



《新民周刊》记者注意到，在今年初人社部与市场监管总局、国家统计局公布的16个新职业中，有“铁路综合维修工”这一岗位。此前，中国高铁已经有了十余年运营历史，当时也曾产生诸如动车组机械师等新职业。从绿皮车时代检车员只需检修转向架等机械部位，到空调列车需要复合型车电钳工对机械、电力设备进行综合检修，再到动车组机械师承揽了原本车辆系统和机务系统的一些工种，并掌握各型动车组机电系统、电子系统一般维护、修理，铁路系统检车岗位职业定义、岗位要求、学历要求都发生了大幅度变化。当年初高中学历退伍军人培训一下就能跟着师傅上岗，如今这些技术工种的初任人员都需要相关专业大学本科毕业了。

而最新的铁路综合维修工，则是在高铁时代铁路路网、电力系统“重组”而来的工种。原本工务段负责路网维护、水电段负责电力维护的格局，已无法满足高铁网络维护需求。高铁系统需要基础设备维修一体化作业，原有职业设置已经无法满足工电供复合型人才培养要求，设立铁路综合维修工，是适应高铁发展的必然趋势。

新职业培训需要学制 “立交桥”

记者从铁路部门了解到，铁路综合维修工这一职业，假若细分的话，还包括铁路网线维修工、铁路信线维修工等工种，负责铁路线路、桥涵、信号、牵引供电等运输设备维修维护。也就是说，在一个大的

以中国2019年至今公布的第三批共38个新职业来看，
未来5年用人需求9000万。

职业领域之下，仍有具体的专业领域之分。如何让足够多的人员达到职业标准？

近日，黄浦中华职教社一份调研报告《国际经验对我国职业教育的启示》提到，瑞士的职业教育体系中不可或缺的一环——学徒制。与我国国有企业内部曾经流行的学徒制不同，瑞士的学徒制，“学习内容包括文化知识、专业知识和实践操作三部分。其中，文化知识和专业知识在职业学校和职业培训中心学习，实践操作在企业中跟着师傅学习。学徒在企业中学习的时间占整个学习时间的70%以上。在学习期间，学徒都有工资，由企业支付，而在职业学校或职业培训中心的学习则是免费的。专业机构和企业参与职业教育相关事务，各种学会、协会组织负责制定职业教育的学习与培训内容、资格与证书考试要求、培训方法与教材等，企业则提供培训场所、学徒岗位和学徒薪酬。”

瑞士学徒制的好处在于——让学徒既能够从职业学校学习到相应的文化知识和专业知识，又能跟着师傅传承技艺。两者兼顾的同时，还能在学徒期就获得一定的工资。

在很长一段时间，我国国有企业也曾实行学徒有一定工资的制度，甚至一些技校、职业学校甚至大专生到企业实习期间，有工资或者饭贴、车贴。而如今，《新民周刊》了解到，绝大多数在校生到企事业单位实习，没有工资。譬如记者日

前在某三甲医院住院部发现，一些尚未毕业的大学生在医院实习岗位工作，做一些导医咨询，甚至有人已能独立进行注射工作。然而，在长达一年之久的实习期间，她们并没有工资。医院方面认为，这些大学生是来实习的，医院提供实习机会已经很不方便了，不可能再支付工资。然而，支付工资，哪怕是支付象征性的工资，实际上能够尽快让实习者获得职业荣誉感。

调研报告还提到美国职业教育中的“产学合作”模式——“以学校为主、企业为辅的一种职业教育模式。学生入学半年后，由校方根据其所学专业与相应的企业联系，双方签订合同，企业负责提供劳动岗位及一定的报酬，并指导学生工作及进行最终的工作评价等，在教学时间上按在企业和学校1:1的比例分配。”

报告认为，美国职业教育的CBE模式——以能力为基础的教育模式（Competency based education, CBE），主要特点是：首先由学校聘请行业中一批具有代表性的专家组成专业委员会，按照岗位群的需要，层层分解，确定从事这一职业所应具备的能力，明确培养目标。然后由学校组织相关教学人员，按照教学规律，将相同、相近的各项能力进行总结、归纳，构成教学模块，制定教学大纲，依此施教。其科学性体现在它打破了以传统的公共课、基础课为主导的教学模式，强调以岗位群所需职业能力