

**Strategia rozwoju
Wydziału Techniki Morskiej i Transportu
Zachodniopomorskiego Uniwersytetu
Technologicznego w Szczecinie
do roku 2020**

Spis treści	
Wstęp.....	3
Cel dokumentu	3
Termin opracowania strategii	3
Metodyka opracowania strategii	3
Wyniki analizy SWAT	4
Wprowadzenie.....	4
Mocne strony	4
Słabe strony	4
Szanse.....	5
Zagrożenia.....	5
Strategia rozwoju i misja Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie.....	6
Uwarunkowania funkcjonowania Wydziału Techniki Morskiej i Transportu.....	7
Strategia i misja Wydziału Techniki Morskiej i Transportu	10
Wprowadzenie.....	10
Strategia rozwoju Wydziału Techniki Morskiej i Transportu.....	10
Misja Wydziału Techniki Morskiej i Transportu	13
Wykaz dokumentów powiązanych.....	14

Wstęp

Cel dokumentu

Celem opracowanego dokumentu jest określenie kierunków rozwoju Wydziału Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie do roku 2020 oraz zdefiniowanie jego misji.

Termin opracowania strategii

Prace nad strategią trwały od września 2011 do stycznia 2013 roku.

Metodyka opracowania strategii

W dniu 20.09.2011 decyzją dziekana Wydziału Techniki Morskiej i Transportu powołany został Zespół ds. opracowania strategii Wydziału Techniki Morskiej i Transportu w składzie:

- Taczała Maciej,
- Banaszek Andrzej,
- Iwańkiewicz Remigiusz,
- Łokietek Tomasz,
- Ubowska Agnieszka,
- Zmuda Arkadiusz.

Celem prac Zespołu było opracowanie projektu Strategii. Został on opracowany z uwzględnieniem wyników: konsultacji z pracownikami i studentami, prac kolegium dziekańskiego, zebrań z kierownikami jednostek organizacyjnych oraz stanowisk wyrażonych na posiedzeniach Rady Wydziału.

Podczas prac nad strategią zostały przeprowadzone analizy obejmujące: strategię oraz misję, Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, otoczenie gospodarcze Wydziału, działalność naukową, działalność dydaktyczną, możliwości kadrowe, działania na rzecz zapewniania jakości kształcenia oraz zasoby materialne. Na tej podstawie dokonano analizy SWOT identyfikując w rezultacie mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia wynikające z otoczenia.

Wyniki analizy SWAT

Wprowadzenie

Analiza słabych i mocnych stron oraz szans i zagrożeń ma istotny wpływ na zdefiniowanie strategii rozwoju Wydziału Techniki Morskiej i Transportu, a w tym na wytyczenie i sprecyzowanie kierunków tego rozwoju.

Mocne strony

- perspektywa uzyskania w okresie 2-3 lat:
 - uprawnień habilitacyjnych w dyscyplinie naukowej *budowa i eksploatacja maszyn*,
 - uprawnień doktoryzowania w dyscyplinie naukowej *transport*,
- właściwa struktura zatrudnienia (brak przerostów; Wydział stanowi pierwsze miejsce pracy dla wszystkich pracowników naukowo-dydaktycznych),
- stosunkowo niska średnia wieku samodzielnych pracowników naukowych,
- wśród grupy samodzielnych pracowników naukowych 50% stanowią osoby z tytułem profesora,
- wysoki udział osób ze stopniami naukowymi w strukturze zatrudnienia,
- świadomość pracowników Wydziału o konieczności wprowadzania zmian,
- wysokie kwalifikacje nauczycieli akademickich i ich wysoka aktywność
- w procesie dydaktycznym i naukowym,
- dobra baza laboratoryjna (między innymi znane w skali krajowej laboratoria: badań cech pożarowych materiałów, akustyki, chłodnictwa, klimatyzacji),
- bardzo dobry stan przeważającej części bazy lokalowej Wydziału (wyremontowane: budynek główny, hala B),
- duży stopień integracji pracowników Wydziału,
- dobry poziom wymiany zagranicznej studentów (przyjazdy).

Słabe strony

- niezadowalająca kategoria naukowa Wydziału: B,
- zbyt mała aktywność naukowo-badawcza pracowników naukowo-dydaktycznych (niezadowalająca liczba publikacji w czasopismach o światowej randze, niska aktywność w pozyskiwaniu grantów),
- niezadowalający stan techniczny hali A oraz budynku Katedry Technicznego Zabezpieczenia Okrętów,
- ograniczenie tradycyjnej współpracy z przemysłem okrętowym i przedsiębiorstwami żegludowymi,
- zbyt wolny wzrost liczby samodzielnych pracowników naukowych,
- niezadowalający poziom wymiany zagranicznej studentów (wyjazdy) i nauczycieli akademickich.

Szanse

- rosnące zainteresowanie studiami technicznymi,
- dobrze postrzegana marka Wydziału w środowisku lokalnym,
- możliwość zwiększenia liczby samodzielnych pracowników naukowych wynikająca ze zmian w Prawie o szkolnictwie wyższym stymulujących aktywizację grupy pracowników naukowo-badawczych ze stopniem doktora w zakresie prowadzenia badań naukowych i publikacji ich wyników,
- zaktywizowanie działań promocyjnych Wydziału,
- udział w inicjatywach podmiotów gospodarczych i władz samorządowych (Bałtyckie Centrum Badawczo-Wdrożeniowe Gospodarki Morskiej, Klaster Morski Pomorza Zachodniego, Zachodniopomorski Klaster Morski, Klaster Polskie Jachty, Forum Okrętowe, Stargardzki Klaster Przemysłowy),
- cele strategiczne Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego powiązane z kierunkami rozwoju Wydziału,
- inicjatywa uruchomienia własnej serii wydawniczej.

Zagrożenia

- zbyt mała liczba samodzielnych pracowników naukowych,
- trudna sytuacja finansowa Wydziału,
- niż demograficzny,
- rosnąca konkurencja w pozyskiwaniu studentów,
- negatywne skutki kryzysu finansowego,
- brak zaangażowania w studiowanie części studentów,
- trudność pozyskania samodzielnych pracowników na pierwszy etat,
- niskie płace w szkolnictwie wyższym zniechęcające potencjalnych kandydatów do podjęcia pracy stanowiska pracowników naukowo-badawczych.

Strategia rozwoju i misja Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie

Strategia rozwoju Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie opiera się na następujących, kluczowych elementach:

- Integracja.
- Sprawny system zarządzania finansami.
- Jakość (kształcenia).
- Zarządzanie zasobami ludzkimi.
- Nowoczesne zarządzanie infrastrukturą.
- Sprawny system zarządzania informacją.

Misja ZUT zdefiniowana jest jako prowadzenie badań i kształcenie w tym w obszarze nauk technicznych, dbałość o jakość kształcenia oraz kształtowanie innowacyjnych, profesjonalnych kadr.

Uwarunkowania funkcjonowania Wydziału Techniki Morskiej i Transportu

Funkcjonowanie i przyszłość Wydziału Techniki Morskiej i Transportu zależne jest od wielu istotnych uwarunkowań. Należą do nich uwarunkowania natury:

- prawnej,
- ekonomicznej,
- gospodarczej,
- demograficznej oraz społeczno-kulturowej.

Pierwsze z nich wynikają ze znowelizowanej ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym, związanych z nią aktami wykonawczymi (rozporządzeń Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego, uchwał i decyzji Polskiej Komisji Akredytacyjnej). Należy zauważyć, że uwarunkowania prawne podlegają dość częstym modyfikacjom oraz zmianom. W najbliższym czasie oczekiwana jest m.in. nowelizacja Prawa o szkolnictwie wyższym. W pracach przygotowawczych nad nowymi uregulowaniami wskazuje się na rosnącą rolę kształcenia ustawicznego oraz konieczność uruchomienia procesów dydaktycznych prowadzących do uznania efektów kształcenia uzyskanych poza uczelnią.

Z punktu widzenia Wydziału i jego strategii w obszarze rozwoju naukowego i dydaktyki istotne są tu zasady dotyczące warunków nadania uprawnień do prowadzenia studiów na określonym kierunku i poziomie kształcenia i warunków ich prowadzenia oraz wymagania, które należy spełnić przy formułowaniu wniosków o nadanie uprawnień do nadawania stopnia naukowego doktora i doktora habilitowanego.

W obszarze badań naukowych należy zwrócić uwagę na zagadnienia wymieniane w Założeniach polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, takich jak: rozwój sieci transportu intermodalnego, kształtowanie lądowo-morskich korytarzy transportowych, kształtowanie warunków dla utworzenia w Rzeczypospolitej Polskiej bałtyckiego centrum logistyczno – transportowego dla Europy Środkowej i Wschodniej, wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim, stworzenie warunków ekonomicznych i prawnych do budowy polskich statków (m.in. do przewozu LNG) dla polskich armatorów, rozwój morskiej energetyki wiatrowej, w tym lokalizacja farm wiatrowych oraz sieci dystrybucyjno-przesyłowych na wybranych obszarach morskich wód wewnętrznych oraz przeprowadzenie badań w poszukiwaniu najdogodniejszych obszarów do lokalizacji morskich farm wiatrowych oraz sieci dystrybucyjno-przesyłowych ze szczególnym zwróceniem uwagi na wpływ inwestycji na środowisko i ekosystemy morskie, poprawę bezpieczeństwa morskiego. Tematyka ta jest w dużej mierze zgodna z dokumentami Komisji Wspólnot Europejskich, zgodnie z którymi obszarami gospodarki morskiej są: przemysł stoczniowy, przewozy morskie oraz porty, energetyka morska (w tym ropa, gaz i energia odnawialna), turystyka przybrzeżna i morska, eksploatacja zasobów mineralnych, technologie podmorskie. W celu zaspokojenia potrzeb przedsiębiorstw działających w tych branżach konieczne będzie stworzenie potencjału gwarantującego zapewnienie nowych, profesjonalnych kadr i wprowadzenie do badań aspektów interdyscyplinarnych, niezbędne będą nowe umiejętności i nowe inicjatywy edukacyjne oraz integracja tradycyjnych dyscyplin badań morskich

Uwarunkowania ekonomiczne funkcjonowania Wydziału Techniki Morskiej i Transportu w dużej mierze powiązane są z warunkami konkurencji wewnętrznej (konkurencyjne kierunki kształcenia) oraz zewnętrznej. W szczególności problem ten dotyczy nowych, konkurencyjnych ofert kształcenia na podobnych kierunkach studiów proponowanych przez różne uczelnie szczecińskie zarówno na studiach pierwszego stopnia, jak i – co należy podkreślić – coraz częściej na studiach drugiego stopnia. Kolejnym faktem decydującym o możliwościach rozwojowych Wydziału jest obecna kategoria naukowa - B. Jest to uzależnienie mające istotny wpływ na kształtowanie Strategii Wydziału i precyzowanie celów strategicznych wiążących się z dążeniem do podwyższenia tej kategorii. Wspomniane uwarunkowania powiązane są z zagadnieniami demograficznymi oraz społeczno-kulturowymi. Niż demograficzny ograniczy w najbliższych kilkunastu latach liczbę potencjalnych kandydatów na studia o kilkadziesiąt procent. Analiza wyników ostatnich naborów na kierunki studiów prowadzone przez Wydział wskazuje wprawdzie, że liczba przyjmowanych studentów w latach 2011 oraz 2012 rośnie, to jednak fakt, że niż demograficzny istnieje i będzie miał wpływ na wyniki naborów najbliższych lat nie można marginalizować. Dają to mocną podstawę do działań doskonalących ofertę kształcenia i przypisania im w strategii znaczącej roli.

Znaczny wpływ na dotychczasowy kierunek ewolucji Wydziału miały uwarunkowania gospodarcze oraz konkurencja wewnętrzna i zewnętrzna. Rozwój Wydziału w okresie obejmującym drugą połowę XX wieku związany był silnie ze Stoczną Szczecińską, liderem gospodarki regionu w tamtych latach. Zamknięcie Stoczni oznaczało również degradację wielu mniejszych przedsiębiorstw z nią kooperujących oraz – z punktu interesów Wydziału – brak nowych projektów badawczych powiązanych z gospodarką morską oraz spadek zainteresowania bardzo popularnych do tego momentu studiów związanych z projektowaniem i budową okrętów. Do dnia dzisiejszego brak strategii i programów dotyczących przemysłu okrętowego w Polsce, a w odniesieniu do Szczecina – niejasny status terenów i infrastruktury postoczniowej powoduje trudności w określeniu strategii działania Wydziału w odniesieniu do otoczenia gospodarczego związanego z produkcją stoczniową i zblizoną.

Należy jednak zauważyć, że w ostatnim czasie pojawiły się działania zmierzające do poprawy sytuacji, także przy zaangażowaniu Wydziału, powołanie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej, aktywna działalność Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego. Niezależnie od sytuacji w przemyśle okrętowym, należy zwrócić uwagę na podmioty gospodarcze z dobrze zarysowanymi perspektywami rozwoju oraz pełniejszej analizy ich przyszłych potrzeb z punktu widzenia wymagań i oczekiwań stawianych przyszłym absolwentom studiów wyższych. Przedsiębiorstwa takie funkcjonują przede wszystkim w bliskim otoczeniu Szczecina (przykładowo: Cargotec Stargard, MTU Stargard). Dynamicznie zmieniające się otoczenie gospodarcze wskazuje również na konieczność popierania i kreowania przez Wydział nowych inicjatyw z udziałem m.in. potencjalnych pracodawców, które w perspektywie mogą prowadzić do umocnienia roli Wydziału tak na naukowej jak i dydaktycznej mapie regionu zachodniopomorskiego. Obecnie Wydział bierze udział w przygotowaniu stargardzkiego klastra przemysłowego. Na tym tle należy podkreślić, że w dokumencie Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 wskazuje się na gospodarczą ekspansję regionu Morza Bałtyckiego, który będzie

charakteryzować wysoką dynamiką efektywności, innowacyjności i ogólnego wzrostu gospodarczego. Z punktu widzenia interesów Wydziału Techniki Morskiej i Transportu kluczowe znaczenie będzie miało włączenie Wydziału w ten proces i integracja jego naukowego i dydaktycznego potencjału oraz oferty z obiegiem produktów i usług na rynku bałtyckim w zagadnieniach związanych z okrętownictwem, budową i remontami obiektów offshore, transportem wykorzystaniem energii odnawialnych, zwłaszcza w strefie offshore, budową i eksploatacją jachtów oraz zagadnieniami szeroko rozumianego bezpieczeństwa.

Strategia i misja Wydziału Techniki Morskiej i Transportu

Wprowadzenie

Strategia i misja Wydziału Techniki Morskiej i Transportu uwzględniają strategię i misję Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie na lata 2011-2020 przyjęte przez Senat Uczelni uchwałą nr 30 z 27.06.2011.

Strategia Wydziału Techniki Morskiej i Transportu do roku 2020 określa politykę, którą powinny kierować się władze Wydziału w działaniach prowadzących do jego wszechstronnego rozwoju. Strategia podlegać może nowelizacji wraz zaistnieniem uwarunkowań i przesłanek implikujących podjęcie nowych działań Wydziału w określonych obszarach jego funkcjonowania

Strategia rozwoju Wydziału Techniki Morskiej i Transportu

Na podstawie przeprowadzonych analiz omówionych we wstępie zdefiniowano strategiczne kierunki rozwoju Wydziału Techniki Morskiej i Transportu oraz określono cele, których realizacja wiąże się z przyjętymi kierunkami rozwoju.

1. Kierunek rozwoju: umacnianie pozycji naukowej Wydziału wśród wydziałów zajmujących się tematyką okrętownictwa i obiektów offshore, wykorzystania zasobów energetycznych mórz i oceanów, transportu i szeroko rozumianego bezpieczeństwa w Polsce i Europejskiej Przestrzeni Badawczej. Cele podstawowe to:

- 1.1. utrzymanie, a następnie poprawa pozycji w ocenie parametrycznej Wydziału osiągnięte poprzez:
 - 1.1.1. wzrost liczby publikacji punktowanych wysoko na liście czasopism ministerialnej oraz uwzględnianych w bazie publikacji Web of Science,
 - 1.1.2. uczestnictwo w projektach krajowych i europejskich, finansowanych przez Narodowe Centrum Nauki, Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, programach ramowych i innych Unii Europejskiej, a także innych mechanizmów finansowania badań naukowych,
 - 1.1.3. tworzenie nowoczesnych laboratoriów badawczych,
 - 1.1.4. koordynację działań i aktywizację pracowników w składaniu wniosków o projekty badawcze.
- 1.2. utrzymanie dotychczasowych i uzyskanie nowych uprawnień do nadawania stopni naukowych osiągnięte poprzez:
 - 1.2.1. utrzymanie uprawnień do nadawania stopnia doktora w dyscyplinie budowa i eksploatacja maszyn,
 - 1.2.2. wzrost liczby uzyskanych stopni doktora habilitowanego przez pracowników Wydziału,
 - 1.2.3. wzrost liczby uzyskanych tytułów profesora przez pracowników Wydziału,
 - 1.2.4. uzyskanie uprawnień do nadawania stopnia doktora habilitowanego w dyscyplinie budowa i eksploatacja maszyn,

- 1.2.5. poprawę struktury wiekowej pracowników naukowo-dydaktycznych, zwłaszcza w grupie samodzielnych pracowników nauki,
- 1.3. dbałość o rozpoznawalność oraz właściwą reprezentację Wydziału w organizacjach naukowych i komitetach redakcyjnych czasopism o zasięgu krajowym i światowym, osiągnięte poprzez:
 - 1.3.1. wzrost liczby stanowisk obieralnych sprawowanych przez pracowników wydziału w stowarzyszeniach naukowych krajowych i międzynarodowych
 - 1.3.2. wzrost liczby stanowisk w komitetach redakcyjnych czasopism o zasięgu krajowym i światowym,
 - 1.3.3. wzrost liczby stanowisk w komitetach naukowych organizacyjnych konferencji o zasięgu krajowym i międzynarodowym,
 - 1.3.4. prezentacja tematyki i dorobku naukowego pracowników na stronach internetowych Wydziału.
2. Kierunek rozwoju: stałe doskonalenie jakości edukacji na wydziale. Cele podstawowe to:
 - 2.1. konsekwentne stosowanie kształcenia opartego o system efektów kształcenia, osiągnięte poprzez:
 - 2.1.1. przystosowanie programów kształcenia do wymogów Krajowych Ram Kwalifikacji,
 - 2.1.2. opracowanie i wdrożenie na Wydziale polityki zapewnienia jakości kształcenia zgodnej z uczelnianą polityką w zakresie zapewnienia jakości kształcenia,
 - 2.2. systematyczne ulepszanie i unowocześnianie procesu kształcenia, osiągnięte poprzez:
 - 2.2.1. zwiększenie udziału aktywnych metod kształcenia w procesie dydaktycznym,
 - 2.2.2. systematyczny przegląd i modyfikację programów kształcenia z uwzględnieniem nowych trendów w nauce i technice, także w kontaktach z przedstawicielami otoczenia gospodarczego oraz w trakcie posiedzeń Rady Edukacyjnej,
 - 2.2.3. konsekwentne stosowanie zasad uruchomienia specjalności i zasad przydziału studentów do specjalności,
 - 2.2.4. standaryzację oceny pracy studenta,
 - 2.2.5. modernizację wyposażenia sal wykładowych i laboratoriów dydaktycznych,
 - 2.3. zwiększenie umiędzynarodowienia procesu kształcenia, osiągnięte poprzez:
 - 2.3.1. zwiększenie liczby studentów wyjeżdżających w ramach programów międzynarodowych,
 - 2.3.2. zwiększenie liczby studentów przyjeżdżających w ramach programów międzynarodowych,
 - 2.3.3. udział w realizacji programów studiów prowadzonych przez konsorcja uczelni europejskich,
 - 2.3.4. organizację letnich szkół ,
 - 2.3.5. opracowanie programu kształcenia dla jednego kierunku studiów w języku angielskim,
 - 2.3.6. zapraszanie z zagranicy nauczycieli o uznanym autorytecie naukowym,
 - 2.3.7. wspieranie wyjazdów nauczycieli Wydziału na wykłady do uczelni zagranicznych,

- 2.4. zwiększenie konkurencyjności edukacyjnej Wydziału, osiągnięte poprzez:
 - 2.4.1. utrzymanie wskaźnika zatrudnienia absolwentów Wydziału,
 - 2.4.2. tworzenie kierunków studiów zgodnych z wymaganiami Krajowych Ram Kwalifikacji, a także potrzebami rynku pracy z uwzględnieniem możliwości kadrowych Wydziału,
- 2.5. współpraca z pracodawcami w zakresie doskonalenia istniejących i tworzenia nowych kierunków studiów i specjalności, osiągnięte poprzez:
 - 2.5.1. spotkania i warsztaty z przedstawicielami pracodawców – zakładów europejskiego przemysłu okrętowego i branży offshore, stoczni jachtowych, przedsiębiorstw transportowych, firm spedycyjnych i logistycznych, służb ratownictwa, służbami prewencji i ochrony przed różnorodnymi czynnikami zagrożeń,
 - 2.5.2. posiedzenia Rady Edukacyjnej przy Wydziale Techniki Morskiej i Transportu,
 - 2.5.3. wspólne publikacje z praktykami gospodarczymi,
- 2.6. poprawa wyników rekrutacji, osiągnięta poprzez:
 - 2.6.1. doskonalenie systemu promocji Wydziału,
 - 2.6.2. udział w akcjach promocyjnych organizowanych przez Biuro Promocji oraz we własnym zakresie,
 - 2.6.3. aktualizację treści zawartych na stronach internetowych Wydziału,
 - 2.6.4. bezpośrednie kontakty ze szkołami ponadgimnazjalnymi,
- 2.7. zaangażowanie w nowe formy kształcenia, osiągnięte poprzez:
 - 2.7.1. organizowanie kursów i szkoleń w ramach kształcenia ustawicznego,
 - 2.7.2. certyfikowanie uzyskanych kompetencji zawodowych,
3. Kierunek rozwoju: nawiązywanie partnerskich relacji z podmiotami otoczenia gospodarczego i społecznego Wydziału. Cele podstawowe to:
 - 3.1. intensyfikacja więzi z absolwentami, osiągnięte poprzez:
 - 3.1.1. zapraszanie absolwentów na wykłady i seminaria poświęcone funkcjonowaniu zakładów europejskiego przemysłu okrętowego i branży offshore, stoczni jachtowych, przedsiębiorstw transportowych, firm spedycyjnych i logistycznych, jednostek służb ratownictwa, systemów bezpieczeństwa obiektów technicznych i ludności, służb prewencji i ochrony przed różnorodnymi czynnikami zagrożeń oraz możliwościom zatrudnienia w tych jednostkach,
 - 3.1.2. zapraszanie absolwentów na uroczystości akademickie organizowane na Wydziale,
 - 3.1.3. budowanie bazy danych o absolwentach dla monitorowania przebiegu ich kariery,
 - 3.2. współpraca ze szkołami ponadgimnazjalnymi, osiągnięte poprzez:
 - 3.2.1. zawieranie umów partnerskich ze szkołami,
 - 3.2.2. organizowanie wykładów i kursów dla uczniów,
 - 3.2.3. zapraszanie uczniów na wydarzenia organizowane na Wydziale w ramach Nocy Naukowców, Dni Nauki oraz innych działań promocyjnych,
 - 3.3. współpraca naukowo-badawcza z podmiotami otoczenia gospodarczego, osiągnięta poprzez:

- 3.3.1. wspólne realizowanie projektów naukowo-badawczych,
- 3.3.2. wykonywanie ekspertyz,
- 3.3.3. organizowanie kursów oraz szkoleń,
- 3.3.4. certyfikowanie uzyskanych kompetencji zawodowych,
- 3.4. powołanie stałych form współpracy z pracodawcami, osiągnięte przez:
 - 3.4.1. posiedzenia Rady Edukacyjnej przy Wydziale Techniki Morskiej i Transportu.
4. Kierunek rozwoju: doskonalenie kultury organizacyjnej i poprawa funkcjonowania Wydziału. Cele podstawowe to:
 - 4.1. wdrażanie elementów marketingu wewnętrznego, osiągnięte przez:
 - 4.1.1. wykorzystywanie nowoczesnych technologii informatycznych w komunikacji,
 - 4.1.2. spotkania władz Wydziału z pracownikami,
 - 4.2. doskonalenie kultury obsługi studentów przez pracowników,
 - 4.2.1. wysoki poziom satysfakcji studentów mierzony badaniami ankietowymi,
 - 4.2.2. usprawnienie pracy dziekanatu i obsługi procesu dydaktycznego z wykorzystaniem nowoczesnych technologii informatycznych.

Misja Wydziału Techniki Morskiej i Transportu

Misją Wydziału Techniki Morskiej i Transportu, nawiązującą do misji ZUT, jest:

- zaspokajanie aktualnych i przewidywalnych potrzeb regionalnego i krajowego rynku pracy obejmujących:
 - obszar gospodarki morskiej z uwzględnieniem przemysłu stoczniowego i jachtowego, branży offshore oraz wykorzystania zasobów energetycznych mórz i oceanów,
 - obszar gospodarki transportowej z uwzględnieniem oczekiwań przedsiębiorstw transportowych, spedycyjnych i logistycznych,
 - każdą dziedzinę techniki w odniesieniu do zagadnień bezpieczeństwa ludzi, środowiska i systemów technicznych,
- utrzymanie wysokiego poziomu edukacji umożliwiającego funkcjonowanie absolwentów na globalnym, światowym rynku pracy,
- utrzymanie wysokiego poziomu badań naukowych powiązanych z procesami kształcenia studentów i kształcenia ustawicznego,
- kultywowanie tradycji akademickich.

Wykaz dokumentów powiązanych

1. Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. Nr 164, poz. 1365, z późn. zm.).
2. Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego w sprawie warunków prowadzenia studiów na określonym kierunku i poziomie kształcenia.
3. Decyzja nr 8 / 2011 Przewodniczącego PKA w sprawie wytycznych do przygotowania opinii Polskiej Komisji Akredytacyjnej o jakości kształcenia w jednostce organizacyjnej uczelni ubiegającej się o nadanie uprawnień do nadawania stopnia naukowego doktora i doktora habilitowanego.
4. Uchwała Nr 462/2012 Prezydium Polskiej Komisji Akredytacyjnej z dnia 25 października 2012 r. zmieniająca Uchwałę Nr 961/2011 Prezydium Polskiej Komisji Akredytacyjnej z dnia 24 listopada 2011 r. w sprawie zasad przeprowadzania wizytacji przy dokonywaniu oceny programowej.
5. Uchwała Nr 463/2012 Prezydium Polskiej Komisji Akredytacyjnej z dnia 25 października 2012 r. zmieniająca Uchwałę Nr 962/2011 Prezydium Polskiej Komisji Akredytacyjnej z dnia 24 listopada 2011 r. w sprawie zasad przeprowadzania wizytacji przy dokonywaniu oceny instytucjonalnej.
6. Decyzja Nr 3/2012 z dnia 28 lutego 2012 r. Przewodniczącego Polskiej Komisji Akredytacyjnej w sprawie wytycznych do przygotowania recenzji wniosków uczelni o nadanie uprawnień do prowadzenia kształcenia na danym kierunku i poziomie studiów.
7. Strategia rozwoju Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie na lata 2011-2020, uchwała nr 30 Senatu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie z dnia 27.06.2011 r.
8. Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich [COM (2007) 575]: Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej.
9. Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich [COM(2008) 534] Europejska strategia na rzecz badań morskich, Wykorzystanie spójnych ram Europejskiej Przestrzeni Badawczej jako wsparcia dla zrównoważonego wykorzystania mórz i oceanów.
10. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.
11. Regionalna strategia Innowacji Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2011-2020, program rozwoju, Szczecin 2011.
12. Dutkowski, M. Województwo Zachodniopomorskie, Raport Regionalny 2011.
13. Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020.