

随着2014年全国职业院校技能大赛中职组“雪佛兰杯”汽车运用与维修技能大赛在江苏无锡落幕,校企合作办学模式也随之成为大家热议话题。我们欣喜地看到,各地蓬勃开展的校企合作项目为本次大赛培养了大量优秀的参赛选手。不过,校企合作中存在的一些问题也应引起我们重视与反思,比如:很多维修企业不愿承受学生顶岗实习的安全风险,很多职业院校培养的人才达不到用人单位要求,校企合作过程中很多企业的利益无法得到保障……对此,职业教育机构一方该如何看待?又该如何在实践中总结并寻求对策?



王凯明



车军



熊其兴

校企合作五反思

文/本刊记者 马骏

校企合作办学模式,是我国职业教育改革的重要方向。我们欣喜地看到,全国各地的职业教育机构正积极进行校企合作、工学结合的试点与探索,职业教育正由学校本位向工学结合、校企合作模式过渡。不过,我们也应该直面校企合作中存在的一些问题。比如,校企合作过程中,很多维修企业不愿承受学生顶岗实习的安全风险;很多职业院校培养的人才达不到用人单位要求;很多企业在合作过程中其利益无法得到保障等。

这些问题,职业教育机构一方该如何看待?如何在实践中总结并寻求对策?本刊邀请著名汽修专家、全国职业院校技能大赛中职组“雪佛兰杯”汽车运用与维修技能大赛总裁判长王凯明,中国高等职业技术教育研究会校企合作工作委员会副秘书长、山东鲁职教教育就业指导中心副主任车军,武汉职业技术学院机电工程学院汽车技术与营销教研室主任熊其兴共同探讨。

反思一:如何评价校企合作的人才输送效应?

记者:自从汽车运用与维修专业被列为国家技能型紧缺专业,近年来,各职业院校每年都输出了大量的毕业生,可维修企业的反映仍旧是供不应求。对此,我们应当如何评价开展

汽车职教多年来的人才输送效应?

王凯明:近年来,在政府政策引导和有关部门大力支持下,我国职业教育不论是从数量上还是质量上都有了巨大的进步,每年为汽修行业输送了大批人员,在不同程度上改变了汽修行业从业人员的结构,这对我国汽修行业的发展必将带来深远的影响。

目前汽修市场出现人才缺口有多种原因,这主要是由于我国汽车工业和汽车市场近乎井喷的高速发展与人才培养周期以及人才储备之间的矛盾带来的。另外,也应看到由于学校的学习和教学环节与企业的实际生产毕竟有所不同。尽管教育行业一直在探索,在教学内容和教学方法上推行改革,提出校企零距离接轨的理念和目标,但实际上受到各种因素的限制,要想在有限的时间、有限的资源(包括师资和教学环境的硬件)下教会学生所有的知识和能力是不现实的,这里就提出了一个重要的问题,就是在学校几年的学习过程中,主要需要教会学生们什么?

车军:我国职业教育在最近几年迎来了大发展阶段,汽修人才的培养被许多院校列为重点专业。然而,目前还存在人才培养层次偏低的倾向,从而造成毕业生职业发展遇到瓶颈、职业诉求难以实现等问题,比

如,中职生毕业后在企业的底层工作,很容易被替代或充当杂役,自身又苦于缺少或根本没有提升职业技能的机会。

我认为,职业院校应提升人才培养层次,为毕业生提供再教育的机会;而企业则应为年轻员工晋升和技能训练提供相应的培训和锻炼机会。

熊其兴:一边是大量汽修专业毕业生走向社会,一边是汽修企业依旧人才紧缺,造成这一现状的原因很多,课程设置与就业岗位技能对接不够、实训设备与维修车间设备关联性不足、“双师型”教师队伍建设薄弱等,都难以实现办学机构与企业的“零距离”对接。

还有一个更为重要的原因,就是学生就业后短期待遇差,很难让他们留下来。

反思二:校企合作的人才培养机制是否合理?

记者:汽修人才的紧缺现状未得到明显改善,是否需要反思校企合作模式下的人才培养机制?

王凯明:我个人认为,还是要教较为完整的基本理论知识,并善于在技能学习过程中去运用这些理论知识分析和解决问题,通过上述过程的不断实践,逐渐养成良好的思

维习惯和提高自我学习的能力。俗话说：“双桥好走，独木难支”。有了以一定理论基础支持的基本技能和好的学习方法，毕业后就可以在生产实践的广阔天地中汲取和积累更多的理论知识和经验知识，不断提高自己的技能，真正成为有用之才。

另外，从学校角度讲，学生从学校毕业后找到工作，在一定意义上说学校完成了自己的职责。但对行业来讲，接收了这些从业人员，如何使他们尽快适应新的环境，并能在这新的环境中不断提高、有所成就，也面临一个继续教育的课题。

近年国家正逐步建立开放大学，目的就是为已经就业的人员打造一条继续教育和继续深造的途径。从这个角度讲，每个人的教育经历会有两大阶段，一是年轻时在脱产学校完成，主要是基本的理论知识和技能的培养；二是就业后根据自己的具体情况，一边工作，一边进行选择性的学习，甚至可以工作一段、学习一段，以便调整自己的知识结构，不断改变知识的广度和深度，以适应新知识和新技术爆炸式出现的挑战。

车军：汽修行业最缺少的是高端人才，如果职业院校的人才培养层次偏低，或者与企业需求产生一定差距，就会出现人才短缺现象。

我国的职业教育正在加快改革步伐，以调整人才培养格局。但是，眼下人才紧缺问题依旧明显，我认为企业和社会应担负起更多的责任。大多数中职生入职的是一般的中小企业，待遇低、工作时间长、发展机会少，部分进入中大型企业的毕业生也因为学历低难有晋升机会，由此造成的人才流失令人心痛。校企合作不能是行业企业为了要人而与学校合作，行业和企业应当与院校一同携手建立适合社会需求的人才培养机制，从课程开发到实习实训全过程的校企深度合作尤为重要。同时，汽修行业从业人员的社会尊重度有待提高，行业人才使用的机制有待完善。企业应当明白，培养人才很重要，留住人才和合理使用人才也很重要。

熊其兴：应该说，职业教育人才输送效能亟待提高，虽然全社会都在强调职业教育的重要性，但并未真正体现出应有的重视。

不管是知识歧视还是身份歧视，在传统观念里，职业教育近乎成为“底层教育”的代名词，读了职业院校，学生后续的上升空间有限，这是当前影响职业教育发展的一个现实因素。所以，必须牢固确立职业教育在国家人才培养体系中的重要位置，促进形成“崇尚一技之长、不唯学历凭能力”的社会氛围，激发年轻人学习职业技能的积极性。

总之，必需在没有歧视的职业教育环境下，职业教育才能有稳定的人才输出效应。

反思三：哪些因素制约着企业参与校企合作？

记者：在校企合作过程中，是否存在制约企业参与的因素？

熊其兴：在我从事职业教育多年的实践中，感觉到企业参与校企合作的制约因素有以下几方面：一是国家在推行校企合作，但对学校和企业均没有太大的约束力；二是大多数企业没有建立长远的人才战略意识，只满足于目前的生产效益，使学校在寻求合作对象时遇到较多阻力；三是，学校的本位主义令各部门始终从自身的教育教学管理角度去思考校企合作的问题，学校应转变观念，从“多赢”角度考虑校企合作，即从国家赢、企业赢、学生赢、学校赢等多方面出发开展校企合作工作，缺少了任何“一赢”，校企合作都难以成果；四是目前政府支持的校企合作的形式比较单一，从实际情况来看，校企合作应该是多层次、多形式、多方位的，不局限于一家企业，也不局限于一种形式。

反思四：如何提高企业参与校企合作的积极性？

记者：如何才能有效引导更多企业积极参与校企合作？企业与学校各自有哪些可见的直接获益？

车军：目前，校企合作仍是“校热企冷”，大部分校企合作还处在“人员供求”的初级阶段。我认为企业加盟院校是好事，“校中厂、厂中校”是政府提倡的，是校企合作的最佳模式之一。但是某些方面还存在不少问题亟待解决，如国有资产管理、使用问题、校企合作联合体的性质问题、管理权限问题、产生的债权债务问题等。要想提高企

业参与校企合作的积极性，就需要在实际操作中先处理好上述问题。

熊其兴：对于学校来说，校企合作符合职业教育发展的内在规律，有利于促进职业教育发展。学校在合作过程中有效提高了教学质量，加强了与企业的合作，实现学校与用人单位的“双赢”。

对于企业来说，校企合作符合企业培养人才的内在需求，有利于企业实施人才战略。比如，学校让合作企业优先挑选、录用实习中表现出色的学生，使企业降低了招工、用人方面的成本和风险；校企合作鼓励企业将员工培训委托学校进行，使企业人力资源开发和学校教学环节紧密结合，降低了企业的人力资源开发与职业培训成本；通过校企合作项目，合作企业可以将自己的企业文化传输给师生，无形中扩大了企业品牌的影响力，培养了企业的潜在合作伙伴和客户群。

反思五：如何探索更理想的校企合作模式？

记者：在开展校企合作过程中，有哪些值得推广的成功案例或者形式？应如何探索更为理想的合作模式？

车军：全国各地因微观政策不同，各自成功案例也不相同，单一案例有很强的地域性，广泛推广有难度。当前，国家创建了七个职业教育示范区，正在探索可行的解决方案。但总得来说，校企合作必须因地制宜，服务地方经济社会的发展。

熊其兴：要想寻求更为理想的校企合作模式，当务之急是要发挥政府职能和中介机构的作用，要发挥政府的宏观调控和指导的职能，要激发企业的需求动力，积极推动学校和企业的进一步合作。

推广校企合作项目需要各方积极探索其对深化职业教育发展的意义，探索其模式的内在规律，尽快对政府、企业、院校在校企合作中的角色明确定位，有效推动职业教育的可持续发展。毕竟，校企合作既是当前职业教育改革与实践的一个方向，也是职业院校寻求自身发展空间和服务区域经济的必然要求，教育机构只有紧紧依靠企业办学，才能克服人才培养与社会脱节的现象。■