

引用格式:陈颖燕,胡贤民.日本航海高等职业教育模式借鉴与思考——以日本五所商船高等专门学校为例[J].航海教育研究,2022,39(4):52-60.

日本航海高等职业教育模式借鉴与思考

——以日本五所商船高等专门学校为例

陈颖燕^a,胡贤民^b

(浙江国际海运职业技术学院 a.港口管理学院 b.航海学院,浙江 舟山 316021)

摘要:以中日航海高等职业教育为研究对象,在文献调研的基础上开展中日两国在航海高职教育的政策环境、行政管辖、课程体系、师资配置、实习条件、国际化教育等方面的比较研究,分析中国航海高等职业教育尚存在相关政策法规体系不够完善、实习实训条件投入不足、国际化教育程度低等问题,并提出优化建议。

关键词:日本;航海高等职业教育;船员;教育模式;中日比较研究

中图分类号:U675-4;G712

文献标志码:A

文章编号:1006-8724(2022)04-0052-09

一、引言

海上运输作为人类发展经济和进行贸易往来的重要手段,被认为是海洋产业的生命线,一直以来备受重视。随着21世纪人类对海洋开发利用步伐的加快,在世界市场经济和贸易全球化的大格局下,海上运输迅速发展,“海运强国是海洋强国的重要组成部分”已成为世界各国的广泛共识,而海上交通运输安全离不开大批精通船舶航运技术的海上运输专业人才。世界海运业的竞争是海运人才的竞争,也是航海教育的竞争。我国拥有约300万平方公里海域,是陆海兼备的发展中大国,如何培养优秀的海事人才是我国从海运大国向海运强国转变亟须研究解决的重要课题。

航海高职教育作为高等航海教育的一个重要类型,肩负着培养航运生产、建设、服务和管理第一线高技能航运人才的重任。我国现有航海院校59所,其中本科航海院校17所、高等职业院校34所、中等职业学校8所。^[1]高职航海类院校占全国航海院校的一半以上,其中有73.5%的高职航海类院校是进入21世纪后创办的,从2000年的9

所增至2020年底的34所,20年间增长了近3倍;同时,全日制学历教育学生招生规模也从2001年的2225人增至2020年的11459人,增长了4倍。^[1]航海高职教育大规模增量发展的过程中也面临诸多挑战。相关研究指出,传统教育理念不适应科技和社会发展、航海教育教学条件不完善等短板正严重影响我国航海类专门人才的培养质量^[1],亟待认真研究和解决。日本航海高职教育起步于19世纪末20世纪初,历经多轮改革,于20世纪80年代在指导思想发生重大转变,即从重培养规模转向更加强调培养质量。我国航海高职教育现阶段遇到的挑战很多在日本航海高职教育发展过程中也经历过并得到有效解决,因此,深入研究日本航海高职教育发展中的一些做法对我国航海高职教育发展具有借鉴意义。

已有中日航海教育比较研究成果或仅关注实践教学或是对航海教育立法和行政管理体制的探讨,且多以本科航海院校为研究对象,对航海高职教育借鉴意义不强。以借鉴日本航海高职教育中的教学体系为研究目的,1991年集美航海学院(现集美大学航海学院)分析比较了该院与日本5

收稿日期:2022-07-18

基金项目:中国交通教育研究会2020—2022年度交通教育科学研究课题“高职船员教育的中日比较研究”(JTYB20-222)

作者简介:陈颖燕(1978—),女,编辑,主要从事中日高职教育比较研究。

所高等商船专科学校在办学模式和培养目标、理论教学的课程结构、教学计划实施程序、实践教学等方面的做法^[2]。该研究年代较早,已不能反映两国航海高职教育发展的现状。本文以中日两国具有代表性的航海高职院校为研究对象开展了综合性的比较研究,比较分析的内容包括政策法规、管理体制、课程设置、师资配置及实习实训等影响航海高职教育质量的关键要素。

二、中日航海高等职业教育比较

(一) 日本航海高职教育概况

日本航海教育机构隶属于文部科学省(作者注:日本文部科学省对应中国教育部)管辖,分两

个层次:一为商船大学,主要有东京海洋大学(海洋工学部)和神户大学(海事科学部);二为商船高等专门学校,主要包括鸟羽商船高等专门学校(以下简称鸟羽)、大岛商船高等专门学校(以下简称大岛)、广岛商船高等专门学校(以下简称广岛)、弓削商船高等专门学校(以下简称弓削)和富山商船高等专门学校(以下简称富山)等,如表1所示。为便于表述,下文将上述五所日本商船高等专门学校简称“日本五校”。其中办学历史最长的为鸟羽商船高等专门学校,其办学历史可追溯至1881年。中日甲午战争后,航运业的快速发展催生了船员规模化培养的需求。在这一背景下,大岛、广岛、弓削和富山等四校应运而生。

表1 日本五所商船高等专门学校概况

学校名称	建校时间	所属省份	商船专业招生限额/总限额	专任教师数量	目前在校人数/女生人数	学制	教育目标
鸟羽商船高等专门学校	1881	三重县	40/240	33	233/27	5年6个月	造就富有人的公民、富有创造性的技术人员、具有国际观的社会人
大岛商船高等专门学校	1897	山口县	40/240	31	227/26	5年6个月	培养以船员为主的海事综合科技人员
广岛商船高等专门学校	1898	广岛县	40/240	31	258/41	5年6个月	通过工学基础教育、体验型早期创造教育和人本教育,培养既掌握广泛的基础知识和技术,又在特定的领域具备扎实的专业知识和素养,并具有实践性和创造性的技术人员
弓削商船高等专门学校	1901	爱媛县	40/240	30	222/25	5年6个月	培养具有国际视野、丰富学识、眼界开阔的技术者;培养责任感、协作精神、专注力、耐力以及作为领导者必备的其他能力;培养学习前人成果的能力、好奇心和创造新技术的能力;锤炼身体
富山商船高等专门学校	1906	富山县	40/240	38	247/62	5年6个月	培养有专业知识和技术,可从事研究开发和领导商务工作的人才;培养能主动思考、善于表达且具有行动力的人才;培养拥有丰富的教养和伦理观,与他人和地球有共生精神的人才

资料来源:日本五所商船高专官网公布资料,截至2021年12月。

在一百多年的发展历程中,应时代发展的需求,日本五校商船专业招生规模也经历了多轮次调整:1926年,招生规模为80人;随着日本经济进入快速发展的黄金时期,招生规模在20世纪60年代开始扩大,并于1973年达到最高峰,当年招生规模超过600人;此后,随着日本经济高成长期的终结,商船专业的招生规模也不断缩小,1977年从600人减少至500人,1884年减少至400人;

20世纪80年代末90年代初,日本经济进入低迷期,商船专业的招生规模进一步缩小,1998年减少至240人,并保持该规模至今。

20世纪80年代中期,伴随世界海运形势的发展,商船高专的船员教育开始直面现代化的新要求、新挑战,教育指导思想上从重培养规模转向更加强调培养质量,教学重点向培养需求较大的工业技术人员倾斜。自1985年起文部科学省和

商船学校推进了两次教育改革。在第一次改革中,5所商船高专同时将传统的航海或轮机专业改为情报工学科、电子机械工学科等工学系学科;在第二次改革中,根据强化培养现代化船员的要求,将航海学科和轮机学科合并为商船学科,并增设了工学系的学科。这一系列教育改革促进了船员培养质量的提升,进而也显著改善了学生的就业情况。

(二) 教育制度

1. 政策及法规

日本的职业教育发展时间较长,重视通过制定政策和法规来保障和促进职业教育发展,相关政策法律法规体系的建设起步较早。通过立法对学校经费来源、实习实训设施的配置、教师从业资质等作出规定,有效保障了政府的投入规模和可持续性。迄今为止,日本政府所制定的各类大小职业教育法律法规多达100多种。二战后的主要职业教育法律有:1947年颁布的《学校教育法》和《教育基本法》标志着现代教育制度的形成,其中《学校教育法》对船员在校教育的基本年限等进行了规定;1951年颁布的《产业教育振兴法》对职业教育的目的、国家任务及国家对职业教育的财政补助作了具体规定;1958年颁布了职业教育基本法《职业训练法》。日本职业教育立法主要包含三方面特点:一是通过修订来适应形势的变化。例如,20世纪60年代至90年代,为应对社会发展对职业教育提出的新要求,《职业训练法》进行了多次修改。二是建立起多层结构的职业教育法律体系,具体体现为基本法、普通法、特别法相结合和法令政令相结合。三是立法严密细致,针对每一类职业学校都制定了相应的法律^[3]。围绕船员教育,1949年颁布的《运输省设置法》规定了高职院校的职责、设置地点、组织架构和人员组成等事项;1961年制定的《高等专科学校设置标准》为高职院校提供了师资配置、课程体系、教学条件等方面的遵循;1964年制定的《航海训练所组织规则》则对航海训练所职责、内部组织及场地等作了明确规定^[4]。

我国的《中华人民共和国职业教育法》(简称《职业教育法》)于1996年出台,标志我国职业教育开始步入正轨。党的十八大以来,国家高度重视职业教育,加大力度推动职业教育改革发展,不

断提升职业教育对经济社会发展需求的适应性。2014年,国务院召开全国职业教育工作会议,出台《关于加快发展现代职业教育的决定》,教育部等六部门印发《现代职业教育体系建设规划(2014—2020年)》,提出要以体系建设为抓手,推动职业教育从规模扩张向内涵发展。2019年国务院印发《国家职业教育改革实施方案》,开宗明义指出职业教育与普通教育分属两种不同教育类型,具有同等重要地位,并指出我国职业教育还存在着体系建设不够完善、职业技能实训基地建设有待加强、制度标准不够健全、企业参与办学的动力不足、办学和人才培养质量水平参差不齐等问题。2022年5月修订施行的新版《职业教育法》进一步明确了职业教育作为类型教育的地位。

截至目前,我国除了2012年教育部和交通运输部联合发布的《关于进一步提高航海教育质量的若干意见》,尚没有专门针对航海职业教育的政策与法规。立法的滞后使办学经费投入、实习实训条件建设、师资水平提升等缺乏强有力的法律保障,阻碍了航海高职教育内涵式发展的进程。

2. 行政管理体制

日本五校归属文部科学省管辖。2004年,根据《关于中央省厅改革大纲》相关规定,日本五校均实行了独立行政法人制度。该制度是日本政府为提高公共服务效率、落实行政效果、确保关乎国计民生的公共利益而采取的法人组织模式。通过推行独立行政法人制度,日本政府将市场与竞争机制引入商船高专,基于决策权与执行权分离的机制设计来保障学校的办学自主权,推动学校人事、财务和内部组织运营管理等制度的变革,以期达到办学个性化、活性化以及教育研究高度化的目的^[3]。

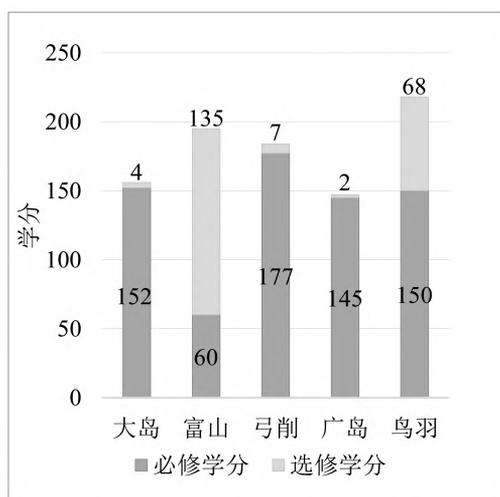
中国的高职教育行政隶属于地方政府。但在中央集权型教育行政管理体制下,地方教育行政部门从属于中央教育行政部门,船员教育的各项政策与法规由中央行政主管部门统一制定,地方教育行政主管部门和航海高职院校的自主性较小,不利于在办学中体现区域的差异性。日本航海高等职业教育引入独立行政法人制度后,学校拥有了更多的办学自主权,办学体制更加灵活,可以应对行业和市场变化及时调整各项举措。

3. 课程设置

日本商船高专面向初中毕业生招生,学生在校学习时长为5年6个月,要想取得适任证书须在海技教育机构接受12个月的强制训练且通过国家考试(二、三副)。学校前两年课程以公共基础课为主,课程设置与普通高中相似。学生进入三年级后开始分专业授课,且专业课程占比随着学年的提高而递增,整体呈楔形模式:三年级的专业课课时占当年度总课时的一半左右,进入四年级专业课占比进一步增加,进入五年级以后则基本为专业课。通过这一课程设置,学生高专毕业时学到的专业知识与同专业的四年制大学毕业生基本相当。

为便于学生留学申请,日本五校导入国际通用学分^[5]。《高等专门学校设置基准》规定:不包含练习船实习,学生需修满147学分,其中,公共基础课程不少于75学分,专业课程不少于62学

分。1学分对应的授课时间为30单位时间,1单位时间为50分钟。因此,每完成1500分钟课堂学习可获得1学分^[6]。图1显示了日本五校高专学生须完成的必修课和选修课的最低学分,其对比结果显示了两方面的差异:一是五校设定的总学分值差异较大,最低学分值为147学分,刚刚达到国家基准线;最高学分值则超出国家基准线70多学分,达到218学分。二是五校选修课与必修课学分的比例也存在显著差异,大岛、弓削、广岛三校的选修课学分不及必修课学分的4%,而鸟羽该比值超过40%,富山更是超过200%。图2进一步显示了必修课中基础课和专业课的学分分布情况。从图2可知,五校的专业课学分整体较均衡。富山成为五校中唯一的基础课学分要求非常低的学校,只规定了基础数学和物理学等四门课合计8个学分的必修基础课程,因此也导致其必修课学分显著低于其他四校。



资料来源:日本五所商船高专官网公布资料,截至2022年1月。

图1 日本五校必修课、选修课学分组成

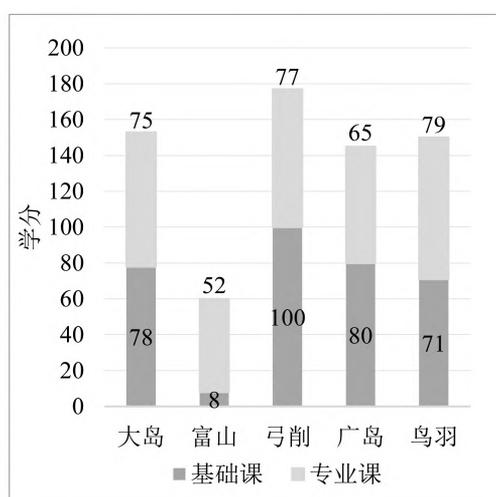


图2 日本五校必修课中基础课、专业课学分组成

中国航海高等职业院校的招生对象为高中毕业生,学制三年,学生需修满150~180学分^[7]。1学分对应的授课时间为16~18学时,1学时对应的课堂时长为45~50分钟。因此,学生每取得1学分须完成不少于720分钟的学习。航海类高等专科学校一般以STCW公约和中国海事局船员适任考试和发证规则等国际公约和国内法规为依据,对标职业标准来设置课程内容,培养学生胜任职业岗位的能力。航海专业和轮机专业按照各自的人才培养需要设置课程,并采用分专业授课的

方式,两专业间课程的交集不多。

本文选择福建和浙江两所较有代表性的中国航海高职院校作为研究对象。两所院校的具体情况如下:(1)福建船政某职业学院(以下简称福建船职院),其前身创办于1866年,2019年入选中国特色高水平高职学校建设计划(全国),实训中心曾获“全国教育系统先进集体”;(2)浙江某海运职业技术学院(以下简称浙江海职院)成立于2006年,以航运专业为办学特色。两校的课程设置情况见表2。

表2 中国两所航海高职院校课程设置情况

课程性质	课程属性	福建船职院				浙江海职院			
		总学时构成		总学分构成		总学时构成		总学分构成	
		学时	占总学时比例/%	学分	占总学时比例/%	学时	占总学时比例/%	学分	占总学时比例/%
必修课	公共基础课程	570	30	28.5	27	680	27	33	23
	专业(技能)课程	796	42	44.5	43	1280	50	74	51
	小计	1366	72	73	70	1960	77	107	74
选修课	公共基础课程	128	7	8	8	110	4	8	5
	专业(技能)课程	396	21	23.5	22	496	19	31	21
	小计	524	28	31.5	30	606	23	39	26
合计		1890	100	104.5	100	2566	100	146	100

资料来源:两校官网发布2021级人才培养方案数据,截至2022年3月。

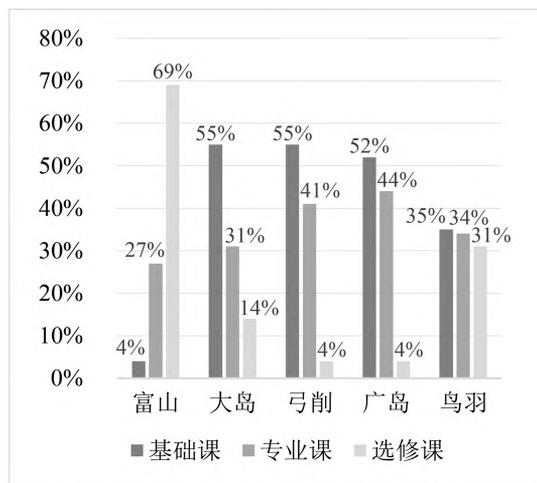
公共基础课程设置方面,日本五校主要开设自然科学和人文科学的基础类课程;中国两所院校则在此基础上开设了一定比例的政治理论课、军事课、职业生涯规划 and 就业指导等课程。

专业课程设置方面,日本开设了力学、工学、应用数学等专业基础课程以及轮机、船舶、电子、航海法律法规等更加多元的专业课程,这些课程更有利于培养复合型人才,在拓宽就业渠道的同时又能为学生继续深造打下坚实的基础。如富山和广岛两所学校每年分别约有30%和20%的毕业生选择继续深造。

选修课方面,中国两校的基础选修课为志愿服务、社会实践、技能竞赛、社团活动等。日本五校的基础选修课仍为人文科学课程,近20年基础科目显著的变化是第二外语及选修课选择幅度增加。如大岛的第二外语在原来德语的基础上增加了韩语、中文,富山则有环日本海诸国语言的多项选择。在选修课目的增设上,提供了国际关系、文学、语学、法律、经营学等多种课程选择。

图3显示了日本五校基础课、专业课、选修课的比重。显而易见,五校之间上述三类课程占比差异显著:富山选修课占比最高且超过65%,大岛则是基础课占比超过50%。这种显著的差异性反映了日本船员教育体系的特点:一是各校具有较高的办学自主性;二是办学注重向个性化、多元化方向发展。而中国两校三类课程的比重基本

一致。通过中日课程体系对比可知,我国通识课程建设较弱,专业课程仅以培养操作级海员为目标,课程设计单一。



资料来源:日本五所商船高专官网公布资料,截至2022年3月。

图3 日本五校各类型课程占比

4. 师资力量

日本重视教师在职业教育中的作用,通过实用的师资引进及培养方式、系统的法律法规保障、不断提高工资标准和福利待遇等措施来引进和管理教师^[8]。在法人化改革后,包括大学在内的国立学校通过引入绩效评估、年薪制、终身教职、交叉聘用等一系列制度工具,完成了高校教职从稳

定保障型向流动竞争型转变^[9]。

目前,日本商船高专硕士及以上高学历教师占教师总人数的70%以上,有航海实践经验的教师占30%以上^[10]。表3为日本五校现有的师资情况,五校师生比总体来看比较均衡,其中富山最高,为1:6.5,广岛最低,为1:8.2,其他三校均介于1:7.5和1:7.0之间。从教师职称分布来看,高级职称占比均超过50%,其中鸟羽达到78.8%,广岛最低为58.1%;正高职称占比均超过

25%,其中富山达43.2%,广岛最低为25.8%。从教师的学历分布看,五校教师拥有硕士及以上学历的均超过70%,其中大岛高达87.1%;博士学位占比均超过45%,平均占比达50.7%。综观日本五校近几年的教师招聘启事,其设定的教师基本条件为拥有硕士及以上学位并具有一定的实践或研究业绩,不少岗位要求应聘者具有博士学位,如富山2022年公开招聘教师的条件为拥有博士学位并取得三级海技士以上资格。

表3 日本五所商船高专师生比、教师职称及学历情况

学校名称	师生比	商船专业年度招生限额	高级职称占比/%	正高职称占比/%	硕士及以上学历/%	博士学位占比/%
鸟羽	1:7.1	40	78.8	39.4	84.8	54.5
弓削	1:7.4	40	73.3	26.7	83.3	50
广岛	1:8.2	40	58.1	25.8	80.6	48.4
大岛	1:7.5	40	61.3	32.3	87.1	54.8
富山	1:6.5	40	70.3	43.2	73	45.9

资料来源:日本五所商船高专官网公布资料,截至2022年3月。

根据中国教育部2000年颁布的《高等职业学校设置标准(暂行)》规定,高等职业学校建校初期,专任教师中副高级专业技术职务及以上教师占比不应低于20%,每个专业至少配备副高级专业技术职务及以上专任教师2人。截至2020年底,全国航海高职院校持各级职务适任证书教师

的数量为1136人,近5年引进航海类师资总数为327人,占持证教师总量近1/3。由此可见我国近年来对有实践经验教师的重视。但是,从教师的学历来看,还有较大的提升空间。以福建船职院和浙江海职院为例,两校的师资情况见表4,其中博士学位占比以及正高职称占比均低于个位数。

表4 中国两所航海高职院校师生比、教师职称及学历情况

学校名称	师生比	高级职称占比/%	正高职称占比/%	博士学位占比
福建船职院	1:17.2	60	8	低于5%
浙江海职院	1:17.9	27	5	低于1%

资料来源:福建船职院官网,截至2021年10月20日;浙江海职院官网,截至2021年8月30日。

从表3、表4可知,日本五校的高级职称教师占比多数高于中国的福建船职院并显著高于中国的浙江海职院。进一步从正高职称占比来看,中日差距更为显著,日本五校均值为中国两校均值的5倍多,即使是日本正高职称占比较低的广岛也为中国占比较高的福建船职院的近4倍。从教师的专业背景看,中国两校以工学背景为主,日本五校则广泛包含工学、商船学、海事科学以及一定数量的文学、经济学和法学等专业背景的教师。

5. 实习条件和实习安排

日本高专重视实践教育,均建有较为完备的

实习实训条件,主要通过以下实践环节培养学生的实操能力:学校实验室里开展的实训、学校自有船舶上实施的实训、海技教育机构在其大型练习船上开展的长期实习。

日本文部科学省于1961年颁布《高等专门学校设置基准》,规定了航海高专应拥有的设施和设备,具体包括:电子工学实验室、航海学实验室、航海计量仪器学实验室、船舶修配实验室、操船学实验室、船运学实验室、海洋气象观测室、航行技术实验室、信号实习室、技艺室、标本模型室、器材室、艇库、实习船等^[4]。通过立法规范教学实习

条件的建设要求,有效保障了各校对实践教学设施的投入。在这些设施和设备中,实习船是学生了解海洋、亲近海洋的核心载体。如表5所示,日本五校共拥有各类船只64艘,包括练习船、实习船、快艇和游艇等,这些船用于教学、科研以及地域市民的海洋教育。其中,教学实习内容通常包

括船内要务、值班、实操、航海、轮机管理、保安应急等,实习时间超过100小时。为提升实习实训的效果,学校为实习船配备具有担任船长、轮机长、一等航海士和一等轮机士等经历的实践经验丰富的教师。

表5 日本五校自有教学专用船舶情况表

学校名称	船数量	船类型及数量
鸟羽	2	练习船1艘、实习船1艘
弓削	2	练习船1艘、实习船1艘
广岛	7	实习船1艘、练习船1艘、游艇4艘、救命艇1艘
大岛	31	练习船1艘、实习船1艘、帆船15艘、游艇5艘、救命艇6艘、水上摩托艇3艘
富山	22	练习船1艘、实习船1艘、实习艇2艘、救命艇1艘、救助艇1艘、驳船1艘、游艇15艘

资料来源:日本五所商船高专官网公布资料,截至2022年1月。

日本航海训练所是根据《运输省设置法》设立的承担学生航海实训的机构,其前身可追溯至1943年成立的商船教育机构。2016年4月,航海训练所与海技教育机构合并成立了独立行政法人海技教育机构(Japan agency of Maritime Education and Training for Seafarers, JMETS)。该机构目前拥有5艘大型练习船,包括3艘机动船和2艘机帆船,可以同时为700多名学生提供包括远洋航行在内的实习训练。海技教育机构通过规划和实施长达1年的实习训练,帮助来自日本全国各地航海教育机构的学生掌握职业技能,磨练和提升对海船环境及团体生活的适应能力、人与人和谐

相处的能力、国际交流能力,以便学生毕业后能更快更好地适应岗位的需求。

我国拥有教学实习船的航海类院校共有9所,其中高职院校3所。这3所高职院校的实习船除了用于教学外,还要兼顾运输生产的需求。没有教学实习船的院校通常借助校内外的实训设施支撑学生的实训实习。校外实训通常由学校与企业合作实施,学生由企业安排在商船上跟岗实习或顶岗实习,我国高职航海类专业学生实习时间标准为16周,19周陆上技能训练培训。福建船职院和浙江海职院均没有配备教学实习船,两校的实训实习设施情况如表6所示。

表6 中国两所航海高职院校主要实训设施情况表

学校名称	主要实训设施
福建船职院	由校内生产性实训作业船、水上安全综合训练中心构成。仿真实训包括船体结构、甲板设备、救生设备、消防设备、水路设备、航行设备和操作系统;水上安全综合训练中心包括理实一体多媒体教室、绳索救援设施、消防设施、抗眩晕模拟船舱、单人荡木、旋梯、滚轮翻轮胎训练设施、健身设施等
浙江海职院	由航海模拟训练中心、海峡轮渡集团海事安全训练中心、船员适任评估训练中心、精通艇筏训练中心、水手技能训练中心和教学实训船等中心主体构成。各中心下设航海模拟器、雷达实训室、GMDSS真机室、GMDSS模拟器实训室、海图实训室、航海仪器实训室、气象实训室、急救实训室、求生实训室、水手工艺训练场、救生艇筏和救助艇训练场等12个实训室(场)

资料来源:福建船职院、浙江海职院官网公布数据,截至2022年3月。

以教学实习船为例可以看出,在实习实训的硬件条件建设方面中日之间存在较大差距。自20世纪60年代以来,日本五校根据航海教育的相关法律规定,配置了练习船和实习船并每隔30年左右进行更新替代。而中国的航海高职院校因

教学实习船购买运营成本高并且缺乏相关法律法规保障,导致我国尚没有一所航海高职院校拥有专门的教学实习船。

6. 外语课程设置的国际化教育措施

国际化是航运业的重要特征。为培养国际化

航运人才,日本五校设置了较多学时的外语课程。如图4所示,日本两所商船高专外语平均学时862.5学时,中国两所高职院校的外语平均学时为330学时,前者显著高于后者。

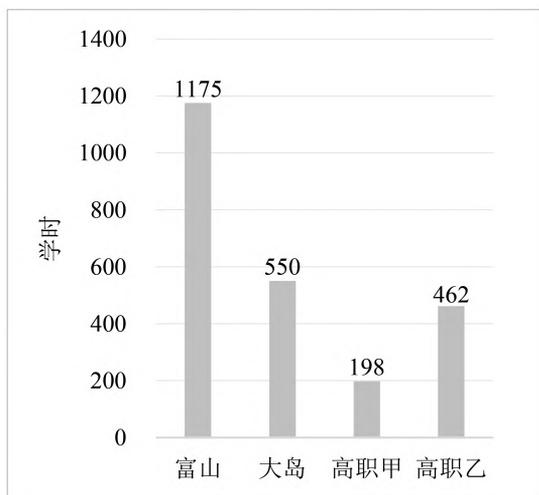


图4 中日两国航海高职院校外语课程总学时对比

除增设外语课程学时、增加英语会话授课时间等强化课堂学习的方法之外,日本五校国际化教育的举措还包括:引入目标导入机制毕业时托业(Test of English for International Communication, TOEIC)考试要求达到500分左右;设立英语支援机构,支援学生海外实习、留学、游学和专业研修;聘请来自以英语为母语国家的教师,课堂采用英语教学;开发英语标注的专业教材;派遣专业课教师前往以英语为母语地区研修;英语研修学分化等^[6]。相比之下,中国两校尚未开展对外交流合作项目,学生的英语教育主要来自课堂,英语评价要求以考试为准,方式比较单一。

三、对我国航海高等职业教育改革与发展的思考

从对中日航海高职教育的简要对比分析可见,中国航海高职教育尚存在一些短板,包括相关法律法规不够完善、实习实训条件建设投入不足、课程设置复合性欠缺、师资中高级职称和博士学位占比偏低、国际化教育程度低等。针对以上问题,笔者认为应从以下几方面加以改善。

(一) 航海教育立法应尽快提上日程

中国航海职业教育的根本法规依据是1996年出台、2022年修订的《职业教育法》。航海教育

立法基本上处于空白状态。中国航海教育要想适应国际形势变化与行业的快速发展,有法可依是基本保障。如前文所述,日本重视航海教育、航海职业教育,并非只是停留在国家发展的宏观政策上,而是通过立法的形式把国家对航海教育的基本方针和重大政策落实下来,使之具体化、条文化、规范化,并借助国家的力量保证其付诸实施,保障了航海教育实习条件、教育投入等,其做法值得借鉴。中国应尽快出台体现国家战略和行业特色的航海教育法规,从法律的高度解决目前航海教育存在的物质保障问题,真正实现依法治教、依法治校。

(二) 保障持续稳定的资金投入,切实改善实践教学条件

航海和轮机专业实践性要求高,上船实习实训是提升航海实操能力的必要途径。中国航海类专业学生数量较多,大多数航海院校缺乏自有船舶来支撑实训,只能采用到企业船舶顶岗实习的方式。学生被分派至不同的船企实习,往往得不到系统的专业指导;由于船舶生产的特殊性,跟岗实习的学徒制学生难以获得充足的专业学习时间。这些问题广泛存在,使得实习实训的质量大打折扣。我国航海类专业大专毕业生是本科的1.3倍(2016—2020年),教学设备不完备将很大程度影响我国优秀海运人才的培养。各级主管部门应当充分考虑航海教育的特殊性,优先保障实习实训建设的经费投入;同时出台航海教育法规,通过具体、有指标、可操作的细则来保障资金持续稳定的投入,消除航海教育的地域差异。

(三) 优化课程设置,教育内容应与时俱进

STCW公约规定的是船员适任的最低标准,但目前我国不少航海院校以此作为制定船员培养方案和教学计划的根本依据,由此培养出来的毕业生显然难以满足我国建设航运强国对高级专门人才提出的要求。航海院校应贯彻落实新版《职业教育法》“体系贯通”的指导思想,与时俱进编制和实施教学计划,主动适应船舶自动化、智能化等发展趋势对航海教育提出的新要求,更加注重学生综合素质的培养,增强学生的法律知识意识、环保意识和可持续发展意识。

(四) 招引与培育并举,提升师资队伍力量

发展航海高职教育教师是关键。教师水平决

定着教学和科研水平,也决定着学校的办学活力与可持续发展潜力。拥有高级职称和博士学位的教师是教师队伍中的骨干力量和学科建设水平的代表,在教学、科研及青年教师培养等方面发挥着带头作用,决定了教师队伍的梯队结构。我国航海高职院校应结合“双师型”“工匠型”教师队伍建设,勇于探索建设既适应我国国情又能有效支撑海运强国建设需求的教师队伍梯队结构,加强师资队伍力量。

(五) 多措并举提升国际化教育水平

要提高航海教育的国际化水平,建议从以下几方面入手:一是加强国际合作,通过接收留学生、派遣学生留学、长短期语言或技术交流等形式开拓学生的视野,培养其国际化思维;二是实行课程改革,增加语言实践课程比例及整体外语课程的比重;三是破除唯考试的单一评价方法,注重培养学生的英语表达交流及综合运用能力;四是建立激励制度,鼓励教师学习英语,提升包括专业教师在内的整体教师队伍的国际化水平。

四、结语

建设海洋强国、海运强国必须建设一支高素质的船员队伍,航海高职教育作为船员队伍培养的重要途径,应发挥其重要作用。本文针对中日航海高职教育的现状进行综合比较研究,对照船员的高质量培养要求,我国航海高职教育存在立法滞后、实践教学条件建设投入不足、课程设置缺乏复合性、拥有高级职称或博士学位的师资占比低等短板。受限于时间及数据来源,本文仅选取了中国两所航海高职院校作为分析样本,且未充分讨论中日两国的航海高职教育在与中职和本科

教育衔接方面的差异,以及企业培养体系的差异,有待在今后的研究中进一步探讨。

参考文献:

- [1] 姚文兵,赵友涛,吴桂涛,等. 中国航海教育的现状与挑战[J]. 航海教育研究,2021,38(4):1-16.
- [2] 集美航海学院“中日航海教育比较研究”课题组. 中日航海高专教育的若干比较[J]. 高等工程教育研究,1991(3):89-92.
- [3] 罗朝猛. 日本职业教育立法的嬗变及其特色[J]. 职业教育研究,2006(6):156-158.
- [4] 张世平. 日本有关航海教育的法律法规及其对日本航海教育的作用[J]. 航海教育研究,2002(2):9-13.
- [5] 四ツ柳隆夫. 創立40年前後からの国立の国立高専の高等教育機関としての法規の整備と活性化[J]. 工学教育,2013(1):24-29.
- [6] 新たな海事教育システム構築のための高専・商船学科教員研究事業最終報告(平成25年度—28年度)[EB/OL]. (2017-02-20)[2021-09-20]. <http://tms-com.net/mpt-pro/index.html>.
- [7] 张彤,马洁. 基于学习量的高职国际商务专业教学改革研究——以北京电子职业学院《国际、物流组织与管理》为例[J]. 职业技术教育,2021,42(5):26-31.
- [8] 张晓玲. 日本职业教育教师发展:沿革、标准、特征及启示[J]. 高等职业教育探索,2021,20(3):74-80.
- [9] 鲍威,姚锦祥,闵维方. 法人化改革后日本国立大学教师人事管理制度的变革:从稳定保障型向流动竞争型的过渡[J]. 日本学刊,2021(S1):187-188.
- [10] 下田旭美,牧贵愛. 海外から見た高専の特徴—東南アジア諸国との予備的比較分析[EB/OL]. (2017-04-25)[2021-09-25]. <https://hiroshima-cmt.ac.jp/120/>.