

# 供给侧改革背景下铁路高职院校开展校企合作的创新研究 ——以湖南铁路科技职业技术学院与中国铁路广州局集团有限公司合作实践为例

王郁葱

湖南铁路科技职业技术学院 湖南 株洲 412006

**摘要:** 本文在供给侧改革背景下, 基于系统化思想和理念, 着重研究铁路高职院校与铁路运输企业如何高度对接、深度融合, 淡化校企界面, 淡化学历教育与职工教育、员工培训界面, 探索和创新新形势下校企合作的机制、途径与方法。

**关键词:** 供给侧改革; 高职院校; 校企合作; 创新研究

## Innovative research on school-enterprise cooperation in railway higher vocational colleges under the background of supply-side reform —Taking the cooperation practice between Hunan Railway Technology Vocational and Technical College and China Railway Guangzhou Bureau Group Co., Ltd. as an example

Wang Yucong

Hunan Railway Technology Vocational and Technical College, Zhuzhou, Hunan 412006

**Abstract:** In the context of supply-side reform, based on systematic thinking and concepts, this paper focuses on how railway higher vocational colleges and railway transportation enterprises are highly connected and deeply integrated, dilute the school-enterprise interface, and dilute the interface between academic education and employee education and employee training, explore and innovate the mechanism, way and method of school-enterprise cooperation under the new situation.

**Key words:** supply-side reform; higher vocational colleges; school-enterprise cooperation; innovation research

新时代背景下, 受体制机制等多种因素影响, 我国人才培养供给侧和产业需求侧在结构、质量、水平上还不能完全匹配, “两张皮”问题仍然存在。职业教育在培养企业转型升级所需的技术技能人才方面存在不足。国家高度重视, 教育部把“深化产教融合, 促进教育链、人才链与产业链、创新链有机衔接”作为当前推进人力资源供给侧结构性改革的迫切要求。

### 一、供给侧改革背景下校企合作存在的主要问题

(一) 学院人才培养与企业用人需求契合度需要加强

随着铁路运输企业管理和技术转型升级, 对技术技能人才的结构和质量提出了新要求, 高职院校在专业设置和人才培养方面需要适应新技术、新工艺和新要求。因此, 学院在人才培养过程中遇到了人才培养结构和质量与企业岗位需求对接不够紧密、契合度有待提高的问题。

(二) 企业开展职工教育和员工培训资源与能力不足

铁路运输企业在自身发展过程中由于市场与技术的发展变化, 对员工知识和技能提出了更高的要求, 企业在生产过程中遇到了员工技术技能与岗位要求适应度需要提高, 而企业培训资源、培训能力与培训需求不匹配的问题。

(三) 校企协同创新缺乏合作平台、协同创新能力不足

铁路运输行业技术的变化, 特别是高铁技术的飞速发展, 铁路现场对运输作业安全运行保障技术有迫切需要, 但是, 校企缺乏技术合作平台, 需要双方深度合作, 打造技术协同创新平台, 合力解决企业生产中遇到的应用性技术难题。

### 二、供给侧背景下校企合作机制、途径与方法需要创新

为解决学院人才培养与企业用人需求契合度不高、企业开展职工教育和员工培训资源与能力不足、校企协同创新不够等问题, 中国铁路广州局集团有限公司(以下简称“广州局”)与株洲市人民政府签订了共建湖南铁路科技职业技术学院三方协议, 通过校企优势互补、资源共享, 从学历教育、员工培训、师资培育、实训基地、协同创新等方面开展校企合作的创新与实践。

在探索与实践过程中, 学院与广州局高紧密对接、深度融合, 提出了“淡化校企界面、淡化学历教育与员工培训界面”的校企合作机制、途径与方法。在校内实训基地建设上, 突破了校企合作藩篱, 探索了“共同建设、共同管理、共担责任、共享资源、资产各自所有”的“四共一各”合作机制; 把铁路运输企业文化融入职业教育和员工培训, 全面实施“半军事化管理”; 实施了校企共育共享师资的“三百工程”(即: 百名教师下现场、百名技师进课堂、百名专家结对子); 共建了集员工培训、师资提训、学生实训、技能考评和竞赛比武于一体的“铁路综合实训站场”、“广州局员工训考基地”; 共建了“湖南省高铁运行安全保障工程技术研究中心”、“省级刘友梅院士工作站”和全国高职院校首条“轨道交通试验线”; 探索了学生以广州局“准员工”形式, 按照铁路运输生产流程, 支援参加“春运”“暑运”, 大大缩短了新

员工上岗适应期。

### 三、校企合作机制、途径与方法创新的具体实践

为了让学生在校学习与入职后的培养无缝对接、让院校职业技能培训能力与企业员工培训需求相适应、让院校应用技术开发与企业生产需求相吻合,在实践中,需要淡化校企在人才培养、员工培训和应用技术开发方面的界面,不断创新和实践校企合作的机制、途径与方法。

#### (一) 人才培养合作实践

##### 1. 校企合作开展“2+1”定向人才培养

根据国铁集团要求和广州局人才需求的实际情况,传统的人才培养模式已经不适应行业企业的发展,学院与广州局不断探索,加快对传统人才培养模式改革,积极开展了“2+1”定向人才培养。校企合作开展“2+1”定向培养工作,是铁路一项重大的用人机制改革和创新,是进一步深化产教融合、校企合作的重要体现。学院制定了《“2+1”定向培养实施工作方案》、《“2+1”定向培养实施管理办法》、《“2+1”定向培养教学质量考核办法》、《“2+1”定向培养学生顶岗实习管理办法》等相关制度,积极做好相应的教材、教法、教师改革,优先调配校内资源,保障了“2+1”定向培养工作顺利开展,努力将“2+1”定向培养打造成全路品牌。

##### 2. 推进校企共育师资的“三百工程”

为打造一支具有企业视野、工匠精神,技艺精湛、专兼结合的专业教师队伍,学院制定了《专业教师到企业实践和挂职锻炼管理办法》《双师素质教师培养工程实施办法》《企业兼职教师队伍建设方案》等制度,校企共同组织实施了“三百工程”。教师常态化深入广州局各站段进行实践和挂职锻炼,提升了教师的实践能力。广州局每年安排现场技术人员和能工巧匠作为学院的兼职教师,按照广州局人才需求和规格,给在校学生进行授课和训练。广州局委派企业专家与学院教师结成“帮扶对子”,弥补院校教师实践教学能力不足。

##### 3. 深化“相向双主体”育人机制

校企建立“相向双主体”育人任务分担机制,以及资源与成果共享机制;建立了校企定期互访制度、信息收集与分析制度、专业建设论证与评审制度;搭建了校企信息化交流平台,实时获取企业的发展动态和人才需求。依托专业教学创新团队,校企共同设计人才培养方案、共同开发课程资源、共同开发新形态教材、共同实施教学、共同评价人才培养质量,实现了企业对人才培养的全方位、全过程参与。

广州局成立了“专业教学指导委员会”,指导学院专业建设;通过“引企入校”共建了“铁路综合实训站场”;校企联合开发“远程实景课堂”教学系统,实现企业现场与学校课堂实时、实景的“双主体”教学;校企联合开展支援“春运”“暑运”,实行“准员工”管理。

实施文化育人战略,着力培养学生职业素养,培育学生职业文化、职业精神。深入对接铁路企业文化,将优秀行业文化引入校园,彰显行业特质,全方位开展文化育人。在传承“火车头”精神的基础上,凝练师生认同的价值体系。以职场要求为依据,以职业岗位工作情境为参照,对学生实施“半军事化管理”,重点培养学生奋勇争先的“火车头”精神,雷厉风行、令行禁止的铁路行业作风和守时正点、严谨细致的安全责任意识,有利于实现学生到铁路员工角色的快速转换。

#### (二) 校企协同创新实践

##### 1. 共建省级协同创新平台,增强技术创新能力

“湖南省高铁运行安全保障技术研究中心”由学院联合广州局和西南交通大学国家轨道交通电气化与自动化工程技术研究中心三方组建。中心建成了轨道交通专用网络技术平台、轨道交通状态信息实时获取与监测技术平台、轨道交通系统状态信息融合与处理技术平台、车辆移动互联技术平台等4

个国内一流的高铁运行安全工程领域研究与测试平台,围绕“立体视觉与特征识别技术的动车组关键设备监测技术、空气耦合超声波检测与相控阵超声波检测在车轴(实心轴和空心轴)和钢轨上的应用”、“高速铁路列车运行控制系统(车载)运用状态的实时获取技术”等关键技术开展研究。建立了比较完善的产、学、研、用管理体制,通过结合多元的资本结构、紧密的合作机制,保证中心运行机制科学化、高效化。

##### 2. 共建“轨道交通试验线”,促进轨道交通技术创新发展

广州局长沙电务段、株洲高铁工务段与中车时代电气共同出资在学院建设的轨道交通试验线(含地铁、城轨、有轨电车等),是目前首条建在高职院校的多用途轨道交通试验线,试验线轨道长800多米,总投资5000多万元,能够进行最新型号地铁、城轨、有轨电车性能实验,为校企合作进行人才培养和应用技术研发提供了先进平台。轨道交通试验线建设各方以试验线为纽带,在轨道交通新技术、新装备的研发与测试,以及学历教育、员工培训、技术服务、资源共享等方面开展深度合作,探索一种同时满足企业技术研发和技术技能人才培养,产、教、研深度融合的新路径。

#### (三) 员工培训服务实践

##### 1. 按照“四共一各”机制,共建企业员工培训基地

学院与广州局在校内按照“四共一各”合作机制,共建了涵盖铁路车、机、供、电、辆、供六大工种,集员工培训、师资提训、学生实训、技能考评和竞赛比武于一体的“铁路综合实训站场”和“员工训考基地”,为解决广州局职工培训场地和资源不足问题提供了新思路和新路径。

##### 2. 引入铁路行业标准,共同开发员工培训教学资源库

学院与广州局合作,引入铁路行业职业标准,根据广州局职工培训的要求,建成了员工培训教学资源库,该资源库涵盖广州局职工培训车、机、工、电、辆、供的六大工种的300多门课程,并根据广州局职工培训知识和技能要求的新变化进行实时更新。

## 四、创新与实践的成效

#### (一) 学生受益

学院毕业生就业率一直稳定在95%以上,毕业生就业对口率在90%以上、就业满意度超过95%,用人单位对学院人才满意度达到97%。根据第三方机构麦可思调查显示,以上四项数据远高于全国高职院校平均水平。

#### (二) 企业受益

企业获得了高素质的技术技能人才,学院每年为广州局输送优秀毕业生1200多人,进行员工学历培训年均1195人次、进行职工技能培训年均43461人·日。大幅缩短了新员工上岗适应期,应届毕业生上岗适应期从原来的一年缩短为三个月,降低了企业的员工培训成本。

作者简介:王郁葱,男,1968年12月出生,湖南双峰人,湖南铁路科技职业技术学院发展规划处处长、教授,研究方向为管理学和高等职业教育管理。

注:本文系2019年立项资助的湖南省职业院校教育教学改革研究项目《湖南省职业教育产教融合模式研究》(项目编号:ZJZD2019009)研究论文

#### 参考文献:

- [1] 李玉华.我国高等教育供给侧改革研究[J].教育探析,2016,5
- [2] 王其红,汪建云.高职教育政校企协同合作的困境与突破[J].中国高教研究,2014,1
- [3] 贾康,苏京春.论供给侧改革[J].管理世界,2016,3