

汽车维修技能大赛对汽修职业教学的影响

◆文/马立强 崔子成

汽车维修行业是人社部、教育部、交通部等六部委联合发布的人才调查报告中四个人才紧缺行业之一。汽车维修技术人才的培养成为全社会关注的话题,尤其是各级教育管理部门和职业院校。

全国中等职业院校汽车运用与维修技能大赛(以下简称“大赛”)是我国职业教育领域的一项重大活动,成为了职业教育界的“高考”,大赛赛项覆盖了各类汽车职业院校的学科、专业、师生。全国各省市为了在大赛中取得好成绩,积极选拔优秀选手,形成了“校校有比赛,层层有选拔,全国有大赛”格局。通过参加大赛使职业院校的师生之间增强了交流,了解到行业的最新技术,提高了专业技能,开阔了技术视野,而且通过参加报告会和观摩技术教学演示增加了教师的教学技能。通过各级各类大赛,能选拔出大量优秀学生,使这些技能突出的学生有机会到更高级大赛中得到锻炼,也为汽车维修企业选拔人才提供了一个非常好的渠道和平台。

一、大赛特点

1.大赛赛事管理和制度管理更加规范、健全。大赛至今已成功举办七届,大赛执委会在每次比赛时制定了一系列规范性文件,内容涉及大赛的筹备工作、裁判与仲裁、奖励机制、标识使用、企业合作、经费管理、安全管理等方面,比如在故障诊断与排除的赛项中,要求较高的操作规范化和程式化。在汽车故障诊断维修中不能根据经验直接查找故障点进行排除,而这在平时的维修工作中是可以的,根据经验排除汽车故障省时省力。在大赛中要求参赛选手有规范的操作步骤,操作规范必须符合大赛要求,才能够完成大赛所有的考点,否则就会错失或漏过大赛的考点。

2.大赛制定了统一的比赛标准。参加

大赛的选手来自全国各地各类职业院校,由于当前各职业院校采用的教材不同,而且相当一部分教材知识老化陈旧,教材内容中还有很多以东风、解放车型为主的知识体系,对于当前轿车迅速普及,高新机电技术大量应用,以及大赛的要求都是不相符的。大赛要是没有一个统一的标准,裁判将无法工作,学生教师也没有相应的复习资料和指导依据。

3.大赛具有大众化特性。大赛裁判员有的来自高等院校的知名教授,有的来自汽车维修业内的知名专家,他们都具有丰富的汽车维修知识理论,也带来当今汽车维修领域的新技术、新方法。参加大赛的老师和学生们开拓了视野,彼此加强了沟通和学习,是一个难得的交流机会,这对于汽车维修职业教育更好地适应和服务大众提供了一个契机。

4.汽车维修行业企业深度参与。汽车维修行业专家和企业广泛参与大赛赛项的设计、组织、命题、裁判和比赛设备提供工作,近千名来自企业一线的知名技术专家和大专院校学科带头人共同组成的赛项专家组设计组织了全部比赛项目。汽车维修企业的积极参与不但扩大了企业知名度,而且可以招聘到企业急需的技术人才,提高了企业关注汽车维修职业教育的热情,有效地促进了校企合作和产教结合。

二、大赛对汽修职业教学的影响

1.汽修职业教学管理规范化,尤其是汽车维修实训教学,教师在给学生技能示范演示时,动作要标准、规范,工具、量具和检测设备使用要正确。有些职业院校实行的是师傅带徒弟的模式,这样动作既不规范,甚至直接影响到比赛安全。汽修职业教学必须规范和标准,学生在比赛中才会取得优异的成绩,同时也会给日后的工作带来好处。

2.汽修职业教学管理系统化,如大赛汽车排除故障赛项是考查选手对汽车各部分系统构造的熟悉程度,也是对检测诊断维修工具使用情况的综合考察。这不但要求汽修职业教学管理要系统化,而且在平时的教学中各部分教学内容也一定要系统化,知识不能有缺失。知识的缺失可能就会使维修人员对汽车综合故障判断之中体现出来,对故障点的检测出现遗漏,就会顾此失彼,浪费大量时间,走很多的弯路。

三、汽修职业教学改革建议

1.汽修职业教学应适应当代社会的发展和需求,培养出来的学生应该适应社会,这就要求汽修职业教学要进行全方位改革。汽修职业教学的教材要适应当代新车型、新技术的要求,除了汽车基础构造和修理检测工艺以外,还应该增加一些新结构、新工艺、新





修理方法、新检测技术等内容,应该以新的机电技术为主,同时剔除陈旧、淘汰的结构及检测维修工艺。每个职业院校都应该编写与自己教学相适应并符合当代汽车技术发展的校内教材。

2. 汽修职业教学要采用模块化教学。因为汽修职业教学所涉及的知识面非常广,在三年时间里学生不可能把所有知识都掌握。模块化教学就是根据汽修职业教育的专业特点,将汽车的各系统功能划分为独立的教学单元。在各教学单元中将各系统的工作原理、诊断与故障排除的方法、维修方式和实训考核一次性涵盖,各系统总成组成完整的汽车维修模块教学体系,比如大的模块可以分成发动机、底盘、电气和高新技术四个部分。把汽车技能和汽车理论进行组合,这样才符合汽修职业教学的科学体系。

3. 汽修职业教学要大力提高学生的实践动手能力。汽车维修工作是一个动手能力要求很强的工作,以前大多数职业学校培养出

的学生,只会说不会操作,这样的学生毕业后根本无法满足汽车维修企业和行业的需要。现代汽车维修人员所具备知识应比本科毕业生的知识还要多一些,而许多中职院校三年培养出的学生所具备的知识不如修理厂学徒工三个月所学的知识,这样的职业教育一定是失败的教育。因此在汽修职业教学过程之中一定要加大对实训动手能力的培养,学到的专业知识能和企业工作的实际情况相结合,因为职业技术教育就是就业教育,教育和企业无缝对接就是最成功的教育。

4. 汽车维修职业教学一定要校企合作。因为职业院校要培养出来的学生要去企业工作,而不了解企业行业对汽车维修人才的需求,培养出的学生是不会被企业录用的。因此职业院校要与汽车维修企业、汽车售后服务行业企业等保持紧密联系,不能是职业院校单方面主动,企业也有义务参与到职业教育当中来。当前我国还处在经济转型期,国家还没有制定相应的法律法规来规范校企合作。在美国,社区学院类似于我国的职业院校,他们培养的汽车维修学生,经过入学定级考试之后按照行业协会和企业实际实行订单培养,毕业要参加严格的行业协会考试机构组织的资格考试,整个行业协会和企业对培养过程都负有职责,有行业和企业保障的校企合作才是成功的合作模式。

5. 汽修职业教学要采用现代化的教学手段。随着汽车技术日新月异的发展,尤其是汽车微电子技术、总线控制技术和单片机等在汽车上的大量普及,汽车技术向多功能、一体化、智能化方向发展。当今网络、多媒体等新式教学手段大量普及,而好多职业院校仍采用一个黑板一支粉笔的落后教学形式。汽修职业教育是终身教育,学校不给教师提供先进的教学手段,汽车维修教师既不会上网搜索资料,也不会借助图书馆和杂志学习新技术、新工艺,这绝对培养不出优秀的汽车维修人才。

四、对汽修职业教育的建议

1. 希望教育部、人社部、交通部等多部门能协商尽快统一职能,统一由一个部门管

理职业院校,不要政出多门,包括大赛、职业教育管理和职业资格证书管理工作。

2. 教学实训设备跟不上汽车技术的发展,汽修职业教学实践动手要求强,但办学条件跟不上汽车制造厂的发展。现在好多中职院校只有一些报废的汽车零部件,连一台用于教学的整车都没有,这样的实训基地绝不可能培养出汽车维修人员。随着国家对职业教育的投入逐步加大,各市应该成立公共职业技能实训中心。公共职业技能实训中心应该成为各职业院校实习、技能大赛、职业技能鉴定和职工培训的机构。职业教育要成为考核地方官员业绩的指标之一。当前国家大力支持有特色、有规模的职业教育,广大职业院校也应该向这两个方面努力。

3. 树立正确的职业教育观念。当前的职业院校生源锐减,每年的生源大战都如火如荼,学校每招一名学生要付出300~1000元的成本。许多职业院校都实现免试入学,职业教育成为了减价教育、买卖教育,不再选拔人才,职业教育也被看成社会看不起的教育。一方面是本科生失业率居高不下,另一方面是高薪聘请不到技能人才,这些都说明国家和社会对职业教育的认识都应该提高,真正树立职业教育应为企业服务,成为就业者的教育,教育管理部门应把自己辖区内的学校合并重组,优化提升教学质量。

4. 汽修职业教育落后究其根本原因是体制问题,是汽车制造企业、汽车售后服务、行业协会和职业院校未形成有效培养机制。我国汽修职业教育的整体思维存在巨大缺陷,国外的职业教育就更加贴合实际。例如在德国奔驰公司的每一种新车下线,首先被拿到职业技术学校,首先对教师培训,当教师掌握后,在对学生进行培训,当全部技术被掌握后才能送到市场上销售。而我国的汽车制造主机厂却恰恰相反,对资料、配件、技术、培训、设备搞全面垄断,保护自己的小集体利益,这种狭隘思想恰是造成我国职业教育与发达国家职业教育差距的原因之一,教育者和被教育者都深陷其中,造成学生毕业时不可能成为合格的汽车维修人员,也不可能满足国家对紧缺人才的培养。■