

对高职空中乘务专业校企合作办学现状的思考

江 群

(武汉职业技术学院 旅游与航空服务学院,湖北 武汉 430074)

摘 要:当前各高职院校空中乘务专业纷纷与企业进行合作,寻求可持续发展之路。空中乘务专业的生存发展有赖于校企合作的落实。但由于各校具体情况不同,校企合作办学情况参差不齐。本文分析了当前高职院校空中乘务专业校企合作的现状及存在的问题,从政府、民航企业和高职院校三个方面提出了进一步加强校企合作的建议。

关键词:高职院校;空中乘务专业;校企合作;办学现状

中图分类号: F560.9-4

文献标识码: A

文章编号: 1671-931X (2012) 06-0053-04

教育部部长袁贵仁在 2010 年度职业教育与成人教育工作会议上指出职业教育弱在校企合作,他强调这是今后一个时期职业教育改革发展的重点,是应当而且必须下大工夫去探索和解决的难点。的确,校企合作已成为制约职业教育质量提升的重要因素,直接关系到职业教育办学的成败,对于只有十年学历教育积淀的高职空中乘务专业来说表现得尤为突出。由于专业新,依托的行业垄断性强、壁垒深,空中乘务专业在校企合作方面面临一定的困难与问题,但是该专业一直没有停止校企合作的探索与实践。

一、高职空中乘务专业校企合作办学现状

(一)民航所属高职院校校企合作现状

民航所属院校由于行业背景深厚,有些就是依托企业创办的,在校企合作方面有着无与伦比的優勢。但是空中乘务专业是新专业,校企合作起步晚,困难大,加之民航业垄断性强,即使是民航直属院校,校企合作也只是侧重某一个或几个方面,例如,实训基地合作、实习就业合作、派遣企业兼职教师、

资格证培训合作等等,缺乏深层次的校企合作。

中国民航大学乘务学院 2007 年与国航、东航两大航空集团实行“订单式”培养,2008 年又与中国国际航空公司、中国东方航空公司、深圳航空公司、山东航空公司签订了联合培养协议,协议人数由 2007 年 76 人增加到 535 人。该校引进了国航、东航、大韩航空的近 10 位高级管理人员和企业培训教员来校授课。这种“订单式”培养侧重在学生就业方面,而没有校企共同制订培养计划、共同管理、共育人才,这种合作仍然是浅层次的,而且这种合作受益于其深厚的行业背景。

广州民航职业技术学院利用毗邻南方航空集团公司的地域优势,与该集团公司培训中心签订了以“培训中心”为实习基地,承担学生“乘务员岗位资格”培训任务的联合办学协议,安排为期五周的“乘务员合格培训”,由南航培训中心组织进行,合格者发放民航总局认可的乘务员资格证书。同时该院聘请企业骨干作为专业兼职教师,参与教学计划开发、课程设置,并承担部分专业核心课程的教学。但是该院在校企合作过程中也有一定阻力和困难:学生就

收稿日期:2012-10-18

基金项目:中国高等职业技术教育研究会立项课题“基于校企合作机制创新下的高职空中乘务专业发展研究”(项目编号:GZYLX2011123/2011XR632)。

作者简介:江群(1970-),女,硕士,武汉职业技术学院旅游与航空服务学院副教授,研究方向:高等职业教育、空乘理论与实务。

业高期望与就业现实的矛盾；企业接受学生实习和招聘时间与专业培养计划之间的矛盾；缺乏规范的校企合作机制。从校企合作的双方来看，学校多属于主动，而企业多属于被动。即使像该院这种行业背景极深的学校，和企业也无法达成深层次的合作关系。大多数民航所属院校属于这种浅层次的校企合作。

中国民航管理干部学院与深航签定了联合设立空中乘务培养基地的协议，协议确定双方将依据国家规定的招生计划和学制年限，在国家成人学历教育的框架内联合开办“深航空中乘务定向班”，校企共同参与和完成定向班的招生、教学计划制订与实施、学生思想品德教育和行为规范养成、实习计划制定与实施等培养环节，开创了民航空中乘务员招收、培养的新模式。成都航空职业技术学院的航空服务专业，实施的是全程合作人才培养模式。学校与四川航空公司从招生、教育、管理、就业全程展开合作，充分发挥了学院的办学优势，有效地利用川航的优质教育资源，联合培养民航服务人才。

这两种校企合作已经达到了“联合培养人才”的中级层次，在目前全国高职空中乘务专业中算是最高层次的校企合作，这得益于其行业背景以及管理行业的政府职能部门的支持。但是双方并没有实行一体化管理，而且由于利益分歧，不可避免地会产生一些矛盾，还没有达到校企实体合作的高层次阶段。

(二)非民航所属高职院校校企合作现状

由于市场对空中乘务人才需求的迅速增加，非民航所属院校在本世纪初纷纷开办空中乘务专业，最近几年发展尤为迅速，有效解决了民航空中乘务人员严重不足的问题。高职层次的空中乘务专业由于职业教育的要求，想尽一切办法与相关民航企业建立校企合作关系，在校企合作方面各有千秋。但其合作层次基本上停留在“学校主体、企业辅助”的浅层次合作阶段。

1. 有偿使用民航企业(协会、培训企业)培训基地

例如三亚航空旅游职业学院依托海航集团，在实训基地、实习就业方面进行校企合作。该院空中乘务专业有偿使用校内由海南航空公司投资4亿元建设的目前国内设备最齐全最完善的空中乘务人员培训基地，海航集团的海口美兰国际机场、三亚凤凰国际机场等机场为学院的空中乘务专业提供了优越的实训基地。但由于借用别人的基地，使用费用较高，在实训时间、实训项目、实训安排上都受制于人，甚至出现压缩实训课程的情况。再如北京文理研修学院有偿使用中国交通运输协会实训基地，该基地拥有B737-800/A320综合紧急撤离舱、综合服务训练舱、窄体灭火训练舱等一流实训场所。这种合作停留在有偿使用实训基地的浅层次合作阶段。

2. 与各类航空培训企业进行不同层次的合作

由于国内民航企业垄断性强，行业壁垒较深，以致非民航直属院校很难找到合作的航空公司，只好

退而求其次，与航空培训企业合作。这种合作对院校来说，最关键的是解决毕业生就业问题，否则该专业就没有出路；对于培训企业而言，既能盈利，又能提高声誉、扩大宣传，企业乐此不疲。由此做大做强了一批航空培训企业。这种校企合作有浅层次的，也有中层次的，但很难达到高层次。

比如，武汉商贸职业学院与北京航空运输培训中心合作，学生前往北京进行为期三个多月的职业技能训练，由该中心提供模拟工作环境，学生成绩合格即可颁发职业资格证书。这些院校将专业技能训练完全交给培训企业，学生实训成本高，课程安排受制于企业，学习效果难免差强人意。这种合作属于“实训基地合作”、“证书合作”的浅层次合作模式。

值得一提的是，有二十多所公办院校和金通航空培训公司签订了校企合作办学协议，这种合作模式被民航总局称为“金通模式”。这种合作模式开始是以推荐就业为合作基础的。十年来向国内外航空公司输送民航空中乘务员、安全员8000余名，向空港(含安检、机务、值机、要客)输送1万余名优秀人才。从2008年起，该公司开始分批向这些合作院校赠送模拟客舱、飞机模型、空中乘务CBT实训软件等实训设备，并向这些合作院校输送企业培训教师(乘务员)，承担专业课教学，与合作院校共同进行专业研讨，合编专业教材，制订培养方案等。这种模式从最初的“就业合作”发展到“学校与企业联合培养人才”的合作，这种合作模式属于中层次合作模式。学校与企业联合培养人才，企业不仅参与研究和确定培养目标、教学计划、教学内容和培养方式，而且参与实施部分培养任务。学校根据企业的需要进行“订单式”人才培养，为企业提供咨询和员工培训等服务。企业派技术骨干和能工巧匠到学校兼职上课，推荐学生顶岗实习并就业，企业投入设备和资金帮助学校建立校内实训基地，校企共育空中乘务人才。

3. 利用人脉关系和民航企业间接联系

比如海口职业技术学院开办空中乘务专业伊始，就引进了一名退役的机长主管该专业的建设与发展，利用机长和航空公司的人脉关系，和民航企业间接联系，推荐学生就业。在购置模拟客舱等实训设备时，也利用人脉关系，低价购买回一批航空公司退役飞机废弃的座椅，提高了模拟客舱的仿真度并降低了其购置成本。

4. 撇开企业独立办学

此外，还有一些开办空中乘务专业的高职院校，包括民办院校和社会办学机构，没有与企业建立校企合作关系，或者利用人脉关系推荐学生就业，或者利用航空公司热衷于“社招”的机会，组织学生参加“社招”，维持专业生存。这些院校只强调学生形体、气质培养，回避开设实训课程，学生机上服务则全靠学生面试合格后由所在航空公司岗前培训时完成，即实训实习一体化，这类院校的学生就业率较低，专

业发展步履维艰。

总之，全国高职院校空中乘务专业的校企合作由于不同类型的院校及其不同办学形式而良莠不齐。出现的主要问题是：民航所属院校有优良条件但不重视空中乘务专业，缺乏深层次的校企合作；非民航所属院校停留在“有偿使用企业实训基地、与企业合作开展实训、推荐就业、证书合作”等单方面的合作层次，缺乏高层次的校企合作。

二、高职空中乘务专业校企合作实践中出现的问题分析

（一）民航企业垄断性强，对高职空中乘务专业的校企合作需求缺乏热情

1. 参与校企合作的动力不足，热情不高

民航企业作为市场的主体，往往片面追求经济效益最大化，追求低成本的人力资源。对于目前稀缺的“飞行员”，企业有很大的培养热情，因此在飞行员、机务、维修等专业方面，主动与民航院校合作，甚至自己出一部分资金培养飞行员。但是对于空中乘务人员，企业认为其技术含量低、外形条件高，经过企业三个月的培训就可以上岗，没有空中乘务学历教育之前就是这么“招乘”的，虽然服务效果不大理想，但因成本低而备受企业欢迎。现在航空公司仍然热衷于“社招”，成本低，还能招到高素质的本科生和研究生。可见，民航企业不能主动承担为社会培养高素质空中乘务员的任务。

2. 不愿进行深层次的校企合作

大多数民航企业只想用人而不愿意培养人，不参与或很少参与人才的培养，不愿派企业的技术骨干和能工巧匠到学校授课。很多企业只接受空中乘务专业的学生实习就业而不愿付出更多的代价。同时企业认为空中乘务专业技术含量低、行业标准严格，院校不可能在这一领域给予科研支持，也不可能为企业创造经济效益，由此缺乏校企合作的兴趣。这样导致大量航空培训企业进入该市场，很多高职院校只好选择优秀的航空培训企业进行校企合作。有些民航企业，比如深航，直接创建鲲鹏国际飞行学校，开办空中乘务大专班（成人），直接培养空中乘务人员，而分享空中乘务培训市场的蛋糕。

3. 航空培训企业追逐经济利益，不可避免地与合作院校产生摩擦与矛盾

航空培训企业不是教育机构，也得不到政府支持，他们与合作院校合作必须得到必要的成本补偿。因此往往将成本和收益转嫁到学生身上，导致一系列不合理收费，而合作院校作为教育机构，更关注学生利益和社会影响，由此引发双方的摩擦与矛盾，严重制约校企合作的进一步深入发展。

（二）校企合作缺乏法律保障与政策支持

1. 缺乏法律保障

国家虽然出台了《职业教育法》，但没有制订具体的条例，没有从法律层面上建立有效的校企合作保障机制。

2. 对职业教育重视不够

无论是办学经费，还是其它社会资源，如职称评审、科研立项、人才引进、各类评奖活动等，职业教育处于劣势。虽然《国务院关于大力发展职业教育的决定》提出了要大力推行校企合作办学模式的总体要求，国家有关部门也制定了一些相关鼓励措施，但从目前情况看，相关鼓励措施宣传不到位，也没有得到真正的落实，致使校企合作的开展缺乏制度上的保障。

3. 缺乏对参与“校企合作、工学结合”企业的奖励

各级政府职能部门对进一步推进“校企合作、工学结合”的实质性指导力度不够，缺少建设资金的投入，也没有对校企合作企业给予税收等方面的优惠，政府作用有待进一步发挥。

可见，由于政府对职业教育重视不够，在校企合作、产学研结合上的政策多停留在宏观层面，而在具体问题中缺乏可操作性强的法律、法规、政策支持，因此，深入持久的校企合作以及真正意义上的订单教育、产学研一体化还期待于国家政策的大力扶持与法律法规的保障。尤其在民航企业招聘人才方面，更期待于一个公平竞争的良好环境。只有校企双方达成共识，真正实现你中有我、我中有你的无缝隙合作，才能共同培养出适应民航企业需求的高素质技能型空中乘务专业人才。

（三）部分高职院校对空中乘务专业校企合作工作的重视程度不够

对民航所属院校而言，中国民航大学、广州民航职业技术学院、中国民航管理干部学院等直属院校在飞机制造、机务、维修、飞行员等专业都和企业建立了深厚的联系，校企合作层次较高，但是对于技术含量偏低的空中乘务专业，却还停留在浅层次的合作阶段。非民航直属院校和民航企业联系困难，除了行业壁垒和政策原因外，也存在领导重视不够，投入资金不足等问题，导致该专业合作办学困难重重。

三、深化高职院校空中乘务专业校企合作的几点建议

（一）希望政府对校企合作进行政策支持

国家及地方政府应进一步加强对职业教育的重视，提高对校企合作政策支持力度，对校企合作进行立法。地方政府应制定校企合作促进条例与实施细则，对接受学生实习实训的企业给予优惠与支持。这样才能提高民航企业对校企合作办学的热情。

（二）民航企业应加强对空中乘务专业校企合作办学重要性的认识

空乘职业虽然技术含量不高，但是空中乘务人员

的素质对于飞行安全和企业声誉至关重要。民航企业要从长远的、可持续发展的高度,充分认识到校企合作培养空中乘务人才的重要意义。要认识到与空中乘务院校的校企合作是企业人力资源开发的重要内容,是提升民航企业形象、进行人才储备、提高企业未来竞争力的核心所在。企业要主动选派能工巧匠到空中乘务院校兼职上课,及时反馈行业新标准,参与学校教学改革,为学校培养“双师型”教师创造条件。同时,与职业学校共建空中乘务专业、实训基地或组建职教集团。

(三)对部分高职院校加强校企合作工作的建议

1.加强对空中乘务专业校企合作的研究与探索

高职空中乘务专业大都已经树立“校企合作、工学结合”的办学理念,面向市场办学。但目前的校企合作更多停留在与航空培训企业的合作阶段,重在解决学校在师资、实习设备等办学能力上的不足以及解决学生就业问题。高职空中乘务专业大都缺乏与民航企业的实质性合作,如何突破行业壁垒,如何吸引真正的民航企业投入办学,是当前空中乘务专业急需研究的。因此,该专业应在这方面进行科研立项,探讨进一步加强与民航企业校企合作的可能性和具体实施策略。

2.校企共建空中乘务专业

与民航企业或航空培训企业的业内专家共同制定人才培养方案,企业专家参与研究和确定培养目标、教学计划、课程标准、教学内容和培养方式。如果和航空培训企业合作,也要依托该企业邀请来自航空公司的专家,召开实践专家研讨会,共同探讨空中乘务专业办学及人才培养的有关问题,达成校企共育人才的共识。充分发挥行业和专业教学指导委员会的作用,以就业岗位能力要求为基础,校企共建课程体系,合作开发核心课程和实训教材,校企共建空中乘务专业。

3.共建共享空中乘务专业校内外实训基地

“校企合作、工学结合”培养模式的特点是教学过程的实践性、开放性和职业性。这需要一个完整的实训

体系加以保证。空中乘务专业的校内实训基地建设造价高、投入大,不是所有高职院校自己所能解决的,应充分利用合作企业的资金和设备,探索教师和企业人员融通、设备与利益共享的运行机制。积极拓宽校外实训基地,加强校外实训基地建设,不定期召开校外顶岗实习工作协调会,完善校外实训基地管理制度。

4.建立专兼结合的“双师”结构教学团队

空中乘务专业教师大多缺乏航空企业工作经历,而企业不可能接受空中乘务专业教师在乘务员工作岗位挂职锻炼(民航安全规定),因此教师缺乏培训专业技能的机会,缺乏实际工作经验。而航空公司员工工作繁忙,一般不能参与教学过程,如教学计划的制订、岗位目标的细化、课程的开发与教学等,这样既不利于专业教师的成长,也不利于学生专业技能的培养。借助合作企业,把行业专家(比如退役乘务长,乘务员出身的退休民航高级管理人员等)请进来,参与课程体系开发、专业课教学,学校教师全程参与并听课学习,不但能提高专业教学效果,而且可极大降低师资队伍建设成本,提高空中乘务人才培养的质量。

总之,如果政府、民航企业、高职院校三方都发挥各自的力量,重视并加强对高职空中乘务专业校企合作办学的投入,校企共育空中乘务人才,那么,我国的空中乘务人员素质将大幅提高,航空安全也更有保障,高职空中乘务人才培养工作将更有成效。

参考文献:

- [1] 钱建栋,杨毅红.深化“校企合作、工学结合”模式的瓶颈及其对策[J].职教论坛,2010,(32):54-58.
- [2] 余群英,张晓明.创新合作教育模式 培养优质航空乘务人才[J].武汉职业技术学院学报,2006,(4):66-68.
- [3] 廖建,杨小刚.对校企合作办学模式的思考与实践[J].职教论坛,2010,(32):9-11.

[责任编辑:陶济东]

Reflection on the Collaboration of Enterprises and Vocational Colleges in Development of Airline Service Curriculum

JIANG Qun

(School of Tourism and Airline Service, Wuhan Polytechnic, Wuhan430074, China)

Abstract: To survive, it is common for vocational colleges to seek to cooperate with airline companies or enterprises to develop vocational curriculum. In a sense, good curriculum depends on the extent of cooperation between vocational institutions and enterprises. However, the practice of cooperation varies from school to school. The paper makes an investigation into the cooperative programs and examines the problems existing, based on which, it proposes strategies of strengthening the cooperation which involves the government, airline companies or enterprises and vocational colleges.

Key words: higher vocational college; airline service curriculum; cooperation of college and enterprise; present situation of school running