

# 海南高职校企共育民航服务类人才的实践研究

陈颖

(海南职业技术学院, 海口 570216)

**摘要:** 当前我国民航业面临着新的历史机遇, 民航旅客吞吐量不断上升, 据统计, 到 2035 年我国约需增加建成机场 215 个, 旅客吞吐量预计将达到世界总量的 25%。尤其是海南自升级为海南国际旅游岛后, 海南民航业发展迅速, 民航服务类人才缺口不断增加, 对民航服务类人才的数量和质量要求不断上升。为进一步推进民航强国建设, 克服民航服务类人才培养周期长的教育瓶颈, 高职院校与民航企业共育民航服务类人才已经成了大势所趋。

**关键词:** 民航服务; 校企共育; 人才培养; 高职院校

## The Practical research on the joint education of civil aviation service talents in Hainan Vocational Colleges and enterprises

**Abstracts:** At present, our national aviation industry is facing new historical opportunities, the passenger throughput of civil aviation is constantly increasing, according to statistics, by 2035, our country needs to increase the number of airports built 215, passenger throughput is expected to reach 25% of the world total. Especially since Hainan has been upgraded to Hainan International Tourism Island, Hainan civil aviation industry has developed rapidly, the gap of civil aviation service talents has been increasing, and the quantity and quality requirements of civil aviation service talents have been increasing. In order to further promote the construction of civil aviation power and overcome the long training cycle of civil aviation service personnel education bottleneck, higher vocational colleges and civil aviation enterprises have become the trend of the times.

**Keywords:** Civil aviation service; co-education of schools and enterprises; talent training; higher vocational colleges

### 一、校企共育民航服务类人才的困境

海南升格为海南国际旅游岛后, 民航行业发展迅速, 据统计, 美兰机场 2019 年累计执飞航班 16.39 万架次, 旅客吞吐量 2421.66 万人次, 货邮吞吐量 17.56 万吨, 若按海南省规划, 待 2020 年 18 个通用机场全部新建完成, 将需要大量民航服务类人才, 尽管当前已有不

少高校开办民航服务类专业, 但民航企业与高校联合共育民航服务类人才却显得兴致缺缺, 主要表现在:

#### (一) 专业人才数量不足

旅游业自海南升格后, 旅游业和民航业发展迅速, 无论是旅游人才还是民航服务类人才均出现明显缺口, 2013 年海南省旅游委发布

---

**作者简介:** 陈颖 (1984-), 女, 海南琼海人, 海南职业技术学院旅游学院讲师, 在读研究生, 研究领域: 管理学、教育管理、航空服务

调研报告指出，到 2020 年海南旅游业人才缺口预计将达到 20 万人。相同的是，随着海南国际旅游岛民航业的高速发展，在带来明显经济收益的同时，现有的民航服务类人才已远远不能适应海南航空业的规划。民航服务业在一定程度上是地区形象的一种体现，属于“窗口性”行业，因此需要数量足、专业过硬的高素质民航服务类人才。

### （二） 产学融合程度不够

虽然民航服务类专业除了需要过硬的理论知识以外，还需要适应岗位需求的实践能力，但是由于当前校企合作方面的产学融合做的尚且不够，学校大多停留在理论知识的讲解上，为确保人员安全且受行业特殊情况限制，民航企业很难为学生提供实习岗位，导致高校在与企业合作过程中实训方面稍显不足。尽管当前大多数已开设民航服务类专业的高校在努力探索教学内容与实践的有机结合，但由于与企业沟通不对味，导致教学内容与企业实际需求脱轨的情况仍然存在，进而导致企业对高校联合培养的人才满意度并不高，即便是在高校中学习了该类专业能够进入企业工作的机会也相对较少，也就制约了高校与企业的联合。再加上当前高校学生毕业后并不一定都愿意选择本专业就业，导致企业与高校联合培养后的人才存在流失问题，故而民航企业与高校联合的兴趣度逐渐降低。

### （三） 企业兴趣程度不高

民航业作为一个标准高要求严安全重的特殊行业，服务的方向比较明确，岗位的职责也比较明晰，行业的标准也比较规范，属于重点监管对象，因此民航服务类行业准入制度严格，民航企业不存在实习、半工半读等现象出现，这就导致校企合作的深度开展存在阻碍。此外，如果民航企业选用校企培养人才的方式，那就意味着不仅在人才挑选方面会有很大的限制，而且会增加一部分经济负担，因此民航企业多对校企合作的兴趣度不高，尤其是对与高校的联合培养兴趣更显不足，这也就导致民航服务业在人才的供给数量上稍显不足。

### （四） 教师团队建设不强

目前民航服务类的教师队伍绩效考评多是停留在老师是否能够按规定完成应有课时以及学生挂科率上，对学生的评价也多是停留在有没有及格、能不能毕业上，对其专业能力、专业素质的考核以及思想品德方面则关注较少，民航服务类人才不同于普通行业，有着更为严格的标准，教师团队的素质高低、如何培养学生的优良品德、如何建立学生正确的就业导向和三观、如何引导学生进行职业规划对民航服务类人才的培养至关重要，显然这是当前校企合作中做的不足的。

## 二、高职院校在校企共育民航服务类人才中的优势及意义

正如上文所说，民航服务类人才不同于其他行业人才，培养民航服务类人才往往具有成

本高、淘汰率高的特点，与此同时，民航服务类人才的培养需要更为专业的设备以及教师，所以这类学校的开办难度比较大，且管理需要有特别严格的限制。高等职业院校相比于普通高校来说，在校企共育民航服务类人才方面具有其特殊优势，主要表现在：

### （一） 学生实践机会多。

高等职业院校的教学模式不只是为学生传授理论知识，更多的是教会学生如何把理论知识应用于实践中去，从而做到理论联系实际、知行合一。在职业学校办学过程中，能够为民航服务类专业学生提供实践机会，而不是让学生一味的去读死书、死读书。产教融合还能提高学生的创新能力，将学生的潜力发挥到最大化，不断激励他们在实践中探索、创新，而职业办学的方向恰巧就是在这种创新能力上。此外，学生还可以通过实践工作来得到一定的报酬，不仅减轻了家庭供应孩子上学的负担，也能让越来越多的孩子有学可上。

### （二） 教师实践经验多

目前，职业院校的老师一部分来自于高校聘请，一部分来自于社会招聘，相对来说，与普通高校相比，职业院校的教师往往有实践经验，很多都是一线员工辞职或退休后进入高职院校任职，因此他们不仅有充足的理论经验，实践方面也能够给学生带来很大的收获。通过产教结合，使得老师们能够更好地参与实践活动，把自身掌握的理论知识通过实践来深化，

从而促进对知识的认识更加深刻。不仅能增强老师自身的实践操作能力，更能将其投入到教学过程中去。

### （三） 专业人才流失少

民航服务类专业的培养目标是能够掌握基础专业知识和必备技能、良好的外语能力、具有较强的实际操作能力和熟练的管理能力、全面的服务和后期响应能力以及注重身体和心理的健康。空中乘务专业主要是教会学生管理、礼仪、关系、心理学、民航概述、民航客运服务技能、机舱英语、医学意识和急救、危险品和防空培训等方面的知识，此外空乘人员在人才的筛选和引进上也有其标准，比如对空乘人员的年龄、身高、视力、相貌等诸多方面都有着特殊的要求和限制。因此，由专业高职院校进行培养民航服务类人才更为专业，且大多毕业后能够对口进入航空公司工作，减少民航服务类人才流失。

此外，高职院校与民航企业共育民航服务类人才意义重大。首先，高职校企共育民航服务类人才能够为企业量身培养优秀人才，提高民航服务业的服务水平；其次，高职校企共育民航服务类人才能够降低民航企业的员工流失率，降低民航企业的培训成本，且与高职院校共同培养的民航服务类人才往往职业忠诚度较高，离职率较低；再次，高职校企共育民航服务类人才能够为学生的发展提供更为专业的平台，有助于其专业素质的提高；最后，

高职校企共育民航服务类人才能够为高职院校提供更好的平台，促使其根据行业需求不断创新、不断完善，促进其实现更好发展。

### **三、海南国际旅游岛高职校企共育民航服务类人才的路径探索**

2005年1月，海航集团创办三亚航空旅游职业学院，海南航空及海航集团旗下航空公司也多是选择与三亚航空旅游职业学院等高职院校采取联合招生、定向委培的方式培养人才，但仅靠一所学校的培养稍显不足，因此，海南航空职业学校等高职院校也在大力探索高职校企共育民航服务类人才的道路。目前，海南已有多所高职院校与海南航空等民航公司达成共同培养协议，仅2018年，海航控股乘务委培招生参加人数即超过8000人，并有111名乘务委培生成功入校接受联合培养。此外，海南航空除大力发展其旗下三亚航空旅游职业学校外，还先后与成都航空职业技术学院、重庆航空培训学院等专业高等职业院校达成合作，为高职校企共育民航服务类人才打下了坚实基础。

#### **（一）建立健全校企共育民航服务类人才保障机制**

一方面，严格按照民航服务行业标准控制人才培养规模，提高培养质量，按照“精英培养”的思路进行民航服务类人才培养，严格控制合作高职院校数量，防止数量过多导致的人才质量下降。通过控制人才培养规模提高人才

质量，确保每一个校企共育的民航服务类人才都能够符合行业准入标准，能够高标准上岗。另一方面，建立校企双方的联系制度，企业全程参与教学课程设定和教学质量监管，实施“学工结合”的培训模式，根据企业对民航服务类人才的需求编写实训教材，对学生学习水平、学校培养设施水平、教师教学效果等进行定期评估，实行高职与企业双方共同评价体系，加强双方技术学术交流，确保人才专业素质过硬。此外，由企业定期安排学生进入实习岗位，加强产教融合，防止纸上谈兵现象出现。

#### **（二）探索形成高职企业多元化新型合作办学模式**

一方面，建立实训基地，实行“走出去、请进来”的教学模式，让高职院校中的学生能够近距离接触企业文化，更好的是适应服务岗位，力争实现一毕业就上岗，通过开办由企业控股的委培班，企业与高职院校联合招生、定向委培，优中选优，设定培养周期，待周期结束后即可进入航空公司工作，这样一来既能够有针对性的培养民航服务类人才，也能够解决当前已培养人才流失的问题。另一方面，高等职业院校要对教学方式不断进行改革，提高教学质量和水平，定期召开校企恳谈会，邀请民航企业的领导参与恳谈会，针对企业提出的需求要认真研究，不断完善教学模式和教学内容，确保适应行业新发展，实现多元化、高质量合作办学。

### （三）努力提升高等职业院校教师专业的教学水平

一方面，加速“双师”队伍素质建设，由学校定期组织对高职院校内民航服务类教师进行专业培训，组织教师队伍深入企业加强实践经验，开展学术交流，不断更新教学理念，确保适应民航服务行业新形势的需求。同时，在加强教师专业素质的同时，定期对其进行品德教育，并引导其加强对学生的品德教育，鼓励学生树立成才意识并引导学生进行职业生涯规划。另一方面，定期组织校企联合办公，即邀请企业领导、企业民航服务方面的骨干人才到学校进行指导，并负责为学校民航服务专业制定人才培养方案，定期根据企业需求调整学校的教学实践计划，同时建立民航服务在岗骨干人才与学校在培学生“一对多”的结对成长制度，由专业人才引领学生尽快适应行业，找到应有定位，更高质量完成在校培养周期。

### 四、结语

海南国际旅游岛高职院校与民航企业共同培育民航服务类人才已经取得了初步的成效，院校已为民航企业输送了大批较为优秀的人力资源，从而实现了各方面的共赢，为海南国际旅游岛的发展乃至整个民航业的发展提供了良好范本，对于我国未来航空服务业发展具有很重要的显示意义，但这种模式仍然需要进一步的完善。唯有建立人才保障机制，不

断进行教学改革和培养体系的完善，协调双方利益，建强教师团队，兼顾学生思想品德培养，才能够更好的实现真正的高职校企共育人才。

### 参考文献：

- [1] 李广春，武彩霞. 河南省航空经济发展下的民航服务人才发展现状、问题与对策[J]. 特区经济, 2017(3):65-68.
- [2] 宋静波. 民航服务专业人才培养途径探索[J]. 经营管理者, 2016(35):481.
- [3] 刘晖. 我国民航空中乘务人才对策研究[J]. 航空科学技术, 2001(2):19-20.
- [4] 赵昕，宿林林. 校企合作办学模式的探讨[J]. 中国成人教育, 2007(10):27-28.
- [5] 靳润奇，陈鸿雁，赵立民. 高等职业教育校企合作办学模式研究[J]. 石家庄职业技术学院学报, 2005, 17(3):34-38.
- [6] 陈家颐，万军. 高职院校校企合作办学体制机制创新的动因与路径研究[J]. 黑龙江高教研究, 2013(1):117-119.