

# 校企协同育人下高职汽车专业企业导师体系构建

何浩瀛

(浙江工贸职业技术学院 浙江省温州市 325000)

**摘要:** 校企协同育人是现阶段高职院校应用型人才培养的主要改革方向,也是职业教育高质量发展的必然选择。本文基于对现阶段高职汽车专业校企协同育人实际开展情况的调研分析,对构建企业导师体系的重要意义进行论述,并从多个纬度提出了具体构建的内容,为汽车相关专业实施有效产教融合,实现校企双主体育人提供借鉴与参考。

**关键词:** 协同育人; 高职; 汽车专业; 企业导师

根据《国务院关于印发国家职业教育改革实施方案的通知》、《教育部关于深化职业教育教学改革全面提高人才培养质量的若干意见》等文件的相关要求,明确指出要充分挖掘学院“学园城互动生态圈”的教育资源和社会资源,积极探索园区化产教融合人才培养模式改革。2017年国务院印发的关于深化产教融合的若干意见,要求高职院校建立校企协同育人的办学机制,深化“产教融合、协同育人”的人才培养模式。<sup>[1]</sup>汽车专业作为高职院校的传统专业,目前已发展细分出汽车检测与维修、汽车技术服务与营销、汽车新能源技术等专业,覆盖汽车机械、电子技术、市场管理等领域,人才培养对教学团队的技术性、专业性要求不断提高,且随着新能源汽车的蓬勃发展,汽车行业面临着历史之大变革,新技术、新模式更新迭代的速度不断加剧,因此,建设一支涵盖领域广泛实战经验丰富的企业导师队伍至关重要。

雷金斯(Ragins)在相关文献研究的基础上将传统意义上的导师界定为经验和知识丰富、能够为徒弟的职业发展提供动力和支持的人。<sup>[2]</sup>从目前大多数学者的研究来看,广义的企业导师指的是参与到学生培养中广泛的企业人员,包括职业导师、兼课教师及实习实训指导教师等。本文中“企业导师”的范畴也是广义指参与到高职汽车专业人才培养的广泛企业人员。

## 一、高职汽车专业构建企业导师体系的重要意义

高职汽车专业的定位是为汽车相关行业培养具备一定动手能力的高素质劳动者和技术技能型人才,这就要求专业师资队伍必须具备较强的实操能力,以满足人才培养目标的要求。但从当前大多高职院校汽车专业的实际情况来看,受“招聘条件”影响,职业院校教师大多数是从高校毕业后直接入职职业院校的应届毕业生,另一部分是从其他学校调入,只有少部分是由行业企业转型而来,总体师资力量上行业经验方面较为薄弱,实践动手能力不强。因此,构建有质、有效、校企深度融合的企业导师体系,是专业提升人才培养质量的首要任务。(1)有利于优化专业师资结构,打造复合型师资队伍。现阶段构建符合汽车专业发展的企业导师体系,充分对接校企资源,师资共享、师资互补,在企业中吸收能工巧匠加入教学队伍,无疑是现阶段解决高职汽车专业师资问题的最高效方式。(2)有利于稳定专兼师资队伍,共建协同育人的长效、共赢机制。兼职教师的稳定性问题归根结底还是由于企业、学校双方主体没有形成完善的协同育人合作机制,无法从根本上保障企业、学校及兼职教师三方利益。只有从汽车专业具体出发,合理构建符合专业人才培养特点及行业产业发展的兼职教师体制机制,打造稳定的专兼一体化师资队伍,才能确保校企双主体育人的长效发展。(3)有利于拓展兼职教师融入形式,真正实现校企协同育人。随着职业教育改革的不断深入,高水平高职院校和高水平专业建设、以及“1+X”证

书等制度,对职业教育全面对接企业提出了新的课题,对教师队伍提出了新要求。<sup>[3]</sup>要深入开展校企协同育人,就要求各专业在聘任企业优秀人才兼任任教的同时,要将企业导师的融入模式从简单的代课向协同育人转变,创新模式、变革方法,拓展兼职教师融入形式,真正实现校企协同育人。

## 二、现阶段汽车专业企业导师体系构建中存在的问题

从目前本校企业导师融入情况来看,主要体现在兼课、讲座及实习指导三个方面。据统计近三年专业兼职教师共13人,其中12人来源于企业,主要担任专业拓展课程的教学,兼职教师教授课时约占总课时的10%左右,还未达到学校对兼职教师课时占比的要求。讲座方面共有企业专家讲座6次,主要集中在新生入学期间,内容多为行业专业认知、职业规划等,单从讲座来看,有一定的即时性效果,但缺乏后期持续性的动作,没有形成体系的职业认知指导。实习指导方面目前专业设有工学结合、毕业实习两个模块,实习期间要求企业为每位同学搭配实习指导老师,但体系较松散,没有相关的制度规范。总的来讲,企业导师的融入还是带点“临时”的性质,只有当应急情况出现时,才会由专业出面找企业协调,如无法落实教学任务、需要开展专家讲座等。导师的遴选也多是依据“谁能上就谁上”的原则,没有做到严谨规划,更没能制定遴选标准。企业导师的参与过程主要以专业为主导,企业导师只在执行层面提供一些帮助,企业导师整体呈现出“点”的作用,人员机构松散,每年变化较大。

一方面,随着近年来汽车专业发展迅速,新技术、新模式的发展使得行业人才需求不断发生变化,企业导师在人才培养方案制定环节的缺席,将引起人才供给和人才需求上的偏差。另一方面,现阶段的企业导师只为完成专业下达的各项任务而参与到教学活动中,如授课、讲座等,鲜少涉及人才职业规划方面的内容。在对学生进行调研中发现,本专业学生对行业企业的认识非常少,大部分同学开始接触企业都已是工学结合阶段。汽车行业岗位设置跨度大,从销售到售后服务,从客户管理到技术维护,在不了解行业的情况下,学生很难做出适合自己的职业规划。因此现阶段“点”状的企业导师体系,无法真正满足专业教育对校企深度合作的要求,也无法为学生提供完整而全面的行业展示。

## 三、构建由“点”到“面”的企业导师体系

师资是专业发展的核心力量,是开展产教深度融合的根本原动力。当前,各地职业院校汽车专业人才培养都在积极探索校企深度合作模式,构建专兼一体化师资队伍,但在实际的实施过程中,大多数院校还是只停留在“点”的合作,没有形成长期有效的体系机制,无法发挥产教融合中企业导师的真正作用,对专业人才培养带来的效果非常有限。因此,如何由“点”向“面”转变,应从企业

导师的遴选聘任机制、管理方法及在专业人才培养中的融入形式等方面入手,构建完整有效、能力匹配的企业导师体系。所谓“面”就是要让企业导师在专业人才培养过程中全面性、延续性的融入,在纵向上以培养阶段为经度确定企业导师的融入角色及方式,在横向上以课程体系为纬度制定相关课程的合作授课方案,形成完整的企业导师体系,将校企协同育人贯彻整个培养过程。

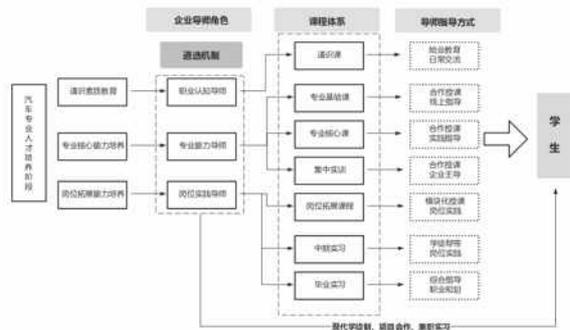


图1 高职汽车专业企业导师体系架构图

### 1、构建完善的企业导师遴选、管理机制

据有关数据显示,32.4%的学校没有将兼职教师队伍建设纳入学校发展规划,48.4%的学校没有制定有关教师聘任、管理与评价的相关标准,这些是直接导致兼职教师稳定性差的重要原因。<sup>[4]</sup>(1)建立符合汽车专业特点的企业导师遴选机制。高职汽车专业企业导师的选择应从基础素质与专业能力两方面考察,需根据专业特点构建相应的核心评价指标,再通过试讲、专家打分等形式进行最终确定。基础素质方面要从源头入手,不仅要考察学历水平、表达能力及工作态度,更需着重考察政治素质、师德师风等方面的情况;专业能力方面应根据其担当的导师角色从从业经验、实操能力、职称职务、行业影响力及创新能力等多方面差异化考量,如担任汽车实训兼职教师,则需重点从业经验、实操能力方面入手,如担任学生阶段性职业导师的,则需考察其从业经验、职称职务及行业影响力等方面的情况。(2)形成一套长效、共赢的管理机制。一方面是要制定相关的权责机制,按照不同的导师角色制定具体工作内容及要求,规范企业导师教育教学行为;另一方面是要做好企业导师的培训和激励机制,增强企业导师的归属感,引导兼职教师在讲课和指导实训之外,参与专业建设、教研活动,充分发挥兼职教师联系校企的纽带作用和激发兼职教师的职业榜样功能。<sup>[5]</sup>

### 2、建立人才培养的阶段性企业导师融入机制

高职汽车专业需在兼职教师队伍建设的基础上形成与企业的深度合作,改变单纯的“代课老师”模式,将企业师资贯穿整体专业人才培养环节,企业导师可在人才培养的不同阶段以不同的角色、不同的方式融入进来,全程参与教学育人工作,真正实现校企双主体协同育人。当前国内高职汽车专业人才培养大多可分为通识素质教育、专业核心能力培养以及岗位拓展能力培养三个阶段,针对三个阶段的人才培养特点,在企业导师的融入机制上可分别对应设置职业认知导师、专业能力导师及岗位实践导师三个角色,针对性的进行校企协同育人。(1)通识素质教育阶段,企业导师作为企业认知启蒙导师,可通过集中讲座、带领学生参观企业现场及线上互动指导等方式培养学生对行业职业的认知,激发专业学习的积极性。(2)专业核心能力培养阶段,企业导师应承担专业能力导师的角色,通过兼职授课、日常车展外拓等项目合作、企业实践等方式协同培养学生的专业核心能力,尤其是在专业实践能力培养方面,要做到

高度融入的协同育人。(3)岗位拓展能力培养阶段,企业导师应以实际工作岗位为出发点,通过兼职授课、实习指导及职业规划引导等形式,从企业具体出发培养学生岗位实践能力及专业职业素质。制定工学结合、毕业实习企业导师制度,为企业导师提供相应的课时费用,明确其责任及权力,提高企业导师的参与度。

### 3、优化企业导师的多元化融入形式

企业导师不在只是“临时”的兼职,而是系统性的融入专业人才培养课程体系。通过对本专业课程体系的梳理,明确不同类型课程的融入形式,制定具体课程的融入方法。(1)理论课程兼职教师。根据当前高职院校汽车专业人才培养方案要求,课程体系大致可分为通识教育平台课、专业技术课、集中实践教学三类,其中需要企业导师融入的模块主要为专业技术课、集中实践教学两大模块,专业应通过对课程体系及现有专业师资条件的梳理,明确哪些课程需要由企业导师主要担任,哪些课程模块需要企业导师合作授课,要从整体上规划兼职教师的授课模块,从而真正实现专兼一体、专兼互补的协同育人机制。(2)实习实训企业指导教师。高职院校通常要求人才培养中专业实践课时占比50%以上,目前本校汽车专业集中实训有《汽车拆装实训》、《汽车故障诊断技术实训》、《电工电子实训》等,实习包括中期实习与毕业实习等。因高职院校实践类课程师资的稀缺性,该类课程对企业指导教师的需求较大,在一定程度上应尽可能的聘请行业企业能工巧匠参与教学,或主导或与专任教师进行校企联合授课。该类课程教学中应更为强调教学的岗位实操性,发挥企业导师的重要作用,着重培养学生的动手能力及职业素养。(3)企业名誉导师。参考本科院校“双导师制”培养模式,以培养实际应用为导向,可在专业人才培养的阶段性目标中,为学生匹配专门的名誉导师,制定阶段性的任务目标、职责定位,培养学生职业素养、专业兴趣度以就业创业的能力。对每个班级配备一个企业名誉导师,采用线上交流为主、线下座谈为辅的形式为学生提供职业能力教育,制定每个人才培养阶段的职业培养目标,提供相应的知识信息、开展答疑解惑,做好学生的职场“引路人”。

### 四、结语

通过近几年汽车专业企业导师体系的应用,学生在职业认识、实践能力及职业生涯规划方面有了较大的提升,缩短了学校到企业的适应时间,更加符合企业的用人标准。探索构建符合高职汽车专业发展的企业导师体系是新时代职业教育高品质发展的关键基础,对汽车职业教学深化产教融合、实施校企协同育人具有重要意义。高职汽车专业应当从人才培养整体性出发,加强与企业的深度合作,在职业素质培养、课程教学及实习实训等全方位构建符合专业发展的企业导师体系,走专兼一体化发展之路,实现校企协同育人。

### 参考文献:

[1]刘福德,赵丽霞.面向工作过程的电子商务专业教学改革探索[J].电子商务,2018(07):76-77  
 [2]康宛竹,艾康.国外企业导师制的研究路径与走向.国外社会科学.2013(04)127-133  
 [3]徐深波,秦珂.产教融合视野下的高职院校教师互兼互聘机制构建.职业技术教育.2020.(24):35-39  
 [4]常冬梅.协同创新视角下职教师资队伍建设的问题与思路[J].教育与职业,2019(6):59-63.  
 [5]孙兴民,吴燕,田崇峰.高职院校兼职教师队伍建设的可持续发展.教育与职业,2019(9):65-69  
 课题名称:浙江工贸职业技术学院2020年度院级教学改革项目《校企协同育人视域下企业导师人员体系构建与应用》