

北京联通成功汽车销售服务有限公司

参与高等职业教育年度报告（2023）



北京联通成功汽车销售服务有限公司



北京交通运输职业学院

目 录

| | |
|--------------------------|----|
| 一、企业简介 | 3 |
| 二、企业参与办学的总体情况 | 3 |
| 三、企业资源投入 | 4 |
| （一）投入技术服务成果转化教学资源 | 4 |
| （二）投入技术和管理资料转化教材 | 5 |
| （三）投入技术人员和管理人员 | 5 |
| （四）投入工具设备 | 6 |
| 四、企业参与教育教学 | 6 |
| （一）共同开展专业建设 | 6 |
| （二）共同开展课程建设 | 8 |
| （三）建设“双师”团队 | 10 |
| （四）企业与学校共同开展实训基地建设 | 10 |
| 五、助推企业发展 | 11 |
| 六、问题与展望 | 12 |

一、公司简介

北京联通成功汽车销售服务有限公司（简称“公司”）位于北京市大兴区金服大街5号院。“公司”成立以来，一直处于行业翘楚地位，发展至今，旗下已拥有多个符合品牌汽车全球标准销售服务模式的品牌汽车销售展厅。主要包括销售顾问、销售前台、服务顾问、汽车金融、汽车保险、汽车机电维修和车身维修等工作岗位，其中技术技能工作人员80人，主要在售后车间工作。

二、公司参与办学的总体情况

“公司”积极落实“职教法”，承担主体作用，与北京交通运输职业学院（简称“学院”）本着互惠互利、资源共享、优势互补的原则，双方在保证各自正常教学、生产的前提下，选派精干力量，共同克服困难，推动校企合作，开展“双元”教学。

“公司”与“学院”坚持服务首都“四个中心”建设，对接北京“十四五”高精尖产业发展规划，坚持产教融合、校企合作的办学模式；坚持德技并修、工学结合的人才培养机制，不断深化和创新集团化办学路径；创新校企合作机制，成立管理协调组织；开展订单培养，探索中国特色学徒制；践行课证融通，推进学历水平与技能等级水平相结合；共同建设高水平专业，契合汽车服务行业转型升级；打造“双师”队伍，强化校内教师动手能力；建设校内外实训基地，建设真实教学环境；基于技术发展和管理服务发展，编写教材，建设教学资源。

接受学生到“公司”实践和顶岗实习，开展校企双元教学，完成了从前台接待、汽车销售、售后维修、保险理赔、二手车置换及汽车维修企业技术培训认知等各个环节的跟岗学习，学习过程中，得到资深技师的指导，并进行了企业相关介绍及技术培训。

在“公司”和“学院”的共同努力下，“学院”汽车专业已成为教育部、交通运输部的“示范专业点”，北京市“高水平特色专业”，全国重点建设职业教育师资培训基地、职业院校教师素质提高计划优质省级基地，首批“1+X”证书制度试点院校及试点专业。教师获得全国教学能力大赛一等奖、二等奖的好成绩。

三、企业资源投入

伴随目前我国是世界汽车市场第一大消费市场的现状，截止到2021年底全国注册汽车维修企业40余万家，汽车维修企业的一线高素质技术人员在用人市场供不应求。为保障稳定的人力资源储备和来源，“公司”向“学院”提供技术管理、师资培训等各类资源。

（一）投入技术服务成果转化教学资源

充分利用“公司”在汽车技术应用和创新方面的优势，根据汽车服务企业的需求，校企双方共同开展技术研发、技术推广和教育教学，实现产学研紧密结合。“公司”与“学院”共同收集、整理、分析客户的保养和维修记录，发现汽车经常出现较高频次的故障和坏损的零件，制定了保养、检查、诊断和维修重点方案。在客户档案中，设置

了客户驾车习惯栏目，记录客户驾车的特殊习惯。结合汽车保养、维修记录与驾驶习惯记录，为客户定制保养和维修方案。“公司”与“学院”共同将上述技术服务内容，转化为教学内容，开展项目式、模块化教学项目建设，在此基础上开发应用型本科课程资源，形成适用于高职、对接职业本科的教育教学课程资源。

（二）投入技术和管理资料转化教材

在北京市汽车车身维修相关产业链中，对车身维修技术人员的需求也是非常迫切的，汽车维修人才的匮乏已经制约了汽车产业的发展。

“公司”将积累多年的车身维修资料、修补漆技术资料（如：水性修补漆）在符合知识产权保护的前提下，无偿提供给“学院”。同时无偿提供了“公司”的管理制度、工作流程、安全规范等文件。这些对编写教材、制作教学资源库等起到了极大的帮助。“公司”与“学院”紧密结合北京市汽车维修服务行业，保障和支持汽车服务市场的健康发展，双方共同编写《汽车车身维修技术》教材，“公司”进一步增加生态圈内技术专家，开放企业汽车维修、汽车售后服务、汽车维修企业经营管理、汽车维修技术研发案例等线上信息化教学资源。

（三）投入技术人员和管理人员

“公司”无偿向“学院”提供人员，主要提供以下方面的服务：

一是委派专业人员参与“学院”建设师资队伍。“公司”抽调品德优秀、技艺良好、认真负责的专业人员无偿为“学院”教师进行培

训，指导教师在“公司”的企业实践活动，双方共同开展技术服务工作。

二是无偿指导学生的实践和实习。“公司”安排专业人士，指导学生在企业从事实践。为在“公司”顶岗实习的学生设立企业导师，通过固定的人员指导学生，有针对性地对學生进行定制化培养。

三是管理人员无偿对校企合作进行工作组织。管理人员组织“公司”对接“学院”的教学实践、师资培训、学生就业等工作，参加教育管理部门职业教育政策的调研工作。

（四）投入工具设备

“公司”以准捐赠¹的方式向“学院”提供了汽车维修工具、检测工具。同时，“公司”与“学院”共同开发教学用具和教学设备，并捐赠相关零部件。

四、企业参与教育教学

（一）共同开展专业建设

1. 共同调研

目前我国汽车维修类专业涵盖汽车运用与维修、汽车车身修复、汽车装饰与美容、汽车整车与配件营销 4 类专业。开办汽车维修类专业的学校逐年增多。职业教育对于国民经济的健康发展和国家产业的转型升级，发挥着越来越重要的作用。现在汽车维修企业虽然已经

¹根据教育质量年报文件，企业提供校内实践教学设备，指设备在学校，产权属于企业，学校有使用权。

开始注重汽车维修工程师、维修技术工人的招收、培养和使用，汽车维修技术工人队伍正在逐步年轻化、知识化、专业化，但是掌握现代汽车维修技术的高等技术应用性人才还是严重缺乏。北京市高素质技术技能汽车维修人才青黄不接，这样就造成了与制造生产相比较，售后汽车维修的滞后，以及车辆档次与维修质量的反差。由此，高职院校的汽车整形技术专业应当担负起培养掌握高等技术应用型人才的重任。

经过调研，现在北京市汽车维修企业中占工厂整体一线操作员工的比例约为 60% 左右，较几年以前在人员数量上有一定的提高。例如：现在各厂接受钣金修理车辆的数量不断提升，月平均总数量约占维修车辆总数的 20%~25%（此为平均数，具体数字依据各厂生产结构不同并不均衡），钣金车辆毛利率约占 41%（平均值）。各厂钣金与喷涂人员都存在加班现象，有的是源于车辆多、任务重，有些则是源于厂家生产场地及喷烤漆设备等的制约。总之，钣金人员的劳动量要比其他维修工人要强，相比较而言，钣金工人的收入也要比其他维修工人在平均水平上高出 30% 以上。企业对钣金喷涂人员的渴求，特别是对具有一定知识文化水平，且具有一定实际操作能力的一线技术人员的需求非常大。随着汽车工艺的发展，车身维修对从业人员的文化知识要求越来越高。车身维修人员需要掌握和了解的机械、电子、金属工艺、力学和机械制造等方面的知识应是较为丰富的。但现在从业人员的文化素质制约了行业的发展，急需受过专业教育与培训的高文化层次人员加入。

2. 共同开展教学资源建设

专业群共享型教学资源库建设统一使用泛雅超星网络平台，该平台具备教学资源的展示和处理、教学应用、维护和管理功能，可以实现教师网上备课、交流、学生评价、学生自主学习等功能。专业群资源库实行统一管理，专业群下面分4个专业门户，4个门户的教学资源既相互独立又相互共享。公共基础课完全实现资源共建共享；有些专业基础课，可以实现课程中某些模块的共建共享；专业核心课程则体现各个专业的特色；选修课则通过与学院、企业及培训机构共享教学资源平台，满足学生全面发展需求。实现资源库建设和使用效率的最大化。

（二）共同开展课程建设

“公司”与“学院”共同建设汽车检测与维修技术、新能源汽车技术、汽车技术服务与营销、汽车智能技术等专业，编制现有的人才培养方案、课程体系、教学资源情况并进行认真分析。改进校企共育式课程体系，特别开发和建设企业识岗实习、跟岗实习、企业综合能力提升、顶岗实习等课程。根据当前汽车新技术、新工艺、新规范和技术研发对人才能力的需求，将汽车技术类专业人才培养的目标确定为“熟专业、强技能、会分析、能研发”，进而有针对性更新课程体系及配套资源。

为充分利用生态合作企业资源，团队成员认真梳理每门课程包含的学习任务和教学资源，明确双方合作开发课程、合作授课的具体任

务。充分发挥群内资源共享，提高资源利用率——公共基础课和专业技术基础共享节约资源。专业核心课程校企人员共担，体现岗位工作任务导向。能力提升课程充分发挥企业技术优势，提高学生可持续发展能力。

“公司”与“学院”通过调研，深入分析企业对专业用人的需求状况，梳理了企业的典型工作任务，将典型工作任务转化成一个个模块，从中遴选出适合高等职业院校学生学习的、具有典型代表性的工作过程，并根据过程分析归纳出相应的课程内容。

课程紧密对接汽车电动化、智能化、网联化、销售与服务高端化的产业发展趋势，立足立德树人根本任务，依据“应用驱动、共建共享、学校为主、社会参与”的建设原则，充分利用现有校企合作的优质资源，按照专业构建宽基础、模块化、层级递进、课证融通的课程体系 and 数字化教材体系。与企业共同开发建设涵盖教学设计、教学实施、教学评价的数字化专业教学资源库。有效融入行业企业新技术、新工艺、新规范、新标准，实现专业教学资源库“能教”、“能学”、“辅学”的功能。群内四个专业遵循“基础共享、中层分立、顶层互选”的理念，建设“颗粒化、移动化、特色化”的群内优质共享教学资源。

例如：校企双方共同开发了《汽车销售礼仪》、《汽车销售价值链》、《汽车商品知识》、《品牌文化》、《汽车销售 SSP》等课程。

| 参与课程 | 参与形式 | 课程中的新技术 |
|---------|---|--|
| 汽车销售价值链 | 1. 参与课程大纲制定 2. 课程资料包搜集整理 3. 分享企业实际操作中真实案例 | 1. 汽车销售价值链 2. 数字化营销 3. 新型教学工具沙盘运 |

| | | |
|--|---------------------------------------|----------------------------|
| | 4. 对教师进行培训 5. 校园讲座 6. 企业大赛邀约观摩。 | 用 4. 新型推广手段抖音 H5 等形式的引入 |
|--|---------------------------------------|----------------------------|

（三）建设“双师”团队

通过校企联动机制引领，以校企共建、教师轮岗、资源共享、定期会议、调研走访、双元育人、横向课题、企业专家听课等契机为抓手，促进校企双师互通互融，提高企业教师对教育教学的敏感性，提高兼职教师的教学本领和信息化、数字化能力。采用学生评教、督导听课等形式加强企业教师课堂管理，客观评价企业教师育人效果，并及时反馈评价结果，促进校企双元共育目标达成、提高学生体验与学习效果。校企合作共同组建相对稳定的教学团队，共同完成行业培训任务和学院教学任务；合作企业完成对教学团队的教师的培训认证工作。

（四）企业与学校共同开展实训基地建设

1. 校内实训室

校内实训室以实施生产性实训教学为目标，参照汽车 4S 店工作场所的模式来进行规划设计，保持设备、工具的更新换代，为学生提供具有企业的真实工作环境的场所，并能实现理实一体化教学的要求。实训条件满足学生 5~7 人/组的 6 组以上的汽车售后服务全流程的要求。

2. 企业实训基地

“公司”挂牌成为“学院”实训基地，实现功能的多元化和企业性质的多元化。基地既是课程教学基地、学生实习基地，同时也是教师科研课题的来源和产业化基地，包括客户接待、汽车销售、汽车保养维修，保险、鉴定、二手车评估等与汽车相关的工作岗位。

以汽车销售实践教学为例，主要包括：一是认知实习，在《商务礼仪》、《汽车商品知识》、《商务沟通与交流》、《汽车销售实务》、《汽车售后实务》、《汽车保险理赔》等课程中适当安排 2~4 学时到校外实训基地进行参观实习，对课程所涉及知识产生感性认识，收集相关的实际案例，在课堂中进行分析解决，同时感受企业的工作环境与气氛。二是产学研合作，通过教师与校外实训基地企业的深入沟通，了解企业一线需要解决的技术难题，通过帮助企业解决技术难题，建立起校企互信合作，逐步承担企业的技改、开发等项目，同时提高教师的实践能力和技术水平，从而在课堂上言之有物，提高教学水平。三是顶岗实习，学生通过《顶岗实习》课程在企业生产一线上岗工作，全面了解和掌握所学专业知识的实际生产中的应用，锻炼学生综合运用所学的专业知识和基本技能，去独立分析和解决实际问题的能力，把理论和实践结合起来，提高岗位技能，了解自己未来的发展方向，进一步养成良好的职业素养，为正式就业打下基础。

五、助推企业发展

通过与“学院”合作，推动了“公司”高质量发展。

一是通过校企合作，建立了技术技能人才的储备基地，使“公司”具有高质量人才的保障。

二是促进企业提高了员工整体素质，有助于企业适应汽车行业转型升级的发展，拓展了企业在二手车、新能源汽车发展的新领域。

三是“企业”与“学院”合作，共同开展调研、技术服务、客户分析等，使“公司”具备了更高的服务能力。

六、问题与展望

问题：

一是由于新冠疫情等原因，近年来“公司”营业收入有所下降，支持高等职业教育的力度下降。

二是由于北京市燃油小轿车市场萎缩，新能源汽车、无人驾驶技术的逐步推广，“公司”自身也面临转型升级。

三是虽有“职教法”及相关政策，但校企合作的具体办法尚不健全，具体实施路径尚待探索。

展望：

一是“公司”克服困难，多方位、多角度与“学院”合作。

二是“公司”与“学院”合作，共同研究转型升级的方式和途径。

三是积极创新校企合作的方式路径，形成具有北京特色、符合汽车服务行业发展的校企合作新路径。