

RAPORT Z WIZYTACJI
(profil praktyczny)

dokonanej w dniach 25 – 26 marca 2018 na kierunku „transport”
prowadzonym
na Wydziale Systemów Automotive Wyższej Szkoły Techniczno –
Ekonomicznej w Szczecinie

Warszawa, 2018

Spis treści

1. Informacja o wizytacji i jej przebiegu	4
1.1. Skład zespołu oceniającego Polskiej Komisji Akredytacyjnej.....	4
1.2. Informacja o procesie oceny	4
2. Podstawowe informacje o programie kształcenia na ocenianym kierunku	5
3. Ogólna ocena spełnienia kryteriów oceny programowej	6
4. Szczegółowy opis spełnienia kryteriów oceny programowej.....	12
Kryterium 1. Koncepcja kształcenia i jej zgodność z misją oraz strategią uczelni.....	12
Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 1	12
Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron.....	16
Dobre praktyki	16
Zalecenia	16
Kryterium 2. Program kształcenia oraz możliwość osiągnięcia zakładanych efektów kształcenia	17
Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 2.....	17
Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron.....	24
Dobre praktyki	25
Zalecenia	25
Kryterium 3. Skuteczność wewnętrznego systemu zapewnienia jakości kształcenia	26
Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 3.....	26
Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron.....	29
Dobre praktyki	30
Zalecenia	30
Kryterium 4. Kadra prowadząca proces kształcenia	30
Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 4.....	30
Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron.....	32
Dobre praktyki	33
Brak.....	33
Zalecenia	33
Kryterium 5. Współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym w procesie kształcenia.....	33
Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 5.....	33
Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron.....	35
Dobre praktyki	35
Zalecenia	35

Kryterium 6. Umiejdzynarodowienie procesu kształcenia	35
Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 6.....	35
Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron.....	35
Dobre praktyki	36
Zalecenia	36
Kryterium 7. Infrastruktura wykorzystywana w procesie kształcenia	36
Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 7.....	36
Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron.....	38
Dobre praktyki	38
Zalecenia	38
Kryterium 8. Opieka nad studentami oraz wsparcie w procesie uczenia się i osiągnięcia efektów kształcenia	38
Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 8.....	39
Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron.....	40
Dobre praktyki	40
Zalecenia	40
1. Ocena dostosowania się jednostki do zaleceń z ostatniej oceny PKA, w odniesieniu do wyników bieżącej oceny.....	41

1. Informacja o wizytacji i jej przebiegu

1.1. Skład zespołu oceniającego Polskiej Komisji Akredytacyjnej

Przewodnicząca: dr hab. inż. Anna Stelmach, członek PKA

członkowie:

- 1 prof. dr hab. inż. Tomasz Nowakowski, ekspert PKA
2. prof. dr hab. inż. Bożena Skołud, ekspert PKA
3. mgr Edyta Lasota – Bełżek, ekspert ds. postępowania oceniającego
4. Zbigniew Rudnicki, ekspert PKA
5. Piotr Wodok, ekspert PKA ds. studenckich
6. dr hab. inż. Andrzej Jardzioch - ekspert PKA, obserwator

1.2. Informacja o procesie oceny

Ocena jakości kształcenia na kierunku transport prowadzonym na Wydziale Systemów Automotive Wyższej Szkoły Techniczno – Ekonomicznej w Szczecinie, została przeprowadzona z inicjatywy Polskiej Komisji Akredytacyjnej (PKA) w ramach harmonogramu prac określonych przez Komisję na rok akademicki 2017/2018. PKA po raz drugi ocenia jakość kształcenia na tym kierunku. Poprzednia ocena była przeprowadzona w roku 2011 i była to ocena pozytywna (Uchwała Nr 929/2011 Prezydium Polskiej Komisji Akredytacyjnej z dnia 20 października 2011 r.). Ocena dostosowania się Uczelni do uwag PKA została przedstawiona w dalszej części raportu.

Odbyta wizytacja została przygotowana i przeprowadzona zgodnie z obowiązującą procedurą. Raport Zespołu wizytującego opracowano po zapoznaniu się z przedłożonym przez Uczelnię Raportem samooceny oraz na podstawie przedstawionej w toku wizytacji dokumentacji, przeprowadzonych hospitacji zajęć dydaktycznych, analizy losowo wybranych prac zaliczeniowych oraz dyplomowych, dokonanego przeglądu infrastruktury dydaktycznej, a także spotkań i rozmów przeprowadzonych z Władzami Uczelni, z pracownikami oraz ze studentami kierunku.

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

2. Podstawowe informacje o programie kształcenia na ocenianym kierunku

Nazwa kierunku studiów	Transport	
Poziom kształcenia (studia I stopnia/studia II stopnia/jednolite studia magisterskie)	Studia pierwszego stopnia	
Profil kształcenia	Praktyczny	
Forma studiów (stacjonarne/niestacjonarne)	Niestacjonarne	
Nazwa obszaru kształcenia, do którego został przyporządkowany kierunek (w przypadku, gdy kierunek został przyporządkowany do więcej niż jednego obszaru kształcenia należy podać procentowy udział liczby punktów ECTS dla każdego z tych obszarów w liczbie punktów ECTS przewidzianej w planie studiów do uzyskania kwalifikacji odpowiadającej poziomowi kształcenia)	Obszar nauk technicznych	
Dziedziny nauki/sztuki oraz dyscypliny naukowe/artystyczne, do których odnoszą się efekty kształcenia na ocenianym kierunku (zgodnie z rozporządzeniem MNiSW z dnia 8 sierpnia 2011 w sprawie obszarów wiedzy, dziedzin nauki i sztuki oraz dyscyplin naukowych i artystycznych, Dz.U. 2011 nr 179 poz. 1065)	Dziedzina nauk technicznych/dyscyplina transport	
Liczba semestrów i liczba punktów ECTS przewidziana w planie studiów do uzyskania kwalifikacji odpowiadającej poziomowi kształcenia	VII semestrów	
Wymiar praktyk zawodowych / liczba godzin praktyk	12 tygodni	
Specjalności realizowane w ramach kierunku studiów	Technika samochodowa Bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego Automotive Drony bezzałogowe statki powietrzne Logistyka transportu	
Tytuł zawodowy uzyskiwany przez absolwentów	inżynier	
Liczba nauczycieli akademickich zaliczanych do minimum kadrowego	3 nauczycieli akademickich	
	Studia stacjonarne	Studia niestacjonarne
Liczba studentów kierunku		125 osób
Liczba godzin zajęć wymagających bezpośredniego udziału nauczycieli akademickich i studentów na studiach stacjonarnych		

3. Ogólna ocena spełnienia kryteriów oceny programowej

Kryterium	Ocena stopnia spełnienia kryterium ¹ Wyróżniająca / W pełni / Zadowalająca/ Częściowa / Negatywna
Kryterium 1. Koncepcja kształcenia i jej zgodność z misją oraz strategią uczelni	Negatywna
Kryterium 2. Program kształcenia oraz możliwość osiągnięcia zakładanych efektów kształcenia	Negatywna
Kryterium 3. Skuteczność wewnętrznego systemu zapewnienia jakości kształcenia	Częściowa
Kryterium 4. Kadra prowadząca proces kształcenia	Negatywna
Kryterium 5. Współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym w procesie kształcenia	Zadowalająca
Kryterium 6. Umiędzynarodowienie procesu kształcenia	Częściowa
Kryterium 7. Infrastruktura wykorzystywana w procesie kształcenia	Zadowalająca
Kryterium 8. Opieka nad studentami oraz wsparcie w procesie uczenia się i osiągania efektów kształcenia	Zadowalająca

Jeżeli argumenty przedstawione w odpowiedzi na raport z wizytacji lub wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy będą uzasadniały zmianę uprzednio sformułowanych ocen, raport powinien zostać uzupełniony. Należy, w odniesieniu do każdego z kryteriów, w obrębie którego ocena została zmieniona, wskazać dokumenty, przedstawić dodatkowe argumenty i informacje oraz syntetyczne wyjaśnienia przyczyn, które spowodowały zmianę, a ostateczną ocenę umieścić w tabeli 1.

Wyższa Szkoła Techniczno - Ekonomiczna w Szczecinie po otrzymaniu raportu z wizytacji przedstawiła odpowiedź z dnia 11 września 2018 roku (pismo BPKA-ZT/410/75/17). WSTE ustosunkowała się do uwag zawartych w raporcie oraz przedstawiła dodatkowe informacje.

Przedstawione argumenty i działania pozwoliły dokonać zmiany oceny spełnienia **Kryteriów 1, 2, 4** (z oceny "negatywna"), **5 i 7** (z oceny "zadowalająca") na oceny "w pełni" oraz **Kryteria 3 i 6** z oceny "częściowa" na "zadowalająca".

Uzasadnienie:

Kryterium 1

Zalecenia:

- Przypisać kierunek dodatkowo do dyscypliny *budowa i eksploatacja maszyn*,

¹ W przypadku gdy oceny dla poszczególnych poziomów kształcenia różnią się, należy wpisać ocenę dla każdego poziomu odrębnie.

jednakże pod warunkiem spełnienia wymogów kadrowych lub skorygować kierunkowe efekty kształcenia i programy studiów.

- Zweryfikować i skorygować kierunkowe efekty kształcenia, w sposób umożliwiający ich osiągnięcie przez wszystkich studentów niezależnie od wyboru specjalności.
- Zdefiniować efekty kształcenia dla modułów zajęć tworzących program studiów i przedstawić ich powiązanie z efektami kierunkowymi.
- Uzupełnić dokumentację dla wszystkich oferowanych specjalności i obu form kształcenia.
- Unikać obcojęzycznych nazw Wydziału i kierunku studiów.

Działania doskonalące:

- Kierunek studiów przypisano dodatkowo do dyscypliny *budowa i eksploatacja maszyn* uchwałą Senatu 2/09/2018r. z dnia 10.09.2018. Załącznikiem do tej uchwały jest wykaz nauczycieli akademickich stanowiących minimum kadrowe.
- Uczelnia przedstawiła skorygowane efekty kształcenia. Według załączonej dokumentacji student, niezależnie od wyboru specjalności, osiąga te same efekty kształcenia. Dla modułów zajęć zdefiniowano efekty kształcenia, które znalazły odniesienie do efektów kierunkowych.
- Przedstawiono kompletną dokumentację dla wszystkich specjalności, dla wszystkich modułów, dla formy stacjonarnej i niestacjonarnej studiów. Dokumentacja dydaktyczna jest kompletna.
- Uczelnia uchwałą Senatu 4/09/2018 zlikwidowała dwie specjalności „Automotive” oraz „Drony bezzałogowe statki powietrzne”, w związku z tym nie ma konieczności uzupełniania dokumentacji dla tych specjalności.

Kryterium 2

Zalecenia:

- Uzupełnić dokumentację dla nowych specjalności.
- Ograniczyć liczbę godzin zajęć prowadzonych z wykorzystaniem e-learningu do liczby nie przekraczającej 40%.
- Zapewnić pozostałe warunki do prowadzenia kształcenia na odległość określone rozporządzeniem MNiSW.
- Przeprowadzić analizy programów studiów pod kątem dyscypliny, do której został przypisany kierunek lub rozważyć możliwości przypisania kierunku dodatkowo do innych dyscyplin. W związku z tym zwiększyć liczbę zajęć praktycznych z zakresu transportu i logistyki, uzupełnić wyposażenie laboratoriów w tym zakresie oraz zakupić specjalistyczne oprogramowanie.
- Przeprowadzić przegląd sylabusów i wprowadzić korekty. Określić sposób zaliczania efektów kształcenia w szczególności efektów opisujących umiejętności praktyczne.
- Określić efekty dla praktyki zawodowej zapewniające nabycie tego samego zestawu efektów kierunkowych niezależnie od specjalności, na której student studiuje oraz ograniczyć ich liczbę tak aby umożliwić ocenę skuteczności ich osiągnięcia.

- Wprowadzić obowiązek informowania pracodawcy o efektach wymaganych do osiągnięcia przez studenta w trakcie praktyki zawodowej.
- Powołać komisję merytoryczną ds. procesu dyplomowania jak również przeanalizowania tematyki i zakresu prac dyplomowych lub też opracować dokument, który będzie określał wymagania stawiane pracom dyplomowym inżynierskim.
- Określić efekty kształcenia nabywane w trakcie realizacji pracy dyplomowej.
- Wprowadzić zmiany w procesie rekrutacji umożliwiające dobór kandydatów.
- Przeanalizować dokumentację, uzupełnić brakujące sylabusy oraz usunąć błędy.

Działania doskonalące:

- Zlikwidowano dwie specjalności zatem nie ma konieczności uzupełniania dokumentacji dla nich.
- Zrezygnowano z e-lerningu w przypadku zajęć ćwiczeniowych oraz ograniczono liczbę godzin wykładowych realizowanych w tej formie. Zajęcia e-lerningowe mają za zadanie wspomagać studentów, natomiast zajęcia praktyczne są obowiązkowe. Po korektach liczba godzin prowadzonych e-learningowo wynosi dla obu form studiów 35% (dotyczy tylko wykładów), co w odniesieniu do wszystkich zajęć stanowi 12,5% na studiach stacjonarnych oraz 10,5% na studiach niestacjonarnych.
- Uchwałą Senatu nr 3/09/2018 wprowadzono korekty do planów studiów. Uwzględniono przypisanie kierunku do nowej dyscypliny. Liczba zajęć o charakterze praktycznym została zwiększona o 380 godzin i dla obu form studiów wynosi 775 godzin, co stanowi 32,2% na studiach stacjonarnych i aż 43,9% godzin na studiach niestacjonarnych.
- Uczelnia doposażyła bazę laboratoryjną o oprogramowanie umożliwiające projektowanie, modelowanie i symulację zadań transportowych. Dodatkowo Uczelnia z otoczeniem społeczno-gospodarczym, podpisała stosowne umowy o organizacji zajęć dydaktycznych oraz kursów dla studentów.
- Dokonano weryfikacji sylabusów i wprowadzono korekty. Ponadto opracowano nowe karty przedmiotu dla praktyk zawodowych, przyporządkowano efekty do efektów kierunkowych oraz opisano sposoby weryfikacji ich osiągnięcia. Karata do praktyki zawodowej zostanie przekazana zakładowemu opiekunowi praktyk i ustalany jest z nim sposób weryfikacji założonych efektów kształcenia.
- Uchwałami 5/09/2018 oraz 6/09/2018 uaktualniono zasady procesu dyplomowania, w szczególności powołano komisję weryfikacji tematów prac dyplomowych oraz nadzorowania procesu dyplomowania. Opracowano również kartę dla przedmiotu „Seminarium dyplomowe inżynierskie” oraz przedmiotu „Praca dyplomowa inżynierska”, w których określono efekty kształcenia i sposoby ich weryfikacji.

Uwaga:

Ponieważ ocena programowa PKA odbyła się dopiero po zakończeniu jednego cyklu kształcenia, nie było możliwe przeprowadzenie wiarygodnej analizy prac dyplomowych inżynierskich na profilu praktycznym. Zawarte uwagi PKA dotyczyły sposobu realizacji prac w Uczelni. Należy zwrócić uwagę na aspekt praktyczny, który powinien odpowiadać poziomowi inżynierskiemu, a więc przedstawiający samodzielne rozwiązanie zadania

inżynierskiego przez studenta.

Kryterium 3

Działania doskonalące:

- Uczelnia udostępnia wszelkie dokumenty związane z realizacją procesu kształcenia. Materiały te są publikowane na stronie internetowej Uczelni.
- W odpowiedzi na zalecenia dotyczące zintensyfikowania udziału interesariuszy zewnętrznych w procesie kształcenia Uczelnia podała przykłady współpracy ekspertów i ich wpływu na kształtowanie programu studiów, m. innymi wpływu na zmiany profilu kształcenia na praktyczny.
- Uczelnia organizuje 2 razy w roku spotkanie z przedstawicielami interesariuszy dokładając starań by potencjalni pracodawcy mieli wpływ na kształtowanie procesu dydaktycznego, jednakże unika nadmiernego formalizowania i dokumentowania tych kontaktów. Pracownicy utrzymują również nieformalne kontakty (telefoniczne i mailowe).
- W zakresie procesu dyplomowania w Księdze Jakości sformułowano zasady dyplomowania dla profilu dyplomowania.
- Opracowano karty przedmiotu dla pracy dyplomowej oraz dla praktyk, co ułatwia partnerom przemysłowym zapoznanie się z efektami kształcenia, które student powinien na tym etapie osiągnąć.

Uwaga:

Efekty wprowadzonych zmian można będzie ocenić w przyszłości, dlatego proponowana jest ocena „zadowolająca”.

Kryterium 4

Działania doskonalące:

- Uchwałą Senatu nr 2/09/2018 z dnia 10.09.2018 r. Uczelnia przypisała efekty kształcenia do dyscypliny *budowa i eksploatacja maszyn* oraz zawarła umowy o pracę z nowymi nauczycielami akademickimi, którzy posiadają dorobek naukowy i doświadczenie zawodowe związane z dyscyplinami *budowa i eksploatacja maszyn* oraz *transport*. Wobec tego spełniono wymagania dotyczące minimum kadrowego.

Kryterium 5

Zalecenia:

- Należy wykorzystać potencjał kontaktów z otoczeniem społeczno-gospodarczym do poszerzenia tematyki o zagadnienia dotyczące kierunku transport: logistyka transportu drogowego, szynowego i powietrznego, systemy i procesy transportowe oraz sterowanie ruchem w transporcie.

Działania doskonalące:

- Została sformalizowana współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym poprzez podpisanie 5 umów z firmami będącymi liderami na rynku lokalnym, a działającymi na rynku europejskim i zajmującymi się transportem rzeczy i ludzi. Podpisane umowy umożliwiają odbywanie zajęć dydaktycznych w siedzibach partnerów związanych z rynkiem usług transportowych i realizację praktyk. Ponadto jedna

z umów dotyczy organizacji kursów przygotowujących do egzaminu państwowego do uzyskania certyfikatu CPC.

Kryterium 6

Działania doskonalące:

Studia na kierunku prowadzone są w formie niestacjonarnej, więc pomimo stworzenia warunków sprzyjających wymianie kadry i wyjazdów studentów, wyjazdy nie są realizowane.

- Uczelnia z początkiem nowego roku akademickiego podejmie dodatkowe działania w kierunku zintensyfikowania umiędzynarodowienia kształcenia oraz mobilności studentów i kadry akademickiej. Do tych działań zalicza się organizację staży, wyjazdów studyjnych dla studentów i kadry akademickiej. Działania te będą realizowane głównie we współpracy z partnerami niemieckimi. Podjęte działania powinny poprawić jakość kształcenia na ocenianym kierunku studiów.

Uwaga:

Jednak efekty tych działań można będzie ocenić w przyszłości, dlatego ocena w kryterium 6 jest „zadowalająca”.

Kryterium 7

Działania doskonalące:

- Uczelnia poszerzyła bazę laboratoryjną o nowe narzędzia informatyczne do modelowania i symulacji zagadnień transportowych: jeden z programów z branży transport TSL transport-spedycja-logistyka, drugi program jest zintegrowanym narzędziem wykorzystywanym w procesie modelowania zagadnień transportowych, kolejne programy mogą być wykorzystane do zarządzania złożonymi łańcuchami dostaw.
- Uczelnia podpisała 5 umów z przedstawicielami otoczenia społeczno-gospodarczego. Przedmiotem tych umów jest m. in. prowadzenie zajęć praktycznych w przedsiębiorstwach.

Kryterium 8

Z przesłanej odpowiedzi wynika, że Uczelnia z początkiem nowego roku akademickiego podejmie działania w kierunku polepszenia dostępu studentów do obsługi administracyjnej studiów. Zmienione zostaną godziny pracy obsługi administracyjnej w piątki oraz w soboty oraz zmieniona zostanie ankieta dotycząca opinii studentów o organizacji toku studiów.

Jednak efekty tych działań można będzie ocenić w przyszłości, dlatego nie ma podstaw do podniesienia oceny w kryterium 8.

Tabela 1

Kryterium	Ocena spełnienia kryterium¹ Wyróżniająca / W pełni / Zadowalająca/ Częściowa
Kryterium 1. Koncepcja kształcenia i jej zgodność z misją oraz strategią uczelni	Zadowalająca
Kryterium 2. Program kształcenia oraz możliwość	Zadowalająca

osiągnięcia zakładanych efektów kształcenia	
Kryterium 3. Skuteczność wewnętrznego systemu zapewnienia jakości kształcenia	Częściowa
Kryterium 4. Kadra prowadząca proces kształcenia	W pełni
Kryterium 5. Współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym w procesie kształcenia	W pełni
Kryterium 6. Umiędzynarodowienie procesu kształcenia	Częściowa
Kryterium 7. Infrastruktura wykorzystywana w procesie kształcenia	Zadowalająca

4. Szczegółowy opis spełnienia kryteriów oceny programowej

Kryterium 1. Koncepcja kształcenia i jej zgodność z misją oraz strategią uczelni

- 1.1. Koncepcja kształcenia.
- 1.2. Prace rozwojowe w obszarach działalności zawodowej/gospodarczej właściwych dla kierunku studiów.
- 1.3. Efekty kształcenia.

Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 1

1.1.

Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna w Szczecinie zaczęła swoją działalność 5.07.2002 na podstawie wpisu do rejestru niepaństwowych uczelni zawodowych. Od roku 2014 uchwałą Senatu nr 3/10/14 został wprowadzony profil praktyczny na kierunku transport.

Strategia rozwoju WSTE w Szczecinie i sposoby jej realizacji na lata 2016-2020 została określona uchwałą senatu 6/04/2016. Według tego dokumentu WSTE docelowo powinna być Uczelnią, której działania będą oparte na modelu regionalnej wyższej uczelni zawodowej. Funkcjonowanie Uczelni wyznaczają kierunkowe cele strategiczne, a wśród nich:

- rozwinięcie współpracy Władz Uczelni z przedstawicielami samorządu,
- udoskonalenie systemu kształcenia otwartego o nowe techniki i metody nauczania, dostosowanego do rynku pracy,
- wysoki poziom kwalifikacji, motywacji i etyki pracowników,
- wyposażenie w nowoczesną infrastrukturę,
- bardzo dobre warunki studiowania odpowiadające światowym standardom,
- mocna i trwała kondycja finansowa.

Ponieważ Uczelnia kształci studentów jedynie na kierunku transport i to wyłącznie na studiach niestacjonarnych I stopnia, zatem misję i cele Uczelni należy traktować jako tożsame dla ocenianego kierunku.

Koncepcja kształcenia na kierunku transport zakłada przybliżenie programów nauczania do potrzeb praktyki zawodowej i uatrakcyjnienie programów studiów poprzez powierzenie prowadzenia znacznej części przedmiotów specjalistycznych przedstawicielom praktyki gospodarczej, jak również zintensyfikowanie współpracy prowadzącej do wydawania certyfikatów oraz rozszerzenie współpracy z przedsiębiorstwami przez świadczenie komercyjnych usług edukacyjnych. ZO zwraca uwagę, że te certyfikaty (Apple, Microsoft, Novel), o których możliwość nadawania ubiega się Uczelnia, jak do tej pory nie zostały przyznane, ponadto nie są one związane z kierunkiem kształcenia, nie mają też związku z dyscypliną transport, do której został przypisany kierunek.

Uczelnia jako misję wskazała profesjonalne kształcenie wysoko wykwalifikowanych kadr w sposób odpowiadający wymogom najnowszych osiągnięć nauki i zgodnie z potrzebami rozwijającej się gospodarki regionu, kraju oraz integrującej się Europy. Ogólne cele rozwoju służą trwałemu osadzeniu WSTE w regionalnej, zachodniopomorskiej i krajowej przestrzeni

edukacyjnej, podniesieniu konkurencyjności Uczelni i tworzeniu wizerunku instytucji nowoczesnej, przyjaznej studentom, pracownikom i otoczeniu.

Ważnym elementem realizacji misji jest bieżąca i ścisła współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym, w szczególności poprzez współpracę z powołanym Kolegium Ekspertów WSTE (organ powołany Zarządzeniem Rektora WSTE w Szczecinie), którego zadaniem jest uczestniczenie w kształtowaniu koncepcji kształcenia w zakresie tworzenia nowych kierunków i specjalności, uwzględnienie tendencji rozwojowych zachodzących w obrębie branży, wyrażanie opinii na temat treści programowych, konsultacje programu studiów i praktyk zawodowych. Działanie to jest zbieżne z celem Uczelni w zakresie podnoszenia jakości kształcenia z nastawieniem na praktyczny aspekt nauczania.

Interesariusze wewnętrzni (studenci) oraz zewnętrzni (przedstawiciele otoczenia społeczno-gospodarczego) nie uczestniczyli w tworzeniu koncepcji kształcenia.

Jako jeden z podstawowych celów WSTE wskazano przygotowanie absolwentów zdolnych do funkcjonowania w europejskiej społeczności wielokulturowej i działania w zintegrowanej Europie. Tworząc koncepcję kształcenia nie uwzględniono jednak wzorców i doświadczeń ani krajowych ani międzynarodowych. Koncepcja kształcenia nie przewiduje prowadzenia zajęć w j. angielskim ani też wymiany akademickiej studentów i nauczycieli akademickich. Uczelnia nie posiada podpisanych umów o wymianie akademickiej, więc nie stwarza nawet potencjalnych możliwości wyjazdu studentom i pracownikom.

Koncepcja kształcenia, sformułowane efekty kształcenia, programy studiów nie wnoszą oryginalności w zakresie kształcenia na kierunku transport. Organizacja procesu kształcenia, który w dużym zakresie zakłada kształcenie na odległość budzi spore zastrzeżenia ze względu na brak odpowiednich zasobów informatycznych.

1.2.

Kierunek kształcenia transport został przyporządkowany do obszaru nauk technicznych, dziedziny nauk technicznych i dyscypliny naukowej transport. W samej Jednostce nie są prowadzone prace rozwojowe w obszarze i dyscyplinie, do których odnoszą się efekty kształcenia. Jednostka nie przedstawiła osiągnięć badawczo-rozwojowych i ich wpływu na koncepcję kształcenia.

Działalność Jednostki ogranicza się głównie do pozyskania partnerów zewnętrznych w obszarze nowych technologii stosowanych w motoryzacji, w tym samochodów hybrydowych, elektrycznych i autonomicznych. Uczelnia wykorzystuje wyniki prac badawczo-rozwojowych prowadzonych u partnerów przemysłowych, z którymi zostały podpisane listy intencyjne o współpracy, m in.: Global Logic, Mobica, BrightOne (o charakterze informatycznym). Znajdują one swoje odzwierciedlenie w kształtowaniu programów nauczania i kształtowaniu kierunków studiów jak i samego Wydziału. Jak przykład tej współpracy Uczelnia podaje otwarcie 2 nowych specjalności *Automotive* oraz *Drony bezzalogowe statki powietrzne*, będących odpowiedzią na zapotrzebowanie rynku i będących jednocześnie wskaźnikiem współczesnych potrzeb. Specjalności jak do tej pory nie zostały uruchomione, co przeczy uzasadnieniu Uczelni o takim zapotrzebowaniu. Ponadto nazwa specjalności *Automotive* nie jest odpowiednia, ZO PKA zwraca uwagę, że specjalności prowadzone w j.

polskim powinny mieć polskie nazwy. Wprowadzanie słów obcych (Automotive) można potraktować jedynie za chwyt marketingowy

W przygotowaniu koncepcji kształcenia na ocenianym kierunku, określaniu efektów kształcenia i programu studiów, a także w doborze sposobów realizacji procesu dydaktycznego nie uwzględniono współpracy z podmiotami edukacyjnymi krajowymi i międzynarodowymi ani też współpracy z podmiotami gospodarczymi.

1.3.

Uczelnia przedstawiła do oceny efekty kształcenia przygotowane zgodnie z PRK i Uchwałą Senatu nr 4/10/2-16 z dnia 23.10.2016 r. oraz kolejną uchwałą z dnia 30.03.2017 r. uzupełniającą efekty kształcenia dla nowych specjalności *Automotive* oraz *Drony – bezzałogowe statki powietrzne*, a opracowane na podstawie rozporządzenia MNiSW z dnia 26.09.2016 r. Efekty kształcenia zakładane dla kierunku transport prowadzonego w WSTE są spójne z efektami kształcenia dla obszaru kształcenia nauk technicznych. Uczelnia przyjęła jako punkt odniesienia charakterystyki drugiego stopnia określone w PRK dla poziomu 6 profilu praktycznego, do którego kierunek ten został przyporządkowany (Rozporządzenie MNiSW z dnia 26.09.2016 r.). Efekty kształcenia zostały zatwierdzone uchwałą senatu WSTE z dnia 30.03.2017 r.

Efekty kształcenia odnoszą się do dziedziny nauk technicznych oraz dyscyplin *transport* oraz *budowa i eksploatacja maszyn*. Jednakże w Uchwale Senatu jako dyscyplina, do której odnoszą się efekty kształcenia została wymieniona jedynie dyscyplina *transport*. Przykładem efektów z zakresu *budowy i eksploatacji maszyn* są: ma wiedzę w zakresie technologii napraw, zaplecza technicznego oraz zagadnień dotyczących eksploatacji obiektów technicznych w transporcie (TrP-W19); ma wiedzę z zakresu teoretycznych podstaw działania tłokowych silników spalinowych (TrP-W21); ma podstawową wiedzę z zakresu budowy i funkcjonowania środków transportu (TrP-W08); ma podstawową wiedzę w zakresie zasad działania elementów maszyn, i urządzeń oraz prostych systemów technicznych stosowanych w transporcie (TrP-W09); ma wiedzę dotyczącą podstawowych procesów konstruowania i wytwarzania elementów maszyn i pojazdów użytkowych w procesach transportowych (TrP-W11). W związku z powyższym stwierdza się, że zakres merytoryczny efektów kształcenia zakładanych dla ocenianego kierunku nie jest zgodny z dyscypliną transport, która została wskazana w Uchwale Senatu jako wyłączna dyscyplina, do której się odnoszą.

Jednostka sformułowała 79 efektów z zakresu wiedzy z czego 30 osiągniętych przez wszystkich studentów, dodatkowo 10 efektów kierunkowych na specjalności Technika samochodowa, 14 na specjalności Logistyka transportu, 5 na specjalności Bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego, 8 na specjalności Automotive oraz 12 na specjalności Drony-bezzałogowe statki powietrzne. W zakresie umiejętności wyodrębniono 31 efektów, które założono dla wszystkich specjalności oraz dodatkowo dla każdej z tych specjalności, odpowiednio 9, 14, 5, 8 oraz 8. Z zakresu kompetencji społecznych zakładanych jest 7 efektów. Studenci nie osiągają wszystkich efektów kierunkowych. Studenci poszczególnych specjalności nie osiągają efektów sformułowanych dla pozostałych specjalności. Uczelnia

sformułowała efekty kształcenia dla specjalności, co jest niepoprawne, gdyż efekty kierunkowe muszą być osiągnięte przez wszystkich studentów.

W takim przypadku mamy w rzeczywistości do czynienia z trzema kierunkami studiów o częściowo pokrywających się efektach kształcenia. ZO PKA zwraca uwagę, że prowadzenie trzech kierunków wymaga posiadania trzech minimów kadrowych.

Na stronie WSTE w Szczecinie znajduje się oferta studiów na wszystkich pięciu specjalnościach. ZO PKA na podstawie dostępnych dokumentów nie jest w stanie stwierdzić, czy dla tych specjalności pełna dokumentacja w ogóle została utworzona. ZO PKA wraz z raportem otrzymała jedynie załączniki zawierające programy studiów dla wszystkich pięciu specjalności. Dla kierunku kształcenia transport opracowano dokument „Zakładane treści kształcenia dla kierunku transport na Wydziale Transportu Samochodowego”, będący załącznikiem do Uchwały Senatu 4.10.2016r. W trakcie wizytacji dostarczono dokument, w którym uwzględniono efekty dla tych dwóch nowoutworzonych specjalności z 30.03.2017 r. Treści kształcenia i sylabusy przedstawiono jedynie dla specjalności: Technika samochodowa, Logistyka transportu oraz Bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego i to wyłącznie dla studiów niestacjonarnych. ZO PKA nie ma możliwości porównania zgodności efektów kształcenia na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych.

Efekty dla poszczególnych modułów nie zostały sformułowane w sposób określający specyfikę przedmiotu. Są kopią efektów kierunkowych, co jest niezgodnością.

Dla praktyki zawodowej przygotowano jeden wspólny sylabus (dla 3 semestrów), z którego wynika, że każdy student dobywając praktykę może osiągnąć 19 efektów w zakresie wiedzy oraz dodatkowo różne efekty kształcenia w liczbie od 5 do 14 w zależności od specjalizacji, na której studiuje. Podobnie jest w odniesieniu do umiejętności, każdy student może osiągnąć 12 efektów wspólnych oraz w zależności od specjalizacji dodatkowo 4-13 efektów. Nabywa też 7 efektów z zakresu kompetencji społecznych. Takie rozwiązanie jest rażącą niezgodnością gdyż student kierunku niezależnie od specjalizacji, którą kończy powinien mieć możliwość osiągnięcia tych samych efektów. Dotyczy to całego programu kształcenia w tym również praktyk. W sylabusie praktyk zawodowych znalazły się prawie wszystkie efekty kierunkowe; w zakresie wiedzy oznaczone od TrP_W04 do TrP_W54; a w zakresie umiejętności oznaczone od TrP_U06 do TrP_U59. W sylabusie nie zawarto informacji o efektach dla specjalności *Automotive*, *Drony-bezzałogowe statki powietrzne*. Zweryfikowanie poziomu osiągnięcia aż tylu efektów jest praktycznie niemożliwe. Ponadto w sylabusach znajdują się błędy, np. dla specjalności Logistyka transportu zamiast kodów efektów opisujących wiedzę wpisane zostały kody efektów opisujących umiejętności.

W zbiorze efektów kształcenia przewidziano efekty w zakresie znajomości języka obcego. Efekty kształcenia określone dla przedmiotu na kolejnych 3 semestrach są identyczne.

W WSTE w Szczecinie obowiązuje zarządzenie Rektora z dnia 29.04.2015 „w sprawie weryfikacji i zasad dokumentowania efektów kształcenia przez studentów”. ZO PKA zwraca uwagę na błędne sformułowanie nazwy tego dokumentu, powinien on zostać nazwany „w sprawie weryfikacji i zasad dokumentowania efektów kształcenia osiąganych przez studentów”.

Efekty są sformułowane w sposób umożliwiający stworzenie systemu weryfikacji jednakże sposób przypisania efektów do specjalności uniemożliwia studentom osiągnięcie wszystkich efektów kierunkowych.

Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron

Ważnym elementem misji Uczelni jest ścisła współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym poprzez powołane Kolegium Ekspertów, którego zadaniem jest udział w kształtowaniu koncepcji kształcenia.

Kierunek został przypisany do dyscypliny *transport*, natomiast zarówno efekty kształcenia jak i program kształcenia ma związek z dyscypliną *budowa i eksploatacja maszyn*, do której kierunek nie został przypisany.

Budując koncepcję kształcenia nie uwzględniono ani krajowych ani międzynarodowych wzorców.

Kierunkowe efekty kształcenia zostały sformułowane w odniesieniu do poszczególnych specjalności, co uniemożliwia studentom osiągnięcie wszystkich efektów kierunkowych i jest niezgodnością. Sposób w jaki zostały przypisane efekty powoduje, że każda ze specjalności powinna być traktowana jako niezależny kierunek studiów. Niezgodnością jest również to, że nie zdefiniowano efektów kształcenia dla poszczególnych modułów zajęć tworzących program studiów, lecz skopiowano efekty kierunkowe, tym samym nie podkreślono specyfiki przedmiotu.

Uczelnia nie prowadzi prac rozwojowych wraz z partnerami przemysłowymi w zakresie transportu.

Nie opracowano pełnej dokumentacji dla nowych specjalności, które zostały przedstawione w ofercie Wydziału lecz nie zostały uruchomione. Ponadto w zbiorze sylabusów brakuje dokumentów dla kilku modułów innych specjalności od lat będących w ofercie Wydziału.

Nazwa specjalności Automotive nie jest odpowiednia ZO PKA zwraca uwagę, że specjalności prowadzone w j. polskim powinny mieć polskie nazwy. Wprowadzanie słów obcych (Automotive) można potraktować jedynie za chwyt marketingowy.

Dobre praktyki

Brak.

Zalecenia

- Przypisać kierunek dodatkowo do dyscypliny *budowa i eksploatacja maszyn*, jednakże pod warunkiem spełnienia wymogów kadrowych lub skorygować kierunkowe efekty kształcenia i programy studiów.
- Zweryfikować i skorygować kierunkowe efekty kształcenia, w sposób umożliwiający ich osiągnięcie przez wszystkich studentów niezależnie od wyboru specjalizacji.
- Zdefiniować efekty kształcenia dla modułów zajęć tworzących program studiów i przedstawić ich powiązanie z efektami kierunkowymi.
- Uzupełnić dokumentację dla wszystkich oferowanych specjalności i obu form kształcenia.
- Unikać obcojęzycznych nazw wydziału i kierunku studiów.

Kryterium 2. Program kształcenia oraz możliwość osiągnięcia zakładanych efektów kształcenia

2.1 Program i plan studiów - dobór treści i metod kształcenia.

2.2 Skuteczność osiągania zakładanych efektów kształcenia.

2.3 Rekrutacja kandydatów, zaliczanie etapów studiów, dyplomowanie, uznawanie efektów kształcenia oraz potwierdzanie efektów uczenia się.

Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 2

2.1.

Uchwalenie opisu efektów kształcenia nastąpiło zgodnie z Uchwałą Senatu nr 3/10/2014 z dnia 20 października 2014 r. Uczelnia nie przedstawiła dokumentu potwierdzającego przyjęcie planu i programu studiów.

Uczelnia działa w strukturze jedno-wydziałowej, prowadzi tylko kierunek transport, na którym oferuje 5 specjalności:

1. *Technika Samochodowa*, obejmuje zakres funkcjonowania nowoczesnego transportu, a w szczególności inżynierii środków transportowych, inżynierii ruchu oraz analizy systemów transportowych koncentrując się na eksploatacji środków transportu. Przygotowuje absolwenta do pracy w jednostkach eksploatacyjnych transportu samochodowego, zakładach obsługowo-naprawczych oraz jednostkach organizacyjnych służb ruchu drogowego.
2. *Logistyka transportu*, łączy zakres funkcjonowania nowoczesnego transportu, a w szczególności inżynierii środków transportowych, inżynierii ruchu oraz analizy systemów transportowych.
3. *Bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego*, obejmuje funkcjonowanie nowoczesnego transportu, a w szczególności inżynierii środków transportowych, inżynierii ruchu oraz analizy systemów transportowych, ze szczególnym naciskiem na zarządzanie bezpieczeństwem w ruchu drogowym.
4. *Automotive*, pozwala absolwentowi na pozyskanie wiedzy z zakresu mechatroniki w środkach transportu oraz obsługi operatorskiej.
5. *Drony – bezzałogowe statki powietrzne*, obejmuje zakres budowy bezzałogowych statków powietrznych, przepisów prawa lotniczego, projektowania i konstruowania oraz testowania statków oraz zasad planowania lotów.

Uczelnia w raporcie samooceny przedstawiła sylwetkę absolwenta każdej z tych specjalności. W dokumentacji zawarto programy studiów 5 specjalności (*Technika samochodowa, Bezpieczeństwo ruchu samochodowego i kolejowego, Logistyka transportu, Automotive oraz Drony bezzałogowe i statki powietrzne.*). Uczelnia nie przedstawiła pełnej dokumentacji (planów oraz sylabusów) dla dwóch nowo utworzonych specjalności tj.: *Automotive* oraz *Drony bezzałogowe i statki powietrzne*. Jak podaje Uczelnia, zostały one utworzone w odpowiedzi na potrzeby rynku i duże zainteresowanie tym obszarem, jednakże nie były do tej pory uruchomione ze względu na brak kandydatów. ZO PKA uważa, że brak kandydatów na specjalności jest dowodem na bardzo słabe zainteresowanie specjalnościami.

Program studiów dzieli się na przedmioty ogólne (prowadzone dla wszystkich studentów) oraz specjalnościowe realizowane na semestrach VI i VII. Obecnie prowadzone są 2 specjalności: *Technika samochodowa* oraz *Bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego*. ZO PKA zapoznało się również z programem specjalności *Logistyka transportu*.

W programie studiów przewidziano wiele zajęć w formie ćwiczeń ze względu na praktyczność kierunku. Powinny one być zastąpione zajęciami laboratoryjnymi. Analizując udział poszczególnych form (wykład 50%, ćwiczenia 23%, laboratoria 8,4% oraz projekty 18,6%) ZO PKA zwraca uwagę na niewielki udział zajęć laboratoryjnych, co w przypadku kierunku praktycznego ma szczególne znaczenie, gdyż nabycie kompetencji praktycznych odbywa się głównie w trakcie zajęć laboratoryjnych i praktyk zawodowych.

Praktyczne aspekty kształcenia dotyczą przede wszystkim pojazdów samochodowych, ich budowy i eksploatacji. Laboratoria są dobrze wyposażone w urządzenia umożliwiające prowadzenie zajęć z tego zakresu, a prowadzenie zajęć umożliwia wykonywanie czynności praktycznych przez studentów. Zajęcia te prowadzone są przez osoby posiadające doświadczenie zawodowe. Poważnym mankamentem jest brak dostępu do laboratoriów z zakresu transportu, ruchu drogowego, kolejowego itp., tym samym studenci nie mają możliwości osiągnięcia efektów z zakresu umiejętności dotyczących problematyki transportu.

Na kierunku transport zajęcia prowadzone są w formie: wykładów, ćwiczeń, zajęć projektowych, laboratoriów i seminariów. Wiele z tych zajęć (wykładów i ćwiczeń) prowadzonych jest w formie e-learningu, co w rzeczywistości sprowadza się do zamieszczania na platformie e-learningowej materiałów dydaktycznych. Takiej biernej formy, nie można uznać za e-learning. Na przykład dla przedmiotu *Elektrotechnika* założono 10 godzin wykładu (z nauczycielem) i 20 godzin w formie e-learningu oraz dla ćwiczeń 6 godzin zajęć oraz 9 e-learningu. Student powinien osiągnąć aż 2 efekty związane z wiedzą, 4 efekty związane z umiejętnościami i 2 z kompetencjami społecznymi. Dla przedmiotu *Infrastruktura transportu* założono 4 godziny wykładu (z nauczycielem) i 24 godziny w formie e-learningu oraz 3 godziny ćwiczeń (z nauczycielem) oraz 9 e-learningu. Student powinien osiągnąć 3 efekty związane z wiedzą 4 efekty związane z umiejętnościami i 1 efekt związany z kompetencjami społecznymi. Przedmiot *Grafika inżynierska konstrukcja i eksploatacja maszyn* wykład 4 godziny + 18 e-learning, ćw. 3 godziny + 11 e-learning. Przy założeniu, że student powinien osiągnąć 8 efektów z zakresu umiejętności ZO PKA uważa, że osiągnięcie i weryfikacja takiej liczby efektów nie jest możliwe, mając do dyspozycji 3 godziny ćwiczeń (z nauczycielem) w przypadku jednej grupy w ciągu semestru. Uczelnia nie jest przygotowana do prowadzenia kształcenia w takiej formie i nie są spełnione warunki ustawowe (Rozporządzenie MNiSW z 25 września 2007 z późniejszymi zmianami), ponadto weryfikacja efektów kształcenia jest w wielu przypadkach niemożliwa ze względu na znikomą liczbę zajęć kontaktowych oraz brak e-learningu synchronicznego. Uczelnia nie zapewnia dostępu do infrastruktury informatycznej i oprogramowania, które nie umożliwiają synchroniczną i asynchroniczną interakcję między studentami i nauczycielem akademickim. WSTE nie organizuje szkoleń przygotowujących do udziału w zajęciach prowadzonych na odległość. Jednostka nie posiada kadry, nauczycieli akademickich, przygotowanych do prowadzenia zajęć dydaktycznych z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość. Liczba godzin zajęć dydaktycznych, prowadzonych z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość przekracza 50% ogólnej liczby

godzin zajęć dydaktycznych określonych w programach kształcenia (zgodnie z prawem dla uczelni nie posiadającej uprawnień w zakresie doktoryzowania liczba ta powinna być mniejsza niż 40%).

ZO PKA zwraca uwagę, że treści kształcenia na specjalności *Technika samochodowa* dotyczą głównie eksploatacji pojazdów, a to odpowiada dyscyplinie *budowa i eksploatacja maszyn*. Jak już wspomniano wcześniej (w pkt.1) kierunek jest przypisany jedynie do dyscypliny transport. ZO PKA stwierdza ponadto, że studenci kierunku nie mają możliwości osiągnięcia wszystkich zakładanych kierunkowych efektów kształcenia, gdyż rozróżniono kierunkowe efekty kształcenia dla poszczególnych specjalności. Student wybierając specjalność nie ma możliwości osiągnięcia efektów kierunkowych przypisanych do innych specjalności.

Dla niektórych modułów, co dotyczy głównie specjalności *Bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego* umiejętności zostały sformułowane w taki sposób, że ich osiąganie odbywa się jedynie poprzez samodzielne opisowe prace studentów. Tak prowadzona edukacja powoduje, że nikt nie nadzoruje nabywania umiejętności studentów ani też nie koryguje wykonywanych przez nich czynności. Uboga baza laboratoryjna oraz brak umów z przedsiębiorstwami, które umożliwiłyby prowadzenie zajęć na ich terenie, nie pozwala na nabywanie kompetencji praktycznych. Na przykład dla modułu „Bezpieczeństwo ruchu kolejowego i drogowego”, na który składają się formy: wykład, laboratorium i projekt, w sylabusie wskazano, że zaliczenie przedmiotu odbywa się na podstawie wykonania prezentacji na zadany temat i zaliczenia; dla modułu „Inteligentne systemy transportowe”, (wykład, laboratorium i projekt) zaliczenie przedmiotu odbywa się na podstawie egzaminu i sprawozdania z projektu; dla modułu "Metody organizacji ruchu drogowego i kolejowego" (wykład, laboratorium i projekt) zaliczenie przedmiotu odbywa się jedynie na podstawie egzaminu.

W przedstawionym do oceny zbiorze sylabusów, brakuje sylabusów charakteryzujących przedmioty przewidziane do realizacji w sem. VII (dla specjalności *Technika samochodowa* oraz *Logistyka transportu*, brakuje sylabusów do przedmiotów: Elektroniczne układy wtryskowe, Elektrotechnika i elektronika samochodowa, Urządzenia i spedycja ładunków, Technologie napraw pojazdów samochodowych, Systemy informatyczne w logistyce, Logistyka terminali i punktów przeładunkowych, Gospodarka magazynowa). Nie przedstawiono sylabusów do przedmiotów dwóch specjalności (*Automotive*, *Drony-bezzałogowe statki powietrzne*). ZO PKA nie ma możliwości oceny treści kształcenia, z powodu niekompletnej dokumentacji.

W planie studiów nie przewidziano modułu *Praca dyplomowa inżynierska*, nie został również przygotowany sylabus określający efekty jakie student powinien osiągnąć w trakcie realizacji pracy dyplomowej. Analizując sylabusy ZO PKA zauważa, że efekty kształcenia przewidziane jako wynik samego pisania pracy dyplomowej (dot. edycji, korzystania ze źródeł itp.) zostały uwzględnione w sylabusie przygotowanym do *Seminarium dyplomowego*. Napisanie pracy dyplomowej, obrona i egzamin inżynierski stwarza doskonałą okazję do weryfikacji stopnia osiągnięcia efektów.

W programie studiów przewidziano praktyki 4-ro tygodniowe po I, II oraz III roku, co spełnia wymagania ustawowe. Student sam wybiera miejsce praktyk. Opiekun praktyk

wyrywkowo prowadzi kontrolę warunków i przebiegu praktyk. Ocena miejsca praktyki przebiega na podstawie ogólnodostępnych informacji w prasie i Internecie, a na podstawie informatorów branżowych oceniana jest baza, kadra i charakter działalności przedsiębiorstwa będącego potencjalnym praktykodawcą.

W roku akademickim 2016/2017 studenci specjalności *Technika samochodowa* na III roku realizowali praktykę w zakładach związanych z naprawą i obsługą pojazdów (64% studentów), w tym przypadku 23% uznano pracę zawodową. W większości przypadków praktyki są związane z eksploatacją pojazdów. ZO PKA zwraca uwagę, że praktyki powinny być powiązane z zakładanymi efektami kształcenia, wynikającymi z przypisania kierunku do dyscypliny.

Zajęcia laboratoryjne, w szczególności z zakresu techniki samochodowej, prowadzone są na wysokim poziomie i z wykorzystaniem dobrze wyposażonych laboratoriów, natomiast wyraźnie brakuje zajęć praktycznych z zakresu transportu, organizacji transportu i logistyki. Tym samym metody kształcenia nie zapewniają osiągnięcia wszystkich zakładanych efektów kształcenia na poziomie modułów zajęć oraz całego kierunku, w tym w szczególności osiągnięcie efektów obejmujących umiejętności związane z praktycznym przygotowaniem zawodowym. W programie studiów są uwzględnione metody kształcenia pozwalające na zdobycie kompetencji społecznych związanych z pracą w grupie, zarządzaniem zespołem, podziałem i delegowaniem zadań.

W programie studiów przewidziano 4 semestry nauki języka angielskiego, po 30 godzin na każdy semestr, z tego 22 jako e-learning. ZO uważa, że nie jest możliwe nabywanie kompetencji praktycznych związanych z posługiwaniem się językiem „potrafi wypowiadać się ustnie..., prowadzić dyskusję...” bez kontaktu z nauczycielem, ani też zweryfikować osiągnięcie tego efektu przez studenta, gdyż przewidziano jedynie pisemną formę zaliczenia.

Ponadto dla wszystkich semestrów przyjęto te same efekty, co by oznaczało, że ich osiągnięcie po pierwszym semestrze jest już możliwe i nie wymaga kontynuacji nauki języka.

Na podstawie analizy sylabusów oraz prac etapowych zauważono, że w wielu przypadkach zaliczenie jest przyznawane na podstawie samodzielnego opracowania na zadany temat. ZO PKA zwraca uwagę, że w takiej sytuacji student zazwyczaj zapoznaje się jedynie z własnym (opracowywanym) tematem i nie osiąga innych efektów przypisanych do przedmiotu.

ZO PKA zwrócił uwagę, że w wielu przypadkach student nie osiągnie efektów kształcenia, które zostały przedstawione w sylabusach. I tak na przykład przedmiot *Organizacja i zarządzanie*, dla którego w programie studiów przewidziano jedynie wykład (4 wykłady z nauczycielem oraz 26 wykładów w e-learningu) jako forma i warunki zaliczenia podaje: zaliczenie ćwiczeń w formie pisemnej na podstawie wyników kolokwium i efektywności na ćwiczeniach. Jest to kolejny przykład braku staranności w przygotowywaniu dokumentacji.

W Uczelni dotychczas nie studiowały osoby z niepełnosprawnością, w związku z czym ocena skuteczności podejmowanych działań nie jest możliwa. Regulamin studiów przewiduje stosowne działania zmierzające do zapewnienia równych szans realizacji procesu kształcenia przez studentów będących osobami niepełnosprawnymi. Student może wnioskować o wsparcie w zakresie indywidualnego dopasowania zajęć dydaktycznych oraz formy, czasu i terminów przeprowadzania zaliczeń i egzaminów.

Uczelnia prowadzi bardzo rozbudowaną politykę współpracy z otoczeniem społeczno-gospodarczym, przekładającą się w praktyce (niemal wyłącznie) na działania w obszarze związanym z budową i remontem pojazdów samochodowych. Uzyskane informacje wskazują na pełną realizację efektów kształcenia w tym obszarze. Niestety duże braki pojawiają się w tematyce powiązanej z np. logistyką czy zarządzaniem w transporcie. Efekty kształcenia są sformułowane w sposób bardzo ogólnikowy. Na przykład do przedmiotu Infrastruktura transportu sformułowano dwa efekty z zakresu wiedzy „ma wiedzę w zakresie infrastruktury transportowej” oraz „ma wiedzę z zakresu organizacji ruchu drogowego”, tym samym nie określają precyzyjnie zasobu wiedzy do opracowania. Efekty opisujące umiejętności również cechuje ogólnikowość a ponadto użyte sformułowania powodują, że mogą bez zmian być zastosowane do dowolnego modułu, nie są specyficzne, np.: „potrafi pozyskać informacje z literatury i innych źródeł ...” „potrafi pracować indywidualnie i w zespole, umie oszacować czas na realizację zadania ...” „potrafi przeanalizować procesy zachodzące w obiektach technicznych posiada umiejętności korzystania z norm i standardów”.

2.2.

Ogólne zasady systemu sprawdzania i oceny postępów w uczeniu się studentów zawarto w Regulaminie Studiów. Podstawowym okresem rozliczeniowym jest semestr, w czasie którego student musi zaliczyć przedmioty. W trakcie semestru student uzyskuje 30 ECTS. Skala ocen została określona w Regulaminie Studiów.

W procesie sprawdzania i oceny efektów kształcenia zachowane są zasady bezstronności, rzetelności oraz przejrzystości wyników. W zakresie przedmiotów teoretycznych najczęściej stosowanymi metodami są egzaminy pisemne i kolokwia. W zakresie zajęć praktycznych realizowanych w laboratoriach te wymagania i sposoby weryfikacji osiągnięcia efektów nie zostały wyszczególnione w sylabusach lecz w sposób ogólny zostały przedstawione w regulaminie studiów, jako ocena na podstawie pracy w czasie zajęć, sprawozdania oraz egzaminu praktycznego.

Studenci są informowani o metodach i kryteriach oceny ich osiągnięć na początku semestru w czasie pierwszych zajęć. Dokładne terminy przeprowadzania kolokwium i egzaminów są ustalane przez prowadzącego zajęcia w porozumieniu z grupą studencką w trakcie trwania semestru oraz przed sesją egzaminacyjną. Studenci otrzymują wyniki z przeprowadzanych zaliczeń i egzaminów w przeciągu dwóch tygodni od ich przeprowadzenia. Najczęściej wyniki są prezentowane poprzez system e-dziekanat. Studenci, którzy chcą otrzymać bardziej szczegółową informację o uzyskanej ocenie mogą zwrócić się z prośbą do nauczyciela akademickiego w czasie wyznaczonych konsultacji. Wszystkie osoby prowadzące zajęcia dydaktyczne mają wyznaczone godziny konsultacji, które są dopasowane do planu zajęć wizytowanego kierunku. Uczelnia ponadto zapewnia studentom kontakt z nauczycielami akademickimi poprzez forum umieszczone na internetowej platformie Uczelni. Studenci przyznają, że częściej korzystają z tej formy kontaktu z nauczycielami akademickimi niż z tradycyjnych konsultacji.

Dla ocenianego kierunku liczby efektów przypisana poszczególnym przedmiotom (np. *Organizacja i zarządzanie* – 8 efektów, *Systemy transportowe* – 12 efektów, *Grafika komputerowa, konstrukcja i eksploatacja maszyn* – 11 efektów) są stosunkowo duże. Z jednej

strony pozwala to na precyzyjny opis wymagań stawianych studentom, z drugiej zaś strony utrudnia określenie zasad sprawdzania stopnia osiągnięcia efektów kształcenia. Zgodnie z pkt. 6 tego zarządzenia w sylabusach powinny być zawarte narzędzia weryfikacji efektów kształcenia. W sylabusach znajdują się jedynie informacje o sposobie zaliczania przedmiotu np. dla przedmiotu *Infrastruktura transportu* – jest to egzamin ustny, zaś ćwiczenia na podstawie aktywności na zajęciach oraz ocen za samodzielnie przygotowane tematy. Nie przedstawiono również w jaki sposób zostanie udokumentowane osiągnięcie efektu przez studenta składającego egzamin ustny. Lista pytań nie stanowi potwierdzenia osiągnięcia efektu. W niniejszym rozporządzeniu Rektora nie zawarto informacji na temat sposobu weryfikacji efektów uzyskanych na drodze e-learningu.

W większości modułów założono zajęcia w formie wykładu oraz projektu. Oczywiście jest, że zadanie projektowe wymaga samodzielnej pracy studenta. Ze względu na kierunek praktyczny należałoby oczekiwać dużej liczby zajęć praktycznych w szczególności laboratoryjnych. Niestety w przypadku takich ważnych przedmiotów jak: *Nauka o materiałach, Analiza i symulacja ruchu drogowego i kolejowego, Automatyka, Inżynieria ruchu, Silniki pojazdów samochodowych oraz Systemy transportowe* itp. W planie studiów nie przewidziano zajęć laboratoryjnych.

W sylabusach zawarto informacje o wymaganiach uzyskania oceny, jednakże nie sprecyzowano sposobu weryfikacji poziomu osiągnięcia poszczególnych efektów. I tak na przykład dla przedmiotu *Metody organizacji ruchu drogowego* określono 5 efektów z zakresu wiedzy, 5 z zakresu umiejętności oraz 1 z zakresu kompetencji społecznych. Natomiast w tym samym sylabusie na ocenę dostateczną z zakresu wiedzy wystarczy znajomość wskazanych podstawowych definicji ruchu drogowego.

Ponadto w sylabusach znajdują się liczne błędy, na przykład pomyłki w oznaczeniach efektów opisujących wiedzę i umiejętności i niejasności wymagające rzetelnego ich przeglądu i wprowadzenia korekt.

Poziom osiągnięcia przez studentów zakładanych efektów jest weryfikowany przez nauczyciela prowadzącego dany przedmiot, z wykorzystaniem różnych metod, np.: zaliczenia ustne, egzaminy ustne, zaliczenia pisemne, "testy indywidualne i zespołowe prace projektowe, prezentacje". W sylabusach nie odniesiono się do sposobu zaliczania poszczególnych efektów. W wielu przypadkach warunkiem zaliczenia jest obecność na zajęciach, w innych przypadkach zaliczenie odbywa się na podstawie wykonania prezentacji na zadany temat. Na przykład dla modułu *„Zarządzanie bezpieczeństwem w ruchu drogowym i kolejowym”*, dla którego przewidziano wykład, projekt i laboratorium. Zaliczenie odbywa się na następujących warunkach: „wykonanie prezentacji na zadany temat dot. bezpieczeństwa ruchu, zaliczenie”. Nie ma więc możliwości sprawdzenia osiągnięcia efektów opisujących umiejętności.

ZO PKA zapoznała się z wybranymi pracami etapowymi, ich poziom jest zróżnicowany. Tematyka prac etapowych jest, na ogół, zgodna z efektami i zakresem kształcenia. W wielu pracach brakuje uwag prowadzącego, uzasadniających wystawioną ocenę.

W związku z dużą liczbą godzin e-learningowych oraz brakiem informacji na temat sposobu sprawdzania poziomu osiągnięcia założonych efektów kształcenia, a także na podstawie informacji pozyskanych w trakcie analizy wybranych prac etapowych ZO PKA stwierdza, że sposób oceny poziomu osiągnięcia poszczególnych efektów nie jest odpowiedni.

Jednym z kluczowych elementów weryfikacji osiągniętych efektów kształcenia są praktyki zawodowe. Za organizację procesu praktyk, a także nadzór merytoryczny nad procesem przebiegu praktyk odpowiada opiekun praktyk. Zgodnie z przedstawionym sprawozdaniem z realizacji studenckich praktyk zawodowych, należy podkreślić, że w roku akademickim 2015/2016 tylko 8% studentów I roku odbyło praktyki w podmiotach spoza branży samochodowej. Dla roku II i III odsetek ten wyniósł łącznie 0%. Odpowiednio, w roku 2016/2017 odsetek ten wynosił 1% dla I roku studiów, 25% dla studentów roku II (w tym specjalność *Bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego*) oraz 28% dla III roku studiów, w tym specjalność *Bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego*. Wyraźnie widoczne jest postępujące mocne przechylenie tematyki praktyk w kierunku mechaniki i budowy maszyn, z dużo mniejszą reprezentacją realizowanego kierunku transport. Należy zwrócić uwagę, że opiekun zakładowy nie jest zapoznawany z zakładanymi dla praktyk efektami kształcenia. Studenci mają możliwość zaliczenia praktyki zawodowej na podstawie wcześniej zdobytego i udokumentowanego doświadczenia zawodowego, z czego korzysta corocznie około połowa studentów.

Zaliczenie efektów osiągniętych w czasie praktyk zawodowych odbywa się przez opiekuna praktyk na podstawie sprawozdania i stwierdzenia zgodności z programem praktyk ustalonym dla specjalności oraz na podstawie opinii Pracodawcy, u którego student odbywał praktykę. W trakcie oceny Pracodawca przedstawia zakres obowiązków praktykanta, ale również wyjątkowe osiągnięcia studenta w trakcie praktyk. Praktyka może zostać również zaliczona na podstawie zaświadczenia o wykonywanej pracy zawodowej pod warunkiem, że stanowisko jest pokrewne do kierunku kształcenia transport. W Uczelni nie zostały zaproponowane skuteczne sposoby identyfikowania efektów uczenia się uzyskanych przez studentów w trakcie wykonywania pracy zawodowej, a także porównywania tych efektów z efektami kształcenia zakładanymi dla praktyk i potwierdzania, że efekty uczenia się są zgodne z założonymi efektami kształcenia. Nie wskazano osoby odpowiedzialnej za taką weryfikację.

Ostatnim etapem weryfikacji efektów kształcenia jest proces dyplomowania. Ogólne zasady dyplomowania określa Regulamin studiów, zaś szczegółowe warunki i zasady są przedstawione w Regulaminie dyplomowania. Warunkiem dopuszczenia studenta do egzaminu dyplomowego jest złożenie wszystkich egzaminów, uzyskanie zaliczenia wszystkich przedmiotów i praktyk przewidzianych w planie studiów oraz uzyskanie pozytywnych ocen wystawionych przez promotora i recenzenta za pracę dyplomową. Egzamin dyplomowy jest egzaminem dwuczęściowym, na który składają się: część teoretyczna w postaci pytań dotyczących realizowanej pracy dyplomowej i programu kształcenia oraz część praktyczna, w czasie której na stanowisku laboratoryjnym są sprawdzane praktyczne umiejętności dyplomanta. W dokumentacji procesu dyplomowania nie ma informacji na ten temat.

ZO PKA zapoznał się z wybranymi pracami dyplomowymi i na tej podstawie stwierdza, że w licznych przypadkach prace dyplomowe nie spełniają wymagań stawianych pracom inżynierskim, są na ogół na niskim poziomie. W większości przypadków są to prace opisowe, ograniczające się do opisu stanu istniejącego, bez choćby próby sformułowania wniosków oceniających ten stan oraz bez propozycji zmian i usprawnień. Tematyka prac na ogół, poza nielicznymi przypadkami, dotyczy budowy i eksploatacji pojazdów, co nie pokrywa się z efektami kształcenia kierunku transport przypisanego do dyscypliny transport.

W Uczelni funkcjonuje system antyplagiatowy, z którym studenci są zapoznani.

Jednostka nie określiła dokładnych zasad postępowania w przypadku sytuacji konfliktowych oraz zachowań nieetycznych i niezgodnych z prawem. Każda sytuacja jest rozpatrywana indywidualnie przez Dziekana i Rektora. Student za zachowanie nieetyczne może zostać pociągnięty do odpowiedzialności dyscyplinarnej zgodnie z regulaminem studiów.

2.3.

Warunki rekrutacji, tj. tryb, termin rozpoczęcia i zakończenia, ustala Senat Uczelni. Uchwała jest zamieszczana na stronie internetowej do 30 maja poprzedzającego rok akademicki. Rekrutacja na studia odbywa się w semestrze letnim oraz w semestrze zimowym. W obu terminach rejestracja kandydatów jest elektroniczna. O przyjęciu na studia decyduje kolejność składania dokumentów. W ocenie ZO PKA takie zasady nie zapewniają doboru kandydatów posiadających odpowiednie przygotowanie do podjęcia studiów inżynierskich na ocenianym kierunku, czego skutkiem może być również wysoki ponad 30% odsetek studentów skreślonych z listy studentów w trakcie pierwszego roku studiów. Zasady i procedury rekrutacji oraz kryteria uwzględniane w postępowaniu kwalifikacyjnym nie zapewniają równych szans dla kandydatów w podjęciu kształcenia na ocenianym kierunku.

W WSTE w Szczecinie został opracowany system potwierdzania efektów uczenia się uzyskanych poza systemem studiów (Uchwała Senatu nr 5/06/2015). Istnieje możliwość potwierdzania efektów pod ściśle określonymi warunkami, tj.: posiadanie świadectwa dojrzałości i co najmniej 5 lat doświadczenia zawodowego. W ten sposób możliwe jest uzyskanie 50% z puli punktów ECTS przypisanych do danego kierunku. W niniejszym dokumencie jest dokładnie opisana procedura postępowania w przypadku ubiegania się o potwierdzenie efektów uczenia się. W przypadku praktyk zawodowych o potwierdzenie efektów mogą ubiegać się studenci, którzy po zakończeniu szkoły średniej lub pomaturalnej udokumentują zdobyte doświadczenie zawodowe lub prowadzenie działalności, które odpowiadają programowi praktyk.

Procedura zatwierdzania tematów prac dyplomowych nie jest skuteczna, o czym świadczy niski poziom tych prac, w szczególności braki uwypuklenia pracy własnej studenta świadczącej o nabyciu kompetencji inżynierskich. Ta sytuacja wymaga powołania komisji merytorycznej ds. procesu dyplomowania.

W raporcie samooceny pojawiają się informacje o DUALNYM systemie studiowania. W Uczelni prowadzone są studia na kierunku praktycznym. Studia dualne są innym rozwiązaniem, które nie jest stosowane w WSTE.

Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron

Uczelnia przedstawia bogatą ofertę kształcenia na kierunku transport, na którą składa się aż 5 specjalności, obecnie realizowane są jedynie 2 z nich. Oferta jest atrakcyjna i kompleksowa. Dokumentacja przedstawiona przez Uczelnię jest niekompletna, udostępniono jedynie sylabusy dla modułów zajęć aktualnie realizowanych specjalności. Nowe specjalności nie zostały uruchomione z powodu braku kandydatów, choć ich tworzenie było uzasadnione dużym zainteresowaniem. W programie studiów jedynie 8,4 % zajęć stanowią zajęcia laboratoryjne co jest zbyt niskim udziałem w kontekście studiów praktycznych.

Analizując program studiów zauważalne jest silne ukierunkowanie na tematykę samochodową, zaś wyraźnie brakuje zajęć z zakresu transportu. Praktyczny aspekt kierunku jest zauważalny w odniesieniu do budowy i eksploatacji pojazdów, jednakże kierunek został przypisany jedynie do dyscypliny transport.

Program studiów jest realizowany z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość, dotyczy to wykładów i ćwiczeń. Uczelnia nie spełnia wymagań ustawowych w tym zakresie, liczba zajęć prowadzonych tą techniką na kierunku przekracza 40% określone przepisami. Uczelnia nie jest przygotowana do takiej realizacji zajęć na odległość, gdyż nie posiada infrastruktury informatycznej, kadry przygotowanej do kształcenia tymi metodami, ani nie prowadzi szkoleń z zakresu e-learningu. Metody stosowane do sprawdzania efektów nie są skuteczne, szczególnie w odniesieniu do efektów opisujących umiejętności. Weryfikacja efektów kształcenia dla zajęć prowadzonych na odległość jest w wielu przypadkach niemożliwa ze względu na znikomą liczbę zajęć kontaktowych oraz brak e-learningu synchronicznego.

Nie opracowano efektów dla modułów lecz powtórzono efekty kierunkowe, tym samym nie przedstawiono specyficzności poszczególnych modułów. W sylabusach wskazano bardzo rozbudowaną liczbę efektów (powtarzających się w przedmiotach, z powodu wspomnianych wcześniej) do osiągnięcia, co na etapie weryfikacji stwarza problemy. Szczególnie dużo efektów przypisano praktyce zawodowej, taka liczba efektów (kilkadziesiąt) jest praktycznie nieweryfikowalna, ponadto wg sylabusu student osiąga różne efekty w trakcie praktyki w zależności od specjalności, którą studiuje.

Przy wyborze miejsca praktyk i definiowaniu zadań dla studenta powinno się zwrócić uwagę na przypisanie kierunku do dyscypliny *transport* i konieczność osiągania efektów kształcenia w tym zakresie.

Nie określono poziomu kompetencji, jaki student może osiągnąć w związku z nauką języka obcego. Nie zróżnicowano sylabusów opisujących kolejne semestry nauki języka obcego.

Dokumentacja dydaktyczna jest niekompletna: brak jest sylabusów do przedmiotów specjalnościowych, znajdują się pomyłki w oznaczeniach, symbolach opisujących wiedzę i umiejętności. Nie wyodrębniono modułu Praca dyplomowa i nie przypisano efektów do realizacji pracy dyplomowej.

W procesie rekrutacji nie prowadzi się żadnej selekcji kandydatów, przyjmowanie na studia odbywa się na podstawie kolejności zgłaszania, taki rodzaj działania może spowodować obniżenie poziomu studiów.

Przedstawiona dokumentacja jest niekompletna i przygotowana niestarannie.

Dobre praktyki

Brak.

Zalecenia

- Uzupełnić dokumentację dla nowych specjalności.
- Ograniczyć liczbę godzin zajęć prowadzonych z wykorzystaniem e-learningu do liczby nie przekraczającej 40%.

- Zapewnić pozostałe warunki do prowadzenia kształcenia na odległość określone rozporządzeniem MNiSW.
- Przeprowadzić analizy programów studiów pod kątem dyscypliny, do której został przypisany kierunek lub rozważyć możliwości przypisania kierunku dodatkowo do innych dyscyplin. W związku z tym zwiększyć liczbę zajęć praktycznych z zakresu transportu i logistyki, uzupełnić wyposażenie laboratoriów w tym zakresie oraz zakup specjalistycznego oprogramowania.
- Przeprowadzić przegląd sylabusów i wprowadzić korekty. Określić sposób zaliczania efektów kształcenia w szczególności efektów opisujących umiejętności praktyczne.
- Określić efekty dla praktyki zawodowej zapewniające nabycie tego samego zestawu efektów kierunkowych niezależnie od specjalności, na której student studiuje oraz ograniczyć ich liczbę tak aby umożliwić ocenę skuteczności ich osiągnięcia.
- Wprowadzić obowiązek informowania pracodawcy o efektach wymaganych do osiągnięcia przez studenta w trakcie praktyki zawodowej.
- Powołać komisję merytoryczną ds. procesu dyplomowania jak również przeanalizowania tematyki i zakresu prac dyplomowych lub też opracować dokument, który będzie określał wymagania stawiane pracom dyplomowym inżynierskim.
- Określić efekty kształcenia nabywane w trakcie realizacji pracy dyplomowej.
- Wprowadzić zmiany w procesie rekrutacji umożliwiające dobór kandydatów.
- Przeanalizować dokumentację, uzupełnić brakujące sylabusy oraz usunąć błędy.

Kryterium 3. Skuteczność wewnętrznego systemu zapewnienia jakości kształcenia

- 3.1. Projektowanie, zatwierdzanie, monitorowanie i okresowy przegląd programu kształcenia.
- 3.2. Publiczny dostęp do informacji.

Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 3

3.1.

W procesie zmierzającym do ujednolicenia procedur i czynności podejmowanych w WSTE w Szczecinie, w obszarze wewnętrznego systemu zapewnienia jakości kształcenia uczestniczą przede wszystkim Rektor, Dziekan oraz Komisja ds. jakości kształcenia i oceny nauczyciela. Do zadań komisji należy opracowywanie i wdrażanie pełnego systemu zapewnienia jakości kształcenia oraz jego udokumentowanie w Księdze Jakości. Komisja doskonali plany i programy kształcenia.

Projektowanie, zatwierdzanie, monitorowanie i okresowy przegląd programu kształcenia na ocenianym kierunku studiów jest zapewniony w pewnym zakresie przez podejmowanie różnych działań, np. przeprowadzenie ankietyzacji wśród studentów, okresowy przegląd kart przedmiotów.

Szczegółowe zadania do realizacji przez Uczelnię obejmują: budowę programu oraz budowę karty przedmiotu.

Odpowiedzialnymi za realizację poszczególnych procesów (monitorowanie i zmiany w programach studiów, analizowanie procesu nauczania, formułowanie opinii na temat osiągania efektów kształcenia i sposobów realizacji procesu dydaktycznego dla zachowania

i doskonalenia jakości kształcenia) w Uczelni jest Rektor oraz Komisja ds. jakości kształcenia i oceny nauczyciela. Spotkania Komisji mają charakter cykliczny i są protokołowane.

W procesie projektowania programów kształcenia na ocenianym kierunku studiów ważną rolę pełnią nauczyciele akademicki prowadzący zajęcia. Programy i plany studiów są uchwalane przez Radę Wydziału. Opracowana propozycja programu kształcenia wraz z kartami przedmiotowymi (sylabusami) przekazywana jest Samorządowi Studentów.

Sylabusy są opracowane przez nauczycieli akademickich prowadzących dane przedmioty, przy uwzględnieniu obowiązujących efektów kształcenia. ZO stwierdza, że zawartość i kompletność sylabusów świadczą o nieskuteczności nadzoru nad opracowywaniem sylabusów, oceną i ich weryfikacją.

Za nadzór nad opracowywaniem sylabusów, ocenę i ich weryfikację odpowiada Dziekan. Przykładem wprowadzonych zmian w programie studiów na wniosek nauczyciela akademickiego jest:

- przeniesienie przedmiotu *Nauka o materiałach* na II rok (semestr 4),
- aktualizacja literatury z przedmiotu *Ekologiczne problemy transportu*,
- przedstawienie studentom sylabusu z przedmiotu *Informatyka* i dyskusja prowadzącego przedmiot ze studentami na temat treści proponowanych w zakresie prowadzonego przedmiotu, co skutkowało uzupełnieniem sylabusu o dodatkowe (nieobligatoryjne) treści związane z dodatkowymi zainteresowaniami studentów w zakresie *Informatyki*.

W wyniku zmiany prowadzącego zajęcia z przedmiotu *Inteligentne systemy transportowe* dokonano zmiany formy prowadzonych zajęć – laboratorium, w ramach którego projekty są realizowane za pomocą oprogramowania SUMO.

Jak wynika z przeprowadzonych rozmów podczas wizytacji wymienione sugestie zmian w obowiązujących programach i planach studiów zostały uwzględnione, co zostało udokumentowane w protokołach Komisji ds. kształcenia i oceny nauczyciela.

Przedmiotem obrad Senatu było zatwierdzenie programu studiów, a także wymienione sugestie zmian w programach studiów. Konsekwencją zmian w programach jest weryfikacja kart przedmiotów, tzn. sprawdzanie czy wszystkie wymagane karty zostały przygotowane, aktualizacja literatury, godzin prowadzonych zajęć, liczby punktów ECTS oraz zgodność tych kart z kierunkowymi efektami kształcenia. Zmiany te dokonują nauczyciele akademicki prowadzący dany przedmiot. Jak wynika z kryterium 2 działania w tym obszarze są mało skuteczne, bowiem zidentyfikowano szereg zastrzeżeń do jakości sylabusów lub braku sylabusów.

Doskonalenie programu kształcenia na ocenianym kierunku studiów realizowane jest w Uczelni poprzez ocenę procesu dydaktycznego. Jednym z narzędzi wykorzystywanym w tym procesie jest ankieta studencka.

Podczas rozmów w trakcie wizytacji przedstawiciele Uczelni stwierdzili, że studenci mają możliwość oceny osiągania efektów kształcenia, a swoje opinie mogą wyrażać w formie odpowiedzi na pytania w okresowo przeprowadzanych ankietach dotyczących jakości kształcenia, realizacji programu i oceny prowadzących zajęcia dydaktyczne.

Inną formą oceny osiągania efektów kształcenia przez studentów są okresowe hospitacje prowadzonych zajęć przez nauczycieli akademickich. Jak wynika z przeprowadzonych rozmów na tzw. pytanie otwarte, które może dotyczyć każdego problemu związanego z procesem kształcenia w przeprowadzanych ankietach studenci nie udzielają odpowiedzi.

Działania te są podstawą do oceny tego procesu i jego skutków, a także podejmowania działań naprawczych i doskonalących programy studiów.

ZO stwierdził, iż Komisja ds. kształcenia i oceny nauczyciela powinna zweryfikować narzędzia (ankiety), co pozwoli na ocenę wszystkich aspektów programu kształcenia przy użyciu ankiet. Podczas wizytacji przedstawiciele Uczelni nie przedstawili przykładów zmian w programach studiów podyktowane sugestiami studentów. Można sądzić, że wpływ ocen studenckich jest niewielki na zmiany zachodzące w programach studiów ocenianego kierunku. Wyjątkiem są jednostkowe przykłady: akceptacja programu studiów przez Samorząd Studencki czy też dyskusja dotycząca treści zawartych w sylabusie przedmiotu *Informatyka*. Takie działania nie pozwalają na skuteczne doskonalenie programu kształcenia na ocenianym kierunku studiów.

Na kształt programu studiów również mogą mieć wpływ interesariusze zewnętrzni Uczelni: przedstawiciele firm transportowych, Polska Fundacja Przedsiębiorczości, Wojewódzka Inspekcja Transportu Drogowego, CLS Internationale Spedition sp. z o.o., Gryftec Embedded Systems. Pracodawcy obradują w strukturze Kolegium Ekspertów (KE) WSTE. Głównym zadaniem interesariuszy zewnętrznych jest oferowanie miejsc praktyk dla studentów ocenianego kierunku studiów. Ponadto uczestniczą w omawianiu zmian w programach kształcenia z uwzględnieniem potrzeb rynku pracy. Przykładem zmian dokonanych na wniosek przedstawicieli otoczenia społeczno – gospodarczego (przedstawicieli firm, w których studenci odbywali praktyki zawodowe) jest wprowadzenie kształcenia w ramach nowej specjalności *Drony – bezzałogowe statki powietrzne* (posiedzenie KE z dnia 22 listopada 2017 r.). Jednak nie uruchomiono kształcenia na tej specjalności, co pozwala na stwierdzenie, iż należy podjąć dalsze działania doskonalące program kształcenia, a zarazem odpowiadające specyfice ocenianego kierunku studiów. Na wniosek KE również dokonano zmiany nazwy Wydziału z Wydział Transportu Samochodowego na Wydział Systemów Automotive (Uchwała Senatu WSTE nr 2/03/2017 z dnia 30. 03. 2017 r.). ZO stwierdza, że nie powinno używać się obcej terminologii w nazwie Wydziału.

Jak ustalono podczas rozmów z przedstawicielami Komisji ds. Jakości kształcenia i oceny nauczycieli w przypadku prac dyplomowych nie jest dokonywana analiza zgodności tematyki prac dyplomowych z profilem ocenianego kierunku studiów.

Poszczególne elementy programu kształcenia i sposób realizacji procesu dydaktycznego poddawany jest ocenie podczas przeprowadzanych hospitacji zajęć dydaktycznych. Ocenie podlega przede wszystkim zgodność tematu zajęć i omawianych treści kształcenia z programem określonym w karcie przedmiotu. Nadmienić należy, że przeprowadzone hospitacje zajęć spowodowały zmianę prowadzącego zajęcia, co skutkowało zmianą w programach studiów. Procedurą hospitacji objęci są wszyscy nauczyciele akademicki prowadzący zajęcia na ocenianym kierunku studiów.

Uczelnia przeprowadza ankietyzację absolwentów. Jednak przedstawiciele Uczelni nie przedstawili przykładów pozwalających na stwierdzenie, że przeprowadzone badanie ma wpływ na doskonalenie programów studiów na ocenianym kierunku studiów.

Analizy programów studiów ocenianego kierunku studiów są dokonywane w oparciu o zgromadzony materiał, tj. ankiety studenckie, oceny uzyskiwanych przez studentów wyników w nauce, hospitacje zajęć, opinie samorządu studenckiego, przedstawicieli otoczenia społeczno – gospodarczego i pracodawców oraz przegląd kart informacyjnych przedmiotów. ZO stwierdza na podstawie przeprowadzonych rozmów i zgromadzonej dokumentacji, że

informacje i materiały dotyczące programów nauczania pochodzące od różnych grup interesariuszy cechuje duży stopień ogólności. Brak jest wniosków i ewentualnych zaleceń pozwalających na podejmowanie konkretnych działań.

Proponowane przez interesariuszy zarówno wewnętrznych jak i zewnętrznych zmiany w programie kształcenia, przed ich wprowadzeniem są analizowane przez Dziekana i Rektora, a następnie są przedstawiane do opinii Senatu i w razie potrzeby podejmowana jest odpowiednia uchwała. Każda zmiana w programie kształcenia jest analizowana pod kątem m.in.: powiązania z kierunkiem/specjalnością, realizacją założonych efektów kształcenia, uzyskaniem odpowiednich kwalifikacji dla wskazanego poziomu kształcenia, dostępnej infrastruktury i księgozbioru oraz aktualnych wymagań rynku pracy.

3.2.

Informacje o programie kształcenia, w tym efekty kształcenia i plany studiów dostępne są w sekretariacie i na stronie internetowej Uczelni.

Harmonogram sesji egzaminacyjnej oraz ogłoszenia dotyczące organizacji roku akademickiego są udostępnione na tablicach informacyjnych w siedzibie Uczelni oraz na stronie internetowej Uczelni.

Godziny dyżurów i konsultacji są przekazywane przez nauczycieli akademickich studentom podczas pierwszych zajęć.

Dostęp do sylabusów mają studenci i nauczyciele akademicy po wcześniejszym zalogowaniu się do systemu informatycznego.

Informacje o rekrutacji na studia są upowszechnione na stronie internetowej Uczelni.

Zasady dyplomowania dostępne są dla studentów na tablicach ogłoszeń oraz na stronie internetowej Uczelni.

Reasumując należy stwierdzić, że Uczelnia w ramach, której prowadzone jest kształcenie na ocenianym kierunku studiów zapewnia w podstawowym zakresie publiczny dostęp do informacji o trybie i zasadach rekrutacji, programie kształcenia oraz warunkach jego realizacji. Jednak dostęp do sylabusów ma zbyt wąska grupa interesariuszy (nauczyciele akademicy i studenci) po wcześniejszym zalogowaniu się do systemu informatycznego. ZO stwierdza, iż do sylabusów nie ma publicznego dostępu.

Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron

Wewnętrzny System Zapewniania Jakości Kształcenia, który funkcjonuje w Uczelni określa zasady dotyczące tworzenia, doskonalenia i modyfikacji programów kształcenia. Podczas wizytacji nie podano zbyt wielu przykładów działań projakościowych (doskonalących). W tym procesie uczestniczą różne grupy interesariuszy, w tym interesariusze wewnętrzni, tj. nauczyciele akademicy, studenci oraz przedstawiciele otoczenia społeczno – gospodarczego oraz pracodawcy. Należy stwierdzić, że podejmowane działania w zakresie monitorowania programów kształcenia i sposobu ich realizacji nie są prawidłowe, bowiem nie identyfikują uchybień w programach kształcenia na ocenianym kierunku (brak sylabusów niektórych przedmiotów), gromadzenie materiału źródłowego (ankiety, hospitacje zajęć) dla potrzeb przeprowadzania analiz, choć nie obejmuje pewnych obszarów np. analiza zgodności tematyki prac dyplomowych z profilem ocenianego kierunku studiów. Analizę informacji i materiałów dotyczących programu pochodzące od różnych grup interesariuszy cechuje duży stopień ogólności. Brak jest wniosków i ewentualnych zaleceń pozwalających na

podejmowanie konkretnych działań. Tak zgromadzony materiał pozwala na badanie procesu kształcenia, w tym programu studiów w zakresie podstawowym. Należy stwierdzić, że działania podejmowane w tym zakresie są zróżnicowane i o różnym stopniu zaangażowania poszczególnych grup interesariuszy. Konsekwencją prowadzonych działań jest formułowanie niewielu propozycji lub zaleceń, będących podstawą zmian w programie studiów.

Uczelnia w ramach której, prowadzone jest kształcenie na ocenianym kierunku studiów zapewnia w podstawowym zakresie publiczny dostęp do informacji (wyjątek stanowią sylabusy).

Dobre praktyki

Brak.

Zalecenia

- Formułowanie wniosków i zaleceń po zapoznaniu się z danymi zawartymi w raportach z przeprowadzonych ocen np. ankietyzacja.
- Umożliwienie dostępu do informacji dotyczącej procesu kształcenia np. do sylabusów innym grupom interesariuszy np. kandydatom na studia.
- Zintensyfikowanie udziału interesariuszy zewnętrznych w procesie oceny jakości kształcenia, przede wszystkim programu studiów ocenianego kierunku, na każdym etapie procesu kształcenia.
- Zaleca się podjęcie działań Zespołu ds. Jakości kształcenia i oceny nauczyciela zmierzających do oceny realizacji pracy dyplomowej jako elementu oceny jakości procesu kształcenia.

Kryterium 4. Kadra prowadząca proces kształcenia

- 4.1. Liczba, dorobek naukowy/artystyczny, doświadczenie zawodowe zdobyte poza uczelnią oraz kompetencje dydaktyczne kadry.
- 4.2. Obsada zajęć dydaktycznych.
- 4.3. Rozwój i doskonalenie kadry.

Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 4

4.1.

Do minimum kadrowego kierunku transport studia I stopnia, profil praktyczny, Uczelnia przedstawiła 7 nauczycieli akademickich, w tym: 1 profesora tytularnego, 1 doktora habilitowanego i 5 pracowników ze stopniem doktora nauk technicznych. Wymienieni pracownicy posiadają wykształcenie, dorobek naukowy i doświadczenie zawodowe w następujących obszarach: dziedzina nauk technicznych, dyscypliny: *budowa i eksploatacja maszyn* (4 osoby), *mechanika* (1 osoba), *inżynieria rolnicza* (1 osoba) i *automatyka i robotyka* (1 osoba). Pensum dydaktyczne tych nauczycieli w roku akademickim 2017/2018 wynosi: 30 godz. – Rektor, 120 godz. – profesor i dr hab., 240 godz. - doktor.

Do minimum kadrowego ZO PKA zaliczył 3 doktorów nauk technicznych z dyscypliny *budowa i eksploatacja maszyn* na podstawie ich dorobku naukowego (załącznik 4). Ich dorobek naukowy dotyczy zagadnień związanych z napędami spalinowymi pojazdów samochodowych i problemów analizy systemu transportowego. Dwóch doktorów ma doświadczenie zawodowe wynikające z zatrudnienia w Zespole Szkół Samochodowych w Szczecinie.

Pozostali nauczyciele zgłoszeni do minimum kadrowego nie legitymują się dorobkiem naukowym związanym z dyscypliną *transport* ani odpowiednim doświadczeniem zawodowym (załącznik 5). Dorobek naukowy profesora mieści się w dyscyplinie *inżynieria rolnicza*, specjalności maszyny i urządzenia rolnicze. Dorobek naukowy doktora habilitowanego dotyczy zagadnień mechatroniki, automatyki i mechaniki, a omawiane aplikacje nie są związane ze środkami transportu lub systemem / procesem transportu. Pozostałych dwoje doktorów nauk technicznych nie ma tytułu zawodowego inżyniera. Ich dorobek naukowy i dydaktyczny koncentruje się na naukach matematycznych i mechanice stosowanej lub na naukach przyrodniczych i problemach informatyki i rozpoznawania obrazu.

Tak, więc chociaż wskazani nauczyciele akademicy:

- są zatrudnieni w Uczelni na podstawie umowy o pracę w pełnym wymiarze czasu pracy, nie krócej niż od początku semestru studiów (§10.1 ww. Rozporządzenia),
- 6 osób prowadzi osobiście na ocenianym kierunku wymaganą liczbę godzin zajęć dydaktycznych (§10.2 oraz §10.3 ww. Rozporządzenia),
- złożyli oświadczenia zgodnie z art. 112a ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2012 r. poz. 572, z późn. zm.),

ze względu na zakres merytorycznej wiedzy i doświadczenia zawodowego zgłoszonych osób **nie są spełnione wymagania minimum kadrowego na ocenianym kierunku.**

Zważając na możliwości osiągnięcia przez studentów wszystkich zakładanych efektów kształcenia brakuje kadry nauczycieli akademickich posiadających dorobek naukowy lub doświadczenia zawodowe związane z przedmiotami z zakresy projektowania, badania, oceny procesów i systemów transportowych, szczególnie transportu kolejowego lub lotniczego. Dominują nauczyciele kompetentni w zakresie inżynierii pojazdów samochodowych i silników spalinowych.

Biorąc po uwagę dorobek naukowy oraz doświadczenie zawodowe, kompetencje dydaktyczne kadry prowadzącej zajęcia w kontekście dyscypliny transport nie we wszystkich przypadkach zostały ocenione pozytywnie. Ponadto w trakcie wizytacji przeprowadzono 7 hospitacji zajęć dydaktycznych - 6 oceniono pozytywnie a 1 ocena jest negatywna.

4.2.

Zajęcia dydaktyczne na kierunku transport poza 2 profesorami i doktorami habilitowanymi oraz 5 doktorami nauk technicznych zgłoszonymi do minimum kadrowego prowadzi jeszcze 1 doktor habilitowany nauk ekonomicznych, 1 doktor nauk prawnych i 7 magistrów (transport, nauki o bezpieczeństwie, eksploatacja pojazdów samochodowych, językoznawstwo, nauki o zarządzaniu, nauki medyczne, fizyka).

W tej grupie znajdują się osoby prowadzące przedmioty ogólnouczelniane, podstawowe, kierunkowe i specjalnościowe. Obsada zajęć prowadzonych na ocenianym kierunku nie we wszystkich przypadkach jest prawidłowa (załącznik 6). Zastrzeżenia dotyczą także małej liczby

nauczycieli, których dorobek naukowy, doświadczenie w prowadzeniu badań naukowych, doświadczenie zawodowe lub kompetencje dydaktyczne są związane z dyscypliną *transport*. Również obserwuje się w niektórych przypadkach (załącznik 6) nie zgodność zakresu merytorycznego przedmiotu z dorobkiem naukowym i zawodowym prowadzącego nauczyciela akademickiego. Dodatkowym czynnikiem warunkującym zatrudnienie jest doświadczenie zdobyte poza systemem szkolnictwa wyższego. Większość zajęć związanych z praktycznym przygotowaniem zawodowym jest prowadzona przez osoby posiadające doświadczenie zgodne z zakresem prowadzonych zajęć.

4.3.

W Jednostce prowadzona jest ocena pracowników dydaktycznych w Uczelni, która bazuje na: studenckiej ankiecie oceny zajęć prowadzonych przez nauczyciela dokonywanej na koniec każdego semestru studiów, ankiecie oceny toku studiów przeprowadzanej na koniec drugiego roku studiów, ankiecie absolwenta oraz systemie hospitowania zajęć.

Wnioski z przeprowadzonej oceny służą do sformułowania wytycznych w zakresie podnoszenia kwalifikacji zawodowych i rozwijania kompetencji dydaktycznych ocenianych pracowników dydaktycznych, ponadto Wyniki ankiety mogą stanowić również podstawę polityki kadrowej prowadzonej na Uczelni.

Na podnoszenie kwalifikacji zawodowych i rozwijanie kompetencji dydaktycznych wpływają organizowane szkolenia w zakresie wykorzystania nowych urządzeń i oprogramowania wykorzystywanego w toku kształcenia.

W latach 2011 – 2016 kadra nauczycieli akademickich zatrudnionych na Uczelni ulegała zasadniczym zmianom w stosunku do momentu uruchomienia kształcenia na kierunku transport - trudno więc jest ocenić skutki polityki kadrowej na realizację procesu dydaktycznego na przestrzeni ostatnich lat.

Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron

Minimum kadrowe na studiach I stopnia kierunku transport nie jest spełnione. Liczba nauczycieli zaliczonych do minimum kadrowego studiów I stopnia (3 osoby ze stopniem doktora nauk technicznych) nie jest zgodna w wymaganiach, tj. nie spełnia wymogu posiadania minimum 1 nauczyciela akademickiego z tytułem profesora lub stopniem doktora habilitowanego oraz 5 nauczycieli ze stopniem doktora.

Brak jest w obsadzie zajęć dydaktycznych nauczycieli akademickich, których dorobek naukowy lub doświadczenie zawodowe są związane z dyscypliną transport.

W przypadku niektórych przedmiotów (załącznik 6) prowadzący zajęcia nie posiadają wykształcenia, dorobku naukowego oraz doświadczenia zawodowego związanego z treściami zawartymi w sylabusie. Ponadto jest zbyt mała liczba nauczycieli akademickich posiadających dorobek w dyscyplinie transport.

W latach 2011 – 2016 kadra nauczycieli akademickich zatrudnionych na Uczelni ulegała zasadniczym zmianom w stosunku do momentu uruchomienia kształcenia na kierunku transport - trudno więc jest ocenić skutki polityki kadrowej na realizację procesu dydaktycznego.

ZO PKA negatywnie ocenia kadrę prowadzącą proces kształcenia.

Dobre praktyki

Brak.

Zalecenia

Biorąc pod uwagę zliczenie 3 doktorów do minimum kadrowego, spełnienie wymogów formalnych będzie możliwe po zatrudnieniu przynajmniej 1 nauczyciela akademickiego z tytułem naukowym lub stopniem doktora habilitowanego oraz 2 nauczycieli ze stopniem doktora legitymujących się dorobkiem w dyscyplinie *transport*.

Kryterium 5. Współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym w procesie kształcenia

Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 5

Podstawowym forum kontaktów i współpracy Uczelni z otoczeniem społeczno-gospodarczym jest, powołane w 2009 r., Kolegium Ekspertów przy WSTE. Wśród członków Kolegium można znaleźć bardzo aktywne biznesowo (również w wymiarze międzynarodowym) podmioty komercyjne (np. Global Logic), a także podmioty publiczne (np. Wojewódzka Inspekcja Transportu Drogowego). Większość tych podmiotów związana jest z branżą samochodową, choć obecność np. Terminala Promowego Świnoujście wskazuje na zainteresowanie kierunkiem również podmiotów reprezentujących inne gałęzie tematyki transportowej.

Aktywność w kontaktach z interesariuszami zewnętrznymi pozwala na sprawne wykorzystanie praktyków, w procesie dydaktycznym. Przykładowo osoba związana z firmą logistyczną, prowadzi zajęcia z tematyki *Ekonomika transportu*.

W ramach działań projakościowych przedstawiciele otoczenia społeczno – gospodarczego wygłaszają wykłady np. podczas uroczystości inauguracyjnych. Jak wynika z przeprowadzonych rozmów podczas wizytacji niektóre tematy prac są konsultowane z przedstawicielami KE, np. *Warunki testowania bezpieczeństwa biernego we współczesnych samochodach osobowych, Stan techniczny pojazdów przyczyną zdarzeń drogowych, Bezpieczeństwo transportu drogowego i analiza wybranych zdarzeń drogowych w Siłach Zbrojnych RP*. Ponadto przedstawiciele otoczenia społeczno – gospodarczego są chętni do współpracy w zakresie proponowania tematyki prac lub zagadnień, które mogą być wykorzystane podczas pisania prac dyplomowych, pod warunkiem, że przedstawiciele Uczelni taką prośbę wystosują.

Ponieważ 100% studentów uczęszcza na studia w trybie niestacjonarnym (na co dzień pracują najczęściej w podmiotach branży samochodowej) udział praktyków wykorzystywany jest do omawiania rzeczywistych przypadków, występujących w firmach, w których pracują. Dobry kontakt z rynkiem przekłada się również na dużą aktywność partnerów w konstruowaniu (a później również realizacji) programów kształcenia. Np. wspólnie z BOSCH Diesel Centrum, opracowano program szkolenia i praktyk ze stosowanych współcześnie metod diagnostycznych dla silników wysokoprężnych. Warto podkreślić, że przygotowany program obejmował udział zarówno studentów jak i kadry dydaktycznej Uczelni.

Ogólnie jednak można stwierdzić, że otoczenie społeczno-gospodarcze nie bierze aktywnego udziału w regularnym i bieżącym opiniowaniu programu nauczania.

W ramach współpracy Uczelnia korzysta także, choć nieregularnie, z możliwości wyjazdów do dużych fabryk za granicą (np. firma Volkswagen w Dortmundzie).

Dobry kontakt z rynkiem przekłada się również na dostęp do wyposażenia sal dydaktycznych, związanych tematycznie z budową i naprawą pojazdów samochodowych. Natomiast brak zainteresowania ze strony interesariuszy zewnętrznym rozwojem laboratoriów powiązanych z takimi obszarami transportu jak: logistyka, systemy transportowe czy infrastruktura transportu.

Podstawowym celem Kolegium Ekspertów jest wspieranie wiedzą i doświadczeniem Władz Uczelni w dostosowaniu oferty edukacyjnej do potrzeb zmieniającej się rzeczywistości w regionie. Eksperci uczestniczyli w przygotowaniu programu kształcenia z uwzględnieniem efektów kształcenia na wprowadzonym w roku akademickim 2014/2015 profilu praktycznym na kierunku transport pierwszego stopnia.

Rola przedstawiciela otoczenia społeczno-gospodarczego w Kolegium Ekspertów, sprowadza się nie tylko do przedstawiania opinii o zgłaszanych propozycjach Uczelni, ale aktywnego proponowania własnych koncepcji do programu kształcenia. Przykładem może być opracowany wspólnie z Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego (i przedstawiony instytucjom zatwierdzającym), program ukończenia studiów połączony z otrzymaniem certyfikatu CPC (Certyfikacja kompetencji zawodowych osób zarządzających przedsiębiorstwem transportowym). Uczelnia nie uzyskała jednak zgody na przyznawanie takiego certyfikatu, niemniej jednak takie starania podjęto, a świadczy to o zaangażowaniu interesariusza zewnętrznego i jest dowodem na aktywność Uczelni w zakresie dążenia do tworzenia certyfikowanych kursów dostępnych dla studentów.

Wspólnie z innym partnerem (BOSCH Diesel Centrum) opracowano program szkolenia i praktyk (zarówno dla studentów jak i pracowników dydaktycznych Uczelni) na temat stosowanych współcześnie metod diagnostycznych dla silników wysokopreśnych.

Inicjatywy te dotyczą jednak tylko obszaru związanego z motoryzacją.

Obecni na spotkaniu z ZO PKA przedstawiciele Delphi i BOSCH przedstawili potrzebę oraz zainteresowanie uruchomieniem specjalności w zakresie nowych technik motoryzacyjnych. Wyrazili zainteresowanie współpracą w zakresie dyplomowania oraz organizowania wspólnych konferencji, będących platformą wymiany doświadczeń oraz prowadzenia wspólnych działań w zakresie badań i rozwoju. Zarządca terminalu promowego w Świnoujściu (obecnie członek zarządu zachodniopomorskiego klastra morskiego) jest doradcą dla zarządu Uczelni, nauczycieli i studentów oraz prowadzi wspólnie prace dyplomowe i udostępnia dane przydatne do ich realizacji. Z kolei Wojewódzki Inspektorat Transportu wraz z Uczelnią przygotowuje kursy certyfikowane dla studentów (certyfikat kompetencji zawodowych) z zakresu bezpieczeństwa w transporcie (np. doradca ds. przewozu materiałów niebezpiecznych).

Dużą rolę odgrywa współpraca z przedsiębiorstwami z branży TSL oraz IT. Uczelnia podpisała listy intencyjne o współpracy z przedsiębiorstwami Global Logic, Mobica, Bright One. Mercedes Benz. Jednak współpraca ta mająca znamiona współpracy formalnej nie przyczynia się w sposób aktywny do modyfikacji programu kształcenia zwłaszcza mając na uwadze kierunek transport i specyfikę dyscypliny transport.

Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron

Uczelnia jest związana formalnie z otoczeniem społeczno-gospodarczym. Podejmowane działania wykorzystuje do rozwoju dydaktyki, kreowania programu studiów jednak bardziej ukierunkowanych na obszar budowa i eksploatacja maszyn niż na obszar transportu. Jednakże ta współpraca jest mocno skupiona na branży motoryzacyjnej i w tym zakresie przynosi korzyści. Należałoby zwiększyć aktywność w innych gałęziach rynku transportowego. Przedstawiciele otoczenia potwierdzili gotowość współpracy lecz uzależnili ją od aktywności Uczelni. Brak jest również w Kolegium Ekspertów specjalistów z takich obszarów jak: logistyka, systemy transportowe, transport kolejowy czy sterowanie ruchem w transporcie. Udział takich ekspertów w tym gronie mógłby spowodować równowagę pomiędzy poszczególnymi obszarami transportu w procesie kształcenia (transport drogowy, szynowy czy powietrzny).

Dobre praktyki

Brak.

Zalecenia

Należy wykorzystać potencjał kontaktów z otoczeniem społeczno-gospodarczym do poszerzenia tematyki o zagadnienia dotyczące kierunku transport: logistyka transportu drogowego, szynowego i powietrznego, systemy i procesy transportowe oraz sterowanie ruchem w transporcie.

Kryterium 6. Umiejdzynarodowienie procesu kształcenia

Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 6

Uczelnia próbuje stworzyć studentom ocenianego kierunku transport i pracownikom prowadzącym zajęcia warunki do korzystania z międzynarodowej wymiany zagranicznej. Podpisano umowy z TUW Nord Hamburg oraz Państwowym Ekonomiczno-Technologicznym Uniwersytetem Transportu w Kijowie. Przeprowadzono promocję WSTE na Uniwersytecie w Rostoku, Wyższej Szkole Zawodowej w Wismarze oraz na Ukrainie.

Brak jest zainteresowania wśród studentów polskich wymianą międzynarodową. Ze strony polskiej ograniczeniem są koszty wyjazdu i bariera językowa. Jednocześnie Uczelnia nie prowadzi zajęć dydaktycznych w językach obcych.

Obecnie nie są również prowadzone zajęcia przez zagraniczną kadrę naukowo-dydaktyczną. W przypadku studentów przyjeżdżających obecnie Jednostka nie posiada oferty kształcenia w językach obcych, co w opinii ZO PKA stanowi istotną barierę w rozwoju umiejdzynarodowienia.

Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron

Umiejdzynarodowienie studiów na kierunku transport nie jest zapewnione nawet w minimalnym stopniu.

Słabą stroną jest brak zainteresowanych wyjazdem studentów (jako podstawową przyczynę uważa się zbyt niskie dofinansowanie kosztów pobytu zagranicą) oraz brak studentów zagranicznych (brak oferty studiów w języku angielskim).

Dobre praktyki

Brak.

Zalecenia

Intensyfikować działania na rzecz umiędzynarodowienia koncepcji kształcenia oraz mobilności studentów i kadry akademickiej.

Kryterium 7. Infrastruktura wykorzystywana w procesie kształcenia

- 7.1. Infrastruktura dydaktyczna oraz wykorzystywana w praktycznym przygotowaniu zawodowym.
- 7.2. Zasoby biblioteczne, informacyjne oraz edukacyjne.
- 7.3. Rozwój i doskonalenie infrastruktury.

Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 7

7.1.

Uczelnia dysponuje infrastrukturą dydaktyczną korzystając na drodze umowy z pomieszczeń Zespołu Szkół Samochodowych w Szczecinie. Infrastruktura obejmuje:

- Sale wykładowe i ćwiczeniowe: 2 sale audytoryjne na 120 i 80 miejsc, 10 sal przeznaczonych do ćwiczeń audytoryjnych po 30 miejsc każda, 2 sale audiowizualne po 70 miejsc każda, 2 pracownie językowe po 30 miejsc.
- Pracownie komputerowe (7, w tym 3 własne) - jedna wyposażona w 11 komputerów Apple Mac OS X, druga wyposażona w 19 komputerów Apple Mac OS X wraz ze specjalistycznym oprogramowaniem z dostępem do Internetu, trzecia wyposażona w 16 laptopów z dostępem do Internetu. Pozostałe 4 pracownie są wyposażone w sumie w 60 komputerów z oprogramowaniem użytkowym.
- Laboratoria: Laboratorium podstaw elektrotechniki i miernictwa elektrycznego, Laboratorium elektroniki samochodowej, Laboratorium układów napędowych, Laboratorium silników spalinowych wyposażone w silniki funkcjonalne, Pracownia metrologii warsztatowej, Hamownia silnikowa, Hamownia podwoziowa dla samochodów do 3,5 tony, Laboratorium ogólnomechaniczne, Laboratorium metrologii i inżynierii materiałowej.
- Bibliotekę z czytelnią i 8 stanowiskami z dostępem do Internetu.
- Pomieszczenia administracyjne, gospodarcze i socjalne (pokój nauczycielski, Dziekanat z Rektorem, szatnia, bar, pomieszczenia gospodarcze) mieszczące się na terenie Uczelni.

Baza laboratoryjna Uczelni obejmuje także wyposażenie zakupione z własnych środków i stale modernizowane pracownie mobilne.

Dostosowanie bazy dydaktycznej do potrzeb kierunku transport jest ograniczone. Infrastruktura jest dobrze przygotowana do kształcenia w zakresie inżynierii pojazdów samochodowych. Brakuje wyposażenia sal dydaktycznych do prowadzenia zajęć związanych z tematyką innych gałęzi transportu niż samochodowy oraz zajęć dotyczących systemu transportowego czy szeroko rozumianej logistyki.

Jednostka do zajęć w formie e-learningu wykorzystuje własną platformę elektroniczną poprzez którą nauczyciele akademicki przesyłają studentom dodatkowe materiały do zajęć oraz zadania do samodzielnej realizacji w postaci arkuszy kalkulacyjnych. Dostępne jest również forum za pomocą którego studenci mogą komunikować się z nauczycielami akademickimi.

Prowadzenie kształcenia na odległość nie spełnia wymogów, jakie stawia Ustawa, (Rozporządzenie MNiSW z 25 września 2007 z późniejszymi zmianami). Między innymi, nie zapewnia dostępu do infrastruktury informatycznej i oprogramowania, które umożliwiają synchroniczną i asynchroniczną interakcję między studentami i nauczycielem akademickim.

WSTE zapewnia dostęp do infrastruktury dydaktycznej i administracyjnej dla studentów niepełnosprawnych. Sale dydaktyczne i pomieszczenia laboratoryjne, biblioteka wynajmowane przez WSTE znajdują się na parterze; budynek szkoły jest zaopatrzony w podjazd. Także pomieszczenia administracyjne Rektoratu / Dziekanatu są dostępne poprzez podjazd.

7.2.

Studenci WSTE mają możliwość korzystania z Biblioteki uczelnianej i czytelnicy mieszczącej się w budynku Zespołu Szkół Samochodowych w Szczecinie. Księgozbiór Biblioteki liczy około 4400 woluminów, 105 roczników czasopism i 160 norm technicznych. Biblioteka zajmuje pomieszczenie o powierzchni 55 m². Korzystanie z Biblioteki wspomaga komputerowy program biblioteczny, który umożliwia użytkownikom wyszukiwanie informacji wg różnorodnych kryteriów. W czytelnicy jest możliwy bezpłatny dostęp do Internetu (5 stanowisk komputerowych). Biblioteka jest czynna przez 5 dni w tygodniu; w tygodniach ze zjazdami studentów niestacjonarnych – w sobotę w godz. 9 -16.

Ponadto, Uczelnia posiada zawarte umowy dotyczące możliwości korzystania ze zbiorów bibliotecznych Zespołu Szkół Samochodowych (księgozbiór, woluminy wydawnictw zwartych, roczniki czasopism i zbiory audiowizualne) oraz Biblioteki Głównej i bibliotek wydziałowych Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, w tym ze 191 stanowisk komputerowych znajdujących się w tych bibliotekach i czytelnicy.

Zasoby biblioteki zawierają bogatą i aktualną literaturę fachową z zakresu techniki samochodowej, transportu i logistyki.

W opinii ZO PKA Biblioteka jest dobrze wyposażona i posiada dla większości przedmiotów wymaganą i zalecaną w sylabusach przez nauczycieli akademickich literaturę obowiązkową.

7.3.

Założyciel Uczelni Fundacja Przedsiębiorczość-Edukacja-Nauka we współpracy z Zespołem Szkół Samochodowych w Szczecinie dokonuje zakupów wyposażenia laboratoryjnego, komputerowego i oprogramowania dążąc do zapewnienia studentom dostępu do aktualnej nowoczesnej techniki samochodowej. W zakresie Automotive daje to możliwość wykształcenia inżynierów przygotowanych bezpośrednio do podjęcia pracy w gospodarce.

Studenci w ramach ankiety oceny przedmiotu mają możliwość wyrażenia opinii dotyczącej wszystkich aspektów związanych z ocenianym przedmiotem, w tym infrastruktury. Na podstawie raportów z opracowań ankiet należy jednak zauważyć, że na wizytowanym kierunku studenci dotychczas nie odnosili się do kwestii związanych z infrastrukturą Jednostki lub Uczelni.

Również otoczenie społeczno-gospodarcze bierze udział w dyskusjach dotyczących rozwoju i poprawy stanu infrastruktury dydaktycznej proponując jak w przypadku laboratoriów techniki samochodowej, ich wyposażenie czy modernizację. Jednak działania te biorąc pod uwagę ich kompleksowość nie są wystarczające mając na uwadze kierunek transport.

Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron

Biorąc pod uwagę stan sal wykładowych i ćwiczeniowych oraz ich wyposażenie w aparaturę audiowizualną i informatyczną poziom wyposażenia można uznać za dobry. Natomiast w przypadku bazy dydaktycznej (laboratoria) dla kierunku transport istniejące laboratoria zapewniają prowadzenie zajęć w ograniczonym zakresie do praktycznego przygotowania do zawodu w obszarze tylko inżynierii pojazdów samochodowych. W tym zakresie możliwe jest uzyskanie umiejętności zgodnych z aktualnym stanem praktyki.

Natomiast brakuje wyposażenie laboratoriów doświadczalnych i komputerowych w stanowiska i oprogramowanie dotyczące innych gałęzi transportu oraz zagadnień projektowania, badania, utrzymania systemu i procesu transportowego. W tym zakresie kształcenia na kierunku transport uzyskanie umiejętności praktycznych nie jest możliwe.

Sal dydaktyczne dostosowane są do liczby studentów. Zbiory biblioteczne: podręczniki, czasopisma oraz bazy elektroniczne odpowiadają potrzebom ocenianego kierunku i zapewniają studentom możliwość korzystania z zalecanej literatury. Zasoby biblioteki są wystarczające do kształtowania założonych efektów kształcenia.

Mocną stroną jest dobry stan techniczny pomieszczeń, wyposażenie w aparaturę wspomagającą proces kształcenia, dostępność Internetu oraz dostęp do wszystkich pomieszczeń także dla osób niepełnosprawnych.

Mocną stroną wizytowanego kierunku stanowi także wyposażenie laboratoriów dydaktycznych z zakresu inżynierii samochodowej.

Pozytywnie należy ocenić udostępnianie licznych materiałów edukacyjnych studentom w formie elektronicznej do samodzielnej nauki.

Dobre praktyki

Brak.

Zalecenia

Doposażenie bazy laboratoryjnej umożliwiającej modelowanie i symulację zagadnień transportowych oraz zagadnień projektowania, badania, utrzymania systemu i procesu transportowego.

Kryterium 8. Opieka nad studentami oraz wsparcie w procesie uczenia się i osiągnięcia efektów kształcenia

- 8.1. Skuteczność systemu opieki i wspierania oraz motywowania studentów do osiągnięcia efektów kształcenia.
- 8.2. Rozwój i doskonalenie systemu wspierania oraz motywowania studentów.

Analiza stanu faktycznego i ocena spełnienia kryterium 8

8.1.

W opinii studentów wizytowanego kierunku nauczyciele akademicy dobrze wypełniają swoje obowiązki, udzielają wsparcia zarówno w formie konsultacji osobistych jak i konsultacji za pośrednictwem e-maila. Przekazują oni w czasie zajęć oraz w formie e-learningu wiele dodatkowych materiałów wspomagających studentów w procesie samodzielnego zdobywania wiedzy. Studenci pozytywnie zaopiniowali taką formę wsparcia w procesie uczenia się. Za mocną stroną uznać należy również tzw. forum umieszczone na internetowej platformie Uczelni, umożliwiające kontakt z nauczycielami w postaci wirtualnych konsultacji.

Studenci mają swobodną możliwość wyboru promotora pracy dyplomowej, a następnie z pomocą promotora mają możliwość ustalenia tematu i zakresu realizowanej pracy. Studenci pozytywnie oceniają pomoc promotorów w przygotowaniu pracy dyplomowej.

Szczegółowe zapisy dotyczące wsparcia studentów z niepełnosprawnością zawarto w Regulaminie Studiów. W Uczelni dotychczas nie studiowały osoby z niepełnosprawnością, w związku z czym ocena skuteczności podejmowanych działań nie jest możliwa. Regulamin studiów przewiduje stosowne działania zmierzające do zapewnienia równych szans realizacji procesu kształcenia przez studentów będących osobami niepełnosprawnymi. Student może wnioskować o wsparcie w zakresie indywidualnego dopasowania zajęć dydaktycznych oraz formy, czasu i terminów przeprowadzania zaliczeń i egzaminów.

Jednostka wspiera studentów w kontaktach z lokalnym środowiskiem zawodowym w ramach działań realizowanych przez Biuro Karier, które udostępnia na swojej stronie internetowej informacje o aktualnych ofertach pracy, staży, praktyk i wolontariatu. Studenci jednak rzadko korzystają z tej formy wsparcia, ponieważ w zdecydowanej większości są to osoby czynne zawodowo.

Pozytywnie należy ocenić działania podejmowane w ramach przedmiotu „Planowanie kariery zawodowej” w czasie którego studenci są zapoznawani z aktualną sytuacją i trendami na rynku pracy.

Studenci nie mają zapewnionego wsparcia w kontaktach ze środowiskiem akademickim. W tym aspekcie jedynym działaniem podejmowanym przez Jednostkę jest zlecanie zajęć dydaktycznych pracownikom naukowym lokalnych Uczelni.

W opinii studentów system stypendialny skutecznie motywuje do osiągnięcia zakładanych efektów kształcenia, a pomoc materialna w postaci stypendiów socjalnych pozwala bez przeszkód skupić się na procesie uczenia się. Wszystkie informacje na temat pomocy materialnej znajdują się w regulaminie ustalania wysokości, przyznawania i wypłacania świadczeń pomocy materialnej, co do którego studenci nie zgłosili żadnych uwag.

Jednostka nie opracowała formalnego systemu zgłaszania oraz rozpatrywania skarg i wniosków studentów. Student może z problemem zgłosić się do Samorządu Studenckiego lub bezpośrednio Władz Wydziału lub Uczelni. Dotychczas nie wystąpiły jednak sytuacje, które mogłyby potwierdzić skuteczność funkcjonowania systemu w tym zakresie.

Studenci wizytowanego kierunku pozytywnie oceniają pracę Dziekanatu oraz pozostałych jednostek administracyjnych Uczelni. Ponadto studenci mają bieżący dostęp do swoich ocen i informacji poprzez e-dziekanat.

8.2.

Skuteczność systemu wspierania studentów jest badana na końcu ich kształcenia w ramach ankiety absolwenta, w której studenci są pytani m.in. o ocenę ukończonego kierunku studiów oraz inne uwagi dotyczące studiowania na Wydziale.

Mając na względzie zaprezentowane przez Uczelnię formy w jakich studenci są pytani o system opieki i wsparcia, należy uznać że system ten nie jest kompleksowy, jednak pokrywa większość aspektów, w których ocena studentów jest pomocna w rozwoju systemu opieki i wsparcia. W badaniu losów absolwenta student może ocenić kompleksowo program studiów oraz wsparcie w procesie realizowania studiów. W ankiecie oceny nauczyciela akademickiego na koniec semestru student może ponadto zawrzeć informacje i ocenić infrastrukturę, ocenić kadrę wspierającą proces kształcenia oraz system wsparcia jaki oferuje Uczelnia w postaci dodatkowych materiałów. Negatywnie należy ocenić brak możliwości oceny przez studentów obsługi administracyjnej. W szczególności należy zwrócić uwagę na brak możliwości oceny instytucji, w których studenci realizują praktyki zawodowe. Dla powyższych ankiet Uczelnia analizuje ich wyniki, jednak w toku wizytacji nie przedstawiono przykładów wykorzystania wyników do doskonalenia systemu wsparcia i opieki nad studentami oraz doskonalenia obsługi administracyjnej i kadry wspierającej proces kształcenia.

Uwzględniając argumenty przedstawione wyżej można uznać, że istniejący system doskonalenia procesu kształcenia nie można uznać za kompleksowy i wieloaspektowy bowiem brak powiązania tego systemu z innymi, istniejącymi w Uczelni, systemami doskonalenia procesu kształcenia.

Niezbędne informacje dotyczące toku studiów, oraz form opieki i wsparcia jakie oferuje Uczelnia studenci mogą znaleźć na stronie internetowej Uczelni, w gablotach oraz bezpośrednio w Dziekanacie. W ocenie studentów podane informacje są kompletne i zaspokajają ich potrzeby.

Uzasadnienie, z uwzględnieniem mocnych i słabych stron

Studenci mają zapewnioną kompleksową opiekę i wsparcie ze strony nauczycieli akademickich. System stypendialny skutecznie motywuje studentów do osiągania zakładanych efektów kształcenia a stypendia socjalne i zapomogi pozwalają studentom w gorszej sytuacji materialnej skupić się na procesie uczenia się.

Uczelnia częściowo umożliwia studentom ocenę systemu opieki i wsparcia w procesie uczenia się. Brak możliwości oceny obsługi administracyjnej. Uczelnia nie wykorzystuje wyników przeprowadzonych badań w celu doskonalenia systemu opieki i wsparcia studentów.

Dobre praktyki

Brak.

Zalecenia

- Umożliwienie studentom oceny obsługi administracyjnej Uczelni oraz miejsc odbywania praktyk.

- Analiza dotychczas zebranych wyników ocen studentów w zakresie systemu wsparcia i opieki oraz wypracowanie na ich podstawie zaleceń doskonalących.

5. Ocena dostosowania się jednostki do zaleceń z ostatniej oceny PKA, w odniesieniu do wyników bieżącej oceny

Zalecenie	Charakterystyka działań doskonalących oraz ocena ich skuteczności
Część prac nie powinna zostać sklasyfikowana jako prace inżynierskie. Ponadto należy zwrócić uwagę na wnikliwsze recenzowanie prac oraz by pytania zadawane na egzaminie dyplomowym uwzględniały przedmioty ogólne (zaleca się utworzenie zestawu pytań o tematyce ogólnej obowiązujących na egzaminie dyplomowym).	Ocena wybranych prac dyplomowych pokazała, że zalecenie to nie zostało wykonane. Nadal realizowane są prace, które nie mają charakteru prac inżynierskich.
Należy zwrócić uwagę na proces dyplomowania koncentrując się na utrzymaniu inżynierskiego charakteru prac dyplomowych i rozszerzeniu zestawu pytań egzaminacyjnych o treści ogólne. Powyższe działania umożliwią pełniejsze osiągnięcie założonych efektów kształcenia.	jw.
Pozytywnie ocenione zostały działania mające na celu wdrożenie wewnętrznego systemu zapewnienia jakości kształcenia w WSTE w Szczecinie. Jednak zalecane jest uwzględnienie uwag studentów nt. braku informacji o wynikach ankietyzacji.	Wewnętrzny System Zapewnienia Jakości Kształcenia (WSZJK) został wdrożony. ZO PKA stwierdził, że system jest nieskuteczny.