadaniu ponad dziewięćdziesiąt statków. Jest to pierwszy armator zainteresowany powrotem pod polską banderę, dlatego że część statków PŻM operuje na rynku europejskim i gdy przepisy się zaostrzą i tendencje będą wyraźne, ten armator w naturalny sposób utraci rynek. To są przesłanki, które nami kierują, żeby to zrealizować.

Oczywiście budżet nie poniesie żadnych kosztów, wręcz przeciwnie, będą same korzyści. W tej chwili armatorzy przekazują symboliczne podatki na rzecz skarbu państwa z tego tytułu, że każda taka spółka czy firma funkcjonuje zwykle na zero bilansu, koszty są równe wpływom i w sumie podatek jest zerowy. Marynarze pływający na kontraktach też nie płacą podatków. Pod banderą polską jest trzynaście statków, co daje około trzystu zatrudnionych, czyli trzysta deklaracji PIT. Minister finansów powiedział, że jest w stanie zrezygnować z tych trzystu rozliczeń PIT. Te statki zostaną zarejestrowane w drugim rejestrze, dlatego że ci marynarze też nie odprowadzają zbyt wielkich podatków, bo zawsze są jakieś odliczenia itd. Zatem wpływy z naszej floty do budżetu są symboliczne, a mamy takie zjawisko, że w ogóle nie kontrolujemy tego majątku, który swojego czasu stworzono, państwo nie może udzielić żadnej pomocy firmom armatorskim, dlatego że to są spółki zagraniczne i nikt nie może pomagać spółkom zagranicznym. W momencie, gdy ten rejestr powstanie, podatek, który teraz jest odprowadzany do rejestrów obcych, tanich, wpłynie do budżetu państwa. To są wszystkie opłaty rejestrowe. Na pewno ożywi się trochę koniunktura w stocznich remontowych, w naszych stocznich, bo może wreszcie armatorzy będą zainteresowani, żeby budować statki w polskiej stoczni. Oprócz spraw podatkowych są jeszcze oczywiście sprawy ceny, to jest druga historia. Generalnie musi być stworzony taki mechanizm, żeby elementem konkurencji była tylko i wyłącznie cena budowy statków w danej stoczni, a nie dodatkowe obciążenia podatkowe, które powodują, że ta cena staje się nierealna.

Planujemy, że Sejm w tym roku rozpatrzy ten projekt i to może nieco uzdrowić sytuację. Może zostanie stworzony taki mechanizm, że nasza flota zacznie odżywać. Chcę powiedzieć, że do dzisiaj, mimo że wszystkie linie, które kiedyś obsługiwało PLO, zostały polikwidowane, gdy się jest na kontrakcie i się powie, że jest się Polakiem, to jest reakcja: o, polskie statki, PLO... Do dzisiaj wszyscy z rozrzewnieniem wspominają statki pod polską banderą. Dobijaliśmy się o ten rynek od lat dwudziestych, utrzymaliśmy pozycję do lat siedemdziesiątych, potem to wszystko zaczęło padać. W tej chwili pojawiła się szansa, bo mówimy o wzroście eksportu, o handlu z krajami zamorskimi – przecież nie będziemy wozić tych towarów obcymi statkami, lepiej wozić własnymi.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Powinno wrócić sto dwadzieścia statków. Według polskiego rejestru jest potencjalnie sto pięćdziesiąt statków, które mogą być zarejestrowane, ale ja szacuję że wróci sto dwadzieścia. Na pewno w pierwszej kolejności PŻM od razu przerejestruje pod naszą banderę te statki, które będzie mógł przerejestrować. Z tym, że jest jeszcze ten aspekt, że wszyscy bronimy pozycji ponad trzydziestu tysięcy naszych marynarzy na światowym rynku pracy. Uratowanie naszej floty to jest uratowanie miejsc pracy dla olbrzymiej rzeszy ludzi. Opór związków zawodowych afiliowanych przy ITF jest olbrzymi, dlatego że ITF sprzedaje warunki socjalne – każdy marynarz, podpisując umowę kontraktową, 2% swojej pensji odprowadza na rzecz związku zawodowego na kupienie socjalu. To są olbrzymie pieniądze. Ale, jak powiedziałem, w skali całej Europy jest w tej chwili tendencja, żeby się przed tym bronić i uciekać od tego, nazwijmy rzecz po imieniu, gangsterstwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Dziękuję bardzo.

(Senator Kazimierz Drożdż: Panie Przewodniczący, mam króciutkie pytanie do pana ministra.)

Za chwilę.

Szanowni Państwo, chciałbym uprzejmie zwrócić uwagę na fakt, że to jest posiedzenie Komisji Nauki, Edukacji i Sportu, a nie komisji gospodarki morskiej. Aczkolwiek te problemy wiążą się ze sobą i są bardzo ciekawe, ja zdaję sobie z tego sprawę, jednak proponowałbym koncentrować się na problemach dotyczących szkolnictwa morskiego, bo inaczej nie zakończymy tej naszej interesującej dyskusji do późnego wieczora.

Proszę, krótkie pytanie.

Senator Kazimierz Drożdż:

Chciałbym zapytać: ile mieliśmy polskich statków pod polską banderą w latach dziewięćdziesiątych?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Marek Szymoński:

W latach dziewięćdziesiątych PLO już...

(Brak nagrania)

Prorektor Akademii Morskiej w Gdyni

Janusz Mindykowski:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Spróbuję zacząć od wątku, który poruszył i pan minister Szymoński, i pan minister Wittbrodt. W moim przekonaniu pan minister Szymoński bardzo słusznie zwrócił

uwagę na fakt, że należy troszeczkę zmienić podejście jeżeli chodzi o charakterystykę rynku pracy. W ostatnim czasie nasiliło się pewnego rodzaju zauważenie kwestii interesu polskiego podatnika, a zatrudnienie polskiego absolwenta za granicą kojarzone głównie z uczelniami morskimi jest daleko idącym uproszczeniem. Ta rzecz dotyczy wszystkich uczelni w Polsce.

Proszę pozwolić, że przeczytam krótki cytat z artykułu pióra pana kapitana Jerzego Puchalskiego, artykułu, który jest repliką na tekst opublikowany w „Polityce” przez panią Ryszardę Sochę. Cytuję: „Wystarczy popatrzeć na listy poszukujących polskich pracy, by zdać sobie sprawę, iż de facto większość tegorocznych absolwentów szkół wyższych «lądowych» może jej nie znaleźć. Różnica podstawowa zatem (z punktu widzenia podatnika) pomiędzy szkołami «lądowymi» i «morskimi» jest taka, że absolwenci tych drugich pracę z pewnością znajdą (za 2000 USD na dzień dobry, jak pisze słusznie pani redaktor Socha), a do pierwszych też na dzień dobry podatek dopłaci...”. I to jest pewna opcja, pewne widzenie, pewna perspektywa widzenia problemu. W związku z tym zwracam się do pana ministra Wittbrodta. Wydaje mi się, że nie należy stawiać problemu w tym kontekście, że my możemy te pieniądze wydatkować na szkolnictwo morskie w tym sensie, że to jest pewnego rodzaju dopłacanie, jakieś subsydiowanie. Ja raczej upatrywałbym rozwiązanie tej kwestii w pytaniu sformułowanym przez jednego z senatorów, przepraszam, nie pamiętam nazwiska...

(Głosy z sali: Senator Piwoński.)

...senatora Piwońskiego, który, jak zrozumiałem, sugerował pewną analizę pod kątem ciągnionego rachunku kosztów. Zarówno ja, jak i wiele osób pracujących w branży morskiej, a szczególnie w szkolnictwie, jest przekonanych, że rachunek ciągniony per saldo jest wysoce dodatni i dla kraju, i dla polskiego podatnika. Te trzydzieści tysięcy zatrudnionych za granicą osób, o których wspominał pan minister Szymoński i które zostały przywołane w artykule, to jest fakt. Z tego podobno dziesięć tysięcy to są osoby o najwyższych kwalifikacjach spełniających wymagania standardów europejskich.

Pan senator pytał, czy jesteśmy konkurencyjni na rynkach uczelni morskich. W wielu miejscach wymienia się nasze uczelnie jako klasyfikowane w pierwszej piątce, w pierwszej dziesiątce. Na pewno są to czołowe uczelnie morskie na świecie.

(Senator Edmund Wittbrodt: Ile mniej więcej procent możemy wykształcić z tych czterdziestu sześciu tysięcy?)

To zależy. Jeżeli będziemy operowali takimi nominałami, jak w tej chwili, czyli będziemy wypuszczać po dwustu, trzystu absolwentów rocznie, to łatwo sobie policzyć, że bez dodatkowego wysiłku z naszej strony, aby zamierzyć się na ten tort, ten uzysk będzie znikomy. Przez kilka lat będzie okres prosperity, ale jeżeli w to jakoś nie wejdziemy, to nam ucieknie. Przyznam szczerze, że upatruję pewną szansę dla nas w następującej operacji: za rok skończy się projekt METNET i spodziewam się, że między innymi w ramach finału tego projektu uda się uzyskać coś takiego, jak adresowane kształcenie specjalistyczne dla naszych uczelni w oparciu o naszą bazę, między innymi o nasz potencjał związany z praktykami na statkach, naszymi laboratoriami, naszą kadrami, i partnerzy z Unii Europejskiej zaoferują nam pewne pieniądze z określonych funduszy w zamian za współdziałanie w procesie kształcenia. Podobne rzeczy są już na mniejszą skalę realizowane na przykład przez SDK, określone firmy zagraniczne zlecają szkolenia grup marynarzy i formułują warunki, jakie mają być przez te szkole-

nia spełniane. Myślę, że to byłaby jedna z możliwości. Jednak generalnie uważam, że powinno się na to szerzej spojrzeć. Jak wspomniał pan senator Piwoński, sądzę że powinno nad tym się pochylić zarówno Ministerstwo Finansów, jak i ministerstwo pracy i płacy. To jest po prostu dobry biznes dla Polski i możemy więcej, mówiąc językiem kolokwialnym, ugryźć z tego tortu, ale trzeba się w to troszkę bardziej zaangażować.

Spełniamy warunki startowe i sądzę, że musimy popatrzeć na tę sprawę w taki sposób, że nie ma zasadniczego rozróżnienia między uczelniami morskimi a lądowymi, bo wszyscy zbliżamy się do pewnego europejskiego, światowego rynku pracy, i musimy odejść od mitu, że jeżeli zakład pracy jest zlokalizowany geograficznie na terenie Polski, to on już jest wielkim zyskiem dla naszego kraju. Przecież jeżeli kapitał większościowy jest zagraniczny i transfer zysków jest na zewnątrz, to co z tego, że ten zakład stoi na terenie Polski. Trzeba odejść od pewnego mitycznego sposobu rozumowania. Ja nie mówię, że te dane są w 100% pewne, ale, jak pisze kapitan Puchalski, te trzydzieści tysięcy osób zatrudnionych za granicą sprowadza rocznie pół miliarda dolarów do kraju. I teraz możemy się zastanowić, czy lepiej, żeby te trzydzieści tysięcy osób, które wraz z rodzinami stanowią sto tysięcy, było bezrobotnych, czy lepiej, żeby, tak jak jest w tej chwili, pieniądze były transferowane do kraju. Ta grupa jest w dużej mierze udziałowcami zakupów towarów luksusowych, nieruchomości, domów, samochodów. To jest wysoki VAT, wysoka akcyza, to są duże zyski dla kraju. W replice przygotowywanej przez jednego z pracowników naszej uczelni dokonujemy pewnych szacunków finansowych tego zjawiska, one znajdują się w prasie, będą powszechnie dostępne. Twierdzą, że to jest gra o rozwojowym scenariuszu, w której uczelnie morskie mają szansę rzeczywiście zrobić dużo dobrego dla Polski.

Na zakończenie chciałbym się zwrócić w dwóch słowach do pana dyrektora Popłonkowskiego. Panie dyrektorze, wydaje mi się, że wyraźnie przedstawiłem wykładnię w związku z nadzorem MENiS nad uczelniami morskimi. Chodzi o to, że uczelnie morskie są podporządkowane wymaganiom ustawy o szkolnictwie wyższym oraz ustawy o tytule i stopniach naukowych i z tego punktu widzenia nie jesteśmy ani gorsi, ani lepsi. To miałem na myśli.

Jest mi trochę przykro, że pan jako wysoki urzędnik państwowy łapie mnie za słowa w ten sposób. Mówi pan, że ja się szczycę faktem, iż my na studiach zaocznych i wieczorowych oraz na innych formach zarabiamy pieniądze, które użytkujemy w sposób niewłaściwy. Panie Dyrektorze, popatrzmy na sprawę zdroworoządkowo. Jeżeli uzyskujemy pewne środki i je inwestujemy w dydaktykę, to proszę mi wierzyć, że trudno powiedzieć, czy ta kreda, te folie i to wyposażenie sali służy tylko studiom dziennym, czy też zaocznym. Ja po prostu chciałem w pewnym skrócie myślowym powiedzieć tyle, że pieniądze uzyskane z opłat za studia zaoczne umożliwiają nam rozbudowę bazy dydaktycznej, która wspomaga również studia dzienne. I to jest wszystko.

Senator Edmund Wittbrodt:

Myślę, że to nie jest temat do dyskusji z panem dyrektorem Popłonkowskim. Musiałaby być rozpoczęta od początku dyskusja z Trybunałem Konstytucyjnym, z parlamentem, który stanowi prawo i który pewne rzeczy zapisał w konstytucji i w ustawie o szkolnictwie wyższym. Pan dyrektor Popłonkowski powtórzył tylko te normy prawne, które obowiązują i które są wykładnią Trybunału Konstytucyjnego.

Druga rzecz. Pytając o konkurencyjność, miałem na myśli proporcje. Oczywiście można powiedzieć, że gdy na przykład wykształcimy dwustu, tysiąc czy dwa tysiące ludzi, to resztę zostawimy innym. Nie tak się patrzy na proporcje, tylko w ten sposób, jaka jest konkurencja, jaki jest potencjał wszystkich razem i wy możecie liczyć może na 5, może na 7, może na 10%. O to mi chodziło.

Jeżeli chodzi o finanse, muszę powiedzieć, że to jest chyba jakieś niezrozumienie, bo mój wniosek szedł jeszcze dalej. Uważam że nie można oddzielnie patrzeć na kształcenie studentów w szkołach morskich, tylko trzeba spojrzeć w ogóle na kształcenie w jakimkolwiek kierunku. Rynek pracy w nowej sytuacji, przy otwartej Unii Europejskiej i rynku europejskim każe się zastanawiać, czy tak jest dobrze, czy nie, i czy rzeczywiście ten rachunek ciągniony, o którym pan mówi, się sprawdza, czy też się nie sprawdza. Muszę powiedzieć, że ja jestem zwolennikiem innego systemu edukacyjnego, systemu, w którym obowiązywałby system współfinansowania studiów wyższych na zasadzie, że każdy student płaci częściowo za swoją naukę.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze, proszę państwa, ale jeżeli my jesteśmy senacką Komisją Nauki, Edukacji i Sportu, jeżeli w naszym zakresie działalności jest ustawodawstwo i można mówić również o konstytucji, to nie możemy powiedzieć, że jesteśmy bezradni, że rozkładamy ręce i w ogóle się nie zastanawiamy nad perspektywami. Dla mnie jest to istotna różnica, jeżeli ja tu wydatkuję środki, a efekty są gdzie indziej. Wcale nie musi tak być. Pan rektor przywołuje przykład, że przyjeżdża... To może, ale nie musi się sprawdzić. Jeszcze raz powtarzam, że miałem na myśli dużo szersze pole, nie tylko związane z edukacją na rzecz gospodarki morskiej.

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Dziękuję.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Szkolnictwa Wyższego w Ministerstwie Edukacji Narodowej i Sportu Tadeusz Popłonkowski: Ad vocem w jednej sprawie.)

Przepraszam bardzo, Panie Dyrektorze, ale tak długie było ad vocem pana senatora Wittbrodta, że poproszę teraz pana rektora o kontynuowanie odpowiedzi. Jeszcze będzie na to czas.

Prorektor Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie Przemysław Rajewski:

Będę starał się mówić krótko.

Panie Ministrze, wróć jeszcze do sprawy praktyk, o które pan minister pytał. Nasze uczelnie dopuszczają indywidualne załatwianie sobie praktyk przez studentów, ale gros z nich ma praktyki morskie organizowane przez uczelnie. Wiąże się to z tym, że, jak mówił pan minister Szymoński, studenci mogą sobie załatwiać praktyki jako marynarze za nieco większe pieniądze i my się na to zgadzamy, aczkolwiek staramy się, żeby płynęli za mniejsze pieniądze jako kadeci u sprawdzonych armatorów, gdzie mają zagwarantowane przejście przez wszystkie stopnie praktyk. Te praktyki są potem zaliczane na uczelni, w związku z tym są pod kontrolą.

Rywalizacja na rynku pracy. Jak już mówiliśmy, nasi absolwenci rywalizacji jakościowej na rynku pracy się nie boją, raczej są postrzegani jako zdecydowane zagrożenie dla krajów europejskich i pozaeuropejskich, nawet tych o wysokiej kulturze. Szereg naszych polskich programów nauczania wyższych szkół morskich i akademii morskiej jest albo inkorporowanych, albo w części kopiowanych przez rozwijające się europejskie wyższe uczelnie morskie. Te wyższe uczelnie zaczynają się rozwijać i malutka Belgia, która liczy sobie sześć i pół miliona stałych mieszkańców, chce kształcić w przyszłym roku tylu marynarzy, co Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie, czyli około trzech tysięcy studentów na studiach stacjonarnych i częściowo stacjonarnych. My mamy około dwóch tysięcy piętnastu studentów na studiach dziennych i około tysiąca na studiach zaocznych i ten tort, o którym mówił pan minister Wittbrodt, jest w naszym przypadku bardziej słodki niż dla uczelni lądowych. Panie Ministrze, zdaje pan sobie sprawę z tego, że tysiące czy dziesiątki tysięcy prawników, socjologów kształconych przez uczelnie lądowe nie mają i nie znajdują zatrudnienia w swoim zawodzie? Mimo to nie słyszałem, żeby próbował pan ograniczyć którąkolwiek z tych uczelni w ilości przyjmowanych kandydatów.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak. U nas w tej chwili na stanowisko sekretarki w podrzędnym zakładzie złożyło podania szesnaście absolwentek prawa, wszystkie ze średnią pięć albo zbliżoną, z ukończonymi studiami i z dyplomami. Ci ludzie naprawdę mają kłopoty z zatrudnieniem już od paru lat. Zresztą mam szereg interwencji, próśb, żeby znaleźć pracę znajomym, dzieciom znajomych... Absolwentom takich kierunków.

Obie uczelnie przeszły przegląd akredytacyjny prowadzony przez IMO – Międzynarodową Organizację Morską i przez Unię Europejską. Obie zostały zakwalifikowane w ten sposób, że spełniają z nadwyżką normy europejskie, jeśli chodzi o produkcję absolwentów, oraz normy IMO, w związku z czym uzyskały rekomendację tak wymagających flot narodowych, jak japońska czy niemiecka do zatrudniania polskich oficerów na statkach pod banderami narodowymi. To świadczy o tym, że konkurencyjność naszych absolwentów jest bardzo duża. To tyle.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński: Ale jeżeli ja płacę, a sąsiad zje, to zadowolenie może być różne...)

Tak, oczywiście. Z tym, że...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Szymoński: Ja zapłacę, on zje i ja jestem zadowolony, że mu sprawiłem radość.)

Rachunek ciągniony wykaże, czy to jest opłacalne, czy nie. Byłoby cudownie, gdyby pan jako negocjator ze strony polskiej spróbował jeszcze oprócz tego wyciągnąć pieniądze od Unii, szczególnie że będziemy musieli więcej dokładać do absolwentów uczelni lądowych, którzy będą opuszczać kraj, będą pracować i wydawać pieniądze poza krajem.

(Głos z sali: I będą zbierać truskawki...)

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, pan senator Kruszewski.

Senator Zbigniew Kruszewski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Myślę, że my cały czas rozmawiamy o pewnym zamazanym obrazie. To zamazanie wynika z tego, że pan rektor, który nam przedstawiał to zagadnienie... Ja nie wiem, jak jest w szkole w Szczecinie, ale z tego, co zostało tu przedstawione, wynika, że mamy do czynienia z podziałem kierunków na morskie, lądowo-morskie i klasycznie lądowe. Cały czas obracamy się w orbicie kierunków morskich, a więc tych, które dają nam tych absolwentów i świetlaną przyszłość dla nich. W związku z tym miałbym pytanie do pana ministra: dlaczego pan minister infrastruktury kształci w bardzo drogiej albo najdroższych uczelniach w Polsce studentów na przykład na kierunku administracji, gdy znakomicie zrobiłyby to taniej uniwersytety?

Stąd następne pytanie do pana ministra: jakie są plany względem tych dwóch uczelni? Już niewiele uczelni znajduje się w ministerstwach branżowych, należą do nich te dwie uczelnie. Czy ministerstwo ma jakieś plany w związku z tymi uczelniami? Sądzę, że byłoby bardzo źle, gdyby nie miały one perspektywy rozwoju. Czy są na przykład plany typu... Myślę o tym, co ostatnio stało się z Wojskową Akademią Medyczną czy Wojskową Akademią Techniczną, które stały się uczelniami cywilnymi. Czy te uczelnie miałyby wyjść z Ministerstwa Infrastruktury i znaleźć się w gestii Ministerstwa Edukacji Narodowej i Sportu i z nim wiązać swoje perspektywy?

Cały czas stawiam sobie pytanie, dlaczego w drogiej uczelni mamy kształcić studentów na tanich kierunkach czy specjalnościach, przynajmniej na tej jednej uczelni. Jakie są plany Ministerstwa Infrastruktury odnośnie do tych szkół? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie.
Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Marek Szymoński:**

Pan senator poruszył dosyć złożony problem. Fakt, że w tej chwili dominują akurat takie a nie inne specjalności, to jest efekt lat poprzednich, gdy uczelnie wyższe znalazły się pod rządami ustawy o szkolnictwie wyższym i uzyskały bardzo dużą autonomię. W tej chwili rady wydziałów i senat mają władzę w kreowaniu tego, co dana uczelnia robi. Poprzednio minister transportu i gospodarki morskiej mógł coś tam ograniczyć, ale takie ograniczenie, którego sam byłem świadkiem, bo byłem wtedy prorektorem Wydziału Administracyjnego... Próba zlikwidowania tego wydziału skończyła się tym, że teraz jest on najpotężniejszy na uczelni. Taka jest natura reakcji na wszelkiego rodzaju ograniczenia. To samo dotyczyło Wydziału Elektrycznego – też były tendencje, żeby ten wydział zlikwidować, tymczasem on egzystuje i w rankingach KBN zajmuje pierwsze miejsce w uczelni, nie ma drugiego wydziału na tak wysokim poziomie naukowym.

Zatem, jak widać, odgórne sterowanie wywołuje zupełnie odwrotne skutki. Wydział Administracyjny, jak pan rektor powiedział, ma najwięcej studentów przynoszących dodatkowy wpływ do budżetu szkoły. Można powiedzieć, że utrzymuje resztę

uczelni. Nie mamy w tej chwili takich mechanizmów, które mogłyby ograniczyć autonomię tych dwóch szkół. Nie ma takich możliwości i tylko na zasadzie współpracy partnerskiej z rektorami można uzgadniać, jak ewentualnie, w jakim kierunku te uczelnie będą się rozwijać i czy faktycznie wystarczy pieniędzy na ten rozwój. Tak samo ta propozycja, którą podniosłem, żeby nowe specjalności zastępowały stare, które są mniej atrakcyjne i obumierają...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Przewodniczący Marian Żenkiewicz: Chwileczkę, Panie Senatorze. Niech pan minister skończy, utrzymajmy konwencję dyskusji.)

To jest pytanie za dziesięć punktów. Na uczelni są cztery wydziały, nikt nie jest w stanie zlikwidować wydziału metodą administracyjną. Jeżeli na przykład stwierdzimy, że nie chcemy kształcić na Wydziale Administracyjnym, to prawdę mówiąc, obojętnie nie znam mechanizmów, które by... Mógłbym obciąć na przykład dotacje, ale tego już raz próbowano.

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Rozumiem, że odpowiedź jest bardzo prosta. Pytanie zostało postawione przez pana senatora Kruszewskiego trochę sugestywnie i chyba nie do końca jednoznacznie. Ja rozumiem to w ten sposób, i pan rektor to chyba potwierdzi, że studenci na Wydziale Administracyjnym kosztują znacznie mniej niż na wydziale morskim. Jeżeli mówimy o średniej, to jest ona wysoka, bo ci studenci morscy są drodzy, ale de facto koszty związane ze studentami ekonomicznymi są niskie. Proponowałbym, żebyśmy już dalej nie prowadzili dyskusji na ten temat.

Ponieważ nie widziałem już innych głosów w dyskusji, to pozwolę sobie na zakończenie oddać głos panu...

Przepraszam, pani senator na mnie patrzy. Czy mam rozumieć, że pani chciałaby zabrać głos?

Senator Czesława Christowa:

Tak. Chciałam zabrać głos, właściwie nie zadając pytań. Króciutko się tylko wypowiem na temat tych specjalności, o których się mówi, że są specjalnościami lądowymi.

To są specjalności, które de facto obsługują przedsiębiorstwa gospodarki morskiej. Jeżeli mówimy o administracji, to mówimy o administracji morskiej, czyli o kształceniu absolwentów, którzy później znajdą pracę w urzędach morskich kontrolujących ruch statku, informatyzujących go, tworzących programy sterowania ruchem statków. To są specjalności, które są bezpośrednio związane z tym, gdzie mają pływać statki i czy to pływanie będzie ekonomicznie efektywne. Te nasze szkoły, układając taką proporcję, a mianowicie dywersyfikując swoją działalność na typowe nawigacyjne i typowe, ale jednocześnie specyficzne specjalności lądowo-morskie, pozwalają na to, że gospodarka jako całość ma pewne kadry, które potem mogą być wykorzystywane dla gospodarki morskiej jako systemu. Nieprawdą jest, że absolwenci politechniki, na przykład elektrycy, a nawet elektronicy będą tak efektywni, bezpośrednio wejdą na stanowiska pracy i będą dawali efekty, jak absolwenci wyższych uczelni morskich. Chodzi tutaj o terminologię, o specyfikę, o technikę, technologię pływania, załadunku.

To są sprawy, które są naprawdę specyficzne i które nie są założone w programach uczelni technicznych, politechnicznych ani ekonomicznych. Pracowałam w porcie dziesięć lat i wiem doskonale, jak się zachowują absolwenci uniwersytetów i politechniki. Nie podważam ich wykształcenia, ale te osoby nie są przygotowane do pracy w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej. Ponadto nasz system uznawany przez międzynarodowe organizacje zakłada ogromną ilość praktyk. Takich praktyk nie mają inne uczelnie, w innych systemach byłego ministerstwa edukacji, teraz edukacji i sportu. Nasi specjaliści bezpośrednio wchodzą do portu, znają dokumentację, znają specyfikę i to jest ich plus.

Chciałabym też powiedzieć, że w obecnym programie rządu są wykluczone sytuacje, w których studenci mogliby płacić za swoje wykształcenie. Wiemy, jaka jest sytuacja materialna rodziców, i wiemy, że jeżeli będziemy wprowadzać taką politykę, to staniemy się krajem Janków muzykantów, a do tego, zgodnie z naszymi założeniami programowymi, nie możemy dopuścić.

Następna sprawa. Problem kształcenia kadr należy rozpatrywać systemowo, jest on związany z całym funkcjonowaniem gospodarki, w tym gospodarki morskiej. Nie możemy kształcić, i to nie tylko w naszym państwie, ale także globalnie, a przynajmniej w Unii Europejskiej, do której zmierzamy... My się bardzo troszczymy o to, że Unia nie przyjmie naszych absolwentów, mówimy o okresach przejściowych itd., a tymczasem mamy sytuację, że już od dawna jesteśmy w Unii w tym względzie. Ja się dziwię, że osoby, które powinny właściwie to ocenić, zastanawiają się, czy warto kształcić nawigatorów albo ludzi, którzy będą potem pracować w naszych przedstawicielstwach morskich, w mieszanych spółkach europejsko-polskich na stanowiskach, na których jest potrzebna specyficzna wiedza.

Zmierzam do tego, co właściwie jest moją tezą. Otóż kształcenie, polityka w ramach edukacji powinna być związana z polityką morską państwa w ogóle. My opuściliśmy interwencję państwa w ramach gospodarki morskiej i doszliśmy do tego, że nam się nie opłaca pływać, budować statków dla polskich armatorów, pływać pod polską banderą. I dopiero teraz... Bardzo się cieszymy, przynajmniej w środowisku szczecińskim, że wraca sprawa drugiego rejestru w ustawie, dlatego że w końcu będziemy się czuć państwem morskim. My zapomnieliśmy o tym, że ziemi żywi, a morze bogaci i doszliśmy do tego... Także w ramach kształcenia musimy zintegrować ze sobą te sprawy, dlatego że utraciliśmy gestię transportową w naszym handlu zagranicznym i mamy teraz problem, zastanawiamy się, czy nasi absolwenci będą w Polsce, czy za granicą.

Ostatnia kwestia. Mówimy o polityce proeksportowej. Choćby sprawa Stoczni Szczecińskiej świadczy o tym, że takiej polityki proeksportowej nie ma, a ona istnieje w Unii Europejskiej. W 2000 r. Stocznia Szczecińska straciła bardzo dużo środków, a jeżeli chodzi o nadwartościowanie złotówki, to jest to 160 milionów zł rocznie. Z powodu braku polityki morskiej i eksportowej Polska bardzo wiele traci. I teraz mamy element eksportu – myśl naukową, kadry morskie. My powinniśmy te uczelnie, które są perłami na mapie uczelni morskich w świecie, hołubić, a my się zastanawiamy, czy im dać te 8 milionów. Jeśli się popatrzy na budżet, to wiadomo, na jakie cele niekiedy idą te pieniądze, a my się zastanawiamy, nie dajemy tych 8 milionów na ten rok, i być może w grudniu, w styczniu nie będzie pieniędzy na inne cele, w tym na pensje. Argument – że kształcimy na eksport. Z dyskusji, na których byłam obecna

w Senacie, wynika, że to ten właśnie wniosek i ta opinia zaważyła na tej decyzji. Tu nie chodziło o to, że nie mogliśmy przesunąć z jednego celu na drugi tych 9 czy niecałych 8 milionów zł. Uważam, że powinniśmy zmienić nasz sposób patrzenia na uczelnie morskie, niezależnie od tego, czy one będą w systemie infrastruktury, czy w systemie Ministerstwa Edukacji Narodowej i Sportu. To są nasze polskie uczelnie. Dziękuję. *(Oklaski)*

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Dziękuję bardzo, Pani Senator.

Co do jednego bym się nie do końca zgodził. Wydaje mi się, że stan i kondycja wyższych szkół morskich czy akademii morskiej nie ma większego wpływu na liczbę Janków muzykantów pojawiających się w naszym kraju, jak pani mówiła. Ale rozumiem, że to była przenośnia.

Czy ktoś z państwa senatorów chce jeszcze zabrać głos? Nie.

Wobec tego jako ostatni w dyskusji merytorycznej zabierze głos pan rektor Przybyłowski.

Proszę bardzo.

**Rektor Akademii Morskiej w Gdyni
Piotr Przybyłowski:**

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Przysłuchując się wypowiedziom państwa, stwierdziłem, że każdy z państwa ma jakąś rację. To są trudne problemy do rozwiązania.

Chciałbym przede wszystkim podkreślić, że w dniu dzisiejszym szkoły morskie, czy to Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie, czy Akademia Morska w Gdyni mają zupełnie inne zadania niż dziesięć czy dwadzieścia lat temu. Przecież, proszę państwa, to są uczelnie, które mają wnieść swoje wiano do Unii Europejskiej. Powiedzmy sobie jasno, że jeśli chodzi o kształcenie marynarzy, to wnosimy naprawdę porządne wiano do Unii. Nie ma drugiego takiego kraju. Tylko, proszę państwa, ta uczelnia musiała się przekształcić.

Chciałbym zwrócić się do pana senatora Kruszewskiego. Panie Senatorze, i w Stanach Zjednoczonych, i w Chinach w szkołach morskich nie uczy się tylko o systemach technicznych. Tam się wprowadziło wiedzę z zakresu zarządzania, prawa, psychologii i innych przedmiotów, a nawet architektury. Jest to kształcenie interdyscyplinarne. Przecież sama Konwencja STCW wyznaczyła nam obszary kształcenia i jest menedżment, zarządzanie i wsparcie. My musimy pójść w tym kierunku.

Chcę powiedzieć, że obydwie uczelnie morskie, zarówno nasza bratnia uczelnia w Szczecinie, jak i w Gdyni... Nam się bardzo dobrze współpracuje, dobrze kształcimy tych młodych ludzi, uczelnie spełniają wymogi naszych czasów. Kształcimy na bardzo wysokim poziomie. Proszę państwa, wprowadziliśmy te przedmioty. Pan senator pytał, dlaczego kształcimy na Wydziale Administracyjnym. Co to jest ta administracja? To są kierunki studiów w zakresie nauk ekonomicznych, zarządzania i marketingu oraz towaroznawstwa. Jest to potrzebna wiedza z zakresu zarządzania, z zakresu towaru, ładunku. To jest właśnie kształcenie interdyscyplinarne. Mało tego. Gdybyśmy nie mieli studentów tych kierunków, to rzeczywiście kształcenie w przeliczeniu na jednego studenta byłoby bardzo drogie. Ci studenci obniżają nam średnią kosztów kształcenia.

Kolejna ważna sprawa. Państwo zobaczą, jaka jest baza w naszej uczelni, nie gorsza, w niektórych obszarach może lepsza niż w Szczecinie, bo mamy swoje specjalności. Państwo zobaczą, że szkoda byłoby zmarnować tę bazę i ludzi, szkoda byłoby nie kształcić. Mądry ten kraj, który kształci młodych ludzi. Przecież Wyższa Szkoła Morska w Gdyni, od niedawna Akademia Morska, kształci osiem tysięcy studentów. Jest to drugi zakład pracy po Stoczni Gdyńskiej, rozwiązuje poważny problem społeczny, jakim jest bezrobocie.

Zwracam się do pana dyrektora Popłonkowskiego. Panie Dyrektorze, dlaczego popełniliśmy może pewne przestępstwo, że mamy więcej studentów zaocznych niż dziennych? Ono się nie dokonało z dnia na dzień, to już trwa od kilku lat. Pan dyrektor wie, jeździ na konferencje rektorów wyższych szkół technicznych, gdzie rozmawiamy o tych problemach. Dlaczego jest taka sytuacja? Proszę państwa, my jako uczelnia techniczna musimy znaleźć swoje miejsce tutaj, w tej sytuacji i chcemy, korzystając z tej bazy, stworzyć światowe centrum kształcenia marynarzy. Szczecin robi to samo. Będziemy specjalistami na skalę świata.

Państwo zobaczą, jaką mamy bazę: symulatory, laboratoria, sprzęt rzeczywisty. Ja bardzo przepraszam, ktoś, wiemy kto, dwadzieścia lat temu wymyślił „Dar Młodzieży”, piękny żaglowiec, który przynosi temu krajowi wielki splendor i chwałę. „Horyzont II” zbudowany na następne pięćdziesiąt lat, sprzęt rzeczywisty. To musi być, proszę państwa, to musi być.

Uważam, że naszym zadaniem, jednej i drugiej uczelni morskiej jest to, by kształcić dalej tych młodych ludzi. To wojewoda, to starosta namówił nas, żebyśmy podejmowali studia zaoczne w Malborku, w Tczewie i w Wejherowie. To przestępstwo, Panie Dyrektorze, z tego wynika. Przychodzili ci panowie i mówili: Panie Rektorze, proszę podjąć trud kształcenia tych ludzi, żebyśmy nie mieli bezrobotnych i niewykształconych, którzy wejdą do Unii Europejskiej.

Proszę państwa, przecież ta infrastruktura, port, flota, ale przede wszystkim infrastruktura potrzebuje ludzi wykształconych i będzie nam bardzo smutno, gdy tu znaczną pracować Niemcy, Francuzi, Portugalczycy, Hiszpanie. Przyjadą i znajdą tu swój rynek pracy, a ja chciałbym, żeby to nasi mieszkańcy Gdyni, młodzi ludzie się wykształcili, zdobyli swój zawód. Naszą przyszłością w Unii Europejskiej są ludzie wykształceni interdyscyplinarnie.

Jest prawdą, że to morskie wykształcenie w pewnym zakresie zanika, taka jest rzeczywistość, ale my możemy je rozwinąć, kształcąc ludzi z innych krajów. Wyczytałem w artykule, że w tej sytuacji, jaka powstała, zaryzykuję stwierdzenie... Pan Puchalski pisze, że Polska, wchodząc do Unii, miałaby zapewne szanse zdobycia dodatkowych funduszy na szkolnictwo morskie. To prawda, że państwo łoży za dużo pieniędzy, kształcąc tych ludzi, i oni potem jadą za granicę. Ale padły konkretne liczby, jakie pieniądze są tu przywożone, jaki to jest problem społeczny, że nie zasilamy armii bezrobotnych. Gdy uczę moich studentów, cały czas im przypominam, żeby się kształcili i weszli do Unii Europejskiej jako ludzie z odpowiednią wiedzą.

Jeszcze jedna sprawa. Wyższe szkoły morskie nie kształcą konstruktorów, myślicieli. Kształcą eksploatatorów systemów technicznych i systemów w zakresie zarządzania, które wspomagają tamte systemy. Ci ludzie są nam naprawdę bardzo potrzebni i ja proponowałbym tak globalnie, racjonalnie popatrzeć na ten problem, bo on jest

niełatwy do zrozumienia i do rozwiązania. Jednak uważam, że szkoły morskie, szkolnictwo wyższe w ogóle jest w kraju potrzebne. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Przewodniczący Marian Żenkiewicz:

Dziękuję bardzo.

Szanowni Państwo, myślę, że będę wyrazicielem intencji nas wszystkich jako członków senackiej Komisji Nauki i Edukacji, i serdecznie podziękuję panom rektorom i panu ministrowi za wiele interesujących myśli. Dziękuję też pani senator Christowej. Jestem przekonany, że lekcję, jaką tu otrzymaliśmy, spożytkujemy właściwie.

Przy okazji pozwolę sobie na dwie refleksje. Przy tej całej dyskusji na temat funkcjonowania szkół morskich trzeba pamiętać o dwóch rzeczach. Po pierwsze, konstytucja nakłada na nasze państwo obowiązki edukacyjne, a więc kształcenie ludzi w tych szkołach należy również widzieć przez pryzmat obowiązku państwa, obowiązku kształcenia specjalistów z różnych dziedzin. To jest jeden argument.

Drugi. Państwo, które liczy czterdzieści milionów obywateli, które ma ponad 500 km wybrzeża morskiego, stać chyba na to, aby utrzymać dwie szkoły morskie, takie jakie państwo w tej chwili prowadzi, gdyż rzeczywiście specjaliści z tych szkół znajdują zatrudnienie nie tylko na morzu, ale również na lądzie. Jestem przekonany, że te wnioski i te spostrzeżenia będą nam towarzyszyły w dalszej pracy parlamentarnej i pragnę państwa zapewnić o naszej życzliwości i sympatii w stosunku do tych szkół.

Ogłaszam tą część posiedzenia za zamkniętą.

Pan rektor przejmuje kierownictwo nad dalszą częścią naszej pracy.

**Rektor Akademii Morskiej w Gdyni
Piotr Przybyłowski:**

Dziękujemy bardzo. *(Oklaski)*

Proszę państwa, zapraszamy teraz państwa na Wydział Nawigacyjny. Tam, będzie coś ciekawego do zobaczenia. Państwo zobaczą symulator, który zbudował pan minister Szymoński. Panie Ministrze, pan pokaże tę bazę, na której pan kształci specjalistów dla tych obcych bander...

(Wesołość na sali)

Zobaczymy symulator ładunkowy i map elektronicznych. Poproszę pana prorektora do spraw morskich, profesora Łączyńskiego, żeby nas oprowadził, bo jest pracownikiem tego wydziału. Potem przemieścimy się autokarem na ulicę Morską, by państwo zobaczyli jeszcze interesujące symulatory na Wydziale Elektrycznym i Wydziale Mechanicznym. Następnie wrócimy tutaj, gdzie będzie czekał na nas bufet.

(Koniec posiedzenia o godzinie 16 minut 10)

