

基于“1+X”证书的高职空中乘务专业人才培养模式改革探究

史庞豪

(四川西南航空职业学院, 四川 成都 610000)

摘要: 伴随着我国职业教育改革步伐的加快, “1+X”双证融通教学改革不断推进, 在提升职业院校教育教学质量方面发挥着重要作用。空中乘务专业重技能培养, 在专业人才培养工作中实施“1+X”证书制度, 通过证书增强学生的竞争力, 进而提升空中乘务专业人才培养的质量。本文基于“1+X”证书对高职空中乘务专业人才培养改革工作展开探究, 分析了当前高职空中乘务专业在实施“1+X”制度时存在的问题, 并提出了几条针对性的教学策略, 希望为高职空中乘务专业人才培养工作发展提供一些有效思路。

关键词: “1+X”证书; 高职院校; 空中乘务; 人才培养

空中乘务专业实施“1+X”证书制度将高职院校专业人才培养标准与相关的行业资格证书标准有效整合起来, 使得高职院校教学标准和培养内容与行业新技术、新规范、新要求有效融合, 倒逼高职院校主动适应行业标准发展新趋势和就业市场新要求, 不断提高空中乘务专业适应企业需求的能力。“1+X”制度还将企业、第三方评价机构整合到人才培养工作中, 通过推进产教融合, 通过第三方机构更客观的人才评价制度帮助职业院校提高办学质量, 丰富职业教育的办学格局。

一、空中乘务专业技能等级证书实施困境的表现

(一) 证书选择有困难

“1+X”证书推出的初衷是培养促进学生发展多元能力。而伴随着“X”证书陆续推出, 各个专业可选择的证书类型越来越多, 以空中乘务专业所在交通大类来说, 共有37个证书, 而空中乘务专业的职业技能等级证书就有“1+X空中乘务职业技能等级证书”和“1+X民航空中服务技能等级证书”。高职院校在选择证书时有不同的倾向, 基于本校的办学特色、人才培养目标, 有的院校选择体现创新能力的职业资格证书, 有的选择与地方产业发展联系密切的资格证书, 有的院校紧跟专业办学定位选择证书。如何科学选择职业资格证书成为高职院校在推进“1+X”证书制度时需要考虑的重点问题。

(二) 培养标准难确定

“1+X”证书制度在实施过程中会面临如何处理职业技能标准和教学大纲关系的问题。职业技能标准一般是评价组织依据行业中某一个代表性的企业的行业标准而制定, 具有一定的局限性, 并不能与教学标准完全符合。教学标准是根据课程内容、学习规律制定的科学化的教学内容和步骤标准。以空中乘务专业为例, 第三方评价组织可能与某家航空公司交流比较紧密, 而将该企业的招聘标准、人才要求以及该行业标准作为评价标准, 而未能充分考虑职业院校专业课程教学标准, 如何选择标准也成为困扰教学工作的一大难题。

(三) 教师能力难跟上

职业院校教师更多擅长理论研究, 他们一般是从高等院校毕业直接进入学校任职, 经过在职业教育岗位上多年实践而不断成长, 具有丰富的教学经验, 能够选择科学人才培养方法完成教学大纲所规定的课程教学任务, 擅长于以知识传授为手段的授课模式, 而“1+X”证书制度则整合了企业对员工的要求, 体现具体工作岗位上的工作任务、职业技能要求等, 其培养要求具有多维度的特性, 将多种技能糅合为一体, 并关注学生将本专业知识的整合再运用能力, 与传统的依照教学大纲开展培养工作模式有一定区别,

因此不少教师不适应“1+X”证书制度培养模式, 给教师的授课带来了一定的困难。

(四) 实训基地建设难

基于“1+X”证书的培养要求, 院校需要准备体现行业标准的实训、实习、教学设备, 如客舱设备模拟舱、灭火实训室、出口模拟器、应急设备展板、礼仪实训室等, 但是受到资金限制, 大部分高职院校无法建设完善的实训基地, 往往只能采购部分实训设备。建设实训基地所需的大量资金给院校带来很大的负担, 导致院校在实施“1+X”证书制度时存在犹豫。因为实训基地建设不足而导致实训教学工作被缩减、导致考核工作放低了考核标准的问题屡见不鲜, 削减了技能培训的效果。

(五) “双师”数量不足

因为空中乘务行业具有高壁垒, 因此高职院校的师生很难有进入航空企业实习实践的机会, 这就导致教师对于行业实践发展缺乏认识, 没有实践经验, 不了解行业标准, 因此在教学中往往只能根据教材中的内容进行教学。目前, 大部分职业院校的空中乘务专业“双师型”教师配备不足, 为了解决这一问题, 部分院校聘请航空运输企业的教员或者拥有较长飞行经验的乘务员到校任教, 通过打造一支兼职教师队伍来促进课程教学工作与行业接轨, 但由于兼职教师对于教学工作的参与不够深入, 进而导致职业等级标准无法全方位融入日常教学中去, 与“1+X”证书的课证融通培训内容与人才培养方案对接的初衷相背离。

(六) 证书认可度不高

“1+X”制度原本是想使空乘职业技能等级的鉴定与学历教育相整合, 即打造由各高职高专院校实施、由职业技能评价机构评价的人才培养模式, 使行业要求与课程标准真正达到无缝衔接, 但就当前“1+X”证书制度的实施情况来看, 各大航空公司在人才招聘和培养上还是以自主招聘、自主培训为主, 壁垒较高。这导致空中乘务专业“1+X”证书在行业内不被承认, 学生即便考取证书, 在航企应聘时也得不到加分, 降低了“1+X”证书制度的认可度, 这也成为空中乘务专业在实施“1+X”证书制度时面临一大瓶颈。第三方评价组织作为“X”证书及标准的建设主体, 需要对证书的质量和含金量负责, 但由于当前开展空中乘务相关职业资格证书的评价机构不多, 对于评价内容、评价标准的开发上力量不足, 和企业对接不够, 也使得“1+X”证书制度在推行上遇到阻力。

二、基于“1+X”证书的高职空中乘务专业人才培养模式改革策略

(一) 规范化推进“1+X”证书制度

高职院校是“1+X”证书制度的实施主体, 因此, 院校应该

按照相应的“1+X”证书等级要求,将证书有机地融入到人才培养方案中,并基于证书制度标准对课程结构和教学内容进行优化,提升空中乘务专业建设水平。要按照行业的新规定和新要求,推动新的教材的研发,实现课程和考试的全面结合。对于“1+X”证书制度下的培养标准,学校应与企业共同设计,同时需要基于证书的难易水平设置初、中、高不同级别的证书制度标准。学校与企业共同开发X证书培训教材、设备、教材、试题库等等教学资源。基于“1+X”证书制度推动空中乘务教学改革,以初、中、高级X证书打造不同的人才梯队。证书的选择一方面体现空中乘务专业的基本职业技能资格,另一方面给予学生一定的个性化选择空间,比如综合英语、舞蹈等方面的资格证书,让学生根据自己的特长选择性地学习。基于不同技能证书的理论 and 实践技能的要求设计不同水平的教学目标。在教学模式上,从传统教学模式注重专业理论和实践技能的模式转移到培养学生的综合实践能力和其创新能力,全面创新空中乘务专业教学工作。

第三方评估机构作为证书的构建主体,它负责证书标准的制定工作,基于科学的证书标准制定考试内容、培养师资、开展教学考核工作才能保证人才培养质量,所以,在职业资格证书的选择上可以邀请航空公司的资深乘务长、管理人员、院校的专业带头人、骨干教师、职业教育方面的专家组成一支专家团,确保证书评估的标准与行业的最新标准相一致,确保所选的职业资格证书与各个院校的人才培养计划相吻合,确保证书评估的标准与市场的人才需要以及各个院校的人才培养实际情况相吻合。

(二) 做好教学评价实施工作

在“1+X”证书制度下,教学评价应体现职业资格证书的要求标准。在学校评价标准的设计上,一方面整合职业资格证书的标准,另一方面将综合学生获得空中乘务专业技术资格证书的情况。评价实施工作可以由学校与航空公司、行业协会等一同开展,以多元主体开展更完善、全面的考核。考核评价工作应当体现阶段性特征,分阶段考核,注重学习过程,打造浓厚的学习氛围。考核形式应多样化,将期末笔试考核、实践过程考核、实习报告打分等形式综合起来。在考核中要注意,“1”是学历资格证书,是“1+X”体系实施的基础,课业考核不通过的不予毕业资格,学历资格证书与职业资格证书考核指标进行融合,提高毕业证书对专业能力的证明效力,考试不合格的学生不给予通过毕业证书。其次,在对“X”证书获得情况进行考核时,可根据职业资格证书的价值赋予不同的学分,进而提升“1+X”体系实施的正确性,增强“1+X”证书培养制度在企业和社会中的认可度。职业院校可根据上述空中乘务行业相关证书,结合学生的学习能力、就业意向等因素开展评价,对高职院校空中乘务专业学生进行细分。

(三) 强化“双师型”教师队伍建设

构建“双师”师资队伍是贯彻落实“1+X”证书制度的重要内容之一,“1+X”证书制度使得高职教育与产业标准的衔接更加紧密,更好地体现出高职教育的理论与实践特色,因此高职院校要加快培育一支“双师型”师资队伍,打造“功能整合,结构合理,任务明确”的“双师型”师资队伍,更好地满足“1+X”证书制度的培养需求。为此,院校首先要加强校企合作,促进“校企”间的人才资源双向流动填补学校教师实践能力欠缺的短板。学校要大力建设“双师型”的教师队伍,并积极引进具有行业背景的兼职教师,鼓励院校引进一些社会资源来弥补学校的在师资、培训设备方面的不足。企业可以为学校配备具有一定专业背景的资深航空人物,以充实学校的师资队伍,做到“专”“行”相结合,让兼职教师有效地指导专业教学工作,同时有效地解决学生在工

作中的实际操作问题。在空乘专业实操教学设备方面,高职院校也可以借助企业的力量来建设,这将有助于提升学校实践教学基地的建设水平,让技能人才培养“课、证、岗”一体化。

兼职教师在专业建设、教材开发、技术革新、项目服务等方面给予学校教师一定的支持。这样既能把行业实务知识引入校园,让学生们从一线实践人员那里了解到行业发展信息,从而掌握到就业形势,拓宽学生的专业视野,完善“1+X”证书制度的运行。以“双师型”教师培养为最终目标,建立“双师型”教师的高级、中级、初级的培训与评定体系;打造校企合作的“双师”技术考核指标;放宽教师的学历标准;打通高级技师、省级首席技师等专业技术人才的培养通道,形成“专兼结合”“结构合理”的师资队伍,是实现“1+X”教学的重要内容。目前国内各航司对客舱乘务员的学历要求是以大专为起点,绝大部分客舱乘务员的学历以大专和本科为主,如要引入大量“双师型”教师进入职业院校授课,首先需要优化教师评价指标体系,降低对教师学历要求,更关注教师实践能力的发展。

(四) 建设“学分银行”,优化学分管理

“1+X”证书制度是由教育部确定的专业能力等级标准与职业能力等级标准相结合的人才培养制度,它使得教学和评价工作更加复杂,因此高职院校需要建立一个学分银行,用学分银行来促进“1+X”证书体系的推行。学分银行是一种激励机制,它可以让学生对自己的学分获取情况形成更加完整、更加准确的了解,从而可以更好地规划自己的学习计划、更有效地实现自己的学习目标,同时还可以提高学生学习的积极性。学分银行是一种基于虚拟货币银行的学分管理模式,将学生的专业技能、理论知识、工作经验、学习进度、完成学习任务等情况纳入到考核中,完成任务后获得学分,并将学分存入学分库,作为自己的技能储备。高职院校一般都要求学生三年之内完成学业,达到毕业要求的学生方可获得相应的文凭和职业资格。在“1+X”认证制度下,学分银行建设是一项十分复杂、涉及面很广的工程,必须建立起一种内外联动的质量保障体系。从专业建设的要求来看,院校不仅要不断地对教学工作进行反思,还需要分析学分制度是否符合当前的教育体制、是否充分体现职业技能等级证书所蕴含的核心能力。

三、结语

综上所述,在高等职业教育中实行“1+X”证书制,对于提升人才素质、促进专业建设提供了一条有效的思路,具有十分重要的意义。针对当前“1+X”证书制度与人才培养方案衔接不紧密、证书的认可度不高、资格证书与教学标准的融合度不够、“双师”师资队伍建设不足、实训教学基地建设有待强化等问题,本文提出了几条有效的修改建议,希望能够为高职院校空中乘务专业建设提供助力,以保障空中乘务专业人才培养质量。

参考文献:

- [1] 张莎莎. 高职院校空中乘务专业实践教学策略研究[J]. 哈尔滨职业技术学院学报, 2022(06): 152-154.
- [2] 云晶晶, 张蕾, 许涵雅. 1+X证书制度背景下空中乘务专业课程体系建设研究[J]. 教师, 2022(10): 123-125.
- [3] 李凌敏. 基于1+X空乘职业技能等级标准下的专业教学改革现状研究[J]. 科学咨询(科技·管理), 2022(03): 231-233.