

产教融合背景下校企协同育人模式的创新探索

陆晶晶

上海工商职业技术学院, 上海, 中国

【摘要】本文以上海某高职院校（笔者单位，以下简称S学院）空中乘务专业与上海某民营航空公司（以下简称C航司）的校企合作模式为研究对象，深入探讨了该合作模式的实施背景、总体框架、现状、问题、思路方法、创新之处以及研究基础、计划和保障。通过文献研究、案例研究等多种研究方法，分析了当前校企合作在团队建设、课程建设、评价体系、合作体系等方面的具体情况，剖析了协同育人模式中的关键问题。同时，总结了该合作模式在深度融合、优势互补、多元互动、持续改进等方面的创新点，介绍了研究的基础、计划和保障措施。旨在为职业教育校企合作模式的优化和完善提供参考，推动民航服务人才培养质量的提升。

【关键词】产教融合；职业教育；空中乘务

1.引言

当前，国家正在深化职业教育改革，以《教育强国建设规划纲要（2024-2035年）》为指引，大力推进产教融合、校企合作，鼓励职业院校与企业共建专业、共享资源，定向培养适配产业发展的技能型人才。这一改革方向与2018年教育部等六部门印发的《职业学校校企合作促进办法》要求一脉相承，也契合2023年12月实施的《民航中长期科学和技术发展规划纲要（2021-2035年）》中“为‘安全、便捷、高效、绿色、经济’民航系统提供人才与科技支撑”的核心部署。

2.现状背景

我国职业教育在产教融合政策持续深化的当下，迎来了提质升级的全新发展契机，也面临着适配产业需求的时代挑战。作为高素质技能型人才供给的核心阵地，职业教育不仅是推动产业结构优化升级的“动力源”，更是支撑经济高质量发展的“人才基座”，其战略价值日益凸显（张锐博和韩畅，2025）。因此对有空乘专业的高职院校来说也是机会和挑战并存。

我国民航业在疫情管控放开后快速复苏，民航旅客运输量及货运量稳步增长。当前民航企业呈现集团化、国际化发展趋势，未来行业将通过多项举措巩固发展态势、消解疫情带来的负面影响，全力推进航空强国建设（张旭，2023）。民航人才培养工作也需顺应这一行业发展趋势。

因此，培育高素质空乘人才已成为高职院校相关专业的重要责任，有别于传统空乘育人模式，新时代的空乘专业课程应注重将

当代民航精神有机融入课程教学。现代民航精神是空乘专业毕业生应当具备的核心素质，它不仅有助于塑造学生的职业道德，也能强化其社会责任感。在育人的过程中，教师通过系统地将现代民航精神融入课程建设体系，促进学生深入理解民航精神内涵，并能够将其转换为工作中的内在价值，从而为其职业成长与个人发展奠定坚实基础。此外，院校应制定科学可行的教学实施方案，为空乘专业的教育改革与高质量人才培养提供系统化的专业指引，满足民航业人才供给需求。

2.1 理论依据

（1）国内研究

中国的高职已经历了多年探索校企合作的过程。通过市场机制优化，高职院校与企业的合作模式沿着多样化、简单化、利益共享化的方向不断向前推进。按照学校和企业双方的紧密性不同，主要有两种模式：

双方资源互补，最典型的就订单班，学校与企业针对学生的实习与就业问题签订专项订单，校企合作，根据企业提出的人才需求标准及人数指标，统一实施招生计划，联手进行教学活动，拟定人才发展方案。企业在学生毕业后，遵循岗位标准招收学生促进就业（高锋、杨必忠，2022）。该订单式模式的特点在于校企双方通过各类具体订单，清晰界定双方职责与权益，建立校企工作小组，企业同学校依据订单目标制定具体目标、课程大纲、实习方案及评价标准。在订单班学生完成学业后，校企双方将共组织评估流程，随后由企业主导就业安排（王淑文，2016）。此种模式的好处是直指学生培养核心，校企资

源形成互补协同机制,进一步提高高校的招生效率(刘瞳, 2017)。该模式优势在于供需精准匹配、降低院校招生与企业招聘成本,但局限在于合作内容局限于就业输送,企业较少深度参与课程迭代、师资培育全流程,长期稳定性不足。

第二种模式则是企业以有形资产全面参与学院与企业的合作。校企职教集团为投资主体,形成资产联合。在中国相关政策和规范框架内,通过投资、参股、受让、托管、出租等多种方式进行。采取股份制的运作模式,以办学章程规范职教集团的合法经营(马骏等, 2010)。通过督导评估工作的强调,政府对其办学方向进行了规范。这种合作模式以高职院校与企业形成的紧密资产联盟(企业全资、控股或参股)为主要特征。它是一种“资金共筹”与“利润共获”的协作教育模式。当然风险也是双方的(李二敏, 2011)。该模式校企绑定程度更高,但对企业资金投入、办学资质门槛要求高,中小民营航司难以复制普及。

相较于国外校企合作模式,中国校企合作中仍然有诸多法律法规机制亟待完善;在国外学校和企业,两者共同发挥主观能动性以最大化市场机制作用。前文引用的国外校企合作模式多通过市场机制来增强企业与职业教育机构的利益的联系(郭雅萌, 2013)。而中国的校企合作还处于“政府主导、学校为主”的模式阶段,无论是企业还是产业,都缺乏必要的主观能动性。综合现有国内研究可见,两类主流模式均难以适配民航行业安全标准严苛、上机实训受限、重综合服务素养的专业特性,为本研究提供创新切入点

(2) 国外研究

不同国家依托行业与企业资源,形成了成熟的校企合作体系,按照合作主导主体可划分为三类典型模式:一是日本的“企业互访”、韩国的“产学结合”都是企业为主导的模式;以企业培养为主,校内教育为辅是这个教学模式的重大特色。有学者认为,该模式中学校过分依靠企业,缺乏自主权,未能有效发挥学校在教育方面的主动性(Fehr, 2019)。优势是实操贴合岗位,但院校丧失教学自主权,难以统筹学生通识素养与民航精神培育。二以学校为主的模式,包括法国的学徒培训中心和澳大利亚新学徒制,该模式以学生为中心,强调学生能力的训练(Gessler, 2020)。标准化训练体系完善,但缺少一线真实岗位场景支撑,应急、客舱服

务实战教学薄弱。三是美国的合作办学和英国的工学交替这种校企并重的模式,学校不仅教授专业理论知识,还积极培养学生的专业和实操能力,让教学与工作紧密联系,以便社会、行业等对人才能够满足需求(Thelen, 2021)。理论教学与岗位轮岗交替开展,适配服务业人才培养,但依赖成熟行业自治体系,国内民航监管体系下难以直接照搬。

科学技术的进步让一些西方国家著名的高等院校已成为地区经济发展的重要资源,他们与企业合作,实现了两者的双赢。因此,一些国家比较好的校企合作模式很早就被学者们所关注,他们就校企合作模式从不同的角度开展研究(廖仲柏, 2021)。学校与企业的合作在西方发达国家影响深远。具有鲜明的经济、社会和国际效应(孙凤敏等, 2023)。发达国家校企合作依托成熟市场机制构建稳定利益联结,实现校企双向共赢,但国内外行业监管、职业教育体制差异显著,无法直接套用,需结合国内民航行业特点本土化改造。

2.2 产教融合研究背景分析

(1) 扶持产教融合是中国重要的教育政策

近一段时间以来,中国高职教育工作推进备受瞩目,吸引了社会各界的广泛关注。中国国务院(2014)发布《关于加快发展现代职业教育的决定》对高职教育进行创新和发展,密切关注产学研的合作,构成的职业教育层次体系非常明确和清晰(闻万春, 2021)。通过汲取发达国家的先进经验,中国国务院(2019)出台了《国家职业教育改革实施方案》《关于深化现代职业教育体系建设改革的意见》等一系列扶持校企合作的策略和措施,可见,我国已将职业院校校企合作提升至战略发展层面。

(2) 产教融合是职业教育比较青睐的模式之一

科技进步带动社会继续前行,服务业以及众多的新兴产业,越来越需要大量、高素质的技能型人才(刘长江, 2022)。高端服务人才能够为行业发展壮大提供关键的人才支撑(郭雅萌, 2013)。践行强技报国是高等职业教育的核心目标,而实现这一目标的必由之路便是深化校企合作(张小玲, 2022)。

(3) 产学研应达成有机融合

中国国务院(2020)《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和

二〇三五年远景目标的建议》中,明确提出了一系列旨在“促进消费全方位”的新目标。从医疗保健、教育培训到旅游、餐饮、家政,服务消费作为一种商品形式,在消费中的占比日益走高,并将成为十四五期间“经济双循环”的重要组成部分(苏荟、向茂冬,2022)。空乘专业呼应“服务消费”这一大市场的发展需求,实践校企合作人才培养。强化高校与企业之间的合作,可有效推进产学研有机融合,高校唯有同企业合作,将企业的需求当作学院专业选择性的发展方向,方能切实和经济一同发展(叶佩、邵宁,2023)。高职院校唯有明确服务观念,方能逐步促使教学办法、教学内容、课程机制的改革,实习实训设备的革新,办学条件的优化,师生间综合素养的提升与实践能力的培养(陆佩洁,2023)。

2.3 S学院空中乘务专业产教融合现状

S学院与C航空于2019年依据《国家职业教育改革实施方案》《关于深化产教融合的若干意见》等政策要求,合作共建空中乘务专业(全日制大专三年制)。截至研究开展时(2025年9月),双方已形成初步合作机制:S学院负责学生招录、学籍管理与日常教学,C航空提供专业师资、协助学生考核,并为大三学生提供实习岗位。从人才培养成果来看,2023-2024届共毕业72人,2025届在岗实习生43,2026-2027届在校生共130人,部分毕业生成功入职C航空及其他民航企业,合作基础逐步夯实。整体合作仅停留在基础用人输送层面,深度协同育人机制尚未成型。

2.4 研究思路与研究方法

(1)文献研究法:以“产教融合、空中乘务、校企协同育人、双师型教师”为核心检索词,检索国内职教、民航类期刊、政策文件及国外职业教育外文文献,梳理现有合作模式、育人痛点与改革路径,搭建本文理论分析框架。

(2)案例调研法:以S学院空乘专业、C航空客舱与人力资源部门为调研对象;通过实习考核记录、校企合作会议资料,从团队、课程、评价、合作四大维度归纳现实问题。针对每一项问题匹配可落地优化对策,形成“现状调研—问题识别—路径优化”完整研究逻辑。

3.主要问题

传统校企合作模式多以学校单向输送学

生为主,企业参与人才培养的深度和持续性不足,难以形成“人才共育、过程共管、成果共享、责任共担”的长效机制。基于此,本课题以双方空中乘务专业产教融合作为研究对象,旨在通过系统调研与创新探索,破解当前协同育人中的关键问题,为职业教育产教融合的深化提供实践参考。

3.1 产教融合育人现状

1.四个维度调研合作现状

从“团队建设、课程建设、评价体系、合作体系”四个维度调研合作现状—团队建设方面,C航空派遣教员授课、学院教师赴航司培训,双方合作编写教材;课程建设方面,以行业需求为导向设计人培方案,C航空为大三学生提供实习岗位;评价体系方面,双方定期评估合作效果、收集学生反馈;合作体系方面,开展技术交流与航空主题文化活动。

3.2 问题剖析

(1)课程设置与企业需求匹配度不足

学院课程设置一般需根据民航空乘专业人才培养的相关特点,这就需要学校和企业一起来打造一个梯度式的课程体系,理论与实践融为一体(王梅,2023)。S学院空中乘务专业课程涉及到民航概论、民航法律法规、航线地理、民航服务礼仪、客舱应急处置与安全。在此基础上,开设一些专业选修课程,如格斗训练、餐饮服务技能等。然而,现有课程所提供的知识与技能,相对于实际操作仍存在着一些脱节。课程教学多以学院教师为主体,缺乏企业一线岗位教员的常态化参与。企业在人才培养方案修订中的角色多为“咨询者”而非“共构者”,其岗位能力需求信息无法有效传导至课程内容层面。加之民航业安全标准严苛,上机实训受到严格限制,学生在校期间难以接触真实工作场景。同时院校在课程设置中占据主导权,其决策依据主要来源于教育主管部门的评估指标(如课时数、教材审定),而非企业岗位能力标准。企业虽有用工需求,但未将人才培养视为自身核心业务,缺乏主动参与课程建设的制度动力——对企业而言,与其投入人力物力参与课程开发,不如直接从社会招聘有经验人员。学生作为课程质量的最终承受者,在课程决策中基本缺位。三方利益诉求的结构性错位,导致课程内容在“教育规范性”与“岗位实用性”之间失衡。

(2)学生实践能力与岗位能效评价存在

差距

通过企业走访,空乘学生岗位实习反馈数据显示,学生在校期间所培养的实践能力,与航空公司实际岗位的能效评价标准之间,存在一定程度的差距。这种差距主要体现在服务流程熟练度、突发情况应急处置、跨文化沟通能力以及客户体验精细化服务等方面。校内实训以模拟客舱设备的规范性操作训练为主,采用“标准动作反复操练”的模式。但模拟训练与真实飞行中的压力环境(时间压力、乘客情绪压力、团队配合压力)存在本质差异,学生在“模拟通过”与“岗位胜任”之间缺少过渡性训练环节。因此,如何通过优化课程设置、加强实训模拟、推动校企协同育人等方式弥合这一差距,成为空乘专业人才培养亟待解决的重要问题。

(3) 校企多维度沟通机制不健全

通过校企对接过程、资料梳理发现,空中乘务专业在校企合作过程中,尚未建立起系统、稳定且多维度的高效沟通机制,这一问题严重制约了人才培养与行业需求之间的有效对接。具体表现在以下几个方面:首先,校企双方缺乏常态化的沟通平台和协调机构,信息传递多依赖于临时性或个别项目对接,难以形成长效机制;其次,在人才培养方案修订、课程体系设计等方面,企业参与度不足,未能真正将行业最新标准、岗位能力要求及时纳入教学;再者,实践教学环节中存在“重安排、轻反馈”的现象,学校对企业反馈的学生实习表现、能力短板等信息收集与分析不足,未能形成流程闭环;此外,在师资交流、技术共享、资源共建等更深层次的协同方面,也缺乏有效的沟通渠道与动力机制。这种沟通机制的不健全,不仅导致教学内容与航空服务实际脱节,也影响了学生岗位适应能力和职业发展潜力的培养。因此,构建多层次、常态化、制度化的校企沟通机制,已成为提升空乘专业人才培养质量的关键路径。

(4) 专业师资聘用方式不利于构建“双师型”队伍

S学院在聘用专业教师时,会更多地以学历作为最基本的入职条件,而最终引进的大部分都是硕士、博士这样的高学历人才。部分教师毕业后直接入校任教,理论基础扎实,但一线行业工作经验不足。加之学院“双师型”教师储备匮乏,缺少专属实训培训平台,教师实操能力提升受限,无法精准对接企业

人才需求,进而降低了企业参与合作的积极性。同时,受院校招聘学历门槛限制,民航企业中经验丰富、专业能力突出的一线骨干,难以全职入校任教。现行用人机制,严重阻碍了院校“双师型”教师队伍的建设。

4. 校企协同育人建议

4.1 优化课程体系,实现教学与行业需求精准对接

课程设置是人才培养的核心环节,针对当前部分教学内容滞后于民航行业最新标准、与企业实际需求匹配度不高的问题,需从课程设计、内容更新、教材建设等方面协同发力,构建动态适配的课程体系。

(1) 强化课程与岗位能力的匹配度

以C航空各岗位的任职资格标准和能力素质模型为依据,细化各专业课程的教学目标和知识点。开展“岗位—课程”映射专项工作,明确每一门课程对应哪些岗位的哪些能力要求,形成课程与岗位能力匹配对照表。在此基础上,改革课程教学内容的组织方式,采用“任务驱动”“项目导向”等教学模式,将企业实际工作任务转化为教学项目。例如,在《民航地勤服务》课程中,以C航空实际的值机、服务等工作流程为蓝本,设计旅客值机、登机等项目,让学生在完成项目的过程中掌握岗位所需技能。此外,邀请C航空的一线岗位教员参与课程教学大纲的制定和审核,从企业实战角度对课程内容提出修改建议,确保课程内容既符合教学规律,又贴近岗位实际。

(2) 加强优质教材资源建设

依托双方已有合作基础,进一步完善教材开发机制。由学院教师和航空公司骨干教员共同组成教材编写团队,负责教材的选题、编写、审核等全流程工作。教材编写应遵循“理论适度、实践突出、前沿性强”的原则,充分融入C航空的典型案例分析、操作规范、管理经验等企业资源。例如,在编写《客舱应急处置与安全实务》教材时,可收录C航空实际运行中的机组协同案例、应急处置实例等,增强教材的实用性和针对性。同时,加快数字化教材建设步伐,联合开发微课、慕课等多元化教学资源,构建“纸质教材+数字资源”的立体化教材体系。建立教材活页修订制度,根据行业发展和岗位需求变化,更新教材内容,确保教材的时效性和适用性。

(3) 全程融入现代民航精神育人主线

将当代民航安全精神、服务精神、责任

意识拆解至每一门专业课程,在客舱应急处置与安全实务、民航法、客舱服务礼仪等课程教学中植入行业典型人物案例,实现价值引领与专业技能教学同步推进,弥补原有课程重技能、轻职业素养的短板。

4.2 强化实践教学,缩小学生实践能力与岗位能效差距

实践教学是提升学生岗位适应能力的关键,针对在校实训难以模拟航司真实工作场景的问题,需通过共建实训基地、创新实训模式、完善实践评价机制等措施,构建“校内实训—企业实习—岗位实战”一体化的实践教学体系。

(1) 共建高水平实训基地

按照C航空真实工作场景还原建设校内实训场所,建设校外实训基地,为学生提供真实的岗位实践环境。明确双方在实训基地建设中的责任与义务,学院负责基地的日常教学管理、学生组织等工作,C航空负责提供实训设备技术支持、派遣实训指导教师、提供真实工作任务等。建立实训基地运行管理机制,制定设备维护、安全管理、实训安排等规章制度,确保基地规范高效运行。

(2) 创新实践教学模式

推行“校内模拟实训+校外轮岗实习”相结合的实践教学模式。在校内实训阶段,利用模拟实训基地开展基础性、规范性实训,重点培养学生的基本操作技能和职业素养。例如,在《客舱服务技能》课程实训中,通过模拟客舱环境,让学生反复练习客舱服务流程、应急处置程序等基础技能。在大三校外实习阶段,由C航空根据学生专业方向和职业规划,安排学生到客舱服务、地面服务等不同岗位进行实习,时间不少于6个月。在实习过程中,实行“双导师制”,由C航空的岗位骨干担任企业导师,负责指导学生的岗位实践技能;学院教师担任学校实习指导老师,负责跟踪学生的实习进展、指导毕业论文(设计),并协调解决实习过程中的问题。

(3) 完善实践能力评价机制

建立以岗位能力为核心的实践能力评价体系,改变传统以实训报告、实习鉴定为主的单一评价方式。评价主体由学院教师单一评价转变为“学院教师+企业导师+学生自评”三方共同评价,其中企业导师的评价权重不低于50%,重点评价学生的岗位实操技能、工作态度、团队协作能力和问题解决能力。评价内容结合具体岗位工作任务,制定详细

的评价指标体系,例如,客舱服务岗位可从服务流程规范性、应急处置及时性、客户沟通有效性等方面进行评价。评价方式采用过程性评价与增值性评价相结合的方式,过程性评价通过观察学生实训、实习过程中的表现、完成工作任务的情况进行评分;对学生在学习过程中的进步和成长进行增值评价,构建全面、客观、公正的立体化综合评价体系。针对学生个体差异大、发展需求多样化的现状,尊重职业教育教学规律,因材施教。通过实施“一生一案”,满足不同层次学生的学习需求,实现分层分类培养,为学生职业发展提供参考,同时也为实践教学改革提供依据。

4.3 健全沟通机制,提升校企协同合作效率

顺畅的沟通机制是保障校企合作长效运行的基础,针对当前校企多维度沟通机制不健全、决策效率低的问题,需构建多层次、常态化、高效率的沟通体系,完善协同管理机制。

(1) 构建多层次沟通平台

建立“校企合作领导小组—专项工作委员会—基层对接小组”三级沟通平台。校企合作领导小组由双方高层管理人员组成,每半年召开一次会议,负责统筹规划校企合作的总体方向、重大决策和资源调配,解决合作中的重大问题。专项工作委员会包括课程建设、实训基地建设、师资队伍建设等若干专项委员会,由双方相关部门负责人和骨干人员组成,每月召开一次工作会议,具体推进各专项合作工作,协调解决合作中的具体问题。基层对接小组由学院各系部教师与C航空对应业务部门的工作人员组成,建立日常沟通联络机制,通过微信工作群、钉钉群等即时通讯工具,开展日常工作对接、信息交流和问题协调,确保各项合作任务落地落实。此外,每年举办一次“校企合作研讨会”,邀请行业专家、其他校企合作单位代表参加,交流合作经验,探讨合作新模式、新路径,拓宽合作视野。

(2) 建立信息共享机制

搭建校企合作信息共享平台,该平台集信息发布、数据统计、流程审批、沟通交流等功能于一体。C航空及时在平台上发布行业动态、岗位需求、技术标准、企业培训计划等信息;学院发布人才培养方案、课程设置、学生基本情况、教学安排等信息。双方授权人员可随时登录平台查询相关信息,实

现信息实时共享。建立数据定期交换制度,双方每月交换一次学生实习、师资培训、课程合作等方面的数据信息,每季度形成《校企合作数据统计分析报告》,为合作决策提供数据支持。同时,建立信息保密制度,明确双方在信息共享过程中的保密责任和义务,确保企业商业秘密和学院教学科研信息安全。

(3) 完善协同决策机制

对于课程更新、师资调配、实训基地建设、实习安排等涉及双方利益的重要事项,建立协同决策机制。由专项工作委员会提出初步方案,通过信息共享平台征求双方相关部门和人员的意见,然后组织召开协同决策会议进行讨论。决策会议采用民主集中制原则,充分听取各方意见后,由校企双方代表共同表决确定最终方案。明确决策流程和时限,确保决策高效及时。建立决策跟踪落实机制,对已确定的决策事项,明确责任主体、工作任务和完成时限,由专项工作委员会负责跟踪督查,确保决策事项落到实处。同时,建立决策反馈机制,及时收集决策实施过程中的问题和意见,根据实际情况对决策进行调整优化。

(4) 健全长效保障机制

签订长期校企合作协议,明确双方在合作期限、合作内容、权利义务、利益分配、风险承担等方面的具体条款,为校企合作提供法律保障。设立校企合作专项基金,资金由双方共同出资,主要用于实训基地建设、教材开发、师资培训、学生实践奖励等方面。建立基金管理委员会,负责基金的筹集、管理和使用,确保资金专款专用、规范使用。建立校企合作考核评价机制,制定《校企合作考核评价办法》,从合作目标完成情况、合作成效、双方满意度等方面对校企合作工作进行年度考核评价。考核评价结果作为双方后续合作的重要依据,对合作成效显著的单位和个人给予表彰奖励;对合作不力、未完成合作目标的,及时督促整改,必要时调整合作方案。此外,加强企业文化与校园文化的融合,通过联合开展航空主题文化活动、企业开放日、职业规划讲座等活动,增进双方人员的相互了解和信任,营造良好的合作氛围。

4.4 强化师资队伍建设,提升教学与实践融合能力

中国国务院(2018)颁布《关于全面深化新时代教师队伍建设改革的意见》,着重

强调教师队伍建设对科技兴国的重要支撑作用。校企师资建设需整合校内外优质资源,积极引入行业优秀人才参与教学工作,助力知识创新与技术传承。推动校企人员双向流动,让行业人才深度参与人才培养全过程,而非仅开展短期课堂授课。由于民航业的性质特殊,教师在开展空乘专业课程时仅仅将知识传授停留在理论知识层面,缺乏实践技能引导和空乘专业相关职业证书,无法有效开展空乘专业实践教学环节,最终造成高职空乘专业人才缺乏实践经验(付强,2022)。外聘合作航空公司工作人员虽经验丰富,但邀请至学院也需要有足够的时间。短时间的讲授无法将所知、所感、所学完整传授给空乘专业学生。同时,现在学院招聘对学历的要求,也会导致有行业经验人才无法进入教育体系。因此空乘专业人才培养的教学无法完全满足空乘专业人才需求。

中国民用航空局(2021)在《“十四五”民用航空发展规划》中明确提出,要全面提升民航人才培养与培训质量。高素质教师队伍是空乘专业校企协同育人的核心保障。中共上海市委、上海市人民政府(2018)结合国家文件精神出台相关实施意见,进一步深化上海市职业教育“双师型”教师队伍建设要求,推动新时代上海职业教育高质量发展。

综上所述,国内高职院校“双师型”教师整体占比偏低、培养模式单一(曾文峰,2019)。笔者学院同样存在“双师型”教师储备不足的问题,而师资水平直接决定人才培养质量。打造一支业务精湛、综合素养过硬的教师队伍,是保障教学质量、推进教学改革的关键。如何依托校企合作整合双方师资优势,破解人才培养瓶颈,是学院当下需要重点解决的问题。

(1) 完善教师赴企业实践锻炼机制

扩大学院教师赴C航空培训的规模和范围,将教师赴企业实践锻炼纳入教师年度考核和职称评聘的重要内容。制定教师赴企业实践锻炼计划,明确不同专业、不同教龄教师的实践时间和实践内容。例如,新入职教师需在C航空对应岗位进行为期6个月的全职实践;在职教师每3年需到企业进行为期3个月的实践锻炼。实践内容包括岗位操作、业务流程熟悉、技术研发参与等方面。建立教师实践锻炼考核评价制度,由C航空企业导师和学院共同对教师实践表现进行考核,考核合格者颁发实践锻炼合格证书,考核结

果与教师绩效工资、职称晋升挂钩。同时,鼓励教师在实践过程中收集企业实际案例、技术难题,将其转化为教学资源 and 科研课题,提升教学和科研能力。

(2) 加强企业兼职教师队伍建设

进一步扩大 C 航空派遣教员的授课范围,除常规课程教学外,邀请企业教员参与实训教学、毕业设计指导、课程设计等教学环节。建立企业兼职教师选聘和管理制度,明确企业兼职教师的选聘标准、选聘程序、工作职责和考核办法。优先选聘 C 航空具有丰富实践经验、较高专业水平和良好教学能力的技术骨干、管理人员担任兼职教师。为企业兼职教师提供必要的教学支持,包括教学大纲、教材、教学场地和设备等,组织学院骨干教师与企业兼职教师开展教学研讨、集体备课等活动,帮助企业兼职教师掌握教学方法和技巧,提升教学质量。建立企业兼职教师激励机制,对教学效果好、学生满意度高的企业兼职教师给予课时津贴、教学奖励等激励,激发其教学积极性。

(3) 开展校企联合教研活动

建立校企联合教研制度,定期组织学院教师与 C 航空企业教员开展联合教研活动。教研活动内容包括教学大纲研讨、教学方法创新、课程内容优化、实践教学改革等方面。例如,共同探讨如何将企业实际工作任务融入课堂教学,如何运用案例教学、项目教学等方法提升教学效果。开展校企联合教学竞赛活动,如“教学基本功大赛”“实践教学方案设计大赛”等,以赛促教,提升教师的教学水平和实践能力。鼓励校企双方教师联合申报教学改革项目、科研课题,共同开展民航行业技术研发、人才培养模式创新等方面的研究,实现教学与科研的协同发展。

5. 结论

笔者学院的空中乘务专业在现有合作基础上,进一步拓展合作领域,从人才培养向科研创新、社会服务等多方面延伸,实现校企资源深度融合、优势互补,提升校企合作的层次和水平。

加强学生就业指导合作,由 C 航空人力资源专家和学院就业指导教师共同为学生提供职业规划、简历制作、面试技巧等方面的指导服务。建立学生就业信息共享机制, C 航空及时发布招聘信息,学院及时推荐符合条件的学生应聘,提高学生就业质量和就业率。

综上所述,通过优化课程体系、强化实践教学、健全沟通机制、加强师资队伍建设和拓展合作领域等一系列措施,可有效解决当前 C 航空与学院校企合作中存在的 key 问题,进一步深化校企协同育人模式,提升人才培养质量,实现校企双方互利共赢、共同发展,为我国民航行业的高质量发展提供有力的人才支撑。

通过本次研究,我们不仅对校企协同育人中的具体问题能深刻地认识到产教融合是一个动态调整、持续优化的过程。未来需持续关注行业发展与教育改革趋势,不断完善协同育人模式,为职业教育高质量发展与产业人才需求提供更有力的支撑。

本研究仅选取单所高职院校与单一民营航司合作案例开展调研,样本覆盖面有限,研究结论对国有大型航司、民航地勤类专业的适配性仍需进一步验证。后续可扩大调研样本,联动多所民航类高职院校、不同类型航司开展对比研究;持续跟踪本优化方案落地后的学生实习留存率、岗位适配周期、师资实践能力变化等量化数据,持续迭代协同育人模式;紧跟民航数字化、智慧化服务发展趋势,探索 VR 虚拟客舱实训、数字化产教融合平台等新型育人载体,持续完善产教融合动态优化体系。

参考文献

- [1]付强。产教融合背景下本科空乘专业人才培养研究[J].湖北开放职业学院学报,2022,35(12):23-24.
- [2]高锋,杨必忠。校企深度合作下空乘专业人才培养实践[J].中国民航飞行学院学报,2022,3(33):51-54.
- [3]郭雅萌。产教融合背景下高职空乘专业校企合作模式研究[D].南昌:江西科技师范大学,2013.
- [4]李二敏。高等职业教育校企深度合作模式探析——基于利益激励机制视角[J].继续教育研究,2011(8):49-50.
- [5]刘瞳。基于校企合作的订单模式人才培养就业探析[J].人力资源,2017,32(951):157-158.
- [6]马骏,周士敏等。职业教育集团化办学的产生背景及发展态势研究[J].河北青年管理干部学院学报,2010(6): 99.
- [7]王梅。高职产教融合、校企合作困境破解的探索[J].现代职业教育,2023(23):69-72.

- [8]王淑文。高职院校校企合作“订单式”人才培养存在的问题及成因分析[J].天津职业院校联合学报, 2016(3).
- [9]曾文峰。独立学院“双师双能型”教师队伍建设探析[J]. 人才资源开发,2019(4):49-51.
- [10]张锐博, 韩畅。产教融合政策背景下职业教育人才培养机制优化研究[J].经济报道,2025, 5(7).
- [11]张旭。民航发展现状及未来发展策略[J].中国航务周刊,2023,12(51).
- [12]中华人民共和国国务院.关于加快发展现代职业教育的决定[R].2014.
- [13]中华人民共和国国务院.国家职业教育改革实施方案[R].2019.
- [14]中华人民共和国国务院.关于深化现代职业教育体系建设改革的意见[R].2019.
- [15]中华人民共和国国务院.关于全面深化新
时代教师队伍建设改革的意见[R].2018.
- [16]中国民用航空局.“十四五”民用航空发展规划[R].2021.
- [17]Fehr E, Gächter S.Cooperation and punishment in public goods experiments[J].The American Economic Review,2000,90(4):980-994.
- [18]Gessler M. The lack of collaboration between companies and schools in the German dual apprenticeship system: Historical background and recent data[J].International Journal for Research in Vocational Education and Training,2017,4(2): 164-195.
- [19]Thelen K.Contemporary challenges to the German vocational training system[J].Regulation & Governance,2007,1(3):247-260.