

## WYDZIAŁOWA KOMISJA ds. JAKOŚCI KSZTAŁCENIA

### WYDZIAŁ NAWIGACYJNY

#### AKADEMIA MORSKA W GDYNI

#### RAPORT ZA ROK AKADEMICKI 2014/2015

### 1. Monitorowanie i okresowe przeglądy programów kształcenia, a w szczególności:

#### a. Analiza zgodności kierunku i profilu studiów z misją uczelni i wydziału

Kierunki rozwoju Wydziału Nawigacyjnego zostały wyznaczone zgodnie ze strategią rozwoju przyjętą uchwałą RWN-1/2013 w dniu 24.01.2013 roku. W dokumencie tym postawiono cele w zakresie kształcenia, wśród których należy wyróżnić:

- dostosowywanie efektów kształcenia i programów studiów do potrzeb krajowych i globalnych pracodawców;
- rozwijanie współpracy z armatorami oraz przedsiębiorcami.

Przyjęte cele są zbieżne z celami strategicznymi AMG, założeniami Polityki Morskiej RP do 2020 r. oraz strategią Rozwoju Szkolnictwa Wyższego w Polsce.

W kwestiach dotyczących celów w zakresie badań naukowych i prac rozwojowych Strategia WN jest zbieżna z zapisami zawartymi w strategii AMG. Szczególnie istotne jest deklarowane działanie dotyczące rozwoju infrastruktury dydaktycznej. Stwierdzono zatem, że wobec aktualnych zapisów strategia działalności i rozwoju Wydziału Nawigacyjnego jest zbieżna z misją i strategią uczelni w zakresie zapewnienia wysokiej jakości kształcenia i prowadzonych badań naukowych. Ma to też ścisły związek z potrzebami otoczenia społeczno-gospodarczego, w tym rynku pracy.

Po dokonaniu analizy komisja stwierdza, że obydwa prowadzone na wydziale kierunki studiów jak i ich przypisanie do odpowiednich profili są zgodne z misją wydziału oraz uczelni. Należy podkreślić, że to stwierdzenie poparte jest również oceną Polskiej Komisji Akredytacyjnej, która oceniła Wydział Nawigacyjny jako realizujący ten aspekt w pełni.

Komisja również stwierdza, że dopóki nie zostaną uruchomione na Wydziale Nawigacyjnym nowe kierunki studiów albo nie zmienią się dotychczasowe zapisy dotyczące misji to nie ma potrzeby przeprowadzania przedmiotowej analizy.

#### b. Analiza zgodności zakładanych kierunkowych efektów kształcenia z efektami kształcenia dla wskazanego obszaru lub obszarów kształcenia opisanych w Krajowych Ramach Kwalifikacji dla Szkolnictwa Wyższego

Po dokonaniu analizy komisja uznała, iż występuje zgodność zakładanych kierunkowych efektów kształcenia z efektami kształcenia dla wskazanego obszaru kształcenia na obu prowadzonych na wydziale kierunków.

**c. Analiza zgodności zakładanych efektów kształcenia w modułach (przedmiotach) z efektami kształcenia opisanymi w programach kształcenia**

Zasadniczo przedmiotowe efekty kształcenia są zgodne z uchwalonymi przez RWN oraz Senat AMG kierunkowymi efektami kształcenia. Uwagi dotyczące sugerowanych nieznacznych korekt w zakresie przeredagowania wybranych elementów aby odpowiedzialni za przedmioty mogli trafniej odnosić się do nich w swoich kartach przedmiotu. Niewielkie poprawki były również wymagane w zakresie wypełniania kart przedmiotów, zaś o naprawienie stwierdzonych nieścisłości został poproszony dziekan Guze.

**d. Analiza prawidłowości doboru metod oceny założonych efektów kształcenia i kryteriów zaliczenia przedmiotu**

Metody oceny założonych efektów kształcenia i kryteria zaliczenia przedmiotów zostały ocenione przez komisję jako poprawne. W szczególności na przedmiotach STCW prowadzący w swoich kryteriach zaliczenia przedmiotu jak i doborze metod oceny poszczególnych efektów kształcenia w pełni realizują zapisy rozporządzeń MliR dotyczące wykształcenia i egzaminowania załóg statków w dziale pokładowym.

Efekty kształcenia związane z określonymi umiejętnościami są weryfikowane za pomocą ćwiczeń na symulatorach, o ile w danym obszarze wiedzy taki symulator znajduje się na wyposażeniu wydziału, czy w trakcie rozwiązywania zagadnień inżynierskich. Dzięki temu można również ocenić osiągnięcie efektów kształcenia odnoszących się do wybranych kompetencji społecznych. W większości przypadków egzaminy czy zaliczenia w sposób wystarczający oceniają poziom wiedzy z poszczególnych przedmiotów. Pewne praktyczne aspekty procesu oceniania wywołują czasami obiekcje studentów i na ten temat przeprowadzone zostały przez dziekana Guze rozmowy z kierownikami katedr, których uwagi dotyczyły.

**e. Analiza prawidłowości przypisania punktów ECTS modułom (przedmiotom)**

Przypisanie punktów ECTS poszczególnym przedmiotom zostało zweryfikowane i poprawione w uchwalonych przez RWN korektach planów studiów w czerwcu i wrześniu 2014. Porównanie planów studiów przed i po zmianach wskazuje, że Wydziałowe Komisje Programowe podczas swoich prac uwzględniły wyniki egzaminów i zaliczeń z poszczególnych przedmiotów. Zmiana punktacji dotyczyła takich przedmiotów jak Nawigacja, Urządzenia Nawigacyjne, Matematyka, Budowa i Stateczność Statku, Przewozy Morskie, Manewrowania na studiach pierwszego stopnia na kierunku Nawigacja oraz m. in. Mechanika Techniczna, Grafika Inżynierska, Środki Transportu, Systemy Transportowe, Eksploatacja Obiektów Transportu, Ekonomika Transportu na studiach pierwszego stopnia na kierunku Transport. Na podstawie analiz rozkładu ocen z poszczególnych przedmiotów WKJK stwierdza, że przypisanie punktów ECTS jest prawidłowe i zdecydowanie odzwierciedla nakład pracy studentów z poszczególnych przedmiotów.

**f. Analiza zgodności programu kształcenia z wymaganiami STCW (dla kierunków morskich)**

Zmiany w planach, programach oraz kartach przedmiotów studiów pierwszego stopnia na kierunku Nawigacja zostały uchwalone 12.06.2014 oraz doprecyzowane 23 września 2014.

Uwzględniają one w pełni wymagania Rozporządzenia Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów przeszkoleń dla członków załóg statków morskich. Niepokój budzi jednak fakt, że liczba godzin z poszczególnych przedmiotów podlegających STCW uległa zmniejszeniu. W opinii członków WKJK może mieć to negatywny wpływ na jakość kształcenia przyszłych kadr morskich. Stwierdzono jednakże, że mimo braku niezgodności programów z wymogami STCW obserwuje się istotną niezgodność realizacji tych programów. Zwrócono uwagę, że plan rejsów Daru Młodzieży, wskazuje, że realizacja pewnych treści programowych, szczególnie praktyki morskiej na statkach szkolnych, może nie być do końca właściwa. Szczególnie wskazano na liczbę postojów w portach. Podobnie praktyka radarowa i manewrowa powinna odbywać się całodobowo. Trudno jest uznać, że doba praktyki jest poprawnie zaliczona wówczas, gdy student przebywa na statku zaledwie od godziny 7 bądź 8 rano do 16. We wcześniejszych latach praktyki morskie realizowane były bardziej rzetelnie, zaś studenci samodzielnie musieli wykonać podstawowe manewry statkiem (podczas praktyki manewrowej) i obserwacje radarowe w różnych porach i warunkach, w tym w nocy (praktyka radarowa). W ostatnich latach jakość tych praktyk oraz ich zgodność z STCW wyraźnie się pogorszyła.

**2. Analiza dostosowania efektów kształcenia uzyskanych w procesie kształcenia na studiach I i II stopnia na poszczególnych kierunkach oraz studiach podyplomowych do potrzeb rynku pracy, szczególnie na studiach o profilu praktycznym.**

WKJK stwierdza, że mimo iż proces kształcenia na studiach I-go stopnia prowadzony w oparciu o KRK nie dobiegł końca, to na podstawie rozmów przeprowadzonych z pracodawcami można wnioskować, że obecnie efekty kształcenia, które student uzyskuje w procesie kształcenia dobrze wpisują się w potrzeby rynku pracy. Widać też pewną tendencję na studiach II-go stopnia, a mianowicie studenci, zarówno kierunku Transport jak i Nawigacja, już pod koniec pierwszego semestru studiów są zatrudniani czy to przez działające na terenie Trójmiasta stocznie, firmy sektora offshore czy też firmy sektora TSL. Mimo to warto jest rozpocząć prace nad poszerzeniem oferty o kolejne atrakcyjne specjalności.

**3. Opracowanie zbiorczych wyników badań ankietowych przeprowadzonych na Wydziale dotyczących dokonywania przez studentów oceny nauczyciela akademickiego w zakresie wypełniania przez niego obowiązków dydaktycznych i wyciągnięcie wniosków odnośnie doskonalenia jakości procesu kształcenia.**

Analiza stanowi załącznik nr 1 do niniejszego raportu.

**4. Analiza wyników z monitorowania kariery absolwentów Akademii.**

**5. Analiza wyników przeprowadzonych egzaminów i innych form sprawdzania efektów kształcenia osiągniętych przez studenta.**

Analiza stanowi załącznik nr 2 do niniejszego raportu.

**6. Ocena i doskonalenie funkcjonowania systemu informacyjnego wydziału w tym powszechnego dostępu do informacji o zakładanych efektach kształcenia na danym kierunku oraz metodzie oceny efektów kształcenia i kryteriach zaliczenia przedmiotów.**

Komisja stwierdziła, iż informacje o zakładanych efektach kształcenia są dostępne w dziekanacie Wydziału Nawigacyjnego oraz na stronie Wydziału. Ponadto, prowadzący poszczególne zajęcia są zobligowani do przekazywania informacji o przedmiotowych efektach kształcenia, formie ich osiągnięcia oraz weryfikacji na pierwszych zajęciach. Nie wydaje się konieczne wykonywanie jakichkolwiek dodatkowych działań zmierzających do zmiany istniejącej sytuacji w przedmiotowym zakresie.

**7. Analiza posiadanej przez wydział infrastruktury dydaktycznej i naukowej, zasobów materialnych i polityki finansowej oraz formułowania wniosków tym zakresie.**

Komisja nie dysponuje jeszcze stosownym narzędziem oceny zasobów wydziału w przedmiotowym zakresie. Prawdopodobnie powstanie ono z początkiem 2016 roku. Zatem analiza została dokonana na podstawie wywiadów z osobami odpowiedzialnymi za poszczególne laboratoria i grupy tematyczne na wydziale. Komisja stwierdziła między innymi, że:

- symulator nawigacyjny w Katedrze Nawigacji powinien zostać zmodernizowany lub wymieniony – zdarzają się coraz częstsze awarie wpływające na płynność prowadzenia zajęć;
- symulator ładunkowy w Katedrze Eksploatacji Statku należy doposażyć w dodatkowe modele statków oraz możliwość wykorzystania go do zajęć z Budowy i Stateczności Statku;
- należy zrealizować planowaną w najbliższej przyszłości modernizację symulatora GMDSS;
- brakuje laboratoriów komputerowych z oprogramowaniem specjalistycznym dla kierunku Transport;
- są sygnały o konieczności modernizacji sal komputerowych – w pierwszej kolejności 312 a potem 213;
- bolączką nie rozwiązana od lat jest brak symulatora statecznościowego na wydziale; aktualnie używany jest prosty program symulacyjny nie dedykowany do prowadzenia dydaktyki, a jedynie do tego częściowo przystosowany;
- zdecydowanie brakuje sprzętowego symulatora statecznościowego umożliwiającego wykonanie ćwiczeń laboratoryjnych i demonstracyjnych w zakresie stateczności statku nieuszkodzonego i stateczności awaryjnej statku; aktualnie pokazy odbywają się z wykorzystaniem akwarium, co jest kuriozalne jak na Akademię Morską z 90-letnią tradycją; jest niezrozumiałym dla czego przez całe dekady znajdowały się środki finansowe na symulatory nawigacyjne (choć dziś te symulatory są już częściowo przestarzałe), a nigdy nie znalazły się na laboratorium statecznościowe z prawdziwego zdarzenia.

**8. Analiza i ocena poziomu naukowego wydziału, w szczególności w zakresie obszaru/obszarów wiedzy związanych w prowadzonym kształceniem.**

Wydziałowa Komisja ds. Kontroli Jakości kształcenia nie czuje się na siłach by ocenić poziom naukowy pracowników wydziału. W skład komisji wchodzi tylko jeden doktor habilitowany, zaś pozostałe osoby nie mają nawet habilitacji. Jakże mogą zatem oceniać poziom naukowy profesorów? W odróżnieniu od krajów rozwiniętego zachodu, w których normalnym jest dokonywanie recenzji badań profesora przez doktora, w Polsce podejście takie pozostaje sprzeczne z obyczajem akademickim.

**9. Propozycje działań, które mają na celu podnoszenie jakości kształcenia na wydziale, doskonalenie programu kształcenia i monitorowania realizacji tych działań.**

W związku z tym, że kształcenie przeważającej liczby studentów na Wydziale Nawigacyjnym jest ściśle związane z jasno określoną przyszłością zawodową na rynku żeglugowym, przy jednoczesnym obserwowanym procesie dynamicznego unowocześniania tego sektora, należy mieć na uwadze nadążanie za tą nowoczesnością. Praktycznym wymiarem tego procesu, ściśle związanym z utrzymaniem i podnoszeniem jakości kształcenia jest powiązanie dwóch elementów: a) zapewnienie nowoczesnej i sprawnej infrastruktury dydaktycznej i b) prowadzenie nowoczesnych zajęć dla studentów. Mimo powtarzanej od lat retoryki w tym zakresie Wydział Nawigacyjny ma wiele do zrobienia na oby wymienionych polach. Realizowane formy nauczania sięgają w wielu wypadkach ubiegłego wieku, zaś w przypadku praktyk morskich są realizowane wyraźnie gorzej niż dwie dekady temu. Bez wątplenia pole do poprawy jakości kształcenia pozostaje tutaj otwarte.

Przewodniczący

Dr inż. Przemysław Krata