

优化类型定位 深化产教融合

职业教育才能建成独立形态教育体系

■ 劳动报记者 郭娜

编者按：

全国职业教育大会日前在北京召开，习近平总书记和李克强总理对职业教育工作作出重要指示和批示。优化职业教育类型定位、加快构建现代职业教育体系、稳定发展职业教育本科、“职教高考”拓宽技能人才成长通道等亮点备受瞩目。

围绕职业教育发展的这些“关键词”，劳动报邀请华东师范大学职业教育与成人教育研究所多位专家从不同维度进行解读，即日起推出5篇系列报道。

“职业教育前途广阔、大有可为”，是习近平总书记对职业教育发展前景的重要论断。总书记强调，优化职业教育类型定位，深化产教融合、校企合作，深入推进育人方式、办学模式、管理体制、保障机制改革。

优化职业教育的类型定位为何要放到如此突出的地位？意义是什么？本报记者独家专访了华东师范大学职业教育与成人教育所讲师付雪凌。

职业教育是独立类型 内核在于人才培养体系

目前，我国职业学校

1.13万所，在校生3088万人，职业教育在推进教育普及化、扩大就业、服务经济发展、脱贫攻坚等多方面作出了重大贡献。立足新发展阶段，推动职业教育高质量发展要求进一步优化职业教育的类型定位。

“类型属性要求职业教育建成具有独立形态的体系，其基本内核是技术技能人才培养体系。基于技术知识独立性和技术技能人才成长的连续性，技术技能人才培养应是一个有序的、一体化的培养体系。”付雪凌指出，职业教育的类型特色主要体现在面向就业市场和岗

位，重点培养学生的实践能力，因此技术技能人才的培养要在专业设置、课程开发、教学实施、教学评价、师资要求、实训环境等方面体现职业教育的类型规律。

“以数字化和智能化为核心特征的现代产业发展，传统意义上以操作技能为核心的技能人才已经无法满足企业对一线技术技能人才的需求。”付雪凌告诉记者，这些高素质技术技能人才不是短期训练就能达到要求的。岗位对此类人才理论知识要求的提高、解决实际问题能力的强化，要求职业教育体系不仅要提高教育层次，还要加强各教育层次的内部衔接，形成有利于技术技能人才的技能累积和成长的体系。

新专业目录 推动各层次教育衔接

学生毕业了，进入企业后发现所学的内容早已经过时了，职业教育何谈为经济社会发展提供技术技能人才？职业教育要适应经济社会发展需要，不是被动地追赶，而是主动地、同步甚至适度超前的适应。

今年3月份教育部印发了《职业教育专业目录（2021年）》，全面覆盖了国

际通行的41个工业门类，对接了最新发布的新职业，基本形成了与现代职业教育体系相适应的专业体系。这是职业教育国家教学标准体系和教师教材教法改革的龙头，是职业院校专业设置、用人单位选用毕业生的基本依据，也是职业教育支撑服务经济社会发展的重要观测点。

此次新目录在科学分析产业、职业、岗位、专业关系基础上，保留符合产业人才需求实际、职业成熟稳定、专业布点较广、就业面向明确、名称科学合理以及特种行业领域需求的专业；对接新经济、新业态、新技术、新职业需要，新增、更名、合并专业；对不适应经济社会发展，不符合市场需求的专业进行撤销。

据了解，此次调整设置了大数据技术、人工智能技术应用、嵌入式技术应用等前沿专业，着力培养能够适应5G、人工智能、大数据、云计算、区块链、物联网、量子科技等新技术、新产业发展所需求的技术技能人才；在国家战略性新兴产业领域，面向新一代信息技术、生物技术、新能源、新材料、高端装备、新能源汽车、绿色环保、航空航天、

海洋装备等9大产业领域对技术技能人才需求定位，在中职、高职专科、高职本科中设置对应专业等。

新专业目录对职业教育不同层次定位进行了区分，比如，中职强调针对职业岗位或岗位群的技术应用、运行维护服务等，高职专科强调针对职业岗位群或技术领域从事技术、工程技术工作，高职本科强调针对工程技术、工程管理工作等。

付雪凌表示，此次专业目录调整在增强专业与产业适应性的同时，解决了现代职业教育体系内部衔接贯通的专业对接问题，中职、专科高职、职业本科专业在专业大类-专业类-专业三级分类框架中建立了对应关系。层次清楚、培养目标清晰，中高职间又有了一定的区分度，技术技能人才的培养路径也就清楚了。以此次新专业目录调整为契机，可以进一步推动各层次职业教育课程体系、教学内容、考核方式等衔接贯通，进而形成一体化培养体系。

（付雪凌：华东师范大学职业教育与成人教育研究所讲师，研究方向：职业教育原理、职业教育课程开发）

自雇体制居多，单次驾车平均7.8小时……

卡车司机为什么是“公路上的游牧部落”

根据道路运输协会的官方数据，截至2016年，我国的公路货运卡车已达1500万辆，卡车司机达到3000万人。

驾驶时长是反映卡车司机工作强度与工作特点的重要指标。因此，在工时和收入上，沈原也给出了他的调查数据。目前，每天单次驾车平均小时数为7.8小时，最长持续开车时间分布均值为10.8小时。其中，持续开车12小时的占比最高，达13.4%。但是，近年来，卡车司机的收入却呈现持续下降的趋势，2016年收入10万元以下的占比已达50.6%。

沈原表示，卡车司机主要

许多人把卡车司机叫作“公路上的游牧部落”。为何如此？在4月28日进行的“虚拟团结：卡车司机的组织化研究”讲座上，清华大学教授沈原通过解析卡车司机劳动过程的五大特点，道出了其中缘由。

分为自雇和他雇两种类型。自雇也就是自己养车，同时也参加驾驶的司机，类似于城市中的个体户；他雇就是受雇于企业或私人的卡车司机，属于受薪劳动者。目前，我国公路货运业中80%左右为自雇卡车司机。

因此，沈原表示，卡车司机劳动过程的第一个特点就是“自雇体制”，绝大多数（71.2%）卡车司机既是小私有者，又是劳动者，这是该群体

的特征。

沈原表示，自雇的卡车司机可以说是目前规模最大的债务工作群体，举债购车是卡车司机最普遍的购车方式。在很多地方，举债、借贷成为卡车司机要挂靠公司的一个非常重要的动因，因为需要通过公司来借贷，由此造成的后果就是偿债的压力，这也是驱动卡车司机超时工作的最重要原因之一。

第二，卡车司机劳动过程

的基本特点是长久“在路上”，流动性强且充满了不确定性，这也是为什么许多人把卡车司机叫作“公路上的游牧部落”。

第三，“四海为家”。沈原通过调查发现，卡车司机基本吃住都在车上，工作空间和生活空间高度融合在一起；而且除了睡觉都在开车，工作时间和生活时间也融合起来。甚至很多还有卡嫂跟车，更是将整个家庭都扎根在了这个车辆

上。

第四个特点是“男性气质”。沈原表示，男性气质是伴随和支撑卡车司机艰苦工作的文化风貌，卡车司机社会性别的气质主要是和他们职业联系在一起。

“卡车司机的流动性、原子化劳动产生的后果，导致卡车司机对智能手机、电子信息沟通的技术特别依赖。这不是说别的劳动群体不玩手机，但是卡车司机群体对智能手机、对互联网特别依赖，找活、修车，很多事情都是通过互联网来实现的。所以，他们的群体团结往往也是借助互联网来实现。”

■ 马亚会