

高职院校专业课程思政教育思考与实践探索

曹学谦

昆明铁道职业技术学院

[摘要]高职院校的专业课程思政教育有其特有难点,专业课程均开设于后续学期,但学生在前续学习阶段中积累下的各种思政问题,会严重影响到专业课程的有效教学,通过全面了解,逐步深入,恰当举措,用心培养,用情培养,耐心培养,逐步取得了一定的思政教育效果。

[关键词]专业课程;思政教育难点;主要思路;思政交流;重点帮扶;马拉松接力

[DOI] 10.12252/j.issn.2096-6261.2021.12.756

“为谁培养人、培养什么人、怎样培养人”是教育的根本问题,课程思政教育则是解决这一根本问题的关键所在。职业教育的目的是满足个人的就业需求和工作岗位的客观需要,进而推动社会生产力的发展,加快国家产业结构的调整与转型。高职院校的专业办学,肩负着为国家经济社会建设与发展培养高技能应用型人才的重要使命。

一、高职院校专业课程思政教育难点

高职院校专业课程的开设一般安排在高年级阶段,三年制大专第三、四、五学期,五年制大专第七、八、九学期。进入专业课程学习阶段,任课教师所要面对的要么是学习状态两极分化较为显著的班级,要么是整体学风普遍不佳的班级。由于受前续学期,乃至高中、初中阶段,甚至小学阶段,家庭教育、学校教育、社会教育等积蓄问题的影响,任课教师在开始组织实施专业课程教学时,所面临的是学生中非常复杂的思政状况。

(一) 人生无目标,不知为何而学

高职院校三年制大专学生,虽然已经过了“中考关”,但面临高考时基本属于状态欠佳、勉强过关状态。而五年制大专学生,更是只有通过第一道关的经历。进入高职院校后,虽然第一、二年就直接接受相关课程教育及相应的思政教育,但九年义务教育及三年高中教育期间,受家庭教育、社会教育影响,多数学生的人生目标,似乎一直处于模糊状态。同他们交流时,当问及自己的人生目标是什么?进入高职学习阶段是为何而学?他们往往缄默不答。进一步引导他们,试着问是否为父母而学?难道不是为自己而学?多数也是表现出不知该如何回答的状态。再试着问,来到这所学校是自己的选择,还是父母的意愿或者安排?这时,竟然能得到肯定的回答,而且多数是后者。后续问题实际已经不知该如何问了。难道进入大学阶段不是为社会而学?为国家而学吗?相对三年制大专生来讲,五年制大专生的这一状况则更加明显。

(二) 生活无乐趣,不知怎样来学

高职院校的课堂及宿舍,智能手机、个人电脑问题一直突显。现代社会已经进入资讯十分发达、智能通讯工具普及程度很高的时代。智能通讯工具、宽带网络、无线宽带网络的普及,给现代人的生活带来了许多的便利,极大丰富了人们的学习与生活。但对于经历过高考失意、中考不如意之后的大部分高职学生来讲,网络虚拟世界的“精彩纷呈”,似乎更能吸引他们。特别是对于开办高职教育时间不长的院校来讲,现代网络信息技术教育教学手段的应用还十分不足,如何通过现代网络信息技术,吸引和提升学生学习兴趣的探索之路,也才刚刚开始。这时我们所面临的往往不是学生为

什么不专心投入学习的问题,反而是会被学生反问,你怎么样才能让我有兴趣投入到学习当中?

智能手机、个人电脑的普及,不仅占据了高职院校学生体育锻炼、社团活动的大部分课余时间,甚至还侵占到大量的课堂学习时间。其中折射出的是学生对智能通讯工具、个人计算机设备的认知和应用,多数还停留在社交通讯,特别是娱乐层面。而没有认识和更多感受到,现代智能信息装备实际是非常好的学习工具。要实现提高学生专业学习兴趣的方式和方法有很多种,而如何利用网络信息技术及其构建的虚拟场景、仿真空间,将其变成吸引学生充分利用课堂及课余时间,不断提升专业学习兴趣的重要阵地,无疑是非常值得深入探讨和尝试的重要研究课题。

(三) 就业很迷茫,不知学为何用

随着我国职业教育招生就业模式,逐步由“统招统配”过渡到“双轨制”,再到目前以市场为主导的招生就业体系,就业出口问题不仅关系到高职院校的专业办学导向,同时也使学生就业面向的不确定性日趋明显。高职院校在专业办学方面,虽然已经积极采取了各种相关举措,但具体到学生来讲,受前面两个因素影响,仍然有相当数量学生在面对就业时,迷茫状况依然十分普遍。伴随而来的是这部分学生对专业所学究竟“学为何用”,产生了极大的干扰与困惑。

特别是部分铁道类中等职业学校,经历过铁道部体制改革、主辅分离政策的贯彻实施,之后又受到铁路企业招工学历的限制,专业办学一度举步维艰。在其后续艰难升办高职后,虽然就业门槛实现突破,但就业出口问题在短时期内难以得到较好的改善,从而导致在读学生普遍出现对未来就业去向倍感迷茫的情况。对于能主动积极努力上进的学生,这反而会成为更加努力学习的动力,但大多数学生却普遍地逐渐将其作为无法或者难以静下心来,全身心投入到专业课程学习中的理由和借口。

二、高职院校专业课程教学——如何应对思政教育难点

以城市轨道交通车辆技术专业为例。该专业主要面向城市轨道交通运营和生产企业,培养能从事城轨交通列车驾驶、车辆检修、新车验收及管理、车辆技术改造、新造车组组装调试等工作的高素质劳动者和技术技能人才。

城轨交通的主要形式是地铁系统,是所属城市人民群众交通出行的主要公共交通工具,是拉动和确保城市经济建设、社会发展的重要公共基础设施,肩负着确保人民群众安全出行的重要社会责任,对于从业者有着极高的思想政治素质要求。城轨车辆则是城轨交通系统实现载客运行的核心设备,乘客出行的大部分时间是在列车上。

因此,车辆设备的稳定性、安全性以及舒适性至关重要

要。无论是该设备的设计研发、生产制造环节，还是实际应用中的检修维护、载客运行环节，确保车辆设备的技术性能良好、运行稳定，实现对列车驾驶的规范操作、安全运行，完成同相关生产部门、作业岗位的紧密配合与通畅衔接，都是该设备完成城轨交通客运任务的重要保障。

（一）专业课程思政教育特点

1. 课程内容思政教育特点

高职院校的城市轨道交通车辆技术专业，专业课程的学习主要面向车辆设备的实际应用环节，一般分为检修和驾驶两个就业方向。专业核心课程内容涉及城轨车辆机械装置的结构组成与检修维护，制动系统的设备构成、工作原理与检修维护，电气控制设备组成、工作原理、检修维护及故障分析，列车网络控制与诊断系统组成、工作原理及应用操作，列车驾驶、乘务运转组织、规章运用及故障应急处置等。专业课程内容的学习，以及对对应生产岗位职业技能、职业素养的培养，则是确保车辆设备稳定性、安全性以及舒适性得以实现，履行确保人民群众安全出行重要社会责任的基础。

2. 教学组织思政教育特点

高职院校专业课程的教学组织一般采用理实结合、实训为主的形式组织开展。人才培养方案的制定，要求实践教学课时占比必须超过50%。因此，实训教学设备的配套以及与城轨交通企业校企合作的程度，将直接关系到专业课程教学的组织实施效果，以及课程思政教育的有效融入。教学内容与企业生产现场实际紧密衔接，实训教学场景高度接近企业现场实际，生产实习组织可以直接进入企业现场，所有这些为贯彻实施课程思政教育，创造了极好的情境与氛围。

3. 教学方法思政教育特点

高职院校的专业课程教学，重在专业技能的培养，旨在培养企业生产所需的能工巧匠、技术能手。技能的培养需要建立在扎实的专业理论基础之上，技能的精进更需要长年累月的坚持与执着，而院校时期的学习时间实际十分有限。尤其是三年学制，校内学习时间甚至只有不到两年半的时间。进入专业课程学习阶段，企业招聘也伴随而来，学生同时要面临就业面试、企业选择等重要问题。而这些工作的介入与推进，对相关专业课程教学实施的干扰，有时会十分严重。时间紧、要求高、任务重，也就成为专业课程教学组织实施的一个显著特点。与之相应的，是对专业课程教学方法也提出了更高的要求，极具挑战性。即用什么方法，利用有限的时间，在不断受到各种外界环境因素影响与干扰的情况下，既要达到课程内容的教学要求，同时有效融入课程思政教育。

（二）专业课程思政教育主要工作思路

1. 持续开展专业课程思政教育的学习与研究

专业课程思政教育的组织实施，专业课程教师的思政教育应先行。高校思政教育的对象是高校在校学生，但具体实施专业课程思政教育的专任教师，却并不全部都是党员教师。即便是党员教师，对专业课程思政教育的理解与贯彻实施，也不一定完全准确到位。因此，深入组织开展专业课程专任教师的课程思政教育培训与学习，应将其摆在首位，并且要长期坚持进行。

要深入研究专业课程思政教育的重大意义，全面领会专业课程思政教育所能发挥的重要作用。紧密结合企业生产实

际，全面梳理影响企业正常生产、安全生产的思政要素。深入研究专业课程教学内容与企业生产思政要素的关系，不断探索企业正常生产、安全生产思政要素有效融入专业课程教学的有效途径。

2. 仔细研究专业课程思政教育方式方法

高职院校专业课程的教学内容，有着与企业生产实际紧密结合的优势。但高职院校专业课程思政教育的对象，却存在着这样或者那样的很多问题。特别是前面提到的三个工作难点，以及专业课程思政教育所面临的主要困境。但这些并不能成为束缚高职院校专业课程思政教育贯彻实施的绳索。

教育要因材施教，教育同时要与时俱进。个人现代智能通讯设备的普及应用，网络信息技术的不断更新换代，以及计算机虚拟仿真技术水平的不断发展，为我们提供了更加便利、更加多样的，进行专业课程思政教育有效融入的方法和渠道。同时，不断提升专业办学的产教融合度，充分利用校企合作办学资源，让专业课程教学的思政教育走出去、引进来，无疑也是使专业课程思政教育，得以充分融入的又一有效途径。

（三）专业课程思政教育的具体实践

以城市轨道交通车辆技术专业《生产实习》课程为例，授课对象为五年制大专班学生。

高职院校专业课程的教学主要在校内进行，《生产实习》课程则可以部分实现在企业现场进行。能深入到企业生产现场，对于全面、有效开展专业课程思政教育，无疑是有着特有效果优势的。但由于企业现场有着极高的生产安全压力，以及企业生产任务的均衡性与院校课程教学时段的不相对应，在校学生到企业现场进行生产实践学习的机会，总会受到各种因素的制约。受疫情影响，本次《生产实习》课程教学在校内组织实施。

1. 学情分析

五年制大专班生源为初中毕业生。在校期间，前两年主要完成文化基础课程及相关专业基础课程学习，之后两年半的时间陆续开始专业课程学习，最后一学期为17周的预就业企业现场顶岗实习。

专业课程《生产实习》共有8周，跨两个学期，每学期4周，开设于大学四年级第7、8学期。《生产实习（1）》课程内容为城轨车辆检修作业，已经于第7学期在企业现场完成。《生产实习（2）》实习内容为城轨交通电客列车乘务作业，受疫情影响，将利用校内城轨交通实训基地城轨车辆模拟驾驶器集群设备组织实施。

作为承担《生产实习（2）》的主要实习指导老师，本人同时还承担了该班《城市轨道交通车辆电气控制》（简称《电气控制》）、《城市轨道交通电客列车驾驶》（简称《驾驶》）两门专业核心课程的教学。其中，《驾驶》课程教学内容与《生产实习（2）》乘务作业紧密相关，开设在同一学期，在校内乘务实习开始前，已经进行了11周的课程教学。《电气控制》为跨学期课程，本学期为第二学期。通过前一个学期的授课，对授课班级学生的总体情况有了较为全面的了解。

该班共47人，女生12人，男生35人。入学7个学期以来，累计学修课程数最多71门次、最少64门次（含选修）。其中，无补考20人，首次补考未通过课程门数2位数以上的有8人。

表1 7个学期补考未通过课程数量统计

不及格课程门数	21	20	16	15	14	13	11	10	9	8	7	5	4	3	2	1	0	总计: (人数)
计数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	3	3	2	4	3	20	47
合计: (人数)	2					6					10				9	20		47

已开设专业课程6门,首次补考不及格的有5门1人,4门2人,3门2人,共计5人。只有《生产实习(1)》全部通过。

2. 课程目标及教学条件

我校城市轨道交通车辆技术专业主要有两个就业方向的工作岗位,城轨车辆运用检修工及城轨交通电客列车司机。其中,电客列车司机主要完成城轨列车的正线驾驶、列车突发故障的应急处置等相关乘务生产作业,是实现城轨交通正常运转、安全行车的关键岗位。对于从业者来讲,不仅要具备扎实的专业理论知识,过硬的列车驾驶操纵、突发故障应急处置专业技能,同时更需具备强烈的安全意识、严格的时间观念,以及极强的团队合作精神。

我校既有的城轨车辆模拟驾驶仿真实训设备,于昆明地铁首条线路开通一年后的2013年,通过校企三方合作共同开发、共建并投入使用。2018年,将部分设备升级改造为省级技能大赛设备,并继续与昆明地铁深度合作,连续主办了3届省级赛事。升级后的省赛设备涉及三个地铁列车乘务作业相关岗位,分别是电客列车司机、乘务运转值班员及行车调度员。共有20套课程可供选择进行训练及考核,配套开发有计算机自动评分系统。每套课程涵盖城轨交通电客列车库内出勤、发车出库、正线运行、站台作业、折返运行及入库收车等乘务运转作业的全过程。每套课程中分别设置有2个可仿真触发、模拟排除的地铁列车运行故障,以及1个非正常应急处置故障。40个地铁列车运行故障,涵盖昆明地铁《电客列车故障应急处置操作手册》中的所有项点。每套课程的故障设置、应急处置内容不同,但基本驾驶操纵、乘务作业环节内容一致。

3. 课程思政教育主要思路

教育应面向所有受教育学生,就如同国家扶贫攻坚,我们推行和倡导的是共同富裕,而教育则应努力带着每一个学生往前走,以争取所有学生共同进步为主要教育目标。对于学习状态正常,以及无太大异常的学生,课程的思政教育主要紧密结合课程特点及课程标准,常规进行即可。而对于学习状态很不好,甚至极其不好的少部分学生来讲,课程思政教育就需要多措并举了。

该班学习状态良好、学习成绩十分优异的少部分同学,对前述状态很不好的几个同学的意见特别大。他们的不满主要集中在认为这部分同学严重拖了班级的后腿,使班级丧失了各等级优秀班集体的评选资格。作为班委的他们,曾经不论怎么努力都没有达到改变这几个同学状况的效果,所以最终采取了只能是无奈放弃的态度——“放任自流”。因此,如何开展好后续专业课程的思政教育,特别是要帮扶到状态不佳的少部分同学,除了要重点开展沟通交流、教育疏导工作外,发动状态良好并且有一定沟通交流能力的同学共同参与,带动帮扶,也是必不可少的。

4. 课程思政教育难点

根据学情分析,首次补考未通过课程门数在两位数以上的学生共有8人,特别是达到20门次和21门次的两名学生,获得毕业证的可能性已经几乎为零。8人当中,已进行过的6门专业

课程,首次补考不及格的有5人,也是思政帮扶的重点对象。由于学校尚未正式实施课程重修及留级制度,如何使其状态良好地继续在校内完成后续课程的学习,无疑是难中之难。

首次补考未通过课程门数最多的两名学生,男、女生各有1人。其中,7个学期首次补考未通过课程总门数最多,已进行过的专业课程首次补考未通过课程门数也是最多的,是1名女生。

5. 课程思政工作要点及具体实施

(1) 面向大多数实现课程思政主要工作目标

实习成绩的综合评定,由实操考核、实习日记及职业素质评分三部分组成。实习日记由实习指导教师每日批改评分。职业素质评分由各小组组长依据《校内乘务实习职业素质评分管理办法》对小组成员进行评分并由指导老师审定,小组组长的评分由指导老师评定。其中,实操考核评分为主要评分。

实习过程中,一开始即以3人为1小组进行分组,并提前宣布课程考核办法及要求。训练时固定实训台位,模拟地铁乘务“包乘制”形式,方便实训设备的使用管理及维护。考核时分4个台位同时进行,由本次生产实习“技术攻关组”的同学担任考官。为期4周的生产实习,分两个大组,每两周组织考核一次。

实习前和考核时共需进行四轮抽签。首先,在3人小组分组时进行抽签组合,不进行自由组合,避免人为干涉,杜绝主观选择,要求能做到可与任何人合作。其次,在考核时进行三轮抽签。一是考官抽选考核台位,即每个小组的考官不固定,尽量做到考核公正。二是由每个小组成员抽选工号,1、2、3号分别对应训练课程的三个作业分段,要求在有限的训练时间里,全面掌握地铁列车乘务运转全过程各环节的作业标准及要求。三是由小组成员抽取考核课程题号,对应的地铁列车运行故障及应急处置作业内容会各不相同。

每套课程均需小组成员交换角色、联劳协作共同完成,相应的评分系统最终给出小组的综合评分,即小组成员共用同一个评分。也就是说,每个小组成员的个人练习水平,同时也影响和决定同组成员的考核成绩。

实操考核的综合评分以计算机系统评分为主,无法实现客观评分的,采用人工评分方式。因此,要求担任考官的同学一定要做到客观公正、慎之又慎、及时记录、准确记录。在每一轮考核结束后,由实习指导老师组织考核组共同进行人工评分的核定。

(2) 重点关注、帮扶状态不佳少部分

“游戏规则”的制定尽量做到公平、公正、客观、合理,对于学习状态正常甚至极好的同学来讲一点问题都没有,几乎都能做到。但对于学习状态欠佳甚至很不好的少部分同学来讲,所面临的就不仅仅只是能否达到课程教学要求的问题了。他们所要面对的,并且难度也是较大的,是能否不对随机抽签和自己组队同学的成绩评定造成影响。针对学情分析中需要重点帮扶的5名同学,分别根据其各自性格特点及具体情况采取了如下一些相应举措。

a、首次补考课程未通过总共11门次,上学期专业课程补考3门

该生补考门数不是最多,男生。但其语言表达及学习能

力、理解能力、思考判断能力均显不佳。在前一学期《电气控制(1)》课程教学,以及本学期《生产实习(2)》开始前,《电气控制(2)》《驾驶》课程的教学过程中,通过课堂重点“盯梢”,课后朋友式的说笑、随谈,以及在其即将受到二级学院学工办纪律处分前,恰巧进行过一次交谈与交流,逐步赢得了该生的信任与信赖。因此在本次校内生产实习开始前,及时同该生进行了“君子协定”,要求其不仅要实习合格,同时还要争取取得较好的实习考核成绩。该生在一凡犹豫纠结后,最后“咬牙”答应了。

b、首次补考课程未通过总共20门次,上学期专业课程补考4门

该生也是男生,在上学期《电气控制(1)》课堂上,虽然几乎一直没有缺勤,但几乎每次课都会迟到,并且课堂上几乎一直都是人在“魂”不在。据几个班委反映,该生已经很“给我面子”了,能在我的课堂上出勤率这么高,实属罕见。通过课堂互动发现,该生智力水平以及语言表达都强过前面那位同学,其学习状态不佳似乎另有隐情。本学期两门专业课程的继续授课,期间曾试着重点关注一下该生,但发现该生又总是在有意回避。

生产实习开始2周之后,整个实习已经全面有序展开。第3周的第1天上午,该生未穿实习服就来实训基地集合,说他的实习服被同宿舍的“mi”掉了。当场对峙,又没人认账。实习开始后,安排班委通知他,中午午饭后12点半到教研室办公室报到。结果该生按时到了。

中午将近一个半小时的交谈,最后了解到,该生还是本班中考分数最高的。之所以在入校第3学期后出现方向迷失,开始沉迷于手机、宿舍内抽烟喝酒、经常想法办离校外出等等,一直说他自己也不知道为什么会这样。1个多小时的交谈内容很多,交谈中了解到,他自进校以来我还是第一个这样耐心同他交谈的老师。1个小时实际时间很短,但最后他还是答应我了,不论最后能否拿到毕业证,他都不会怨恨这个学校,不会怨恨学校的每一个老师。从第二天开始,他再没迟到过,实习服也再没“消失”了。

c、首次补考课程未通过总门次数最多,上学期5门专业课程都未通过

篇幅所限,只讲三例。这是一名女生,最大的特点是不论什么课,不论哪位老师的课,课堂上总是手机不离手。这个女生看上去有点像我自己的一个侄女,样子还有点“凶”。上学期的课堂教学,一直没“敢”过多“盯梢”这个学生,基本上放任自流。通过本学期继续进行的两门专业课程的课堂教学,直到本次生产实习第3周即将结束时,几次当众“打击”几个一直过于强势的班委,同时顺便表扬了前面那个“中考成绩最高”的男生后。一天上午集合签到、例行思政交流结束后,安排其他人抓紧时间开始实习,突然“大胆”地喊她的名字让她留下来。

由于是上午才开始实习,时间就充裕了很多。几番试探后,这个学生才慢慢开口,小心翼翼地讲了她的初中经历、小学经历,以及都是铁路职工的父母。之后就是我的讲述了,主要是关于我的侄女,一直学习不好,最后生活也安排得很不好的自己的侄女。结论是,她比我的那个侄女实际让父母省心多了。

那次交谈的最后,同样也是试着做了个约定,不论最后是否能拿到毕业证,都要从现在开始,拿出应有的学习状态,完成好后续的相关课程学习。不论最后能否拿到毕业证,都不会怨恨这个学校,不会怨恨学校的每一个老师。特别是铁路职工子女,一定不要为难自己的父母,一定不要为难这所实际非常包容她的学校。她没有直接答应,但从她犹豫的眼神中,似乎已经在考虑这个问题了。

6. 实施效果

为期4周的实习结束,综合成绩评定含实操考核、实习日记及职业素质评分共三项。其中,实操考核成绩如下:第一大组的综合考核,在第2周的星期四、星期五分别考核1次,两次考核平均73.4分,最高88.1分,最低40.4分;第二大组的综合考核,在第3周和第4周的星期五分别考核1次,第1次考核平均56.5分,最高83.4分,最低11.8分,第2次考核平均88.0分,最高91.7分,最低81.4分,两次考核平均72.2分,最高86.0分,最低46.6分。

前文所述重点帮扶学生,实操考核成绩如下:第一位同学,第1天考核成绩为65.1分,第2天考核成绩82.4分,平均73.7分;第二位同学,第3周考核成绩为41.7,第4周考核成绩跃升为89.3分,平均65.5分;第三位同学,第3周考核成绩为56.0,第4周考核成绩跃升为91.4分,平均73.7分。

三、结论

教育是灵魂工程,不仅要耕耘,更需要给予灌溉。人生无目标,那就想办法把目标指引给他(她);生活无乐趣,那就想办法把专业课程学习的乐趣呈现给他(她);就业很迷茫,那就想办法告诉他(她)要先把工具拿在手里,然后才能拨开遮挡着的云雾。

为谁培养人?为家庭,为社会,为国家。培养什么人?培养有方向,有目标,有责任,有担当,有信心的人。怎样培养人?用心培养,用情培养,耐心培养。

课程思政一直在路上,课程思政实际是一项系统工程。学生的思想政治问题,单单靠某几门课程或者某几位老师,就能够做对、做恰当,乃至做好,实际是很难的。学生思想政治问题的背后,是家庭教育、学校教育、社会教育各环节问题的综合体现。如何有效破解,是需要所有教育工作者持续不断、持之以恒地探索下去的。课程思政教育是一场马拉松接力,需要一直续下去。

参考文献:

- [1]程德慧.产教融合视域下高职院校“课程思政”改革的探索与实践[J].教育与职业,2019(3):5.
- [2]左宝霞.创新视角下高职院校“课程思政”建设实践与探索研究[J].极光,2019,000(005):P.164-165.
- [3]宋友文.深化思政课教学重点难点问题研究[J].国内高等教育教学研究动态,2018(17):1.
- [4]柳逸青,王鑫,刘晓,等.高校专业课程中融入思想政治教育的难点剖析与路径探索[J].高教学刊,2018(6):4.

作者简介:曹学谦(1974-),男,汉族,山西清徐人,讲师,铁道车辆、机车车辆工程专业,主要从事城轨车辆专业教学。