附件2

试点任务取得的典型经验

一、“基于企业需求”的产教深度融合培养模式

**（一）基于企业人才结构需求，校企协同遴选优秀人才。**结合涉交通类企业转型升级及创新发展对拔尖人才学科专业、数量需要，建立“两组织（‘选拔工作组’和企业专家不低于50%的‘专家考核组’）、三程序（遴选资格审核、综合测试、面试考核）”工作模式，形成企业为主、学校为辅选才制度。

**（二）结合企业人才素养诉求，校企合作优化培养方案。**把握涉交通类企业对人才的知识结构、创新能力和综合素养需求，围绕人才培养模式、研究生课程体系、能力提升机制，制订“一企一策”培养方案，实行“1+X”培养模式，择优引入企业微课程，建立周例会、月总结、阶段性汇报培养工作机制。

**（三）把握企业创新发展追求，校企联动实施双向选择。**建立以研究生中期考核为支撑的“校企联动、系统考核、企生互选、有序分流”的双向选择机制。基于涉交通类企业评价标准，以信息化平台为支撑，围绕课程成绩、实习实践、科研能力等方面建立考核体系。根据中期考核结果，企业与研究生双向自主选择，互选达成就业意向。

**（四）面向企业技术创新要求，校企联合实行双师指导。**按照非学科化、强调工程能力新标准，遴选有丰富工程实践经历、硕博士培养经验的企业导师。依托企业重大、紧迫攻坚项目，充分发挥企业导师作用，通过开展课程集中培训、专业日常辅导、科研项目实践、学位论文全过程双师指导，建立双师指导机制。结合涉交通类企业研发需要，研究生选择企业微课程学习，参与企业具体研发项目，选定学位论文题目，企业导师以集中学习方式加强指导，锻炼提升了研究生科研创新能力。

二、“地方政府参与”的专业学位研究生培养模式

**（一）把握地方经济社会发展重大需求。**服务国家重大战略、地方支柱产业和战略性新兴产业创新发展需要，结合学校学科专业优势特色，政府主导、政产学研结合，以学校地方研究院为载体，与地方涉交通类企业合作培养优秀人才，服务地方区域经济发展。

**（二）形成政、产、学、师、研五方利益共同体。**以校地共建的研究院为纽带，充分发挥地方政府、企业、高校、导师和研究生等多元主体各自优势，加强主体间协同，激发主体内生动力，形成可持续发展长效机制。

**（三）建立基于利益共同体的研究生培养机制。**利用地方政府在政策、建设经费等方面支持条件，发挥企业在项目、兼职导师、研发经费、研究生生活补贴等方面带动作用，挖掘高校在导师团队建设与管理、合作导师酬金、管理运行费用等方面发展潜力，形成跨学科校企协作共同指导的交通类专业研究生培养机制。

**（四）建立运行良好的校地合作体制机制。**成立实体机构，建立管理委员会宏观决策、学校地方研究院院长全面负责和学术委员会学术把关、管理人员分工负责的三级治理结构体系，配足配齐专职管理人员，全面加强人才培养、科研及成果转化、人财物保障制度体系建设。

三、“平台支撑+联合指导+三阶段进阶”的专业学位研究生培养模式

将企业技术升级、导师成果转化、研究生能力提升的诉求有机结合，促进高水平实验室、学科创新引智基地及跨区域企业实践实训平台等校内外平台和校内外导师团队指导捆绑衔接，实现研究生学习工程知识、提升工程实践能力、提高创新能力与国际化能力等三个阶段形成合力，建立了以“平台支撑+联合指导+三阶段进阶”为内核的专业学位硕士研究生培养模式。

围绕研究生培养全过程，以职业胜任能力为核心，改革培养方案和课程体系，以培养实践能力为模板，建设支撑条件平台，加强校内外协同的多学科师资队伍建设，有效汇聚校内外教育教学资源，有效破解企业、高校、导师三类主体供需关系不畅、协同合作不强、专业培养效率不高的交通类专业研究生培养问题，全面推进培养机制改革，创新研究生培养模式，不断提升交通类专业研究生职业发展能力。