

江西航空人才培养供给困境及其应对

侯鑫新¹

(江西经济管理干部学院 飞行技术学院, 江西 南昌 330038)

【摘要】: 在江西航空人才培养既有模式下, 人才供给与需求的矛盾仍然比较突出, 面临人才培养目标定位不科学、总体数量不足、专业结构不合理、质量层次不突出等困境。要结合航空行业转型发展新态势, 在人才培养目标、专业、规模、质量等方面做出相应优化, 为江西航空高质量跨越式发展添砖加瓦。

【关键词】: 航空人才 人才培养 供给

【中图分类号】:F24 **【文献标识码】:**A

1 江西航空人才供给困境分析

1.1 人才培养目标定位不科学

从供求关系看, 人才培养的目标应着眼于人才供给为地方和区域行业发展需求而服务, 而现实中, 不少高校为了应付大学排名和评估需要, 培养重心发生了偏向。一是重规模轻建设。专业设置盲目追求规模化、综合性、上层次, 忽视了自身特色和前期基础, 盲目申报一些无学科支撑的专业, 一味地追求经济效益, 迷失了自身的办学定位。二是理论多实践少。偏好出成果快、出成果多的基础理论专业, 而对航空、机械、自动化等实践性较强的专业则比较轻视。并且课堂多以讲授为主, 技能训练课时少。盲目争创研究型大学, 研究生培养更注重论文, 忽略了科研实践。三是文科强理工弱。理工类专业人才培养需要很多实训室、教学设备为支撑, 人才培养成本在运行中明显高于文科类专业, 从而导致理工科和文科人才畸形发展, 这就脱离了办学特色及行业发展实际需求。

1.2 人才培养总体数量不足

受制于国家高等教育资源布局和江西省整体经济发展水平影响, 江西省航空专业人才培养起步晚、发展慢、结构不健全, 航空人才培养数量无法支撑江西航空产业快速发展的需求。一是本土培养人才数量不足。航空类专业设置主体不突出, 经、管、文、史、哲等其它非航空主专业冲淡了航空主专业的色彩, 航空主专业在航空院校所有专业中占比不足 10%, 每年培养的航空主专业毕业生占比不足 8%。二是联合培养人才效率低。航空产业具有国防军工属性, 在全国院校布局中江西缺乏有竞争力的航空院校, 在对外人员交流、合作办学、留学生选派、学术研讨、科研合作等方面相比其他院校存在明显限制与约束。三是人才引进处于劣势。江西地处我国中部地区, 经济相对欠发达, 医疗、教育等资源与发达省份依然存在较大差距, 外部环境对高素质人才吸引力不强。近年来, 江西政府虽出台了相关政策, 但引进机制缺乏创新性, 人才引进后培养服务受制于经济和产业发展, 人才成长空间受限, 留住人才困难。

作者简介: 侯鑫新(1990-), 女, 江西吉安人, 江西经济管理干部学院飞行技术学院教师, 硕士, 工程师, 研究方向为航空人才培养、飞行器制造技术、飞行器维修技术。

基金项目: 江西经济管理干部学院 2021 年度系列院级科学研究项目(2021YJYB18)

1.3 人才培养专业结构不合理

江西高校培养的航空人才不断向航空产业提供符合产业发展需要的人力资源，推动产业的互动发展。然而江西航空人才培养专业结构滞后于产业结构升级，不同类型的教育机构发展态势不均衡。一是专业设置存在雷同。江西仅在几所工科类院校设置了涉航专业，并且主要侧重于航空材料及航空装备加工制造等领域，均属于航空制造类，没有形成特色和比较优势，对当前急需的通航类、物流类、运输类和服务类专业方向的人才培养专业设置比较缺乏。二是专业结构分布不广。江西高校的航空专业结构设置规模覆盖面较窄，没有形成端、中端、后端协调发展的合理格局，并且应用性、交叉型学科较少，造成人才培养在结构上流失严重。三是专业更新不够高效。伴随着航空产业的提质增效、转型升级，新兴事物不断出现，江西航空专业建设与航空产业发展新常态之间还没有完全形成有机统一的关系。

1.4 人才培养质量层次不突出

江西航空人才培养与行业发展处于磨合阶段，人才培养质量与航空产业互动关系松散、层次较低。一是师资力量薄弱，人才培养断层。江西航空人才培养投入规模小，师资力量不足，人才职业化水平低，人才队伍整体素质偏低，精英匮乏，江西高校航空人才培养体系尚未形成梯次、规模，在高端教育和技能人才培养方面均存在着较大的障碍。二是硬件配套设施不全，人才培养低层化。航空产业硬件设施的投入较大，受制于资金、场地等因素，能提供航空专业教学活动的硬件设施捉襟见肘，这制约了教学质量的提升，人才培养停留在基础教育。三是科研成果转化率低，人才培养高层化难。江西航空类国家级研发平台仅为全国总量的1%，高端成果转化平台较少，形成封闭式低质量循环趋势，缺乏科研攻关创新，较难向高层次发展。

2 江西航空人才培养的路径选择

2.1 科学定位航空人才培养目标

(1) 根据学校层次定位人才培养目标。

江西院校应进一步摸清航空人才市场的需求，以此为根据进行相应学科发展和专业设置。一是从研究生教育来看，应聚焦于已经具备科研基础、拥有良好师资队伍的高校，拓宽此类高校学科专业研究领域，并能同实际航空产业和经济发展有机结合起来。二是从普通本科教育来看，要充分发挥比较优势，紧紧抓住江西航空产业转型升级的历史机遇，兴办航空智能制造等紧缺专业，多学科交叉培养，理论和实践相辅相成，为推动江西航空产业发展，特别是培养高技术综合型人才作出更大贡献。三是从高职教育来看，应清晰定位应用型人才培养目标，致力于提升学生良好职业技能。结合飞行器维修、无人机等高应用技能岗位特点，加大实践教学环节，重点培养实操能力，做到毕业即上岗，无缝衔接。

(2) 根据本地优势定位人才培养目标。

一是打造具有航空特色的办学模式和风格。江西航空人才培养务必综合考虑江西经济、文化、产业特色等，根据自身条件明确培养目标，构建航空文化育人体系，形成目标明确、风格独特的办学模式，打造具有优势学科的办学方向。二是江西高校需具备前瞻性，认真分析主客观条件，明确自身在高教系统中的地位及职能。在充分深刻研究江西航空产业现状并全面考量江西各高校的学科专业开设情况之后，及时调整和优化本校的专业设置及培养规模，积极培养与江西航空产业前沿发展紧密相关的高素质专业人才。三是鼓励工科背景院校合力发展航空专业。加强院校之间的沟通协作，选择1~2所具有航空特色的大学进行战略组合，“鼓励江西具有工科背景的高校合力发展航空航天专业，积极培养博士、研究生等高层次的航空航天类人才”，对其给予政策倾斜和各项扶持。

2.2 优化设置航空人才培养专业

(1) 查漏补缺，健全门类。

一是优化航空专业链体系。促进航空专业从无到有、从有到优，做大做强航空教育专业体系，注重专业与产业之间的契合，专业与岗位之间的对接，从而形成覆盖航空制造、航空维修、航空服务等全链条支撑航空产业发展为主线的航空专业链体系。二是打造航空品牌院校。政府要抓重点，好钢用在刀刃上，重点支持南昌航空大学、江西飞行学院(筹)发展制造和飞行专业，同时支持现有职业技术学院有计划有步骤开设航空类主专业，做大做强维修和服务专业。三是多渠道整合学科资源。理顺科教、产教关系，整合资源推进航空领域相关学科、专业、课程的一体化、规范化建设，探索产教融合、校企合作合理方式，最终加强航空科技创新人才的联合培养。

(2) 动态调整，及时补充。

一是根据航空航天产业链发展形势，及时调整专业方向，实现专业集群动态管理。在动态管理中，形成优胜劣汰的竞争机制。二是根据区域航空人才需求状况，推动航空制造业、航空物流业、航空服务业等交叉融合的动态调整机制逐步构建起来，提高不同层次、不同领域、不同需求人才培养的含金量。三是根据航空优势学科，围绕江西省航空产业发展，总结江西航空产业发展的规律，找准航空学科发展的增长点，多措并举使相邻或相关学科良性互动构成专业集群，精准提升服务江西航空的能力和水平。同时，以优异成绩争取国务院学位委员会的支持，把江西高校设立通航制造、运营服务相关的博士学位授权专业提上重要日程。

2.3 合理扩大航空人才培养规模

(1) 加快联合培养步伐。

一是与航空优势院校共建式培养。依托北京航空航天大学、中国民航飞行学院等航空强校资源优势，开展交流合作，选拔研究生联合培养。二是与企业开展订单式培养。校方与企业合作建立多种形式的人才培养模式，与企业共同制订人才培养方案、教学和实习计划，实现毕业生与企业“无缝接轨”。三是与航空公司协作式培养。民航飞行员、民航维修人员等与机型相关工作均需具备相应的执照方能上岗，利用校方现有教学资源与民航公司开展私照、商照等执照的培训和训练，全力培养航空企业迫切需要的专业飞行员和维修人员。

(2) 完善人才引进政策。

一是推出系列吸才政策。特殊人才特殊对待，可以设立航空人才专项基金，以及配套制定稀缺人才专项政策，“对新引进的符合条件的航空产业高端人才和急需紧缺人才，在安家补贴、周转房安置、配偶安置及子女教育等方面依照相关规定给予政策扶持。”二是创新柔性引才模式。重点瞄准航空领域高端拔尖科研院所，如中科院、北京航空航天大学、西北工业大学、中国民航飞行学院等机构，在保持其原有人事、档案等关系的前提下，通过顾问指导、短期兼职等更加灵活的方式，让更多“候鸟型”人才为江西高校所用。三是打通特殊人才通道。在空军退伍人员队伍中，要善于发掘具备飞行能力的人员，让他们发挥余热，使他们退伍转业但不离开飞行行业，成为特殊通航人才的重要组成部分。

2.4 着力提升航空人才培养质量

(1) 通过内部改革提升航空人才培养质量。

一是加强师资队伍建设。院校要积极引进具有航空企事业单位工作经验的航空专门人才，组织学校教师到航空企业走访学习、甚至长期挂职锻炼，“锻造一支技术精深、教学能力强、师德高尚的‘企业师傅+学校双师教师’的双导师队伍”。同时，可以健全航空人才双向流动机制。一方面，允许航空院校吸引航空企业人才兼职，这些人才拥有丰富的实践经验，可以按照合理

比例来设立一定流动岗位解决该类问题；另一方面，允许航空院校人才到航空企业兼职，前提是设置一些规范条件，然后采取保留基本待遇带着科研项目到企业工作的途径和方式，这样容易形成可进可出的双向流动机制。二是及时更新教学内容。根据航空行业发展趋势，适时更新课程内容，特别是做好加法和减法，增加前沿知识，删减落后知识。三是不断创新教学形式。理论与实践相结合，课上与课下相结合，开展实践观摩、案例分析、虚拟仿真等，使学生通过切身实践产生与专业知识技能相联系的心得与体会，促发学生的想象力和领悟力，以此提高学生的综合应用能力。四是引入学习成果创新评价体系。考核评价机制应具有多样性、针对性以及先进性，教师应在学生学习成果评价过程中增加创新加分项。区别对待学术性研究生和应用型专业学生的能力及其论文评价体系。

(2) 通过外部合作提升航空人才培养质量。

一是开展实训基地合作。支持高校与园区、航空企业共建共享航空实训基地，在教学标准中融入企业的技术标准，在核心课程教材编写中纳入企业技术手册，将企业导师的技术经验转化为岗位教学案例。二是加大国际交流合作。鼓励省属院校与国外优质专业合作，取长补短，兼收并蓄，培养符合当地经济发展需要的国际化、高素质、技能型复合人才。三是完善产学研用协同创新机制。坚持走出去原则，积极参与世界技能大赛飞机维修项目竞赛，主动申办国家级航空类竞赛，定期开展省内航空职业技能竞赛，在实践中发现问题，在实践中弥补短板。

参考文献:

[1]温伯颖,尹虹宇.本科层次职业教育人才培养的现状调研——以江西省 14 所本科职业教育院校为例[J].职教论坛,2020,(04):131-137.

[2]廉依婷.“区校协同”视域下高职院校高层次人才引进政策机制的优化研究[J].中国职业技术教育,2021,(31):22-27+58.

[3]赵居礼,贺建锋,李磊,等.航空工匠精神培育体系的探索与实践[J].中国高等教育,2019,(02):59-61.

[4]于锦荣.江西省航空航天专业集群与航空产业耦合发展研究[J].南昌航空大学学报(社会科学版),2018,(04):47.

[5]李梦卿,罗冠群.“技能中国”建设背景下我国高水平技能人才培养研究[J].职教论坛,2021,(09):12-20.