



**Profil ogólnoakademicki**

# **Raport zespołu oceniającego Polskiej Komisji Akredytacyjnej**

---

Nazwa kierunku studiów: **transport**

Nazwa i siedziba uczelni prowadzącej kierunek:

**Uniwersytet Morski w Gdyni**

Data przeprowadzenia wizytacji: **2-3.12.2025**

**Warszawa, 2025**

<b>1. Informacja o wizytacji i jej przebiegu</b>	<b>3</b>
1.1. Skład zespołu oceniającego Polskiej Komisji Akredytacyjnej	3
1.2. Informacja o przebiegu oceny	3
<b>2. Podstawowe informacje o ocenianym kierunku i programie studiów</b>	<b>4</b>
<b>3. Propozycja oceny stopnia spełnienia szczegółowych kryteriów oceny programowej określona przez zespół oceniający PKA</b>	<b>6</b>
<b>4. Opis spełnienia szczegółowych kryteriów oceny programowej i standardów jakości kształcenia</b>	<b>7</b>
Kryterium 1. Konstrukcja programu studiów: koncepcja, cele kształcenia i efekty uczenia się	7
Kryterium 2. Realizacja programu studiów: treści programowe, harmonogram realizacji programu studiów oraz formy i organizacja zajęć, metody kształcenia, praktyki zawodowe, organizacja procesu nauczania i uczenia się	15
Kryterium 3. Przyjęcie na studia, weryfikacja osiągnięcia przez studentów efektów uczenia się, zaliczanie poszczególnych semestrów i lat oraz dyplomowanie	23
Kryterium 4. Kompetencje, doświadczenie, kwalifikacje i liczebność kadry prowadzącej kształcenie oraz rozwój i doskonalenie kadry	30
Kryterium 5. Infrastruktura i zasoby edukacyjne wykorzystywane w realizacji programu studiów oraz ich doskonalenie	35
Kryterium 6. Współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym w konstruowaniu, realizacji i doskonaleniu programu studiów oraz jej wpływ na rozwój kierunku	39
Kryterium 7. Warunki i sposoby podnoszenia stopnia umiędzynarodowienia procesu kształcenia na kierunku	41
Kryterium 8. Wsparcie studentów w uczeniu się, rozwoju społecznym, naukowym lub zawodowym i wejściu na rynek pracy oraz rozwój i doskonalenie form wsparcia	44
Kryterium 9. Publiczny dostęp do informacji o programie studiów, warunkach jego realizacji i osiągniętych rezultatach	46
Kryterium 10. Polityka jakości, projektowanie, zatwierdzanie, monitorowanie, przegląd i doskonalenie programu studiów	48

## 1. Informacja o wizytacji i jej przebiegu

### 1.1. Skład zespołu oceniającego Polskiej Komisji Akredytacyjnej

Przewodniczący: dr hab. inż. Krystian Czernek, członek PKA

#### **członkowie:**

1. dr hab. inż. Rafał Burdzik, ekspert PKA
2. prof. dr hab. inż. Mirosław Siergiejczyk, ekspert PKA
3. mgr inż. Zbigniew Rudnicki, ekspert PKA ds. pracodawców
4. Michał Chorodeński, ekspert PKA ds. studenckich
5. Monika Gronostajska-Holeksa, sekretarz zespołu oceniającego

### 1.2. Informacja o przebiegu oceny

Ocena jakości kształcenia na kierunku transport prowadzonym na Uniwersytecie Morskim w Gdyni (dalej także: UM w Gdyni), została przeprowadzona z inicjatywy Polskiej Komisji Akredytacyjnej w ramach harmonogramu prac określonych przez Komisję na rok akademicki 2025/2026. Wizytacja została zrealizowana zgodnie z obowiązującą procedurą oceny programowej *ex post* przeprowadzanej stacjonarnie z wykorzystaniem narzędzi komunikowania się na odległość.

PKA po raz czwarty oceniała jakość kształcenia na kierunku transport. Poprzednia ocena programowa odbyła się w roku akademickim 2018/2019 i zakończyła wydaniem oceny pozytywnej (uchwała Prezydium PKA nr 353/2020 z dnia 18 czerwca 2020 r.).

Wizytację poprzedzono zapoznaniem się zespołu oceniającego PKA z raportem samooceny przekazanym przez władze Uczelni. Zespół odbył także spotkania organizacyjne w celu omówienia kwestii w nim przedstawionych, spraw wymagających wyjaśnienia z władzami Uczelni, a także został omówiony szczegółowy harmonogram przebiegu wizytacji.

Wizytacja rozpoczęła się od spotkania z kierownictwem Uczelni. W trakcie wizytacji odbyły się spotkania ze studentami, z przedstawicielami Samorządu Studenckiego i studenckiego ruchu naukowego, nauczycielami akademickimi prowadzącymi kształcenie na ocenianym kierunku, z osobami odpowiedzialnymi za doskonalenie jakości kształcenia, funkcjonowanie wewnętrznego systemu zapewnienia jakości kształcenia, publiczny dostęp do informacji oraz z przedstawicielami otoczenia społeczno-gospodarczego. Ponadto dokonano przeglądu wybranych prac dyplomowych i etapowych, przeprowadzono hospitacje zajęć oraz dokonano przeglądu bazy dydaktycznej, wykorzystywanej w procesie kształcenia. Przed zakończeniem wizytacji dokonano oceny stopnia spełnienia kryteriów, sformułowano spostrzeżenia, o których przewodniczący zespołu oraz eksperci poinformowali władze Uczelni na spotkaniu podsumowującym.

Podstawa prawna oceny została określona w załączniku nr 1, a szczegółowy harmonogram wizytacji, uwzględniający podział zadań pomiędzy członków zespołu oceniającego, w załączniku nr 2.

## 2. Podstawowe informacje o ocenianym kierunku i programie studiów

Nazwa kierunku studiów	transport	
Poziom studiów (studia pierwszego stopnia/studia drugiego stopnia/jednolite studia magisterskie)	studia pierwszego stopnia	
Profil studiów	ogólnoakademicki	
Forma studiów (stacjonarne/niestacjonarne)	stacjonarne/niestacjonarne	
Nazwa dyscypliny, do której został przyporządkowany kierunek <sup>1,2</sup>	inżynieria lądowa geodezja i transport	
Liczba semestrów i liczba punktów ECTS konieczna do ukończenia studiów na danym poziomie określona w programie studiów	7 semestrów/210 ECTS	
Wymiar praktyk zawodowych <sup>3</sup> /liczba punktów ECTS przyporządkowanych praktykom zawodowym (jeżeli program studiów przewiduje praktyki)	250 godz./10 ECTS	
Moduł kierunkowy (tzw. specjalność) / moduły kierunkowe realizowane w ramach kierunku studiów	transport i logistyka eksploatacja systemów transportowych	
Tytuł zawodowy nadawany absolwentom	inżynier	
	<b>Studia stacjonarne</b>	<b>Studia niestacjonarne</b>
Liczba studentów kierunku	325	205
Liczba godzin zajęć z bezpośrednim udziałem nauczycieli akademickich lub innych osób prowadzących zajęcia i studentów <sup>4</sup>	2625	1541
Liczba punktów ECTS objętych programem studiów uzyskiwana w ramach zajęć z bezpośrednim udziałem nauczycieli akademickich lub innych osób prowadzących zajęcia i studentów	117	74
Łączna liczba punktów ECTS przyporządkowana zajęciom związanym z prowadzoną w uczelni działalnością naukową w dyscyplinie lub dyscyplinach, do których przyporządkowany jest kierunek studiów	132	132
Liczba punktów ECTS objętych programem studiów uzyskiwana w ramach zajęć do wyboru	63	63
Łączna liczba punktów ECTS i godzin zajęć prowadzonych z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość	-	711 godz. / 50 ECTS

Źródło danych – raport samooceny.

<sup>1</sup> W przypadku przyporządkowania kierunku studiów do więcej niż 1 dyscypliny - nazwa dyscypliny wiodącej, w ramach której uzyskiwana jest ponad połowa efektów uczenia się oraz nazwy pozostałych dyscyplin wraz z określeniem procentowego udziału liczby punktów ECTS dla dyscypliny wiodącej oraz pozostałych dyscyplin w ogólnej liczbie punktów ECTS wymaganej do ukończenia studiów na kierunku

<sup>2</sup> Nazwy dyscyplin należy podać zgodnie z rozporządzeniem MEiN z dnia 11 października 2022 r. w sprawie dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych (Dz.U. 2022 poz. 2202).

<sup>3</sup> Proszę podać wymiar praktyk w miesiącach oraz w godzinach dydaktycznych.

<sup>4</sup> Liczbę godzin zajęć z bezpośrednim udziałem nauczycieli akademickich lub innych osób prowadzących zajęcia i studentów należy podać bez uwzględnienia liczby godzin praktyk zawodowych.

Nazwa kierunku studiów	transport	
Poziom studiów (studia pierwszego stopnia/studia drugiego stopnia/jednolite studia magisterskie)	studia drugiego stopnia	
Profil studiów	ogólnoakademicki	
Forma studiów (stacjonarne/niestacjonarne)	stacjonarne/niestacjonarne	
Nazwa dyscypliny, do której został przyporządkowany kierunek <sup>5,6</sup>	inżynieria lądowa geodezja i transport	
Liczba semestrów i liczba punktów ECTS konieczna do ukończenia studiów na danym poziomie określona w programie studiów	3 semestry/90 ECTS	
Wymiar praktyk zawodowych <sup>7</sup> /liczba punktów ECTS przyporządkowanych praktykom zawodowym (jeżeli program studiów przewiduje praktyki)	-	
Moduł kierunkowy (tzw. specjalność) / moduły kierunkowe realizowane w ramach kierunku studiów	morskie systemy transportowe i logistyczne eksploatacja systemów transportowych i logistycznych logistyka w sektorze offshore	
Tytuł zawodowy nadawany absolwentom	magister inżynier	
	<b>Studia stacjonarne</b>	<b>Studia niestacjonarne</b>
Liczba studentów kierunku	12	51
Liczba godzin zajęć z bezpośrednim udziałem nauczycieli akademickich lub innych osób prowadzących zajęcia i studentów <sup>8</sup>	1125	675
Liczba punktów ECTS objętych programem studiów uzyskiwana w ramach zajęć z bezpośrednim udziałem nauczycieli akademickich lub innych osób prowadzących zajęcia i studentów	50	32
Łączna liczba punktów ECTS przyporządkowana zajęciom związanym z prowadzoną w uczelni działalnością naukową w dyscyplinie lub dyscyplinach, do których przyporządkowany jest kierunek studiów	73	73
Liczba punktów ECTS objętych programem studiów uzyskiwana w ramach zajęć do wyboru	34	34
Łączna liczba punktów ECTS i godzin zajęć prowadzonych z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość	-	282 godz. / 24 ECTS

<sup>5</sup> W przypadku przyporządkowania kierunku studiów do więcej niż 1 dyscypliny - nazwa dyscypliny wiodącej, w ramach której uzyskiwana jest ponad połowa efektów uczenia się oraz nazwy pozostałych dyscyplin wraz z określeniem procentowego udziału liczby punktów ECTS dla dyscypliny wiodącej oraz pozostałych dyscyplin w ogólnej liczbie punktów ECTS wymaganej do ukończenia studiów na kierunku

<sup>6</sup> Nazwy dyscyplin należy podać zgodnie z rozporządzeniem MEiN z dnia 11 października 2022 r. w sprawie dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych (Dz.U. 2022 poz. 2202).

<sup>7</sup> Proszę podać wymiar praktyk w miesiącach oraz w godzinach dydaktycznych.

<sup>8</sup> Liczbę godzin zajęć z bezpośrednim udziałem nauczycieli akademickich lub innych osób prowadzących zajęcia i studentów należy podać bez uwzględnienia liczby godzin praktyk zawodowych.

**3. Propozycja oceny stopnia spełnienia szczegółowych kryteriów oceny programowej określona przez zespół oceniający PKA**

Szczegółowe kryterium oceny programowej	Propozycja oceny stopnia spełnienia kryterium określona przez zespół oceniający PKA <sup>9</sup> kryterium spełnione/ kryterium spełnione częściowo/ kryterium niespełnione
Kryterium 1. konstrukcja programu studiów: koncepcja, cele kształcenia i efekty uczenia się	kryterium spełnione
Kryterium 2. realizacja programu studiów: treści programowe, harmonogram realizacji programu studiów oraz formy i organizacja zajęć, metody kształcenia, praktyki zawodowe, organizacja procesu nauczania i uczenia się	kryterium spełnione
Kryterium 3. przyjęcie na studia, weryfikacja osiągnięcia przez studentów efektów uczenia się, zaliczanie poszczególnych semestrów i lat oraz dyplomowanie	kryterium spełnione
Kryterium 4. kompetencje, doświadczenie, kwalifikacje i liczebność kadry prowadzącej kształcenie oraz rozwój i doskonalenie kadry	kryterium spełnione
Kryterium 5. infrastruktura i zasoby edukacyjne wykorzystywane w realizacji programu studiów oraz ich doskonalenie	kryterium spełnione
Kryterium 6. współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym w konstruowaniu, realizacji i doskonaleniu programu studiów oraz jej wpływ na rozwój kierunku	kryterium spełnione
Kryterium 7. warunki i sposoby podnoszenia stopnia umiędzynarodowienia procesu kształcenia na kierunku	kryterium spełnione
Kryterium 8. wsparcie studentów w uczeniu się, rozwoju społecznym, naukowym lub zawodowym i wejściu na rynek pracy oraz rozwój i doskonalenie form wsparcia	kryterium spełnione
Kryterium 9. publiczny dostęp do informacji o programie studiów, warunkach jego realizacji i osiągniętych rezultatach	kryterium spełnione
Kryterium 10. polityka jakości, projektowanie, zatwierdzanie, monitorowanie, przegląd i doskonalenie programu studiów	kryterium spełnione

<sup>9</sup> W przypadku gdy oceny dla poszczególnych poziomów studiów różnią się, należy wpisać ocenę dla każdego poziomu odrębnie.

## 4. Opis spełnienia szczegółowych kryteriów oceny programowej i standardów jakości kształcenia

### Kryterium 1. Konstrukcja programu studiów: koncepcja, cele kształcenia i efekty uczenia się

#### Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 1

Kierunek transport o profilu ogólnoakademickim w sposób kompleksowy realizuje misję oraz cztery główne cele strategiczne Uniwersytetu Morskiego w Gdyni (UMG) określające długoterminową politykę, którą powinny kierować się władze Uczelni. Wpisuje się również w misję Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, którą jest między innymi: „kształcenie kadr zdolnych skutecznie sprostać wyzwaniom współczesnego transportu morskiego oraz gospodarki morskiej, spełniające krajowe, europejskie i światowe wymagania edukacyjne i dające absolwentom podstawy kariery zawodowej”. Ponadto zgodnie z misją Uczelni proces kształcenia jest wspierany przez badania naukowe. Ważnym elementem misji Uczelni jest także: „ugruntowanie pozycji Uczelni jako czołowego ośrodka doradczego i opiniotwórczego w sprawach gospodarki morskiej oraz bezpieczeństwa transportu morskiego poprzez wdrażanie wyników prac naukowo-badawczych i badawczo-rozwojowych”.

Kierunek studiów transport mieści się w strategii UMG oraz odpowiada profilowi Uczelni (uczelnia techniczna). Zgodnie ze Statutem Uniwersytetu Morskiego w Gdyni jednym z głównych zadań Uczelni jest kształcenie na poziomie akademickim kadr oficerskich dla morskiej floty handlowej oraz kadr inżynierskich i menedżerskich dla instytucji i podmiotów związanych bezpośrednio lub pośrednio z gospodarką morską. Strategia Uczelni przewiduje prowadzenie badań naukowych w dyscyplinie naukowej, do której kierunek został przyporządkowany. Koncepcja kształcenia odpowiada roli, jaką Uczelnia określiła dla siebie w regionie i kraju.

Dla potrzeb budowania i wdrażania strategii Uniwersytetu Morskiego w Gdyni posłużono się metodyką SWOT obejmującą analizę słabych i mocnych stron oraz szacowanie perspektywicznych szans i zagrożeń jej realizacji. Z punktu widzenia powiązania strategii Uczelni z koncepcją kształcenia na kierunku studiów transport wartości odnotowania są zidentyfikowane mocne strony programu studiów na ocenianym kierunku, tj.:

- wysoki poziom i dostępność infrastruktury teleinformatycznej,
- kadra dydaktyczna i administracyjna z dobrym dorobkiem,
- dobrze wyposażona baza dydaktyczna,
- zaangażowanie studentów w badania i publikacje naukowe,
- prorozwojowa i przyjazna pracownikom i studentom kultura organizacyjna.

Kierunek transport realizowany jest na dwóch poziomach kształcenia, w formie studiów stacjonarnych oraz niestacjonarnych. Wszystkie programy tego kierunku posiadają profil ogólnoakademicki. Jednostką realizującą kierunek transport na Uniwersytecie Morskim w Gdyni jest Wydział Nawigacyjny (WN), ale w procesie kształcenia biorą udział pracownicy wszystkich 5 wydziałów Uczelni oraz jednostek międzywydziałowych. Realizacja studiów na kierunku transport może w perspektywie długofalowej zniwelować jedno z zagrożeń w analizie SWOT, a mianowicie trudno przewidywalne cykle koniunkturalne na światowych rynkach. Kształcenie na kierunku transport umożliwia wykorzystanie następujących szans: zainteresowanie pracodawców zatrudnianiem absolwentów oraz dynamiczny rozwój sektora Transportu, Spedycji i Logistyki (TSL). Program studiów został zaprojektowany w oparciu o nowoczesne standardy i potrzeby rynku pracy, zapewniając interdyscyplinarne

przygotowanie w obszarze transportu, logistyki i spedycji, z uwzględnieniem wymagań krajowych i międzynarodowych. W efekcie realizacji tego programu studiów studenci nabywają wiedzę i umiejętności pozwalające na skuteczne sprostanie wyzwaniom współczesnej gospodarki transportowej, a proces dydaktyczny wspierany jest rozwojem kompetencji cyfrowych i znajomością innowacyjnych technologii. Konstrukcja programu studiów na kierunku transport umożliwia studentom zdobycie niezbędnej wiedzy, kompetencji i umiejętności kluczowych do aktywności zawodowej w nowoczesnym i dynamicznie zmieniającym się sektorze gospodarczym, jakim jest sektor TSL.

W programach studiów poza przedmiotami technicznymi i podstawowymi uwzględniono przedmioty humanistyczne, język angielski oraz wychowanie fizyczne (dla studiów I stopnia). Całość tworzy spójny program studiów, który umożliwia osiągnięcie przez studentów efektów uczenia się i kompetencji społecznych specyficznych dla kierunku transport na UMG oraz adekwatnych do PRK (poziom 6 i 7) dla nauk inżynieryjno-technicznych. Co prawda, zakres treści przedmiotowych i sformułowane efekty uczenia się jednoznacznie wypełniają wymagania PRK (poziom 6 i 7) i dla II stopnia studiów umożliwią zdobycie dodatkowych umiejętności związanych z prowadzeniem badań, warto jednak rozważyć uwzględnianie w programie studiów II stopnia odrębnego przedmiotu w całości poświęconego metodologii badań.

Dzięki temu umożliwia dalszy rozwój naukowy oraz daje dużą elastyczność w wyborze ścieżki kariery zawodowej. Szczególną wagę przykładana się do rozwijania umiejętności łączenia wiedzy z obszaru nauk inżynieryjno-technicznych. Równie istotnym celem procesu dydaktycznego jest kształtowanie kompetencji społecznych, wśród których szczególnie promowane są: odpowiedzialność zawodowa, etyczne podejście do wykonywanego zawodu i środowiska społecznego, umiejętność współpracy, a także świadomość obowiązków wobec społeczeństwa i środowiska naturalnego. Program studiów na kierunku transport i oferowanych ścieżkach specjalistycznych (na I stopniu: *transport i logistyka* oraz *eksploatacja systemów transportowych*, na II stopniu: *morskie systemy transportowe i logistyczne*, *eksploatacja systemów transportowych i logistycznych*, *logistyka w sektorze offshore* oraz *zarządzanie infrastrukturą i środkami transportu śródlądowego*) ukierunkowane są na kształcenie specjalistów dla potrzeb związanych z ekspertami w zakresie transportu i logistyki, szczególnie w sektorze gospodarki morskiej. Ścieżka *transport i logistyka* umożliwiają na kształcenie specjalistów w zakresie funkcjonowania nowoczesnych systemów transportu, eksploatacji obiektów transportu zintegrowanego, logistyki transportu, organizacji i zarządzania międzynarodowym łańcuchem transportowym i dostaw, inteligentnych systemów transportowo-logistycznych oraz projektowania systemów transportowych z uwzględnieniem aspektów przestrzennych. Natomiast ścieżka *eksploatacja systemów transportowych* pozwala na kształcenie specjalistów w zakresie wymogów projektowych, organizacji, zarządzania i eksploatacji systemów transportowych, doboru środków transportu do realizacji zadań przewozowych oraz zapobiegania zagrożeniom i wypadkom komunikacyjnym. Dla studiów II stopnia ścieżka *morskie systemy transportowe i logistyczne* przygotowuje specjalistów w zakresie budowy, eksploatacji, zarządzania i sterowania systemami transportowymi i logistycznymi w gospodarce morskiej, organizacji i funkcjonowania lądowo-morskich łańcuchów transportowych i dostaw, a także eksploatacji terminali portowych i centrów logistycznych. Ścieżka *logistyka w sektorze offshore* ukierunkowana jest na zagadnienia związane z obsługą logistyczną sektora offshore, w tym organizację dostaw, transport i eksploatację zaplecza logistycznego dla instalacji morskich. Natomiast ścieżka *eksploatacja systemów transportowych i logistycznych* kształci specjalistów w zakresie wymogów projektowych, organizacji, zarządzania i eksploatacji

systemów transportowych oraz doboru środków transportu do realizacji złożonych zadań przewozowych.

Aktualnie bardzo istotna, szczególnie w sektorze TSL, jest znajomość języków obcych. Potwierdziło to także spotkanie z przedstawicielami Pracodawców i zgłaszane w tym zakresie ich oczekiwania. W tym aspekcie na podkreślenie zasługuje istotnie duży wymiar godzin kształcenia języka angielskiego (180 godz. dla I stopnia i 100 godz. dla II stopnia – dla studiów stacjonarnych). Należy jednak zauważyć, że pomimo tak dużego wymiaru godzinowego przedstawiciele Pracodawców zgłaszali konieczność poprawy umiejętności komunikowania się w języku angielskim przez absolwentów kierunku transport.

Kształcenie na kierunku transport jest spójne z działalnością naukową Uniwersytetu w Gdyni, która mieści się w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych i dyscyplinie inżynieria lądowa, geodezja i transport (w programach studiów występuje nazwa według starej klasyfikacji „inżynieria lądowa i transport” – co wymaga korekty). Koncepcja i cele kształcenia mieszczą się w dyscyplinie inżynieria lądowa, geodezja i transport, do której kierunek jest przyporządkowany, uwzględniając postęp w obszarach aktualnego stanu wiedzy i techniki właściwych dla ocenianego kierunku oraz są zorientowane na potrzeby otoczenia społeczno-gospodarczego, w tym w szczególności zawodowego rynku pracy. Rezultaty działalności naukowo-badawczej znajdują odzwierciedlenie w bieżącej aktualizacji treści merytorycznych przedmiotów, a uzyskane doświadczenia wykorzystywane są podczas realizacji zajęć przedmiotowych i prac dyplomowych. Potwierdzeniem tego jest fakt, że łączna liczba punktów ECTS przyporządkowana zajęciom związanym z prowadzoną w Uczelni działalnością naukową w dyscyplinie lub dyscyplinach, do których przyporządkowany jest kierunek studiów dla studiów I stopnia wynosi 132 (z 210) i II stopnia 73 (z 90). Koncepcja i cele kształcenia jednoznacznie pokrywają się z oczekiwaniami sektora TSL oraz wykazują szereg powiązań z aktualnie prowadzonymi badaniami w obszarze transportu.

Sylwetka absolwenta jest określona prawidłowo. Absolwenci studiów I stopnia są przygotowani do pracy na stanowiskach o profilu inżynierskim i menedżerskim w sektorze TSL, obejmującym m.in. przedsiębiorstwa transportowe i spedycyjne, centra dystrybucyjne i logistyczne, firmy współpracujące z międzynarodowym sektorem transportu i obrotu towarowego, jednostki studialne, projektowe i badawcze, a także administrację rządową i samorządową. Absolwenci studiów II stopnia posiadają pogłębianą wiedzę i umiejętności w wybranym obszarze transportu i logistyki, dostosowanym do specyfiki branży morskiej oraz potrzeb rynku pracy. Dzięki temu są przygotowani do pracy na stanowiskach inżynierskich i menedżerskich w portach morskich, terminalach portowych, przedsiębiorstwach transportowych i spedycyjnych, centrach dystrybucyjnych i logistycznych oraz w firmach współpracujących z branżą gospodarki morskiej i sektorem offshore. Mogą również podejmować zatrudnienie w jednostkach projektowych, studialnych i badawczych, wyspecjalizowanych komórkach administracji rządowej i samorządowej, a także prowadzić własną działalność gospodarczą. Dzięki zdobytym kwalifikacjom i umiejętnościom analitycznym absolwent jest przygotowany nie tylko do pracy w praktyce gospodarczej, lecz także do kontynuowania kształcenia w szkole doktorskiej oraz rozwijania kariery naukowej w obszarze transportu i logistyki. Program kształcenie w ścieżce Transport i Logistyka został uznany za zgodny w kształceniem kadr morskich na poziomie pomocniczym zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW.

Absolwent kierunku transport uzyskuje w trakcie trwania studiów bardzo dobre przygotowanie teoretyczne i nabywa umiejętności praktyczne niezbędne w przyszłej pracy. Otrzymuje pełne wykształcenie oparte na podstawach nauk inżynieryjno-technicznych niezbędne do podjęcia pracy

w sektorze TSL. Absolwenci kierunku transport uzyskują również specjalistyczne umiejętności praktyczne, które zdobywają na zajęciach laboratoryjnych oraz w trakcie odbywania praktyk kierunkowych.

Na Uczelni prowadzone są badania w obszarach transportu, nawigacji, geodezji i kartografii, ich efekty przekładane są na treści przedmiotów oraz ogólną konstrukcję programu studiów na kierunku transport. Na Uniwersytecie Morskim w Gdyni prowadzony jest szeroki zakres badań naukowych obejmujących zagadnienia bezpieczeństwa i innowacyjności transportu morskiego. Do najważniejszych kierunków badawczych należą prace związane z autonomizacją żeglugi (MASS), w tym detekcją i predykcją zagrożeń, algorytmami unikania kolizji oraz integracją kryteriów bezpieczeństwa na statkach i w systemach VTS, prowadzone m.in. w ramach projektów ENDURE i CADMUSS. Istotnym obszarem są także badania nad routinguem statków z uwzględnieniem zmiennych warunków środowiskowych (projekt ROUTING) oraz zarządzaniem ryzykiem w żegludzie i na Morzu Bałtyckim (projekt BALTIMARI). Pracownicy Uczelni prowadzą również badania nad nowymi algorytmami i modelami nawigacyjnymi wykorzystywanymi w systemach ECDIS, hydrodynamiką i modelowaniem numerycznym z użyciem metod CFD, a także opracowują rozwiązania aplikacyjne na potrzeby portów i terminali, m.in. w Gdyni i DCT Gdańsk. Ważnym elementem działalności badawczej jest także udział w projektach międzynarodowych, takich jak przedsięwzięcia realizowane w ramach IAMU, które wzmacniają umiędzynarodowienie badań i pozwalają na wymianę doświadczeń z ośrodkami naukowymi z całego świata.

W ostatniej ewaluacji dorobku naukowego dyscyplina inżynieria lądowa, geodezja i transport została oceniona na poziomie B+, co potwierdza wysoki poziom prowadzonych badań. Wydział realizował m.in. projekt „*Morze kompetencji – nowoczesne kształcenie dla potrzeb gospodarki morskiej*”, który w ramach programu NCBR „*Kształcenie na potrzeby gospodarki*” uzyskał blisko 4,8 mln zł dofinansowania na rozwój nowych i modyfikację istniejących programów, w tym kierunków Transport i Nawigacja. Ponadto, w obszarze zastosowań praktycznych nauki Wydział współpracował z instytucjami branżowymi, np. w analizie projektów terminalu promowego i manewrów statków w Porcie Gdynia oraz w rozwiązaniach związanych z terminalem w DCT Gdańsk. Włączenie efektów tych badań do programu studiów znajduje odzwierciedlenie w m.in. wprowadzaniu nowych treści dydaktycznych z zakresu cyfryzacji, symulacji i bezpieczeństwa transportu. Przy opracowywaniu i bieżącej realizacji koncepcji kształcenia uwzględniane są doświadczenia ze współpracy z krajowymi i zagranicznymi partnerami przemysłowymi, naukowymi i edukacyjnymi.

Takie spektrum badań zapewnia kompleksową realizację zadań dydaktycznych i tworzy pełne możliwości osiągnięcia przez studentów wszystkich celów kształcenia określonych dla ocenianego kierunku, w tym w szczególności w zakresie pogłębionej wiedzy, umiejętności prowadzenia badań naukowych oraz kompetencji społecznych niezbędnych w działalności badawczej.

W doskonaleniu procesu dydaktycznego oraz w całej koncepcji kształcenia na kierunku transportu założono spełnianie potrzeb otoczenia społeczno-gospodarczego poprzez wykorzystanie kontaktów z interesariuszami zewnętrznymi i wewnętrznymi zarówno w aspekcie podających, jak i aktywizujących form kształcenia. Do interesariuszy wewnętrznych należy kadra zarządcza Uczelni i Wydziału, przedstawiciele studentów, członkowie Rady Dyscypliny Naukowej, a także członkowie Wydziałowej Komisji ds. Jakości Kształcenia i Wydziałowej Komisji Programowej dla kierunku transport. Interesariusze wewnętrzni uczestniczą w procesie ustalania koncepcji kształcenia na kilku poziomach: po pierwsze – biorą udział w zebraniach zespołów dydaktycznych, po drugie – uczestniczą

w pracach Wydziałowej Komisja ds. Jakości Kształcenia, po trzecie – uczestniczą w posiedzeniach Wydziałowej Komisji Programowej dla kierunku transport. Interesariusze zewnętrzni reprezentują otoczenie społeczno-gospodarcze związane z rzeczywistymi potrzebami rynku pracy. Przedstawiciele interesariuszy zewnętrznych uczestniczą w opiniowaniu efektów uczenia się, weryfikacji i oceny stopnia ich realizacji, w przygotowaniu programów studiów, organizacji praktyk zawodowych, a także prowadzą zajęcia dydaktyczne oraz służą pomocą w celu pozyskiwania kadry dydaktycznej posiadającej znaczne doświadczenie zawodowe zdobyte poza uczelnią. Wykładowcy często współpracują bezpośrednio z interesariuszami. Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przybiera dwojaką formę: sformalizowaną oraz nieformalną. Jako istotny wpływ i efekt doskonalenia koncepcji i celów kształcenia dzięki współpracy z interesariuszami wewnętrznymi i zewnętrznymi należy wskazać zwiększenie liczby godzin nauczania języka angielskiego na kierunku transport. Dodatkowo interesariusze zewnętrzni wskazali rekomendacje w zakresie treści i celów kształcenia języków obcych w kontekście potrzeb sektora TSL. Kolejnym przykładem jest doskonalenie koncepcji i celów kształcenia o zajęcia symulatorowe na stanowiskach będących odwzorowaniem stanowisk pracy operatorów w transporcie, np. inżyniera ds sterowania ruchem lub inżyniera ds sterowania procesami załadunkowo/rozładunkowymi w portach morskich.

Kierunkowe efekty uczenia się zostały sformułowane na podstawie przyjętej koncepcji i założonych celów kształcenia specyficznych dla profilu ogólnoakademickiego prowadzonego kierunku na studiach pierwszego i drugiego stopnia. Efekty uczenia się dostosowano do wymagań Polskiej Ramy Kwalifikacji dla poziomu 6 i 7. Efekty uczenia się określone dla studiów pierwszego i drugiego stopnia obejmują ponadto pełen zakres efektów umożliwiających uzyskanie przez absolwentów kompetencji inżynierskich zawartych w charakterystykach drugiego stopnia określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy o Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji z dnia 22 grudnia 2015 r.

Dla studiów pierwszego stopnia określono 22 efekty uczenia się w zakresie wiedzy, 28 efektów w zakresie umiejętności i 10 w zakresie kompetencji społecznych, a dla studiów drugiego stopnia – 18 efektów uczenia się w zakresie wiedzy, 18 efektów w zakresie umiejętności i 6 w zakresie kompetencji społecznych.

Jako przykładowe specyficzne efekty uczenia się można wskazać:

- w obszarze wiedzy:

Studia I stopnia:

- Zna odpowiednie metody przeładunku, składowania i przewozu towarów oraz elementy wyposażenia i zasady funkcjonowania lądowych i wodnych terminali transportowych
- Zna miary efektywności implementacji rozwiązań spedycyjno-logistycznych w przedsiębiorstwie, integruje zarządzanie spedycyjno-logistyczne z innymi aspektami zarządzania przedsiębiorstwem oraz wyjaśnia, kategoryzuje i ocenia znaczenie kluczowych wskaźników oceny finansowej przedsiębiorstwa sektora TSL (m.in. koszt kapitału, progi rentowności, analiza wrażliwości, dźwignia finansowa).

Studia II stopnia:

- Ma zaawansowaną wiedzę na temat typów opakowań i jednostek transportowych stosowanych w transporcie morskim, zna i rozumie metody ich sztauowania i przewozu oraz charakteryzuje zasady współpracy statku z wyspecjalizowanymi terminalami portowymi.
- Ma rozszerzoną wiedzę z zakresu zarządzania systemami transportowymi, rozumie także znaczenie czynników i wskaźników zrównoważonego rozwoju i zrównoważonego transportu, zna

statyczne i dynamiczne metody oceny transportowych projektów inwestycyjnych, szczególnie w zakresie podstawowych charakterystyk oraz struktury gałęziowej systemu transportowo-logistycznego państw Regionu Morza Bałtyckiego (BSR) oraz jego relacje z otoczeniem społeczno-gospodarczym.

- w obszarze umiejętności:

Studia I stopnia:

- Potrafi prawidłowo określić poziom potrzeb transportowych, a także posługuje się sprawnie modelami przepływów wartości generowanej przez transport w łańcuchu dostaw opierając się o kryterium kosztowe i poziomu obsługi klienta.

- Potrafi dobrać właściwe środki transportu i infrastrukturę transportu do cech fizyko-chemicznych ładunku oraz dostosowuje metody przeładunku, przewozu i składowania do właściwości ładunku, znając znaczenie znaków stosowanych na opakowaniach transportowych.

Studia II stopnia:

- Potrafi interpretować i oceniać relację funkcjonalno-przestrzenną występującą między portem a miastem, rekomendować sposób optymalnego zagospodarowania obszarów portów i terenów przyportowych, a także rozwiązania dotyczące inwestycji transportowych sprzyjających równoważeniu rozwoju portu i miasta portowego.

- Potrafi dobrać właściwe metody przeładunku i sztautowania ładunku, przy wykorzystaniu najnowszych rozwiązań konstrukcyjnych stosowanych w specjalistycznych statkach transportowych.

- w obszarze kompetencji społecznych:

Studia I stopnia:

- Jest gotów do krytycznego spojrzenia na posiadaną wiedzę oraz odbierane treści, w tym te wykorzystywane przy ocenie złożonych technicznych zagadnień transportowych i uzasadnianiu własnego punktu widzenia odpowiadającego standardom zawodowym inżyniera.

Studia II stopnia:

- Jest gotów do uznawania znaczenia wiedzy w rozwiązywaniu problemów poznawczych i praktycznych, szczególnie w obszarze transportu, oraz zasięgania opinii ekspertów w przypadku trudności z samodzielnym rozwiązaniem problemu.

Efekty te są liczne i dosyć szczegółowe, co wynika ze specyfiki kierunku transport dostosowanego do profilu Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i jego koegzystencji z kierunkiem nawigacja, które są realizowane równocześnie w tym samym Wydziale Nawigacyjnym. Świadczy to o pewnej unikalności programu studiów na kierunku transport oferowanym przez UMG w porównaniu z programami studiów transport na innych uczelniach w Polsce. Należy uznać to za zaletę i mocną stronę koncepcji i programu studiów. Warto jednak poddać ewaluacji poziom szczegółowości tych efektów uczenia się w kontekście potencjalnego (niewielkiego) uogólnienia, zaś poziom uszczegółowienia przenieść na efekty przedmiotowe lub treści, które można i należy aktualizować wraz ze zmianami stanu wiedzy i techniki. Niewątpliwie jednak w obecnej postaci efekty uczenia się precyzyjnie określają zakres przedmiotowy wiedzy do opanowania przez studentów i konkretne umiejętności praktyczne, które zostaną opanowane przez studentów. Sposób opisu zakładanych efektów uczenia się sprawia, że możliwe jest skuteczne sprawdzenie i ocena efektów uczenia się osiągniętych przez studentów. Jednocześnie jednak powoduje ryzyko dezaktualizacji w stosunku do dynamicznych zmian w zakresie techniki w sektorze TSL.

Na obu poziomach kształcenia uwzględniono efekty związane z nabywaniem wiedzy, umiejętności i kompetencji społecznych w stopniu umożliwiającym absolwentowi zarówno udział w działalności badawczej z zakresu szeroko rozumianej inżynierii lądowej i transportu, jak i prowadzenie tej działalności. Umożliwiają one także zdobycie kompetencji niezbędnych do kontynuowania edukacji i odnalezienia się na rynku pracy. Jako potwierdzenie tego faktu można chociażby wskazać przykładowe efekty uczenia się, które odniesiono w części powyżej jako specyficzne na kierunku studiów. W efektach uczenia się przypisanych do studiów pierwszego stopnia uwzględniono efekty odnoszące się do znajomości języka obcego na poziomie B2. W efektach uczenia się przypisanych do studiów drugiego stopnia uwzględniono efekty odnoszące się do znajomości języka obcego na poziomie B2+.

W zdefiniowanych dla ocenianego kierunku efektach uczenia się widoczny jest szczególny nacisk na kształtowanie umiejętności pozyskiwania wiedzy i praktycznego jej stosowania do rozwiązywania zagadnień inżynierskich (w przypadku studiów pierwszego stopnia) oraz zaawansowanych problemów inżynierskich i badawczo-wdrożeniowych (w przypadku studiów drugiego stopnia).

Szczegółowe cele i efekty uczenia się przedstawiono w kartach przedmiotów. Każdy przedmiot ma zdefiniowane efekty, które powiązane są z efektami kierunkowymi. Na podstawie analizy kart przedmiotów stwierdzono korelację treści i efektów przedmiotowych z efektami uczenia się, które zostały przypisane dla danego przedmiotu. Występuje też logiczne powiązanie pomiędzy efektami a poszczególnymi grupami zajęć, np. umiejętności praktyczne odniesione są do form laboratoryjnych. W dokumentacji programów studiów zidentyfikowano kilka błędów edycyjnych, w których odniesienie efektów przedmiotowych do kierunkowych było błędne w kontekście oznaczenia (zamiast Tr1A\_ było Na\_). W trakcie wizytacji zostało to przez Uczelnię wyjaśnione i poprawione.

Osiągalność wszystkich efektów uczenia się dla kierunku transport potwierdzają matryce pokrycia w odniesieniu do efektów sformułowanych dla zajęć, które przedstawiono podczas wizytacji. Definiują one zakres efektów uczenia się niezbędnych do uzyskania kompetencji inżynierskich. W opisie przyjętych efektów uczenia się uwzględniono efekty uczenia się dla studiów o profilu ogólnoakademickim, które są zgodne z zakresem kompetencji inżynierskich, zawartych w charakterystykach drugiego stopnia określonych we właściwym rozporządzeniu. Przykładowe powiązania przedstawiono poniżej:

Dla studiów I stopnia:

Efekt: Tr1A\_W10 - Zna podstawowe pojęcia dotyczące sieci transportowych ich projektowania oraz niezawodności i bezpieczeństwa systemów transportowych i logistycznych. Charakterystyki drugiego stopnia efektów uczenia się dla kwalifikacji na poziomie 6 i 7 PRK symbol: P6S\_WG i P7S\_WG

Efekt: Tr1A\_U04 - Potrafi prawidłowo określić poziom potrzeb transportowych, a także posługuje się sprawnie modelami przepływów wartości generowanej przez transport w łańcuchu dostaw opierając się o kryterium kosztowe i poziomu obsługi klienta. Charakterystyki drugiego stopnia efektów uczenia się dla kwalifikacji na poziomie 6 i 7 PRK symbol: P6S\_UW i P7S\_UW

Dla studiów II stopnia:

Efekt: Tr2A\_W05 - Ma zaawansowaną wiedzę na temat typów opakowań i jednostek transportowych stosowanych w transporcie morskim, zna i rozumie metody ich sztatuowania i przewozu oraz charakteryzuje zasady współpracy statku z wyspecjalizowanymi terminalami portowymi.

Charakterystyki drugiego stopnia efektów uczenia się dla kwalifikacji na poziomie 6 i 7 PRK symbol: P6S\_WG i P7S\_WG

Efekt: Tr2A\_U09 - Potrafi dobrać właściwe metody przeładunku i sztauowania ładunku, przy wykorzystaniu najnowszych rozwiązań konstrukcyjnych stosowanych w specjalistycznych statkach transportowych. Charakterystyki drugiego stopnia efektów uczenia się dla kwalifikacji na poziomie 6 i 7 PRK symbol: P6S\_UW i P7S\_UW

**Zalecenia dotyczące kryterium 1 wymienione w uchwale Prezydium PKA w sprawie oceny programowej na kierunku studiów, która poprzedziła bieżącą ocenę (jeśli dotyczy)**

Nie dotyczy

**Propozycja oceny stopnia spełnienia kryterium 1<sup>10</sup> (kryterium spełnione/ kryterium spełnione częściowo/ kryterium niespełnione)**

Kryterium spełnione

**Uzasadnienie**

Koncepcja i cele kształcenia są zgodne ze strategią Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, mieszczą się w dyscyplinie inżynieria lądowa, geodezja i transport, są powiązane z działalnością naukową prowadzoną w Uczelni w tej dyscyplinie oraz zorientowane na potrzeby otoczenia społeczno-gospodarczego. Zostały one określone we współpracy z interesariuszami wewnętrznymi i zewnętrznymi. Absolwent kierunku transport jest przygotowany do pracy w wybranych obszarach sektora TSL. Otrzymuje pełne wykształcenie oparte na podstawach nauk inżynieryjno-technicznych niezbędne do podjęcia pracy, w tym pracy w sektorze związanych z morskimi systemami transportowymi oraz logistyką w sektorze offshore.

Efekty uczenia się są zgodne z koncepcją i celami kształcenia oraz dyscypliną inżynieria lądowa, geodezja i transport. Opisują w sposób trafny, specyficzny, realistyczny i pozwalający na stworzenie systemu weryfikacji, wiedzę, umiejętności i kompetencje osiągnięte przez studentów, a także odpowiadają właściwym poziomom Polskiej Ramy Kwalifikacji oraz profilowi ogólnoakademickiemu. Przy opracowywaniu efektów uczenia się uwzględniony został aktualny stan wiedzy w dyscyplinie inżynieria lądowa, geodezja i transport oraz aktualny stan techniki w sektorze TSL. Efekty zostały sformułowane w sposób zrozumiały, a w ich zbiorze uwzględniono kompetencje badawcze i społeczne niezbędne w działalności naukowej. Prowadzone w UMG badania mają wpływ na koncepcję kształcenia poprzez profilowanie oferowanych specjalności, wprowadzanie efektów dotyczących aspektów badawczych do treści kształcenia oraz tematyki prac dyplomowych.

Efekty uczenia się zawierają pełen zakres efektów umożliwiających uzyskanie kompetencji inżynierskich, zawartych w charakterystykach drugiego stopnia określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji (Dz. U. z 2020 r. poz. 226, z późn. zm.).

---

<sup>10</sup>W przypadku gdy propozycje oceny dla poszczególnych poziomów studiów różnią się, należy wpisać propozycję oceny dla każdego poziomu odrębnie.

## **Dobre praktyki, w tym mogące stanowić podstawę przyznania uczelni Certyfikatu Doskonałości Kształcenia**

---

## **Rekomendacje**

---

## **Zalecenia**

---

## **Kryterium 2. Realizacja programu studiów: treści programowe, harmonogram realizacji programu studiów oraz formy i organizacja zajęć, metody kształcenia, praktyki zawodowe, organizacja procesu nauczania i uczenia się**

### **Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 2**

Treści programowe na kierunku transport wynikają bezpośrednio z przyjętego profilu absolwenta, przedstawionego w koncepcji kształcenia. Proces kształcenia jest określony przez programy studiów, które obejmują moduły ogólne, podstawowe, kierunkowe i specjalistyczne. Poza tym w programach studiów uwzględniono moduł przedmiotów humanistycznych, język angielski oraz wychowanie fizyczne (dla studiów I stopnia). Taki układ tworzy spójny program studiów, który umożliwi osiągnięcie przez studentów efektów uczenia się i kompetencji społecznych specyficznych dla kierunku transport na UMG. Treści programowe są kompleksowe i specyficzne dla zajęć tworzących program studiów i zapewniają uzyskanie wszystkich efektów uczenia się.

Dobór treści programowych poszczególnych przedmiotów zapewnia kompleksowość i odpowiedni poziom szczegółowości treści w odniesieniu do specyfiki każdego z nich. Analiza zawartości sylabusów oraz zalecanej literatury pozwala stwierdzić, że przekazywane treści uwzględniają aktualny stan wiedzy z zakresu dyscypliny inżynieria lądowa, geodezja i transport. Treści programowe są zgodne z efektami uczenia się oraz z aktualnym stanem wiedzy i metodyki badań w dyscyplinie inżynieria lądowa, geodezja i transport, jak również z zakresem działalności naukowej prowadzonej w Uczelni w tej dyscyplinie. Treści te dla obu stopni studiów są powiązane z badaniami naukowymi prowadzonymi w dyscyplinie inżynieria lądowa, geodezja i transport. Treści te silnie zorientowane są na obszar związany z transportem i logistyką. Dodatkowo analiza porównawcza treści programowych przedmiotów kierunkowych i specjalistycznych potwierdza powiązanie przekazywanych studentom treści programowych z pracami badawczymi: zarówno tymi realizowanymi na zamówienie podmiotów zewnętrznych, jak i tymi związanymi z rozwojem naukowym kadry. Przykładowo jako silnie skorelowane treści z prowadzonymi na Uczelni badaniami naukowymi w zakresie bezpieczeństwa i innowacyjności transportu morskiego należy wskazać treści w przedmiocie "Niezwodność i bezpieczeństwo systemów transportowych i logistycznych", dotyczące:

- Systemy wielostanowe. Identyfikacja warunkowych wielostanowych funkcji niezawodności elementów i systemów transportowych, estymacja intensywności wyjścia z podzbioru stanów niezawodnościowych w oparciu o dane empiryczne.

- Optymalizacja niezawodności i bezpieczeństwa złożonych systemów transportowych. Nadmiarowe i jakościowe poprawianie niezawodności systemów transportowych, badanie i optymalizacja procesu eksploatacji oraz struktury kosztów systemów transportowych.

Dodatkowo praktyczny charakter dużej części zajęć przygotowuje absolwentów do samodzielnej i zespołowej pracy zawodowej. Zajęcia lub grupy zajęć służące zdobywaniu przez studentów kompetencji inżynierskich obejmują odpowiedni dla studiów stacjonarnych I i II stopnia 1780+400 godz. (z 2625 godz.) i 146+28 ECTS (z 210 ECTS) oraz 440+215 godz. (z 1125 godz.) i 47+14 ECTS (z 90 ECTS). Udział godzin wykazuje podobne proporcje w programie studiów niestacjonarnych.

Czas trwania studiów pierwszego stopnia wynosi 7 semestrów, do uzyskania dyplomu ich ukończenia wymagane jest 210 punktów ECTS, a liczba godzin bezpośredniego kontaktu nauczycieli akademickich ze studentami wynosi odpowiednio 2625 (studia stacjonarne) i 1541 (studia niestacjonarne). Natomiast studia drugiego stopnia trwają 3 semestry, liczba punktów ECTS konieczna do uzyskania kwalifikacji wynosi 90, a liczba godzin bezpośredniego kontaktu wynosi odpowiednio 1125 (studia stacjonarne) i 675 (studia niestacjonarne). Analizując zestawienia liczby godzin zajęć wymagających bezpośredniego udziału nauczycieli akademickich i studentów określona w programie studiów należy stwierdzić, że umożliwiają one osiągnięcie przez studentów efektów uczenia się. Nakłady pracy, zarówno dla studiów I i II stopnia, mierzone liczbą punktów ECTS, niezbędne do osiągnięcia efektów uczenia się przypisanych do zajęć są poprawnie oszacowane i zapewniają osiągnięcie przez studentów efektów uczenia się. Przyjęte przeliczniki liczby godzin na punkty ECTS oraz podział na różne formy nakładu pracy, są przedstawione w formie tabelarycznej na wszystkich kartach przedmiotu i są w pełni uzasadnione.

W przypadku studiów stacjonarnych, liczba punktów ECTS uzyskiwana w ramach zajęć wymagających bezpośredniego udziału nauczycieli akademickich lub innych osób prowadzących zajęcia jest zgodna z wymaganiami i przekracza 50% (55,7% dla I stopnia i 55,6% dla II stopnia). Liczba godzin zajęć wymagających bezpośredniego udziału nauczycieli akademickich i studentów określona w programie studiów łącznie (dla studiów stacjonarnych: I stopień 2625, II stopień 1125) oraz dla poszczególnych zajęć lub grup zajęć zapewniają osiągnięcie przez studentów efektów uczenia się. W każdym z semestrów liczba możliwych do uzyskania punktów ECTS jest równa 30.

Na studiach I stopnia studenci mają możliwość wyboru spośród 2 ścieżek dyplomowania: *transport i logistyka* oraz *eksploatacja systemów transportowych*. Na studiach II stopnia studenci mają możliwość wyboru spośród 3 ścieżek dyplomowania: *morskie systemy transportowe i logistyczne*, *logistyka w sektorze offshore*, oraz *eksploatacja systemów transportowych i logistycznych*.

Zgodnie z § 3 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 27 września 2018 r. w sprawie studiów (Dz. U. z 2018 r. poz. 1861 z późn. zm.), programy studiów pozwalają studentom na wybór zajęć w wymiarze nie mniejszym niż 30% liczby punktów ECTS koniecznej do ukończenia studiów na danym poziomie. Dla studiów I stopnia jest to 63 ECTS plus 10 dla praktyki zawodowej, dając w sumie 73 punkty ECTS. Dla studiów II stopnia jest to 34 punktów ECTS. Możliwość ta realizowana jest przez umożliwienie wyboru ścieżki przedmiotów specjalistycznych powiązanej bezpośrednio z realizowanymi treściami programowymi oraz w postaci wyboru wykładów monograficznych i fakultatywnych a także tematyki prac dyplomowych. Uczelnia zdecydowała się na dosyć oryginalny tryb realizacji programu kształcenia, ponieważ wybór ścieżki dyplomowania następuje już od początku pierwszego semestru studiów, zarówno I i II stopnia. Na studiach I stopnia studenci rekrutują się na specjalność *transport i logistyka*, a następnie po 4 semestrze studiów mają możliwość wyboru innej

specjalności. Wybór ten jest płynny, gdyż wszystkie przedmioty ogólne, podstawowe i kierunkowe są takie same dla obydwu specjalności, różnice następują od semestru piątego i dotyczą przedmiotów specjalistycznych. Na studia II stopnia studenci rekrutują się od razu na specjalność *morskie systemy transportowe i logistyczne*. Po 1 semestrze studiów mają możliwość wyboru jednej z trzech oferowanych specjalności lub kontynuowanie specjalności *morskie systemy transportowe i logistyczne*. Przedmioty ogólne, podstawowe i kierunkowe na 1 semestrze są identyczne dla wszystkich trzech specjalności, różnice występują od 2 semestru. Budzi to pewne wątpliwości sugerujące preferencje w zakresie wyboru specjalności rozpoczynających się od pierwszych semestrów. Warto zastanowić się, że z uwagi na fakt, że do momentu wyboru (4 semestr dla I stopnia i 2 semestr dla II stopnia) wszystkie przedmioty są tożsame, pozostawić możliwość wyboru studentom ścieżek dyplomowania odpowiednio po 4 semestrze dla I stopnia i 2 semestrze dla II stopnia. Jest to model powszechnie stosowany na innych Uczelniach i warto potraktować go jako dobre i sprawdzone praktyki.

Do oceny i porównywania osiągnięć studenta oraz potwierdzania realizacji kolejnych etapów kształcenia służy system punktowy ECTS. Liczbę punktów ECTS przypisaną poszczególnym modułom kształcenia (przedmiotom), pracy dyplomowej i praktykom podano w planach studiów i kartach przedmiotów. Z analizy treści kart zajęć wynika, że szacowany nakład pracy studenta, mierzony liczbą punktów ECTS, odpowiada obowiązującym uregulowaniom, stanowiącym, że 1 punkt ECTS odpowiada efektem uczenia się, których osiągnięcie wymaga od studenta 25-30 godzin pracy – obejmujących zajęcia zorganizowane zgodnie z planem studiów (godziny kontaktowe) oraz indywidualną pracę określoną w programie studiów, związaną z czytaniem literatury, przygotowaniem się do zajęć, egzaminów, udział w zaliczeniach i konsultacjach itp.

W programach studiów na obu poziomach, zgodnie z wymogami określonymi w przepisach prawa, poprawnie określono łączną liczbę punktów ECTS, którą student musi uzyskać w ramach zajęć:

- kształtujących umiejętności praktyczne,
- przyporządkowanych przedmiotom do wyboru,
- z dziedziny nauk humanistycznych i nauk społecznych,
- z wychowania fizycznego (tylko studia I stopnia).

Plan studiów obejmuje zajęcia lub grupy zajęć związane z prowadzoną w uczelni działalnością naukową w dyscyplinie inżynieria lądowa, geodezja i transport, szczególnie w obszarze transportu. W planie studiów I stopnia grupom tych zajęć przypisane jest 132 ECTS, dla studiów II stopnia jest to 50 ECTS.

Plan studiów umożliwia wybór zajęć, którym przypisano punkty ECTS w wymiarze ponad 30% liczby punktów ECTS, koniecznej do ukończenia studiów na ocenianym kierunku według zasad, które pozwalają studentom na elastyczne kształtowanie ścieżki kształcenia. Zatem plan studiów I i II stopnia umożliwia wybór zajęć, którym przypisano punkty ECTS w wymiarze nie mniejszym niż 30% liczby punktów ECTS, koniecznej do ukończenia studiów na danym poziomie, według zasad, które pozwalają studentom na elastyczne kształtowanie ścieżki kształcenia. Łączna liczba punktów ECTS, jaką student musi uzyskać w ramach zajęć z dziedziny nauk humanistycznych lub nauk społecznych wynosi 5 ECTS (dla studiów I stopnia: *nauki humanistyczne, bezpieczeństwo i higiena pracy, elementy prawa z prawem transportowym*, dla studiów II stopnia są to następujące moduły przedmiotowe: *nauki humanistyczne, morskie prawo publiczne, ochrona środowiska w transporcie*). Zajęcia z wychowania fizycznego są obowiązkowe i nie przypisano im punktów ECTS. Studenci w trakcie czterech semestrów mają łącznie 180 godzin języka obcego (angielskiego), któremu przyporządkowano łącznie 11 punktów ECTS (dla studiów II stopnia trzy semestry i 100 godzin, 6 ECTS). Na studiach stacjonarnych pierwszego stopnia,

student ma obowiązek zrealizowania zajęcia z języka obcego (angielskiego) na poziomie B2, natomiast na studiach drugiego stopnia na poziomie B2+.

Harmonogram realizacji programu studiów na ocenianym kierunku jest skonstruowany poprawnie, a treści kształcenia wszystkich przedmiotów zostały ustalone przez prowadzących w taki sposób, aby możliwe było osiągnięcie przez studentów zakładanych efektów uczenia się. Treści te są aktualne, zróżnicowane, kompleksowe i odpowiadają potrzebom dydaktycznym kierunku o profilu ogólnoakademickim. Treści kształcenia poszczególnych przedmiotów są ściśle powiązane z kierunkowymi efektami uczenia się. Dodatkowo w ścieżce *transport i logistyka* są skorelowane z wymaganiami Konwencji STCW.

Sekwencja zajęć w harmonogramie realizacji programu studiów została zaprogramowana właściwie i w taki sposób, że zapewnia osiągnięcie zakładanych efektów uczenia się. Wiedza nabywana przez studentów na przedmiotach realizowanych na semestrach wcześniejszych jest wykorzystywana na zajęciach realizowanych później. Grupy zajęć tzw. podstawowych i kierunkowych oraz specjalnościowych, zostały skonstruowane w kierunku zwiększania stopnia trudności poszczególnych treści programowych, jak również uszczegółowienia treści pod kątem danej grupy zajęć specjalizacyjnych. Program studiów uwzględnia zasadę stopniowania trudności. W pierwszych semestrach przeważają zajęcia dające ogólną wiedzę i podbudowę teoretyczną w ramach dziedziny nauk ścisłych (matematyka, fizyka, informatyka), następnie wprowadzane są zajęcia zawierające treści kształcenia dające podstawy wiedzy transportowej, by finalnie wprowadzić treści specjalistyczne. Proporcje liczby godzin zajęć realizowanych w poszczególnych formach zapewniają osiągnięcie przez studentów efektów uczenia się. Stosunek liczby godzin zajęć prowadzonych w formie wykładów oraz pozostałych form (ćwiczeń i laboratoriów) uwzględniają treści i formę efektów uczenia się w podziale na wiedzę i umiejętności, zarówno dla studiów I (wykłady - 1270 i pozostałe - 1355) i II stopnia (wykłady - 595 i pozostałe - 550).

Proces kształcenia na ocenianym kierunku realizowany jest z uwzględnieniem różnych form zajęć, takich jak: wykłady, ćwiczenia, laboratoria oraz oryginalną formę zajęć nazwaną „symulatory”. Brak jest jednak takich form prowadzenia zajęć jak projekt czy seminaria, przy czym wykorzystywane są różnorodne metody dydaktyczne w tym te przypisane projektom i seminarium. Wymaga to jednak poważnej analizy władz UMG w kontekście uwzględnienia w programie studiów kierunku transport, należącego do nauk inżyniersko-technicznych form typowych dla tej specyfiki, czyli zajęć o charakterze projektowym i seminaryjnym. Na podstawie analizy treści kart przedmiotów oraz oceny prac etapowych i hospitacji potwierdzono, że stosuje się jako prace etapowe projekty, więc tym bardziej należy rozważyć modyfikację programu studiów w kontekście dodania jako formy realizacji zajęć „projekt”. Podobna uwaga dotyczy seminarium, szczególnie w kontekście przedmiotu „Seminarium Dyplomowe”, który realizowany jest jako laboratorium. To również wymaga poważnej analizy. W zdecydowanej większości kierunków studiów kończących się uzyskaniem tytułu inżyniera, na niemal wszystkich uczelniach w programie studiów uwzględnia się formy prowadzenia zajęć jako „projekty” i „seminaria”. Warto zatem potraktować to jako dobre i sprawdzone praktyki. Forma „symulatory” choć ciekawa i oryginalna może być natomiast zastąpiona jako „laboratoria”.

Większość przedmiotów posiada co najmniej dwie formy, dobrane w sposób odpowiedni, tak aby zapewnić możliwość uzyskania efektów uczenia się. Cechą charakterystyczną programów studiów na kierunku transport na obu poziomach jest znaczący udział zajęć o charakterze praktycznym realizowanych na studiach pierwszego i drugiego stopnia. Efekty uczenia się z zakresu kompetencji

społecznych studenci osiągają podczas zespołowego wykonywania czynności przewidzianych zakresem przedmiotu i formą zajęć.

Liczność grup studenckich na zajęciach związanych z osiąganiem efektów uczenia się prowadzących do uzyskania przez studentów kompetencji inżynierskich wynoszą od 10 do 12 osób dla zajęć laboratoryjnych oraz od 9 do 12 dla zajęć na symulatorach.

Wymiar godzinowy zajęciom prowadzącym do nauczenia języka obcego jest więc ponadprzeciętny, co jest celowe w kontekście specyfiki i oczekiwań pracodawców w sektorze transportu, szczególnie morskiego.

Program studiów I i II stopnia nie obejmuje zajęć prowadzonych z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość, z wyjątkiem wybranych bloków tematycznych dla wykładów na studiach niestacjonarnych (I stopień 711 godzin i II stopień 282 godzin), które po przeliczenia na punkty ECTS dają następujące wartości: I stopień 50 ECTS, II stopień 24 ECTS. Metody kształcenia na kierunku transport są dostosowane do uzyskania przez studentów zakładanych efektów uczenia się. W realizacji zajęć audytoryjnych stosuje się metody werbalne lub poglądowe, takie jak wykład tradycyjny lub wykład problemowy, sprzyjające osiąganiu efektów w zakresie wiedzy. W toku zajęć stosowane są zaawansowane techniki informatyczno-komunikacyjne, głównie w postaci materiałów multimedialnych, filmów, zdjęć czy animacji. Podczas zajęć aktywnych (ćwiczenia, laboratoria) dużą wagę przywiązuje się do zespołowej pracy studentów. W ramach ćwiczeń stosuje się metody problemowe, pozwalające na osiąganie efektów uczenia się w zakresie umiejętności i kompetencji społecznych, a w ramach zajęć laboratoryjnych – głównie metody praktyczne, powiązane z kształtowaniem umiejętności prowadzenia badań i wykorzystania odpowiedniej aparatury i oprogramowania. Metody praktyczne i problemowe pozwalają na zapoznanie studenta z podstawowymi technikami, narzędziami i materiałami stosowanymi przy rozwiązywaniu zadań inżynierskich z zakresu inżynierii lądowej, geodezji i transportu.

W doborze metod kształcenia uwzględnia się także aktualne potrzeby interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych. Przykładem są zajęcia symulatorowe oraz powszechnie stosowane w ramach zajęć współczesne techniki informacyjno-komunikacyjne. Student ma dostęp do oprogramowania zakupionego przez Uczelnię. Wykładowcy mają do dyspozycji całą gamę środków technicznych ułatwiających komunikację ze studentami. Są nimi: poczta elektroniczna w domenie Jednostki, Office365. Dodatkowo w trakcie zajęć wykorzystywane są prezentacje multimedialne, a niezbędne materiały edukacyjne dostarczane są studentom m.in. za pośrednictwem platformy MS Teams i/lub stron internetowych.

Metody kształcenia wspierane są konsultacjami, których udzielają nauczyciele akademicki w wyznaczonych do tego celu dyżurach. Promotorzy prac dyplomowych spotykają się z dyplomantami na indywidualnych konsultacjach. Studenci mają też możliwość swobodnego udziału w organizowanych na Wydziale wykładach tematycznych, aktywnościach w kołach naukowych oraz konferencjach. Studenci rozwijają swoje kompetencje przez udział w projektach badawczych. W celu stymulowania studentów do samodzielności i pełnienia aktywnej roli w procesie uczenia się skierowana jest oferta studenckich kół naukowych. Studenci działający w wymienionych kołach naukowych mogą rozwijać swoje pasje, prowadzić pierwsze badania oraz wymieniać się wiedzą i doświadczeniem. Zatem metody kształcenia umożliwiają przygotowanie do prowadzenia działalności naukowej w zakresie dyscypliny lub dyscyplin, do których kierunek jest przyporządkowany lub udział w tej działalności oraz stosowanie właściwych metod i narzędzi, w tym zaawansowanych technik

informacyjno-komunikacyjnych. W celu poszerzenia kompetencji społecznych studenci zachęceni są do udziału w działalności kół naukowych. Koła przygotowują studentów do pracy naukowej, poprzez realizację badań, zaś efektem są publikacje. Studenci rozwijają swoje kompetencje przez udział w projektach badawczych realizowanych na Wydziale. Dodatkowo metody uczenia się na kierunku transport dostosowane są do potrzeb różnorodnych grup studentów, w tym uwzględnia się sytuację studentów z niepełnosprawnością lub chcących realizować indywidualne ścieżki kształcenia. W celu umożliwienia studiowania osobom w trudnej sytuacji życiowej lub zdrowotnej, rodzicom opiekującym się małymi dziećmi lub studentkom w ciąży Wydział proponuje rozwiązania, które wskazuje Regulamin studiów: stypendia, urlopy dziekańskie lub indywidualną organizację studiów, która umożliwia także modyfikację metod kształcenia.

Zdaniem zespołu oceniającego PKA metody kształcenia na ocenianym kierunku zostały dobrane poprawnie, stymulują studentów do samodzielności i odgrywania aktywnej roli w procesie uczenia się oraz umożliwiają osiągnięcia zakładanych efektów uczenia się w zakresie wiedzy, umiejętności oraz kompetencji społecznych.

Plan zajęć oraz liczebność grup studentów uczestniczących w poszczególnych formach zajęć umożliwiają efektywne wykorzystanie czasu przeznaczonego na udział w zajęciach i samodzielne uczenie się. Zajęcia na studiach stacjonarnych są planowane od poniedziałku do piątku. Planując zajęcia dąży się do tego, aby tygodniowy wymiar zajęć był w miarę równomierny i nie obciążał nadmiernie studentów. Studia niestacjonarne realizowane są w trybie weekendowym i wymagają większego nakładu czasu pracy samodzielnej studentów jednak plan i liczebność grup również umożliwiają efektywne wykorzystanie czasu przeznaczonego na udział w zajęciach i samodzielne uczenie się.

Reasumując rozplanowanie zajęć umożliwia i ułatwia osiągnięcie przez studenta efektów uczenia się w zakresie wiedzy, umiejętności i kompetencji społecznych. Służy temu podział zajęć na grupy oraz logiczny harmonogram ich realizacji, który posiada właściwie rozplanowane zajęcia.

Studenci i pracownicy UMG mają szerokie możliwości stosowania i wykorzystania narzędzi pozwalających na kształcenie na odległość. Już od roku akademickiego 2018/2019, wszyscy nauczyciele akademicy Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, prowadzący zajęcia dydaktyczne z użyciem metod i technik kształcenia na odległość, zostali zobowiązani do wykorzystywania wdrożonej na Uczelni platformy e-learningowej ILIAS (Zarządzenie nr 26 Rektora z dn. 16.08.2018r.). Do momentu wybuchu pandemii Covid-19 na Wydziale Nawigacyjnym nie prowadzono zajęć dydaktycznych z użyciem metod i technik kształcenia na odległość. Platforma ILIAS była wykorzystywana przez część nauczycieli do kontaktu ze studentami i przekazywania materiałów dydaktycznych uzupełniających treści przekazywane na zajęciach. 12 marca 2020 r. wszystkie zajęcia dydaktyczne na Uczelni zostały zawieszono (Zarządzenie nr 14 Rektora z dn. 12.03.2020r.) do dnia 25 marca 2020r. Zawieszenie zajęć kontaktowych przedłużono do dnia 10 kwietnia 2020r. (Zarządzenie nr 17 Rektora z dn. 25.03.2020r.), z równoczesnym zobowiązaniem nauczycieli do prowadzenia zajęć z użyciem metod i technik kształcenia na odległość. Obowiązek prowadzenia zajęć z użyciem metod i technik kształcenia na odległość przedłużono następnie do 30 września 2020r. (Zarządzenia Rektora nr 19 z dn. 10.04.2020r., nr 24 z dn. 24.04.2020r., oraz nr 40 z dn. 22.05.2020r.). Zgodnie z przytoczonymi zarządzeniami, wszystkie rodzaje zajęć dydaktycznych na kierunku transport do końca roku akademickiego 2019/2020 przeprowadzono z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość. W kolejnym roku akademickim (2020/2021), zgodnie z zarządzeniem nr 65 Rektora z dnia 25 września 2020 r., zajęcia prowadzono w trybie hybrydowym – wykłady i ćwiczenia z użyciem metod i technik kształcenia na

odległość, laboratoria wymagające korzystania z aparatury naukowo-badawczej i dydaktycznej – na terenie Uczelni, pozostałe laboratoria – z użyciem metod i technik kształcenia na odległość. Na Wydziale Nawigacyjnym wprowadzono na stałe scentralizowany system kształcenia na odległość z wykorzystaniem platformy MS-Teams. Dla każdego rocznika, rodzaju i trybu studiów utworzono dedykowane Zespoły, w ramach Zespołów odrębne kanały dedykowane dla każdego przedmiotu.

Czas przeznaczony na sprawdzanie i ocenę efektów uczenia się umożliwia weryfikację wszystkich efektów uczenia. W przypadku efektów zaliczanych podczas trwania semestru komunikacja zwrotna ze studentami realizowana jest w ramach konsultacji. Potwierdzają to informacje uzyskane podczas spotkania z nauczycielami akademickimi oraz wyniki weryfikacji prac etapowych i zaliczeniowych.

Zasady organizacji praktyk definiują: Regulamin studiów w Uniwersytecie Morskim w Gdyni, przyjęty uchwałą nr 123/XVII Senatu Uniwersytetu Morskiego w Gdyni z dnia 28 kwietnia 2022 r. oraz Ramowy program praktyki studentów kierunku transport.

Efekty uczenia się zakładane dla praktyk są zgodne z koncepcją i celami kształcenia, jak również z efektami kierunkowymi, oraz są specyficzne.

Do głównych celów praktyk należą w szczególności: zapoznanie się ze specyfiką pracy inżyniera w środowisku zbliżonym do przyszłego miejsca pracy, zdobycie praktycznego doświadczenia zawodowego pod nadzorem osób upoważnionych, wskazanych przez zakład pracy, praktyczne wykorzystanie i pogłębienie wiadomości teoretycznych z zakresu objętego programem nauczania, zdobycie doświadczenia w pracy zespołowej, zapoznanie się z wymaganiami przyszłych pracodawców.

Zgodnie z kartą przedmiotu (sylabusem), celem organizacji praktyk jest „Zdobycie umiejętności praktycznych w ramach studiów na kierunku Transport”. Dla studentów pierwszego stopnia kierunku, praktyka realizowana jest po VI semestrze studiów, w wymiarze 250 godzin (10 pkt ECTS).

Na Wydziale Nawigacyjnym UMG funkcję Opiekuna Praktyki Lądowej realizuje odpowiedni Prodziekan w ramach obowiązków pełnionej funkcji służbowej tj. Prodziekan ds. studenckich i promocji WN. Nie powołuje się dodatkowej osoby do realizacji powyższego zadania.

Student zobowiązany jest uzgodnić z Opiekunem Praktyk termin i miejsce odbycia praktyki. Podstawą rozpoczęcia praktyki jest podpisanie umowy pomiędzy Uczelnią i podmiotem przyjmującym na praktykę, zawierającego podstawowe informacje o programie praktyki. Zarówno wzór umowy, jak i ramowy Program praktyk, publikowane są na stronach internetowych kierunku.

Przyjęta procedura weryfikacji podmiotu przyjmującego na praktykę oraz forma i treść zawartych porozumień, w pełni umożliwiają realizację praktyk w miejscu, które zarówno pod względem infrastruktury jak i realizowanych prac, daje możliwość realizacji celów programu praktyki kierunkowej.

Zgodnie z przyjętymi zasadami realizacji praktyk, są one poddawane wrywkowym kontrolom, najczęściej w formie rozmowy telefonicznej z zakładowym opiekunem praktyki lub innymi osobami współpracującymi ze studentem-praktykantem (np. właścicielem/kierownikiem zakładu).

Zgodnie z przyjętymi regulacjami, warunkiem zaliczenia praktyki jest złożenie przez studenta kompletu dokumentów, składającego się z: skierowania na praktykę podpisanego przez Prodziekana, pełniącego funkcję Opiekuna praktyk; dziennika praktyk, zawierającego ramowy program praktyki, zaświadczenie o odbyciu praktyki oraz ocenę opiekuna ze strony zakładu, wystawioną praktykantowi i podpisaną przez opiekuna praktyk ze strony podmiotu przyjmującego na praktykę. Decyzję o zaliczeniu praktyki podejmuje Opiekun Praktyk, na podstawie przedłożonej dokumentacji oraz rozmowy ze studentem.

Praktyka studencka może także zostać zaliczona na podstawie wykonywanej przez studenta pracy w ramach zatrudnienia, jeżeli umożliwiło one uzyskanie zakładanych dla praktyk efektów uczenia się. Przyjęty Regulamin zakłada, że opis wykonywanej pracy sporządza podmiot zatrudniający studenta. W sytuacji, gdy nabyte umiejętności powinien potwierdzić samozatrudniony, może to być przyczyną nieporozumień. Zespół oceniający rekomenduje jak najszybsze podjęcie prac nad redakcją Regulaminu praktyk, doprecyzowującą zawartość dokumentacji w wyżej opisanej sytuacji.

Nie są prowadzone głębsze analizy związane z realizacją praktyk. Zespół oceniający rekomenduje wprowadzenie, sporządzanego minimum raz do roku, sprawozdania z realizacji praktyk zawodowych, pozwalającego na zbiorczą ocenę zarówno pracodawców przyjmujących na praktykę jak i samego programu praktyki.

### **Zalecenia dotyczące kryterium 2 wymienione w uchwale Prezydium PKA w sprawie oceny programowej na kierunku studiów, która poprzedziła bieżącą ocenę (jeśli dotyczy)**

Nie dotyczy

### **Propozycja oceny stopnia spełnienia kryterium 2 (kryterium spełnione/ kryterium spełnione częściowo/ kryterium niespełnione)**

Kryterium spełnione

#### **Uzasadnienie**

Realizacja programu studiów, w tym treści programowe, harmonogram realizacji programu studiów oraz formy i organizacja zajęć, metody kształcenia, praktyki zawodowe, organizacja procesu nauczania i uczenia się są zgodne z wszystkimi wskaźnikami powiązаныmi z standardami przypisanymi w kryterium 2. Potwierdza to jego spójność z efektami uczenia się dla ocenianego kierunku.

Treści programowe są zgodne z efektami uczenia się oraz uwzględniają w szczególności aktualny stan wiedzy i metodyki badań w dyscyplinie inżynieria lądowa, geodezja i transport. Treści kształcenia zawarte w poszczególnych przedmiotach w pełni pokrywają zakładane efekty uczenia się.

Harmonogramy realizacji programów studiów, czas trwania procesu kształcenia oraz formy i organizacja zajęć, a także liczba semestrów, liczba godzin zajęć prowadzonych z bezpośrednim udziałem nauczycieli akademickich i szacowany nakład pracy studentów mierzony liczbą punktów ECTS, umożliwiają studentom osiągnięcie wszystkich efektów uczenia się.

Plan studiów obejmuje zajęcia lub grupy zajęć związane z prowadzoną w uczelni działalnością naukową w dyscyplinie inżynieria lądowa, geodezja i transport, szczególnie w obszarze transportu.

W planie studiów I stopnia grupom tych zajęć przypisane jest 132 ECTS, dla studiów II stopnia jest to 50 ECTS. Stosowane metody kształcenia umożliwiają przygotowanie do prowadzenia działalności naukowej w zakresie dyscypliny lub dyscyplin, do których kierunku jest przyporządkowany lub udział w tej działalności oraz stosowanie właściwych metod i narzędzi, w tym zaawansowanych technik informacyjno-komunikacyjnych.

Liczba punktów ECTS związana z wybieralnością zajęć oraz liczba punktów ECTS związana z prowadzoną w Uczelni działalnością naukową w dyscyplinie inżynieria lądowa, geodezja i transport, a także liczba punktów ECTS obejmująca zajęcia z dziedziny nauk humanistycznych lub nauk społecznych są zgodne ze standardami.

Program studiów oraz organizacja procesu kształcenia na ocenianym kierunku umożliwiają prowadzenie procesu dydaktycznego przy pomocy różnych metod kształcenia. Metody kształcenia są zorientowane na studentów, motywują ich do aktywnego udziału w procesie nauczania i uczenia się oraz umożliwiają studentom osiągnięcie efektów uczenia się. Formy sprawdzenia nabytej wiedzy i umiejętności są obiektywne i przejrzyste oraz pozwalają sprawdzić efekty w każdym obszarze i etapie kształcenia. Również treści przewidziane dla kształcenia w zakresie znajomości języka obcego są spójne z efektami uczenia się. Na obu poziomach studiów studenci uczą się języka angielskiego.

Efekty uczenia się zakładane dla praktyk są zgodne z efektami uczenia się dla kierunku. Program praktyk, w tym ich wymiar, sposoby dokumentowania przebiegu praktyk, dobór miejsc odbywania praktyk, kompetencje, doświadczenie i kwalifikacje opiekunów praktyk, infrastruktura i wyposażenie miejsc odbywania praktyk gwarantują studentom osiągnięcie efektów uczenia się określonych dla tej formy zajęć. Zarówno program praktyk, jak i efekty uczenia się osiągnięte na praktykach podlegają systematycznej ocenie.

Organizacja procesu nauczania zapewnia efektywne wykorzystanie czasu przeznaczonego na nauczanie i uczenie się oraz weryfikację i ocenę efektów uczenia się oraz dostarczenie studentom informacji zwrotnej o uzyskanych efektach.

### **Dobre praktyki, w tym mogące stanowić podstawę przyznania uczelni Certyfikatu Doskonałości Kształcenia**

---

### **Rekomendacje**

1. Rekomenduje się dostosowanie programu studiów do uniwersalnego i tożsamego wyboru ścieżki dyplomowania w semestrze, w którym rozpoczynają się przedmioty specjalistyczne, czyli od 5 semestru dla studiów I stopnia i 2 semestru dla studiów 2 stopnia.
2. Rekomenduje się dostosowanie programu studiów przez dodanie form prowadzenia zajęć jako „projekty” i „seminaria” (i rezygnacja z jednej aktualnych form symulatorów).
3. Rekomenduje się jak najszybsze podjęcie prac zmierzających do zmiany redakcji Regulaminu praktyk w obszarze potwierdzania nabytych umiejętności przez samozatrudnionego. Obecna forma zaliczenia może stać się przyczyną nieporozumień.
4. Rekomenduje się wprowadzenie, sporządzanego minimum raz do roku, sprawozdania z realizacji praktyk zawodowych, pozwalającego na zbiorczą ocenę zarówno pracodawców przyjmujących na praktykę, jak i samego programu praktyki.

### **Zalecenia**

---

### **Kryterium 3. Przyjęcie na studia, weryfikacja osiągnięcia przez studentów efektów uczenia się, zaliczanie poszczególnych semestrów i lat oraz dyplomowanie**

#### **Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 3**

Rekrutacja kandydatów na studia na kierunku transport odbywa się według zasad, które są corocznie ustalane odpowiednimi uchwałami Senatu UMG, nie później niż do dnia 30 czerwca roku

poprzedzającego rok akademicki, w którym ma odbyć się rekrutacja. Warunki obowiązujące w procesie rekrutacyjnym na rok akademicki 2025/2026 zostały określone w Uchwale Senatu nr 272/XVII z dnia 20 czerwca 2024r. w sprawie warunków, trybu oraz terminu rozpoczęcia i zakończenia rekrutacji na studia stacjonarne i niestacjonarne I i II stopnia na rok akademicki 2025/2026. Zasady rekrutacji na studia aktualizowane są corocznie na stronie internetowej Uczelni w sekcji dla kandydatów. Limity przyjęć na dany rok akademicki określone są przed uruchomieniem procesu rekrutacyjnego. Limity na rok akademicki 2025/2026 określono w Uchwałach Senatu nr 62/XVIII i 63/XVIII z dnia 24 kwietnia 2025 r.: odpowiednio: studia stacjonarne I i II stopnia - 120 i 60, oraz studia niestacjonarne I i II stopnia, odpowiednio 120 i 60 osób.

Postępowanie kwalifikacyjne na studia stacjonarne pierwszego stopnia odbywa się na podstawie konkursu: świadectw dojrzałości albo świadectw dojrzałości i zaświadczeń o wynikach egzaminu maturalnego z poszczególnych przedmiotów; świadectw dojrzałości i dyplomów potwierdzających kwalifikacje zawodowe w zawodzie nauczyciela na poziomie technika, o którym mowa w przepisach o systemie oświaty; świadectw lub innych dokumentów uznanych w Rzeczypospolitej Polskiej za dokumenty uprawniające do ubiegania się o przyjęcie na studia zgodnie z art. 93 ust. 3 Ustawy z dnia 7 września 1991 o systemie oświaty (Dz. U. z 2018 r. poz. 1457 i 1560); świadectw i innych dokumentów lub dyplomów, o których mowa w art. 93 ust. 1 ww. Ustawy; świadectw lub dyplomów uznanych w Rzeczypospolitej Polskiej za dokumenty uprawniające do ubiegania się o przyjęcie na studia zgodnie z umową bilateralną o wzajemnym uznawaniu wykształcenia; świadectw lub innych dokumentów uznanych za równorzędne polskiemu świadectwu dojrzałości na podstawie przepisów obowiązujących do dnia 31 marca 2015 r. Rekrutacja jest prowadzona w trybie konkursowym, a podstawę listy rankingowej stanowi wynik egzaminu maturalnego w zakresie przedmiotów wskazanych w Uchwale Senatu UMG. Na studia przyjmowani są kandydaci, którzy uzyskali najwyższą liczbę punktów w postępowaniu rekrutacyjnym, w ramach limitu miejsc ustalonego przez Senat.

Na studia drugiego stopnia może być przyjęta osoba, która posiada dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku przypisanym do tej samej dyscypliny wiodącej, czyli inżynierii lądowej, geodezji i transportu. Decyzję o dopuszczeniu do postępowania kwalifikacyjnego kandydata posiadającego dyplom ukończenia studiów przypisany do innej dyscypliny naukowej podejmuje Dziekan, który określa efekty uczenia się, które kandydat powinien uzyskać na studiach pierwszego stopnia. Dziekan może doprecyzować sposób uzyskania brakujących efektów uczenia się niezbędnych do prawidłowej realizacji studiów drugiego stopnia i ustalić procedurę uzupełnienia różnic programowych. Rekrutacja jest prowadzona w trybie konkursowym, a podstawą listy rankingowej jest suma oceny na dyplomie ukończenia studiów pierwszego stopnia lub jednolitych studiów magisterskich i średniej arytmetycznej wszystkich ocen z ukończonych studiów pierwszego stopnia lub jednolitych studiów magisterskich.

Rekrutacja odbywa się w formie elektronicznej, poprzez uczelniany internetowy system rekrutacji. Po rejestracji w systemie każdy kandydat ma dostęp do informacji na temat zasad rekrutacji, wymagań stawianych kandydatom, terminarza poszczególnych etapów oraz wyników. Przyjęcie w poczet studentów Uniwersytetu następuje z chwilą złożenia ślubowania. Treść ślubowania określa Statut UMG.

Zasady i procedury rekrutacji oraz kryteria uwzględniane w postępowaniu kwalifikacyjnym są prawidłowe, bezstronne i zapewniają równe szanse dla kandydatów w podjęciu kształcenia na ocenianym kierunku na odpowiednim poziomie.

Warunki i procedury potwierdzania efektów uczenia się uzyskanych poza systemem studiów, jak też uzyskanych w innej uczelni, w tym uczelni zagranicznej, zapewniają możliwość identyfikacji efektów uczenia się uzyskanych poza systemem studiów oraz oceny ich adekwatności w zakresie odpowiadającym efektom uczenia się określonym w programie studiów i sprecyzowane są w Regulaminie Studiów i Uchwale Senatu nr 274/XVI z dnia 09 lipca 2020 r. Student może przenieść się do UMG z innej uczelni, w tym także zagranicznej, na podstawie decyzji Dziekana Wydziału, który realizuje program kształcenia w danym kierunku, jeżeli zaliczył co najmniej pierwszy semestr studiów w uczelni macierzystej, oraz wypełnił wszystkie obowiązki wynikające z przepisów obowiązujących w poprzedniej uczelni. Potwierdzenia efektów uczenia się, uzyskanych w procesie uczenia się poza systemem studiów, potwierdza się w zakresie odpowiadającym efektom uczenia się zawartym w programie studiów oraz korelacji treści w kartach przedmiotu określonego kierunku, poziomu i profilu studiów w UMG. Postępowanie związane z potwierdzeniem efektów uczenia się przeprowadza się na wniosek osoby zainteresowanej.

Zasady realizacji prac dyplomowych oraz organizację egzaminu dyplomowego w ramach studiów na kierunku transport określa Regulaminie Studiów UMG obowiązującym od 01.10.2022 (artykuły od 26 do 29) oraz Regulaminu wyboru tematyki Seminarium Dyplomowego realizowanego na Wydziale Nawigacyjnym UMG z dnia 16.10.2022. Przedmiot Seminarium Dyplomowe realizowany jest przez Zespoły Dyplomowe. Zespoły Dyplomowe tworzy się odrębnie na każdym kierunku, stopniu i trybie studiów. Przepisanie studenta do konkretnego Zespołu Dyplomowego odbywa się w systemie informatycznym, na podstawie zadeklarowanych przez niego priorytetów oraz średniej uzyskanych przez niego ocen.

Zgodnie z Regulaminem Studiów UMG praca dyplomowa stanowi samodzielne opracowanie zagadnienia naukowego, artystycznego lub praktycznego albo dokonanie techniczne lub artystyczne, prezentujące ogólną wiedzę i umiejętności studenta, związane ze studiami na danym kierunku, poziomie i profilu, oraz umiejętności samodzielnego analizowania i wnioskowania. Ponadto w dokumencie pt. "Wymagania edytorskie dla autorów inżynierskich i magisterskich prac dyplomowych realizowanych na wydziale nawigacyjnym Akademii Morskiej w Gdyni" określono co następuje. Praca dyplomowa inżynierska powinna dotyczyć samodzielnej analizy lub rozwiązania określonego problemu na drodze badań symulacyjnych lub laboratoryjnych albo zaprojektowania lub wykonania prototypu urządzenia, stanowiska laboratoryjnego, pomocy dydaktycznej, programu komputerowego, itp. Autor powinien wyraźnie wskazać w niej zakres zdobytej wiedzy, która pozwoli mu samodzielnie prowadzić działalność praktyczną na podstawie umiejętności nabytych podczas studiów. Praca dyplomowa magisterska powinna dotyczyć samodzielnej analizy lub rozwiązania określonego problemu albo wykonania projektu, konstrukcji lub wykonania prototypu urządzenia, stanowiska laboratoryjnego, pomocy dydaktycznej, itp., z wyraźnym uwzględnieniem aspektów teoretycznych zagadnienia, albo samodzielnej analizy wyodrębnionego problemu naukowego. Oba rodzaje prac dyplomowych powinny bazować na możliwie nowej literaturze naukowej lub technicznej. Pisanie pracy dyplomowej powinno być zawsze okazją do rozwoju intelektualnego autora.

Zgodnie z Regulaminem Studiów promotorem pracy dyplomowej w przypadku studiów drugiego stopnia może zostać nauczyciel akademicki posiadający tytuł naukowy, stopień doktora habilitowanego lub nauczyciel zatrudniony na stanowisku profesora uczelnianego, a na studiach pierwszego stopnia także nauczyciel akademicki posiadający stopień doktora w dyscyplinie związanej z kierunkiem studiów, jednak w uzasadnionych sytuacjach Dziekan może wyrazić zgodę na kierowanie pracą dyplomową na studiach drugiego stopnia przez osobę ze stopniem doktora. Temat pracy

dyplomowej oraz osobę promotora zatwierdza Dziekan na wniosek kierownika katedry, w której praca jest realizowana. Temat pracy dyplomowej powinien być ustalony (i przyjęty przez studenta), nie później niż rok przed datą planowanego zakończenia. Student jest zobowiązany złożyć pracę dyplomową w terminie do 3 miesięcy od daty zakończenia zajęć dydaktycznych. Promotor sprawdza pisemne prace dyplomowe przed egzaminem dyplomowym z wykorzystaniem Jednolitego Systemu Antyplagiatowego (JSA), współpracującego z ogólnopolskim repozytorium pisemnych prac dyplomowych. Fakt przyjęcia pracy i dopuszczenia do obrony promotor odnotowuje w raporcie JSA.

Przebieg egzaminu dyplomowego jest szczegółowo opisany w Procedurze KP/G-03, oraz Regulaminie Studiów UMG. Warunkiem dopuszczenia do egzaminu dyplomowego jest: uzyskanie efektów uczenia się, określonych w programie studiów oraz liczby punktów ECTS, wynikających z programu studiów; uzyskanie z pracy dyplomowej oceny co najmniej dostatecznej; uregulowanie wszystkich w tym finansowych zobowiązań wobec Uniwersytetu. Egzamin dyplomowy odbywa się przed powołaną przez Dziekana komisją egzaminacyjną w składzie co najmniej: Dziekan lub Prodziekan jako przewodniczący; promotor, recenzent lub recenzenci. Egzamin dyplomowy powinien odbyć się w terminie nieprzekraczającym miesiąca od daty złożenia pracy dyplomowej w dziekanacie. W sytuacjach nadzwyczajnych Dziekan może wydłużyć ten termin. Egzamin składa się z co najmniej trzech pytań egzaminacyjnych o charakterze ogólnym. Na kierunkach, których dotyczy uznanie w zakresie szkoleń zgodnych z Konwencją STCW (specjalność *Transport i Logistyka*), pytania powinny być powiązane z tematyką szkolenia. W razie niezdania egzaminu dyplomowego lub nieprzystąpienia do egzaminu dyplomowego w ustalonym terminie Dziekan wyznacza drugi termin egzaminu dyplomowego jako ostateczny. Egzamin dyplomowy w drugim terminie odbywa się nie wcześniej niż miesiąc i nie później niż 3 miesiące od daty pierwszego egzaminu dyplomowego.

Zasady i procedury dyplomowania są trafne, specyficzne i zapewniają potwierdzenie osiągnięcia przez studentów efektów uczenia się na zakończenie studiów.

Ogólne zasady weryfikacji i oceny osiągnięcia przez studentów efektów uczenia się oraz postępów w procesie uczenia się są określone w Regulaminie Studiów (artykuły od 17 do 19). Weryfikacja efektów uczenia się osiągniętych przez studentów odbywa się na wszystkich etapach kształcenia, przede wszystkim przez zaliczenie studentowi danej formy dydaktycznej przez nauczyciela akademickiego na podstawie ocen formujących oraz przez weryfikację zbiorczą na podstawie oceny podsumowującej w ramach poszczególnych przedmiotów. Zaliczenia przedmiotu dokonuje prowadzący zajęcia. W przypadku przedmiotu składającego się z kilku rodzajów zajęć (wykład, ćwiczenia, laboratoria itp.), zalicza go osoba odpowiedzialna za przedmiot lub osoba przez niego wskazana, która ten przedmiot realizowała. Ocena końcowa określana jest na podstawie ocen częściowych, uzyskanych z poszczególnych rodzajów zajęć zgodnie z zasadami podanymi w karcie przedmiotu. Pozytywna ocena z przedmiotu może być wystawiona tylko wtedy, gdy oceny z wszystkich form realizacji zajęć są pozytywne. Prowadzący jest obowiązany umożliwić studentowi przystąpienie do zaliczenia poprawkowego, najpóźniej przed drugim terminem egzaminu, drugim terminem egzaminu, jeżeli nie zachodzi sytuacja opisana w paragrafie 18 ust. 5 Regulaminie studiów. Weryfikacja efektów uczenia się prowadzona jest również na etapie procesu dyplomowania oraz praktyk. Sprawdzanie i ocena efektów uczenia się w ramach praktyk zawodowych realizowane jest zgodnie z Procedurą KP/G-05 Systemu Zarządzania Jakością – Praktyka Lądowa Zewnętrzna. Każdy wykładowca jest zobowiązany do przedstawienia studentom założonych przedmiotowych efektów uczenia się, metod ich weryfikacji oraz kryteriów obliczenia oceny końcowej na pierwszych zajęciach. W trakcie studiów podstawowymi kryteriami weryfikacji efektów uczenia się są zaliczenia ćwiczeń i laboratoriów oraz egzaminy.

Podstawą oceny studenta są okresowe prace kontrolne w postaci kolokwii, sprawozdań i raportów. Ważną podstawą oceny studenta są także jego wypowiedzi i różne formy aktywności w trakcie zajęć. Na zajęciach w grupie ujawniają się umiejętności interpretacji, dyskusji, doboru argumentów itp. Syntetycznym, końcowym miernikiem osiągnięcia zakładanych efektów uczenia się na studiach pierwszego i drugiego stopnia jest pozytywnie oceniona praca dyplomowa i pomyślnie zdany egzamin dyplomowy. Na studiach drugiego stopnia końcowym miernikiem jest praca magisterska i pomyślnie zdany egzamin magisterski. Ocena przygotowania do prowadzenia działalności naukowej odbywa się głównie w ramach realizowanych prac dyplomowych.

Na kierunku transport dodatkowo do weryfikacji osiągania zakładanych efektów uczenia się stosuje się dwa rodzaje mierników. Do grupy mierników ilościowych zalicza się:

- oceny z zaliczeń i egzaminów,
- oceny z prac kolokwialnych,
- współczynnik zaliczeń poszczególnych przedmiotów w pierwszym terminie,
- nakład pracy przeciętnego studenta potrzebny do osiągnięcia założonych efektów uczenia się,
- oceny aktywności studentów na zajęciach,
- odsetek studentów z zaliczeniem warunkowym i powtarzających rok/semestr,
- oceny uzyskane z egzaminu dyplomowego,
- oceny prac dyplomowych wystawiane przez recenzentów i promotorów,
- odsetek studentów, którzy obronili pracę dyplomową w terminie,
- odsetek nagrodzonych/wyróżnionych prac dyplomowych przez interesariuszy zewnętrznych,
- liczba publikacji studentów,
- liczba (odsetek) studentów uczestniczących w konferencjach studenckich,
- wskaźnik odsiewu studentów,
- odsetek studentów działających w kołach naukowych,
- liczba (odsetek) studentów uczestniczących w programach mobilności studenckiej (np. Erasmus),
- liczba studentów rozszerzających program kształcenia (IOS, studiowanie na więcej niż jednym kierunku studiów).

Do mierników jakościowych zaliczyć należy:

- wnioski z hospitacji zajęć,
- dostosowanie pytań na egzamin dyplomowy do weryfikacji założonych efektów uczenia się,
- przestrzeganie zasad pisania prac inżynierskich i magisterskich,
- znajomość przez studentów wymogów dotyczących sposobu zaliczenia przedmiotu i wyliczania oceny końcowej,
- opinie pracodawców o studentach odbywających praktyki zawodowe i o absolwentach,
- wyniki badań ankietowych o losach absolwentów na rynku pracy.

Zespół oceniający PKA dokonał oceny losowo wybranych prac etapowych. Tematyka prac była zgodna z treściami programowymi zawartymi w sylabusie przedmiotu. Zakres prac był zgodny z zakładanymi efektami uczenia się i umożliwiał weryfikację poziomu ich osiągnięcia. Zasadność ocen nie budziła zastrzeżeń. Dodatkowo zrealizowano hospitację wybranych zajęć, których wyniki były pozytywne i potwierdziły właściwy dobór formy realizacji zajęć, metod dydaktycznych i kontaktu prowadzących ze studentami przy wykorzystaniu infrastruktury dydaktycznej oraz zgodność tematyki zajęć z sylabusem przedmiotu.

Proces sprawdzania i oceny efektów uczenia się określony jest w kartach przedmiotów. Podane są tam metody sprawdzania przedmiotowych efektów uczenia się określonych dla poszczególnych form zajęć wchodzących w skład modułów. Dodatkowo analiza wyników oceny wybranych prac etapowych studentów ocenianego kierunku pokazuje, że stosowane metody sprawdzania oraz oceniania efektów uczenia się są adekwatne do zakładanych efektów i umożliwiają skuteczne sprawdzenie i ocenę stopnia osiągnięcia każdego z zakładanych efektów uczenia się. Analizowane przez członków zespołu oceniającego PKA prace etapowe i egzaminacyjne miały różne formy: zadania otwarte wymagające odpowiedzi opisowej, testy jednokrotnego i wielokrotnego wyboru, sprawozdania z zajęć laboratoryjnych. Zakres tematyczny egzaminów oraz prace projektowe były na właściwym poziomie trudności, a weryfikacja efektów uczenia się była przeprowadzana zgodnie z sylabusami przedmiotów.

Zasady weryfikacji i oceny osiągnięcia efektów uczenia się są jasne, zapewniają bezstronność, rzetelność i przejrzystość tego procesu oraz wiarygodność i porównywalność ocen. Ogólne zasady weryfikacji i oceny osiągnięcia przez studentów efektów uczenia się oraz postępów w procesie uczenia się umożliwiają równe traktowanie studentów w procesie weryfikacji oceniania efektów uczenia się, w tym możliwość adaptowania metod i organizacji sprawdzania efektów uczenia się do potrzeb studentów z niepełnosprawnością. Zapewniają bezstronność, rzetelność i przejrzystość procesu weryfikacji oraz wiarygodność i porównywalność ocen i określają zasady przekazywania studentom informacji zwrotnej dotyczącej stopnia osiągnięcia efektów uczenia się na każdym etapie studiów oraz na ich zakończenie.

Na wszystkich wydziałach UMG pracują Wydziałowe Komisje ds. Jakości Kształcenia (WKJK). Ich zadaniem jest monitorowanie procesu kształcenia i przygotowywanie rekomendacji dla Dziekana Wydziału w tym zakresie. Dużą rolę w doskonaleniu procesu nauczania i uczenia się studentów odgrywa ankietyzacja i kontrola pracy nauczycieli, którą opisano w procedurze KP/G-04 – Kontrola Pracy Nauczycieli Akademickich – Systemu Zarządzania Jakością. Raz w roku studenci oceniają pracę nauczyciela za pośrednictwem ankiety. Wyniki są przekazywane do Dziekana i Kierowników Katedr oraz omawiane na zebraniach z pracownikami. Podejmowane są również działania udoskonalające. Każdy pracownik jest zobligowany do złożenia podpisu i zapoznania się z uwagami studentów. Nauczyciele są także oceniani podczas hospitacji. Kolejną formą kontroli jakości pracy nauczycieli akademickich jest ocena okresowa, przeprowadzana w terminach determinowanych przez władze Uczelni.

Metody weryfikacji i oceny osiągnięcia przez studentów efektów uczenia się oraz postępów w procesie uczenia się określają zasady postępowania w sytuacjach konfliktowych związanych z weryfikacją i oceną efektów uczenia się oraz sposoby zapobiegania zachowaniom nieetycznym i niezgodnym z prawem i reagowania na nie (ściągnięcie na egzaminie, plagiatyzm, bazowanie na AI).

Na podstawie analizy regulacji prawnych na Uczelni oraz oceny losowych prac dyplomowych i dokumentacji egzaminu dyplomowego należy stwierdzić, że zasady i stosowane procedury dyplomowania są trafne, specyficzne i zapewniają potwierdzenie osiągnięcia przez studentów efektów uczenia się na zakończenie studiów.

Zespół oceniający PKA dokonał oceny losowo wybranych prac dyplomowych zrealizowanych na ocenianym kierunku transport na studiach pierwszego i drugiego stopnia z ostatnich kilku lat. Jakość tych prac nie budzi większych zastrzeżeń. Prace dyplomowe na studiach pierwszego stopnia to przede wszystkim prace o charakterze badawczym lub inżynierskim, realizowane na dobrym poziomie, w których poprawnie dobiera się literaturę. Należy jednak zwrócić uwagę, aby recenzje prac zawierały

pełniejszy opis merytoryczny wystawionej oceny, pozwalający na ocenę jej zasadności. Prace dyplomowe na studiach II stopnia obejmowały już bardziej poszerzone analizy i zastosowanie metod naukowych, których celem było potwierdzenie tez lub hipotez badawczych.

Studenci mają zapewniony odpowiedni czas przeznaczony na weryfikację wiedzy i umiejętności nabytych w czasie zajęć, a rozkład zaliczeń i egzaminów w czasie sesji egzaminacyjnej umożliwia właściwe przygotowanie się do nich oraz odpoczynek pomiędzy kolejnymi sprawdzianami wiedzy. System ocen i metody oceniania umożliwiają uzyskanie informacji zwrotnej na temat stopnia osiągnięcia efektów uczenia się, a sam system oceniania jest zrozumiały. Również metody stosowane do weryfikacji stopnia osiągnięcia zakładanych efektów uczenia się są zgodne z rodzajem sprawdzanej wiedzy. Na podstawie wyników przeprowadzonych przez zespół oceniający PKA hospitacji zajęć stwierdza się dobre przygotowanie merytoryczne prowadzących zajęcia.

Monitorowanie zgodności treści zajęć i metod weryfikacji efektów uczenia się z danymi w kartach zajęć odbywa się na podstawie anonimowych ankiet studenckich oraz hospitacji zajęć dydaktycznych.

Potwierdzeniem osiągnięcia przez studentów efektów uczenia się są prace etapowe i egzaminacyjne, projekty, prace dyplomowe i dzienniki praktyk. Rodzaj, forma, tematyka i metodyka prac egzaminacyjnych, etapowych, projektów itp., a także prac dyplomowych oraz wymagania stawiane tym pracom są dostosowane do poziomu i profilu studiów, efektów uczenia się oraz dyscypliny inżynieria lądowa, geodezja i transport i nie budzą zastrzeżeń.

Uczelnia prowadzi analizy losów absolwentów z uwzględnieniem ich pozycji na rynku pracy lub kierunków dalszej edukacji. Do monitorowania przebiegu karier zawodowych absolwentów Uczelni jest powołane Biuro Karier Studenckich UMG, które przeprowadza regularnie ankietyzacje wśród absolwentów.

### **Zalecenia dotyczące kryterium 3 wymienione w uchwale Prezydium PKA w sprawie oceny programowej na kierunku studiów, która poprzedziła bieżącą ocenę (jeśli dotyczy)**

Nie dotyczy

### **Propozycja oceny stopnia spełnienia kryterium 3 (kryterium spełnione/ kryterium spełnione częściowo/ kryterium niespełnione)**

Kryterium spełnione

#### **Uzasadnienie**

Stosowane są formalnie przyjęte i opublikowane, spójne i przejrzyste warunki przyjęcia kandydatów na studia. Istnieją procedury formalne uznawania efektów i okresów uczenia się oraz kwalifikacji uzyskanych w szkolnictwie wyższym i poza systemem. Warunki rekrutacji na studia, kryteria kwalifikacji i procedury rekrutacyjne są bezstronne, przejrzyste i umożliwiają dobór kandydatów posiadających wstępną wiedzę i umiejętności adekwatne do zakresu efektów uczenia się na kierunku transport. Wszystkie uchwały i zarządzenia UMG dotyczące rekrutacji i oceny kandydatów na studia są ogólnodostępne, a ich zapisy zapewniają kandydatom równe szanse w podjęciu studiów na kierunku transport.

System weryfikacji efektów uczenia się umożliwia monitorowanie postępów w uczeniu się oraz ocenę stopnia osiągnięcia przez studentów efektów uczenia się, a stosowane metody weryfikacji i oceny są

zorientowane na studenta, umożliwiają uzyskanie informacji zwrotnej o stopniu osiągnięcia efektów uczenia się oraz motywują studentów do aktywnego udziału w procesie nauczania i uczenia się, jak również pozwalają na sprawdzenie i ocenę wszystkich efektów uczenia się. Na ocenianym kierunku opracowano i stosuje się spójny i przejrzysty system weryfikacji efektów uczenia się oraz zdobywania kwalifikacji językowych. Przyjęty system weryfikacji efektów uczenia się zapewnia równe traktowanie studentów, a także porównywalność wyników sprawdzania i oceniania założonych efektów uczenia się.

Warunki i procedury potwierdzania efektów uczenia się uzyskanych poza systemem studiów oraz warunki i procedury uznawania efektów uczenia się uzyskanych w innej uczelni, w tym w uczelni zagranicznej nie budzą zastrzeżeń.

Prace etapowe i egzaminacyjne, projekty studenckie, prace dyplomowe, jak również udokumentowana pozycja absolwentów na rynku pracy lub ich dalsza edukacja potwierdzają osiągnięcie efektów uczenia się. Problematyka prac etapowych i egzaminacyjnych jest skorelowana z treściami przedmiotowymi oraz przypisanymi im efektami uczenia się. Tematyka i zakres prac dyplomowych i projektów dotyczą zagadnień związanych z kierunkiem transport. Procedura procesu dyplomowania jest prawidłowa, a także system weryfikacji prac dyplomowych, czego dowodem są przedłożone przez Uczelnię wybrane prace dyplomowe.

#### **Dobre praktyki, w tym mogące stanowić podstawę przyznania uczelni Certyfikatu Doskonałości Kształcenia**

---

#### **Rekomendacje**

---

#### **Zalecenia**

---

#### **Kryterium 4. Kompetencje, doświadczenie, kwalifikacje i liczebność kadry prowadzącej kształcenie oraz rozwój i doskonalenie kadry**

##### **Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 4**

Proces nauczania na kierunku transport realizują nauczyciele akademicy wśród których znajduje się 13 osób posiadających najwyższy zawodowy stopień morski – kapitana żeglugi wielkiej. Fakt ten stanowi potwierdzenie wyjątkowo wysokich kompetencji kadry, jej bogatego doświadczenia oraz specjalistycznej wiedzy praktycznej w zakresie transportu morskiego. Obecność kapitanów żeglugi wielkiej w procesie dydaktycznym gwarantuje studentom dostęp do wiedzy opartej na realiach pracy na morzu, co istotnie podnosi jakość kształcenia i pozwala na pełniejsze przygotowanie absolwentów do wymagań współczesnej gospodarki morskiej. Nauczyciele akademicy są specjalistami z obszaru szeroko rozumianego transportu i logistyki o udokumentowanym wykształceniu i dorobku naukowym z zakresu inżynierii lądowej, geodezji i transportu oraz inżynierii mechanicznej. Dorobek naukowy kadry dydaktycznej realizującej zajęcia na ocenianym kierunku skupia się wokół zagadnień związanych z inżynierią bezpieczeństwa transportu morskiego i jego innowacyjnością. Obejmuje prace związane z autonomizacją żeglugi, w tym detekcją i predykcją zagrożeń, algorytmami unikania kolizji oraz

integracją kryteriów bezpieczeństwa na statkach i w systemach VTS. Istotnym obszarem są także badania nad routowaniem statków z uwzględnieniem zmiennych warunków środowiskowych oraz zarządzaniem ryzykiem w żegludze i na Morzu Bałtyckim. Kadra Wydziału prowadzi również badania nad nowymi algorytmami i modelami nawigacyjnymi wykorzystywanymi w komputerowych systemach stosowany w nawigacji, hydrodynamiką i modelowaniem numerycznym z użyciem techniki analiz numerycznych używana do symulacji i przewidywania przepływów cieczy i gazów, a także opracowuje rozwiązania aplikacyjne na potrzeby portów i terminali, m.in. w Gdyni i DCT Gdańsk. Podsumowując kadra prowadząca zajęcia posiada aktualny i udokumentowany dorobek naukowy oraz doświadczenie zawodowe w zakresie dyscypliny, do której kierunku został przypisany tj. inżynieria lądowa, geodezja i transport, co umożliwi prawidłową realizację zajęć, w tym nabywanie przez studentów kompetencji badawczych.

Na Wydziale Nawigacyjnym UMG do realizacji zajęć dydaktycznych w semestrze zimowym 2025/2026 zatrudnionych jest 64 pracowników badawczo-dydaktycznych i dydaktycznych (stan na 01.09.2025), w tym: 4 profesorów, 13 doktorów habilitowanych, 21 doktorów, 26 magistrów. Liczba pełnoetatowych pracowników badawczo-dydaktycznych oraz wykładowców zatrudnionych na podstawie zlecenia do innych jednostek dydaktycznych UMG jest wystarczająca dla osiągnięcia zakładanych efektów uczenia. Struktura kadry jest prawidłowa i zapewnia odpowiedni poziom kształcenia na kierunku o profilu akademickim. Wskaźnik liczebności kadry w stosunku do liczby studentów (1:14) umożliwia realizację zajęć na wysokim poziomie.

Kadra prowadząca zajęcia posiada kompetencje dydaktyczne umożliwiające prawidłową realizację zajęć. Nauczyciele doskonalą swoje kompetencje pedagogiczne w drodze realizacji kursów pedagogicznych, seminariów oraz innych szkoleń (w tym związane z prowadzeniem zajęć z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość). Podnoszą także swe kompetencje językowe uczestnicząc w kursach. Prowadzący zajęcia są autorami opublikowanych podręczników i skryptów, które wykorzystywane są na zajęciach. W ostatnich latach kadra dydaktyczna kierunku transport wzbogaciła dorobek naukowo-dydaktyczny o nowe podręczniki, skrypty oraz publikacje konferencyjne, które stanowią istotne wsparcie procesu kształcenia i rozwój dyscypliny. W 2022 roku ukazał się podręcznik pt. Spedycja krajowa i międzynarodowa, poświęcony praktycznym i teoretycznym aspektom spedycji. Rok później, w 2023 roku, opublikowano podręcznik pt. Zarządzanie łańcuchami dostaw, a także publikację pt. Sensory i systemy referencyjne stosowane na jednostkach dynamicznie pozycjonowanych, istotną z punktu widzenia nowoczesnych technologii stosowanych w transporcie morskim. W zakresie monografii i opracowań zbiorowych odnotować należy edycję monografii pt. Globalne trendy logistyki przyszłości (2021), a także publikację pt. Zarządzanie ryzykiem w przemyśle offshore (2024). Publikacje te w sposób znaczący wzbogacają proces dydaktyczny, uzupełniając go o aktualne treści odnoszące się do spedycji, logistyki, zarządzania ryzykiem, nowoczesnych technologii morskich oraz dydaktyki. Stanowią również dowód aktywności naukowej i dydaktycznej kadry prowadzącej kształcenie na kierunku transport.

Kadra prowadząca kształcenie na kierunku transport charakteryzuje się wysokimi kompetencjami, bogatym doświadczeniem zawodowym oraz znaczącym dorobkiem naukowym. Zajęcia dydaktyczne prowadzą pracownicy badawczo-dydaktyczni posiadający stopnie i tytuły naukowe w dyscyplinie inżynieria lądowa, geodezja i transport, a także specjaliści praktycy związani z branżą transportową i morską. Dorobek kadry obejmuje liczne publikacje w czasopiśmie o zasięgu międzynarodowym, monografie oraz udział w projektach badawczych i badawczo-rozwojowych finansowanych ze środków

krajowych i unijnych. W ostatnich latach pracownicy Wydziału opublikowali kilkaset artykułów naukowych, w tym w wysoko punktowanych czasopismach indeksowanych w bazie JCR.

Przydział nauczycieli do zajęć uwzględnia wykształcenie i dorobek dydaktyczny prowadzących oraz racjonalność planowania obciążenia. Zajęcia przydzielane nauczycielom akademickim są zgodne z zainteresowaniami naukowymi oraz doświadczeniem zawodowym. Szczególną uwagę zwraca się na obsadę zajęć prowadzących do osiągnięcia kompetencji inżynierskich, tj. z dużym stażem i doświadczeniem zawodowym.

Obsada zajęć na kierunku transport zapewnia realizację wszystkich efektów uczenia się, w tym kompetencji związanych z prowadzeniem działalności naukowej oraz inżynierskich, charakterystycznych dla studiów kończących się uzyskaniem tytułu zawodowego inżyniera lub magistra inżyniera zapewnia prawidłową ich realizację. Zajęcia takie jak ćwiczenia, laboratoria i projekty związane z przygotowaniem inżynierskim są prowadzone przez nauczycieli związanych z dyscyplinami z zakresu nauk inżynieryjno-technicznych. Zajęcia z języków obcych, nauk humanistycznych, społecznych i ekonomicznych, matematyki i fizyki prowadzone są przez kadre o kompetencjach merytorycznych zapewniających ich właściwą realizację. Szczególną rolę pełnią zajęcia fakultatywne, w ramach których studenci mają możliwość bezpośredniego kontaktu z przedstawicielami największych firm transportowych i logistycznych regionu. Regularnie zapraszani są pracownicy globalnych operatorów, takich jak MSC i ONE, a także eksperci z Portu Gdynia. Spotkania te służą prezentacji rzeczywistych problemów i rozwiązań w transporcie, logistyce i spedycji, umożliwiają studentom konfrontację wiedzy teoretycznej z praktyką oraz pogłębiają rozumienie procesów inżynierskich i organizacyjnych. Dzięki temu zajęcia fakultatywne stanowią istotny element kształcenia kompetencji praktycznych i badawczych, bezpośrednio przygotowując studentów do pracy w sektorze TSL oraz do działalności naukowej opartej na rzeczywistych wyzwaniach branżowych.

Obciążenie godzinowe poszczególnych nauczycieli akademickich zatrudnionych w Uczelni jako podstawowym miejscu pracy i prowadzących zajęcia na ocenianym kierunku studiów jest zgodne z wymaganiami określonymi w art. 127 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce. Zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 73 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce ponad 50% ogółu godzin zajęć dydaktycznych określonych w programie studiów, wymagających bezpośredniego udziału nauczycieli akademickich prowadzą nauczyciele akademicy zatrudnieni w Uczelni jako podstawowym miejscu pracy.

Przy doborze prowadzących zajęcia na ocenianym kierunku, zarówno z zajęć podstawowych, ogólnych, jak i kierunkowych, brano pod uwagę: doświadczenie zawodowe, doświadczenie dydaktyczne, dorobek naukowy oraz realizowaną tematykę badawczą. Dobór nauczycieli akademickich i innych osób prowadzących zajęcia jest transparentny, adekwatny do potrzeb związanych z prawidłową realizacją zajęć.

Pracownicy mają możliwość ubiegania się o granty wydziałowe, zarówno zespołowe, jak i indywidualne, wspierające realizację badań oraz rozwój naukowy. Dodatkowo stosowany jest system gratyfikacji obejmujący nagrody i premie Rektora, a także premie przyznawane przez Dziekana. W procesie ich przyznawania uwzględniane są osiągnięcia naukowe, jakość i efektywność pracy dydaktycznej, współpraca z gospodarką oraz aktywne promowanie Wydziału i Uczelni. System ten uzupełniany jest poprzez wspieranie mobilności akademickiej, udziału w konferencjach, szkoleniach i kursach doskonalących, co sprzyja umiędzynarodowieniu dorobku naukowego i podnoszeniu jakości dydaktyki. W ostatnich latach kadra związana z kierunkiem transport uzyskała także kolejne awanse

naukowe, obejmujące stopnie doktora oraz doktora habilitowanego, co stanowi potwierdzenie skuteczności prowadzonej polityki wspierania rozwoju pracowników i budowania silnego potencjału badawczego i dydaktycznego Wydziału.

Zdaniem zespołu oceniającego zaspokajane są potrzeby szkoleniowe nauczycieli akademickich i innych osób prowadzących zajęcia w zakresie podnoszenia kompetencji dydaktycznych, w tym związanych z kształceniem z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość. Zapewnione jest właściwe wsparcie techniczne, jak również monitorowane jest zadowolenie nauczycieli akademickich z funkcjonalności stosowanych platform i narzędzi do nauczania zdalnego, a wyniki monitorowania są wykorzystywane w ich doskonaleniu.

W Uczelni funkcjonuje system motywowania pracowników, który jest elementem wzmocnienia potencjału kadrowego Uczelni. Narzędziami motywującymi kadrę dydaktyczną do podnoszenia kwalifikacji oraz sposobami doceniania osiągnięć pracowników są nagrody Rektora. Nagrody te przyznawane za działalność naukową, dydaktyczną, organizacyjną oraz za współpracę z otoczeniem społeczno-gospodarczym i mogą mieć charakter indywidualny lub zespołowy. Przyznawane są one corocznie.

Nauczyciele akademicy oraz inne osoby prowadzące zajęcia są oceniani przez studentów w zakresie spełniania przez nich obowiązków związanych z kształceniem. Ocena jakości kadry realizowana jest w trybie okresowej oceny pracowników, zgodnie z regulaminem obowiązującym na Uczelni. Ocenie podlega dorobek naukowy, osiągnięcia dydaktyczne, zaangażowanie w działalność organizacyjną oraz współpracę z otoczeniem społeczno-gospodarczym. Ważnym elementem jest również ocena dydaktyki dokonywana z udziałem studentów w ramach anonimowych ankiet ewaluacyjnych. Uzyskane wyniki są analizowane i stanowią podstawę do podejmowania decyzji dotyczących rozwoju zawodowego, awansu, przydzielania zajęć oraz kierowania na szkolenia i kursy doskonalące. Wyniki ocen są także wykorzystywane w planowaniu ścieżek kariery poszczególnych pracowników oraz w doborze kierunków rozwoju Wydziału. Szczególnie promowane są aktywności zmierzające do umiędzynarodowienia dorobku naukowego, udziału w projektach finansowanych zewnętrznie, a także podnoszenia jakości dydaktyki poprzez wprowadzanie nowoczesnych metod kształcenia.

Za politykę kadrową na kierunku, zgodnie z obowiązującym Statutem, odpowiada Dziekan Wydziału. Polityka kadrowa opiera się na systemie kompetencji zawodowych i równym traktowaniu pracowników. Uczelnia dąży, by na każdym etapie zarządzania zasobami ludzkimi obowiązywały obiektywne procedury, a cele strategiczne realizowane były w oparciu o wzmocnianie i rozwój posiadanego kapitału ludzkiego oraz poszanowanie dla różnorodności i wielokulturowości. Polityka kadrowa jest spójna z celami rozwojowymi zawartymi w strategicznych dokumentach Uczelni. Polityka kadrowa na Wydziale Nawigacyjnym jest ukierunkowana na zapewnienie wysokiej jakości kształcenia i prowadzenia badań naukowych poprzez dobór oraz rozwój kadry o odpowiednich kompetencjach dydaktycznych, naukowych i praktycznych. Realizowana polityka kadrowa pozwala utrzymywać niezbędne zasoby kadrowe do prowadzenia kształcenia na ocenianym kierunku. Szczególnym wyzwaniem pozostaje sukcesywne odmładzanie kadry akademickiej. Wydział konsekwentnie stawia na osoby młode, dobrze wykształcone, chętne do podejmowania pracy naukowej oraz gotowe do ciągłego doskonalenia własnych kompetencji. Rekrutacja nowych pracowników prowadzona jest w oparciu o otwarte konkursy, zgodnie z obowiązującymi przepisami i wewnętrznymi regulacjami Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Kryteriami doboru są przede wszystkim kwalifikacje naukowe, dorobek publikacyjny, doświadczenie zawodowe w sektorze transportowym oraz potencjał rozwojowy

kandydata. W procesie tym szczególną uwagę zwraca się na motywację do prowadzenia badań naukowych, publikowania w renomowanych czasopismach oraz aktywnego uczestnictwa w projektach badawczo-rozwojowych.

W Uczelni funkcjonują określone procedury i mechanizmy w zakresie rozwiązywania konfliktów, jak również reagowania na różne formy dyskryminacji i przemocy wobec członków kadry prowadzącej kształcenie oraz formy pomocy ofiarom, a także reagowania na przypadki zagrożenia.

**Zalecenia dotyczące kryterium 4 wymienione w uchwale Prezydium PKA w sprawie oceny programowej na kierunku studiów, która poprzedziła bieżącą ocenę (jeśli dotyczy)**

Nie dotyczy

**Propozycja oceny stopnia spełnienia kryterium 4 (kryterium spełnione/ kryterium spełnione częściowo/ kryterium niespełnione)**

Kryterium spełnione

**Uzasadnienie**

Kadra prowadząca kształcenie na kierunku transport posiada aktualny dorobek naukowy i zawodowy w dyscyplinie inżynieria lądowa, geodezja i transport, do której przypisane są efekty uczenia się, co umożliwia prawidłową realizację zajęć.

Struktura i liczebność kadry dydaktycznej w stosunku do aktualnej liczby studentów umożliwia wysoki poziom kształcenia.

Nauczyciele akademicki oraz inne osoby prowadzące zajęcia posiadają kompetencje dydaktyczne, w tym związane z prowadzeniem zajęć z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość, umożliwiające prawidłową realizację zajęć.

Przydział zajęć oraz obciążenie godzinowe poszczególnych nauczycieli zapewnia prawidłową realizację zajęć.

Zaspokajane są potrzeby szkoleniowe nauczycieli akademickich i innych osób prowadzących zajęcia w zakresie podnoszenia kompetencji dydaktycznych. W zakresie podnoszenia kompetencji dydaktycznych pracownicy mają możliwość uczestnictwa w szkoleniach i kursach organizowanych przez Uczelnię i instytucje zewnętrzne, w tym w kursach językowych.

Dobór nauczycieli akademickich i innych osób prowadzących zajęcia zapewnia prawidłową realizację zajęć, w tym prowadzonych z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość oraz uwzględnia dorobek naukowy, doświadczenie zawodowe oraz osiągnięcia dydaktyczne.

Realizowana polityka kadrowa zapewnia prawidłową realizację zajęć. Sprzyja stabilizacji zatrudnienia i trwałemu rozwojowi nauczycieli akademickich oraz innych osób prowadzących zajęcia. Na Wydziale prognozuje się rozwój naukowy nauczycieli, na podstawie którego możliwe jest prowadzenie aktywnej polityki kadrowej, tj. wspieranie osób z inicjatywą powiększania dorobku naukowego, jak również mobilizowanie osób wymagających nadzoru dydaktyczno-naukowego. Kreuje się warunki pracy stymulujące i motywujące członków kadry prowadzącej kształcenie do rozpoznawania własnych potrzeb rozwojowych i wszechstronnego doskonalenia.

Wyniki okresowych przeglądów nauczycieli akademickich są wykorzystywane do doskonalenia poszczególnych członków kadry i planowania ich ścieżek rozwojowych. Za osiągnięcia naukowe kadra nauczająca na ocenianym kierunku wyróżniana jest nagrodami Rektora.

Uczelnia wdrożyła procedury antymobbingowe, antydyskryminacyjne i umożliwiające rozwiązywanie konfliktów.

### **Dobre praktyki, w tym mogące stanowić podstawę przyznania uczelni Certyfikatu Doskonałości Kształcenia**

---

#### **Rekomendacje**

---

#### **Zalecenia**

---

### **Kryterium 5. Infrastruktura i zasoby edukacyjne wykorzystywane w realizacji programu studiów oraz ich doskonalenie**

#### **Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 5**

Do realizacji wykładów, ćwiczeń audytoryjnych, ćwiczeń laboratoryjnych i seminariów na kierunku transport wykorzystywana jest infrastruktura dydaktyczna UMG, która usytuowana jest siedzibie głównej Uczelni (ul. Morska 85), w wydzielonej części dydaktycznej Studenckiego Domu Marynarza nr 2 (Gdynia ul. Sędzickiego 19), oraz w budynku Wydziału Nawigacyjnego (Gdynia Al. Jana Pawła II 3). W siedzibie głównej przy ul. Morskiej 85 Wydział Nawigacyjny dysponuje 4 salami wykładowymi, oraz 2 salami laboratoryjnymi, wśród których 2 to laboratoria wyposażone w stanowiska komputerowe dla studentów. W części dydaktycznej Studenckiego Domu Marynarza nr 2 przy ul. Sędzickiego 19, do dyspozycji studentów są 3 sale laboratoryjne, wśród których 2 to laboratoria komputerowe. W siedzibie przy Al. Jana Pawła II na Wydziale Nawigacyjnym, zajęcia realizowane są w 8 salach wykładowych, oraz 23 salach laboratoryjnych, z których 14 to laboratoria komputerowe. Każda sala dydaktyczna wyposażona jest w środki prezentacji multimedialnej, sprzęt komputerowy oraz pomoce szkoleniowe i tablicę. Wszystkie pracownie komputerowe posiadają stałe połączenie z Internetem. Studenci kierunku transport Wydziału Nawigacyjnego na przedmiotach realizowanych przez inne Wydziały UMG, korzystają z baz laboratoryjnych tych wydziałów. Dotyczy to zajęć: *fizyka, podstawy automatyki, technologie przewozu, przeladunku i składowania, materiałoznawstwo, elektrotechnika, mechanika techniczna*. Dodatkowo zajęcia z *wychowania fizycznego* realizowane są na krytej pływalni należącej do Uniwersytetu Morskiego w Gdyni w Al. Jana Pawła II 3 oraz w nowym, oddanym do użytku w 2024 r., Centrum Sportu i Rekreacji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni (Gdynia ul. Morska 85), nowoczesnym obiekcie obejmującym między innymi: halę sportową, ścianę wspinaczkową, siłownię oraz zespół saun.

Utrzymaniu jakości kształcenia sprzyjają działania mające na celu nowoczesne wyposażenie bazy laboratoryjnej, niezbędnej do zdobycia przez studentów pożądaných umiejętności praktycznych. Są to działania związane z wyposażeniem technicznym laboratoriów, jak też niezbędnym oprogramowaniem związanym z realizowanymi treściami kształcenia. W pomieszczeniach laboratoryjnych realizowane są przede wszystkim zajęcia z przedmiotów kierunkowych i specjalistycznych objętych programem

nauczania. Te laboratoria charakteryzują się dobrymi warunkami lokalowymi, odpowiednią powierzchnią i są dobrze wyposażone. Poniżej przedstawiono wybrane przykłady sprzętu i oprogramowania dostępnego dla studentów kierunku transport w laboratoriach ocenionych przez zespół oceniający PKA:

- Laboratorium Systemów satelitarnych w transporcie, wykorzystywane oprogramowanie:
  - CloudCompare
  - Google Earth Pro
  - SMath Solver
- Laboratorium Logistyki Magazynowania, wykorzystywane oprogramowanie:
  - AutoCAD
  - EasyCargo
- Laboratorium Grafiki Inżynierskiej, wykorzystywane oprogramowanie:
  - AutoCAD
- Laboratorium komputerowego wspomaganie projektowania, wykorzystywane oprogramowanie:
  - AutoCAD
  - Infracore
  - Revit
  - Civil
- Laboratorium Inżynierii Ruchu, wykorzystywane oprogramowanie:
  - PTV VISSIM
  - PTV VISUM
  - PTV LINES
  - PTV VISWALK
  - LISA+
  - Crossig
  - GA Sygnalizacja
  - GA Przepustowość
  - AUTOCAD
  - QGIS
- Symulator kontroli załadunku statku - oprogramowanie symulacyjne firmy WARTSILA
- Symulator radarowo-nawigacyjny - oprogramowanie symulacyjne firmy KONGSBERG
- Symulator systemów map elektronicznych - oprogramowanie symulacyjne firmy WARTSILA

Kształcenie specjalistyczne na ocenianym kierunku realizowane jest w dedykowanych salach i laboratoriach zlokalizowanych na terenie Uczelni. Dedykowane sale i laboratoria charakteryzują się dobrymi warunkami lokalowymi, odpowiednią powierzchnią i są dobrze wyposażone. Zajęcia w laboratoriach powiązane są z tematyką prowadzoną w ramach wykładów. Część laboratoriów dedykowana jest dla zajęć z jednego konkretnego przedmiotu, w innych realizowane są zajęcia z kilku przedmiotów. Laboratoria są regularnie modernizowane, a stosowane w nich urządzenia badawcze modernizowane. Laboratoria Wydziału Nawigacji spełniają wymagania programów studiów na wszystkich prowadzonych kierunkach, w tym na kierunku transport. Wykorzystywane są także przez pracowników badawczo-dydaktycznych do prowadzenia badań naukowych, niezbędnych zarówno do prac kwalifikacyjnych, jak i do badań własnych pracowników. Dopełnieniem kształcenia są praktyki realizowane w przedsiębiorstwach lądowych szeroko rozumianego sektora gospodarki morskiej oraz spedycji, logistyki i transportu. W ramach kształcenia na kierunku transport nie prowadzi się zajęć poza

siedzibą Uczelni z wyjątkiem praktyki zawodowej. Studenci samodzielnie proponują miejsce odbywania praktyki, które następnie jest weryfikowane przez opiekuna praktyk.

Pomieszczenia dydaktyczne wyposażone są w nowoczesny sprzęt audiowizualny między innymi ekrany projekcyjne, projektory, monitory i urządzenia do obsługi tych instalacji. Na Wydziale zainstalowano również dwie nowoczesne serwerownie w technice światłowodowej, główną i pomocniczą, obsługujące całą sieć teleinformatyczną Wydziału, w tym sale dydaktyczne. Wydział zaopatrzone także w infrastrukturę dla sieci Eduroam. Infrastruktura techniczna Wydziału umożliwia prowadzenie wybranych zajęć z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość. Uczelnia zapewnia pracownikom i studentom wsparcie technologiczne w postaci szeregu aplikacji informacyjno-komunikacyjnych, np. Microsoft 365 z pocztą elektroniczną w domenie Uczelni, oraz aplikacjami takimi jak Word, Excel, Power Point, Teams, SharePoint, wraz z miejscem na zamieszczanie plików w chmurze i możliwością ich udostępniania w różnych formatach dedykowanym odbiorcom i grupom. Od października 2023 r. w Uczelni wdrożono Uniwersytecki System Obsługi Studiów (USOS). System ten umożliwia między innymi komunikację pomiędzy pracownikami a grupami studentów bez konieczności posługiwania się ich adresami e-mail, publikowanie ogłoszeń i udostępnianie treści.

Studenci po uzgodnieniu z opiekunami laboratoriów bądź z nauczycielami prowadzącymi zajęcia w laboratoriach, mogą korzystać z infrastruktury laboratoryjnej w celu wykonywania zadań związanych z programem studiów, badań związanych z realizowanymi pracami dyplomowymi lub też doskonalenia własnych kompetencji. Szczególną aktywność w tym zakresie wykazują członkowie kół naukowych funkcjonujących na Wydziale, którzy wraz ze swoimi opiekunami realizują wiele różnorodnych aktywności związanych z działalnością koła naukowego. Materiały dydaktyczne z wybranych przedmiotów realizowanych w ramach laboratoriów są umieszczane najczęściej w aplikacji MS-Teams, rzadziej przy pomocy poczty elektronicznej lub innych narzędzi informatycznych funkcjonujących w Uczelni.

Sale i specjalistyczne pracownie dydaktyczne oraz ich wyposażenie są zgodne z potrzebami procesu nauczania i uczenia się, adekwatne do rzeczywistych warunków przyszłej pracy zawodowej, umożliwiają prawidłową realizację zajęć, w tym przygotowywanie studentów do prowadzenia działalności naukowej lub ich udział w tej działalności.

Infrastruktura informatyczna, wyposażenie techniczne pomieszczeń, aparatura badawcza, specjalistyczne oprogramowanie są sprawne, nowoczesne, nieodlegające od aktualnie używanych w działalności naukowej i zawodowej. Umożliwiają one prawidłową realizację zajęć, w tym z wykorzystaniem zaawansowanych technik informacyjno-komunikacyjnych.

Liczba, wielkość i układ pomieszczeń, ich wyposażenie techniczne, liczba stanowisk w pracowniach dydaktycznych, komputerowych, licencji na specjalistyczne oprogramowanie są wystarczające do potrzeb kształcenia obecnej liczby studentów i umożliwiają prawidłową realizację zajęć, w tym samodzielne wykonywanie czynności praktycznych przez studentów.

Biblioteka Główna UMG (Gdynia, ul. Morska 85), usytuowana na terenie kampusu głównego, jest jednostką ogólnouczelnianą o zadaniach usługowych, dydaktycznych i naukowych oraz pełni funkcję ośrodka informacji naukowej. Biblioteka Główna gromadzi księgozbiór i zapewnia dostęp do baz danych i czasopism odpowiadający potrzebom pracowników i studentów oraz potrzebom naukowym i dydaktycznym wydziałów. W budynku Wydziału Nawigacyjnego w Al. Jana Pawła II studenci mają do dyspozycji Czytelnię Informacji Naukowej. Zasoby biblioteki stanowią wydawnictwa polskie i zagraniczne, w szczególności wydawnictwa poświęcone morskim i lądowym sferom gospodarki morskiej z różnych dziedzin wiedzy, w tym inżynierii lądowej, transportu, geodezji i kartografii oraz nawigacji i nauk ścisłych. Infrastruktura dydaktyczna, naukowa i biblioteczna oraz zasady korzystania z niej są zgodne z przepisami BHP. Sale wykładowe, laboratoryjne, pracownie badawcze, biblioteka

wyposażone są w apteczki, fartuchy ochronne, gaśnice oraz instrukcje BHP. Ponadto w odpowiednich miejscach umieszczono piktogramy informujące o potencjalnych zagrożeniach.

Większość obiektów UMG dostosowanych jest do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Wydzielone specjalne toalety umożliwiają korzystanie z nich przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich. Budynek wyposażony jest w windy osobowe umożliwiające poruszanie się osobom z niepełnosprawnościami. Sale wykładowe i ćwiczeniowe zapewniają dostęp i swobodę poruszania się osobom z niepełnosprawnością. Również na terenie zewnętrznym wprowadzone zostały udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami, a na parkingach wydzielone zostały specjalne miejsca postojowe oznaczone zgodnie z wymaganiami.

W opinii zespołu oceniającego PKA w przypadku prowadzenia zajęć z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość zapewniony jest dostęp do infrastruktury informatycznej i oprogramowania umożliwiającego synchroniczną i asynchroniczną interakcję między studentami, a nauczycielami akademickimi i innymi osobami prowadzącymi zajęcia.

Za jakość infrastruktury dydaktycznej na kierunku transport odpowiedzialny jest Dziekan Wydziału. W Uczelni jest prowadzony okresowy przegląd infrastruktury, w tym wykorzystywanej w kształceniu z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość. Co najmniej raz w roku przed rozpoczęciem roku akademickiego przeprowadzany jest przegląd obiektów Uczelni oraz wyposażenia technicznego. Ocenę wyposażenia sal dydaktycznych oraz innych zasobów materialnych w kontekście realizacji założonych efektów uczenia się na kierunku dokonują zarówno studenci, jak też pracownicy badawczo-dydaktyczni i dydaktyczni. Na podstawie tej oceny Dziekan wydziału uwzględnia potrzeby w planie rozwoju. Laboratoria dydaktyczne są na bieżąco modernizowane i rozbudowywane. Infrastruktura informatyczna i oprogramowanie stosowane w kształceniu z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość są unowocześniane i aktualizowane. Wyniki okresowych przeglądów, w tym wnioski z oceny dokonywanej przez studentów, są wykorzystywane do doskonalenia infrastruktury dydaktycznej, naukowej i bibliotecznej wyposażenia technicznego pomieszczeń, pomocy i środków dydaktycznych, aparatury badawczej, specjalistycznego oprogramowania, zasobów bibliotecznych, informacyjnych oraz edukacyjnych.

#### **Zalecenia dotyczące kryterium 5 wymienione w uchwale Prezydium PKA w sprawie oceny programowej na kierunku studiów, która poprzedziła bieżącą ocenę (jeśli dotyczy)**

Nie dotyczy

#### **Propozycja oceny stopnia spełnienia kryterium 5 (kryterium spełnione/ kryterium spełnione częściowo/ kryterium niespełnione)**

Kryterium spełnione

#### **Uzasadnienie**

Uczelnia posiada prawidłową infrastrukturę do osiągania zakładanych efektów uczenia się na kierunku transport. Sale dydaktyczne i laboratoria, w których prowadzone są zajęcia na ocenianym kierunku, oraz ich wyposażenie są zgodne z potrzebami procesu nauczania i uczenia się. Są one adekwatne do warunków przyszłej pracy zawodowej, umożliwiają osiągnięcie przez studentów efektów uczenia się oraz prawidłową realizację zajęć. Liczba laboratoriów i ich wyposażenie zaspokajają potrzeby wynikające z prowadzonych zajęć dydaktycznych. Zapewniona jest nowoczesna infrastruktura informatyczna oraz oprogramowanie. Zapewniony jest również dostęp do sieci rozległej (Internet).

Zasoby biblioteki uczelnianej, jej funkcjonowanie i sposób dostępności (tradycyjny i elektroniczny) w pełni odpowiadają potrzebom związanym z prowadzeniem studiów na ocenianym kierunku. Są zgodne, co do aktualności, zakresu tematycznego z potrzebami procesu nauczania i uczenia się oraz umożliwiają osiągnięcie przez studentów efektów uczenia się. Infrastruktura dydaktyczna, naukowa i biblioteczna jest dostosowywana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Przy planowaniu i przeprowadzaniu modernizacji bazy dydaktycznej istotne znaczenie mają także opinie studentów.

### **Dobre praktyki, w tym mogące stanowić podstawę przyznania uczelni Certyfikatu Doskonałości Kształcenia**

---

### **Rekomendacje**

---

### **Zalecenia**

---

### **Kryterium 6. Współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym w konstruowaniu, realizacji i doskonaleniu programu studiów oraz jej wpływ na rozwój kierunku**

#### **Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 6**

Aktywny kontakt oraz stałą współpracę z otoczeniem społeczno-gospodarczym, w dotychczasowej działalności kierunku, oparto głównie na osobistych kontaktach kadry kierunku. Brak formalnej płaszczyzny współpracy staje się jednak odczuwalnym ograniczeniem dla jej szybszego rozwoju. Na podstawie pozyskanych informacji oraz rozmów z przedstawicielami partnerów z otoczenia społeczno-gospodarczego, zespół oceniający rekomenduje jak najszybsze podjęcie prac pozwalających na zorganizowanie stałej platformy spotkań, pozwalających na wymianę pomysłów i poglądów pomiędzy partnerami oraz kadrą kierunku.

Zespół oceniający zwraca uwagę, że dobór partnerów, zarówno pod kątem reprezentowanych branż jak i wielkości firm, pozwala doskonale identyfikować problemy i potrzeby interesariuszy zewnętrznych. Wśród współpracujących stale firm można wymienić m.in.: Zarząd Morskich Portów Gdynia oraz Gdańsk, Polski Rejestr Statków, Polski Koncern Naftowy ORLEN, Hapag-Lloyd, GEFO Shipping Group, IT-Logistics czy CEVA Logistics.

Jako przykład stosowania skutecznych działań we współpracy z otoczeniem społeczno-gospodarczym można przywołać umowę, podpisaną z Polskim Rejestrem Statków SA. zawierającą w swojej treści, obok odwołań do prowadzenia seminariów czy wykładów, także zapis dotyczący definiowania tematyki prac dyplomowych, powstających w efekcie współpracy partnerów.

Skuteczność w stosowaniu takich zapisów w szeroko rozumianych kontaktach, przekłada się na tematy prac dyplomowych, wśród których jako przykłady można wymienić: „Ochrona zdrowia pracowników portowych morskiego terminalu. Analiza czynników zagrażających ich bezpieczeństwu oraz ocena istniejących procedur na przykładzie Bazy Paliw Naftoport” – zrealizowana we współpracy z firmą

Naftoport czy „Numeryczne obliczanie mocy mieszania wybranych typów mieszalników” – zrealizowana we współpracy z firmą Boccard-Kates.

Aktywne kontakty z przedstawicielami interesariuszy zewnętrznych, wykorzystywane są także w procesie edukacyjnym. Przykładem takiej współpracy są zajęcia realizowane przez pracowników firmy MSC, przedstawiających zagadnienia transportowo-logistyczne z perspektywy dużego międzynarodowego operatora spedycyjnego. Innym przykładem jest doradca i konsultant ds. bezpieczeństwa i przewozu ładunków niebezpiecznych (ADR, RID, IMDG – Code), prowadzący np wykład fakultatywny jako uzupełnienie oferty programowej na kierunku transport do przedmiotu *technologia przeładunku przewozu i składowania*.

Jako przykłady wykorzystania kontaktów do budowy i wyposażenia laboratoriów można wymienić, specjalistyczne oprogramowanie Vissim i Visum, które dzięki współpracy jest systematycznie rozszerzane, aktualizowane i dopasowywane do potrzeb dydaktycznych. Współpraca z firmą PTV Group, producentem tego oprogramowania, umożliwia studentom pracę na narzędziach szeroko stosowanych w praktyce przez podmioty zajmujące się analizą i zarządzaniem ruchem, znacząco podnosząc jakość i praktyczny wymiar kształcenia.

Aktywna współpraca z rynkiem edukacyjnym niższych szczebli owocuje dobrymi kontaktami, szczególnie wśród szkół średniego szczebla. Jednym z przykładów takiej współpracy jest organizacja w laboratoriach kierunku zajęć warsztatowych dla uczniów. Również do rynku szkół średnich skierowanych jest wiele inicjatyw popularyzatorskich, takich jak: Noc Naukowców, Noc Muzeów, Dzień Logistyki czy Dzień Nawigatora.

Stałe kontakty operacyjne wykorzystywane są także do stałej operacyjnej weryfikacji współpracy z otoczeniem społeczno-gospodarczym w odniesieniu do programu studiów.

#### **Zalecenia dotyczące kryterium 6 wymienione w uchwale Prezydium PKA w sprawie oceny programowej na kierunku studiów, która poprzedziła bieżącą ocenę (jeśli dotyczy)**

Nie dotyczy

#### **Propozycja oceny stopnia spełnienia kryterium 6 (kryterium spełnione/ kryterium spełnione częściowo/ kryterium niespełnione)**

Kryterium spełnione

#### **Uzasadnienie**

Zarówno forma współpracy jak i jej intensywność wskazują na pełną zgodność z koncepcją i celami kształcenia. Operacyjny kontakt z przedstawicielami otoczenia społeczno-gospodarczego, prowadzony jest przede wszystkim z partnerami działającymi w obszarach działalności zawodowej/gospodarczej oraz zawodowego rynku pracy właściwymi dla wizytowanego kierunku. Przedstawiciele otoczenia społeczno-gospodarczego w sposób widoczny biorą czynny udział w stałej weryfikacji i rozwoju zarówno programu jak i sposobu kształcenia na ocenianym kierunku.

Organizowana współpraca prowadzona w formie niesformalizowanej (np. w postaci spotkań z przedstawicielami podmiotów), wykorzystywana w tematyce definiowania programu studiów czy wyposażania laboratoriów. Prowadzone w ramach współpracy praktyki, umożliwiają partnerom bezpośrednią weryfikację jakości kształcenia, także pod kątem potrzeb rynku.

Stałe kontakty operacyjne wykorzystywane są także do stałej operacyjnej weryfikacji współpracy z otoczeniem społeczno-gospodarczym w odniesieniu do programu studiów.

Stosowane formy współpracy oraz stała wymiana informacji z otoczeniem społeczno-gospodarczym stanowią dobrą podstawę dla modelowania i modernizacji programu studiów, choć ich intensyfikacja może pozwolić na głębsze zaangażowanie partnerów w sam proces podnoszenia jakości kształcenia.

### **Dobre praktyki, w tym mogące stanowić podstawę przyznania uczelni Certyfikatu Doskonałości Kształcenia**

---

#### **Rekomendacje**

1. Rekomenduje się jak najszybsze podjęcie prac pozwalających na zorganizowanie stałej platformy spotkań, pozwalających na wymianę pomysłów i poglądów pomiędzy partnerami oraz kadrą kierunku.

#### **Zalecenia**

---

### **Kryterium 7. Warunki i sposoby podnoszenia stopnia umiędzynarodowienia procesu kształcenia na kierunku**

#### **Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 7**

W strategii Uniwersytetu Morskiego w Gdyni znajdują się cele dotyczące umiędzynarodowienia procesu kształcenia. Cele te obejmują między innymi: wspieranie wielowymiarowych procesów internacjonalizacji w kształceniu i prowadzeniu badań naukowych oraz zapewnienie sprawnego funkcjonowania Uczelni w środowisku międzynarodowym. Na ocenianym kierunku realizowany jest proces umiędzynarodowienia studiów. Wydział Nawigacyjny UMG ma w swojej ofercie zajęcia, w których mogą uczestniczyć studenci z uczelni zagranicznych w ramach programu Erasmus+. Oferta Wydziału na rok akademicki 2025/2026 obejmuje takie przedmioty jak: *english, mathematics, transport infrastructures, means of transport, organization and management, transport economics, basic of statistics, logistics, fundamentals of traffic, transport systems, transport telematics, means of internal transport, fundamentals of traffic engineering, reliability and safety of the transportation systems, forwarding*. W ramach programu Erasmus+ Uczelnia współpracuje z 42 uczelniami z 16 państw. W ramach programu za granicę corocznie wyjeżdża od kilku do kilkunastu studentów Wydziału Nawigacyjnego, rokrocznie Wydział gości także od kilku do kilkunastu studentów z zagranicy.

Ważnym elementem działalności badawczej jest także udział w projektach międzynarodowych, takich jak przedsięwzięcia realizowane w ramach Międzynarodowego Stowarzyszenia Uniwersytetów Morskich, które wzmacniają umiędzynarodowienie badań i pozwalają na wymianę doświadczeń z ośrodkami naukowymi z całego świata. Szczególną rolę w umiędzynarodawianiu procesu kształcenia odgrywa realizacja umów bilateralnych podpisanych z wieloma zagranicznymi uczelniami, obejmujących zarówno prace naukowo-badawcze, jak i doskonalenie procesów edukacyjnych i szkoleniowych. Szczęólnego podkreślenia wymaga bliska i długoletnia współpraca łącząca Uczelnię z: Hochschule Bremerhaven (HB) - od 1978 roku i Shanghai Maritime University (SMU) - od 1984 roku.

Aktualnie Uczelnię wiążą umowy z 23 uczelniami partnerskimi z 4 kontynentów. Umiędzynarodowienie procesu kształcenia realizowane jest poprzez:

- prowadzenie badań i prac badawczo-rozwojowych w ramach współpracy międzynarodowej, których wyniki są wykorzystywane w procesie kształcenia (Finlandia, Niemcy, Szwecja, Angola),
- współpracę międzynarodową w sferze dydaktycznej, często wspomaganej realizacją wspólnych projektów z organizacjami międzynarodowymi, np. IMO i IAMU.

Informacje o możliwościach korzystania z wymiany międzynarodowej dla studentów i pracowników (m.in. w ramach programu Erasmus+) są stale aktualizowane, m.in. za pomocą strony internetowej Uczelni. Studenci mogą uczestniczyć w spotkaniach informacyjnych organizowanych z pracownikami UMG, a także z osobami, które uczestniczyły w różnych formach wymiany międzynarodowej i mogą podzielić się własnymi doświadczeniami. Ponadto przeprowadzane są regularne akcje informacyjne ze studentami dotyczące międzynarodowej mobilności. Jednakże studenci i kadra nie wykorzystują tych możliwości w pełni.

Aktualny program studiów przewiduje naukę języka obcego w ramach 4 semestrów na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych I stopnia, oraz w ramach 3 semestrów na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych II stopnia. Nauka języka w ramach studiów I stopnia jest kontynuacją kształcenia językowego ze szkoły średniej, zakładającego uzyskanie średnio-zaawansowanego poziomu kompetencji językowych. Lektoraty realizowane w trakcie studiów I stopnia prowadzone są przez wykwalifikowaną kadrę i pozwalają uzyskać poziom kompetencji językowych B2. Obejmują również zajęcia w zakresie języka specjalistycznego. Na studiach II stopnia studenci doskonalą swoje kompetencje językowe, zwłaszcza w zakresie terminologii specjalistycznej i branżowej, umiejętności pracy z tekstem i współpracy w grupie posługującej się językiem obcym, osiągając na koniec studiów poziom kompetencji językowych B2+. Za kształcenie językowe oraz weryfikację osiągniętych przez studentów kompetencji językowych odpowiada Studium Języków Obcych – specjalizowana ogólnouczelniana jednostka powołana do prowadzenia zajęć dla studentów studiów stacjonarnych i niestacjonarnych wszystkich wydziałów i kierunków Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Aktywność wielu pracowników Wydziału na szczeblu międzynarodowym jest dowodem posiadania przez nich odpowiednich kompetencji językowych. Studenci Wydziału, poza nauką języka obcego w ramach lektoratu prowadzonego przez Studium Języków Obcych, mają więc możliwość obcowania ze słownictwem specjalistycznym używanym w nowoczesnych przedsięwzięciach związanych z globalnym transportem i powiązanych z nim technologiach.

Konieczność umiędzynarodawiania procesu kształcenia artykułowana jest także przez interesariuszy zewnętrznych, jak również samych absolwentów Wydziału, podkreślających niezbędne w branży transportowej: biegłą znajomość języka obcego, naturalność w kontaktach z partnerami zagranicznymi, łatwość funkcjonowania w środowisku międzynarodowym, możliwości znalezienia zatrudnienia za granicą, czy też zdolność do podnoszenia kwalifikacji poprzez lekturę treści obcojęzycznych. Wydział planuje utworzenie oferty studiów w języku obcym na kierunku transport. Taka oferta została już uruchomiona na kierunku nawigacja, kolejnym krokiem będą prace nad podobną ofertą dla kierunku transport.

Uniwersytet Morski w Gdyni przykłada również dużą wagę do rozwijania kompetencji językowych pracowników administracyjnych. Uczelnia stoi na stanowisku, że pracownicy administracyjni powinni być przygotowani do sprawnej obsługi studentów i badaczy z zagranicy.

Proces umiędzynarodowienia podlega monitorowaniu i analizom, obejmującym ocenę skali aktywności międzynarodowej kadry i studentów. Analizowane są statystyki odbywanych mobilności i związany z tym stopień umiędzynarodowienia. Z działań tych niestety nie są wykonywane żadne raporty czy sprawozdania. Zdaniem zespołu oceniającego, monitorowanie oraz ocenę procesu umiędzynarodowienia należy sformalizować.

**Zalecenia dotyczące kryterium 7 wymienione w uchwale Prezydium PKA w sprawie oceny programowej na kierunku studiów, która poprzedziła bieżącą ocenę (jeśli dotyczy)**

Nie dotyczy

**Propozycja oceny stopnia spełnienia kryterium 7 (kryterium spełnione/ kryterium spełnione częściowo/ kryterium niespełnione)**

Kryterium spełnione

**Uzasadnienie**

Rodzaj, zakres i zasięg umiędzynarodowienia procesu kształcenia realizowanego na kierunku transport są zgodne z koncepcją i celami kształcenia. Uczelnia stwarza możliwości rozwoju międzynarodowej aktywności zarówno nauczycieli akademickich jak i studentów. Studenci i kadra akademicka mają możliwość uczestnictwa w międzynarodowych stażach naukowych, głównie poprzez program Erasmus+. Stopień umiędzynarodowienia procesu kształcenia podlega ewaluacji w kontekście statystyk mobilności kadry i studentów, możliwości tej mobilności, a także sugestii i potrzeb studentów oraz nauczycieli akademickich. Proces oceny i monitorowania umiędzynarodowienia należy sformalizować.

**Dobre praktyki, w tym mogące stanowić podstawę przyznania uczelni Certyfikatu Doskonałości Kształcenia**

---

**Rekomendacje**

1. Rekomenduje się sformalizowanie procesu monitorowania i oceny umiędzynarodowienia kształcenia na ocenianym kierunku.
2. Rekomenduje się pogłębienie znajomości języka obcego u studentów ocenianego kierunku, aby umożliwić im pełny udział w inicjatywach międzynarodowych podejmowanych przez pracodawców, z którymi Uczelnia współpracuje w związku z kształceniem na kierunku.
3. Rekomenduje się zwiększenie liczby studentów zagranicznych studiujących na Uczelni, pozyskanie nowych partnerów zagranicznych do realizacji programu Erasmus+, w szczególności kształcących na kierunku transport organizację międzynarodowych konferencji naukowych dla studentów z Polski i zagranicy, promowanie międzynarodowej działalności naukowej i publikacyjnej studentów, zwiększenie zaangażowania kadry w krajowe i międzynarodowe aktywności naukowe oraz programy badawcze, jak i nawiązywanie współpracy z wiodącymi wydawnictwami naukowymi w charakterze redaktora, recenzenta, autora (monografie, czasopisma i numery specjalne czasopism).

## Zalecenia

---

### **Kryterium 8. Wsparcie studentów w uczeniu się, rozwoju społecznym, naukowym lub zawodowym i wejściu na rynek pracy oraz rozwój i doskonalenie form wsparcia**

#### **Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 8**

Studenci kierunku transport na Uniwersytecie Morskim w Gdyni w ramach systemu wsparcia studentów otrzymują kompleksowe i adekwatne do ich potrzeb wsparcie.

Uczelnia oferuje zróżnicowane formy wsparcia dydaktycznego, organizacyjnego, materialnego i merytorycznego. Osobami odpowiedzialnymi w pierwszej kolejności za bezpośrednie wspieranie studentów są opiekun roku, powoływany dla kierunku i rocznika na cały okres studiów, a także prodziekan ds. studenckich Wydziału Nawigacyjnego. Studenci mogą zgłaszać się do wymienionych osób w sprawach indywidualnych. Prowadzą też one spotkanie organizacyjne dla studentów przyjętych na pierwszy rok studiów, gdzie zapoznają ich z obowiązującymi w Uczelni procedurami (w tym z zasadami BHP) i przepisami, informują o organizacji studiów na kierunku, szkolą z odczytywania planu studiów i korzystania z systemów informatycznych (USOS). Studenci informowani są o możliwych formach wsparcia na Uczelni, w tym o wsparciu dla osób z niepełnosprawnościami, stypendiach czy zakresie wsparcia udzielanego przez opiekuna roku im prodziekana ds. studenckich. Wsparcie udzielane jest także przez nauczycieli akademickich w formie konsultacji, w wymiarze 2 godzin tygodniowo dla studentów stacjonarnych i 1 godziny w miesiącu dla studentów niestacjonarnych. Obie grupy studentów oceniły liczbę godzin konsultacji za wystarczającą i podkreślili elastyczność nauczycieli w tym zakresie i dostosowanie się do potrzeb studenta. Pomoc administracyjna jest udzielana przez wykwalifikowanych pracowników dziekanatu Wydziału Nawigacyjnego, którzy rozwiązują indywidualne problemy studentów czy pomagają w codziennych sprawach związanych ze studiowaniem.

Studenci kierunku transport mogą korzystać z infrastruktury Uczelni poza zajęciami dydaktycznymi. Dostęp do laboratoriów możliwy jest poprzez zgłoszenie takiej potrzeby do opiekuna poszczególnego laboratorium lub poprzez działalność w kole naukowym. Studenci mogą również skorzystać z infrastruktury sportowej, w tym z krytej pływalni czy uczelnianego Centrum Sportu i Rekreacji obejmującego między innymi siłownię i halę sportową. W budynku Wydziału Nawigacyjnego mieści się Strefa Studenta, gdzie można odpocząć między zajęciami, skorzystać z drukarki i ksera, czy popracować grupowo w przygotowanych przestrzeniach. Infrastruktura podlega regularnym przeglądom również z udziałem studentów, którzy mogą zgłaszać zapotrzebowanie i uwagi do opiekunów kół naukowych, prodziekana ds. studenckich lub dziekana, a także poprzez Parlament Studencki.

Uczelnia bardzo skutecznie przygotowuje studentów ocenianego kierunku do prowadzenia działalności naukowej oraz angażuje ich do udziału w tej działalności. Studenci ocenianego kierunku angażują się w działalność dwóch kół naukowych – Koło Naukowe Innowacyjnych Systemów Transportowo-Logistycznych i Koło Naukowe loGIStic. Członkowie kół naukowych mogą liczyć na pełne wsparcie organizacyjne i merytoryczne, w postaci opiekunów kół, zwrotów za dojazdy na konferencje, rady kół naukowych organizującej przydatne warsztaty (np. z wystąpień publicznych). Każde koło naukowe dysponuje odrębnym budżetem zgodnie ze zgłoszonym zapotrzebowaniem, co dodatkowo sprzyja im sprawnemu działaniu. Członkowie kół naukowych na przestrzeni ostatnich 3 lat brali udział w 13 konferencjach naukowych (w tym międzynarodowych) i opublikowali 13 artykułów naukowych. Jednostka wraz z kołami zorganizowała w ostatnim czasie Akademickie Mistrzostwa Polski

w Modelowaniu Symulacyjnym w PTV VISSIM, organizowane na Wydziale Nawigacyjnym w maju 2025r., czy też Forum Transportowe Młodych, organizowane w siedzibie głównej Uczelni w kwietniu 2025r. Wsparcie zawodowe i w wejściu na rynek pracy realizuje głównie Biuro Karier Studenckich, poprzez prowadzenie serwisu dla studentów i absolwentów z ofertami pracy, praktyk i staży, doradztwo zawodowe, organizację szkoleń i warsztatów, konsultacje, pomoc w tworzeniu CV, przygotowanie do rozmów kwalifikacyjnych, nawiązywanie kontaktów z otoczeniem społeczno-gospodarczym i kołami naukowymi, współpracę z samorządem studenckim. Biuro Karier organizuje dni wydziału i targi pracy, gdzie studenci mogą zapoznać się z działalnością kół naukowych i Biura Karier, a także spotkania z przedstawicielami biznesu i pracodawców, w tym wycieczki studyjne.

Uczelnia wspiera studentów wyróżniających się w działalności sportowej, naukowej lub artystycznej poprzez możliwość uzyskania stypendium rektora dla najlepszych studentów, a także możliwość studiowania według indywidualnej organizacji studiów. Funkcjonujący na Uczelni system pomocy materialnej jest przejrzysty i sprawiedliwy, nastawiony na wyrównywanie szans edukacyjnych studentów. Sposób przyznawania świadczeń materialnych jest zgodny z obowiązującymi przepisami. Studenci-sportowcy mogą zaangażować się w działalność sekcji sportowych: piłki siatkowej kobiet, piłki siatkowej mężczyzn, piłki koszykowej mężczyzn, piłki nożnej mężczyzn, pływackiej, sztuk walki, trójboju siłowego, wspinaczki sportowej i żeglarstwa. Studenci-artyści z kolei mogą przede wszystkim zaangażować się w występy Akademickiego Chóru Uniwersytetu Morskiego, który w ostatnim czasie reprezentował Polskę podczas EXPO 2025 w Japonii.

Studentom zapewnione jest systemowe wsparcie psychologiczne w wymiarze 15 godzin miesięcznie zgodnie z aktualizowanym co pół roku harmonogramem, a wsparcie otrzymać można zarówno stacjonarnie jak i niestacjonarnie.

System wsparcia dostosowany jest do potrzeb różnych grup studentów, w tym studentów z niepełnosprawnościami. Mogą oni ubiegać się o przyznanie indywidualnej organizacji studiów z ustaleniem specjalnych warunków odbywania zajęć i zaliczeń, stypendium dla osób niepełnosprawnych. W zajęciach mogą uczestniczyć również tłumacze języka migowego i asystenci osób z niepełnosprawnością ruchową czy wzrokową. Budynki posiadają windy, napisy w alfabecie Braille'a i toalety przystosowane w pełni do korzystania z nich przez osoby ze specjalnymi potrzebami.

Sposób składania skarg i wniosków, a także przeciwdziałania przemocy i dyskryminacji, reguluje wprowadzona zarządzeniem rektora „Polityka przeciwdziałania mobbingowi i antydyskryminacji w Uniwersytecie Morskim w Gdyni”. Dokument ten bardzo precyzyjnie określa sposoby zgłaszania naruszeń i pozostawia studentowi decyzyjność co do ostatecznego wyboru ścieżki zgłoszenia naruszenia. Skargi i wnioski w sprawach nieujętych w wymienionym dokumencie można zgłaszać do Prodziekana ds. studenckich lub opiekuna roku. Studenci przed rozpoczęciem korzystania z laboratoriów są zapoznawani z zasadami BHP przez prowadzących zajęcia.

Funkcjonujący na Uczelni samorząd studencki tworzą ogólnouczelniany Parlament Studentów, a także Rada Wydziałowa, funkcjonująca na szczeblu Wydziału Nawigacyjnego. Środki finansowe przeznaczone na cele studenckie odpowiadają zapotrzebowaniu i pozwalają na sprawne funkcjonowanie. Studenci zachęceni są do angażowania się w działalność społeczną samorządu studenckiego i odczuwają silne wsparcie władz Wydziału i Uczelni w tym zakresie, co potwierdzili podczas spotkania z zespołem oceniającym. Samorząd ma wpływ na program studiów i regulamin świadczeń materialnych, zgłasza uwagi co do infrastruktury i wyposażenia, a także systemowi wsparcia.

Na Uczelni prowadzone są z udziałem studentów regularne przeglądy wsparcia studentów za pomocą ankiet wypełnianych przez studentów i absolwentów, a także poprzez współpracę z samorządem studenckim i kołami naukowymi. Studenci wypełniają ankiety oceny nauczyciela akademickiego, oceny

pracy dziekanatu i ogólną ankietę jakości usług kształcenia, oceniając otrzymywane wsparcie dydaktyczne i organizacyjne, działalność samorządu, organizacji studenckich, biura karier i kół naukowych, system stypendialny, możliwość rozwoju zainteresowań, sposób organizacji studiów, stan infrastruktury, dostępność informacji o procesie kształcenia. Wyniki ankiet są opracowywane przez Wydziałową Komisję ds. Jakości Kształcenia i publikowane na stronie internetowej, a następnie wykorzystywane w działaniach doskonalących system wsparcia.

### **Zalecenia dotyczące kryterium 8 wymienione w uchwale Prezydium PKA w sprawie oceny programowej na kierunku studiów, która poprzedziła bieżącą ocenę (jeśli dotyczy)**

Nie dotyczy

### **Propozycja oceny stopnia spełnienia kryterium 8 (kryterium spełnione/ kryterium spełnione częściowo/ kryterium niespełnione)**

Kryterium spełnione

#### **Uzasadnienie**

Studenci ocenianego kierunku otrzymują kompleksowe wsparcie w procesie uczenia się. Ma ono charakter stały i systemowy, obejmujący szeroką pulę aktywności i potrzeb studentów. Zapewnione jest wsparcie dydaktyczne i organizacyjne, a studenci wyróżniający się sportowo, artystycznie, naukowo i społecznie mogą rozwijać się w murach Uczelni, otrzymując niezbędne wsparcie. Wsparcie naukowe jest rozbudowane i wielopłaszczyznowe, co przekłada się na liczne konferencje i publikacje naukowe z udziałem studentów. System pomocy materialnej funkcjonuje zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego i skupia się na wyrównywaniu szans edukacyjnych. Na Uczelni funkcjonuje system wsparcia psychologicznego, a także sposoby zgłaszania i rozpatrywania skarg i wniosków, przeciwdziałania przemocy i dyskryminacji. Studenci ze specjalnymi potrzebami są zaopiekowani i mogą skorzystać z dedykowanych metod wsparcia. Samorząd Studencki wspierany jest w swojej działalności zarówno finansowo, jak i organizacyjnie. System wsparcia udzielanego studentom jest na bieżąco monitorowany w sposób obejmujący wiele aspektów, a wyniki tych przeglądów są wykorzystywane w działaniach doskonalących.

### **Dobre praktyki, w tym mogące stanowić podstawę przyznania uczelni Certyfikatu Doskonałości Kształcenia**

---

#### **Rekomendacje**

---

#### **Zalecenia**

---

### **Kryterium 9. Publiczny dostęp do informacji o programie studiów, warunkach jego realizacji i osiągniętych rezultatach**

#### **Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 9**

Informacje o programie studiów i procesie kształcenia udostępniane publicznie są głównie za pośrednictwem strony internetowej Uczelni i Wydziału Nawigacyjnego, a także Biuletynu Informacji Publicznej i systemu RAD-on.

Strona internetowa zawiera niezbędne informacje o programie i planie studiów, semestralnym rozkładzie zajęć. Dostępne są także sylabusy dla studentów. Regulamin studiów i świadczeń materialnych czy odbywania praktyk zawodowych także znajdują się na stronie internetowej. Program studiów zawiera wszystkie składowe wymagane rozporządzeniem Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 27 września 2018 r. w sprawie studiów (Dz.U. z 2018 r. poz. 1861, z późn. zm.).

Sposób przedstawiania informacji gwarantuje łatwość zapoznania się z nimi przez wszystkie grupy odbiorców wewnętrznych i zewnętrznych, w tym osoby z niepełnosprawnościami, dzięki spełnieniu wymogów dostępności cyfrowej. Strona i BIP dostępne są również w języku angielskim, co umożliwia zapoznanie się z publikowanymi treściami interesariuszom zagranicznym.

Jednostka dla kandydatów udostępnia informacje o wymaganych dokumentach, obowiązujących na Uczelni regulaminach, a także sposobach rekrutacji i selekcji kandydatów i ważnych terminach. Informacja obejmuje szczegółowe warunki przyjęcia na studia i kryteria kwalifikacji.

Uczelnia publikuje informacje dotyczące wsparcia technicznego i merytorycznego w zakresie obsługi systemów IT, w tym kształcenia na odległość.

Interesariusze zewnętrzni Uczelni również mogą bezproblemowo znaleźć dedykowane dla siebie informacje udostępniane publicznie, w dedykowanej zakładce "współpraca" na stronie internetowej. Mogą pozyskać dzięki niej informacje o realizowanych projektach, ofercie dedykowanej dla biznesu, Centrum Transferu Technologii czy współpracy krajowej i międzynarodowej.

Uczelnia zgodnie z ustawą prawo o szkolnictwie wyższym i nauce udostępnia na BIP sprawozdania finansowe z wykorzystania środków przeznaczonych na cele studenckie.

Aktualność, rzetelność i zrozumiałość informacji udostępnianych publicznie jest regularnie monitorowana przez Wydziałową i Uczelnianą Komisję ds. Jakości Kształcenia. W przeglądzie i ocenie dostępności do informacji biorą również udział studenci, którzy podczas wypełniania ankiet studenckich oceniają ten aspekt i mogą zgłaszać do niego uwagi. Również samorząd studencki na poziomie ogólnouczelnianym lub wydziałowym zbiera informacje od studentów odnośnie dostępu do niezbędnych informacji o procesie uczenia się i za pośrednictwem swoich przedstawicieli zgłasza te uwagi osobom odpowiedzialnym za udostępnianie informacji.

#### **Zalecenia dotyczące kryterium 9 wymienione w uchwale Prezydium PKA w sprawie oceny programowej na kierunku studiów, która poprzedziła bieżącą ocenę (jeśli dotyczy)**

Nie dotyczy

#### **Propozycja oceny stopnia spełnienia kryterium 9 (kryterium spełnione/ kryterium spełnione częściowo/ kryterium niespełnione)**

Kryterium spełnione

#### **Uzasadnienie**

Uczelnia zapewnia kompleksowy dostęp do wszystkich niezbędnych informacji dla interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych. Udostępnianie wiadomości następuje głównie poprzez stronę internetową i Biuletyn Informacji Publicznej, które dostosowane są w pełnym stopniu do korzystania z nich przez osoby ze specjalnymi potrzebami i osoby posługujące się językiem angielskim.

Uczelnia udostępnia program i plan studiów, spełniające wymagania rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 27 września 2018 r. w sprawie studiów, a także sylabusy wszystkich realizowanych przedmiotów. W łatwy sposób można znaleźć obowiązujące regulaminy i akty prawne. Kandydatom na studia udostępnia się szczegółowe informacje dotyczące rekrutacji, takie jak wymagania wstępne, harmonogram, sposoby rekrutacji i selekcji, a także niezbędne dokumenty. Również i interesariusze zewnętrzni znajdą dedykowane sobie informacje w łatwy i przystępny sposób.

Dostęp do informacji publicznych jest stale monitorowany głównie przez Wydziałową i Uczelnianą Komisję ds. Jakości Kształcenia, jednak w proces ten zaangażowane są dodatkowo różne grupy interesariuszy, w tym studenci wypełniający ankiety oceniające dostępności informacji.

### **Dobre praktyki, w tym mogące stanowić podstawę przyznania uczelni Certyfikatu Doskonałości Kształcenia**

---

#### **Rekomendacje**

---

#### **Zalecenia**

---

### **Kryterium 10. Polityka jakości, projektowanie, zatwierdzanie, monitorowanie, przegląd i doskonalenie programu studiów**

#### **Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 10**

Nadzór nad Systemem Zarządzania Jakością (SZJ), obejmującym również projektowanie, monitorowanie i doskonalenie programu studiów, sprawuje Rektor, który podejmuje decyzje dotyczące funkcjonowania SZJ. Kluczową rolę pełni pełnomocnik ds. SZJ powołany przez Rektora. Kieruje on Zespołem ds. SZJ działającym na poziomie całej uczelni. Na Wydziale Nawigacyjnym funkcjonuje dodatkowo wydziałowy Pełnomocnik ds. SZJ, odpowiedzialny za realizację działań wynikających z kompetencji Wydziału oraz przekazywanie informacji pełnomocnikowi uczelnianemu. Jego zadania obejmują m.in. przygotowanie i obsługę audytów, monitorowanie zgodności działań z zasadami SZJ, prowadzenie ewaluacji dydaktyki i pracy dziekanatu oraz wdrażanie nowych pracowników do zasad jakości. W zakresie bezpośrednio związanym z programem studiów za nadzór i inicjację zmian odpowiadają: Wydziałowa Komisja ds. Jakości Kształcenia, Wydziałowa Komisja Programowa dla kierunku Transport, a także kierownictwo wydziału: Prodziekan ds. Dydaktyki i Organizacji Studiów oraz Prodziekan ds. Morskich, Współpracy i Rozwoju. Organy te monitorują treści kształcenia, analizują potrzeby pracodawców, reagują na zmiany w tendencjach rozwojowych dyscyplin naukowych oraz przedstawiają propozycje modyfikacji planów i programów. Procedury

(KP/G-01) i (KP/G-03) precyzują zasady projektowania, wdrażania, nadzorowania i doskonalenia programu studiów, wyznaczają odpowiedzialność jednostek oraz mierniki monitorowania działań.

Zatwierdzanie, wprowadzanie zmian oraz wycofywanie programu studiów odbywa się w sposób formalny i oparty na oficjalnie przyjętych procedurach. Podstawą jest funkcjonujący w uczelni System Zarządzania Jakością zgodny z normą ISO 9001, w ramach którego obowiązują szczegółowe procedury regulujące proces projektowania, monitorowania i doskonalenia programu kształcenia. Szczególnie istotna jest procedura (KP/G-01) „Projektowanie programów studiów”, która określa zasady tworzenia programu, dokonywania w nim zmian oraz jego zatwierdzania, a także wyznacza odpowiedzialność poszczególnych jednostek i wskazuje częstotliwość monitorowania mierników. Z kolei procedura (KP/G-03) „Planowanie, realizacja i rozliczenie procesu kształcenia” opisuje nadzór nad realizacją programu, organizacją roku akademickiego oraz działaniami związanymi z doskonaleniem procesu kształcenia. Wydziałowa Komisja Programowa, Wydziałowa Komisja ds. Jakości Kształcenia oraz kierownictwo wydziału, działają w ramach tych procedur, przedstawiając propozycje zmian i uczestnicząc w formalnym procesie ich wdrażania. Całość potwierdza, że procesy projektowania, zmian i zatwierdzania programów studiów są realizowane zgodnie z ustanowionymi, oficjalnymi procedurami uczelnianymi.

W programie studiów na kierunku transport nowoczesne metody nauczania są na stałe włączone w prowadzenie zajęć. Studenci pracują z oprogramowaniem VISUM, VISSIM, ArcGIS, AutoCAD, MATLAB oraz narzędziami do modelowania i symulacji procesów transportowych. Ćwiczenia laboratoryjne i projektowe opierają się na praktycznej pracy z systemami informatycznymi wykorzystywanymi w branży TSL, narzędziami GIS, systemami GNSS oraz aplikacjami do analizy i wizualizacji danych. Efekty uczenia się odzwierciedlają ten praktyczny charakter zajęć. Zasady kształcenia na odległość są przejrzyste. Na studiach stacjonarnych wykłady odbywają się głównie w formie tradycyjnej. Zgoda dziekana pozwala jednak prowadzić wykłady monograficzne online na platformie MS Teams, zwłaszcza gdy zajęcia prowadzą specjaliści z przemysłu, także z zagranicy. Na studiach niestacjonarnych wykłady realizuje się z wykorzystaniem nauczania zdalnego, natomiast wszystkie ćwiczenia i laboratoria odbywają się tylko w formie tradycyjnej. Dostęp do platformy e-learningowej nadzoruje prodziekan ds. kształcenia. Przydziela uprawnienia, organizuje dostęp do narzędzi i kontroluje ich użycie tak, aby było zgodne z zasadami i zapewniało bezpieczeństwo procesu dydaktycznego.

Na kierunku transport funkcjonuje stały i uporządkowany proces oceny programu studiów, zgodny z procedurami Wewnętrznego Systemu Jakości Kształcenia. Przegląd programu prowadzony jest corocznie i obejmuje analizę efektów uczenia się, stopnia ich osiągnięcia oraz adekwatności metod ich weryfikacji. Podstawą tej oceny są wyniki egzaminów, protokoły z weryfikacji efektów, sprawozdania z przedmiotów oraz opinie komisji dyplomowych. Ocenie podlegają również treści programowe, w szczególności ich aktualność oraz zgodność z kierunkami rozwoju technologii i praktyki w obszarze transportu. Metody weryfikacji efektów uczenia się analizuje się na podstawie protokołów ocen, a nadzór nad poprawnością ich stosowania prowadzi prodziekan ds. kształcenia w systemie USOS. Praktyki zawodowe podlegają ocenie jakościowej na podstawie sprawozdań studentów i opinii opiekunów zewnętrznych. Równolegle monitorowane są zbiorcze wyniki nauczania, wskaźniki postępów i niepowodzeń studentów, obejmujące powtarzanie semestrów, rezygnacje ze studiów oraz wyniki egzaminów. Dane te służą do podejmowania decyzji o ewentualnych modyfikacjach punktacji ECTS, form zaliczeń lub struktury treści programowych. Istotnym elementem oceny programu jest monitoring losów zawodowych absolwentów, prowadzony przez Biuro Karier UMG. Program studiów

jest również analizowany przez zespół interesariuszy zewnętrznych reprezentujących pracodawców sektora TSL. Ich rekomendacje stanowią ważne źródło informacji o zapotrzebowaniu rynku pracy i są wykorzystywane przy aktualizacji programu. Zgromadzone dane i wnioski są analizowane przez Wydziałową Komisję ds. Jakości Kształcenia. System ten umożliwia stałą diagnozę jakości kształcenia oraz szybkie reagowanie na potrzeby rynku pracy, studentów i otoczenia społeczno-gospodarczego.

Systematyczna ocena programu studiów na kierunku transport korzysta z danych zebranych w sposób uporządkowany w ramach Wewnętrznego Systemu Jakości Kształcenia UMG. Proces opiera się na wskaźnikach ilościowych dotyczących postępów i niepowodzeń studentów. Analiza obejmuje liczbę warunków, powtarzanych semestrów i rezygnacji ze studiów. Dane pochodzą z systemu USOS i są analizowane co semestr przez prodziekana ds. kształcenia. Uczelnia wykorzystuje także informacje zwrotne z ankiet studenckich. Obejmują one ocenę zajęć, programu studiów, warunków kształcenia i dostępnego wsparcia dydaktycznego. Dziekanat przygotowuje zestawienia wyników i przekazuje je do Wydziałowej Komisji ds. Jakości Kształcenia. W ocenie programu uwzględnia się również opinie nauczycieli akademickich i rekomendacje pracodawców oraz przedstawicieli firm z sektora TSL. Ważnym źródłem informacji są dane dotyczące karier zawodowych absolwentów. Biuro Karier UMG gromadzi te dane i uzupełnia je materiałem pochodzącym z kontaktów wydziału z pracodawcami. Wszystkie informacje wykorzystywane w procesie oceny mają formalnie określone źródła, takie jak system USOS, ankiety jakości kształcenia, protokoły egzaminów dyplomowych i raporty z praktyk. Dane są porządkowane w zestawieniach, omawiane w trakcie posiedzeń i dokumentowane w protokołach Wydziałowej Komisji ds. Jakości Kształcenia. System zapewnia rzetelną podstawę do oceny efektów kształcenia i do podejmowania decyzji o potrzebnych zmianach w programie.

Systematyczna ocena programu studiów na kierunku transport obejmuje udział wszystkich grup interesariuszy. Studenci przekazują opinie w ankietach jakości kształcenia, które dostarczają danych o przebiegu zajęć i warunkach studiowania. Interesariusze zewnętrzni, głównie pracodawcy i przedstawiciele przedsiębiorstw sektora TSL, opiniują program kształcenia przedstawiony przez Uczelnię. Wskazują oczekiwane kompetencje absolwenta i obszary wymagające modyfikacji. Ich stanowisko pokazuje aktualne potrzeby rynku pracy i stanowi dla Wydziału źródło rekomendacji wykorzystywanych w doskonaleniu programu studiów.

Systematyczna ocena programu studiów na kierunku transport jest ściśle powiązana z procesem jego doskonalenia. Wyniki analiz jakości kształcenia są co roku prezentowane i omawiane na posiedzeniach Wydziałowej Komisji ds. Jakości Kształcenia. Komisja uruchamia proces zmian zgodnie z procedurami modyfikacji programu. Propozycje trafiają następnie do Komisji Programowej ds. kierunku transport oraz do Senatu UMG. Zapewnia to formalną prawidłowość działań i spójność z planowaniem strategicznym w obszarze kształcenia. Analizy jakości kształcenia stanowią podstawę do wdrażania nowych rozwiązań dydaktycznych i technologicznych. Dotyczy to między innymi szerszego wykorzystania narzędzi GIS, systemów symulacyjnych VISSIM i VISUM, oprogramowania MATLAB oraz metod projektowych stosowanych w laboratoriach. Wprowadzone modyfikacje obejmują aktualizację treści związanych z cyfryzacją transportu i analizą danych, doprecyzowanie zakresu projektów inżynierskich oraz zmiany w organizacji praktyk zawodowych zgodne z rekomendacjami pracodawców i absolwentów. W ostatnim roku akademickim wdrożono konkretne działania wynikające z przeprowadzonych analiz. Zaktualizowano treści kształcenia w obszarze cyfryzacji i automatyzacji transportu, dodając elementy cyberbezpieczeństwa systemów transportowych. Zwiększono liczbę zajęć laboratoryjnych z oprogramowaniem VISUM i VISSIM dla studentów studiów pierwszego stopnia. Poszerzono ofertę wykładów monograficznych realizowanych online przez ekspertów branżowych,

także zagranicznych. W odpowiedzi na wnioski studentów umożliwiono wykładowcom publikowanie materiałów dydaktycznych na platformie MS Teams.

Wyniki cyklicznych ocen jakości kształcenia, w tym audytów ISO oraz ocen zgodności z wymaganiami Konwencji STCW na poziomie pomocniczym, są analizowane na poziomie kierunku przez Wydziałową Komisję ds. Jakości Kształcenia. Na podstawie tych analiz uruchamiane są mechanizmy wdrażania rekomendacji. Obejmują one formalny proces zgłaszania zmian do programu studiów, aktualizację kart przedmiotów, korekty treści programowych oraz modyfikacje organizacji procesu dydaktycznego. Działania te dotyczą między innymi ujednoczenia sposobów dokumentowania osiągnięcia efektów uczenia się oraz wzmocnienia nadzoru nad prowadzeniem zajęć laboratoryjnych.

### **Propozycja oceny stopnia spełnienia kryterium 10 (kryterium spełnione/ kryterium spełnione częściowo/ kryterium niespełnione)**

Kryterium spełnione

#### **Uzasadnienie**

Przedstawione rozwiązania potwierdzają, że system projektowania, monitorowania i doskonalenia programu studiów na kierunku transport funkcjonuje w sposób dojrzały, spójny i zgodny z wymaganiami jakościowymi obowiązującymi w szkolnictwie wyższym. Uczelnia dysponuje jasno określonymi procedurami, które są stosowane w praktyce. System Zarządzania Jakością zgodny z normą ISO 9001, wraz z procedurami dotyczącymi projektowania programów studiów, organizacji procesu dydaktycznego i rekrutacji, zapewnia przejrzystość i stabilność działań oraz jednoznaczne przypisanie odpowiedzialności jednostek. Nadzór Rektora i pełnomocników ds. jakości, działających zarówno na poziomie uczelni, jak i wydziału, wzmacnia spójność funkcjonowania systemu i umożliwia jego skuteczne doskonalenie. Pozytywnie należy ocenić systematyczność i szeroki zakres monitorowania programu studiów. Dane gromadzone w USOS, protokołach weryfikacji efektów, raportach z przedmiotów i egzaminów dyplomowych, ankietach studenckich oraz raportach z praktyk dostarczają solidnej podstawy do oceny jakości kształcenia. Analizy obejmują zarówno efekty uczenia się, jak i wskaźniki postępów studentów, opinie nauczycieli oraz informacje od pracodawców i absolwentów. Uczelnia w sposób konsekwentny korzysta z danych ilościowych i jakościowych, co świadczy o dojrzałości kultury jakości.

Podkreślić należy włączenie wszystkich grup interesariuszy do procesu oceny programu. Opinie studentów, rekomendacje pracodawców i przedstawicieli sektora TSL oraz monitoring losów zawodowych absolwentów stanowią realne źródło informacji wykorzystywanych w procesie podejmowania decyzji. Taki model współpracy wzmacnia zgodność programu studiów z aktualnymi potrzebami rynku pracy i rozwojem dyscypliny naukowej.

Wyniki analiz jakości kształcenia są każdorazowo omawiane przez Wydziałową Komisję ds. Jakości Kształcenia i stanowią bezpośrednią podstawę do wdrażania zmian poprzez formalne procedury modyfikacji programu studiów. Przykłady wdrożonych zmian, takie jak aktualizacja treści związanych z cyfryzacją i automatyzacją transportu, wprowadzenie zagadnień cyberbezpieczeństwa, rozszerzenie zajęć laboratoryjnych z VISUM i VISSIM, rozwój współpracy z ekspertami praktyki gospodarczej czy usprawnienia w zakresie publikowania materiałów dydaktycznych, potwierdzają, że mechanizmy doskonalenia są skuteczne i prowadzą do realnych usprawnień programu.

Pozytywne jest także oparcie procesu projektowania i realizacji programu studiów na nowoczesnych metodach dydaktycznych, w tym szerokim wykorzystaniu oprogramowania branżowego, technologii GIS, systemów GNSS oraz narzędzi do modelowania procesów transportowych. Praktyczny charakter kształcenia jest konsekwentnie wzmacniany, a rozwiązania dotyczące kształcenia na odległość zostały uporządkowane, adekwatne do specyfiki kierunku i nadzorowane na poziomie wydziałowym.

Całość przedstawionych działań dowodzi, że Uczelnia korzysta z kompleksowego, udokumentowanego i skutecznego systemu zapewniania i doskonalenia jakości kształcenia. System działa w sposób ciągły, jest oparty na rzetelnych danych i angażuje wszystkie kluczowe grupy interesariuszy. Pozwala to uznać, że program kształcenia na kierunku transport jest właściwie monitorowany, regularnie doskonalony i dobrze dostosowany do potrzeb rynku pracy oraz rozwoju dyscypliny.

Jakość kształcenia na kierunku jest poddawana cyklicznej ocenie zewnętrznej, a wyniki audytów ISO i ocen zgodności z Konwencją STCW są analizowane i wykorzystywane do wdrażania konkretnych zmian programowych, organizacyjnych i nadzorczych w celu doskonalenia procesu kształcenia.

### **Dobre praktyki, w tym mogące stanowić podstawę przyznania uczelni Certyfikatu Doskonałości Kształcenia**

----

#### **Rekomendacje**

----

#### **Zalecenia**

----