

Uchwała Nr 635/2018
Prezydium Polskiej Komisji Akredytacyjnej
z dnia 25 października 2018 r.

w sprawie oceny programowej na kierunku „transport”
prowadzonym na Wydziale Systemów Automotive Wyższej Szkoły Techniczno-
Ekonomicznej w Szczecinie na poziomie studiów pierwszego stopnia
o profilu praktycznym

§ 1

Na podstawie art. 48a ust. 3 oraz art. 52 ust. 1 ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2183, z późn. zm.) w związku z art. 225 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2018 r. Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2018 r. poz. 1669) Prezydium Polskiej Komisji Akredytacyjnej, po zapoznaniu się z raportem Zespołu Oceniającego oraz stanowiskiem Uczelni, a także kierując się sprawozdaniem Zespołu nauk technicznych, w sprawie oceny programowej na kierunku „transport” prowadzonym na Wydziale Systemów Automotive Wyższej Szkoły Techniczno-Ekonomicznej w Szczecinie na poziomie studiów pierwszego stopnia o profilu praktycznym, wydaje ocenę:

warunkową

§ 2

Warunkowa ocena, o której mowa w § 1, została wydana zgodnie z określonymi w Statucie Polskiej Komisji Akredytacyjnej warunkami przyznawania ocen, uwzględniającymi stopień spełnienia poszczególnych kryteriów oceny programowej. Kryteria: skuteczność wewnętrznego systemu zapewnienia jakości kształcenia oraz umiędzynarodowienie procesu kształcenia uzyskały ocenę *częściową*, kryteria: koncepcja kształcenia i jej zgodność z misją oraz strategią uczelni, program kształcenia oraz możliwość osiągnięcia zakładanych efektów kształcenia, infrastruktura wykorzystywana w procesie kształcenia, a także opieka nad studentami oraz wsparcie w procesie uczenia się i osiągania efektów kształcenia, otrzymały ocenę *zadowalającą*. Natomiast kryteriom: kadra prowadząca proces kształcenia oraz współpraca z otoczeniem społeczno-gospodarczym w procesie kształcenia przyznano ocenę w pełni. Ponieważ ponad 50% kryteriów nie jest spełnionych w stopniu co najmniej *w pełni* w tym kryteria: koncepcja kształcenia i jej zgodność z misją oraz strategią uczelni, program kształcenia oraz możliwość osiągnięcia zakładanych efektów kształcenia, a także infrastruktura wykorzystywana w procesie kształcenia, nie zaistniały przesłanki do wydania oceny pozytywnej.

Warunkową ocenę programową uzasadniają zastrzeżenia dotyczące:

1. Koncepcji kształcenia i jej zgodności z misją oraz strategią uczelni.

Kierunek nie został przyporządkowany do dyscypliny *budowa i eksploatacja maszyn*, do której również odnoszą się efekty kształcenia. Tworząc koncepcję kształcenia nie uwzględniono w niej ani krajowych, ani międzynarodowych wzorców. Nie określono

kierunkowych efektów kształcenia – w ramach każdej specjalności, która będzie realizowana na wnioskowanym kierunku. Studenci mają osiągać odrębne efekty kształcenia, co oznacza, iż każda z nich jest rzeczywiście odrębnym kierunkiem studiów. Ponadto nie zdefiniowano efektów kształcenia dla poszczególnych modułów zajęć tworzących program studiów, przypisując im efekty kierunkowe, tym samym nie podkreślono specyfiki poszczególnych przedmiotów.

2. Programu kształcenia oraz możliwości osiągnięcia zakładanych efektów kształcenia.
 - 1) Program studiów jest silnie ukierunkowany na tematykę budowy i eksploatacji pojazdów, zaś wyraźnie brakuje zajęć z zakresu transportu, podczas gdy 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 jest przygotowana do 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 z bezpośrednim udziałem oraz brak e-learningu synchronicznego.
 - 2) W sylabusach wskazano bardzo rozbudowaną liczbę efektów do osiągnięcia (powtarzających się w przedmiotach), co na etapie weryfikacji stwarza problemy. Szczególnie dużo efektów przypisano praktyce zawodowej. Taka liczba efektów (kilkadziesiąt) jest praktycznie nieweryfikowalna. Ponadto według sylabusu praktyk student osiąga różne efekty w trakcie praktyki w zależności od specjalności, którą studiuje. Wybór miejsc praktyk i definiowanie zadań dla studenta powinno być zdeterminowane koniecznością osiągania efektów kształcenia właściwych dla kierunku „transport”. Nie określono poziomu kompetencji, jaki student może osiągnąć podczas nauki języka obcego. Nie zróżnicowano sylabusów opisujących kolejne semestry nauki języka obcego.
 - 3) Nie wyodrębniono modułu Praca dyplomowa i nie określono efektów związanych z realizacją tej pracy.
 - 4) W procesie rekrutacji nie prowadzi się żadnej selekcji kandydatów, przyjmowanie na studia odbywa się na podstawie kolejności zgłoszeń, co nie zapewnia właściwego doboru przyszłych studentów.
 - 5) Poziom merytoryczny, a także sposób oceny prac etapowych i dyplomowych przez nauczycieli akademickich, budzą zastrzeżenia. Stopień trudności i zakres prac są niewystarczające do właściwej weryfikacji stopnia osiągnięcia efektów kształcenia. W licznych przypadkach prace dyplomowe nie spełniają wymagań stawianych pracom inżynierskim. Są to prace opisowe, ograniczające się do opisu stanu istniejącego, bez choćby próby oceny tego stanu 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 w pełni z efektami kształcenia kierunku „transport” przypisanego do dyscypliny *transport*.

3. Infrastruktury wykorzystywanej w procesie kształcenia.

Istniejąca baza dydaktyczna, w tym laboratoria, zapewnia prowadzenie zajęć jedynie w zakresie inżynierii pojazdów samochodowych i tylko w tym zakresie możliwe jest uzyskanie umiejętności zgodnych z aktualnym stanem praktyki. Natomiast brak laboratoriów doświadczalnych i komputerowych wyposażonych w stanowiska i oprogramowanie dotyczące innych gałęzi transportu, tj.: zagadnień projektowania, badania, utrzymania systemu i procesu transportowego. Uzyskanie umiejętności praktycznych w tym zakresie nie jest możliwe.

Zastrzeżenia budzi także:

1. Skuteczność wewnętrznego systemu zapewnienia jakości kształcenia.

Uczelniany system zapewnienia jakości nie jest skuteczny w diagnozowaniu nieprawidłowości występujących w procesie kształcenia, a odnoszących się do jakości prac etapowych i dyplomowych, procesu rekrutacji, spełniania przez program przepisów prawa oraz wymogów jakościowych, o których mowa w ust. 2.

2. Umieędzynarodowienie procesu kształcenia.

Umieędzynarodowienie procesu kształcenia jest na niskim poziomie. Brak jest zainteresowania studentów wymianą międzynarodową. Uczelnia nie prowadzi zajęć dydaktycznych w językach obcych, z wyjątkiem lektoratów z języka angielskiego. Zajęcia nie są również prowadzone przez zagraniczną kadrę naukowo-dydaktyczną.

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

Uczelnia nie wykorzystuje wyników przeprowadzanych badań systemu opieki i wsparcia w procesie uczenia się w celu jego doskonalenia. Ponadto studenci nie mają możliwości oceny obsługi administracyjnej.

W odpowiedzi na raport z wizytacji Uczelnia przedstawiła właściwe działania naprawcze. Prezydium, przyjmując je do wiadomości stwierdza, iż z uwagi na efekty implementacji tych działań, z uwagi na ich liczbę i zakres, powinny zostać zweryfikowane w toku powtórnej oceny programowej w roku akademickim 2019/2020.

§ 3

Następna ocena programowa na kierunku „transport” w jednostce wymienionej w § 1 powinna nastąpić w roku akademickim 2019/2020.

§ 4

1. Uczelnia niezadowolona z uchwały może złożyć wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy.
2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, należy kierować do Polskiej Komisji Akredytacyjnej w terminie trzydziestu dni od dnia doręczenia uchwały.

§ 5

Uchwałę Prezydium Polskiej Komisji Akredytacyjnej otrzymują:

1. Minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego,
2. Rektor Wyższej Szkoły Techniczno-Ekonomicznej w Szczecinie.

§ 6

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZEWODNICZĄCY
POLSKIEJ KOMISJI AKREDYTACYJNEJ

Krzysztof Diks