



上海民航职业技术学院

毕业生就业质量年度报告

2021 年



目录

学校概况	1
报告说明	3
总述	4
第一章 就业基本情况	9
一 毕业生规模和结构	9
二 毕业生毕业去向落实率及去向	13
(一) 毕业生的毕业去向落实率	13
(二) 毕业去向分布	16
三 就业流向	21
(一) 职业流向	21
(二) 行业流向	23
(三) 用人单位流向	25
(四) 就业地区流向	31
四 毕业生的升学情况	32
五 职业资格证书获得情况	38
第二章 就业主要特点	41
一 求职过程	41
二 就业服务工作情况	42
三 就业服务工作举措	45
(一) 切实加强组织领导, 提供就业政策保障	45
(二) 优化就业信息平台, 提升就业服务质量	45
(三) 建立精准帮扶体系, 强化落实“一生一策”	45
(四) 加强师资队伍建设, 提升就业指导水平	46
(五) 创新就业宣传形式, 强化思想引领作用	46
四 创新创业教育情况	47
五 创新创业教育举措	48
(一) 基础保障, 夯实教育	48
(二) 指导深入, 多元服务	48
(三) 依托社团, 以赛带创	48
(四) 依托资源, 助力梦想	48
第三章 就业相关分析	49
一 专业相关度	49

二	就业满意度	53
三	职业期待吻合度	56
四	就业稳定性（以离职率来衡量）	58
五	职业发展和变化	61
（一）	毕业生职业发展情况	61
（二）	毕业生职位变化	63
第四章	就业发展趋势分析	66
一	就业发展趋势性研判	66
（一）	专业发展趋势	66
（二）	专业就业市场前景分析	87
二	毕业去向落实率变化趋势	102
三	毕业去向变化趋势	106
四	就业特点变化趋势	107
（一）	职业变化趋势	107
（二）	行业变化趋势	108
（三）	用人单位变化趋势	109
（四）	就业地区变化趋势	110
五	就业质量变化趋势	111
（一）	专业相关度变化趋势	111
（二）	就业满意度变化趋势	115
（三）	职业期待吻合度变化趋势	117
（四）	离职率变化趋势	119
第五章	就业对教育教学的反馈	122
一	对人才培养的反馈	122
（一）	校友综合评价	122
（二）	教育教学评价	129
（三）	能力培养评价	134
二	对人才培养的改进	135
（一）	对招生工作的改进措施	135
（二）	对教育教学的调整举措	136
（三）	对专业设置的调整举措	137
（四）	对学生工作的改进举措	138
（五）	对生活服务的改进措施	139



图表目录

学校概况	1
报告说明	3
总述	4
第一章 就业基本情况	9
图 1-1 不同性别毕业生的人数	9
表 1-1 各系部人数	9
表 1-2 各专业人数	10
图 1-2 毕业生的生源结构	11
表 1-3 毕业生的生源结构	11
图 1-3 毕业生的总体毕业去向落实率	13
图 1-4 不同性别毕业生的毕业去向落实率	14
图 1-5 各系部毕业生的毕业去向落实率	15
表 1-4 各专业毕业生的毕业去向落实率	15
图 1-6 毕业生的总体毕业去向	16
图 1-7 不同性别毕业生的毕业去向	17
表 1-5 各专业毕业去向	19
图 1-8 毕业生从事的主要职业类	21
表 1-6 各系部毕业生实际从事的主要职业	22
表 1-7 各专业毕业生实际从事的主要职业	22
图 1-9 毕业生就业的主要行业类	23
表 1-8 各系部毕业生实际就业的主要行业	24
表 1-9 各专业毕业生实际就业的主要行业	24
图 1-10 不同类型用人单位分布	25
图 1-11 不同规模用人单位分布	25
图 1-12 毕业生在行业一流企业就业的比例	26
图 1-13 毕业生在中国 500 强企业就业的情况	26
图 1-14 各系部毕业生的用人单位类型分布	27
图 1-15 各专业毕业生的用人单位类型分布	28
图 1-16 各系部毕业生的用人单位规模分布	29
图 1-17 各专业毕业生的用人单位规模分布	29
图 1-18 毕业生在上海就业的比例	31
图 1-19 常见区域划分比例	31
表 1-10 主要就业城市分布	31

图 1-20	毕业生的总体升学比例	32
图 1-21	各系部升学比例	33
图 1-22	各专业升学比例	34
表 1-11	各系部毕业生的升学情况	36
表 1-12	各专业毕业生的升学情况	36
图 1-23	毕业生获得职业资格证书的情况	38
表 1-13	各系部毕业生获得职业资格证书的情况	38
表 1-14	各专业毕业生获得职业资格证书的情况	39
第二章	就业主要特点	41
图 2-1	毕业生的求职过程	41
图 2-2	毕业生对就业服务工作的总体满意度	42
图 2-3	毕业生接受就业服务的比例及有效性评价（多选）	42
图 2-4	各系部毕业生对就业服务工作的总体满意度	43
图 2-5	毕业生获得第一份工作的渠道	44
图 2-6	毕业生接受母校提供的创新创业教育及认为其有效的比例（多选）	47
第三章	就业相关分析	49
图 3-1	毕业生的工作专业相关度	49
图 3-2	各系部毕业生的工作专业相关度	50
图 3-3	各专业毕业生的工作专业相关度	51
图 3-4	毕业生的就业满意度	53
图 3-5	毕业生对就业不满意的原因（多选）	53
图 3-6	各系部毕业生的就业满意度	54
图 3-7	各专业毕业生的就业满意度	55
图 3-8	毕业生的职业期待吻合度	56
图 3-9	各专业毕业生的职业期待吻合度	57
图 3-10	毕业生的离职率	58
图 3-11	各系部毕业生的离职率	59
图 3-12	各专业毕业生的离职率	60
图 3-13	毕业生有过薪资或职位提升的比例	61
图 3-14	各系部毕业生有过薪资或职位提升的比例	61
图 3-15	各专业毕业生有过薪资或职位提升的比例	62
图 3-16	毕业生有过转岗的比例	63
图 3-17	各系部毕业生有过转岗的比例	63
图 3-18	各专业毕业生有过转岗的比例	64
第四章	就业发展趋势分析	66
图 4-1	毕业去向落实率变化趋势	102

图 4-2	各系部毕业生的毕业去向落实率变化趋势	103
图 4-3	各专业毕业生的毕业去向落实率变化趋势	104
图 4-4	毕业去向分布趋势	106
图 4-5	主要职业类需求变化趋势	107
图 4-6	主要行业类需求变化趋势	108
图 4-7	不同类型用人单位需求变化趋势	109
图 4-8	不同规模用人单位需求变化趋势	109
图 4-9	毕业生在上海就业的比例变化趋势	110
表 4-1	毕业生主要就业城市的变化趋势	110
图 4-10	专业相关度变化趋势	111
图 4-11	各系部毕业生的工作与专业相关度变化趋势	112
图 4-12	各专业毕业生的工作与专业相关度变化趋势	113
图 4-13	就业满意度变化趋势	115
图 4-14	各系部毕业生的就业满意度变化趋势	115
图 4-15	各专业毕业生的就业满意度变化趋势	116
图 4-16	职业期待吻合度变化趋势	117
图 4-17	各系部毕业生的职业期待吻合度变化趋势	117
图 4-18	各专业毕业生的职业期待吻合度变化趋势	118
图 4-19	离职率变化趋势	119
图 4-20	各系部毕业生的离职率变化趋势	119
图 4-21	各专业毕业生的离职率变化趋势	120
第五章	就业对教育教学的反馈	122
图 5-1	毕业生对母校的推荐度	122
图 5-2	各系部毕业生对母校的推荐度	123
图 5-3	各专业毕业生对母校的推荐度	124
图 5-4	毕业生对母校的满意度	125
图 5-5	各系部毕业生对母校的满意度	126
图 5-6	各专业毕业生对母校的满意度	127
图 5-7	毕业生对母校的教学满意度	129
图 5-8	各系部毕业生的教学满意度	129
图 5-9	各专业毕业生的教学满意度	130
图 5-10	教学各方面改进需求（多选）	132
图 5-11	教师指导满足度	132
图 5-12	教学设施满足度	133
图 5-13	工作中最重要的通用能力及增值情况	134

学校概况

上海民航职业技术学院创建于 1980 年，隶属于中国民用航空局，于 2012 年 5 月升格为大专，是一所面向行业，致力于培养服务于民航和社会发展所需的一线高素质、高技能型人才的公办高职院校。

学院现有徐汇、浦东两个校区，两校区总占地面积 680 多亩，分别为徐汇校区（上海市徐汇区龙华西路 1 号）和浦东校区（上海市浦东新区学海路 100 号）。徐汇校区定位于学院行政中心、部分全日制学历教育（航空乘务系）、成人继续教育（继续教育部）、网络数据中心以及民航在职岗位培训基地；浦东校区定位于以全日制学历教育为主（航空运输系、航空维修系、空港管理系、航空制造系、基础教学部），中外合作办学基地以及具有民航特色的专业实训基地和产学研培训中心。学院目前现有教职员工 429 人，专任教师 262 人，副高以上职称 56 人，硕士及博士 189 人。学院在校学生约 8700 人。

学院坚持应用型技能型人才培养定位，聚焦民航特色专业优势，致力于推进内涵式建设发展，目前设置专业有民航运输、民航运输（民航电子商务）、民航运输（航空旅游服务）、航空物流、机场运行（民航机场气象观测）、机场运行（航空港管理）、民航安全技术管理、空中乘务、民航空中安全保卫、飞机机电设备维修、飞机电子设备维修、飞行器制造技术、飞机结构修理、航空地面设备维修、通用航空器维修（直升机维修）、飞机机电设备维修（中外合作办学）等。其中飞机机电设备维修专业入选为上海市一流建设专业，空中乘务专业被列为上海一流专科高等职业教育专业建设（培育专业）项目。飞机机电设备维修、民航运输、空中乘务等专业入选民航局特色一流建设专业，航空物流专业入选“学历证书+职业技能等级证书”上海市第一批试点推进专业，民航运输专业入选“学历证书+职业技能等级证书”中国航空运输协会第一批试点推进专业。航空维修系《飞机发动机原理与结构》、航空运输系《危险品航空运输》课程被评为上海市市级精品课程。

学院已经成为上海地区重要的民用航空产业应用技能人才培养和产学研培训基地。建校以来，学院已经为全国民航培养了 3 万余名各类高技能应用人才，深受民航企事业单位欢迎，历届毕业生在业界具有良好的声誉，许多优秀校友已经成为民航各条战线上业务骨干、劳动模范和管理人才。

学院具有良好的高等职业教育办学条件，民航专业实训设施及装备一流，符合民航局对岗位在职人员培训的设备技术要求。学院是中国航空运输协会和国际航空运输协会授权培训机构；是上海市首家同时拥有民用航空器维修培训（CCAR-147 部学校）、民用航空器维修人员执照考试（CCAR-66 部考点）资质的院校，是民航空乘、空保人员在职训练及考核基地，培训范围辐射全国。目前，学院正在申请作为第 46 届世界技能大赛飞机维修与拆装项目全国训练基地。

学院坚持立德树人的根本任务，全面推进素质教育，大力培育社会主义核心价值观，弘扬与践行当代民航精神。学院坚持“立足华东、服务民航、特色鲜明、社会满意”的办学定位，以争创国内一流民航高职院校为目标，学院将全面落实“十四五”时期“一二三三四”民航总体工作思路，不断提高办学质量与规模，深化教学改革、优化专业结构、强化综合素质，努力参与构建现代民航职教体系，着力提升高等职业技术教育办学能力，为实现民航强国、长三角一体化、国产大飞机以及上海“五大中心”建设培养更多高素质应用人才而努力奋斗！

报告说明

党的十九大强调“就业是最大的民生。要坚持就业优先战略和积极就业政策，实现更高质量和更充分就业”。党的十九届五中全会强调“强化就业优先政策，千方百计稳定和扩大就业，完善重点群体就业支持体系。促进高校毕业生就业是就业工作的重中之重”。

为进一步学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想和党的十九大、十九届五中全会精神，落实全国高校思想政治工作会议和全国教育大会精神，深入构建全员全过程全方位育人格局，学校根据《教育部关于做好 2021 届全国普通高校毕业生就业创业工作的通知》（教学〔2020〕5 号）、《教育部办公厅关于编制发布高校毕业生就业质量年度报告的通知》（教学厅函〔2013〕25 号）等文件精神，结合学校实际情况，编制和正式发布《上海民航职业技术学院 2021 届毕业生就业质量年度报告》

报告中的数据来源于以下两个方面



上海民航职业技术学院 2021 届毕业生就业数据

数据统计截止日期为 2021 年 9 月 1 日。

主要涵盖就业基本情况等方面内容。



第三方专业机构调研数据

毕业生调研数据：调查面向全校 2021 届毕业生，共回收有效问卷 1301 份，回收问卷数量占毕业生总人数的 42.8%，主要涵盖就业特点、就业相关分析、就业对教育教学的反馈等方面内容。

上海民航职业技术学院

2021届毕业生就业质量年度报告

01

毕业生情况

毕业生的性别结构



1963人



1079人



毕业生的生源结构

2021届毕业生以上海市生源为主，省外生源较多的省份是山东、安徽、浙江等地。



上海

49.9%



山东

8.7%



安徽

5.4%



浙江

4.8%

毕业生的系部分布

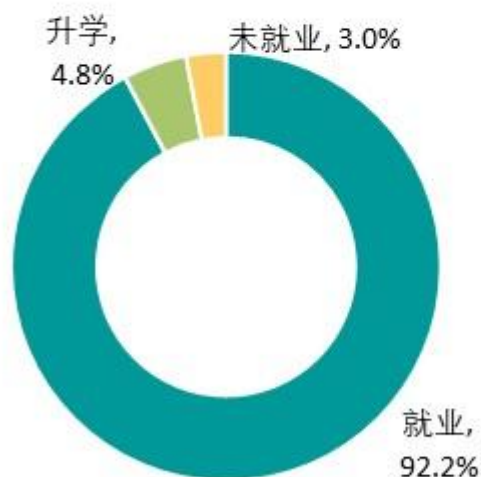
本校2021届毕业生分布在5个系部，其中规模较大的系部是航空维修系、航空运输系。

系部名称	人数（人）	比例（%）
航空维修系	789	25.9
航空运输系	763	25.1
航空乘务系	692	22.7
空港管理系	615	20.2
航空制造系	183	6.0

毕业去向落实率



毕业去向分布



各系部毕业去向落实率

系部名称	就业				升学		未就业
	协议就业	合同就业	灵活就业	应征入伍	专升本	出国留学	待就业
本校平均	58.3	33.1	0.5	0.2	4.7	0.1	3.0
航空乘务系	74.3	21.7	0.7	0.0	2.3	0.0	1.0
航空维修系	63.4	29.9	0.1	0.4	4.1	0.1	2.0
航空制造系	53.6	40.4	0.0	0.5	2.2	0.0	3.3
空港管理系	51.7	37.7	1.3	0.0	6.8	0.0	2.4
航空运输系	45.2	41.4	0.1	0.1	6.4	0.4	6.3

本校2021届多数系部毕业生去向以协议就业为主，协议就业比例最高的系部是航空乘务系（74.3%），其次是航空维修系（63.4%）

就业领域&用人单位特点

就业领域集中

行业	百分比
运输业	24.3%
交通运输设备制造业	8.4%

单位集中

单位类型	百分比
民营企业/个体	45%
国有企业	37%

高质量就业



一流企业就业比例29%

中国500强就业比例31%

就业地区流向

上海
70.0%长三角地区
79.3%

- 本校2021届已就业的毕业生中，有70.0%的人在上海就业，省外就业毕业生多为浙江、北京、山东等省市。
- 本校2021届毕业生有79.3%贡献于长三角地区，为区域经济社会发展培养输送了大批人才。

◆ 主要就业质量指标

63%

专业相关度

57%

职业期待吻合度

83%

就业满意度

65%

就业稳定性



05

毕业生反馈

校友满意度

90%

校友推荐度

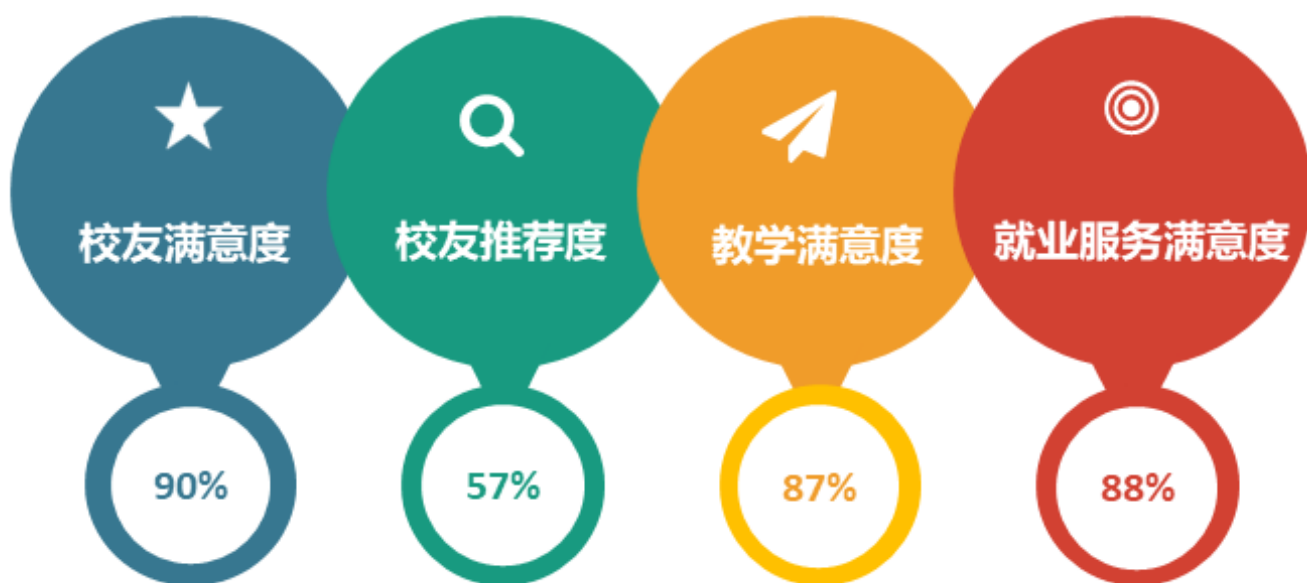
57%

教学满意度

87%

就业服务满意度

88%



就业



基本情况



第一章 就业基本情况

毕业生的就业基本情况反映了毕业生毕业后的基本去向。本章主要从毕业生的毕业去向落实率及去向、职业和行业流向、毕业生升学和自主创业情况来展现本校毕业生就业的基本情况。

一 毕业生规模和结构

1. 毕业生的性别结构

从性别结构来看，男生共 1963 人，女生共 1079 人。男生占比(64.5%)高于女生(35.5%)。

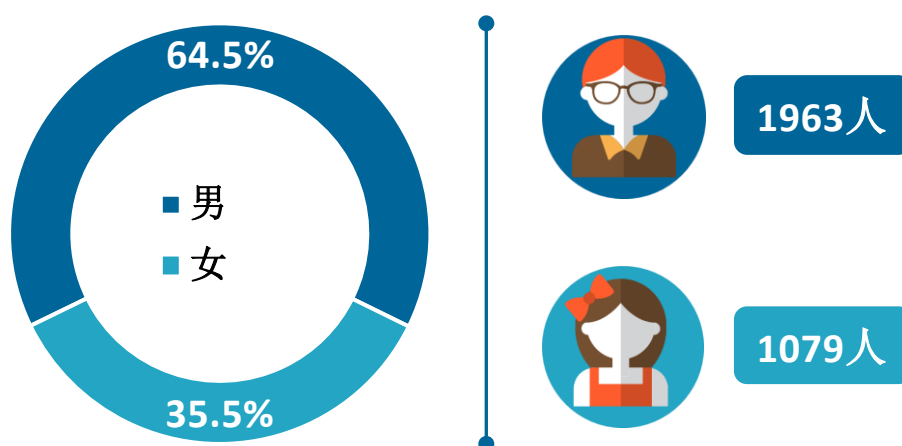


图 1-1 不同性别毕业生的人数

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

2. 各系部及专业毕业生人数

本校 2021 届毕业生分布在 5 个系部，其中规模较大的系部是航空维修系、航空运输系。

表 1-1 各系部人数

系部名称	人数 (人)	比例 (%)
航空维修系	789	25.9
航空运输系	763	25.1
航空乘务系	692	22.7
空港管理系	615	20.2
航空制造系	183	6.0

注：表中比例数据均保留一位小数，由于四舍五入，相加可能不等于 100.0%，下同。

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

本校 2021 届毕业生分布在 22 个专业，其中规模较大的专业是民航运输、空中乘务、民航安全技术管理。

表 1-2 各专业人数

专业名称	人数（人）	比例（%）	专业名称	人数（人）	比例（%）
民航运输	416	13.7	航空物流	95	3.1
空中乘务	376	12.4	机场运行（航空港管理）	92	3.0
民航安全技术管理	254	8.3	通用航空器维修（直升机维修）	91	3.0
飞机机电设备维修	201	6.6	航空地面设备维修	89	2.9
民航空中安全保卫	189	6.2	飞机机电设备维修（中外合作办学）	86	2.8
民航运输（航空旅游服务）	186	6.1	航空物流（中高职贯通培养）	80	2.6
飞行器制造技术	183	6.0	飞机机电设备维修（中高职贯通培养）	78	2.6
空中乘务（中高职贯通培养）	127	4.2	民航运输（中高职贯通培养）	76	2.5
飞机结构修理	105	3.5	机场运行（民航机场气象观测）	44	1.4
飞机电子设备维修	102	3.4	民航安全技术管理（中高职贯通培养）	39	1.3
民航运输（民航电子商务）	96	3.2	航空地面设备维修（中高职贯通培养）	37	1.2

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

3. 毕业生的生源结构

本校 2021 届毕业生以上海（49.9%）生源为主，另外分布在山东、安徽、浙江等地。

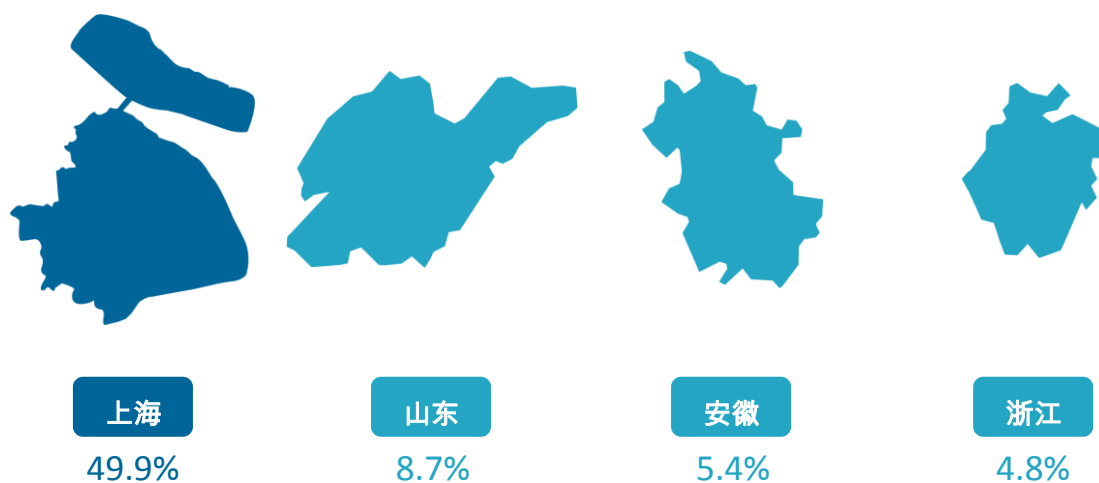


图 1-2 毕业生的生源结构

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

表 1-3 毕业生的生源结构

生源地	比例 (%)
上海	49.9
山东	8.7
安徽	5.4
浙江	4.8
江苏	2.7
江西	2.5
河南	2.4
福建	1.9
山西	1.7
陕西	1.7
辽宁	1.7
河北	1.6
广东	1.3
内蒙	1.3
云南	1.2
重庆	1.2
湖北	1.1
黑龙	1.1
四川	1.0
宁夏	0.9

生源地	比例 (%)
甘肃	0.9
贵州	0.8
海南	0.8
湖南	0.7
青海	0.6
吉林	0.6
西藏	0.6
广西	0.4
新疆	0.2
天津	0.2
北京	0.1
香港	<0.1

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

二 毕业生毕业去向落实率及去向

毕业去向落实率反映了毕业生毕业的落实情况，按照教育部公布的高校毕业生毕业去向落实率的计算公式为：

毕业生毕业去向落实率=（已就业毕业生人数÷毕业生总人数）×100%

毕业生总人数=已就业毕业生人数+待就业毕业生人数+暂时不就业毕业生人数

已就业毕业生包括：就业、升学。

（一） 毕业生的毕业去向落实率

1. 毕业生的毕业去向落实率

截至 2021 年 9 月 1 日，本校 2021 届毕业生的毕业去向落实率为 97.0%，多数毕业生已落实就业。

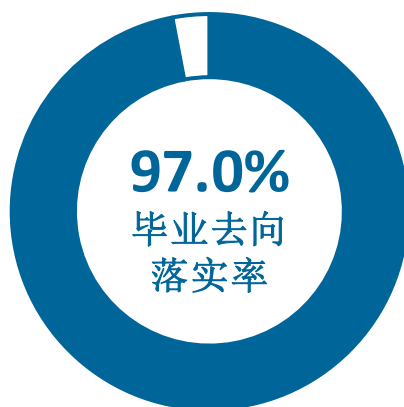


图 1-3 毕业生的总体毕业去向落实率

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

2. 各类毕业生的毕业去向落实率

本校 2021 届毕业生中，男生的毕业去向落实率为 96.5%，女生的毕业去向落实率为 97.9%。

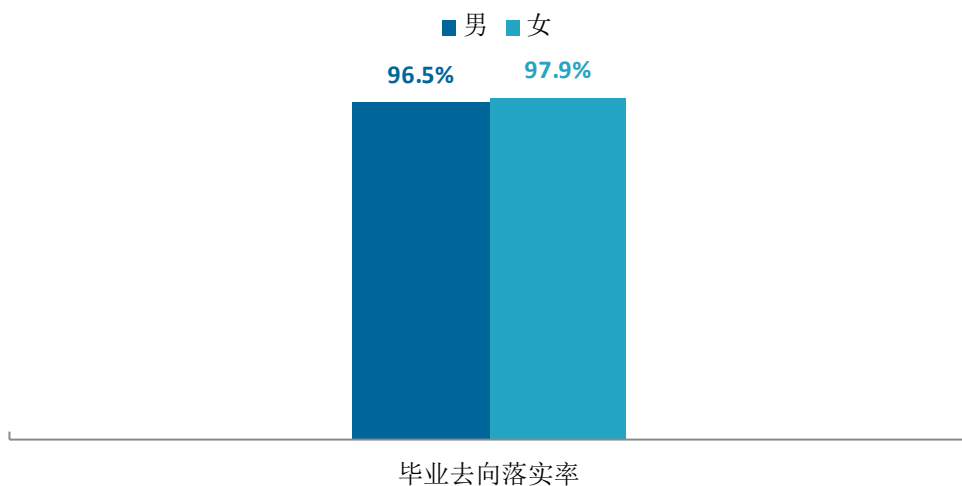


图 1-4 不同性别毕业生的毕业去向落实率

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

3. 困难生的毕业去向落实率

本校 2021 届困难生毕业生基本上完成 100%就业。

困难生类别	毕业去向落实率 (%)
家庭困难人群总体平均	99.1(327)
残疾	100 (1)
就业困难	100 (8)
就业困难和残疾	100 (1)
就业困难和家庭困难	100 (13)
家庭困难	99 (304)

注：括号内数字为毕业生人数。

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

4. 各系部及专业的毕业去向落实率

本校 2021 届毕业生中，毕业去向落实率最高的系部是航空乘务系（99%），毕业去向落实率较低的系部是航空运输系（94%）。

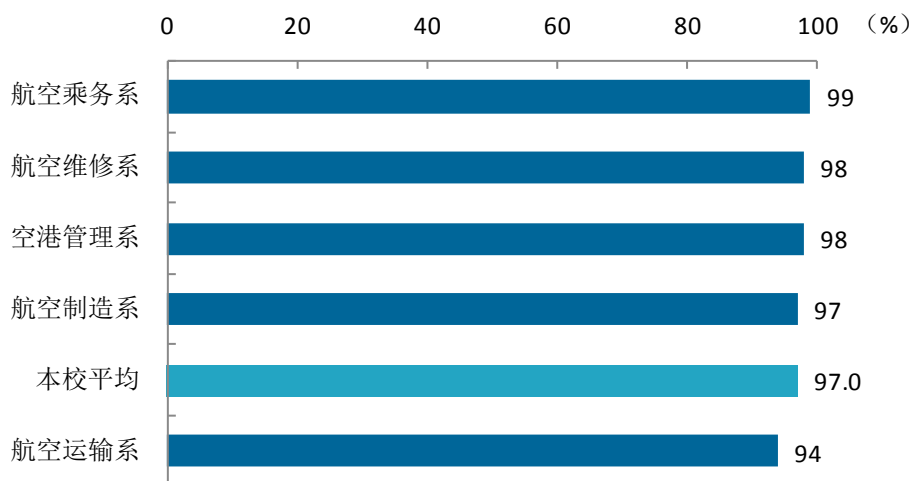


图 1-5 各系部毕业生的毕业去向落实率

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

本校 2021 届毕业生中，毕业去向落实率较高的专业是航空地面设备维修、航空地面设备维修（中高职贯通培养）、空中乘务、机场运行（民航机场气象观测）（均为 100%），毕业去向落实率较低的专业是民航运输（中高职贯通培养）（92%）。

表 1-4 各专业毕业生的毕业去向落实率

专业名称	比例 (%)	专业名称	比例 (%)
航空地面设备维修	100	民航安全技术管理	97
航空地面设备维修（中高职贯通培养）	100	飞机机电设备维修	97
空中乘务	100	飞行器制造技术	97
机场运行（民航机场气象观测）	100	本校平均	97.0
飞机机电设备维修（中外合作办学）	99	民航运输（民航电子商务）	96
飞机机电设备维修（中高职贯通培养）	99	航空物流（中高职贯通培养）	96
民航运输（航空旅游服务）	99	机场运行（航空港管理）	95
通用航空器维修（直升机维修）	98	民航安全技术管理（中高职贯通培养）	95
飞机结构修理	98	航空物流	94
民航空中安全保卫	98	民航运输	93
空中乘务（中高职贯通培养）	98	民航运输（中高职贯通培养）	92
飞机电子设备维修	97	-	-

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

（二） 毕业去向分布

1. 毕业去向分布

本校 2021 届毕业生以就业为主，最主要的去向是“协议就业”（58.3%），其次是“合同就业”（33.1%），充分体现了本校培养高素质技术技能型人才的办学特点。

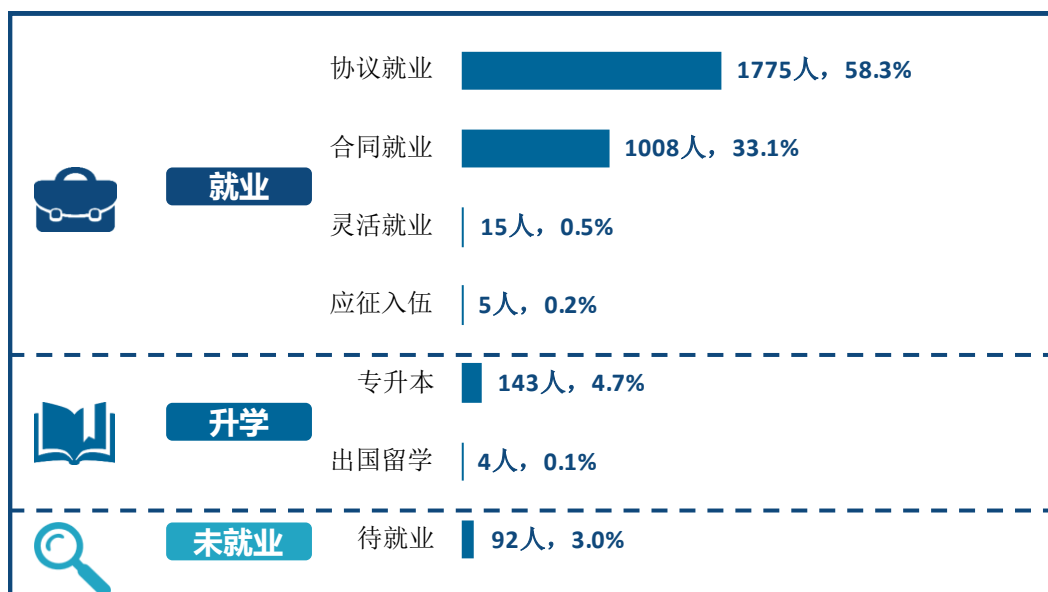


图 1-6 毕业生的总体毕业去向

注：图表中数据均保留一位小数，由于四舍五入，相加可能不等于 100.0%。

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

本校 2021 届毕业生中，男生受雇协议就业的比例为 56.7%，女生受雇协议就业的比例为 61.4%。而男生专升本的比例为 3.6%，女生专升本的比例为 6.7%。

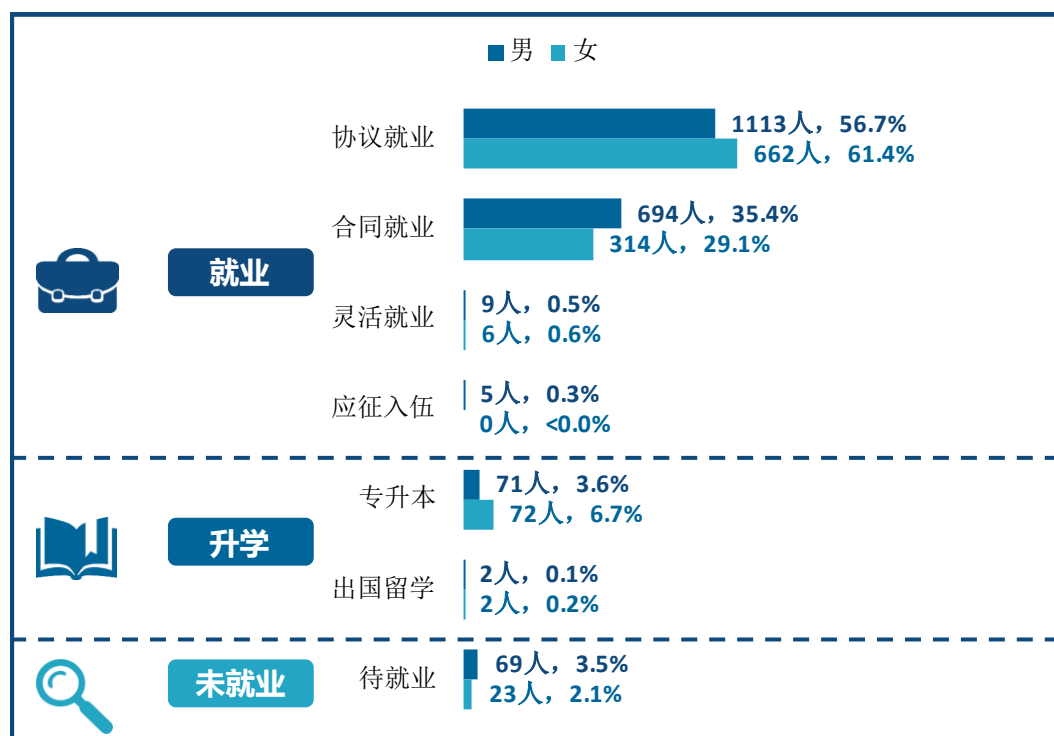


图 1-7 不同性别毕业生的毕业去向

注：图表中数据均保留一位小数，由于四舍五入，相加可能不等于 100.0%。

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

本校 2021 届毕业生中，家庭困难人群总体毕业去向分布集中在协议就业和合同就业。

单位：%

毕业去向分布	家庭困难人群 总体平均	残疾	就业 困难	就业困难 和残疾	就业困难 和家庭困难	家庭 困难
协议就业	67.6	0.0	75.0	100.0	53.9	68.1
合同就业	26.9	100.0	25.0	0.0	46.2	26.0
灵活就业	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	<0.1
应征入伍	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	<0.1
专升本	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.3
出国留学	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
待就业	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0

注：图表中数据均保留一位小数，由于四舍五入，相加可能不等于 100.0%。

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

2. 各系部及专业的毕业去向

本校 2021 届多数系部毕业生去向以协议就业为主，协议就业比例最高的系部是航空乘务系（74.3%），其次是航空维修系（63.4%）。

单位：%

系部名称	就业				升学		未就业
	协议就业	合同就业	灵活就业	应征入伍	专升本	出国留学	待就业
本校平均	58.3	33.1	0.5	0.2	4.7	0.1	3.0
航空乘务系	74.3	21.7	0.7	0.0	2.3	0.0	1.0
航空维修系	63.4	29.9	0.1	0.4	4.1	0.1	2.0
航空制造系	53.6	40.4	0.0	0.5	2.2	0.0	3.3
空港管理系	51.7	37.7	1.3	0.0	6.8	0.0	2.4
航空运输系	45.2	41.4	0.1	0.1	6.4	0.4	6.3

注：图表中数据均保留一位小数，由于四舍五入，相加可能不等于 100.0%。

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

本校 2021 届多数专业毕业生去向以协议就业为主，协议就业比例较高的专业是空中乘务(88.6%)，合同就业比例较高的专业是空中乘务(中高职贯通培养)（68.5%）。

表 1-5 各专业毕业去向

单位：%

专业名称	就业				升学		未就业
	协议就业	合同就业	灵活就业	应征入伍	专升本	出国留学	待就业
本校平均	58.3	33.1	0.5	0.2	4.7	0.1	3.0
空中乘务	88.6	10.1	0.5	0.0	0.8	0.0	0.0
民航空中安全保卫	82.5	13.2	0.5	0.0	1.6	0.0	2.1
飞机电子设备维修	71.6	19.6	0.0	2.9	2.9	0.0	2.9
飞机结构修理	70.5	26.7	0.0	0.0	1.0	0.0	1.9
通用航空器维修（直升机维修）	70.3	26.4	0.0	0.0	1.1	0.0	2.2
飞机机电设备维修	63.2	28.4	0.0	0.0	5.0	0.0	3.5
飞机机电设备维修（中外合作办学）	62.8	26.7	0.0	0.0	8.1	1.2	1.2
航空地面设备维修	61.8	34.8	0.0	0.0	3.4	0.0	0.0
民航安全技术管理	60.2	31.1	1.2	0.0	4.7	0.0	2.8
飞行器制造技术	53.6	40.4	0.0	0.5	2.2	0.0	3.3
民航运输	53.4	32.9	0.2	0.0	6.3	0.2	7.0
民航运输（航空旅游服务）	51.1	41.9	1.1	0.0	5.4	0.0	0.5
飞机机电设备维修（中高职贯通培养）	47.4	48.7	1.3	0.0	1.3	0.0	1.3
航空物流	46.3	42.1	0.0	1.1	4.2	0.0	6.3
民航安全技术管理（中高职贯通培养）	46.2	33.3	0.0	0.0	15.4	0.0	5.1
航空地面设备维修（中高职贯通培养）	43.2	40.5	0.0	0.0	16.2	0.0	0.0
机场运行（航空港管理）	42.4	40.2	3.3	0.0	8.7	0.0	5.4
航空物流（中高职贯通培养）	41.3	51.3	0.0	0.0	3.8	0.0	3.8
机场运行（民航机场气象观测）	29.5	56.8	0.0	0.0	13.6	0.0	0.0

专业名称	就业				升学		未就业
	协议就业	合同就业	灵活就业	应征入伍	专升本	出国留学	待就业
民航运输（中高职贯通培养）	27.6	51.3	0.0	0.0	10.5	2.6	7.9
民航运输（民航电子商务）	26.0	61.5	0.0	0.0	8.3	0.0	4.2
空中乘务（中高职贯通培养）	19.7	68.5	1.6	0.0	7.9	0.0	2.4

注：图表中数据均保留一位小数，由于四舍五入，相加可能不等于 100.0%。

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

三 就业流向

（一） 职业流向

1. 毕业生从事的主要职业

本校 2021 届毕业生就业量较大的职业类为交通运输/邮电（24.0%）。

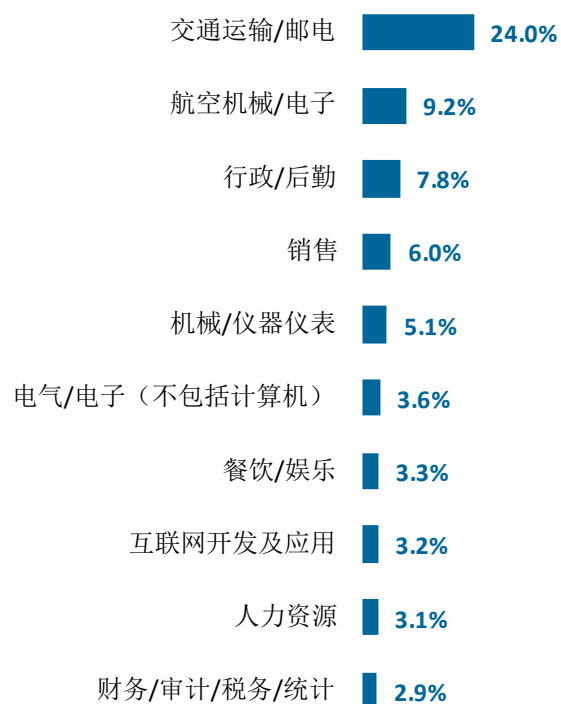


图 1-8 毕业生从事的主要职业类

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

2. 各系部及专业的职业流向

本校 2021 届毕业生的职业流向和各系部、各专业培养情况基本吻合，航空乘务系毕业生主要为航空乘务员、行政秘书和行政助理等。空中乘务专业毕业生主要从事航空乘务员岗位。

表 1-6 各系部毕业生实际从事的主要职业

系部名称	本校该系部毕业生从事的主要职业
航空乘务系	航空乘务员；行政秘书和行政助理
航空维修系	民用航空器维护人员；航空维护与操作人员；航空电子技术人员
航空运输系	货运代理；运输服务员（不包括航空乘务员和行李搬运工）；电子商务专员
航空制造系	航空维护与操作人员；航空器结构、表面、索具和系统装配技术人员
空港管理系	航空检查人员；行政秘书和行政助理；货运代理；文员

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

表 1-7 各专业毕业生实际从事的主要职业

系部名称	专业名称	本校该专业毕业生从事的主要职业
航空乘务系	空中乘务	航空乘务员
航空乘务系	民航空中安全保卫	航空乘务员
航空维修系	飞机机电设备维修	民用航空器维护人员
航空运输系	民航运输	货运代理
航空制造系	飞行器制造技术	航空维护与操作人员
空港管理系	机场运行（航空港管理）	货运代理
空港管理系	民航安全技术管理	航空检查人员
空港管理系	民航运输（航空旅游服务）	行政秘书和行政助理

注：个别专业由于样本较少没有包括在内。

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

（二） 行业流向

1. 毕业生从事的主要行业

本校 2021 届毕业生就业量较大的行业类为运输业（24.3%）。

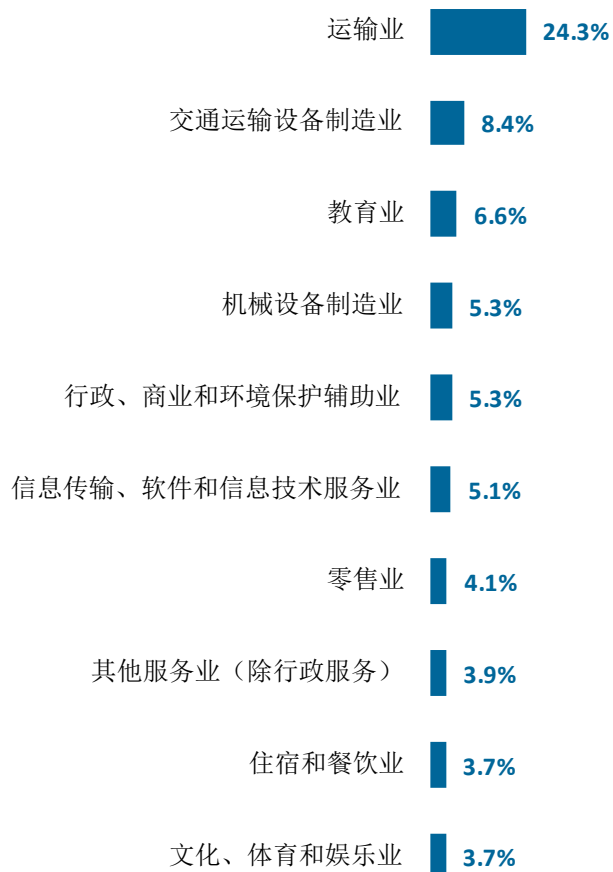


图 1-9 毕业生就业的主要行业类

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

2. 各系部及专业的行业流向

系部专业层面，航空乘务系毕业生主要就业于航空运输服务业；飞机机电设备维修专业毕业生主要服务于航空产品和零件制造业。

表 1-8 各系部毕业生实际就业的主要行业

系部名称	本校该系部毕业生就业的主要行业
航空乘务系	航空运输服务业
航空维修系	航空产品和零件制造业；航空运输服务业
航空运输系	航空运输服务业；货物运输代理业；物流仓储业
航空制造系	航空产品和零件制造业；单件机器制造业
空港管理系	航空运输服务业

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

表 1-9 各专业毕业生实际就业的主要行业

系部名称	专业名称	本校该专业毕业生就业的主要行业
航空乘务系	空中乘务	航空运输服务业
航空乘务系	民航空中安全保卫	航空运输服务业
航空维修系	飞机机电设备维修	航空产品和零件制造业
航空运输系	民航运输	航空运输服务业
航空制造系	飞行器制造技术	航空产品和零件制造业
空港管理系	民航安全技术管理	航空运输服务业
空港管理系	民航运输（航空旅游服务）	其他个人服务业

注：个别专业由于样本较少没有包括在内。

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

（三） 用人单位流向

1. 毕业生的用人单位流向

本校 2021 届毕业生主要就业的用人单位类型是民营企业/个体（45%），就业于国有企业的比例为（37%）；毕业生主要就业于 1000 人以上（48%）规模的大型用人单位。

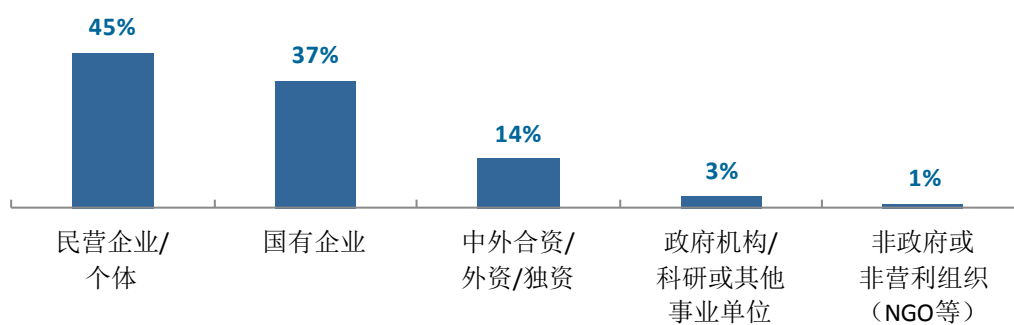


图 1-10 不同类型用人单位分布

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

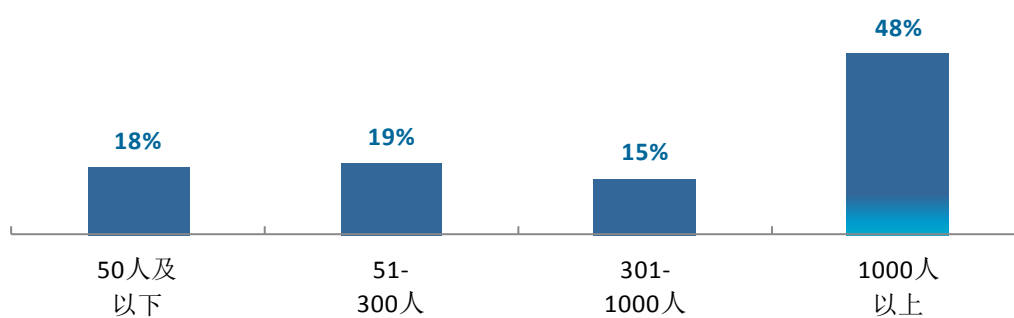


图 1-11 不同规模用人单位分布

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

2. 毕业生在行业一流企业就业情况

在行业一流企业就业是高质量就业的表现。本校 2021 届有 29% 的毕业生在行业一流企业就业，有 31% 毕业生在中国 500 强企业就业。



图 1-12 毕业生在行业一流企业就业的比例

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

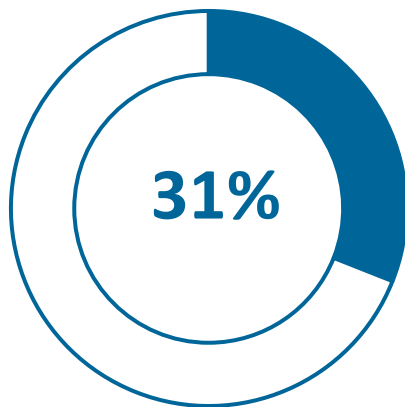


图 1-13 毕业生在中国 500 强企业就业的情况

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

3. 各系部及专业的用人单位流向

系部层面，本校 2021 届空港管理系、航空运输系毕业生主要在民营企业/个体工作，航空制造系、航空乘务系、航空维修系毕业生主要在国有企业工作。

专业层面，本校 2021 届在民营企业/个体工作较高的专业是航空物流、机场运行（航空港管理）、民航运输（航空旅游服务）（均为 60%），在国有企业工作较高的专业是民航空中安全保卫（58%）、飞机机电设备维修（中外合作办学）（53%）。

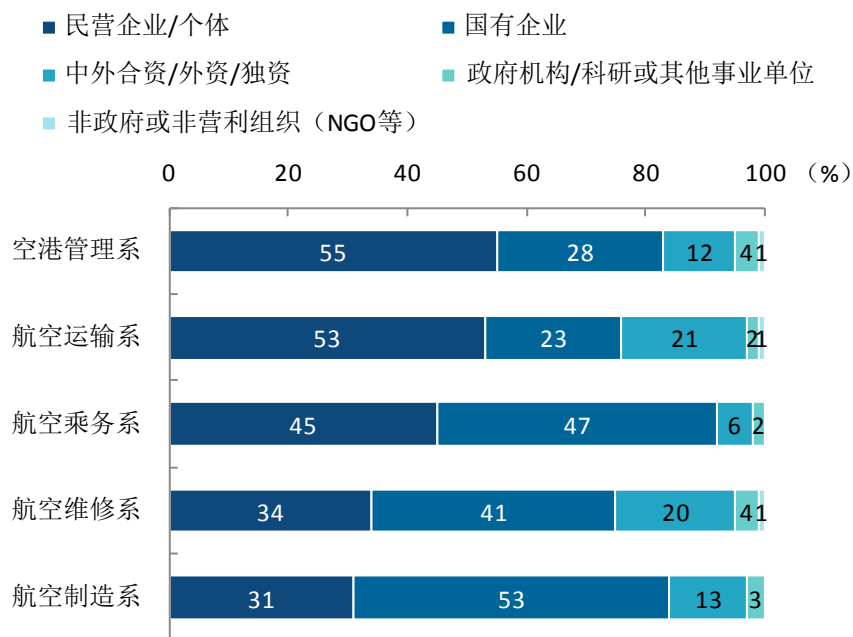


图 1-14 各系部毕业生的用人单位类型分布

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

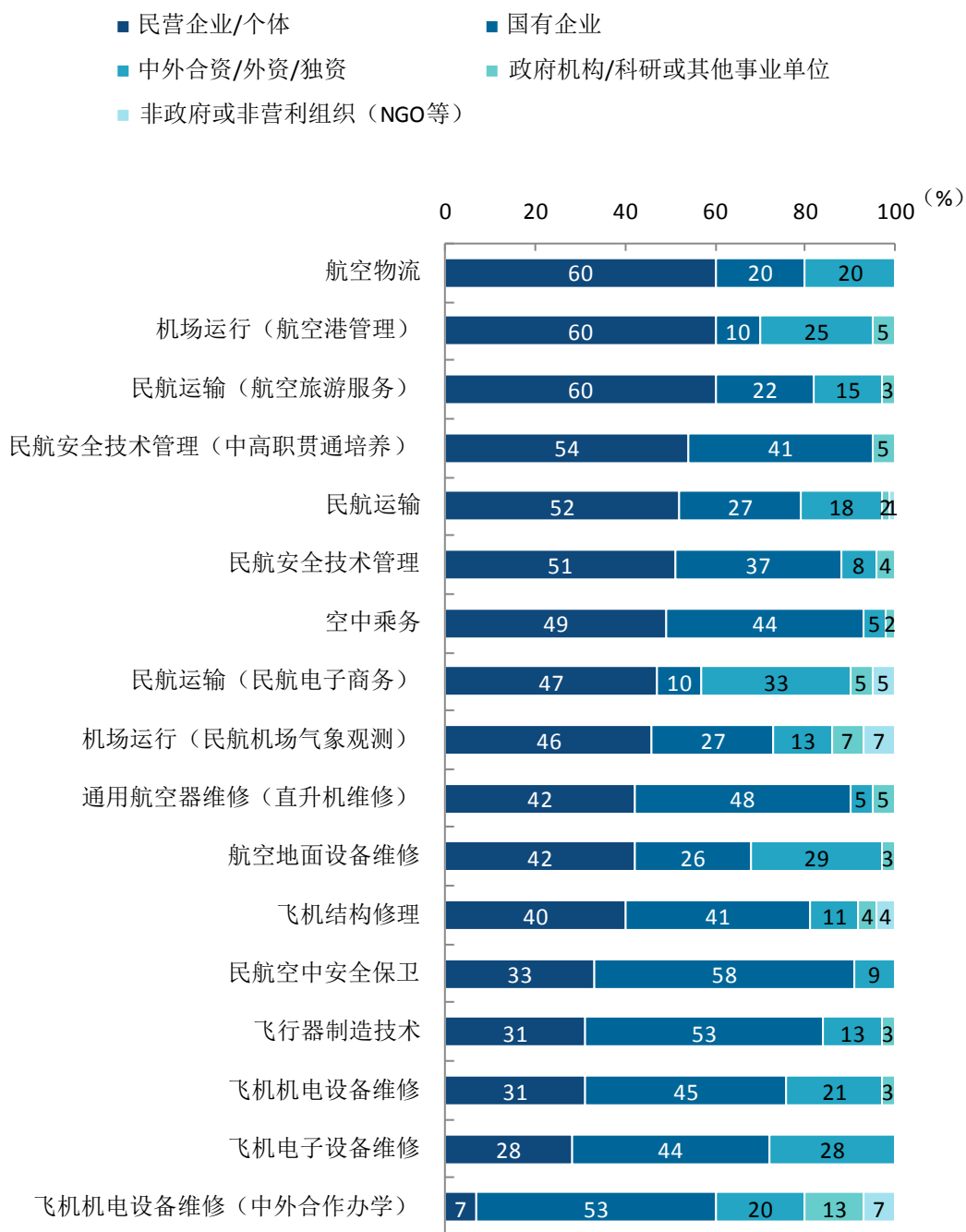


图 1-15 各专业毕业生的用人单位类型分布

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 届多数系部和专业的毕业生在 1000 人以上规模的大型用人单位，其中在系部层面，航空乘务系毕业生比例（60%）最高；在专业层面，民航空中安全保卫专业毕业生比例（71%）最高。

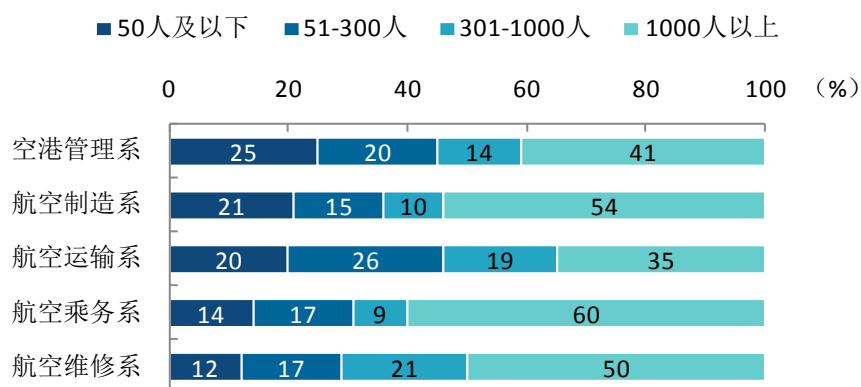


图 1-16 各系部毕业生的用人单位规模分布

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

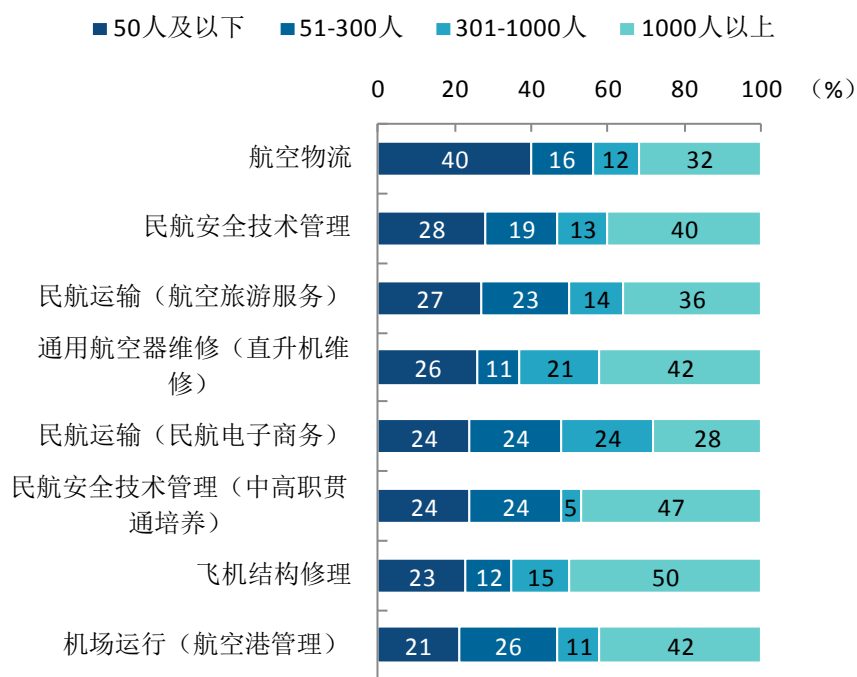
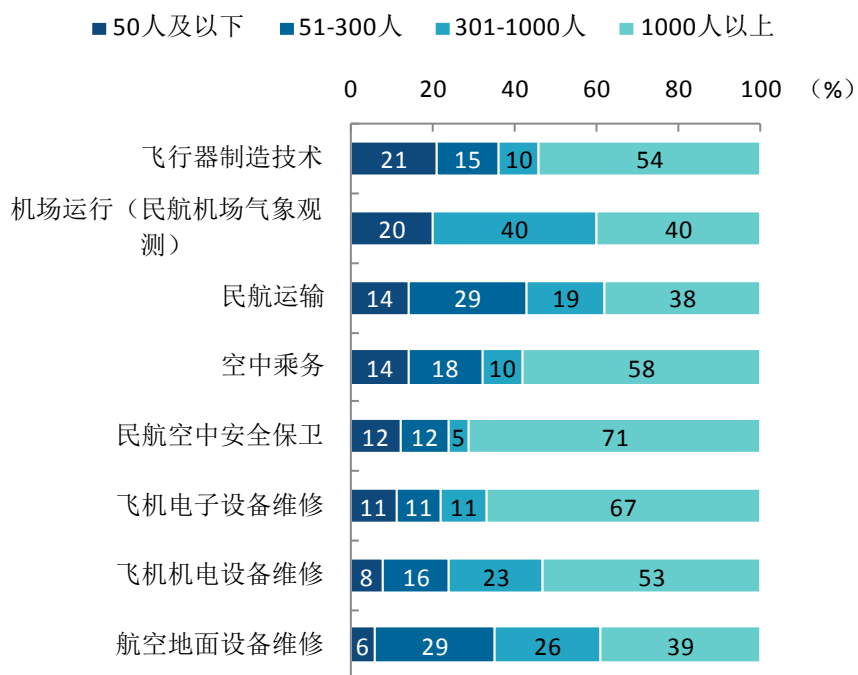


图 1-17 各专业毕业生的用人单位规模分布

注：个别专业由于样本较少没有包括在内。

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。



续图 1-17 各专业毕业生的用人单位规模分布

注：个别专业由于样本较少没有包括在内。

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

（四） 就业地区流向

1. 就业毕业生的地区流向

本校 2021 届已就业的毕业生中，有 70.0% 的毕业生在上海就业，还有少量毕业生分布在北京（3.8%）、杭州（3.4%）、成都（1.3%）、广州（1.1%）等地。在长三角地区的毕业生占 79.3%。

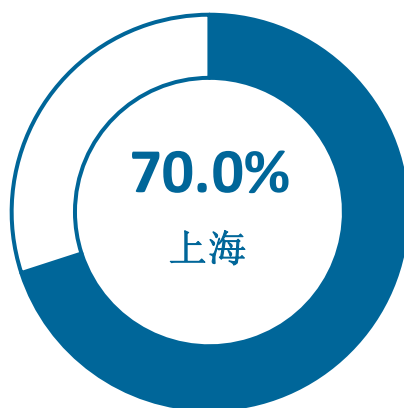


图 1-18 毕业生在上海就业的比例

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

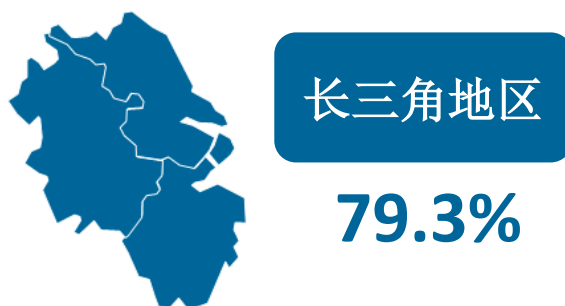


图 1-19 常见区域划分比例

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

表 1-10 主要就业城市分布

就业城市	占本校就业毕业生的人数百分比 (%)
上海	70.0
北京	3.8
杭州	3.4
成都	1.3
广州	1.1

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

四 毕业生的升学情况

1. 毕业生的升学比例

本校 2021 届毕业生的升学比例为 4.8%，其中国内升学的比例为 4.7%，出国/境留学的比例为 0.1%。

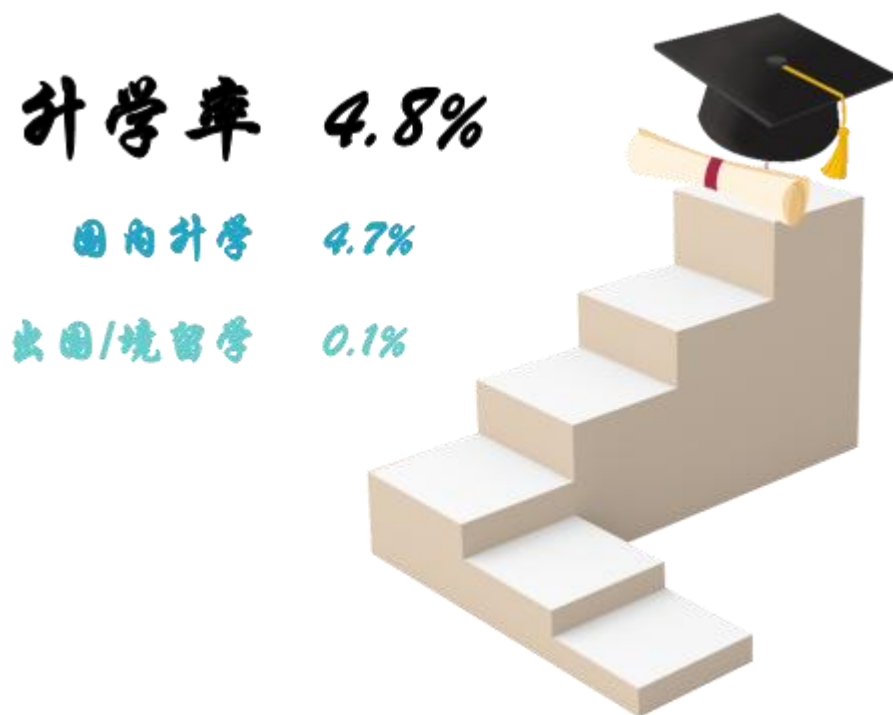


图 1-20 毕业生的总体升学比例

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

2. 各系部及专业升学比例

本校 2021 届毕业生升学比例较高的系部是空港管理系、航空运输系（均为 6.8%），升学比例较低的系部是航空制造系（2.2%）、航空乘务系（2.3%）。

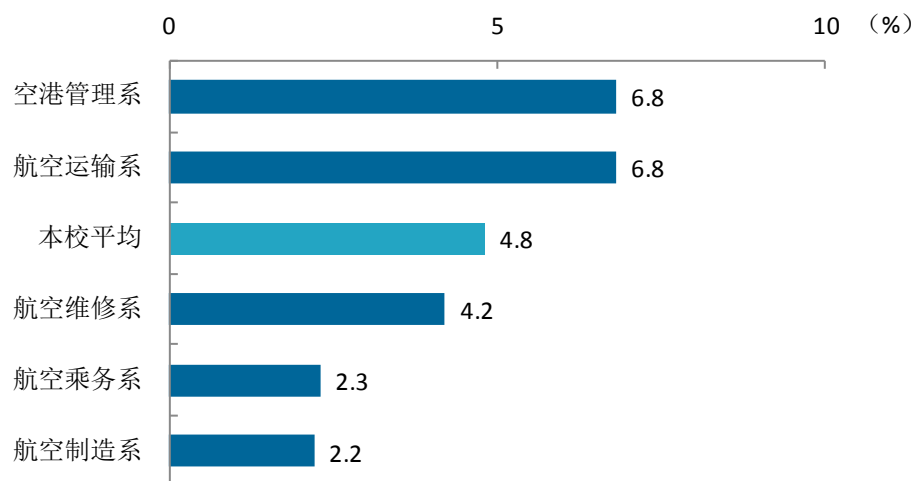


图 1-21 各系部升学比例

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

本校 2021 届毕业生升学比例较高的专业是航空地面设备维修(中高职贯通培养)(16.2%)、民航安全技术管理(中高职贯通培养)(15.4%)，升学比例较低的专业是空中乘务(0.8%)、飞机结构修理(1.0%)、通用航空器维修(直升机维修)(1.1%)。

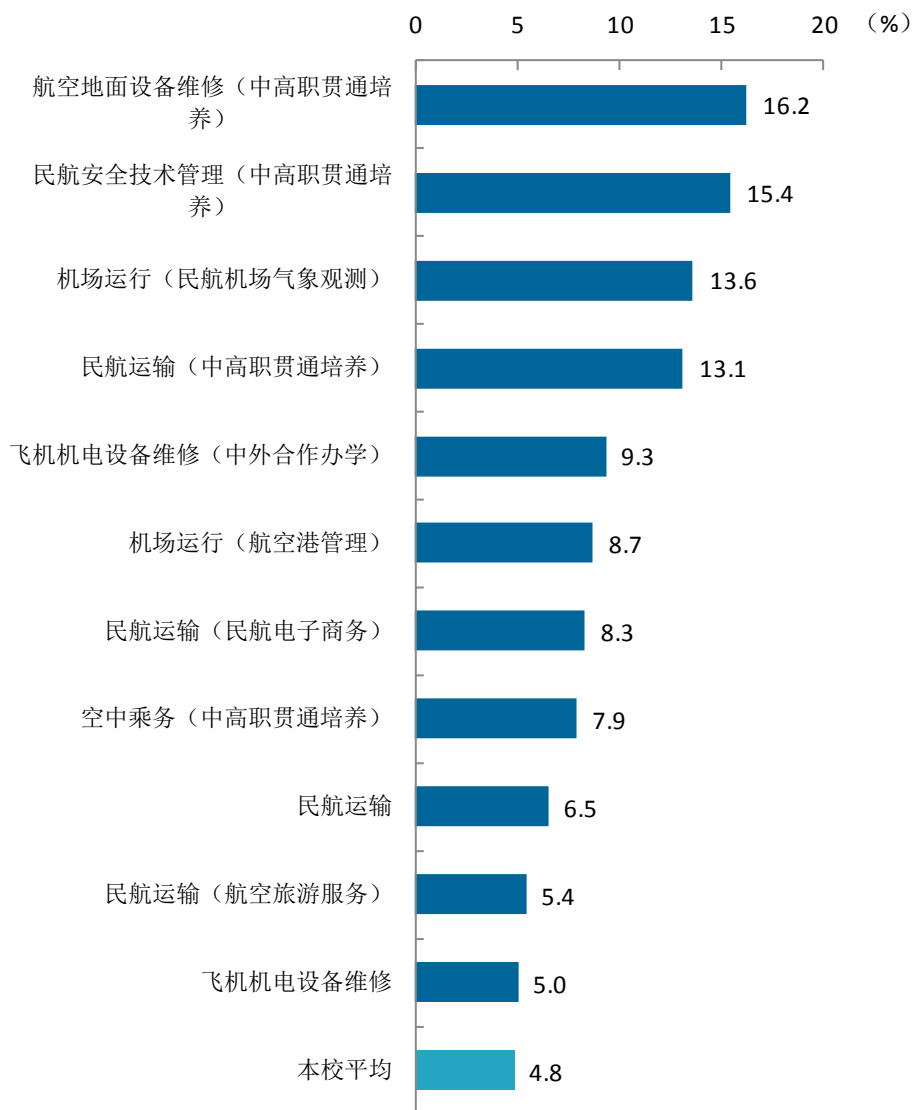
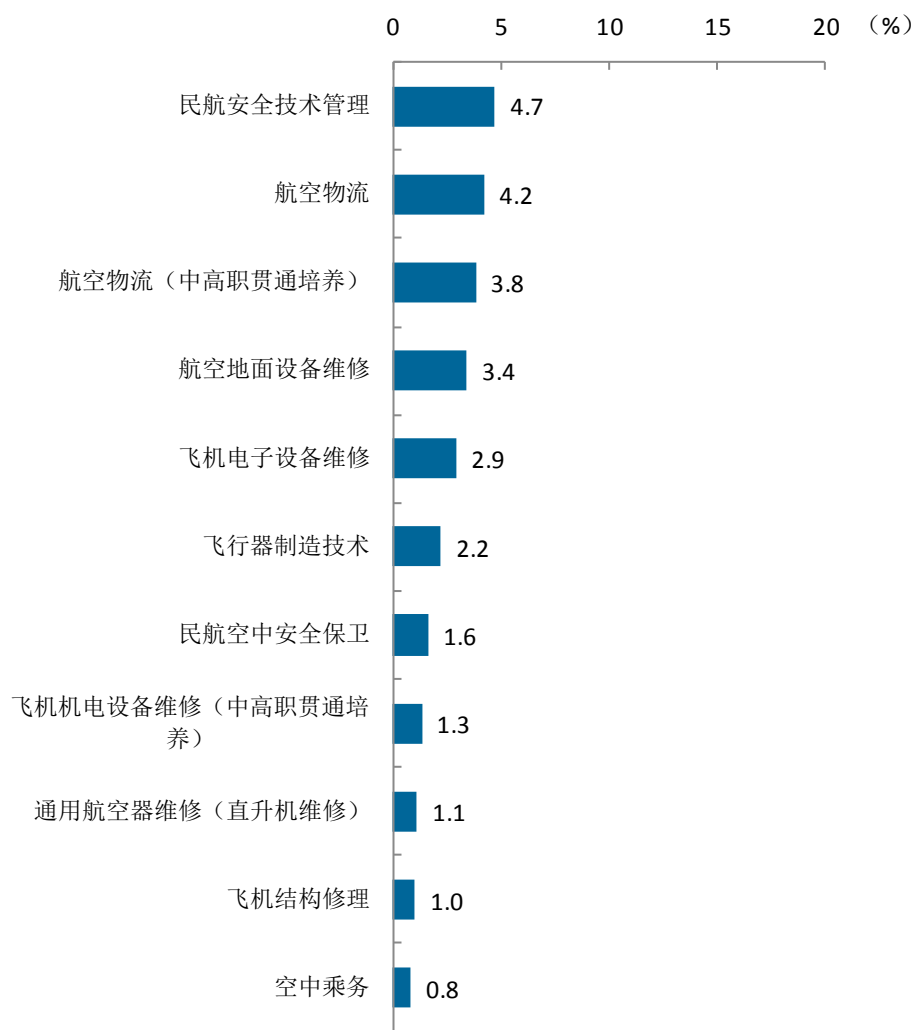


图 1-22 各专业升学比例

数据来源：上海民航职业技术学院数据。



续图 1-22 各专业升学比例

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

3. 各系部及专业的升学情况

本校 2021 届毕业生中，多数系部和专业毕业生选择国内升学。

表 1-11 各系部毕业生的升学情况

系部名称	升学		国内升学		出国/境留学	
	人数（人）	比例（%）	人数（人）	比例（%）	人数（人）	比例（%）
本校平均	147	4.8	143	4.7	4	0.1
空港管理系	42	6.8	42	6.8	0	0.0
航空运输系	52	6.8	49	6.4	3	0.4
航空维修系	33	4.2	32	4.1	1	0.1
航空乘务系	16	2.3	16	2.3	0	0.0
航空制造系	4	2.2	4	2.2	0	0.0

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

表 1-12 各专业毕业生的升学情况

专业名称	升学		国内升学		出国/境留学	
	人数（人）	比例（%）	人数（人）	比例（%）	人数（人）	比例（%）
本校平均	147	4.8	143	4.7	4	0.1
航空地面设备维修（中高职贯通培养）	6	16.2	6	16.2	0	0.0
民航安全技术管理（中高职贯通培养）	6	15.4	6	15.4	0	0.0
机场运行（民航机场气象观测）	6	13.6	6	13.6	0	0.0
民航运输（中高职贯通培养）	10	13.1	8	10.5	2	2.6
飞机机电设备维修（中外合作办学）	8	9.3	7	8.1	1	1.2
机场运行（航空港管理）	8	8.7	8	8.7	0	0.0
民航运输（民航电子商务）	8	8.3	8	8.3	0	0.0
空中乘务（中高职贯通培养）	10	7.9	10	7.9	0	0.0
民航运输	27	6.5	26	6.3	1	0.2
民航运输（航空旅游服务）	10	5.4	10	5.4	0	0.0
飞机机电设备维修	10	5.0	10	5.0	0	0.0
民航安全技术管理	12	4.7	12	4.7	0	0.0
航空物流	4	4.2	4	4.2	0	0.0
航空物流（中高职贯通培养）	3	3.8	3	3.8	0	0.0

专业名称	升学		国内升学		出国/境留学	
	人数（人）	比例（%）	人数（人）	比例（%）	人数（人）	比例（%）
航空地面设备维修	3	3.4	3	3.4	0	0.0
飞机电子设备维修	3	2.9	3	2.9	0	0.0
飞行器制造技术	4	2.2	4	2.2	0	0.0
民航空中安全保卫	3	1.6	3	1.6	0	0.0
飞机机电设备维修（中高职贯通培养）	1	1.3	1	1.3	0	0.0
通用航空器维修（直升机维修）	1	1.1	1	1.1	0	0.0
飞机结构修理	1	1.0	1	1.0	0	0.0
空中乘务	3	0.8	3	0.8	0	0.0

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

五 职业资格证书获得情况

1. 毕业生获得职业资格证书的情况

本校 2021 届有 95% 的毕业生获得过证书，其中主要获得的证书是能力证书（75%）、语言类等级证书（66%）、计算机等级证书（60%）。

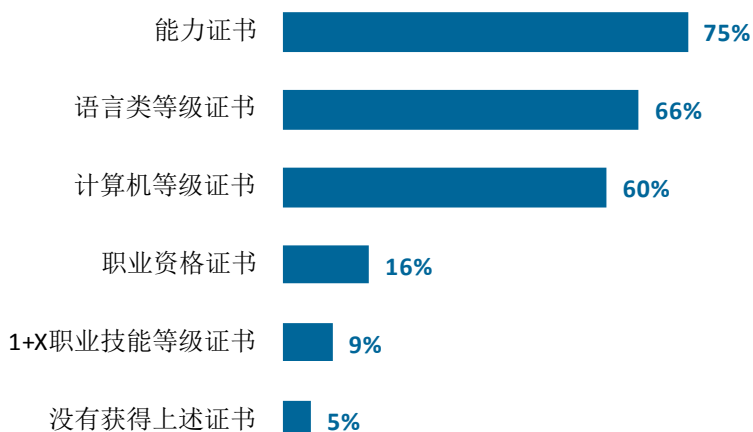


图 1-23 毕业生获得职业资格证书的情况

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

2. 各系部及专业毕业生获得职业资格证书的情况

本校 2021 届各系部毕业生中，获得各种职业资格证书比例较高的是空港管理系，其中获得能力证书比例为 81%，获得语言类等级证书比例为 68%，获得计算机等级证书比例为 69%。

表 1-13 各系部毕业生获得职业资格证书的情况

单位：%

系部名称	能力证书	语言类等级证书	计算机等级证书	职业资格证书	1+X 职业技能等级证书	没有获得上述证书
本校平均	75	66	60	16	9	5
空港管理系	81	68	69	19	7	3
航空运输系	77	65	67	7	9	6
航空维修系	74	67	69	23	17	5
航空制造系	74	59	58	24	18	5
航空乘务系	70	66	38	11	2	4

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 届各专业毕业生中，获得能力证书比例较高的专业是民航运输（航空旅游服务）（83%）、民航安全技术管理（中高职贯通培养）（82%）、民航安全技术管理（82%），获得语言类等级证书比例较高的专业是民航安全技术管理（中高职贯通培养）（79%），获得计算机等级证书比例较高的专业是民航安全技术管理（中高职贯通培养）、民航运输（民航电子商务）、飞机电子设备维修（均为 88%）。

表 1-14 各专业毕业生获得职业资格证书的情况

单位：%

专业名称	能力证书	语言类等级证书	计算机等级证书	职业资格证书	1+X 职业技能等级证书	没有获得上述证书
本校平均	75	66	60	16	9	5
民航运输（航空旅游服务）	83	71	59	7	5	5
民航安全技术管理（中高职贯通培养）	82	79	88	36	9	3
民航安全技术管理	82	59	72	37	10	1
民航运输	81	68	61	6	7	6
民航运输（民航电子商务）	81	58	88	0	8	8
飞机电子设备维修	79	54	88	33	38	0
飞机机电设备维修（中外合作办学）	78	70	74	4	4	4
飞机结构修理	77	73	60	20	17	0
机场运行（民航机场气象观测）	76	71	76	0	10	0
航空地面设备维修	75	58	57	28	13	11
飞行器制造技术	74	59	58	24	18	5
机场运行（航空港管理）	73	69	65	8	0	8
飞机机电设备维修	72	76	82	24	18	0
空中乘务	71	68	39	11	2	4
通用航空器维修（直升机维修）	67	56	39	22	11	28
民航空中安全保卫	64	62	34	9	4	6
航空物流	57	57	77	17	20	3

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

注：个别专业因样本较少没有包括在内。

就业



主要特点



第二章 就业主要特点

就业创业工作评价反映学校就创业工作的落实效果，高质量的就创业工作能促进毕业生毕业后的就业落实。本章主要从毕业生对就业指导服务情况、创新创业教育情况的反馈来展现本校就业创业工作落实情况和落实效果。

一 求职过程

1. 收到面试机会数及录用通知数

本校 2021 届毕业生平均收到面试机会 4.8 次，收到录用通知数平均 2.9 份，平均求职时间为 4.2 个月，求职所花费用为 447 元。

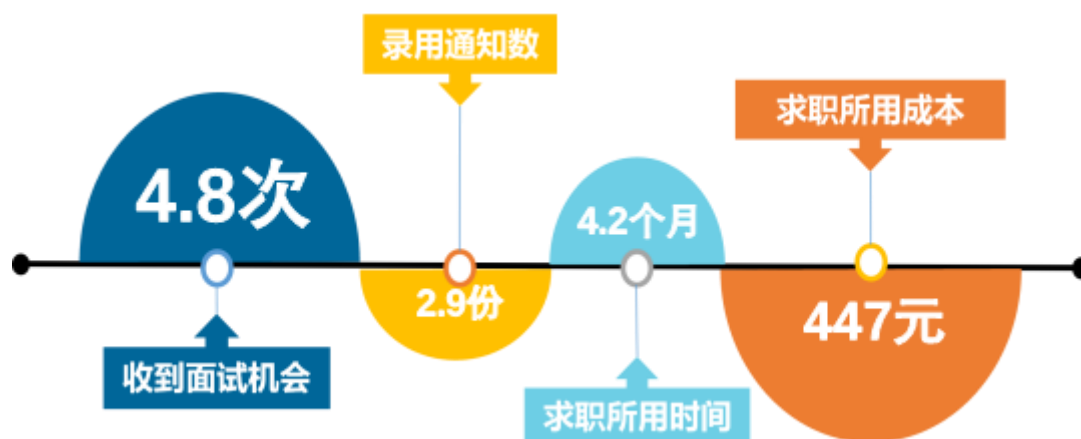


图 2-1 毕业生的求职过程

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

二 就业服务工作情况

1. 就业指导服务工作总体满意度

本校 2021 届毕业生对就业服务工作的总体满意度为 88%。

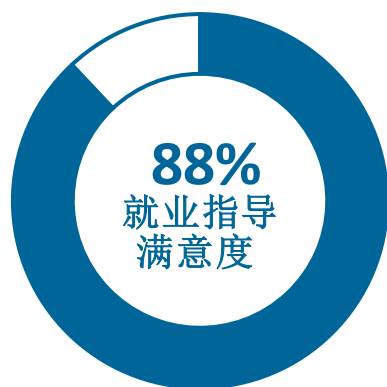


图 2-2 毕业生对就业服务工作的总体满意度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

2. 各项就业指导服务开展效果情况

本校 2021 届毕业生中，有 83% 的人表示接受过母校提供的求职服务，学校求职服务工作落实效果较好。其中，毕业生接受“大学组织的招聘会”求职服务的比例（46%）最大，其有效性为 85%；接受“辅导面试技巧”求职服务的比例为 33%，其有效性（94%）较高。

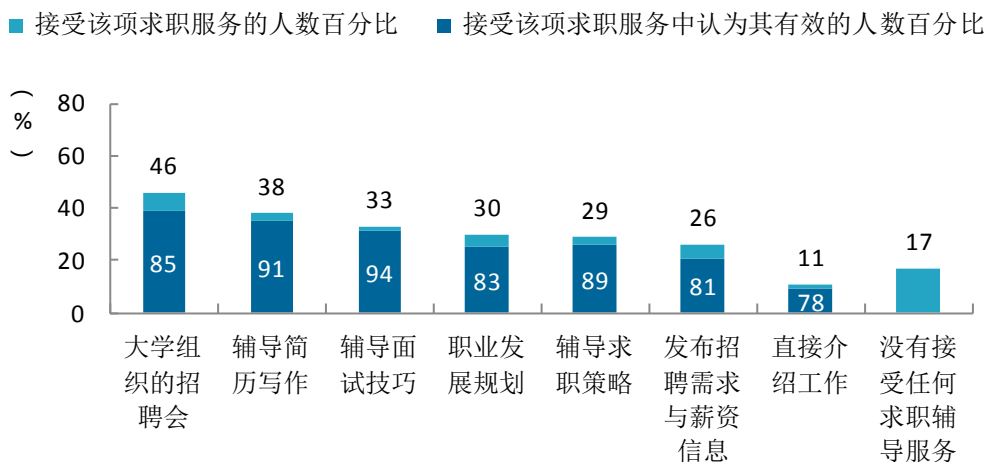


图 2-3 毕业生接受就业服务的比例及有效性评价（多选）

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

3. 各系部毕业生对就业服务工作的评价

本校 2021 届毕业生对就业服务工作的总体满意度较高的系部是航空乘务系（92%），对就业服务工作的总体满意度较低的系部是航空维修系（83%）、航空制造系（85%）。

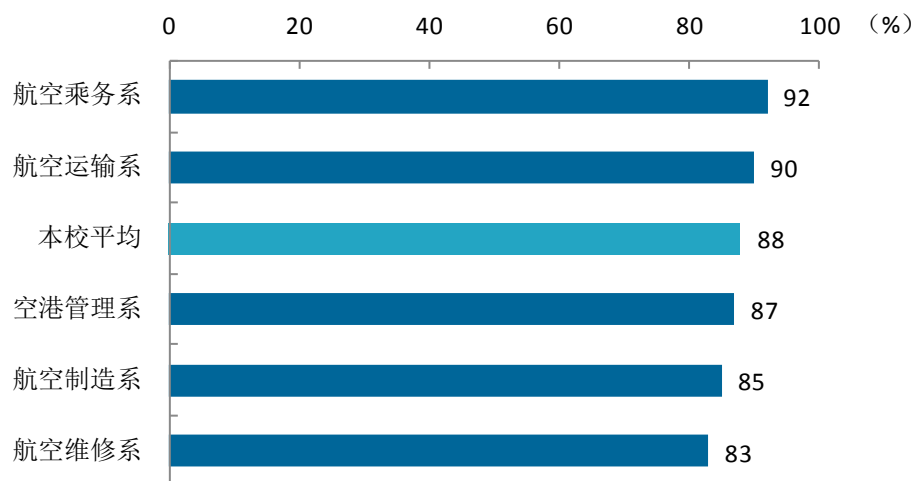


图 2-4 各系部毕业生对就业服务工作的总体满意度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

4. 落实工作的信息渠道

本校 2021 届毕业生落实就业主要是依靠社会渠道。其中毕业生通过“通过专业求职网站（包括 App、论坛、微信公众号等）”获得第一份工作的比例（27%）相对较高。

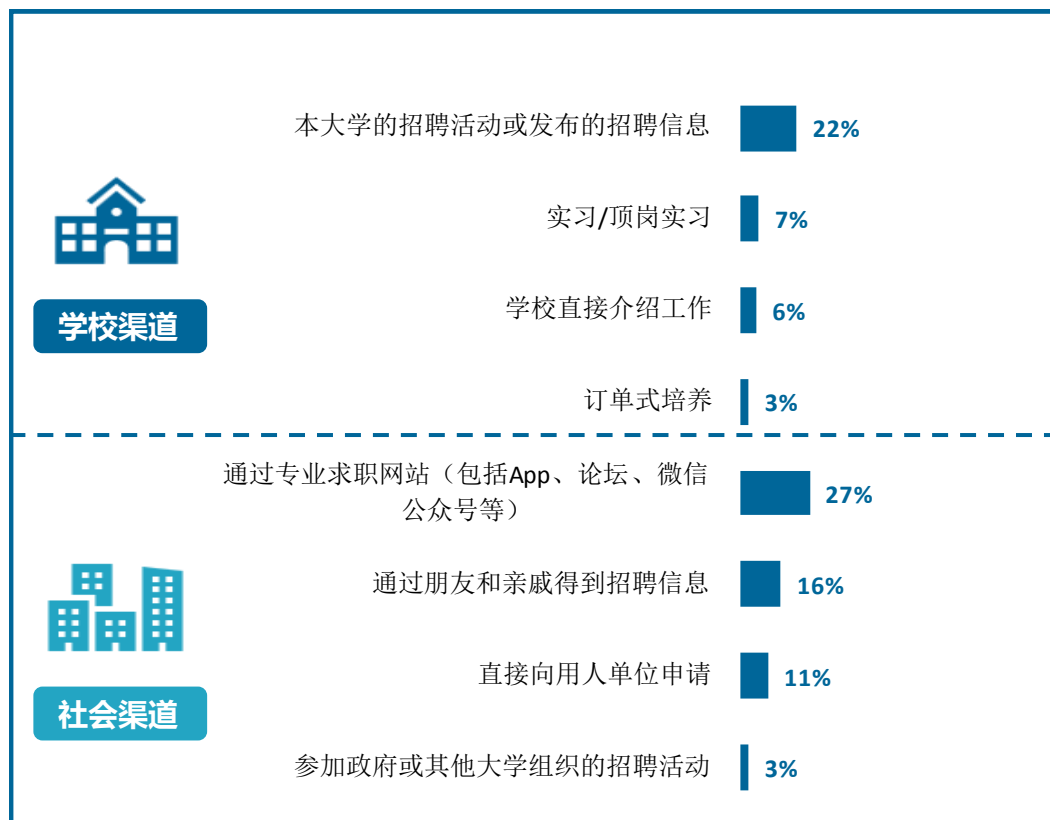


图 2-5 毕业生获得第一份工作的渠道

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

三 就业服务工作举措

（一）切实加强组织领导，提供就业政策保障

学院深入贯彻落实教育部关于加强高校毕业生就业工作的重要指示精神，高度重视上级领导部门对就业工作的要求，充分认识做好毕业生就业工作的重要性、紧迫性。提高政治站位，将就业工作作为全校重点工作，由学院领导靠前指挥，提早部署。充分发挥系部主体责任制，多次通过学院就业工作会议、学生管理例会、系部党政联席会、辅导员会议等研究、制定、部署相关就业工作安排，强调 2021 届毕业生就业工作的重要性和严峻性，进一步细化和明确就业相关部门及毕业班辅导员的职责和工作要求。

制定 2021 届毕业生就业资助政策。对回西部地区基层就业、少数民族返乡就业、自主择业后回校参加校招等学生予以就业资助。做好基层就业政策解读和相关资助补贴政策的宣传工作，鼓励学生到基层就业。

实施系部、班级周就业率公布制度。自 2020 年 11 月起至次年 8 月，就业指导中心向学院领导、系部领导及全体毕业班辅导员推送毕业班就业率情况共 39 期，切实起到了相互激励与督促作用。对 2021 届毕业去向落实率较低的带班辅导员，由各系书记“一对一”进行沟通交谈，了解工作中存在的困难并进行指导。

（二）优化就业信息平台，提升就业服务质量

学院进一步优化就业创业服务管理平台，充分实现学生实习管理的效率化、就业信息推送的精准化、手机客户端操作的便捷化，并通过学院就业创业服务平台为学生提供线上指导和咨询服务，本年度累计提供在线咨询服务约 217 人次。此外，为拓宽岗位供给渠道，学院通过线上线下相结合的形式组织开展各类校园招聘会，面向 2021 届毕业生共组织线上专场招聘会 11 场，线下招聘会 3 场，参与单位共计 739 家，提供岗位种类 1204 个，岗位数量共计 12930 个，岗位投递比为 5.8: 1。通过学院就业创业信息服务管理平台共为 2021 届毕业生提供近 800 家企业，2600 个岗位种类，累计岗位数量 32182 个，职位申请人数累计 33032 次，岗位投递比为 1.03: 1，学生查看次数达 52 万次。同时积极参与由民航院校就业联盟举办、上海市高职高专就业联盟的各类招聘会，引进 100 多家次企业进校开展单独招聘面试活动。

（三）建立精准帮扶体系，强化落实“一生一策”

学院通过辅导员沟通、系部指导、学院引导三个层面，鼓励未落实学生积极尽早完成毕业去向登记，营造“尽快落实·尽早稳定·尽力扶持”的就业氛围。同时，通过“调查问卷”、“辅导员一生一档”等数据分析、筛查，将特殊群体、就业困难、专升本、征兵等学生群体细分，进行“分类管理·分段指导·集中力量·逐个击破”。切实做好“一生一策”，辅导员作为学生就业

的第一责任人，精准掌握学生就业状况，借助就业创业服务平台建立学生就业情况跟踪台账，把工作落细落实。就业指导中心根据学生反馈建立重点群体就业台账，梳理家庭困难毕业生、少数民族毕业生和其他就业困难毕业生帮扶清单并分别建群，实现招聘信息的精准投送，为就业困难的学生提供优先援助。对各系就业确有困难的学生，就业指导中心将逐一推荐就业机会，对学生进行“一对一”精准就业帮扶工作。截至 12 月 31 日，2021 届毕业生中的 300 名家庭困难或就业困难学生 100%落实了就业。

（四） 加强师资队伍建设，提升就业指导水平

学院为进一步提升就业指导水平和就业服务能力，加强就业指导教师队伍专业化、职业化建设，举办了学院 2021 年辅导员就业指导技能培训班，参加此次培训班的有各系就业工作人员、辅导员共 58 人。培训邀请了上海学生事务中心以及其它高校就业专家进校讲座，通过职业指导理论讲授和案例分析的形式分享就业指导理论和工作经验。此外，学院还组织老师走访了校企合作单位，包括上海航天设备制造总厂有限公司、上海瀚洋电信科技发展有限公司等，助力各系就业助理、辅导员老师增强对当前就业市场的了解，提升职业指导理论与实操能力。

（五） 创新就业宣传形式，强化思想引领作用

学院坚持每天通过微信平台、官网、微信群等网络平台定期发布各类招聘推送，组织动员学生积极参加网络面试、宣讲会、线上招聘会。2021 年共发布微信推送约 335 次，发布推文约 1060 条，并通过“领航有你”专栏推送“专升本备考经验分享”主题共 2 期，“毕业班辅导员就业工作经验分享”共 6 期，“学生实习经历分享”共 35 期。学院进一步丰富就业创业宣传形式，通过短视频形式宣传学院组织的校园招聘、企业宣讲会、就创讲座、就业创业相关学生活动、优秀实习生典型等内容，现已发布短视频 79 条，浏览量达 5.1 万余次，分享 735 次，受到学院师生的广泛关注。此外，学院重新修订并印制了《学生就业宣传册》（2021 年版），帮助学生全面了解生涯规划、就业服务、招聘服务、创新创业、就业活动、就业创业政策等方面的内容，引导学生提早做好生涯规划，明确就业方向。

四 创新创业教育情况

创新创业教育的开展有助于培养毕业生的创新意识，同时营造学校创新氛围。本校 2021 届毕业生接受的创新创业教育主要是创业教学课程（63%），认为该项创新创业教育有帮助的比例为 75%。

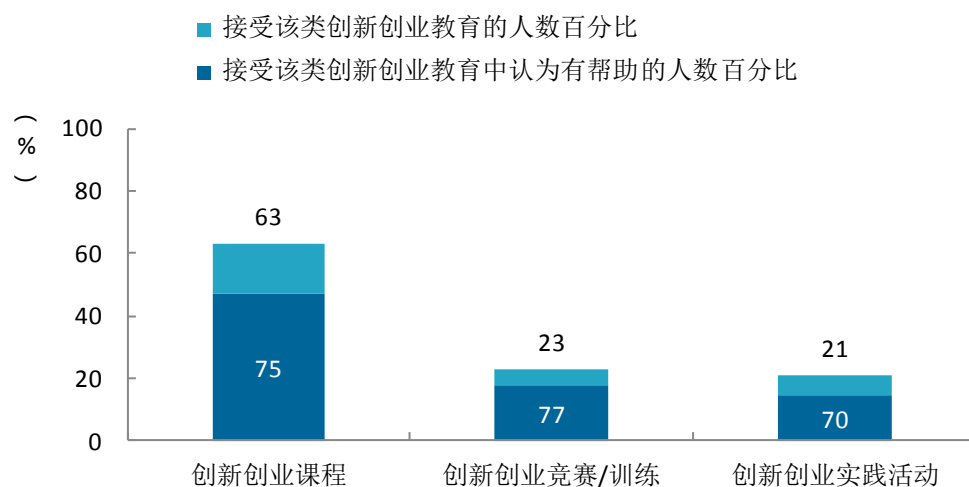


图 2-6 毕业生接受母校提供的创新创业教育及认为其有效的比例（多选）

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

五 创新创业教育举措

（一） 基础保障，夯实教育

在场地建设方面，学院在浦东校区生活园区设立创新创业学生孵化中心、教学区设创新创业业咨询室，用于学生创业项目孵化、开展活动与咨询帮扶等，保障基础设施完善。

在经费保障方面，学院借助上海市人社、上海市就业促进中心配套上海民航职业技术学院高校创业指导站专项经费，设立大学生创业扶持资金，为学生创新创业发展及学生创新创业教育提供了良好的基础保障。

（二） 指导深入，多元服务

学院大力开展指导服务工作，不断加强组织，开展多元指导工作。为强调职业在人生发展中的重要地位，学院将创新创业教育融入课堂教学，其中部分系部开展《创新创业指导》专项实践课程，采用沙盘演练等切实提高学生基础能力。同时，成立学院“创新创业社团”、“学院就业创业工作站”，开展创新创业讲座、创新创业主题活动分享，全面关注学生的终身发展，积极推动创新创业工作的展开。

（三） 依托社团，以赛带创

为响应国家“以创新引领创业，以创业带动就业”的号召，学院高度重视抓好创新创业教育工作，以赛带创，以赛促创，传播创新创业文化进而增强毕业生的竞争力和主动性。2021年，通过专项资金补贴，发放73人上海市求职创业补贴，学院工商注册补贴2人；学院累计组织学生参加创新创业类赛事活动，获全国铜奖1枚，优胜奖2枚，上海市各类金奖、银奖、铜奖、三等奖不少于14项，获区级奖励3项，成功孵化学生团队5项，完成工商登记4项。

（四） 依托资源，助力梦想

双创教育开展依托的不仅仅是学校，更是结合社会资源，全方位完成对学生创新创业项目的孵化指导。在校外拓展中，学院积极对接社会资源，加深与徐汇区龙华街道以及浦东新区惠南镇等社区的共创关系，了解社区的双创政策和需求，协同政府职能部门，协办上海市徐汇区“创业梦之星”项目组决赛等政府创新创业活动等，切实打造校企对接平台。学院通过开展诸多活动，真正让学生得以锻炼和成长，同时重视创业成果展示和宣传，打造创业典范，用身边的榜样带动学生参与创业的积极性，营造创业教育氛围、播撒创业种子、孵化创业成果。



第三章 就业相关分析

高校毕业生的就业质量是对其就业情况进行的综合评价。其中，工作与专业相关度反映毕业生的对口就业情况；就业满意度、职业期待吻合度是学生对就业情况的自我评价指标；离职率反映毕业生的就业稳定情况；职业发展和职位变化可以体现毕业生的职场成长发展。本章主要从工作与专业相关度、就业满意度、职业期待吻合度、就业稳定性、职业发展和职位变化来展现毕业生的就业质量。



一 专业相关度

1. 毕业生的工作与专业相关度

从事工作与所学专业相关的比例，反映就业质量与专业培养目标达成效果的重要指标。本校 2021 届毕业生的工作与专业相关度为 63%，毕业生从事专业无关工作的原因主要是专业工作不符合自己的职业期待（29%）、迫于现实先就业再择业（26%）、专业工作岗位招聘少（22%）。

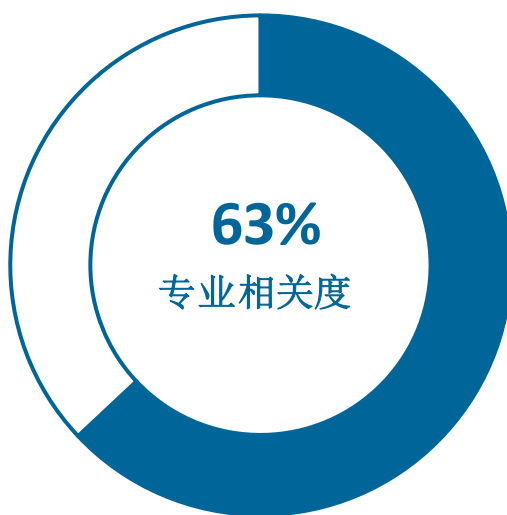


图 3-1 毕业生的工作与专业相关度

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

2. 各系部及专业的专业相关度

本校2021届多数系部的工作与专业相关度有所提高。毕业生工作与专业相关度较高的系部是航空乘务系（69%）；工作与专业相关度较低的系部是空港管理系（57%）。

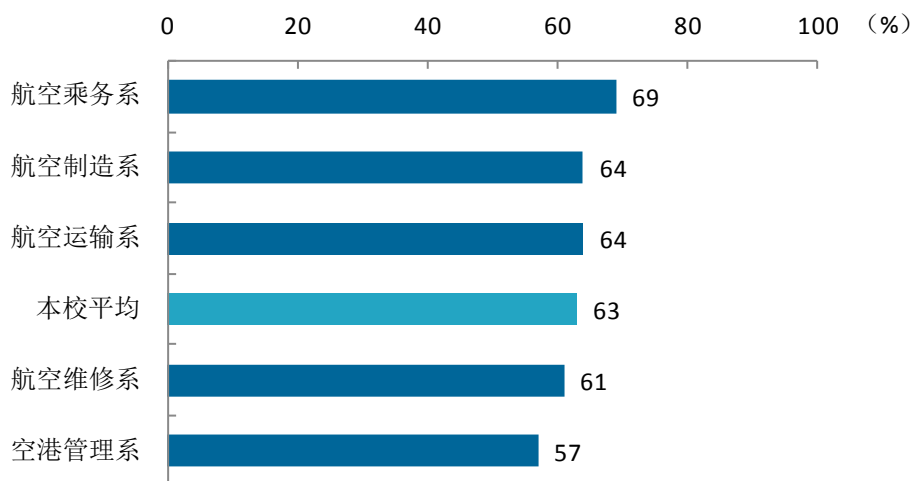


图 3-2 各系部毕业生的工作与专业相关度

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

本校2021届各专业的工作与专业相关度存在差异，其中工作与专业相关度较高的专业是空中乘务（79%）、民航安全技术管理（中高职贯通培养）（72%）、民航空中安全保卫（71%）、飞机结构修理（71%），工作与专业相关度较低的专业是机场运行（民航机场气象观测）（32%）、空中乘务（中高职贯通培养）（38%）。

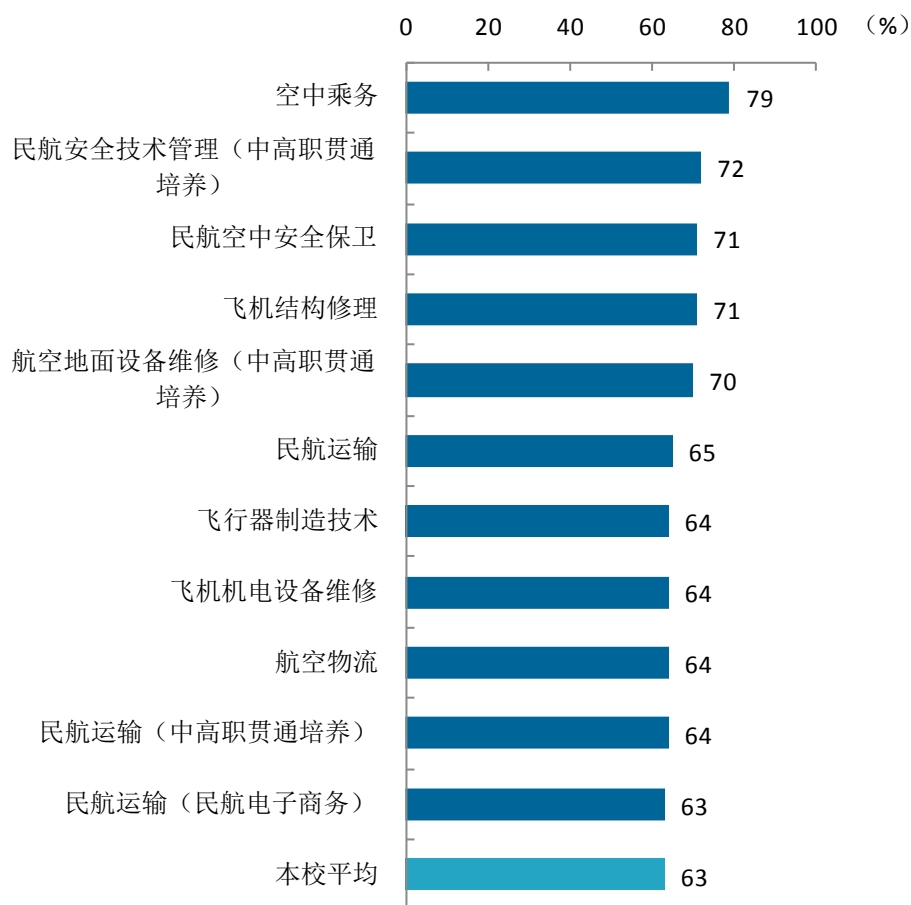
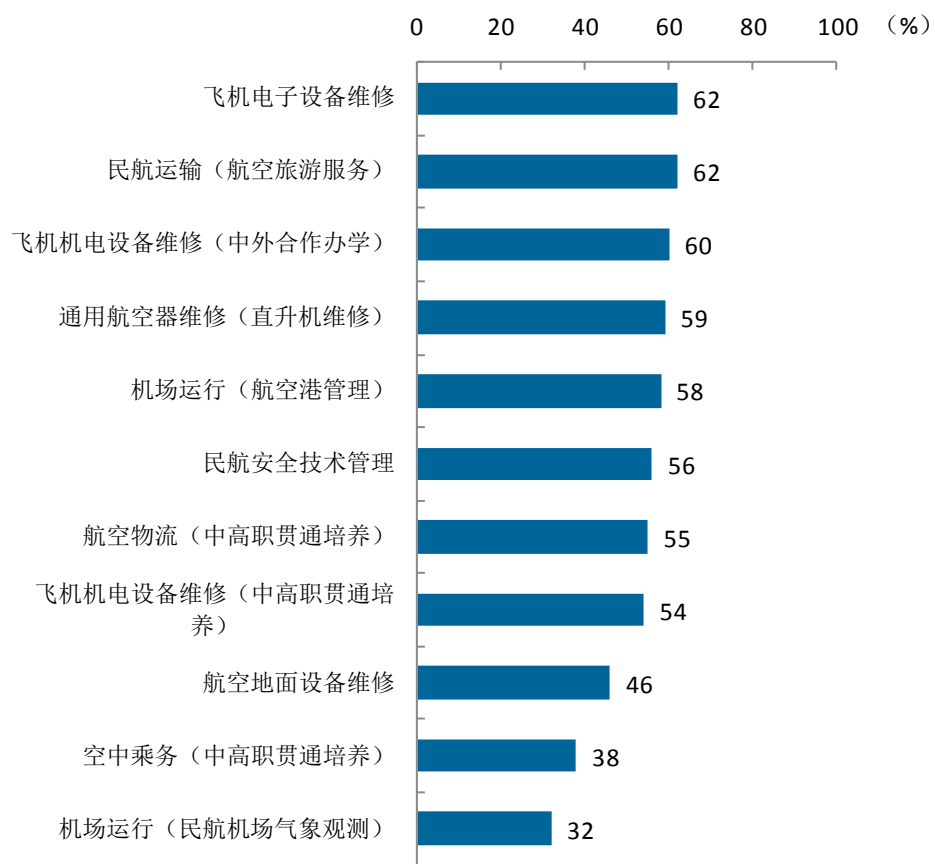


图 3-3 各专业毕业生的工作与专业相关度

数据来源：上海民航职业技术学院数据。



续图 3-3 各专业毕业生的工作与专业相关度

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

二 就业满意度

1. 毕业生的就业满意度

本校 2021 届毕业生就业满意度为 83%，其中毕业生对“薪酬福利”、“职业发展空间”满意度（分别为 75%、78%）评价较低。

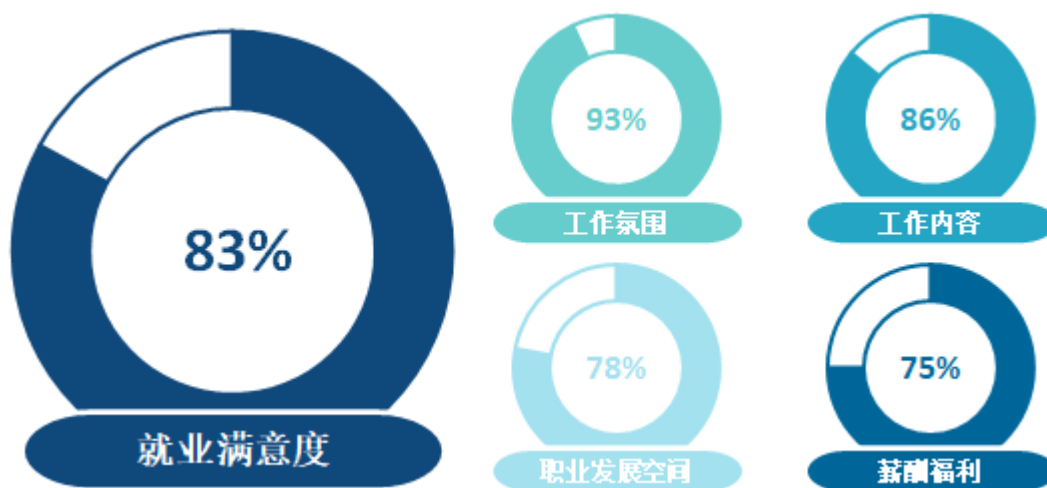


图 3-4 毕业生的就业满意度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

2. 毕业生对就业不满意的原因

本校 2021 届毕业生对就业不满意的主要原因在于收入低、发展空间不够、加班太多。

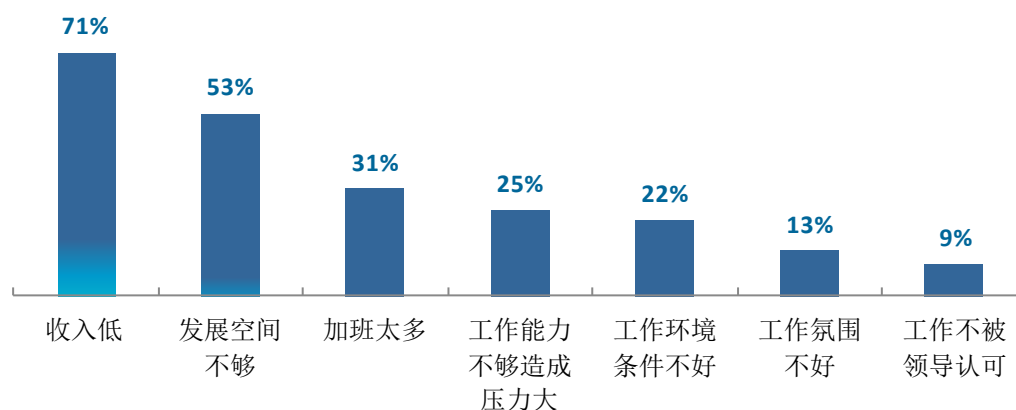


图 3-5 毕业生对就业不满意的原因（多选）

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

3. 各系部及专业的就业满意度

本校 2021 届毕业生就业满意度较高的系部是航空乘务系（87%），就业满意度较低的系部是航空制造系（74%）。

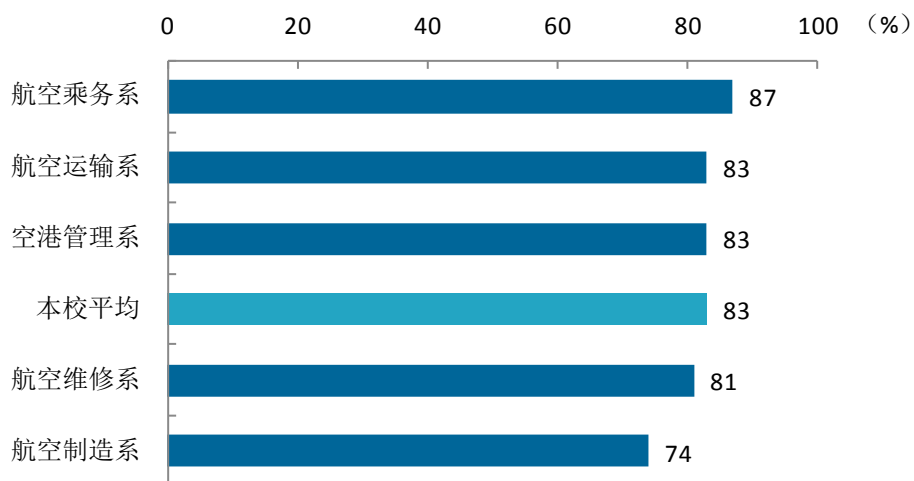


图 3-6 各系部毕业生的就业满意度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校大多数专业毕业生对就业工作表示满意，整体就业感受较好。其中就业满意度较高的专业是民航运输（民航电子商务）（100%），就业满意度较低的专业是飞机结构修理（65%）、飞行器制造技术（74%）。

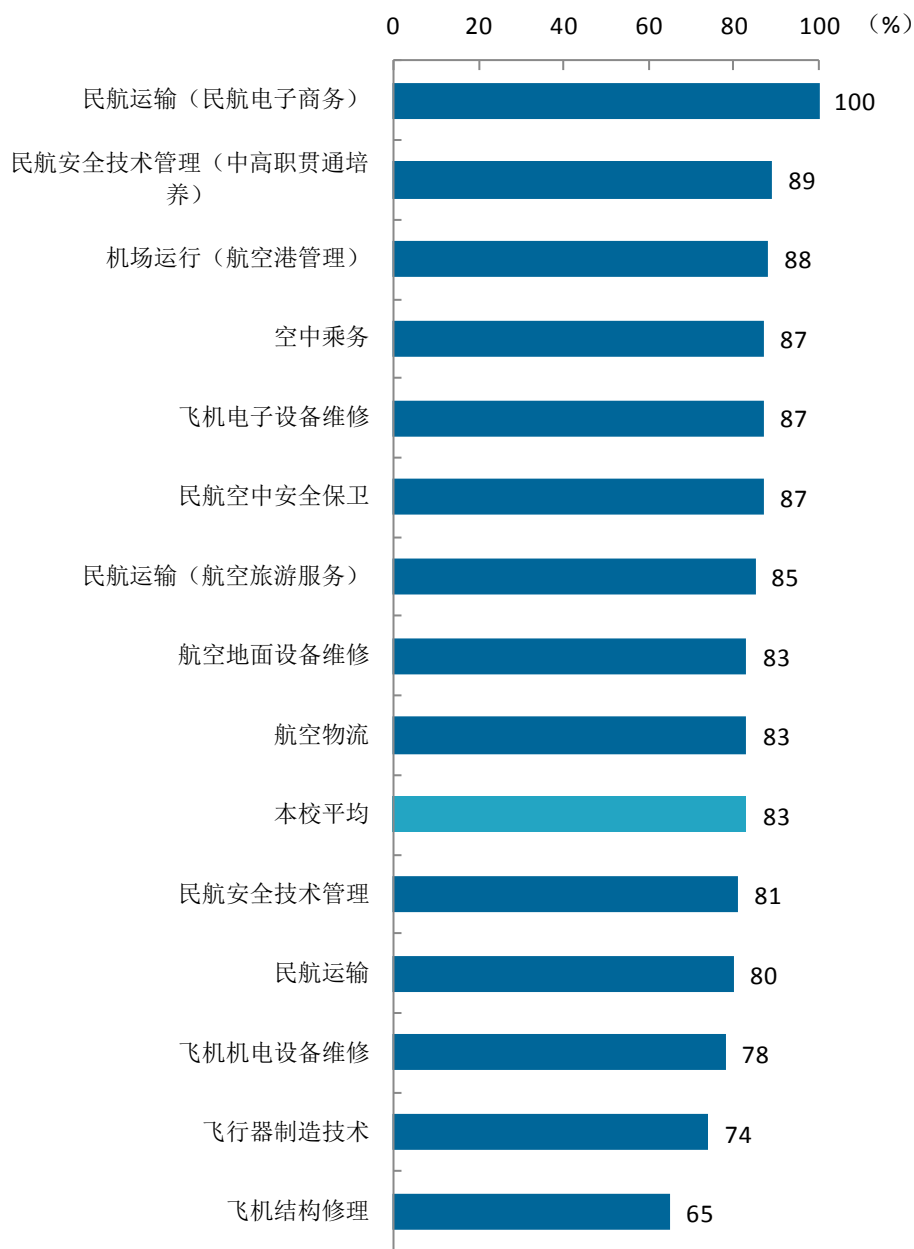


图 3-7 各专业毕业生的就业满意度

注：个别专业因样本较少没有包括在内。

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

三 职业期待吻合度

1. 毕业生的职业期待吻合度

职业期待吻合度反映了大学生在校期间对职业的认知与在职场实际中的感受之间的匹配程度，本校 2021 届毕业生的职业期待吻合度为 57%，毕业生认为工作不符合职业期待的原因主要是不符合我的职业发展规划（41%）。

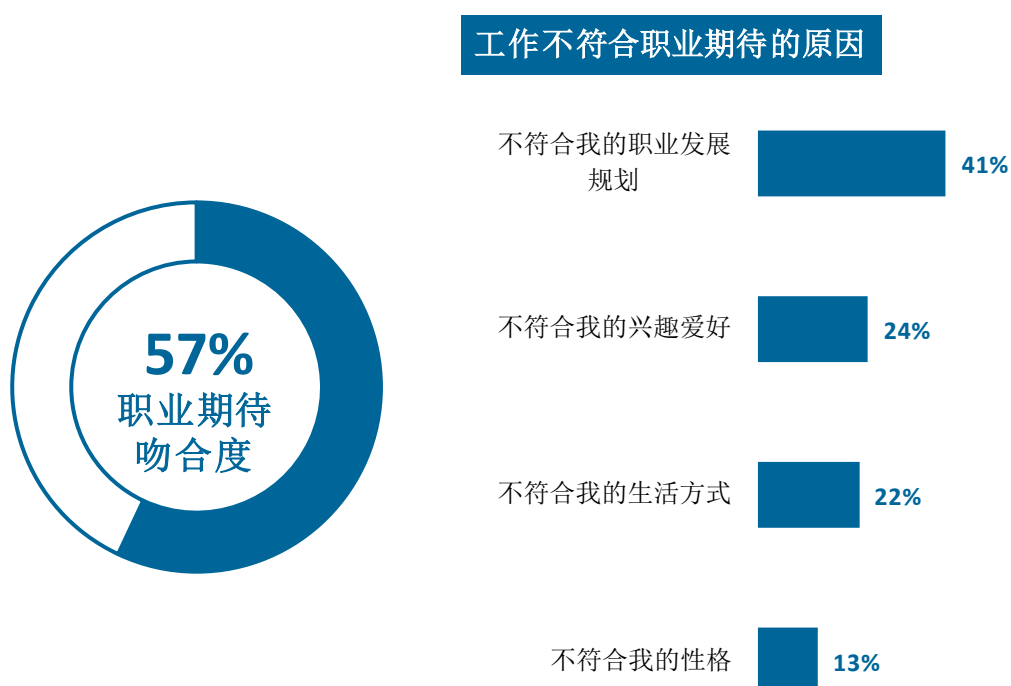


图 3-8 毕业生的职业期待吻合度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

2. 各专业的职业期待吻合度

本校 2021 届职业期待吻合度较高的专业是民航空中安全保卫（80%），职业期待吻合度较低的专业是民航运输（航空旅游服务）（44%）、民航运输（45%）。

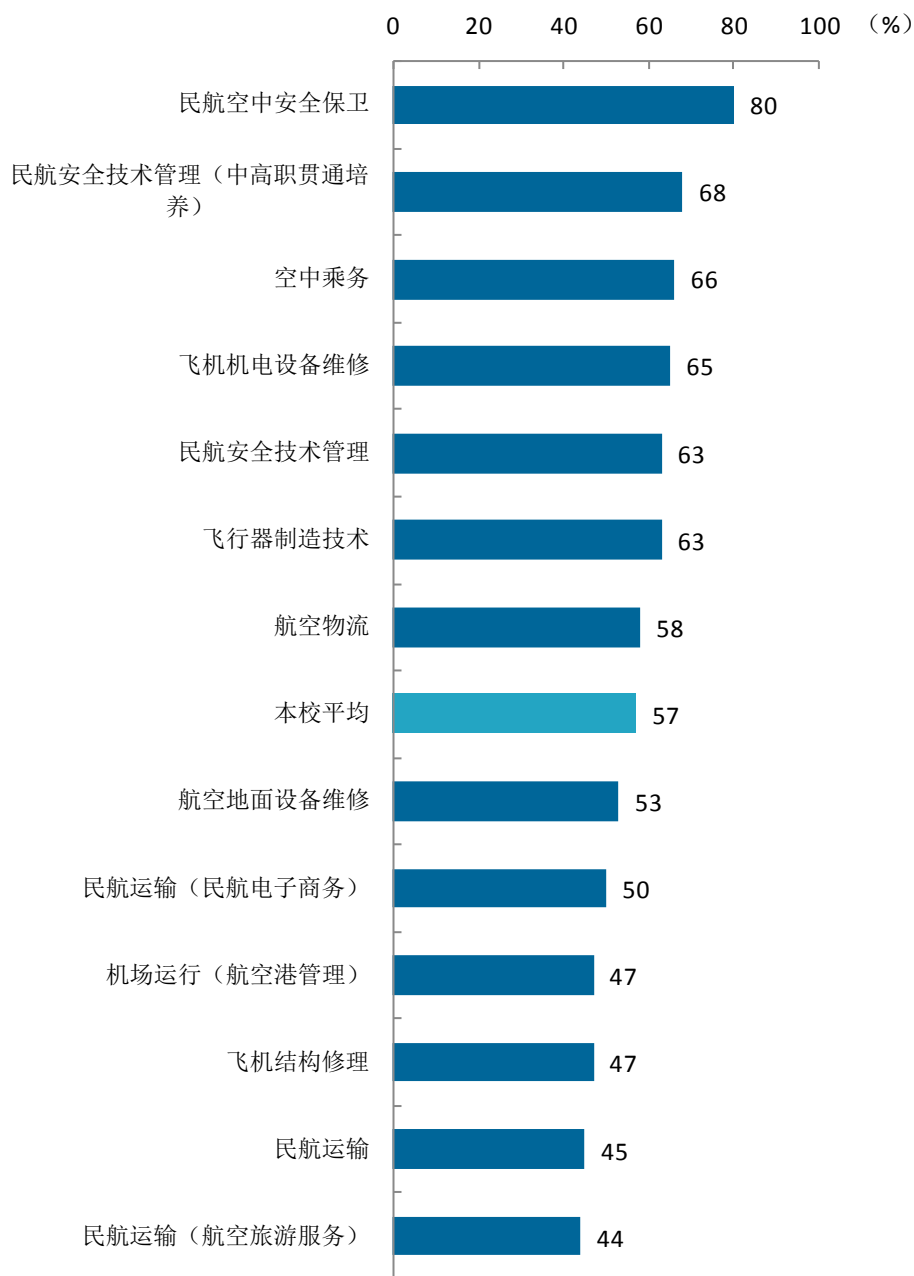


图 3-9 各专业毕业生的职业期待吻合度

注：个别专业因样本较少没有包括在内。

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

四 就业稳定性（以离职率来衡量）

1. 毕业生的离职率

就业稳定性以离职率为衡量，就业稳定性是反映毕业生踏入职场初期的稳定程度，本校 2021 届毕业生的离职率为 35%，毕业生离职的主要原因是薪资福利偏低（49%）、个人发展空间不够（40%）。

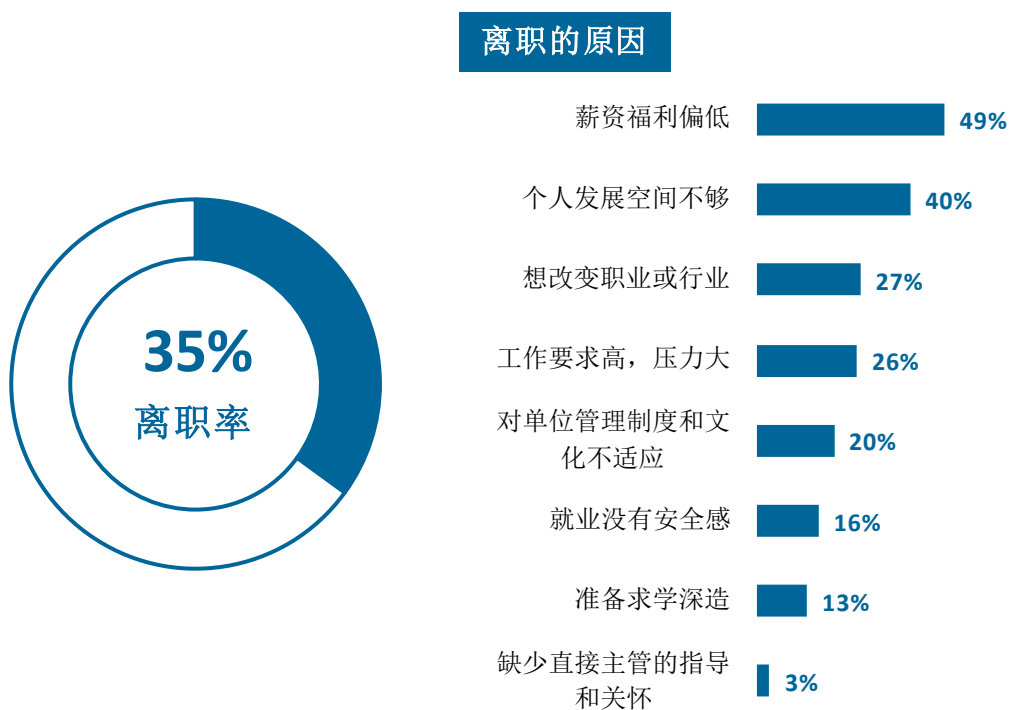


图 3-10 毕业生的离职率

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

2. 各系部毕业生的离职率

本校 2021 届离职率较低的系部是航空乘务系（21%），离职率较高的系部是航空运输系（44%）、空港管理系（43%）。

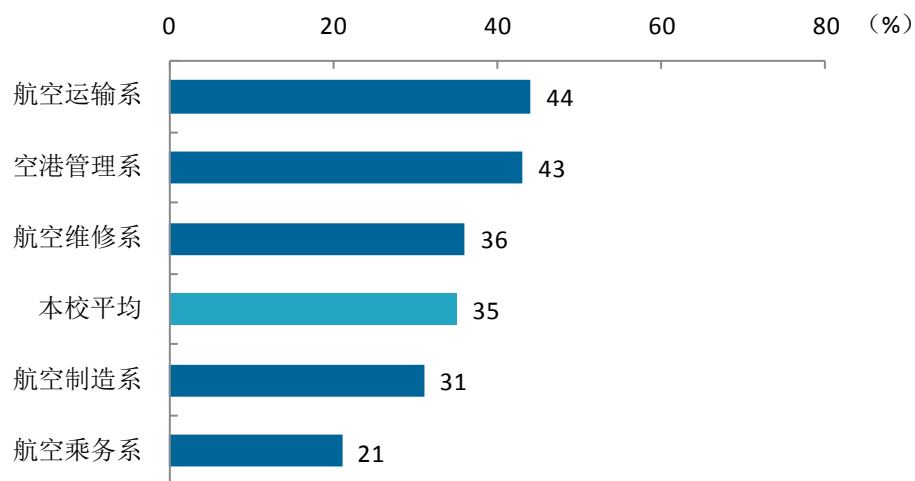


图 3-11 各系部毕业生的离职率

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

3. 各专业毕业生的离职率

本校 2021 届离职率较低的专业是机场运行（航空港管理）（17%）、空中乘务（20%），离职率较高的专业是民航安全技术管理（中高职贯通培养）（58%）。

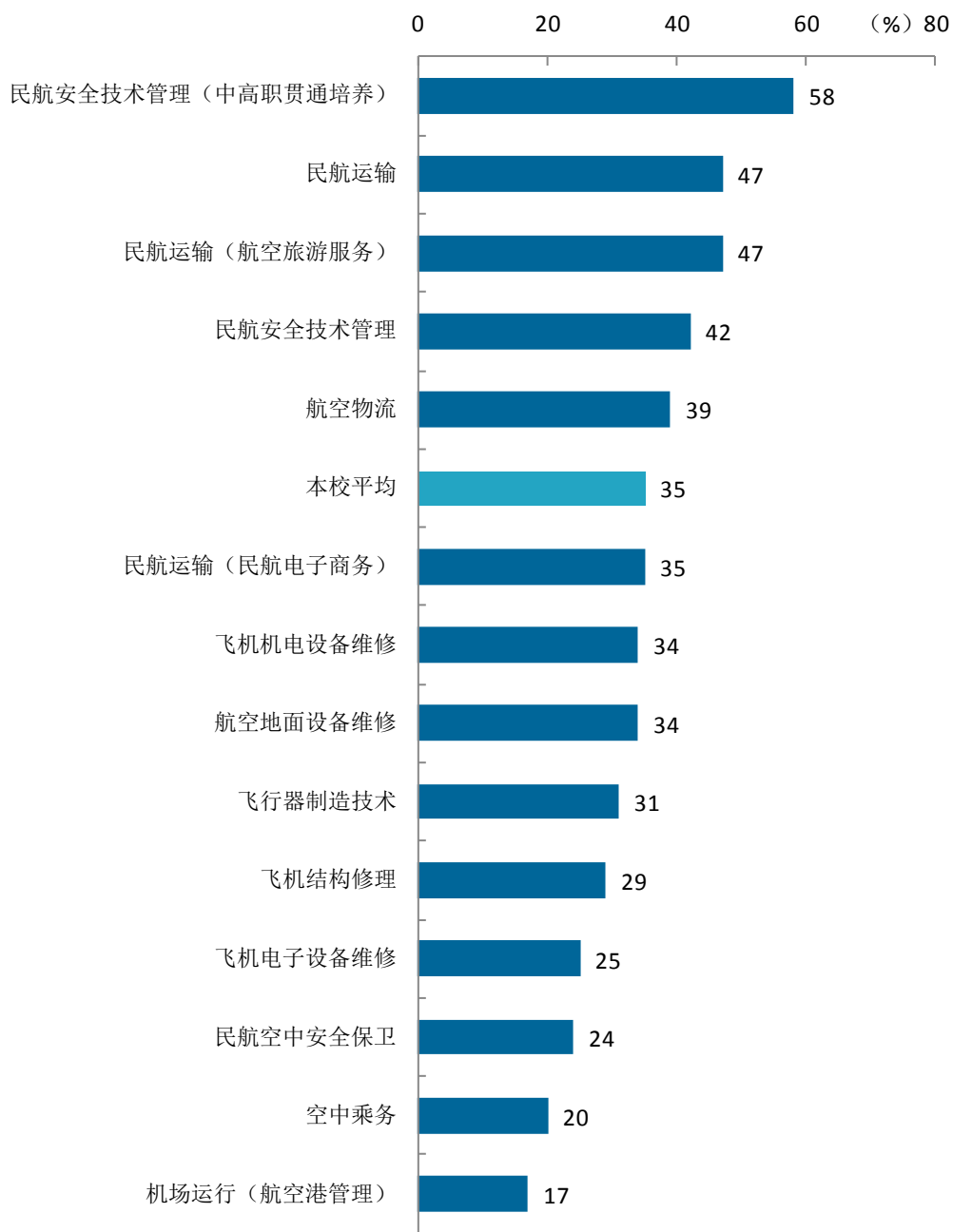


图 3-12 各专业毕业生的离职率

注：个别专业因样本较少没有包括在内。

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

五 职业发展和变化

（一）毕业生职业发展情况

本校 2021 届毕业生从毕业到目前有 34% 在薪资或职位上有过提升。本校毕业生的职业发展情况较好。

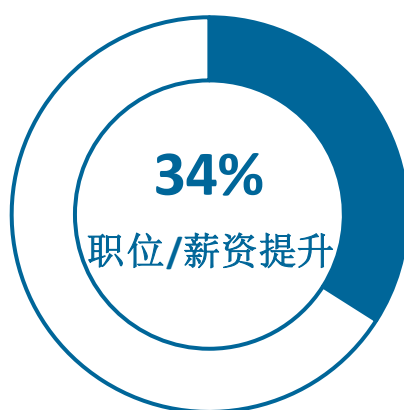


图 3-13 毕业生有过薪资或职位提升的比例

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 届从毕业到目前有过薪资或职位提升比例较高的系部是航空制造系（43%），薪资或职位提升比例较低的系部是航空乘务系（29%）。

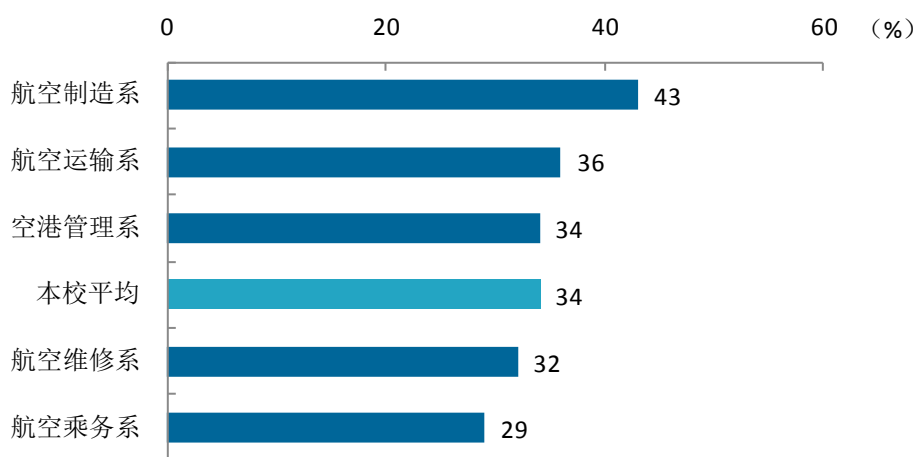


图 3-14 各系部毕业生有过薪资或职位提升的比例

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 届从毕业到目前有过薪资或职位提升的比例较高的专业是民航安全技术管理（中高职贯通培养）（45%）、飞行器制造技术（43%），有过薪资或职位提升的比例较低的专业是机场运行（航空港管理）（12%）、航空物流（22%）。

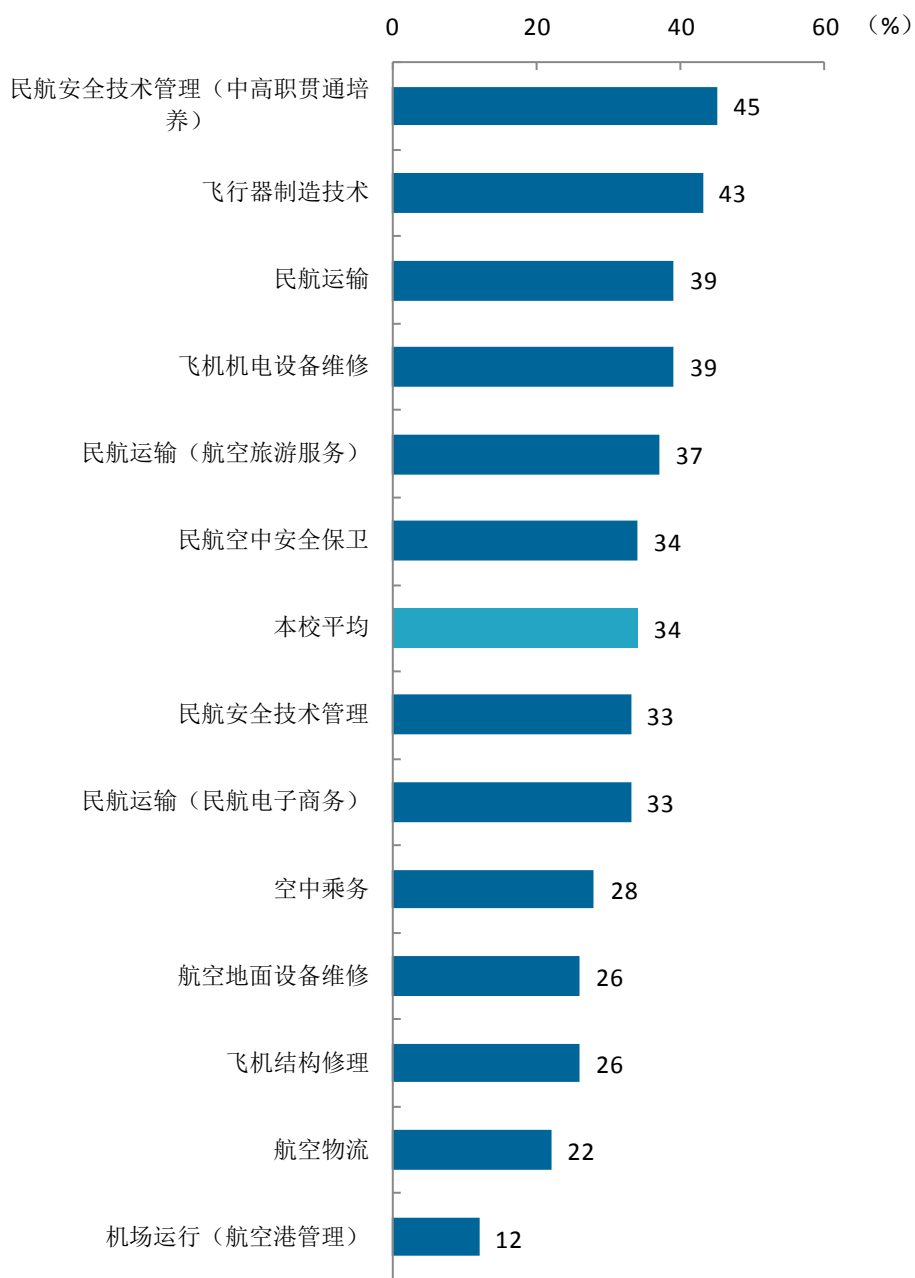


图 3-15 各专业毕业生有过薪资或职位提升的比例

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

（二）毕业生职位变化

本校 2021 届毕业生从毕业到目前有过转岗的比例为 17%。

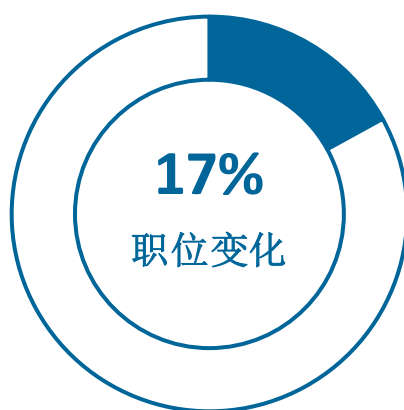


图 3-16 毕业生有过转岗的比例

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 届从毕业到现在，有过转岗比例较高的系部是航空维修系（23%）、航空运输系（21%），有过转岗比例较低的系部是航空乘务系（9%）。

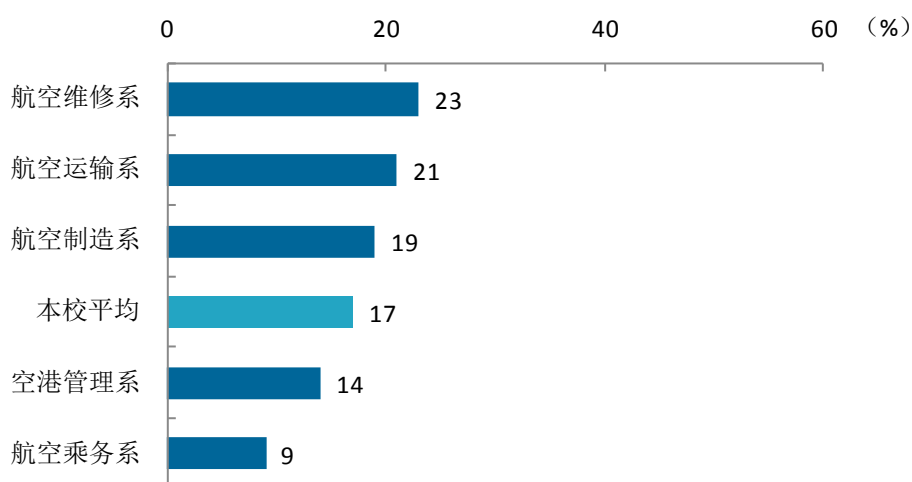


图 3-17 各系部毕业生有过转岗的比例

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 届从毕业到现在，有过转岗比例较高的专业是航空地面设备维修（29%）、民航运输（27%），有过转岗比例较低的专业是机场运行（航空港管理）（0%）。

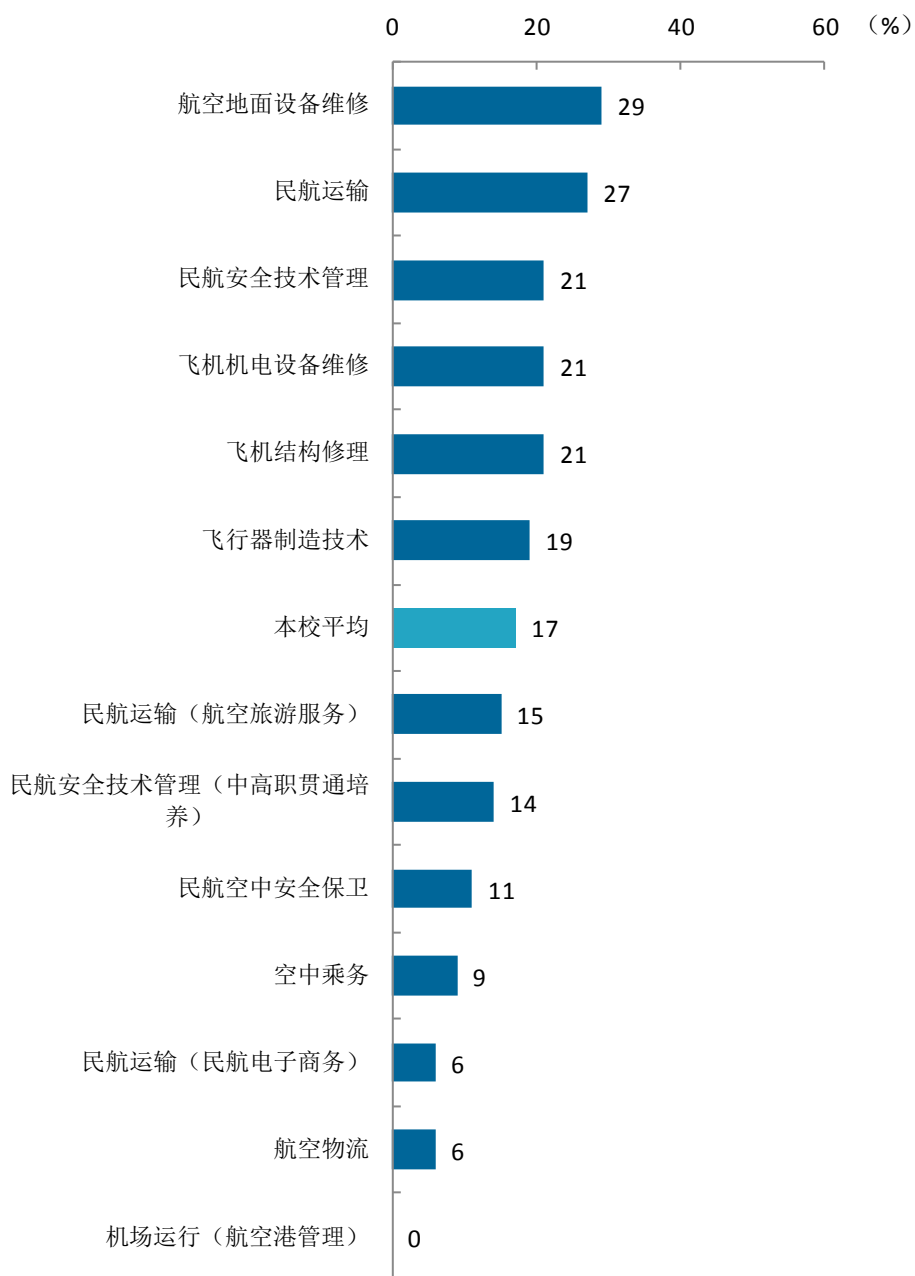


图 3-18 各专业毕业生有过转岗的比例

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

就业



发展趋势
分析



第四章 就业发展趋势分析

【从毕业生就业发展趋势性研判、毕业去向、就业流向、就业特点、就业质量四个方面，综合外部产业数据，对本校就业发展趋势进行总结】



就业发展趋势性研判

（一）专业发展趋势

1. 民航运输专业发展趋势

（1）“新冠”疫情的影响

“新冠”疫情全球暴发后，中国民航客运市场率先复苏，走在了世界的前列。2020 年，中国民航完成旅客运输 4.18 亿人次，其中新增旅客接近半数，90 后成为出行的主力人群，中国民航的市场格局出现巨大的改变。

旅客群体的结构性变化，是疫情给我们带来的深远影响，2020 年乘机旅客中，在 2019 年没有乘机出行记录的新增旅客接近一半，说明乘坐飞机的人中近一半为新旅客。新增旅客中，从高铁引流而来的旅客群体成为最重要的补充客源，这类旅客出行的目的以探亲和旅游居多。

“新增旅客”、“年轻化”、“高铁引流”、“随心飞”成为行业的关键词。虽然很多曾经的旅客尚未乘机出行，客源结构改变，但是市场整体趋势依然向好，公商务旅客和新增客源支撑了行业复苏。

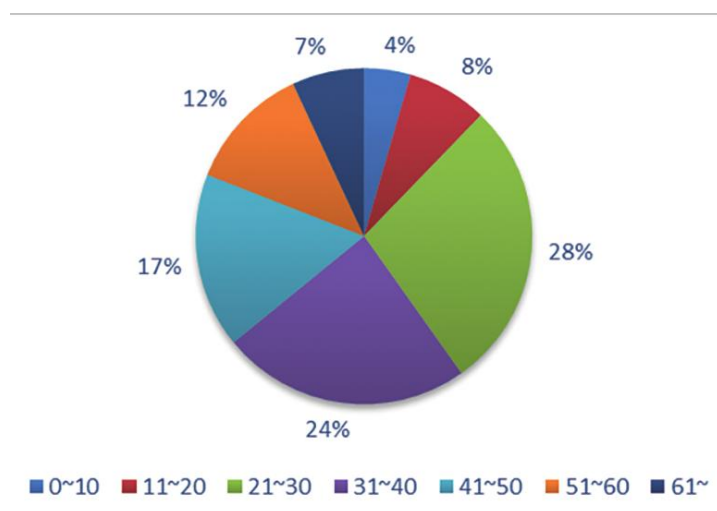


图 2020 年民航旅客年龄分布

以上数据反映了大量旅客仍然选择航空运输，能为我国民航运输的复苏带来新的发展机遇。

（2）我国民航的高速发展趋势

至 2020 年，我国境内（不含香港、澳门和台湾地区）民用机场总数达 241 个，共有跑道 265

条，停机位 6621 个，航站楼面积 1799.8 万平米，2020 年全年新开工、续建机场项目 114 个，新增跑道 4 条，停机位 377 个。

截至 2020 年底，民航全行业运输飞机期末在册 3903 架，成为美国以外的最大的航空市场。飞机数量的增加也意味着运力提升，对于民航运输服务行业工作人员需求量也将相应增加。

（3） 布局中西部战略

国家经济的发展是促进航空运输增长的主要因素。

中国作为世界第二大经济体，随着我国东部沿海地区产业向中西部地区转移步伐加快，近几年中西部机场数量、运输量增长速度普遍高于平均水平，因此，航空运输市场追随国家产业布局政策，布局中西部市场也是大势所趋。

单位：个

地区	颁证运输机场数量	占全国比例%
全国	241	100.0%
其中：东部地区	54	22.4%
中部地区	36	14.9%
西部地区	124	51.5%
东北地区	27	11.2%

图 2020 年各地区颁证运输机场数量

从这个层面而言，随着国家西部大开发的布局，民航运输事业也在西部各个省市得到快速发展，意味着我国西部各个民航单位对于民航运输专业的人才的需求逐步加大。通过我校学生处领导的相关调研，也印证了这方面确实有着较大的可挖掘的发展潜力。

（4） 新技术的保障

近五年旅客运输高速发展，新技术手段全面应用功不可没。

电子商务的发展使旅客购票渠道更加多样、通畅。而全面实施电子客票后，自助值机的大规模应用有效缓解了地面保障工作的压力，能够改善机场服务流程，提高服务效率、避免大幅度增加成本投入，实现机场容量快速上升。

高效的行李分拣系统应用，也大大提升了行李运输效率。而航空公司集中配载的铺开也使得运力资源得到了更好的利用。

（5） 服务理念的转变

在国内各航空公司竞相加入航空联盟之际，各公司都在研究如何转变服务理念提升服务水平，以应对加入联盟之后国际航线带来的机遇和挑战。

做好个性化、人性化服务，无疑是提高服务质量的有效途径。个性化、人性化服务是在程序化服务的基础上的提升，更加贴近旅客的要求，更能体现服务质量。坚持以人为本，用心服务；了解自己的目标客户群体，为各个群体制定相应的服务方式，最后通过建立客户数据库系

统，从各个方面与各个顾客建立关系。

转变观念将服务前移。它不再是“等”旅客来了我们满足其需求，或者旅客需要什么我们提供什么的被动式服务，而是充分利用数据与对数据的分析，掌握旅客可能有哪些需要。把服务前移，在旅客未来到面前就制定好服务的流程与服务措施，使旅客享受更贴心、更温馨的服务。

此外，近年来高铁和民航竞争明显，民航从原来谈高铁色变到现在初探合作。通过高铁乃至普铁的串联航班，扩大了交通服务区域，拓展了航空运输和铁路运输各自的辐射圈，两种运输方式互为补充，极大地方便了旅客出行换乘。高铁与航空两种“大交通”运输方式的有效结合，增强了优势互补，产生了组合效应。高铁让民航此前“点对点”的市场铺开成了“点、线、面”，有效扩大机场辐射范围。

2. 民航电子商务专业发展趋势

(1) 行业背景

① 民航业发展方面

伴随着国民经济和民航业的高速发展，民航业对人才需求不断增长。2008年全国民航工作会议上，提出实现民航强国的三大战略，即持续安全战略、大众化战略、全球化战略。根据民航强国战略，实施大众化战略，就是使民航从提供高端性消费向满足大众经济型消费扩展，让社会大众能够享受到安全、便捷、经济的航空客货运服务，提高民航服务的覆盖能力，实现“县县通、及时达”。到2030年，民航局目标是力争满足旅客运输量约15亿人次的市场需求；民航稳定成为大众化的出行方式；航空消费者对民航服务的满意度达到较高水平。

2019年9月18日，中国商用飞机有限责任公司（简称“中国商飞”）发布《2019-2038年民用飞机市场预测年报》。中国商飞预测，未来20年，全球航空旅客周转量（RPK）将以平均每年4.3%的速度递增。年报指出，2018年，中国经济由高速增长阶段转入高质量发展阶段，GDP同比增长6.6%，经济结构进一步优化升级。经济增长稳中有进也带来航空运输业的蓬勃发展。未来20年，预计机队年均增长率为5.2%，旅客周转量年均增长率为6%。到2038年，中国的旅客周转量将达到4.08万亿公里，占全球的21%。

中国民用航空局《民航业人才队伍建设中长期规划（2010-2020年）》曾预测，到2020年，民航从业人员总量将达到240万人，其中，直接从业人员140万人，客货销售代理等相关从业人员100万人。

在中国民用航空发展第十三个五年规划中指出，随着航空运输规模的不断扩大，民航在人力资源方面的制约更加凸显，确保持续安全和提升服务质量的压力加剧。民航业各岗位的人才储备和竞争状况有所不同。

在波音公司发布的2021版《民用航空市场预测》中指出，全球市场正在基本按照该公司在

2020 年做出的预期恢复。国内航空旅行需求的恢复正在引领这一趋势，预计区域间市场将随着卫生和旅行限制放松随后恢复，最终远程国际旅行将在 2023-2024 年恢复到疫情前水平。此外，波音公司预测未来 20 年，中国将需要 8700 架新飞机，较该公司 2020 年预测的 8600 架高 1.2%；中国的年均客流量增长 5.4%，民航服务市场机遇将达到 1.8 万亿美元。中国拥有全球最高的电子商务市场增速，航空快运有很大的发展空间，为货机的旺盛需求提供了机会。

但自 2020 年以来，受到疫情影响，全球和国内航空业都受到了巨大的冲击。根据 IATA、ACI World、贝恩咨询、麦肯锡等于国内外权威组织或机构的预测，由于国内疫情呈多点散发态势，国内旅行可能将面临更严格的措施，会再次打断国内客运市场的恢复；而随着疫苗接种范围的快速扩大，以及双边旅行协议的达成，预计在 2023 年国际客运市场将逐渐改善，并又有望在 2024 年底恢复至疫情前水平。

因此，在后疫情时期，我国国民经济和中国民航业的发展将表现出不平衡的现状，这也将给民航运输业人才就业需求带来一定的影响。

② 电子商务发展方面

“十三五”时期，面对复杂严峻的发展环境，特别是新冠肺炎疫情等重大风险挑战，在党中央、国务院坚强领导下，商务部、中央网信办、发展改革委等相关部门会同各地方加强政策协同，共同推动电子商务实现跨越式发展，《电子商务“十三五”发展规划》主要目标任务顺利完成，在形成强大国内市场、带动创新创业、助力决战脱贫攻坚、提升对外开放水平等方面作出了重要贡献。

截止目前，我国固定宽带家庭普及率达到 96%，网民规模接近 10 亿，互联网普及率超过 70%。电子商务交易额保持快速增长，2020 年达到 37.2 万亿元，比 2015 年增长 70.8%；网上零售额达到 11.8 万亿元，年均增速高达 21.7%。网络购物成为居民消费重要渠道，实物商品网上零售额对社会消费品零售总额增长贡献率持续提升，带动相关市场加快发展。快递业务量从 2015 年 206.7 亿件增至 2020 年 833.6 亿件，非银行支付网络支付交易金额从 2015 年 49.5 万亿增至 2020 年 294.6 万亿，均稳居全球首位。

此外，“丝路电商”加快全球布局，与 22 个国家建立双边电子商务合作机制，通过政企对话、联合研究、能力建设等推动多层次合作交流，营造良好合作环境。电子商务企业加快出海，带动物流、移动支付等领域实现全球发展。

在商务部、中央网信办和国家发改委联合编制的《“十四五”电子商务发展规划》中，关于我国电子商务的发展目标是：1) 到 2025 年，我国电子商务高质量发展取得显著成效。电子商务新业态新模式蓬勃发展，企业核心竞争力大幅增强，网络零售持续引领消费增长，高品质的数字化生活方式基本形成。2) 到 2035 年，电子商务成为我国经济实力、科技实力和综合国力大幅跃升的重要驱动力，成为人民群众不可或缺的生产生活方式，成为推动产业链供应链资源

高效配置的重要引擎，成为我国现代化经济体系的重要组成，成为经济全球化的重要动力。

“十四五”电子商务发展主要指标

类别	指标名称	2020 年	2025 年	备注
总规模	电子商务交易额（万亿元）	37.2	46	预期性
	全国网上零售额（万亿元）	11.8	17	预期性
	相关从业人数（万）	6015	7000	预期性
分领域	工业电子商务普及率（%）	63.0	73	预期性
	农村电子商务交易额（万亿元）	1.79	2.8	预期性
	跨境电子商务交易额（万亿元）	1.69	2.5	预期性

虽然航空运输业受疫情影响较明显，但由于我国的“零新冠”策略一方面确保了国内经济活动的正常运行，另一方面也使我国继续保持着对外贸易较快增长的局面，跨境电商、专线物流、冷链生鲜等业务也将进一步促进电子商务的深入广泛应用和国际物流的快速发展。

（2）专业发展

① 专业基础

上海民航职业技术学院是华东地区民航特色的高等职业技术技能人才培养、培训的重要基地。为适应未来行业发展需要，学院正致力于建设成为在全国范围有影响力的人才培养和培训重要基地。民航运输服务专业（原民航运输专业）创办可追溯于 1985 年，该专业不仅是我院最早成立的专业，也是学院实力最强专业之一，具有十多年高等职业教育办学经验。2019 年获得中国民用航空局民航发展基金“民航运输特色一流专业建设项目”200 万专项资金资助。

② 专业建设

上海民航职业技术学院民航电子商务专业（民航运输服务专业下的一个专门化方向）创办于 2014 年，该专业成立时间较短专业。

民航电子商务专业建设，坚持立足上海，面向华东，辐射全国，全面推进素质教育。秉持“依托行业、教学设计一体化、培养以能力本位的民航运输人才”的建设理念，即：加强学生人文素质、专业知识、综合技能、职业素养的培养，以能力为本强化专业技能和语言、气质的训练与职业造型的培训，打造服务意识强、特色鲜明的品牌专业。培养思想政治坚定、德技并修、全面发展，适应社会经济建设与民航业发展需要，具有责任、合作、诚信和创新等职业素质，掌握民航客货运销售相关理论知识和实践技能；熟悉电子商务专业领域方向的基础理论与应用技能；对民航运输与商务管理具有融会贯通的实际应用能力，面向民航与电子商务类相关企业，能熟练应用计算机与互联网技术，从事电子商务运作与管理，具有当代民航精神和职业发展潜能的高素质、技术技能型人才。

3. 航空物流专业发展趋势

2021 年我国宏观经济和物流发展保持较强韧性，物流总规模稳定增长，需求结构继续调整，高质量物流服务体系加快形成，对各行业支撑和带动作用进一步增强。根据中国物流与采购联合会数据，2021 年前三季度，全国社会物流总额 234.5 万亿元，按可比价格计算，同比增长 11.4%，增速比上年同期提高 9.4 个百分点，两年年均增长 6.6%。从累计数据来看，物流需求规模超过 230 万亿且年内均保持 10% 以上的较快增长。物流服务从低成本向品质服务转变，物流市场活力依然较强劲，物流总收入年内均保持 20% 左右的增长。物流市场发展韧性依然较强，物流运行持续恢复、保持稳中有进的发展态势。

2020 年，民航业受疫情影响，根据《2020 年民航行业发展统计公报》统计，全行业完成货邮周转量 240.20 亿吨公里，比上年下降 8.7%（请见图：2016-2020 年民航周转量）。全行业完成货邮运输量 676.61 万吨，比上年下降 10.2%（请见图：2016-2020 年民航货邮运输量）。



图 2016-2020 年民航货邮运输量



图 2016-2020 年民航货邮周转量

2021 年民航业根据“安全运行、保应急运输、保风险可控、保精细施策”的防控工作要求，准确把握疫情形势变化，科学决策，创造性应对，因时因势精准施策，扎实推动民航高质量发展。2021 年 1-8 月物流需求保持稳定增长，需求延续稳定恢复态势，随着新发展格局构建的持续推进，航空物流发展质量继续提高，航空物流行业将继续保持较快增长态势。根据中国民用航空局《月度运输生产统计》，2021 年 8 月货邮运输量当年累计比上年同期增长 10.5%，货邮周转量当年累计比上年同期增长 18.2%。截止至 2020 年底，年货邮吞吐量 1 万吨以上的运输机场 59 个，北京、上海和广州三大城市机场货邮吞吐量占全部境内机场货邮吞吐量的 44.0%。全年航空物流运行逆势回升、增势平稳，航空物流规模再上新台阶，航空物流业总收入保持增长，运行实现提质增效，单位成本缓中趋稳，为抗击疫情、保障民生、促进经济发展提供了有力支撑，进出口物流量快速回稳。

为促进航空物流业高质量发展，民航局出台《关于促进航空物流业发展的指导意见》，明确民航业和物流业是支撑我国经济社会发展的战略产业，支持高校开设航空物流相关专业和课程，加大人才培养力度，鼓励科研机构建立航空物流研究方向和航空物流领域行业智库建设，加强创新人才激励机制。同时，随着“一带一路”倡议的进一步发展深入，物流在产业布局中的作用越来越重要，航空物流企业也随着产业升级升级加紧国际化转变，尤其是面对国际航空运输发展，对专业人才需求日趋旺盛。

航空物流行业发展水平不断提升，对高校航空物流管理人才的培养模式也提出了更高的要求。鉴于航空物流方向专业性强、实践性强的特点，人才培养方案直接关系人才培养的质量，是进行有效教学与实践的重要依据与保证。我院航空物流人才培养方案的制订突出航空特色，遵循航空物流人才培养规律，以航空物流行业需求为根本，诚邀相关企业参与人才培养方案的讨论与制订，校企双方成立“专家委员会”，从而保障人才培养方案制订的科学性，共同确定专业培养目标，明确学生应具备的理论知识、技能素质，教学培养中应开设的专业课程、实训课程，考核方式，师资队伍打造等，积极采纳企业行业的意见，在人才培养的广度和深度上更符合更贴近航空物流行业需求。在师资方面，航空物流专业要求任课教师，具备厚实的物流基础理论、物流操作能力、信息处理能力、物流管理能力，形成高素质专业化“双师型”教师队伍。课堂上教师将讲授教学法、案例教学法、启发式教学法、讨论式教学法、项目研究教学法、实践教学法等多种方法结合运用，充分发挥学生主观能动性和学习自觉性，结合实际创设良好的教学实训情景，创造学生间互相协作、师生间互动交流的和谐氛围，使学生在课堂中不仅能获得扎实的知识，更能从中取得持续学习与成长的能力。教师利用现代化信息技术手段，尽可能丰富教学资源，现已实现线上线下互动混合式教学模式，使课堂教学不仅仅局限于课堂。

此外，“1+ X ”证书制度背景下的书证融通是当前职业教育发展的必然趋势，现有“1+X”物流管理证书体系职业资格证书能力要求的引导，帮助学生建立、完善专业知识体系，并帮助

学校构造课证融合的课程体系，打造模块化、项目化课程内容，将专业基础知识进行分解，融入模块化课程内容中，形成由浅入深，由单一到综合的知识体系，使学生在课堂中不仅能获得扎实的知识，更能培养学生成为讲政治、懂技术、善经营、会管理的航空物流专业人才。

航空物流专业在培养人才的过程中，对接行业标准，以社会需求为导向，以岗位职责为核心，明晰行业需求，以职业胜任力为视角，强化实践能力培养、增强创新意识培养。多年来，航空物流专业毕业生，广泛得到用人单位一致好评，同学们人品端正，德行优良，熟悉自己专业领域，工作严谨，踏实肯干，勤恳务实，善于学习，对本职工作兢兢业业，毕业生从事的工作岗位已实现专业对口。

4. 民航安全技术管理专业发展趋势

在 2017 年实施的《中华人民共和国民用航空法》第六十五条中，明确指出：民用机场应当按照国务院民用航空主管部门的规定，采取措施，保证机场内人员和财产的安全。《中华人民共和国民用航空安全保卫条例》（2011.01.08）第四章专门对安全检查进行了明确的规定。由中国民用航空局颁布的《中国民用航空安全检查规则》对安全检查做出了详细的规定（参见第三条）：“民用航空安全检查部门（以下简称安检部门），依照有关法律、法规和本规则，通过实施安全检查工作，防止危及航空安全的危险品、违禁品进入民用航空器，保障民用航空器及其所载人员、财产的安全。”民航局发布《2017 年民航行业发展统计公报》显示，全国民航运输机场完成旅客吞吐量 11.48 亿人次，同比增长 12.9%，全国民航安检部门共检查旅客 5.66 亿人次。

安全是民航永恒的主题，安全防范技术是保证机场安全的重要手段。当前，在智慧型机场的快速建设和发展下，安防技术如影随形，随着人工智能等技术的发展，民航安全防范技术产业处于快速升级的趋势，特别是安全检查系统逐渐实现自动化、智能化，机场安全检查岗位用人需求也必然发生变化。

5. 航空旅游服务专业发展趋势

随着社会经济的发展，人们对生活质量的要求越来越高，旅游业成了新时代备受关注的行业发展行业。航空旅游业指的是以航空为主要交通工具的旅游产业。世界经济的高速发展为航空业的旅游交通创造了安全、舒适和不受地形限制等一系列优势条件。同时，继商务旅客和休闲旅客之后，旅游人士已经成为我国航空运输的第三大客源市场，增加了我国航空的客流量量。航空旅游专业人才的需求将大幅上升。

中国的大海域和低空空域面积广阔，有利于发展航空的低空飞行项目，绝大部分航空旅游项目都可以在这些低空空域进行，比如滑翔机、热气球、直升机和动力伞等项目，这些项目丰富了中国航空旅游的内容，促进了我国海陆空立体旅游项目的发展。低空旅游的发展为航空旅游人才的需求将进一步加大。

近年来，国务院和中央军委等政府部门出台了一系列政策，来鼓励航空旅游业多元化发展，

比如我国早些年已经将海南作为我国低空空域改革的试点区域。目前，海南已经成为首先开放的自由低空区，这为海南航空旅游业的发展提供了极大的便利条件。我国可以借鉴发达国家城市发展航空产业的经验，结合自身所独有的政策优势，开展独具中国特色的航空旅游方式。

我系航空旅游服务专业开设 8 年来，每年招收 4-5 个班级，每班约 50 人，目前本专业在校有 500 多名，前二年就业率都在 90% 以上，招生就业两旺。

后疫情时代，虽对航空旅游业影响较大，但，航空和旅游二大行业也是恢复最快的行业，特别是通用航空今后的大发展，为航空旅游专业拓展了新渠道。

6. 民航气象观测专业发展趋势

根据国际民航组织统计，全球的空中交通流量约每 15 年翻一番，现有空中航行系统的运行能力已经接近饱和。为了满足支持增强运行效率和安全，对航空气象服务的需求也在加大。由下图近几年中国有颁证运输机场和通用机场数量区域分布来看，近 3 年新增运输机场 6 个，均在西部地区；近 3 年新增通用机场 37 座，其中东北、华东地区通用机场数量较多，增速也较快。以当前我国机场数量的增长速率，按照 1: 6 的气象人员配比（即 1 座机场 6 个气象人员），每年新增航空气象岗位约 258 个。而薪资水平与机场所在地区的经济水平正相关，一般能达当地薪资水平的中上等，为 9~12 万不等，高原机场略高，为 15~18 万不等，总体而言西南地区机场气象人员收入水平高于东部地区。

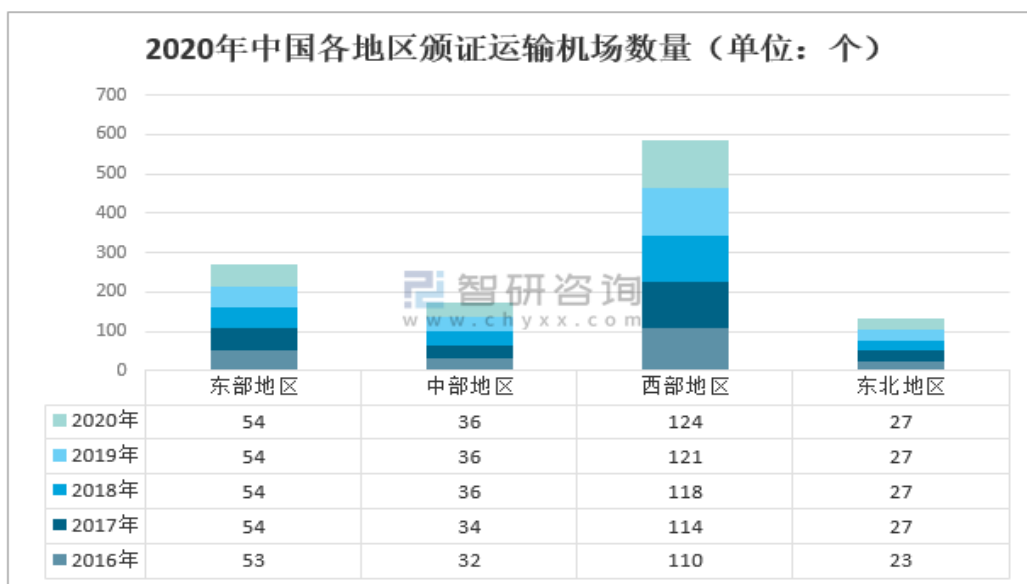


图 2016~2020 年中国各地区颁证运输机场数量（单位：个）



图 2018 年 6 月-2020 年 6 月各地区通用机场数量情况（单位：个）

7. 机场运行（航空港管理）专业发展趋势

航空港管理专业具有鲜明的民航行业特色，就业岗位覆盖面广，符合民航航空港服务管理类人才的市场需求。就业岗位能涵盖航站楼、机坪与飞行区二大核心区域的服务与管理岗位，具体服务与现场管理岗位包括：载重平衡员、货运代理、票务、值机员、登机口、贵宾服务、引导员、行李检询员、候机楼商务、航空气象服务、机场运控中心及飞行区场务员等诸多岗位群。

本专业开设经过了详尽的市场调研和行业分析，所制定的人才培养计划与行业需求吻合度较高，在课程设置、师资队伍、校内外实训基地以及教材建设等方面等均对培养合格的航空港管理人才提供有力保障。在疫情常态化形势下，虽然对就业有一定的影响，但随着疫情控制得到改善后，航空业将会反弹式发展，同时加强在校学习和注重校外实践二大环节的综合素质培养，航空港管理专业学生就业是比较乐观的。

8. 空中乘务专业发展趋势

在“十三五”期间，我国民航业取得了长足的发展。虽然，自 2019 年年底以来，新冠肺炎疫情给民航业造成巨大冲击，特别是一线乘务岗位排班的缩减，导致航空公司招乘、培训的节拍延迟，但全行业明确“保安全运行、保应急运输、保风险可控、保精细施策”的防控工作要求，科学决策，精准施策，统筹推进疫情防控和安全发展，中国民航在全球率先触底反弹，国内航空运输市场成为全球恢复最快、运行最好的航空市场。

“十四五”期间，民航强国将继续落实推进。第一阶段（2021 年到 2035 年），建成多领域的民航强国。实现从单一的航空运输强国向多领域的民航强国的跨越。第二阶段（2036 年到本世纪中叶），建成全方位的民航强国。即实现由多领域的民航强国向全方位的民航强国的跨越，全面建成保障有力、人民满意、竞争力强的民航强国。

根据中国民航局统计数据,截止 2021 年 6 月 30 日,共有 10 万左右乘务员就职于运输航空公司。自疫情防控常态化以来,部分航空公司乘务员人数出现小幅度的增加,航空公司规模分布整体未有太大变化。三大航依旧稳居空乘队伍规模第一梯队,空乘人数之和占整个运输航空乘务员总数的 46.3%,较去年占比下降 1%。其中南航乘务员 17374 人,占比为 17.3%;国航乘务员 14756 人,占比为 14.7%;东航乘务员 14425 人,占比为 14.3%。海南航空、深圳航空、厦门航空和四川航空四家航空公司空乘队伍占据第二梯队,队伍规模均在 4500 人以上。

从地域分布看,三大航为主的京沪广仍然是乘务需求量最大的城市,同时三大航的驻外基地、厦门航空等四家航空紧随其后。凭借独特的地理位置,春秋、吉祥航空以上海为基地,定期招募适量的乘务员储备人才。从年龄结构看,乘务员的年龄分布呈现明显的正偏态分布,女性乘务员的从业年龄高峰为 25 岁,男性乘务员的从业年龄高峰为 26 岁。学历以大专以上层次为主。由于国际航班大量减少,航空乘务员岗位收入受疫情影响降低幅度较大,月收入为 5000—10000 元。

9. 民航空中安全保卫专业发展趋势

随着我国各家航空公司规模的不断发展,新航线的开辟,运能的增长以及新飞机的不断购入,民航业对于民航人才的需求也在不断地扩大,以三大航数据推算,目前三大航平均人机比为 129:1,按照 2019 年净增 427 架飞机计算,未来 3 年不到,仅三大航就需补充民航专业人员 55083 人,整个民航业的人才需求可想而知。这就意味着,在未来相当长的一段时间内,我国的民航类专业人才都会处于一种非常紧缺的状态。加强“平安民航”的建设,保证民航持续安全,2017 年 3 月 10 日生效的《公共航空旅客运输飞行中安全保卫工作规则》(交通运输部[2017]3 号)中明确了航空安全员在履行职责期间不能从事任何其他工作;2017 年 9 月份人力资源和社会保障部印发的《关于公布国家职业资格目录的通知》(人社部发[2017]68 号)中将航空安全员纳入了准入类的专业技术人员职业资格。

综上,民航发展整体趋势向好及民航“十三五”规划目标决定了企业对民航空中安全保卫人员的需求会持续上升,为了配合民航的发展和国家法律法规及政策的要求,我院民航空中安全保卫专业还有较大的发展空间,需要在现有基础上理清专业发展思路,明确人才培养方案,不断改进和开发课程,从数量和质量上保证我院本专业的毕业生能够满足国家民航发展和航空运输企业的需求,承担起民航院校为国家民航发展培养和输送人才的重任。

10. 飞机机电专业发展趋势

在航空产业链中,维修业务是保障飞行安全的基石,是航空保障服务能力体系的重要组成部分,为确保飞行安全,提升航空服务水平,发挥着重要的基础性作用。

根据 Oliver Wyman 数据,2019 年全球民航飞机维修市场规模达到 819 亿美元,2020 年全球新冠肺炎疫情的爆发导致民航运输乃至下游维修市场受到巨大冲击,市场规模减少 53%,下降

至 385 亿美元。2021 年，随着全球民航市场逐渐恢复，预计民航飞机维修市场规模将增长至 700 亿美元左右。

根据 Oliver Wyman 咨询《2021-2031 年全球民用航空 MRO 市场预测》预计，随着全球运营中的机队规模和利用率逐渐恢复到疫情前的水平，2031 年将达到 1176 亿美元，下图列出了 2021 年和 2031 年发动机、机体、零部件以及航线维修市场的预测规模对比。从该图数据中可见，在未来 10 年，航空维修市场将有大幅增长，尤以发动机维修市场的增幅最为明显。

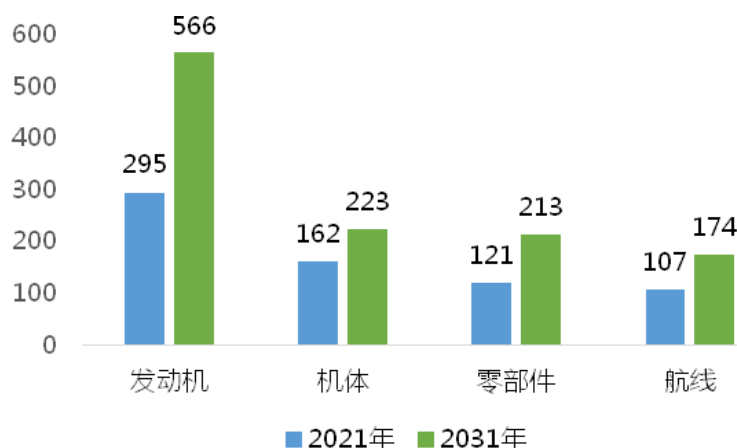


图 2031 年各类维修市场规模预测（单位：亿美元）

截止到 2020 年底，中国民航在役机队规模达到 3903 架，比 2019 年增加了 85 架，预计到 2021 年在役机队将达到 4100 架。据推算，10 年后中国民航机队规模将达到 5000 架以上；中国机队的平均机龄将从 6.4 年增长到 10.6 年，带动国内航空维修市场规模增长 133.7%，达到 194 亿美元。目前我国民航业仍处于重要的发展机遇期，机队规模的快速增长将带动维修市场的快速发展。

国内维修单位随着民航维修事业的发展不断增多。截止 2020 年底，中国民航批准的维修单位总数为 964 家，其中国内为 498 家，国外/地区为 466 家。按维修能力分，国内维修单位中机体维修（含航线维修）303 家，动力装置维修 56 家，螺旋桨维修 12 家，部件维修 222 家，特种作业 112 家。按地区维修单位数量分布，华北地区 76 家，华东地区 139 家，中南地区 92 家，西南地区 97 家，西北地区 47 家，东北地区 40 家，新疆地区 7 家。

在长三角地区，上海形成了航空枢纽与航空制造的高地。在航空制造领域，上海实施“主制造商—供应商”联动发展模式，集设计、研发、制造、认证、维修、运营、服务的完整航空制造产业链体系，实现航空制造业总产值 500 亿元。形成了上海飞机制造有限公司、上海国际机场地面服务有限公司、上海航新航宇机械技术有限公司、上海科技宇航公司、上海普惠飞机发动机维修有限公司、上海太古飞机工程服务有限公司等 10 家具有竞争力的航空维修企业。上海航空维修企业的发展带动了上海及长三角区域飞机、零部件制造装备研发和制造的快速发展。

在后疫情的发展时代，随着国产飞机投运和新技术发展影响，航空维修 MRO 企业不断调整战略，充分利用各种新技术保持业务运行如远程检测、自动检测数据、数字化数据工具等降本增效，运用全寿命维修、人工智能化和数字化维修等前沿技术，为航空维修行业高质量发展壮大提供有力支撑。

11. 飞机电子设备维修专业发展趋势

航空产业链中，维修业务是保障飞行安全的基石，是航空保障服务能力体系的重要组成部分，为确保飞行安全，提升航空服务水平，发挥着重要的基础性作用。

根据 Oliver Wyman 数据，2019 年全球民航飞机维修市场规模达到 819 亿美元，2020 年全球新冠肺炎疫情的爆发导致民航运输乃至下游维修市场受到巨大冲击，市场规模减少 53%，下降至 385 亿美元。2021 年，随着全球民航市场逐渐恢复，预计民航飞机维修市场规模将增长至 700 亿美元左右。

根据 Oliver Wyman 咨询《2021-2031 年全球民用航空 MRO 市场预测》预计，随着全球运营中的机队规模和利用率逐渐恢复到疫情前的水平，2031 年将达到 1176 亿美元，下图列出了 2021 年和 2031 年发动机、机体、零部件以及航线维修市场的预测规模对比。从该图数据中可见，在未来 10 年，航空维修市场将有大幅增长，尤以发动机维修市场的增幅最为明显。

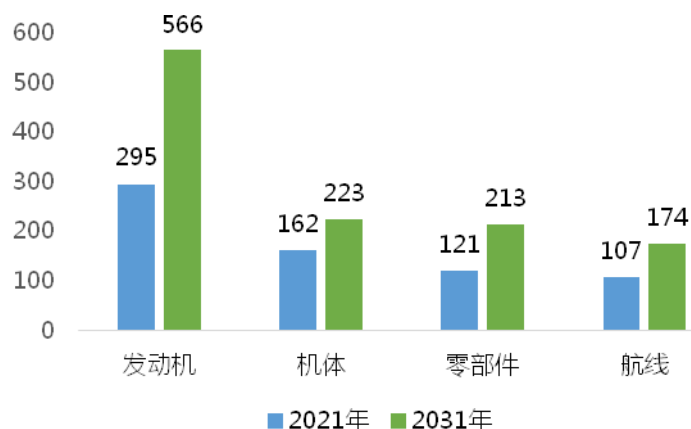


图 2031 年各类维修市场规模预测（单位：亿美元）

截至 2020 年底，中国民航在役机队规模达到 3903 架，比 2019 年增加了 85 架，预计到 2021 年在役机队将达到 4100 架。据推算，10 年后中国民航机队规模将达到 5000 架以上；中国机队的平均机龄将从 6.4 年增长到 10.6 年，带动国内航空维修市场规模增长 133.7%，达到 194 亿美元。目前我国民航业仍处于重要的发展机遇期，机队规模的快速增长将带动维修市场的快速发展。

国内维修单位随着民航维修事业的发展不断增多。截止 2020 年底，中国民航批准的维修单位总数为 964 家，其中国内为 498 家，国外/地区为 466 家。按维修能力分，国内维修单位中机

体维修（含航线维修）303 家，动力装置维修 56 家，螺旋桨维修 12 家，部件维修 222 家，特种作业 112 家。按地区维修单位数量分布，华北地区 76 家，华东地区 139 家，中南地区 92 家，西南地区 97 家，西北地区 47 家，东北地区 40 家，新疆地区 7 家。

在长三角地区，上海形成了航空枢纽与航空制造的高地。在航空制造领域，上海实施“主制造商—供应商”联动发展模式，集设计、研发、制造、认证、维修、运营、服务的完整航空制造产业链体系，实现航空制造业总产值 500 亿元。形成了上海飞机制造有限公司、上海国际机场地面服务有限公司、上海航新航宇机械技术有限公司、上海科技宇航公司、上海普惠飞机发动机维修有限公司、上海太古飞机工程服务有限公司等 10 家具有竞争力的航空维修企业。上海航空维修企业的发展带动了上海及长三角区域飞机、零部件制造装备研发和制造的快速发展。

在后疫情的发展时代，随着国产飞机投运和新技术发展影响，航空维修 MRO 企业不断调整战略，充分利用各种新技术保持业务运行如远程检测、自动检测数据、数字化数据工具等降本增效，运用全寿命维修、人工智能化和数字化维修等前沿技术，为航空维修行业高质量发展壮大提供有力支撑。

12. 飞机结构修理专业发展趋势

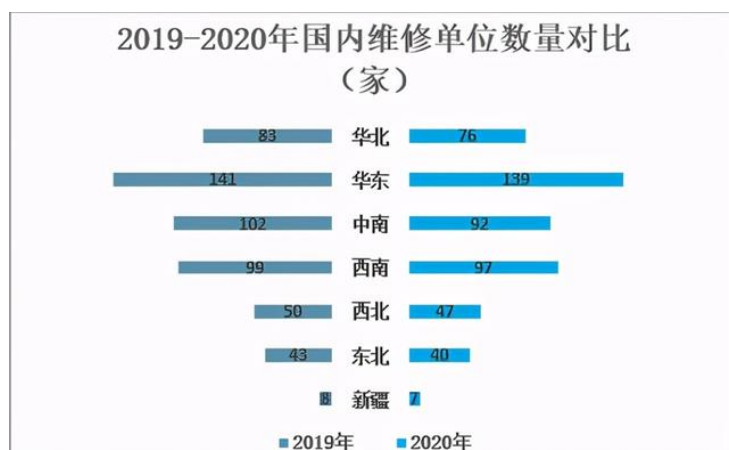
民族航空业加速发展为民航维修企业腾飞造就历史机遇。国产民机加速发展，一方面刺激国内民航机队扩充，为国内第三方维修企业提供更大潜在市场；另一方面，国产民机发动机、机体、机载设备等零部件的核心制造技术或技术参数有望由国内掌握和控制，从而为国内第三方企业提高维修技术、扩充维修业务范围提供契机，带动国内机载设备和机载设备维修市场的快速发展。

中国商飞预测，到 2035 年中国机队规模将达到 8684 架，其中单通道喷气客机 5539 架，双通道喷气客机 2048 架，喷气支线客机 1097 架。未来二十年，中国将预计交付 8575 架客机，价值约 12104 亿美元。其中单通道喷气客机占 64%，共计 5475 架，其中以 160 座级的单通道客机为主，达 4052 架；双通道喷气客机占 23%，共计 2003 架，其中以 250 座级客机占比最高，达 1097 架；喷气支线客机占 13%，共计 1097 架，其中以 90 座级客机为主。我国民航机队规模和客货邮运输的稳定增长有利于保证航空维修业的持续增长。

截至 2020 年底，CAAC 批准的维修单位总数为 964 家，其中国外/地区维修单位为 466 家，其中美洲维修单位总数为 228 家，欧洲维修单位总数为 146 家，亚洲维修单位总数为 80 家。



2020年中国国内民航维修单位为498家，其中华北地区维修单位数量为76家，华东地区维修单位数量为139家，中南地区维修单位数量为92家，西南地区维修单位数量为97家，西北地区维修单位数量为47家，东北地区维修单位数量为40家。



由于疫情影响，航空业有所萎缩，但整体保持平稳。暂时的缩量，也给以后的增长带来了机会。疫情过后，未来若干年内航空维修行业的发展依然处于高速增长阶段，航空维修行业的发展必然带来对飞机结构修理人才的迫切需要。

13. 通用航空器维修专业发展趋势

中国幅员辽阔，地形复杂，人口众多，与欧美等通航发达国家相比通航发展相对落后，市场潜力巨大。直升机在通航产业中占有非常重要且特殊的位置，在农业领域、搜索和救援、应急医疗服务、执法等方面具有许多不可替代的作用。

近年来随着国民经济水平的快速提高，国内通航产业在机队规模、机场数量、飞行小时数等方面均保持高速增长。根据民航局每年公布的年度民航行业发展统计公报自2018年以来国内民航的主要运行数据如下：

（1）通用航空企业数量

2018 年底，获得通用航空经营许可证的通用航空企业 422 家。其中，华北地区 96 家，中南地区 37 家，华东地区 106 家，东北地区 89 家，西南地区 52 家，西北地区 27 家，新疆地区 15 家。

2019 年底，获得通用航空经营许可证的通用航空企业 478 家。其中，华北地区 104 家，东北地区 39 家，华东地区 113 家，中南地区 116 家，西南地区 55 家，西北地区 33 家，新疆地区 18 家。

2020 年底，获得通用航空经营许可证的通用航空企业 523 家。其中，华北地区 111 家，东北地区 45 家，华东地区 131 家，中南地区 120 家，西南地区 64 家，西北地区 33 家，新疆地区 19 家。

（2） 机队规模

2018 年底，通用航空在册航空器总数达到 2495 架，其中教学训练用飞机 692 架；

2019 年底，通用航空在册航空器总数达到 2707 架，其中教学训练用飞机 849 架；

2020 年底，通用航空在册航空器总数达到 2892 架，其中教学训练用飞机 1018 架。

（3） 飞行小时

2018 年，全行业完成通用航空生产飞行 93.71 万小时，比上年增长 11.9%；

2019 年，全行业完成通用航空生产飞行 106.50 万小时，比上年增长 13.6%；

2020 年，全行业完成通用航空生产飞行 98.40 万小时，比上年下降 7.6%，其中，载客类作业完成 8.96 万小时，比上年下降 10.0%；作业类作业完成 15.06 万小时，比上年下降 6.2%；培训类作业完成 36.94 万小时，比上年下降 4.4%；其他类作业完成 4.22 万小时，比上年下降 20.7%；非经营性完成 33.21 万小时，比上年下降 9.0%。

2020 年受新冠疫情影响，通航飞行小时数有所下降，但通航企业数量和航空器数量依然保持较大规模增长。不过虽然通航企业数量仍保持正增长，但从中国民航局发布的《通用和小型运输运行概况》报告中提供相关统计数据来看，2019 年和 2020 年的暂停或终止运营的通用航空企业数量均远超之前的年份，而 2020 年前 8 个月停止运营的通用航空企业数量已超过 2019 年全年的数量。2019 年和 2020 年停止运营的通用航空企业主要为 91 部运营企业，其中又以直升机运营企业占大多数。主要原因是市场需求仍然未得到完全释放，市场竞争加剧，从而导致淘汰率的加大。

此次新冠疫情进一步深化了通用航空在公共事件应急领域的应用，完善了公共事件应急领域机制，提升了公共应急的响应层次和响应水平。后疫情时代，社会各方面对相应的应急处置能力进行了反思，探寻发展思路，寻找解决方案。同时国家应急救援航空体系建设已经提上日程，未来随着国家在相关产业方面的投入和引领，通航产业有望进一步提升发展速度和质量。高速增长通航产业意味着对航空维修市场巨大迫切的需求，未来若干年内航空维修行业的发展

展依然处于高速增长阶段，航空维修行业的发展必然带来对通用航空器维修（直升机维修）人才的迫切需要。

14. 航空地面设备维修专业发展趋势

（1）航空运输业对人才的需求

随着中国民航业的快速发展，飞机数量不断增加，机队规模日益增大，国内各大型机场的运输周转量也在持续增加。民航运输业的高速发展带来了航空地面设备需求的不断增加。据统计，民航全行业每年在航空地面设备上的投入大约在 15 亿元左右，全球每年航空地面设备需求量超过 500 亿元人民币。在各类航空地面设备中，以特种车辆居多。其设备种类多，价格昂贵，操作、维修复杂。以中国东方航空公司为例，特种车辆的固定资产总值在公司 30 亿固定资产总值中占了一半。

航空地面设备的增加，带来相关专业人才需求的增加。纵观我国的航空地面设备行业现状：研发能力差、设备使用能力不足、维修能力差，具备航空地面设备的使用和维修技术的专业人才缺乏。由于缺乏专业人才，导致各航空公司、机场的特种车辆存在使用不当、维修维护不当的情况，导致设备的使用寿命减少，设备不能发挥最大使用效能，造成使用的浪费，增加企业的运营成本。

因此，民航运输业的高速发展和航空地面设备专业技术人才的长期不足，为未来的航空地面设备维修人才提供了巨大的市场。

（2）民航强国战略带来的机遇

中国民用航空局确立了这样的工作目标：到 2030 年，要拥有一个以上全球知名品牌的航空公司，综合实力进入世界前 5 名；形成一家有国际竞争力的航空货运公司，综合实力进入世界前 5 名。建成 3 个以上国际枢纽机场，10 个以上全国性和区域性航空枢纽机场；机场数量及布局将满足全国 95% 以上的县级行政区、95% 以上人口能得到航空运输需求，所服务区域内的国内生产总值达到全国总量的 98% 以上；要建成安全可靠、运行高效、技术先进、适应发展、服务成本低和创新能力强的技术支撑保障体系；形成布局合理、规模适宜的通用机场和通勤机场结构，建立功能齐全、服务规范的通用航空服务体系，作业范围基本覆盖所有县级行政单元。

民航强国战略将着力构建国际枢纽、区域枢纽功能定位完善和大中小型枢纽、非枢纽运输机场、通用机场层次结构明晰的现代机场体系；构建安全、容量、效率和服务统筹兼顾、协调发展的现代化民航空管体系；构建集基础技术研究、应用技术开发、成果转化和创新人才培养于一体的民航科教支撑体系，力争到“十三五”末，民航运行保障能力明显增强，资源配置水平明显提高，行业运行效率明显提升，容量饱和问题明显缓解，与其他交通方式衔接明显改善。

民航强国战略必将使民航基础设施建设得到显著增加，投资总量将不断加大，机场建设将不断加快，空管设施将明显改善，机场综合保障能力将显著提高，基础设施科技含量将逐步提

高。而航空地面设备作为机场必备的基础设施，必将随着民航强国战略的实施得到快速发展，直接拉动人才需求。

（3） 临空经济发展对人才的需求

随着经济全球化和国际产业转移的进一步深化，全国各地掀起了机场的建设热潮，新航线不断开辟，航空服务链条上的其他企业会随之发展，进而加大对各类航空人才的需求。

结论：随着民航强国战略的实施，我国民航业将得到快速发展，并带来航空地面设备需求的不断增加，而具备航空地面设备的使用和维修技术专业人才缺乏的现状必将使民航业对该专业人才有着极大的需求量。本专业正是培养这种既有实践技能又有一定理论知识的应用型专业人才。航空地面设备维修专业的毕业生就业市场容量大，前景广阔，工作强度低，近年来已成为航空人才市场最受欢迎的专业之一。

（4） 航空地面设备的技术发展带来新的人才换代需求

随着技术进步，航空地面设备正在由传统燃油动力和人工操作向电动化和智能化转型，而随着近年全球对大气污染的空前重视，这种技术转型迅猛加速。据民航局贯彻落实国务院《打赢蓝天保卫战三年行动计划》的贯彻落实工作方案，航空地面设备已开始全面电动化，自 2020 年起，大中型机场新购入的航空地面设备必须全部为纯电动车型，不得包含内燃车型。革命性的技术进步将使大批原有航空地面设备维修人才面临知识断档而无法胜任新型航空地面设备维修工作的局面，而这种局面远非短期培训所能解决，因此技术革新将逐步创造大批人才换代需求。

15. 飞机制造行业发展趋势

（1） 民航运输业现有规模持续扩张、发展潜力好

过去 30 年，民航运输需求的快速增长、航线网络的进一步完善和优化促进中国民航运输市场迅速发展。

根据中国交通运输部发布的《2020 年交通运输行业发展统计公报》可知：2020 年完成客运量 4.18 亿人、完成旅客周转量 6311.25 亿人公里。其中，国内航线完成 4.08 亿人、港澳台航线完成 96.1 万人；国际航线完成 956.6 万人。全年完成货邮运输量 676.6 万吨，比上年下降 10.2%，完成货邮周转量 240.18 亿吨公里；民航运输机场完成旅客吞吐量 8.57 亿人、完成货邮吞吐量 1607.5 万吨。虽然受到新冠疫情的影响，我国民航运输总体比例有所下降，但总体体量仍然大，未来发展有着良好的空间。随着我国经济未来继续稳定增长、产业结构调整及政策大力支持，我国民用航空事业有着巨大发展空间，并将进一步带动民用航空的发展。

（2） 国产民机制造业迎来发展机会

在全球航空制造业研发设计和整机制造领域，基本形成了分领域的寡头或多头垄断格局。在大型飞机领域，基本形成了以波音和空客为主体的双寡头垄断竞争格局；在支线飞机领域，

巴西航空工业公司和庞巴迪拥有明显的竞争优势，几乎垄断全球支线客机市场。长期以来，我国民机领域增长较为缓慢，与国际先进水平相比，存在产业规模小、产业自主发展能力不强、航空器产品种类偏少、市场竞争力不强等诸多问题。

近年来，通过不断参与国际转包业务，我国飞机制造主机厂基本掌握了从工装制造到零部件制造和装配均采用数字化传递的计算机辅助制造、数控加工和数控测量等国际领先制造技术，积累了丰富的民用航空产品生产制造经验，为随后 ARJ21 和 C919 项目的成功奠定了坚实的基础。

国产支线客机 ARJ21，自 2015 年第一份订单完成交付后，订单数逐年增长，截至 2021 年 9 月，已获得订单量 696 架，已完成交付 61 架。适航取证中的第一款喷气式大型客机 C919，中国商飞突破掌握核心技术 100 余项，体现了我国航空制造业等多个领域技术发展的最高水平，截至到 2021 年，已获得订单量 815 架。通过 C919 等国产民机项目，我国掌握了 6000 多项民用飞机技术，形成了辐射全国、面向全球的产业链，我国民用航空市场国产飞机正蓄势待发。

（3） 行业需求持续强劲，未来规模或超万亿美元

中国民航飞机需求广，进口替代空间大。根据中国商飞发布的《2021-2040 年民用飞机市场预测》年报，到 2040 年我国机队规模将达到 9957 架，未来二十年，我国预计将交付客机 9084 架，价值约 1.4 万亿美元。另一方面，根据波音公司发布的《2021-2040 中国民用航空市场展望》预测，中国未来 20 年间将需要 8700 架新飞机，总价值达 1.8 万亿美元。中国是全球唯一一个万亿级美元的民用飞机市场。

以上数据表明：在国内民航市场需求强劲背景下，我国民用航空制造业将迎来蓬勃发展时机。在国产民机方面，截至到 2021 年 9 月，C919 已获得订单量 815 架，ARJ21 已获得订单量 696 架，已完成交付 61 架，新舟 700 已获得订单 285 架，上述三款机型尚未交付的预订订单数量合计达到 1,771 架，预计总金额近 5,000 亿元，具体情况如下表所示。

机型	数量（架）	单机报价（亿元）	金额（亿元）
C919	815	3.5	2852.5
ARJ21	696	2.66	1784.86
新舟 700	285	1	285
合计	1771	/	4922.36

表 当前我国飞机订单量及金额情况

岗位需求、需求地域分布与薪资水平

（1） 岗位需求分析

数量需求：从业人员数量短缺

公开数据显示，波音公司和空客公司的民用飞机制造事业部的雇员总数都多达 7,8 万人。而目前中国商飞集团仅有 1.5 万人、作为总装基地的上海飞机制造有限公司员工数 8000 余人，

其中技能员工有 4000 多人，占比 50%以上。到 2035 年，要完成 1300 架的已获订单量，根据商飞人力资源部门测算，员工规模需达到 3 万人，其中核心一线生产技术（高职层次）的人才需求达 15000—18000 人，目前只有 4000 多人。随着未来 C919 定型批产和 CRJ929 的研制推进，ARJ21 交付量提升，对于一线高技能员工的需求会持续大幅度增长。这为本专业的毕业生提供了更多的就业岗位，上下游就业岗位群也会随之扩大。

作为中国商飞总装基地的上海飞机制造有限公司，总装制造类人才学历构成如下图所示，专科学历占 58%，本科学历占 24%，研究生占比 4%，中专学历占比 14%。由此可见：一线技能型人才还是以专本科层次为主要群体；根据人力资源部门研究与规划，专科学历将会成为总装制造类的技能人才主体。

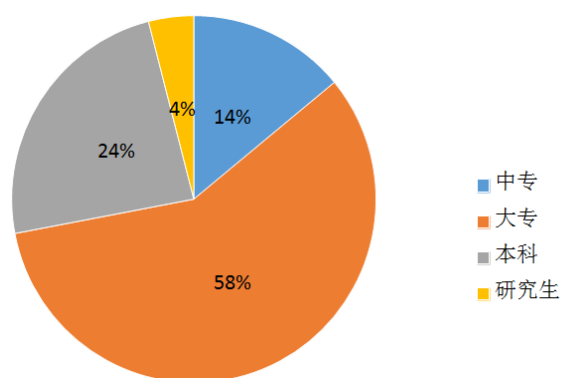


图 上海飞机制造有限公司员工学历分布情况

中国商飞对于未来技术工人需求数量做了预测：公司现有一线生产技术工人规模约为 4000 人，近五年来每年新增 500 余人左右。未来仍会以 500 人/年规模招聘应届毕业生（增长趋势见下图）。根据人力资源通用规则计算，民机制造产业链上下游的用人需求计算在内前提下，上海地区该专业毕业生与对口就业市场需求比将达到 1:3.2。到 2026 年，一线生产员工总数预计达 8000 人。

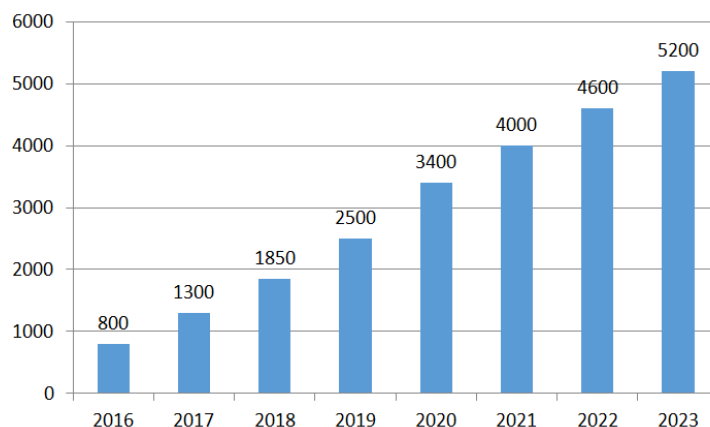


图 中国商飞技能员工需求趋势（单位：人）

(2) 需求地域分布

① 商用飞机制造人才需求地域分布

在国内,“主制造商-供应商”模式已经带动 22 个省市、36 所高等院校、242 家大中型企业、数十万产业工人参与大型客机研制,以上海为基地、以中国商飞公司为核心的、辐射全国、面向全球的我国民机产业体系与产业布局(如下图所示)初步形成。

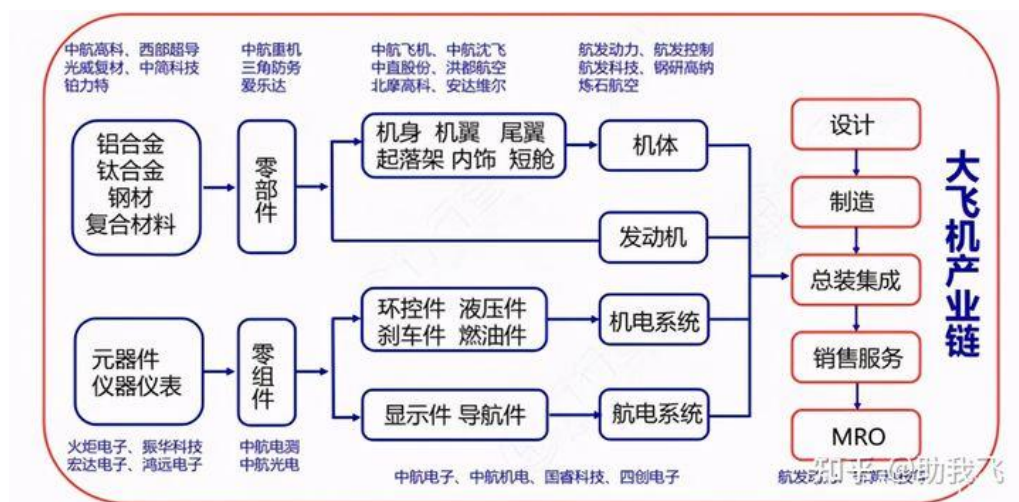


图 中国大飞机产业链

中国商飞是大飞机项目的牵头单位,采用“主制造商-供应商”的研制模式推进。在这个模式中,中国商飞负责产品整体设计、构建供应链、为供应商制定要求、组装零部件,飞机零部件的生产则由外部供应商进行。

航空工业集团下属单位是中国商飞公司供货商的核心力量,在一类、二类、三类及协作单位之中分别有 16 家、3 家、1 家和 1 家,下属主机厂(西飞、沈飞、成飞、洪都、哈飞、昌飞)承担着 C919 大型客机雷达罩、机头、机身、机翼、垂尾等绝大部分机体结构件的研制和制造业务,占机体研制 95%以上工作份额。

目前,为中国商飞配套生产的主要企业分布在成都、南昌、西安、哈尔滨、沈阳和北京。

② 通用航空制造人才需求地域分布

我国通用航空产业企业主要包括航空飞机核心零部件提供商及各大航空运营公司等。其中,在上游的代表性企业中,核心部件提供商有中航工业、博云新材、中国航发等;整机制造商主要有中航电测、洪都航空等。在中游代表性企业中,川大智社、威海广泰、四创电子主要提供机场设备与空管配套设施;海特高新、中信海直及航信科技主要提供通航运营与维修服务;

从我国通用航空产业链企业区域分布来看,通用航空产业链企业主要分布在广东地区,产业链较为完善;其次是在北京、四川、上海、山东、黑龙江、陕西等地区,代表性企业较多。除此以外,甘肃、青海、西藏等地区通用航空相关企业数量较少,产业链布局较为薄弱。

从代表性企业分布情况来看,华南、华东、东北等区域代表性企业较多,同时陕西也拥有

较多代表性企业，如中航西安飞机工业集团股份有限公司、中国航发动力股份有限公司、中航电测仪器股份有限公司等。

（3） 薪资水平

根据调研，上海飞机制造厂平均工资为8607元/月，其中50%的工资收入位于区间6000-8000元/月，50%的工资收入位于区间10000-12000元/月。

（二） 专业就业市场前景分析

1. 民航运输专业就业前景分析

（1） 受新冠疫情冲击行业人才需求增长率降低

相关航空公司将部分多余运力停场，截至2020年9月12日，三大航、春秋、吉祥、海航共停场飞机389架，占总运力的12%。在疫情的压力下，航空公司对未来的判断趋于悲观，会主动放慢运力增速。

鉴于此因素，民航运输专业毕业生对应工作岗位主要为地面操作、旅客服务，从中短期来看，受到新冠疫情影响，近5年航空公司业务增长放缓，专业人才需求增速成下降趋势。

（2） 民航运输专业就业前景分析

本专业主要面向国内及国外航空公司、民航机场及民航相关企事业单位，培养从事航空客票销售、航空公司生产调度、航空公司收入结算、航空客运销售代理、航空货运销售代理等工作。而中国经济的增长带动了中国航空运输业的快速增长，而从民航大国转向民航强国的道路上，大量的高素质人才是保证发展的基石。

通过多年来对本专业对应就业岗位（群）的跟踪调研，发现行业企业普遍认为，从人才需求数量上看，随着我国民航强国的建设，航空服务人才需求保持稳定增长；从人才知识结构上看，用人单位需要基础素质好，对民航业认可度高，具备良好的职业道德，专业知识面广的人才。民航运输专业定位和用人单位的需求体现出较高的契合度。与此同时，现在航空运输企业存在服务人员流动较高的情况，带来大量的用工需求，为本专业毕业生创造了大量的就业机会；但是也反应出企业在工作条件，工作强度方面较为艰苦，对学生职业精神提出了更高的要求。又因新技术的引进，对工作人员素质提出了更高的要求，随着新技术的广泛应用将对人才规格要求产生变化。而短期内受到新冠疫情的影响对应毕业生的需求将可能不如预期。

2. 民航电子商务专业就业前景分析

民航电子商务专业人才规格是集民航运输业务和电子商务应用等高素质培养要求为一体，既包括民航运输业务通过现代信息技术实现的电子化、网络化，又包含互联网+环境下电子商务在民航运输领域的广泛应用与深度融合。学生毕业后除了可以在民航运输相关岗位（如地面服务、客户服务、客货运销售代理等），还可进入电子商务类企业从事客户服务、营销策划、运营

管理、数据分析等岗位。

民航电子商务专业定位明确，就业情况稳重有升。2020 年民航电子商务专业毕业生人数为 95 人，就业率为 82.11%，远低于全校平均值（91.78%）；2021 年民航电子商务专业毕业生人数为 96 人，毕业去向落实率为 96%，略低于本校平均值（97%），但就业满意度较高（100%，本校平均值 83%）。

职业期待吻合度方面，2020 届民航电子商务专业仅为 31%，远低于全校平均水平（59%）。2021 届本专业的职业期待吻合度已上升至 50%，但仍低于全校平均水平（57%）。

离职率方面，2020 届民航电子商务专业高达 41%，远高于全校平均水平（25%）。2021 届有所下降（35%），与全校平均水平持平。

据智联招聘统计，下图各学历毕业生首份工作起薪中，大专层次收入为 4.5K，民航电子商务专业门化方向所属的民航运输大类，毕业生工资收入情况分布（包含非应届）如图所示，收入主要分布在 2 至 8 千元，其中 4 至 6 千元占到 30.44%。

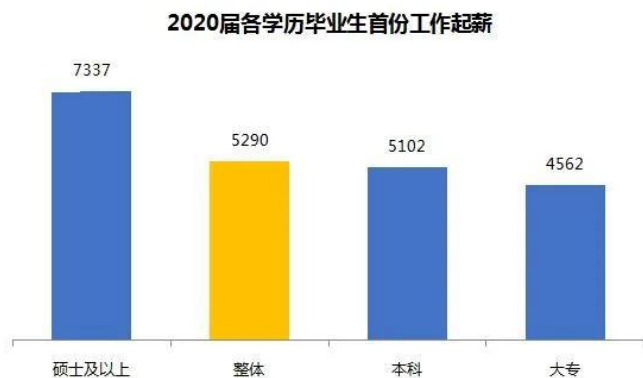


图 各学历毕业生首份工作起薪 数据来源：智联招聘

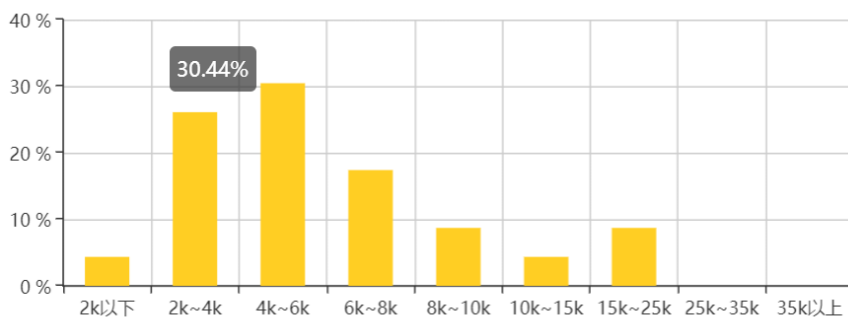


图 民航运输专业工资收入情况分布 数据来源：智联招聘

民航运输专业毕业生就业去向方面，下图反映出本专业毕业生中，从事交通运输相关工作占 15.85%，酒店餐饮占 3.46%，旅游度假占 3.46%，物流仓储工作占 2.02%，不难看出大部分毕业生并未从事非民航运输专业对口工作。

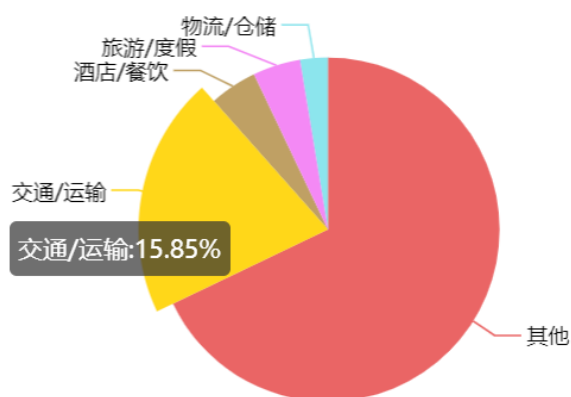


图 民航运输专业毕业生就业行业分布 数据来源：智联招聘

通过对本专业对应就业岗位（群）的跟踪调研，发现行业企业普遍认为，从人才需求数量上看，随着我国民航强国的建设，航空服务人才需求会越来越多，从人才知识结构上看，用人单位需要基础素质好，对民航业认可度高，具备良好的职业道德，专业知识面广的人才。民航电子商务专业定位和用人单位的需求体现出较高的契合度。与此同时，现在航空运输企业存在服务人员流动较高的情况，带来大量的用工需求，为本专业毕业生创造了大量的就业机会；但是也反应出企业在工作条件，工作强度方面较为艰苦，对学生职业精神提出了更高的要求。又因新技术的引进，对工作人员素质提出了更高的要求，在未来随着新技术的广泛应用也可能造成人才需求减少或对人才规格要求产生变化。

3. 航空物流专业就业前景分析

随着民航货邮运输量、民航货邮周转量的增加，“一带一路”深入推进，电商的迅猛发展，新的时代背景和行业环境，航空物流行业的发展亟须具备综合能力的航空物流类人才。航空物流主要专业知识领域包括：民航货物运输、远洋运输、供应链管理、仓储与配送、物流信息系统、物流法律法规、客户服务、报关、物流单证，物流英语、载重平衡、危险品运输、市场营销、会计统计等。航空物流专业岗位需要的知识即广又专，才能适应航空物流岗位市场需求。

（1）航空物流岗位群调研

高职教育肩负着为经济社会发展培养高素质技能型专门人才的重任。高职物流管理专业课程体系的构建要适应我国物流职业岗位群的能力需求，我院 2021 届航空物流毕业生就业率达 94%。通过对毕业学生、合作物流企业等众多家企业岗位职业能力需求情况进行调查，主要分为以下几类（请见下表：主要航空物流岗位群）。

航空物流岗位群	职责
航空仓储配送类岗位群	货物收运、货物仓储、包装、装板箱、货物交接、货物查询、飞机载重平衡计算、装机计划、不正常运输处理以及交接配送服务

航空货运控制类岗位群	揽货营销、运费管理、货物收运、单证制作与审核、货运保险、路线规划、机场业务衔接、装板箱方案计划、索赔处理
航空货运代理岗位群	货运业务、报关报检业务、保税业务、保险业务、银行业务、出口退税业务等为客户提供一条龙配套进出口服务
传统物流企业岗位群	运输业务流程、仓储配送业务、物流信息业务、物流营销与客服业务

表 主要航空物流岗位群

从物流发展趋势大方向分析，学生就业范围更广阔，主要分为以下几类主要物流职业岗位（请见下表：主要物流职业岗位）。

物流职业	岗位
采购	采购员、采购主管、采购经理、采购总监
运输	空运进出口操作员、海运进出口操作员、集装箱拼箱与运输管理、制单员、汽车计划调度员、汽车押运员、站场管理、装卸搬运管理、特殊运输管理、特种货物运输押运、物流经理
仓储	业务员、出入库管理员、保管员、仓储单证管理、仓储机械管理、叉车司机、仓库主管、仓库经理
配送	订单处理员、收货员、装卸工、盘点员、拣货员、补货员、配货员、送货员、配送中心经理
国际物流	报关、保险、单证员、货运代理
其他	财会、客服、市场营销、信息收集员、信息分析员、物流计划员、回收物流管理、供应链管理、物流规划、金融物流、快递

表 主要物流职业岗位

此外，还可根据国家规划的物流区块，如空港物流园区、保税区园区、自贸区、跨境电商物流园区、危险品物流园区、出口加工区、生鲜及医药冷链物流园区等成为新的就业方向点。

（2）航空物流薪酬调研

在航空物流行业蓬勃发展的背景下，根据就业数据分析，按照工作经验和工龄来统计，航空物流专业平均薪酬水平为 9910 元。航空物流应届毕业生的工资 6500 元，3-5 年的工资 12250 元，8-10 年的工资 15830 元。此外，不同区域的薪资水平差异明显。长三角与珠三角地区整体经济发达程度较高，就业机会也相对较多较广，高职毕业生在长三角和珠三角地区就业月收入优势明显。

根据麦可思研究院《2020 年中国高职生就业报告》分析，2018~2020 届高职物流类毕业生

毕业半年后的月收入 4450 元（请见表：2018~2020 届物流类毕业半年后的月收入）。从各专业大类毕业三年后的月收入来看，物流类月收入（6429 元）（请见表：2017 届物流类毕业三年后的月收入）。物流类职业月收入增长最快，与 2018 届相比，月收入增长率达到 11.6%。

高职专业大类名称	2020 届	2019 届	2018 届
物流类	4450	4381	4198

表 2018~2020 届物流类毕业半年后的月收入（单位：元）

高职专业大类名称	毕业三年后的 月收入	毕业半年后的 月收入	月收入 涨幅
物流类	6429	3883	66

表 2017 届物流类毕业生毕业三年后的月收入与涨幅（单位：元）

“立德树人守初心，兴学强国担使命”，我院将继续正确引导航空物流专业学生，强化使命担当，为国家培养出更多既有家国情怀、又有国际视野；既有航空物流扎实专业能力、又有团结向上奋进精神的青年大学生，培养更多堪当民族复兴大任的时代新人，迈进新征程，建功新时代。

4. 民航安全技术管理专业就业前景分析

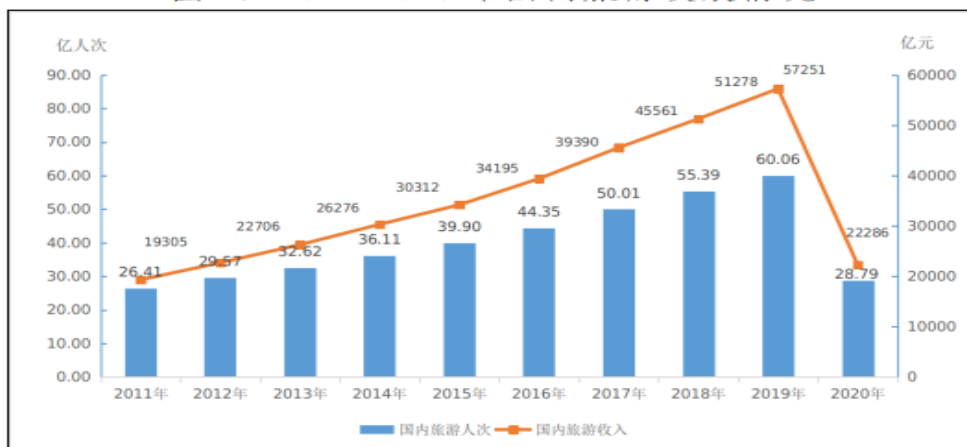
安全技术管理专业在人才培养方面专业坚持立足上海，面向华东，辐射全国，全面推进素质教育，在以高等职业技术教育为主体的同时，开展中高职贯通、职后继续教育和岗位培训。本专业主要面向国内民用机场、航空公司主要培养能从事民航旅客、货物、邮件以及机坪安全检查、隔离区监控、机场围界控制以及其他领域的安全技术管理工作，德、智、体、美全面发展，具有职业生涯发展基础的应用性高技能专门人才。民用机场、航空公司、铁路车站、航运公司、公路运输公司、轨道交通公司以及重要场馆的安全检查部门、监控部门、监护部门，从事基础岗位、证件检查岗位、人身检查岗位、开箱包岗位、飞机监护岗位、控制区监控岗位、x 射线检查仪岗位、爆炸物品探测仪岗位、勤务管理岗位、安检设备维护岗位。现在民航正处在一个高速发展的时期，航空运输各项指标保持较高的增长率，安全形势总体平稳。但是在民航快速发展的过程中，还存在不少困难和问题，我们的安全基础还很薄弱。目前，民航每年对本专业人才的需求量较大，只要努力提升专业培养与岗位需求的契合度，就业前景乐观。

5. 航空旅游服务专业就业前景分析

2020 年文化和旅游发展统计公报显示：2020 年，全年国内旅游人数 28.79 亿人次，比上年同期下降 52.1%。国内旅游收入 2.23 万亿元，同比下降 61.1%。根据 31074 家旅行社统计数据显示，全年旅行社营业收入 2389.69 亿元，营业利润-69.15 亿元，直接从业人员 32.25 万人。2020 年末，纳入统计范围的全国各类文化和旅游单位 34.16 万个，比上年末减少 0.63 万个。其中，各级文化和旅游部门所属单位 66555 个，减少 221 个；从业人员 69.98 万人，增加 0.46 万人。根据 8423 家星级饭店统计数据显示，全年星级饭店营业收入 1221.53 亿元，平均房价 313.91

元/间夜，平均出租率 39.0%。

图 4：2011-2020 年国内旅游发展情况



2020 年，新冠肺炎疫情给民航业造成巨大冲击，2020 年民航行业发展统计公报显示：全行业完成运输总周转量 798.51 亿吨公里，比上年下降 38.3%。国内航线完成运输总周转量 587.67 亿吨公里，比上年下降 29.2%，其中，港澳台航线完成 3.19 亿吨公里，比上年下降 81.1%；国际航线完成运输总周转量 210.83 亿吨公里，比上年下降 54.5%。全行业完成旅客周转量 6311.28 亿人公里，比上年下降 46.1%。国内航线完成旅客周转量 5868.87 亿人公里，比上年下降 31.1%，其中，港澳台航线完成 12.83 亿人公里，比上年下降 92.0%；国际航线完成旅客周转量 442.41 亿人公里，比上年下降 86.1%。

图1 2016-2020年民航运输总周转量



图2 2016-2020年民航旅客周转量



近年来,我国在旅游资源利用方面更加注重资源利用面的扩展,特别是引领“旅游+”相关产业资源的开发,推动旅游形成了新的吸引力,旅游成为消费者最喜爱的一种休闲度假方式,从而促进了旅游业的繁荣发展。

航空和旅游行业联姻,成为我国二大支柱性朝阳产业,随着航空旅游业的逆势发展,毕业生数量在逐年增加。但由于受疫情常态化影响,航空和旅游作为传统服务型行业打击巨大,没有安全就没有旅游。中国航空旅游产业对于我国旅游产业的发展起着关键作用,虽然中国航空旅游市场存在的时间并不长,但其享有优越的自然条件和国内庞大的消费人群市场等优势条件,所以中国航空旅游具有很大的发展空间。现阶段,国内航空旅游公司应该从完善航班航线、创新营销策略和发展横向联合三方面来提高自身的综合竞争力,发扬国内航空旅游品牌,促进我国航空旅游事业的长远发展。

6. 民航气象观测专业就业前景分析

从目前各机场气象从业人员的数量来看,仍有不少机场气象台处于用人紧缺的状态,但由于总体规模较小、在校生无法参加执照考试、用人单位地理分布较广以及倾向于招收本科生等因素,给我校气象观测专业学生的就业带来不小的挑战,且未来随着各地区气象集中预报中心的建成,对气象人才的需求可能将向更专更少量的方向发展。鉴于此,我校气象专业有必要根据当前民航高质量发展和机场智慧化转型的需求进行一轮人才培养计划的改革,将原本主要面向民航气象观测岗位的人才培养定位扩展为更多元、紧跟时代发展的培养方向。如伴随着各类智能化传感器、智能技术等逐渐在民航中业务中的开展和使用,将会有一些新的岗位随之产生(运维、网络安全、数据分析等),就气象专业而言,可利用行业变革的契机,及时调整培养方向,以适应民航行业对机场运行类人才的需求。

7. 机场运行(航空港管理)专业就业前景分析

由于受疫情影响,航空业作为重灾区,冲击很大;近年来,航空类院校和专业如雨后春笋般涌现;今年全国高校毕业生又创新高;对于飞行区运控和管理类岗位招聘需要本科学历等诸多不利因素叠加,航空港管理专业学生的今后就业形势比较严峻。

但随着我国现代民航业的大发展,民航机场数量大增,国产大飞机投产,新航线开辟,通用机场快速发展等有利条件下,航空港管理专业就业市场将进一步扩大。针对智慧机场和数字化经济时代的来临,加强数字化运营能力培养提升就业竞争力的一种有效手段和优化途径。我系航空港管理专业自2018年开设并招生,今年是第一届毕业生,就业率中等偏上,今后在总结和积累更多的教学经验,整合更多更好的教学资源 and 就业渠道资源,专业建设和行业发展及就业形势将有显著提升空间。

8. 空中乘务专业就业前景分析

据统计,疫情之前每年空中乘务员的需求量约为4500名至6000名。虽然自2020年疫情防

控常态化以来，乘务员招聘的节奏放缓，但未来 5 年内航空公司对于乘务员仍有较大需求。学历要求大专及以上学历，部分航空公司通过校企合作办学，进行订单培养。

按照教育部提供的 2020 年院校招生数据来看，国内目前开设航空服务专业的中职学校共有 220 所。开设航空服务类的高职院校共有 642 所，其中 607 所高职院校为空中乘务方向，3 所高职院校与中职学校开设了 5 年制中高职贯通空中乘务专业。从校企合作、地域、设备、师资等方面来看，包括我院在内的三所直属院校均有一定的优势，学生对空乘岗位的热度仍未减少。

预计未来的 3-5 年内，乘务专业招生情况暂不会受到明显的影响。学生毕业后，有学历提升意向的学生人数会略有增加。从就业的岗位分布来看，除了主要的空中乘务和民航其他岗位，政府部门、酒店和宾馆等服务行业也有一定的需求量。

9. 空中安全保卫专业就业前景分析

民航空中安全保卫专业培养适用社会主义现代化建设的需要，适应面向新时代民用航空事业，具备德、智、体、美全面素质和综合能力，并具备较高的控制和防卫、防暴制暴等民航空中安全防卫特殊技能，能适应民航空中安全保卫等岗位可持续发展的高素质技术人才。就目前数据统计，空保人才培养远远未能满足企业的用人需求。

10. 飞机机电专业就业前景分析

本专业毕业生主要在民航各航空公司、机场及航站的机务工程部，从事航线维护的航前、航后、短停时的飞机机体、飞机动力装置、飞机电气系统的检查、维护、勤务及故障隔离与排除工作、车间维护的飞机机体、动力装置、电气系统的结构与附件修理及飞机定检工作；在飞机与发动机主机或附件维修单位，从事飞机机体、动力装置、电气系统的主机或附件的检测与修理工作；在民航企业的技术、生产、质量管理部门，从事飞机维修文件、飞机维修资料的收集整理及飞机维修质量监控工作。在民航飞机制造企业从事有关飞机部件生产、装配等工作。

专业培养体系紧贴行业，课程体系建设基于行业标准——《民用航空器维修人员执照基础部分考试大纲》（以下简称考试大纲），主要包括 M1、M2、M3、M5、M7 和 M8，共 5 个教学模块，具体如下：M1：民用航空基础；M2：民用航空维修基础知识；M3：飞机系统及其维修；M5：燃气涡轮发动机及其维修；M7：航空器维修基本技能；M8：航空器维修专业技能。课程体系中的教学内容选取考试大纲中的考核内容。通过学习训练，具备进行飞机勤务操作、飞机航线修理、飞机机械部件修理等工作的能力，并能运用所学知识进行分析和排除飞机部件故障。

我国被认为是民航业中发展最快、发展潜力最大的国家。国际机场协会也表示，中国已经成为世界上机场数目增长最快的国家。依据我们民航运输业以及制造业的稳步发展，飞机维修专业的人才需求将持续稳步上涨，本专业的就业率也将持续稳步上升。

11. 飞机电子设备维修专业就业前景分析

本专业毕业生主要在民航各航空公司、机场及航站的机务工程部，从事航线维护的航前、

航后、短停时的飞机电子、电气系统的检查、维护、勤务及故障隔离与排除工作；也有电子、电气系统及部附件修理及飞机定检工作；在维修企业，从事电子电气系统及附件的检测与修理工作；也有从事飞机维修文件、飞机维修资料的收集整理及飞机维修质量监控工作。

专业培养体系紧贴行业，课程体系建设基于行业标准——《民用航空器维修人员执照基础部分考试大纲》（以下简称考试大纲），主要包括 M1、M2、M3、M5、M7 和 M8，共 5 个教学模块，具体如下：M1：民用航空基础；M2：民用航空维修基础知识；M3：飞机系统及其维修；M5：燃气涡轮发动机及其维修；M7：航空器维修基本技能；M8：航空器维修专业技能。课程体系中的教学内容选取考试大纲中的考核内容。通过学习训练，具备进行飞机勤务操作、飞机航线修理、飞机部件修理等工作的能力，并能运用所学知识进行分析和排除飞机部件故障。

我国被认为是民航业中发展最快、发展潜力最大的国家。国际机场协会也表示，中国已经成为世界上机场数目增长最快的国家。依据我们民航运输业以及制造业的稳步发展，飞机维修专业的人才需求将持续稳步上涨，本专业的就业率也将持续稳步上升。

12. 飞机结构修理专业就业前景分析

从目前看来，中国机队有约 1400 架客运飞机，未来若干年内，民航每年将新增飞机 150 至 200 架。2020 年 11 月 12 日，波音召开了《中国航空市场恢复与未来 20 年展望》沟通会并发布了 2020 版《中国民用航空市场展望》报告。波音预计，未来 20 年，中国航空公司将购买 8600 架新飞机，价值 1.4 万亿美元，同时需要 1.7 万亿美元的民用航空服务。波音预测，未来 20 年中国预计需要 8090 架新飞机。按照国际通行标准，中型以上的飞机从事机务维修人员的人机比在 20:1 以上，而机务维修人员又有相当大一批是飞机结构修理人员，由此可以预计，今后几年，我国民航每年需要飞机结构修理人员大约在 500 人以上。同时，随着国内运输航空器数量的快速增长和机龄的不断增加，我国民航维修业的市场前景十分广阔。高速增长的航空运输市场意味着对航空维修市场巨大迫切的需求。未来若干年内航空维修行业的发展依然处于高速增长阶段，仍然是“朝阳”行业。飞机结构修理专业毕业生就业范围广，主要可以胜任以下工作：

- ① 在民航各航空公司、机场及航站的机务工程部（或航修厂），从事飞机结构修理、飞机客舱设施修理、复合材料结构修理工作；
- ② 在飞机与发动机主机或附件维修单位，从事机械加工、飞机结构或附件的检测与修理工作；
- ③ 在民航企业的技术、生产、质量管理部门，从事飞机修理文件、飞机修理资料的收集整理及飞机修理质量监控工作。
- ④ 在非民航的企事业单位从事有关机械专业的设计、生产、设备维护、技术管理等工作。
- ⑤ 本专业就业与专业相关度较高，达到 75% 以上。

13. 通用航空器维修专业就业前景分析

从目前看来,通航有约 2900 架飞行器,其中直升机 1200 架,通航每年新增飞行器 200-300 架,大约 35%为直升机,按照通用航空器与飞行人员 1:1.5、通用航空器与维修人员 1:3 的比例测算,到 2025 年我国民航直升机维修方面将需要新增超过 1500 名专业维修人员。

同时,随着国内运输航空器数量的快速增长和机龄的不断增加,我国民航维修业的市场前景十分广阔高速增长航空运输市场意味着对航空维修市场巨大迫切的需求。未来若干年内航空维修行业的发展依然处于高速增长阶段,仍然是“朝阳”行业。通用航空器维修(直升机维修)专业毕业生就业范围广,主要可以胜任以下工作:

- ① 通航公司、机场、通航维修企业,从事直升机维护、修理工作;
- ② 通用航空器生产及销售租赁公司从事通用航空器的生产、销售与售后服务;
- ③ 在通用航空器及其动力装置、结构与附件的维修、维护工作
- ④ 在非民航的企事业单位从事有关机械专业的设计、生产、设备维护、技术管理等工作。

同时积极拓展通航维修专业新的就业方向,2018 年民航局首次在通航年度报告中公布无人机相关运行数据,如下表所示自 2018 年以来,过去两年无人机行业在注册无人机数量、驾驶员执照数量、飞行小时数方面都保持了很高的增长。未来市场对于无人机人才的需求必然会保持较高水平;以无人机驾驶员为例,即使已远低于现有增长速度的 20%年增长率计算,五年后和 2020 年相比,也有超过 10 万名新增驾驶员的人才需求。相应的生产、销售、培训、服务行业同样将保持相应的增长。无人机作为通用航空的新增长点,无疑应作为一个需要重视的专业方向加以关注。

年份	2018	2019	2020
注册无人机	28.9 万	39.2 万	51.7 万
同比增加	/	35.64%	31.88%
有效驾驶员执照	44573	67218	88994
同比增加	82.62%	50.8%	32.3%
统计飞行小时	98.86 万	125 万	183 万
同比增加	560%	26.44%	46.44%

表 2018-2020 无人机行业主要数据表

目前大多数航空航天分析师认为,未来几十年,电动垂直起降飞行器(eVTOL)和城市空中出行(UAM)将会蓬勃发展,而这些飞行器目前来看恰恰属于通用航空器的范畴,而且相关产业的巨大市场将是中国和亚洲。通过多年的努力,2020 年已推出了几款能够运送乘客和货物的新型飞行器。2019 年 1 月,中国民航局航空器适航审定司发布了《基于运行风险的无人机适航审定指导意见》,旨在推动形成基于运行风险的民用无人机适航管理模式,包括物流货运、管线巡查和乘客搭载。迄今为止,中国已有多家无人机公司向民航局申请并获得飞行许可,并已开始在中国进行常规起飞和着陆(CTOL)以及 eVTOL 无人机的飞行试验,甚至试行后勤作业。未来

eVTOL 飞行器的运营势必需要大量的维护人员，这些岗位都为通用航空器维修（直升机维修）专业毕业生提供了很好的就业机会

本专业就业与专业相关度较高，近两年来达到 75%以上。

14. 航空地面设备维修专业就业前景分析

航空地面设备维修是一个专业性强的职业，所涉及的航空地面设备多数是进口设备，并且设备技术更新节奏快，所涉及的专业知识非常广。航空地面设备维修专业定位于培养面向航空公司、机场，适应民航现代化生产、管理和一线需要，具有创新精神和良好职业素养，具备汽车维修基础理论、航空地面设备基本原理和较强实践动手能力，在民航各航空公司、机场从事航空地面特种设备的使用、调试、维修与管理的高级技能型专门人才。从职业岗位需求来看，具有航空地面设备的专业理论知识和实践能力的技能型人才更贴近岗位的需求。根据对企业的调研，在这一岗位，招聘本科及以上学历的毕业生，其心理期望值较高，对分配在一线岗位工作的现实心理落差较大，造成频频跳槽的现象，缺乏稳定性。而招聘的高职以下的劳务工，则又有知识水平低，无发展潜力、不能胜任复杂地面设备的操作和维修的缺点，且稳定性差，综合素质差，不利于特种车辆维修整体人员素质的提高。而高职毕业生具有肯干、能干、工作稳定的优势，所以颇受基层用人单位的欢迎。从对多家企业的调研结果来看，高职层次的航空地面设备维修专业毕业生，因其具有较高的实践技能、职业定位准确、工作稳定，下得去、留得住而广受用人单位的欢迎。

未来二十年里，我国作为人口大国，航空市场需求与发达国家相比，还将处于快速增长期，民航机队规模、机场数量均将持续增加。民航每年将新增飞机 150 至 200 架左右。至 2020 年，民航机队总规模将超过 2800 架，成为美国以外的最大的航空市场。总体而言，飞机数量的增加，将带来航空地面设备的增加，机场地面设备需求与航空运输业固定资产投资成正比。机场地面设备的使用期限一般在 6~10 年。飞机数量的增加、航班数量的增加、机场的新建和改建，这些都导致了各航空公司和机场的地面设备的新增与更新需求。据调研反馈，航空地面设备相关民航企业非常紧缺具备扎实专业基础理论知识和较强实践动手能力，能够承担生产计划、维修管理等生产一线工作的高级技术应用性专门人才。

随着技术进步，航空地面设备正在由传统燃油动力和人工操作向电动化和智能化转型，而随着近年全球对大气污染的空前重视，这种技术转型迅猛加速。据民航局贯彻落实国务院《打赢蓝天保卫战三年行动计划》的贯彻落实工作方案，航空地面设备已开始全面电动化，自 2020 年起，大中型机场新购入的航空地面设备必须全部为纯电动车型，不得包含内燃车型。革命性的技术进步将使大批原有航空地面设备维修人才面临知识断档而无法胜任新型航空地面设备维修工作的局面，而这种局面远非短期培训所能解决，因此技术革新将逐步创造大批人才换代需求。

因此，本学院航空地面设备维修专业在人才培养方面专业坚持立足上海，面向华东，辐射全国，针对交通、运输、物流行业就业需求，培养高素质技术技能人才，在以高等职业教育为主体的同时，开展中高职贯通、职后继续教育和岗位培训。

15. 飞行器制造技术专业就业前景分析

（1）当前人才现状分析

① 数量不够：当前毕业生数量不能满足企业用人需求

上海市的高职院校毕业生是本地企业新员工最主要的来源。上海市开设飞行器数字化制造技术的院校仅有两所：上海民航职业技术学院、上海行健职业学院，两所院校毕业生总量不足230人/年，就业人数占商飞应届招聘总量的45%左右。根据企业调研情况来看，中国商飞需要的技能人才量逐年递增，而上海高职高专院校每年的毕业生不能满足企业的用人需求。总的来说，当前上海属地高校毕业生数量远不能满足上海乃至长三角地区航空制造产业的需求。

② 规格不够：毕业生综合素养与企业需求存在差距

根据市场调研结果见下图：从总装制造类技能人才构成来看，中国商飞技能员工技能等级仍以初、中级工为主，高级工和技师以上比例较小。究其原因，上飞公司近几年以招聘应届毕业生为主，技能员工培养断层，多数中职生毕业时仅获得通用初中级技能证书，不能完全满足岗位的需要。商飞人力资源表示，今后将停止招聘中专生，一线技能人才的学历重心维持在专科层次。

三年制高职培养模式存在短板，理论教学占据50%左右的学时，因此技能素养的培育与企业需求仍有差距。在毕业生跟踪调查中发现，专科生从毕业到具备熟练的单项装配技能大约需要2年时间的训练。成长为可以独立承担装配任务的授权技工最少需要5年时间。由于飞机产量提升和型号研制加快的需求，各事业部对技能员工成长速度有更迫切的期盼。

院校的培养方案应基于企业人才需求，不断完善改进和完善，以培养具有优秀素质、实践能力和实践经验的高技能人才为目标，培养出可以在工作中快速成长且具备一定理论基础和较高职业素养的高技能人才。

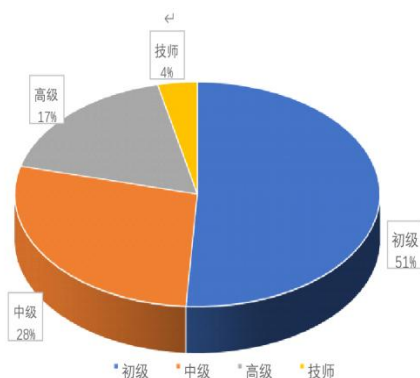


图 总装制造类技能人才构成

(2) 人才规格分析

通过访谈、资料分析等方法，进行了人才规格分析，包括：职业能力分析和专业能力结构分析（详见下表）

序号	职业领域	职业能力
1	飞机总装	<ol style="list-style-type: none"> 1. 会飞机机体各部件对接及水平测量。 2. 会安装调整发动机、燃油和滑油系统，安装和调整发动机操纵系统。 3. 能完成液压和冷却系统的设备、附件和导管安装、敷设和试验。 4. 可以完成起落架及其收放机构、信号系统的安装、调整和试验。 5. 会飞机操纵系统的安装与调整。 6. 会电气、无线电、仪表设备与电缆的安装、敷设和试验。 7. 会高空救生设备的安装和试验。 8. 会特种设备的安装和试验等。
2	飞机部件装配	<ol style="list-style-type: none"> 1. 能根据工艺文件，把零件先装配成简单的组合件和板件。 2. 能逐步地装配成比较复杂的段件和部件。
3	钣金零件成型	<ol style="list-style-type: none"> 1. 能设计并绘出其钣金件的零件图，又叫三视图。其作用是用图纸方式将其钣金件的结构表达出来。 2. 能绘制展开图。也就是将一结构复杂的零件展开成一个平板件。 3. 会下料。 4. 会翻边攻丝。翻边又叫抽孔，就是在一个较小的基孔上抽成一个稍大的孔，再在抽孔上攻丝。 5. 会冲床加工。一般冲床加工的有冲孔切角、冲孔落料、冲凸包、冲撕裂、抽孔等加工方式，以达到加工目的。 6. 会压铆。通过冲床或液压压铆机来完成操作，将其铆接到钣金件上。 7. 会折弯。折弯就是将 2D 的平板件，折成 3D 的零件。其加工需要有折床及相应的折弯模具来完成操作。 8. 会焊接、将多个零件组焊在一起，达到加工的目的或是单个零件边缝焊接，以增加其强度。 9. 会表面处理。在料件表上镀上一层保护膜，防止氧化。

		<p>10. 会组装。将多个零件或组件按照一定的方式组立在一起，使之成为一个完整的料品。</p> <p>11. 加工完成后，会利用各种测量工具和装备对零件进行测量，检验是否满足图纸技术要求。</p>
4	飞机电气系统装配	<p>1. 具备适航局方和用人单位的规定，具有红线意识、诚信意识、举手意识、风险意识、自我保护和产品保护意识等。</p> <p>2. 会用 CAD 和 CATIA 等常用绘图软件绘图。</p> <p>3. 能够说出飞机系统的作用和组成元件的名称，并安装在相应位置。</p> <p>4. 能够说出常用设备、工具、量具、仪器仪表的名称、规格、用途、使用和维护方法。</p> <p>5. 能够按照工作流程进行拆卸、分解、清洗、装配等各项工作。</p> <p>6. 能够区分通用设备、常用电器的种类并按其用途使用。</p> <p>7. 能够说出质量管理体系基础知识，比如岗位的质量要求是什么、岗位质量保证措施与责任是什么等。</p> <p>8. 能够说出相关的保护知识，比如机上成品件安装后如何保护、航电和结构类产品如何保护、外来物如何防控等。</p> <p>9. 能将公差配合与测量知识运用到实际工作中。</p> <p>10. 掌握电力拖动及控制原理基础知识。</p> <p>11. 掌握飞机电气系统装配基本知识。</p>
5	技术资料整理	<p>1. 能严格按照 CAAC 适航规定、公司制度和规范正确整理工卡、手册和图纸，并能正确分类。</p> <p>2. 能正确对工艺文件、资料进行分类整理。</p> <p>3. 能熟练应用计算机。</p>

表 飞行器数字制造技术职业领域及职业能力

专业能力	社会能力	方法能力
1. 掌握机械制图、机械基础、飞机结构、航空材料、飞机装配、飞机钣金加工、飞机特种加工等航空器制造与维修类的相关专业基础理论知识。 2. 具有宽广的飞行器制造技术领域的专业知识。 3. 掌握专业英语，能阅读本专业相关英文技术资料。 4. 具有较强的综合能力、良好的交流能力和较广的职业适应能力。 5. 了解航空器制造与维修新技术和新发展。	1. 具有良好的职业素养和敬业精神。 2. 具有良好的组织协调、人际沟通能力和团结协作精神。 3. 具有吃苦耐劳、诚信务实的机务作风。 4. 具有良好安全意识，能严格遵守航空器制造与维修规章以及公司制度和其他安全规范。	1. 制定工作计划能力。 2. 解决问题能力。 3. 撰写技术文件、报告的能力。 4. 独立学习新知识、新技术的能力。 5. 评估总结工作结果的能力。 6. 计算机的办公软件、航空器制造与维修相关软件的操作能力。

表 飞行器数字制造技术专业能力结构

随着复合材料一体化成型、自动钻铆装备、自动敷设装备、数控加工装备越来越多的应用，将会减少在零部件加工成形领域和飞机结构装配领域的技能人才需求，今后在飞机电气系统装配、飞机部件装配、系统装配和调试领域中的人才需求会逐步增多。将有部分岗位迁移到质量检验、生产设备维修维护等岗位上。

通过调研发现：企业期望新员工能更快更深刻地把“民航精神”和“三个敬畏”意识融入到生产工作中。“敬畏生命、敬畏规章、敬畏职责”成为展示当代民航精神、凝聚民航人职业自豪感和精气神的价值理念。有企业负责人表示：当前的一些飞机制造从业人员之所以缺乏遵守规章制度的意识、缺乏责任心，很大程度上是因为缺乏“敬畏生命”的态度——没有深刻意识到自己的操作是关系到乘客生命安全的！据统计 80%以上的航空安全事故都是人为因素，其中包括飞机制造和维修维护中的不规范行为导致。航空器制造的安全质量关系到企业存亡，我国飞机制造企业非常强调制造人员的安全意识是否牢固，需要从业人员有“敬畏生命”的心。企业期望院校能将民航精神和“三个敬畏”融入到人才培养过程中去。

二 毕业去向落实率变化趋势

本校 2021 届毕业生的毕业去向落实率为 97.0%，高于 2018 届~2020 届（分别为 90.3%、96.0%、91.8%），整体成上升趋势。

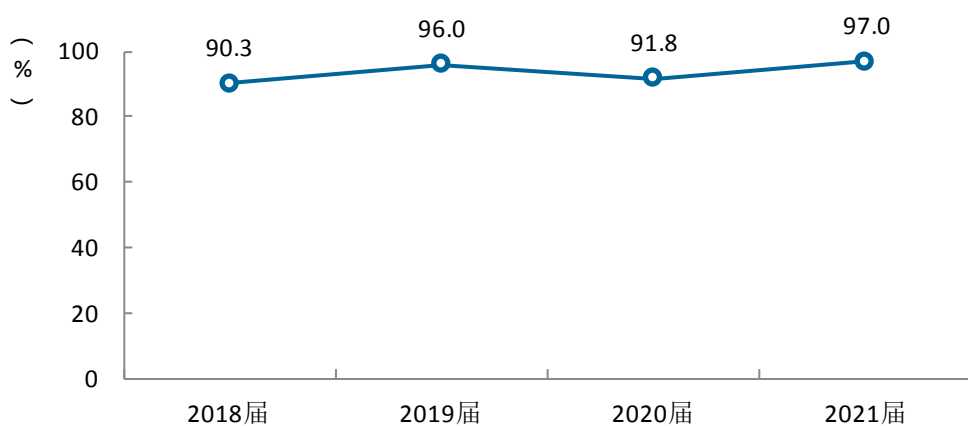


图 4-1 毕业去向落实率变化趋势

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

系部层面，大部分系部的毕业去向落实率较上届有所上升。毕业去向落实率相对较高的系部为航空乘务系（99%），毕业去向落实率相对较低的为航空运输系（94%），但相比 2020 届（87%）有所上升。

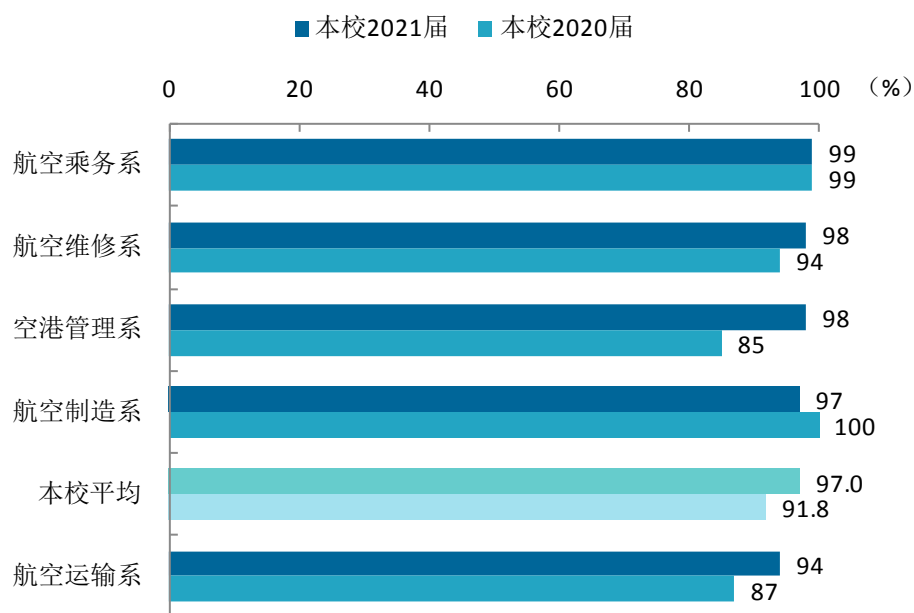


图 4-2 各系部毕业生的毕业去向落实率变化趋势

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

整体来看，本校多数专业的毕业去向落实率较上届有所上升。具体来看，民航运输（中高职贯通培养）专业的毕业去向落实率有所下降。

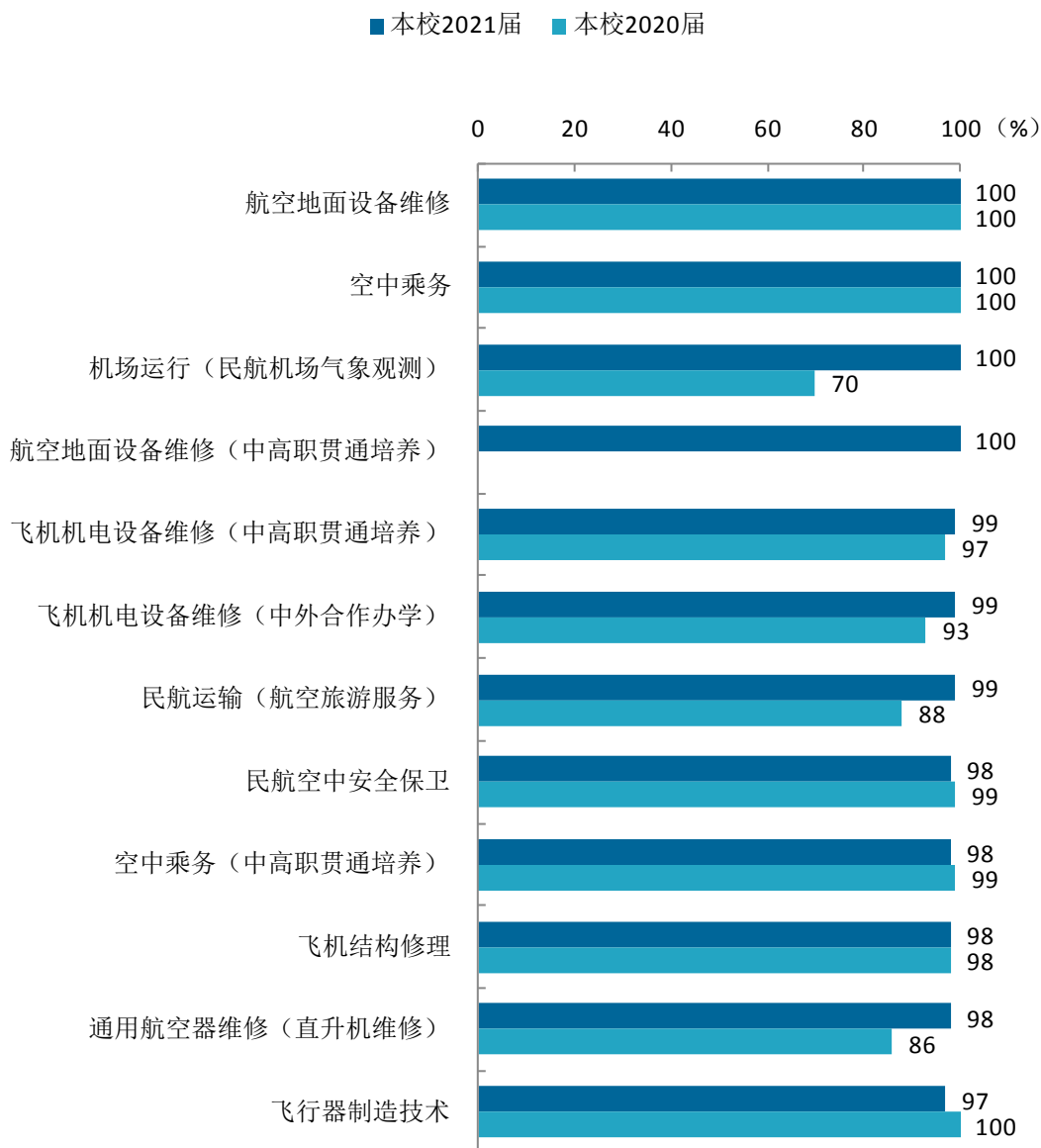
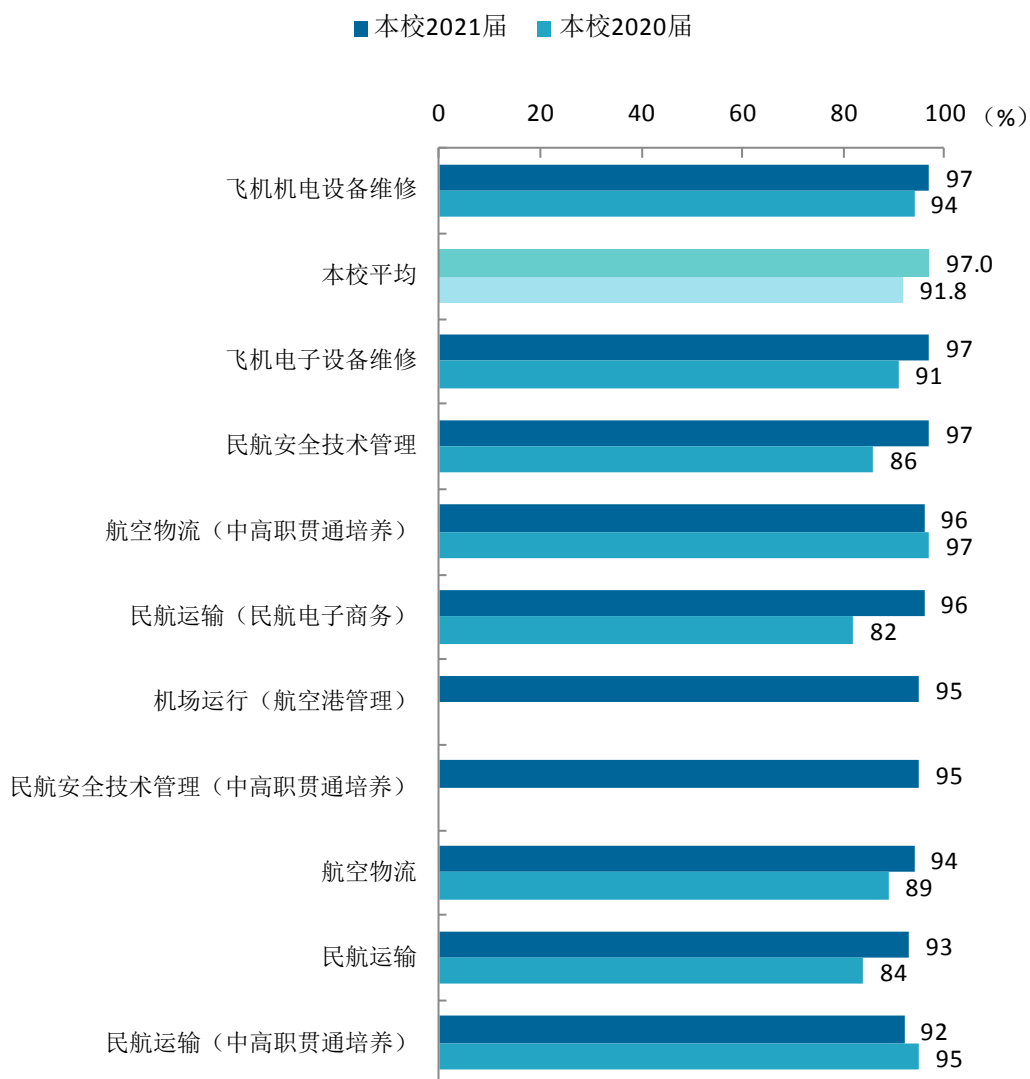


图 4-3 各专业毕业生的毕业去向落实率变化趋势

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

注：航空地面设备维修（中高职贯通培养）、机场运行（航空港管理）、民航安全技术管理（中高职贯通培养）为本届新增专业，故无对比。



续图 4-3 各专业毕业生的毕业去向落实率变化趋势

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

注：航空地面设备维修（中高职贯通培养）、机场运行（航空港管理）、民航安全技术管理（中高职贯通培养）为本届新增专业，故无对比。

三 毕业去向变化趋势

毕业生毕业后的去向可以反映高校的人才培养定位达成情况，本届毕业生毕业后依然以直接就业为主（92.1%），高于 2020 届（87.5%）充分体现了本校培养高素质培养技术技能型人才的办学特点。同时，本届“专升本”的比例（4.7%）较上届（2.7%）上升了 2.0 个百分点，毕业生升学意愿显著增强。

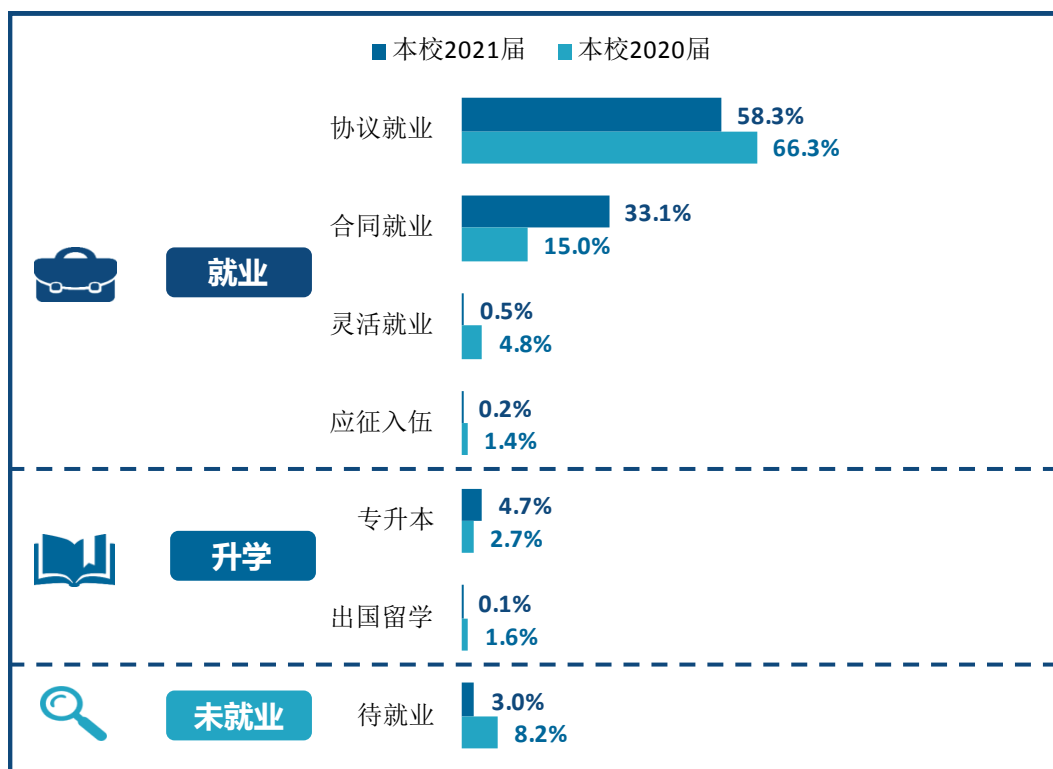


图 4-4 毕业去向分布趋势

注：图表中数据均保留一位小数，由于四舍五入，相加可能不等于 100.0%。
数据来源：上海民航职业技术学院数据。

四 就业特点变化趋势

（一） 职业变化趋势

本校 2021 届毕业生就业比例较高的职业类为交通运输/邮电（24.0%）、航空机械/电子（9.2%）、行政/后勤（7.8%）。

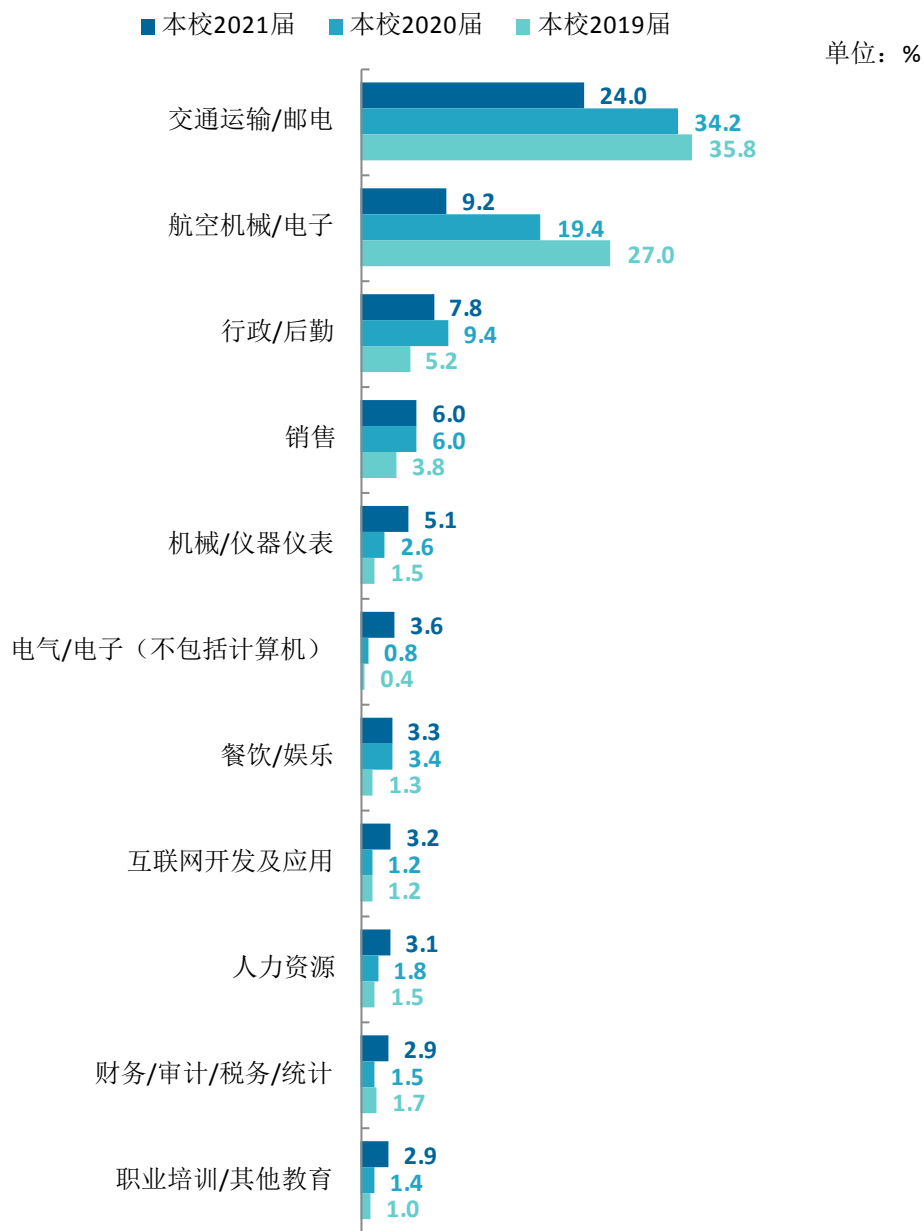


图 4-5 主要职业类需求变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

（二） 行业变化趋势

本校 2021 届毕业生就业比例较高的行业类是运输业（24.3%）、交通运输设备制造业（8.4%）、教育业（6.6%）。

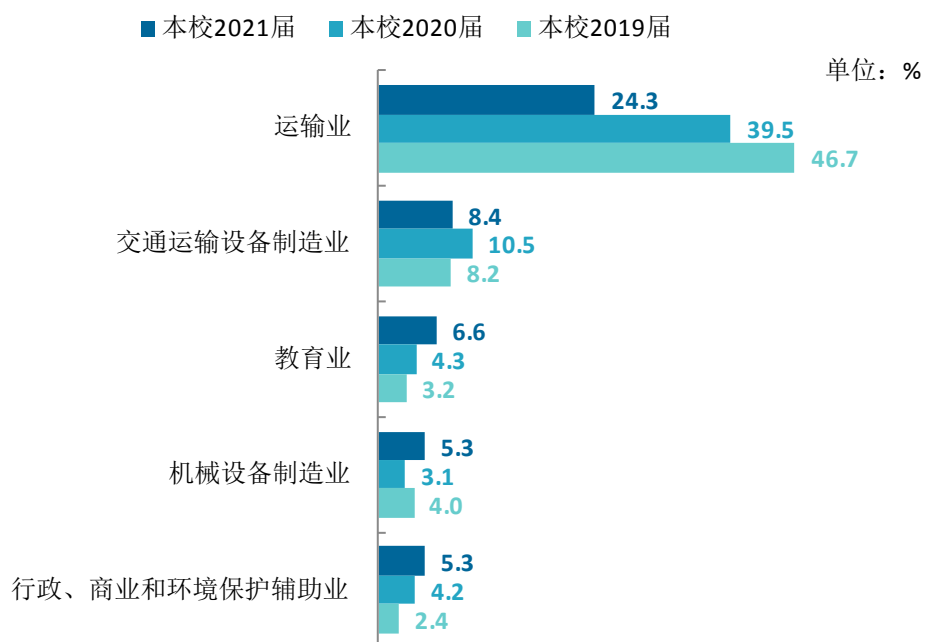


图 4-6 主要行业类需求变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

（三） 用人单位变化趋势

本校 2021 届毕业生主要就业的用人单位类型是民营企业/个体(45%)，高于本校 2019 届、2021 届（分别为 31%、34%）；毕业生主要就业于 1000 人以上规模的大型用人单位（48%），低于本校 2019 届、2020 届（分别为 66%、65%）。

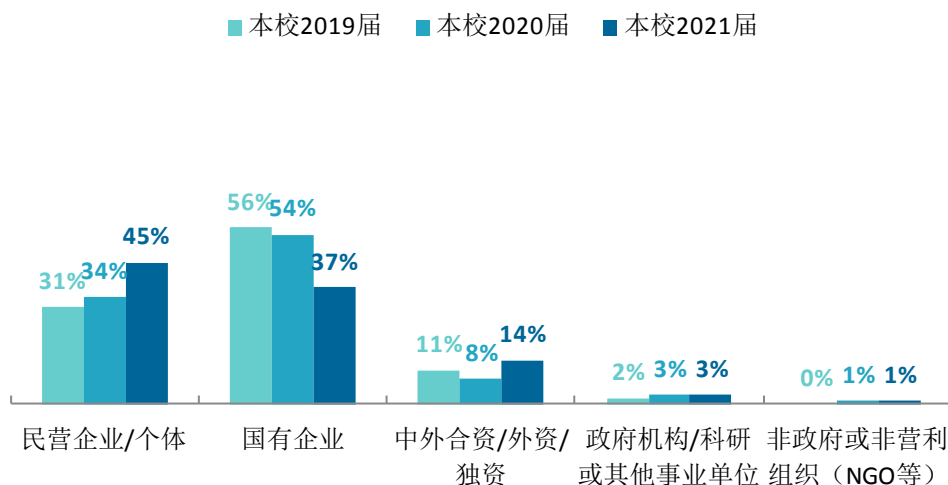


图 4-7 不同类型用人单位需求变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

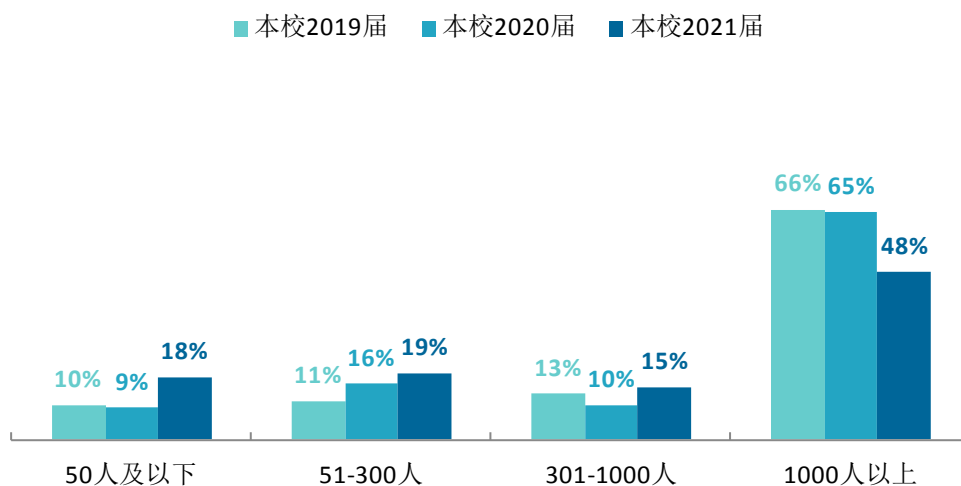


图 4-8 不同规模用人单位需求变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

（四） 就业地区变化趋势

本校 2021 届毕业生在上海就业的比例为 70.0%，毕业生在上海就业的比例近四届持续下降，其余的毕业生分布在北京、杭州、成都、广州等地。

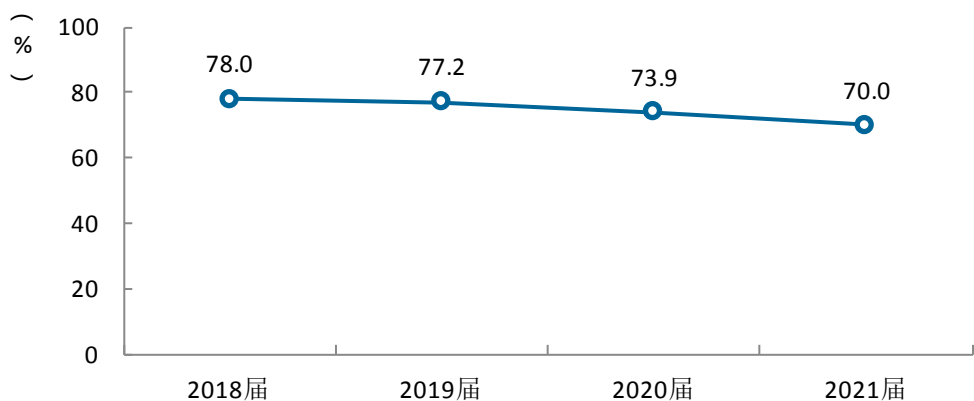


图 4-9 毕业生在上海就业的比例变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

表 4-1 毕业生主要就业城市的变化趋势

就业城市	2018 届 (%)	2019 届 (%)	2020 届 (%)	2021 届 (%)
上海	78.0	77.2	73.9	70.0
北京	1.8	2.3	5.1	3.8
杭州	3.7	1.6	3.9	3.4
成都	0.1	0.9	1.1	1.3
广州	0.6	2.3	1.5	1.1

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

五 就业质量变化趋势

（一）专业相关度变化趋势

本校 2021 届毕业生的工作与专业相关度为 63%，较 2020 届略有下降。

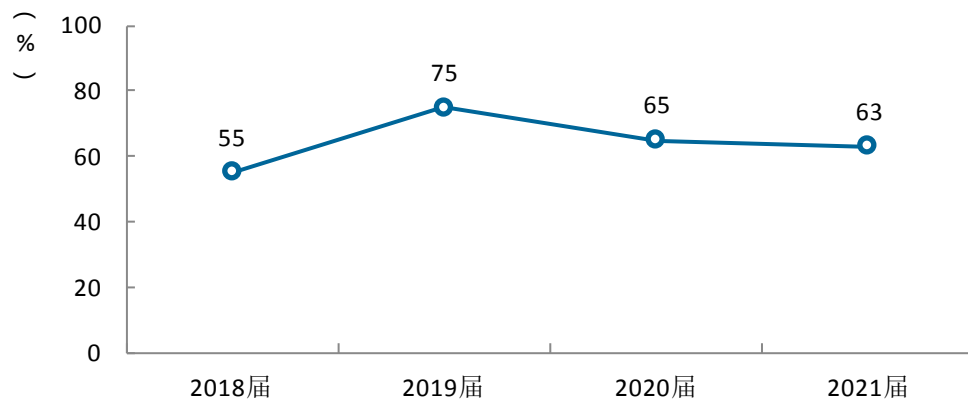


图 4-10 专业相关度变化趋势

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

本校2021届多数系部的工作与专业相关度有所提高。毕业生工作与专业相关度较高的系部是航空乘务系（69%）；工作与专业相关度较低的系部是空港管理系（57%）。

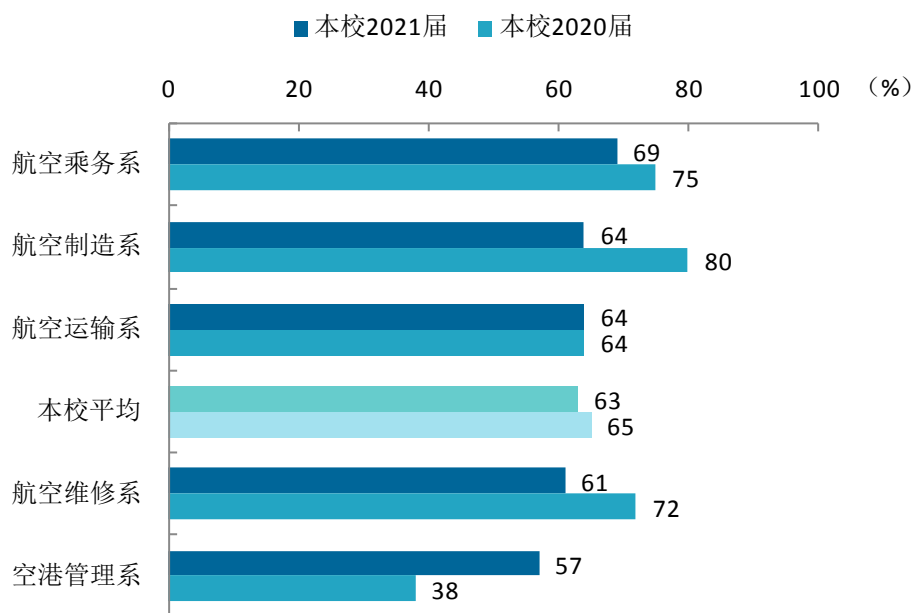


图 4-11 各系部毕业生的工作与专业相关度变化趋势

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

本校2021届各专业的工作与专业相关度存在差异，其中工作与专业相关度较高的专业是空中乘务（79%）、民航安全技术管理（中高职贯通培养）（72%）、民航空中安全保卫（71%）、飞机结构修理（71%），工作与专业相关度较低的专业是机场运行（民航机场气象观测）（32%）、空中乘务（中高职贯通培养）（38%）。

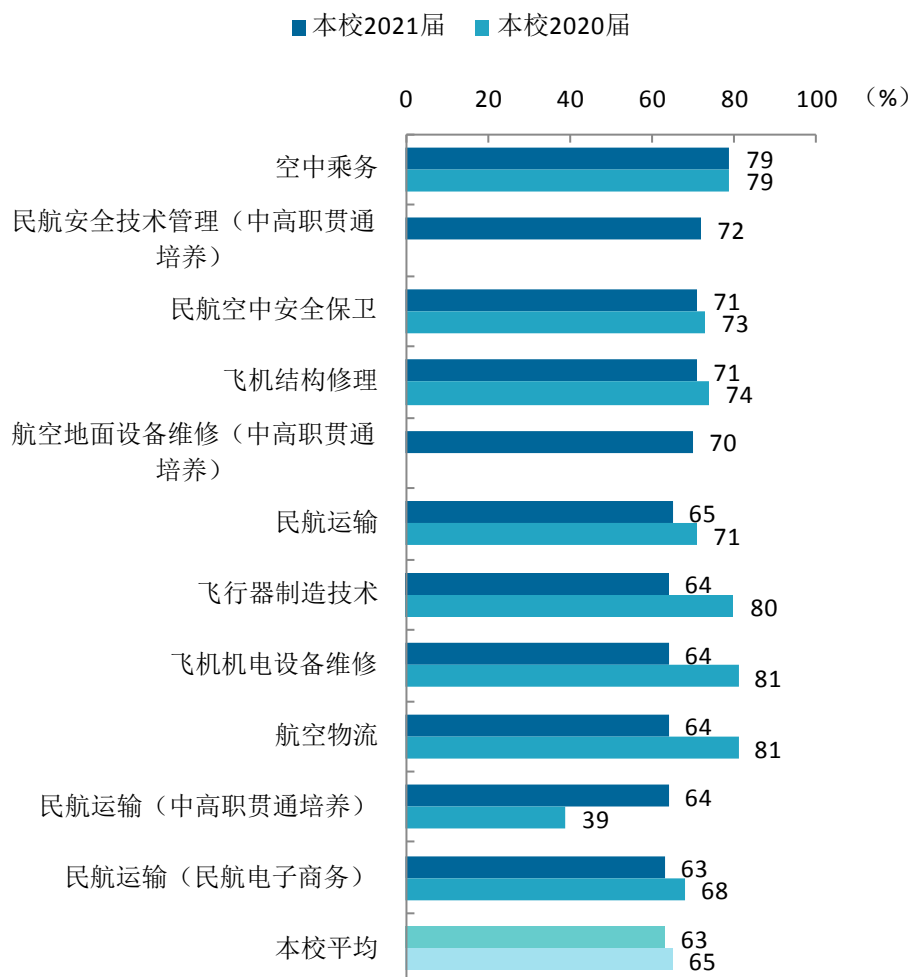
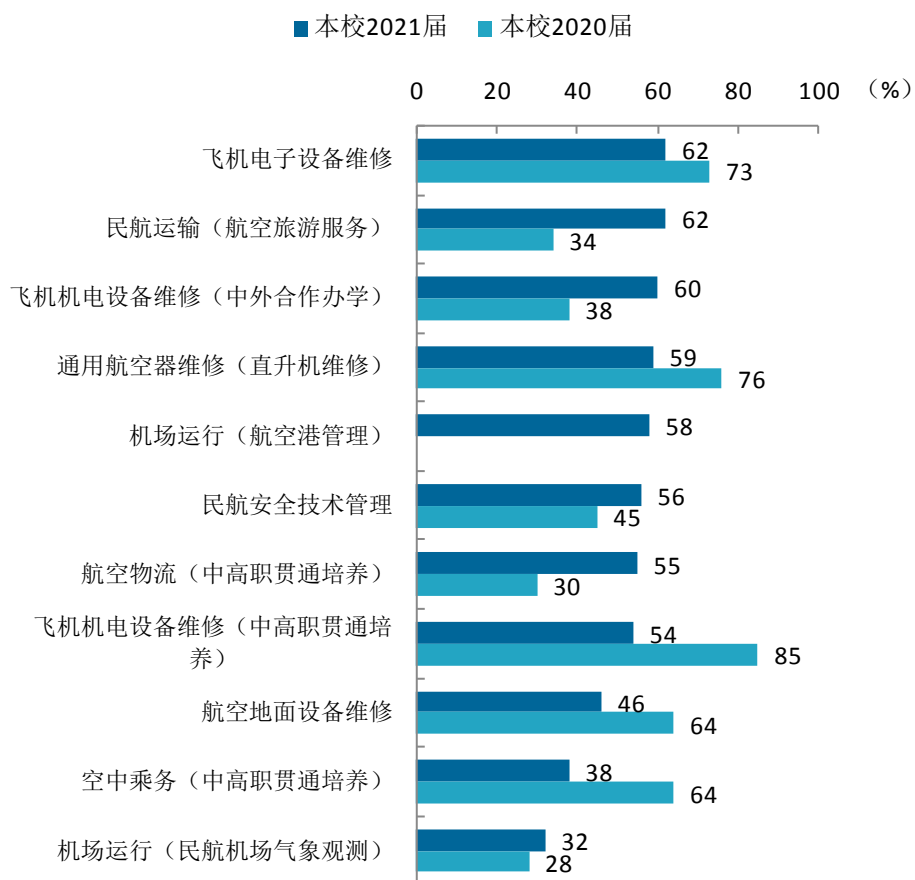


图 4-12 各专业毕业生的工作与专业相关度变化趋势

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

注：民航安全技术管理（中高职贯通培养）、航空地面设备维修（中高职贯通培养）、机场运行（航空港管理）为本届新增专业，故无对比。



续图 4-12 各专业毕业生的工作与专业相关度变化趋势

数据来源：上海民航职业技术学院数据。

注：民航安全技术管理（中高职贯通培养）、航空地面设备维修（中高职贯通培养）、机场运行（航空港管理）为本届新增专业，故无对比。

（二） 就业满意度变化趋势

本校 2021 届毕业生的就业满意度为 83%，持平于 2020 届（83%），高于 2018 届、2019 届（分别为 78%、80%），本校毕业生的就业满意度整体呈上升趋势。

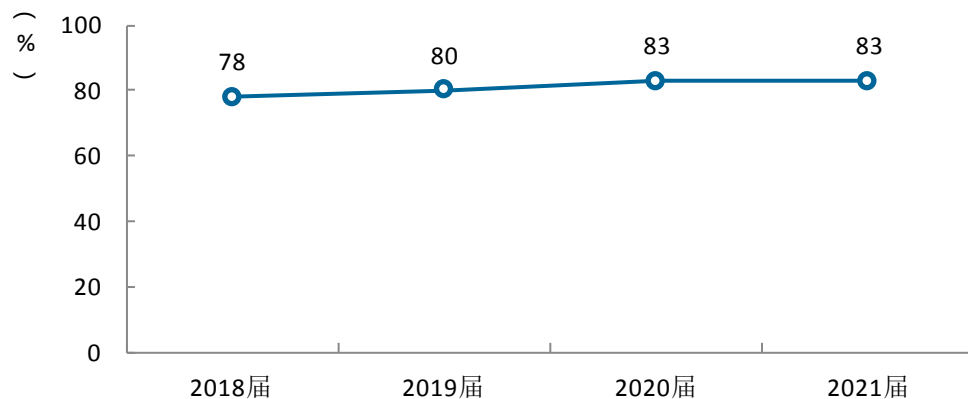


图 4-13 就业满意度变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 届毕业生就业满意度较高的系部是航空乘务系（87%）、航空运输系（83%）、空港管理系（83%），其中航空运输系、空港管理系较 2020 届有所上升。而毕业生就业满意度较低的系部是航空制造系（74%）。

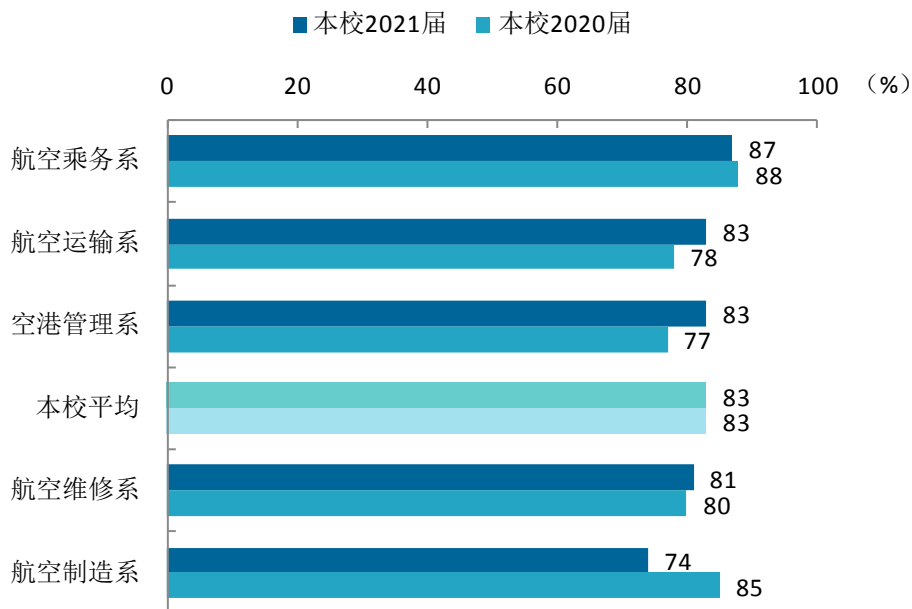


图 4-14 各系部毕业生的就业满意度变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 届毕业生就业满意度较高的专业是民航运输（民航电子商务）（100%），就业满意度较低的专业是飞机结构修理（65%）、飞行器制造技术（74%），其中 2021 届飞行器制造技术较 2020 届下降较多。

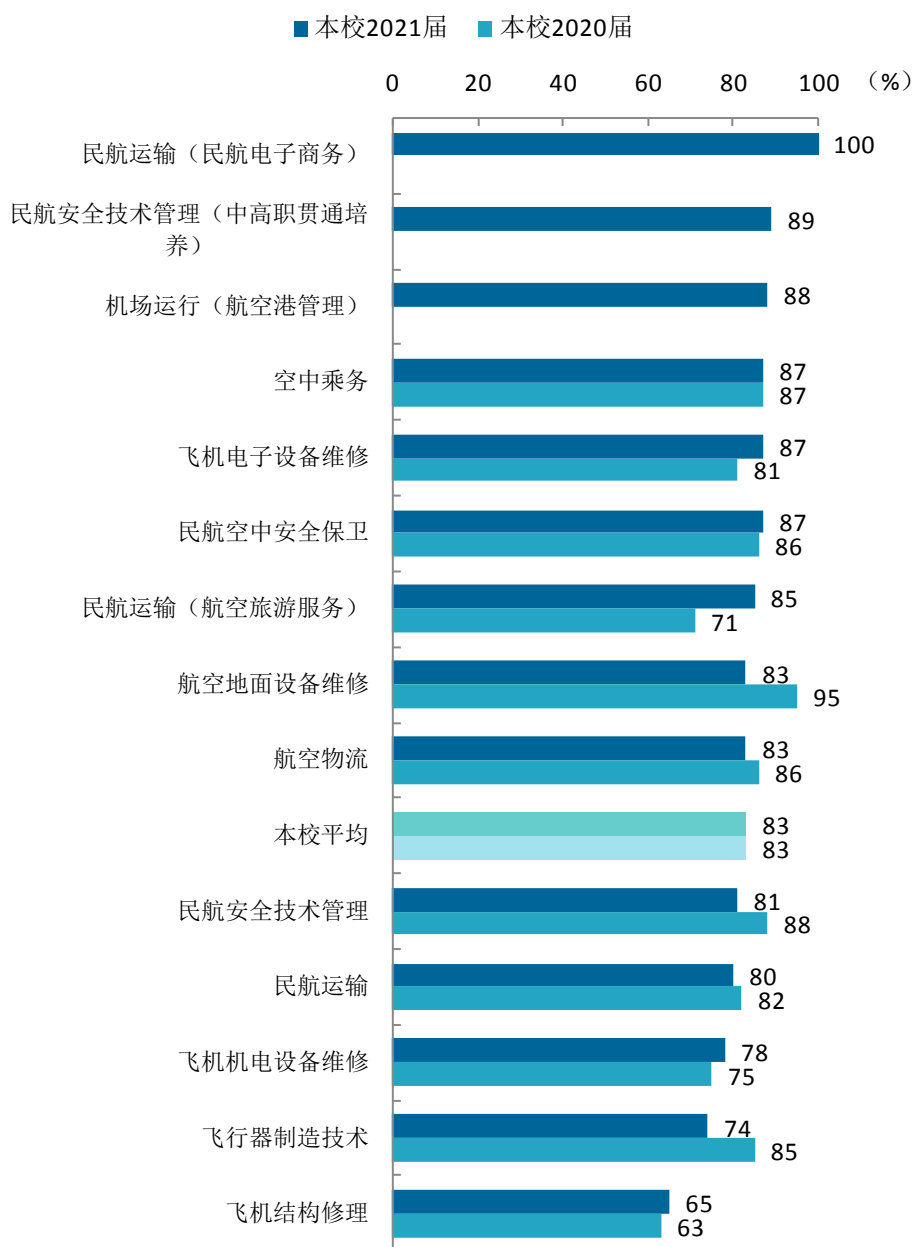


图 4-15 各专业毕业生的就业满意度变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

注 1：个别专业因样本较少没有包括在内。

注 2：民航安全技术管理（中高职贯通培养）、机场运行（航空港管理）为本届新增专业，故无对比。

（三） 职业期待吻合度变化趋势

本校 2021 届毕业生的职业期待吻合度为 57%，比 2020 届（59%）低 2 个百分点。

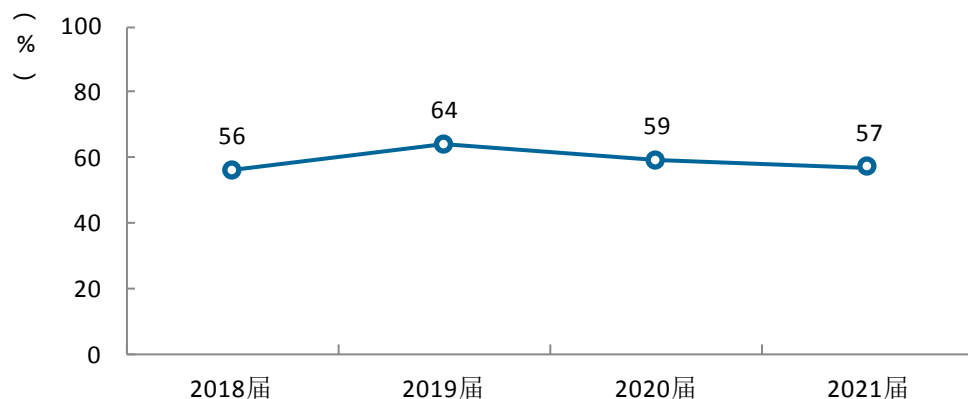


图 4-16 职业期待吻合度变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 届毕业生职业期待吻合度较高的系部是航空乘务系（69%），毕业生职业期待吻合度较高的系部是航空运输系（48%），且较 2020 届有所下降。

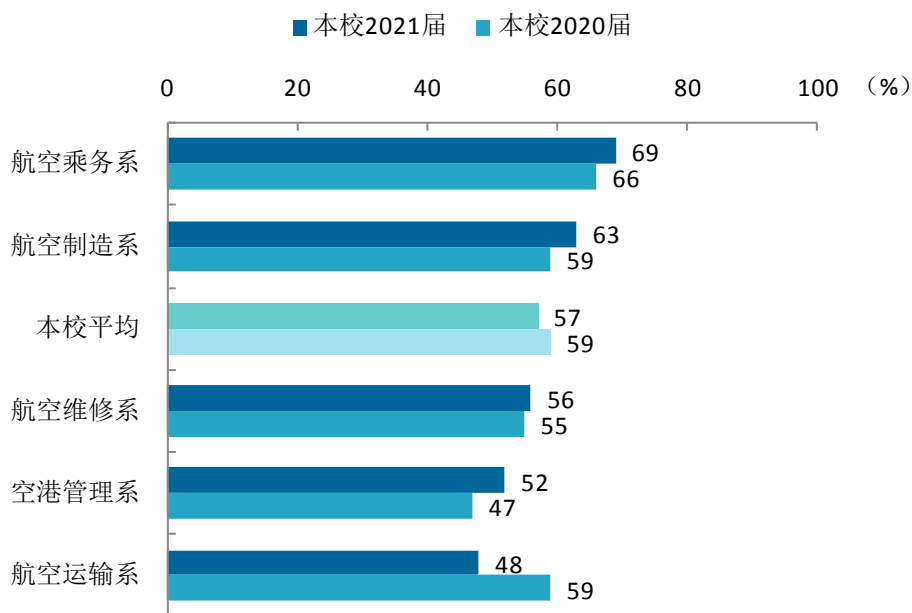


图 4-17 各系部毕业生的职业期待吻合度变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 多数专业的职业期待吻合度有所提高。其中毕业生职业期待吻合度较高的专业是民航空中安全保卫（80%），职业期待吻合度较低的专业是民航运输（航空旅游服务）（44%）、民航运输（45%），其中民航运输较 2020 届（60%）有所下降。

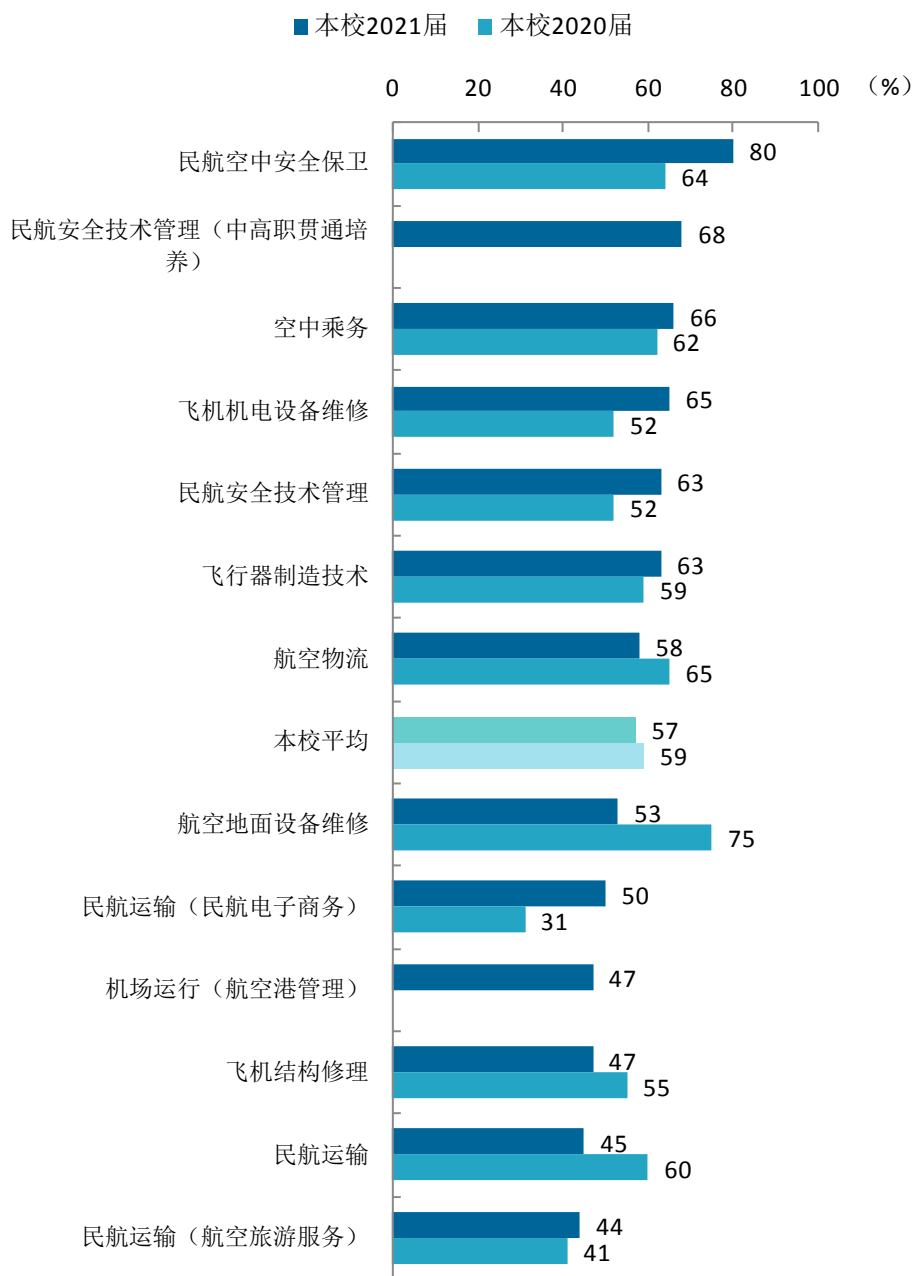


图 4-18 各专业毕业生的职业期待吻合度变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

注 1：个别专业因样本较少没有包括在内。

注 2：民航安全技术管理（中高职贯通培养）、机场运行（航空港管理）为本届新增专业，故无对比。

（四） 离职率变化趋势

离职率是指毕业生从毕业到目前有过工作经历的毕业生中多大百分比发生过离职，数据反映了毕业生的就业稳定性。本校 2021 届毕业生的离职率为 35%，比 2020 届（25%）高 10 个百分点，本校毕业生的离职率整体呈上升趋势。

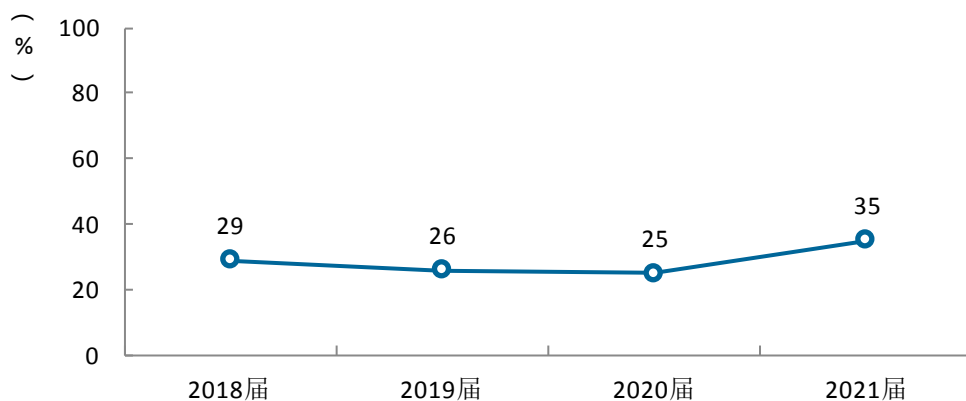


图 4-19 离职率变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校多数系部的离职率有所上升，其中离职率较低的系部是航空乘务系（21%），离职率较高的系部是航空运输系（44%）、空港管理系（43%）。

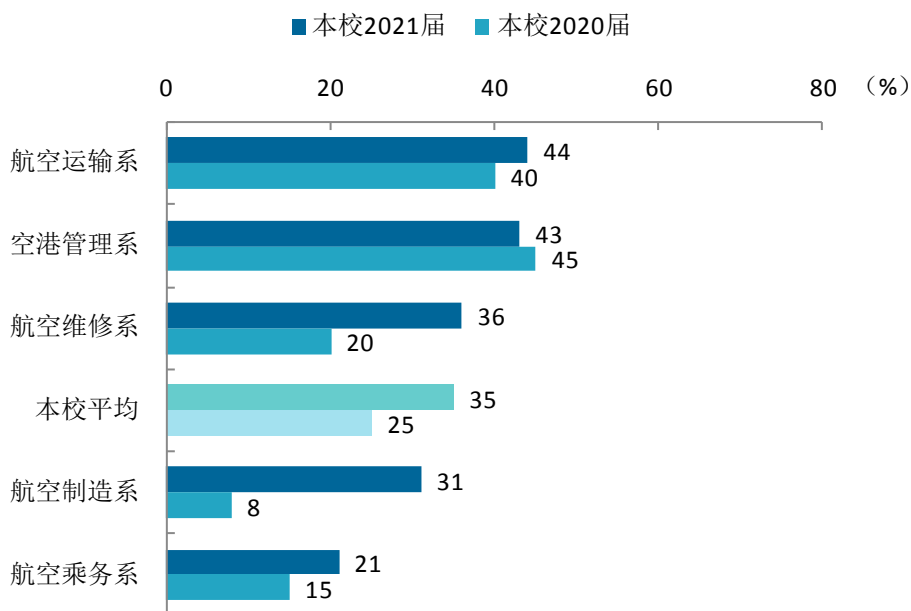


图 4-20 各系部毕业生的离职率变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校多数专业的离职率有所上升，其中离职率较低的专业是机场运行（航空港管理）（17%）、空中乘务（20%），离职率较高的专业是民航安全技术管理（中高职贯通培养）（58%）。

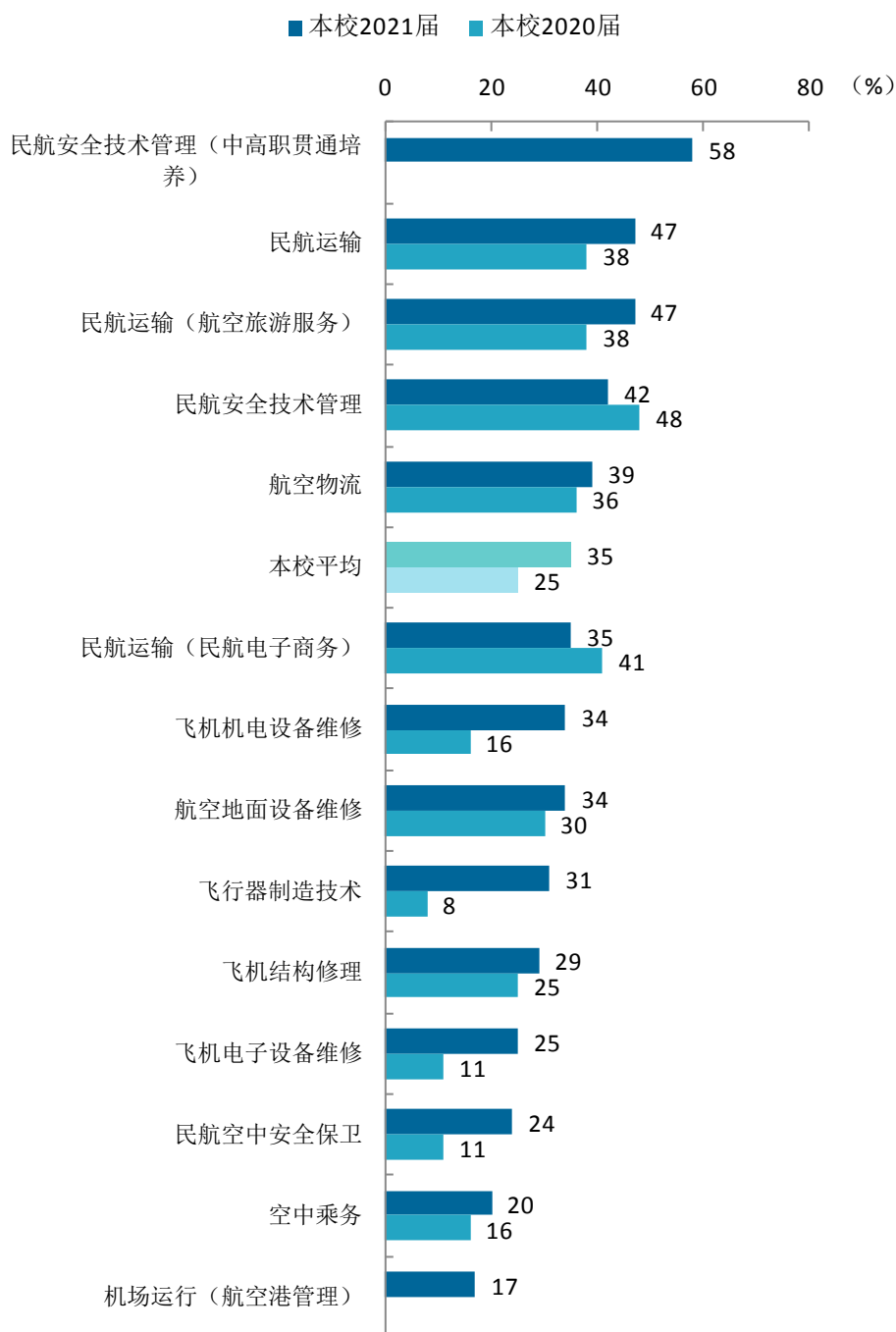


图 4-21 各专业毕业生的离职率变化趋势

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

注 1：个别专业因样本较少没有包括在内。

注 2：民航安全技术管理（中高职贯通培养）、机场运行（航空港管理）为本届新增专业，故无对比。

就业



对教育教学
的反馈



第五章 就业对教育教学的反馈

学生对母校的评价、对教学的满意程度反映学校教育教学工作现状以及学生对学校的认可程度。本章从毕业生对母校的总体推荐度、满意度、对教学满意度以及学校培养的通用能力情况来展现学生对学校培养的反馈情况。



一 对人才培养的反馈

（一）校友综合评价

1. 对学校的总体推荐度评价

本校 2021 届毕业生愿意推荐母校的比例为 57%。

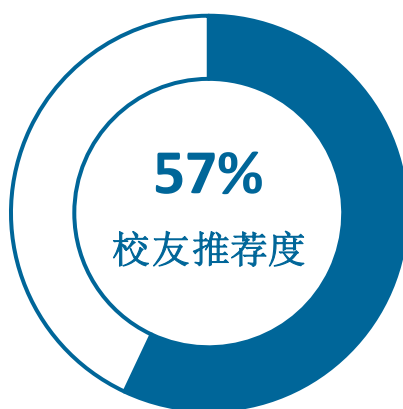


图 5-1 毕业生对母校的推荐度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

2. 各系部及专业对学校的推荐度

本校 2021 届毕业生愿意推荐母校比例较高的系部是航空乘务系（77%），愿意推荐母校比例较低的系部是航空维修系（44%）。

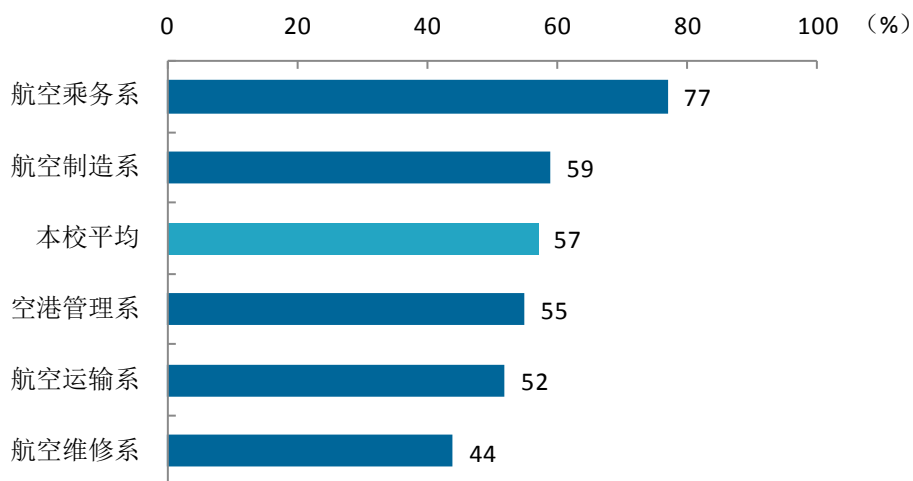


图 5-2 各系部毕业生对母校的推荐度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 届毕业生愿意推荐母校比例较高的专业是民航空中安全保卫（84%），愿意推荐母校比例较低的专业是飞机电子设备维修（29%）、飞机机电设备维修（中外合作办学）（30%）。

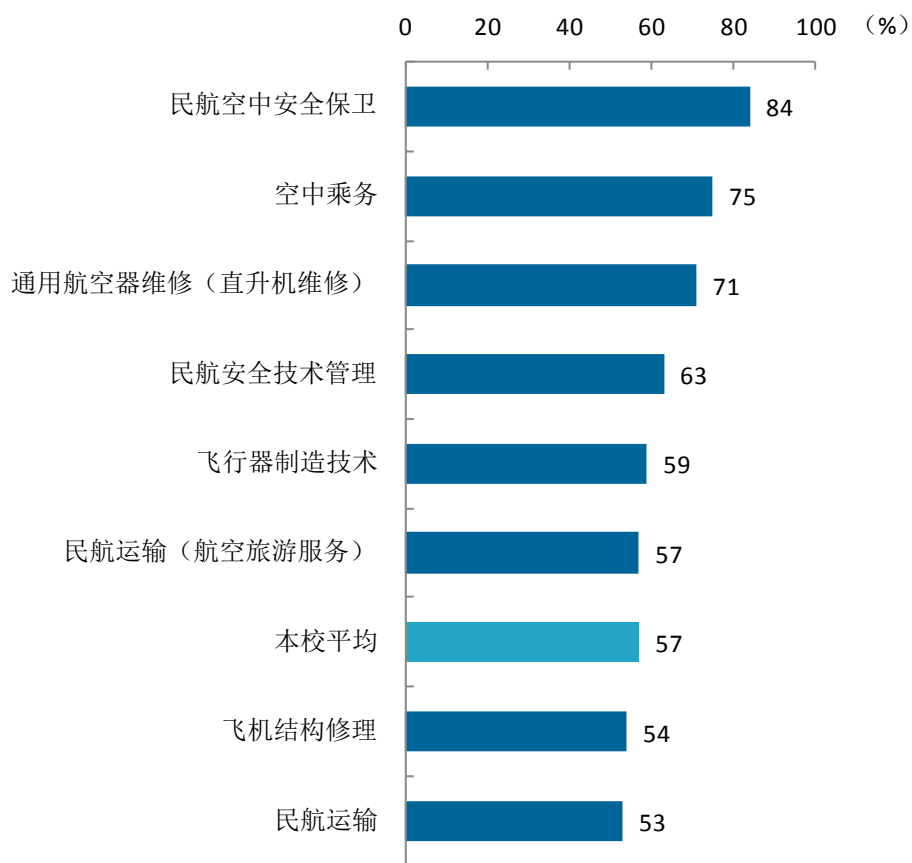
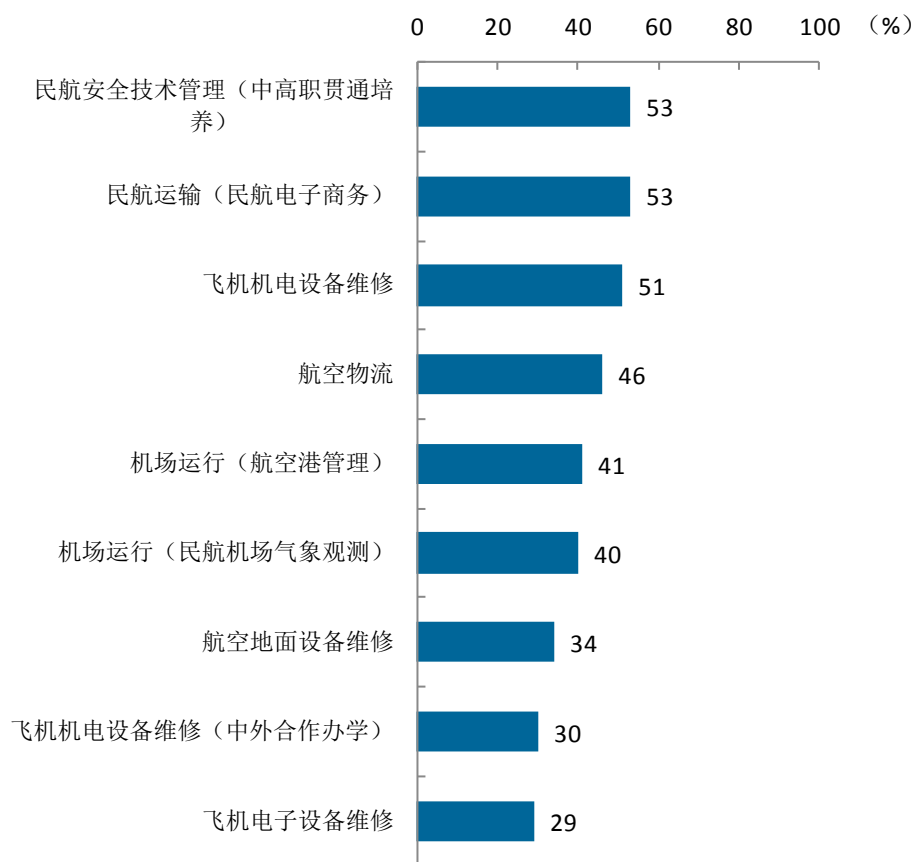


图 5-3 各专业毕业生对母校的推荐度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。



续图 5-3 各专业毕业生对母校的推荐度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

3. 对学校的总体满意度评价

本校 2021 届毕业生对母校的总体满意度为 90%。毕业生对母校的整体满意度评价较高。

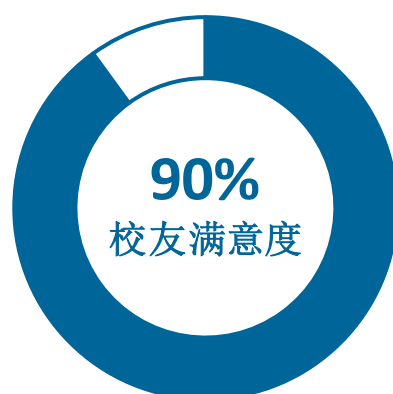


图 5-4 毕业生对母校的满意度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

4. 各系部及专业对学校的满意度

本校 2021 届毕业生对母校满意度较高的系部是航空运输系（93%），对母校满意度较低的系部是航空维修系（83%）。

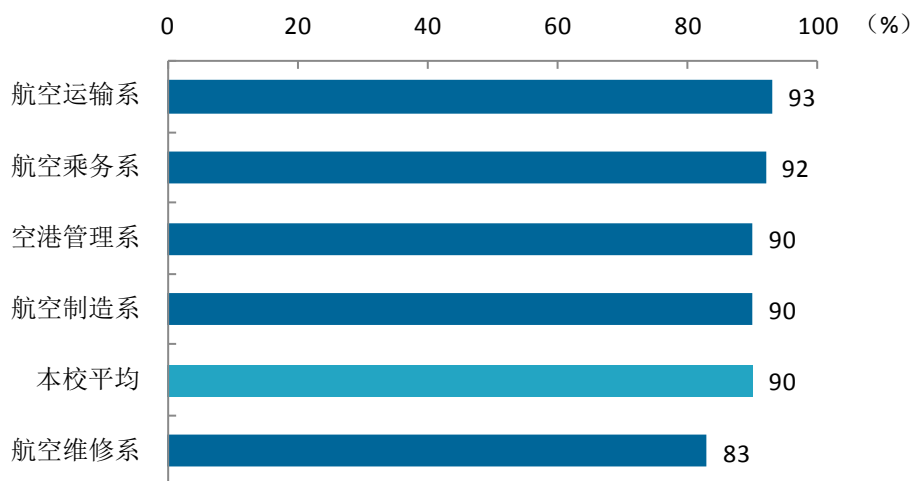


图 5-5 各系部毕业生对母校的满意度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 届毕业生对母校满意度较高的专业是民航安全技术管理（中高职贯通培养）、航空物流、民航空中安全保卫（均为 96%），对母校满意度较低的专业是飞机电子设备维修（63%）。

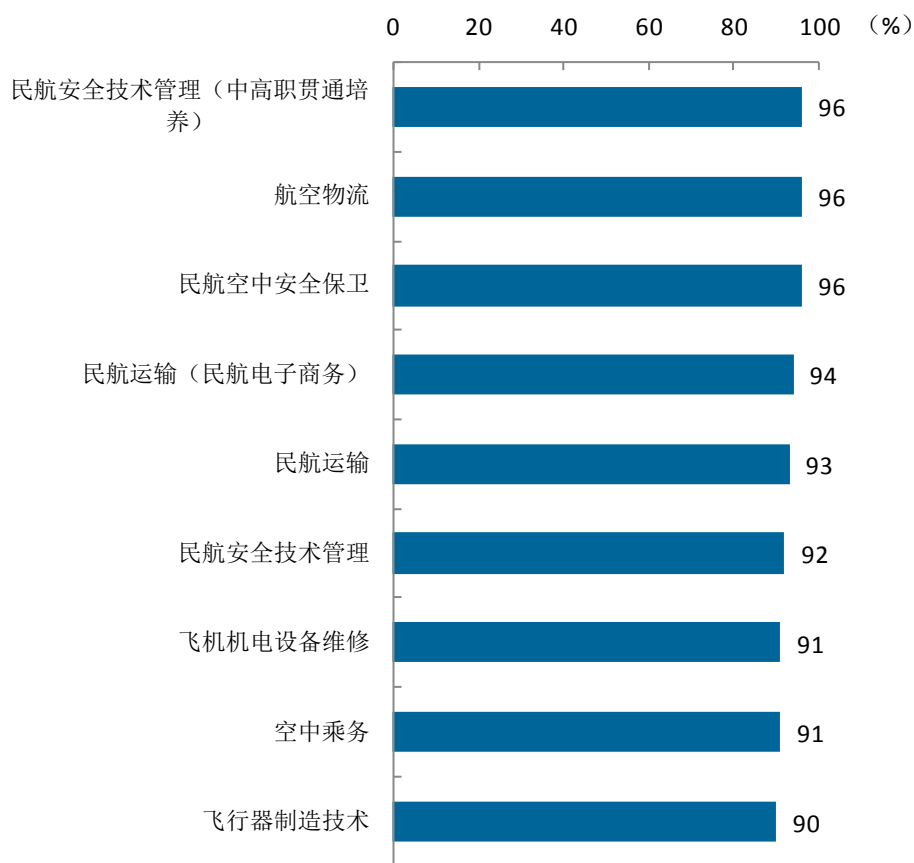
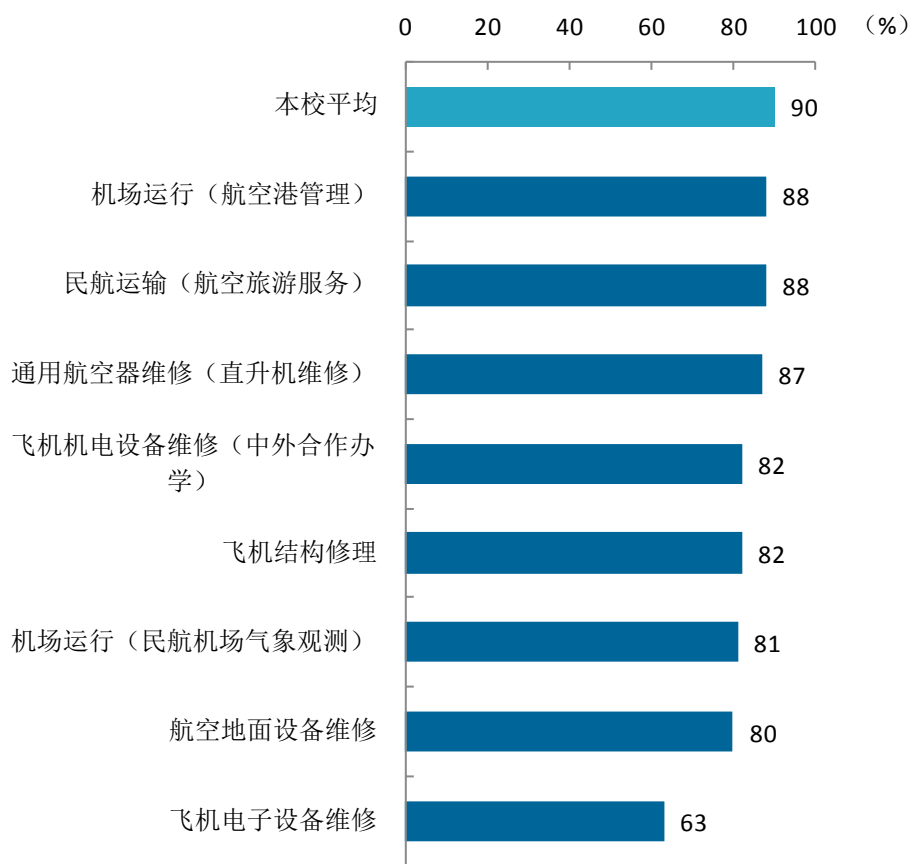


图 5-6 各专业毕业生对母校的满意度

注：个别专业由于样本较少没有包括在内。

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。



续图 5-6 各专业毕业生对母校的满意度

注：个别专业由于样本较少没有包括在内。

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

（二） 教育教学评价

1. 总体教学满意度

1) 总体教学满意度

本校 2021 届毕业生对母校的教学满意度为 87%。毕业生对母校教学工作的评价较高体现出本校教学工作开展情况较好，得到了毕业生的认可。

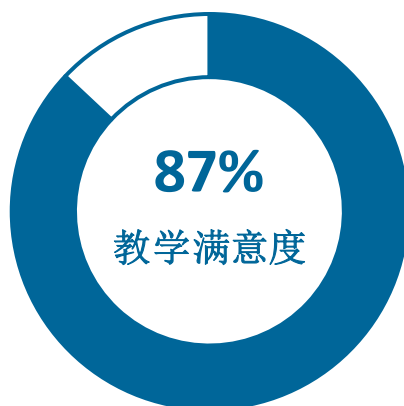


图 5-7 毕业生对母校的教学满意度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

2) 各系部及专业的教学满意度

本校 2021 届毕业生教学满意度较高的系部是航空乘务系（95%）、航空运输系（90%），教学满意度较低的系部是航空维修系（79%）。

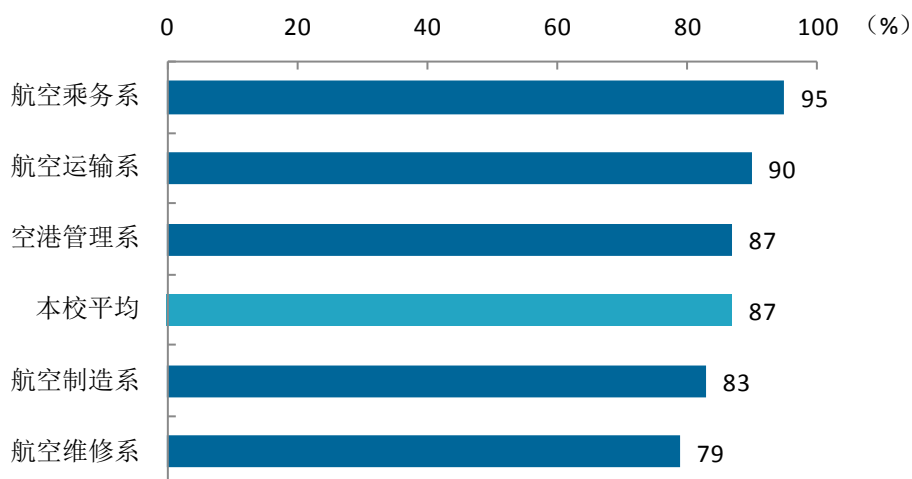


图 5-8 各系部毕业生的教学满意度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

本校 2021 届毕业生教学满意度较高的专业是民航空中安全保卫（98%），教学满意度较低的专业是飞机机电设备维修（中外合作办学）、飞机电子设备维修（均为 67%）。

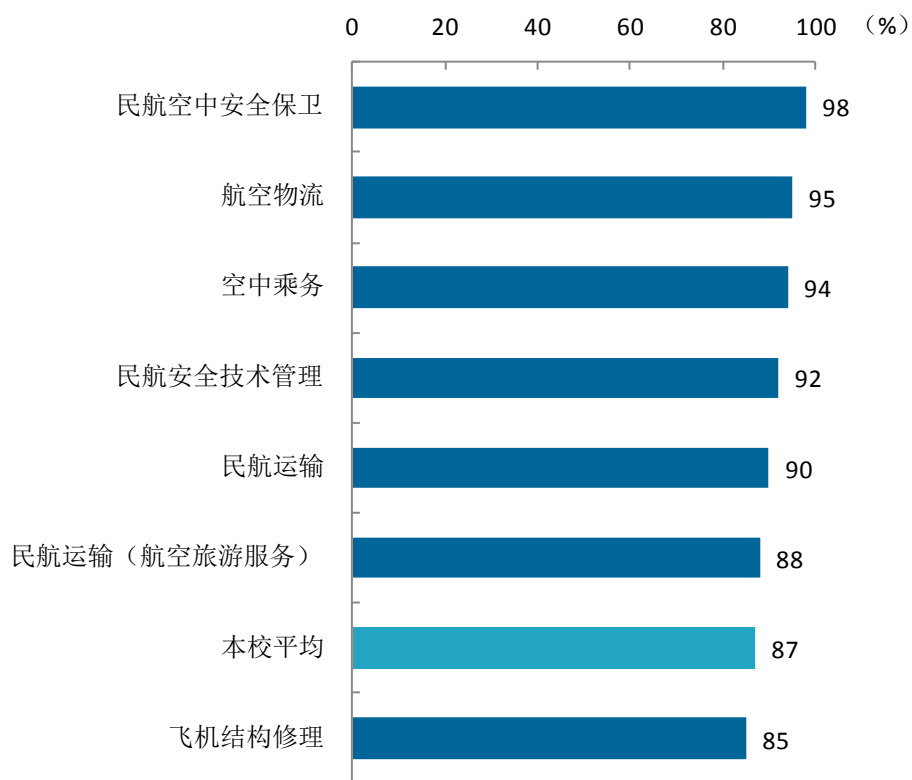
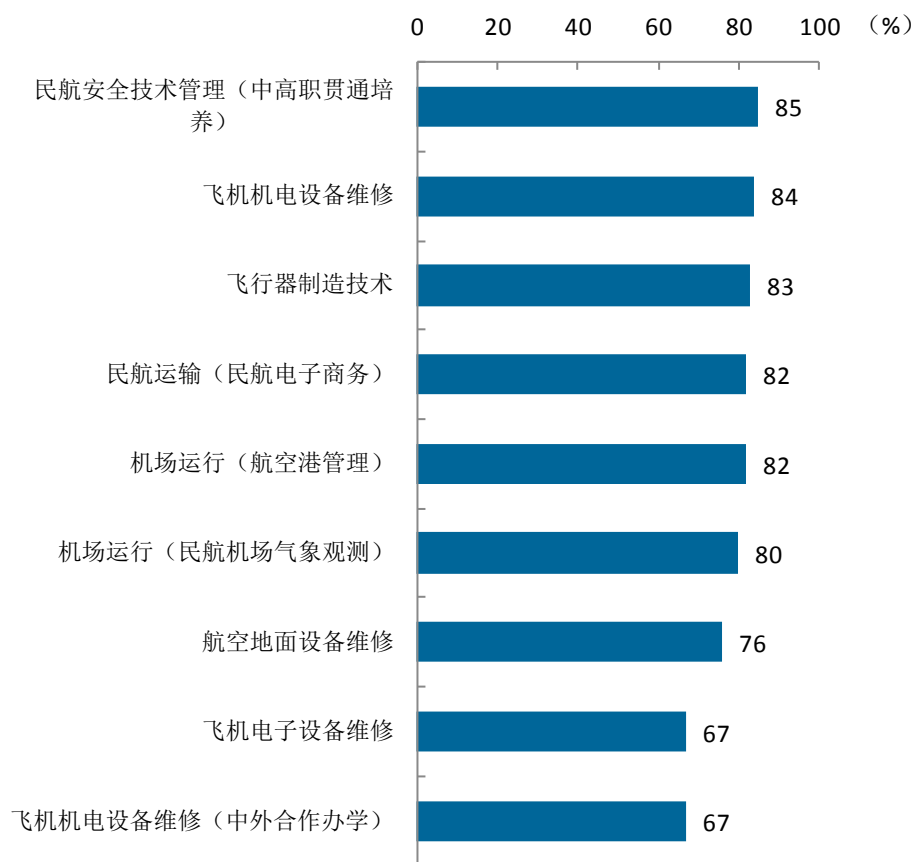


图 5-9 各专业毕业生的教学满意度

注：个别专业因样本较少没有包括在内。

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。



续图 5-9 各专业毕业生的教学满意度

注：个别专业因样本较少没有包括在内。

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

3) 教学改进期待

本校 2021 届毕业生认为教学最需要改进的是实习和实践环节不够（64%），其次是无法调动学生学习兴趣（45%）。

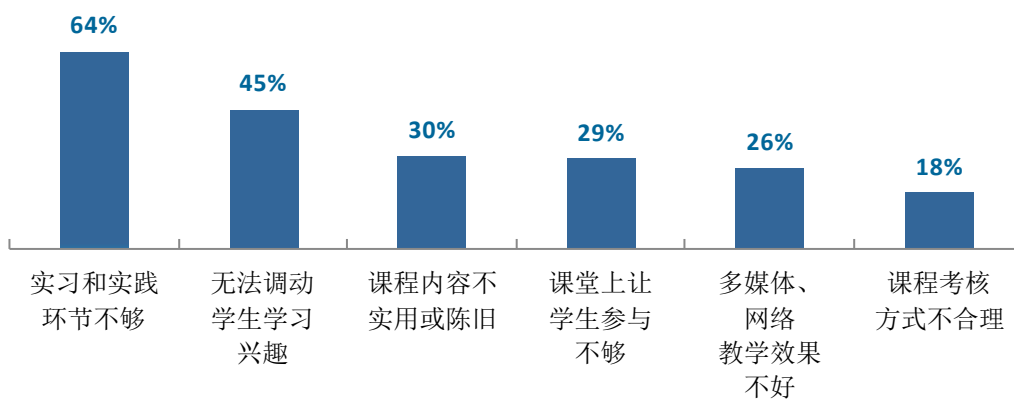


图 5-10 教学各方面改进需求（多选）

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

2. 教师指导满足度评价

本校 2021 届教师学习指导、就业指导 and 职业规划对学生需求的满足度分别为 87%、81%、80%。

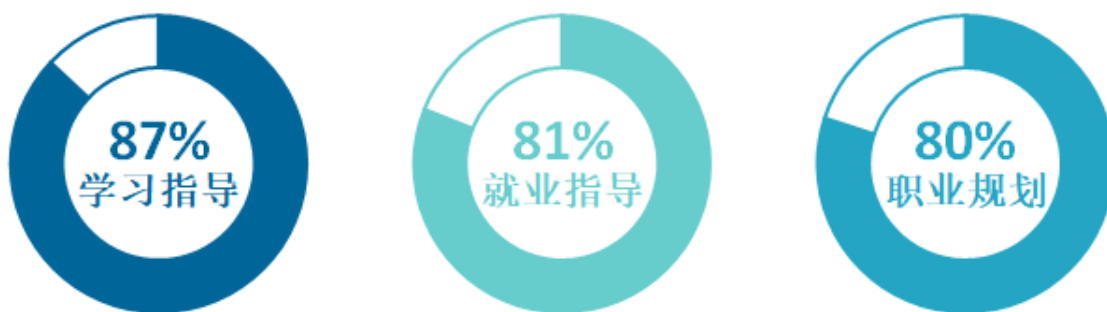


图 5-11 教师指导满足度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

3. 教学设施满足度评价

本校 2021 届毕业生对“图书馆与图书资料”的满足度评价（87%）较高，对“艺术场馆”的满足度评价（72%）较低。

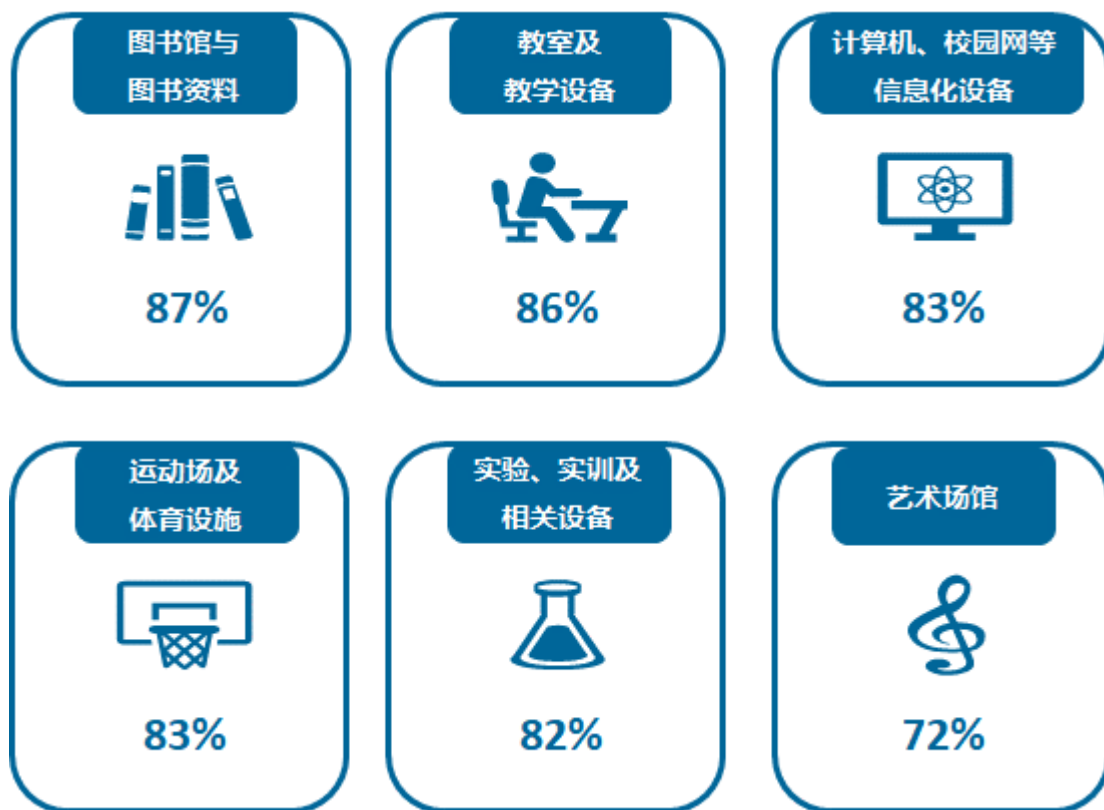


图 5-12 教学设施满足度

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

（三） 能力培养评价

1. 通用能力培养

1) 工作中最重要的通用能力及增值情况

本校 2021 届毕业生认为工作中最重要的通用能力是“团队合作”（85%），其次是“沟通交流”（83%）。

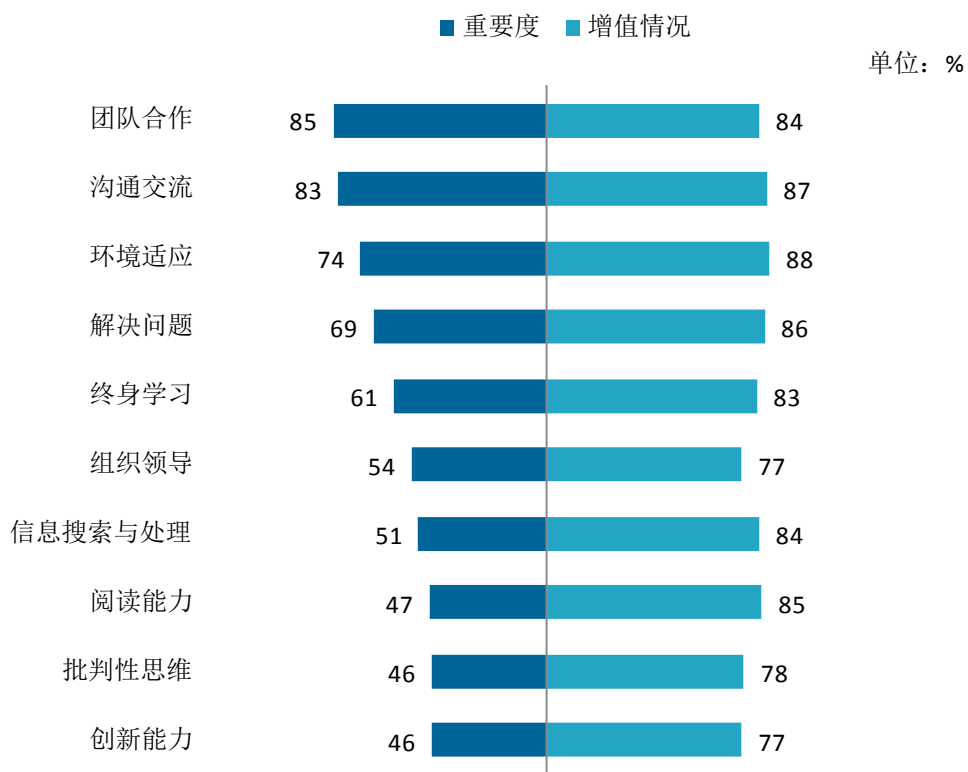


图 5-13 工作中最重要的通用能力及增值情况

数据来源：麦可思-上海民航职业技术学院 2021 届毕业生培养质量评价数据。

二 对人才培养的改进

（一）对招生工作的改进措施

学院近六年的招生录取工作平稳顺利，招生计划数、录取数、报到数稳中有升。招生计划从 2016 年 2500 名增至 2021 年 3280 名，录取人数从 2016 年 2460 名增至 2021 年 3253 名，报到人数从 2016 年 2330 名增至 2021 年 3103 名，近六年招生数据详见下表。学院录取、报到整体情况稳定良好，咨询、报考人数不断增长，生源质量明显提高，学院的社会认可度不断提高。

年份	招生计划数	招生录取数	招生报到数
2016 年	2500	2460	2330
2017 年	2500	2460	2328
2018 年	3200	3116	2973
2019 年	3200	3180	3030
2020 年	3240	3219	3085
2021 年	3280	3253	3103

表：2016-2021 年学院招生计划数、录取数及报到数统计表

针对目前招生情况，我院采取具体措施：

1. **合理制定招生计划。**根据学院两校区运行现状和十四五发展规划，征求各系部多方面的意见，积极了解学院就业情况，充分考虑就业市场和民航局的相关教育政策，结合近几年学院各省市招生录取报到的实际情况，科学合理制定学院 2022 年分省分专业招生计划。
2. **统筹制定空乘空保分省市计划，做好线下和线上面试相结合的招生方案。**分析 2021 年空乘空保专业的录取及报到实际情况，2022 年将更加科学合理制定分省市招生计划。在疫情防控常态化的背景下，招办将线上面试和线下面试结合起来，做好招生宣传，延长招生面试周期，确保备取生生源的报考有效率，从而保障学院空乘空保专业的生源数和生源质量。
3. **不断完善免笔试面试录取方案。**在 2021 年招生基础上，2022 年结合各专业所需综合素质条件，积极了解当年生源的实际情况，修订免笔试面试入围条件；在录取过程中充分解读考生的综合素质评价报告，挖掘出有效信息，科学量化产出；面试过程的考核方案也将结合当年实际情况不断探索命题形式和内容，多维度考核，使得招录的学生在专业匹配度方面做得更好。
4. **集中力量，精准宣传。**目前招生竞争日趋严峻的当下，学院不断加大宣传力度，做到精准宣传。招生办将对近几年的招生数据进行系统多维度分析，上海市生源精准到各高中和中职校，全国生源精准到各省市，计划组织当地本校学生回母校开展招生宣讲，通过学生加强学院和高中或中职校的联系，提高考生的认同感和报考意愿；与此同时，集中学院各方力量进校园开展针对性的招生政策宣讲，送服务上门，提高学院知名度。

5. **继续提升学院招生信息化程度。**随着学院招生规模的不断扩大，2022 年招生办将不断加强招生、录取、宣传过程中智能信息化，通过系统平台、网络直播、公众号、网站、咨询热线等架起了一座座交流互动的云端平台，加强学院与各级招生部门联系，增进学院与考生、家长的沟通交流。
6. **强化阳光招生力度。**在学院招生就业领导小组和招生监察小组的领导下规范招生各项工作制度，在招生各环节不断加强纪律、廉洁、保密等教育，使招生工作人员做到自律和他律，保障学院招生工作平稳、安全。

（二） 对教育教学的调整举措

1. 提升教师教学能力，加强师资队伍建设和

为进一步提升教师教学，学院高度重视各类职业技能竞赛，积极组织教师参加国家级、市级各类职业技能大赛和教学竞赛；积极申报上海市教育委员会“教师企业实践”项目，提高教师实践业务能力，从而提高“双师型”教师的比例。此外，学院还制定了产学研相关政策措施和激励机制，组织教师积极申报省市级、国家级高水平研究课题，鼓励教师主动参与航空公司、机场或其他行业组织的各类研发工作。学院在后期将持续加大高级职称教师培育引进力度，坚持引才育才“双轮驱动”，力争到十四五末，学院高级专业技术职务的教师占专任教师总数比例 $\geq 30\%$ ，且在各专业中的结构分布合理。通过校企合作建立与企业的资源共享机制，制定和完善优惠政策，聘请行业企业专家担任兼职教师、客座教授，促进兼职教师队伍建设。

2. 加强课程资源建设，夯实专业发展基础

加强课程资源建设，是落实立德树人根本任务，弘扬工匠精神，适应技术进步和产业发展新要求的重要途径，同时也是落实学院人才规格、课程设置和教学内容的基础性工程。目前学院基于“互联网+职业教育”的时代背景，有效建成了《民航服务礼仪》等四门上海市示范性教学资源库，并且成功与广州民航职业技术学院合作开展了国家级飞机机电设备维修专业教学资源库建设，其中《典型发动机结构与维修》、《航空材料》两门课程的数字化教学资源库已投入使用，为提高学院人才培养质量提供了有益支持。另外，学院还积极参与长三角一体化发展战略以及上海国际航运中心建设，与中国商飞等大飞机制造企业合作开展国产大飞机进校园活动，增设大飞机维修、组装与零部件生产等专业课程与专业，同时与中国商飞上海飞机制造有限公司合作制定了《校企合作培训前置方案》，通过设置前置课程，提升课程多样性，进一步提高校企之间合作培养人才的有效性。

3. 深化课程教学改革，完善人才培养方案

结合学院学科、专业特色，聚焦“四史”学习教育等内容，为开设课程思政示范课程打好坚实基础；学院各教学部门整合人才培养方案的部分核心课程内容和职业技能等级证书模块内容，改革教学内容陈旧、重复的课程，实现课证融合；把课程思政建设作为落实立德树人根本

任务的关键环节，充分发掘各类课程和教学方式中蕴含的思想政治教育资源，引领和带动全员、全过程、全方位育人；将劳动教育纳入人才培养方案，深度挖掘各课程蕴含的劳动教育资源，发挥劳动教育的育人作用；鼓励教师使用案例教学、模块教学、任务驱动式教学、情景教学等多种教学方法；教材选用注重科学合理，尽量选用获奖教材、规划教材、新版教材；推动教学评价方式改革，强化过程学习和评价；学院扎实推进 1+X 证书制度试点工作，将职业技能等级标准内容纳入课程标准和教学内容，构建 1+X 融合的人才培养方案；鼓励广大教师在教学过程中进行线上、线下混合式教学改革，引导学生采用信息化手段进行学习，充分使用个性化、合作式、项目式等多样化的学习方式；编制省级乃至国家级专业教学标准文件，起到一流专业的示范引领作用；完成“飞机机电设备维修”专业市级教学资源库建设，建成 3-5 门上海市精品在线开放课程，1 门国家级精品在线开放课程；全面加强各专业的内涵建设，服务学生需求，开设选修课程，加强课程多元性；继续对标《中国特色高水平高职学校和专业建设计划》打造高水平专业群，对标国家精品在线开放课程（高职类），对现有学科的六门课程进行产教融合在线精品课程建设和开发，推动学院优质教学资源共享，从而全面提高教学质量。

4. 优化专业结构布局，提升人才培养质量

为进一步贯彻落实民航强国战略，培养适应上海经济和社会发展需要的具有较强职业发展能力的高素质技能型人才，无人机应用技术专业为 2021 年学院新增专业，并于当年开始招生，现有在校生为 33 人；同时对部分就业率较低、专业对口率偏低的专业，调整招生人数。通过加强专业与企业、市场的结合，进一步优化人才培养方案，进行专业改造与升级。在专业层次上，学院充分考虑自身条件，依托民航业发展优势，已经建成市、校两级合理的具有民航行业特色的重点建设专业梯度结构。其中，飞机机电设备维修专业和空中乘务专业成功入选上海市一流建设（培育）专业，与民航运输专业一起入选为民航局特色一流建设专业，航空物流专业和民航运输专业分别入选“学历证书+职业技能等级证书”上海市和中国航空运输协会第一批试点推进专业。学院以重点专业建设为牵引，加快特色专业（群）建设，对接行业发展需求，积极拓展新的民航特色专业（方向），当前专业（方向）数量达到 19 个，初步形成 5 个特色专业群。

（三） 对专业设置的调整举措

1. 完善课程结构和课程标准，大力推进劳动教育

重点优化课程结构和课程标准，扎实推进 1+X 证书制度试点工作，将职业技能等级标准内容纳入课程标准和教学内容，构建 1+X 融合的人才培养方案；整合人才培养方案的部分核心课程内容和职业技能等级证书模块内容，改革教学内容陈旧、重复的课程，实现课证融合；把课程思政建设作为落实立德树人根本任务的关键环节，充分发掘各类课程和教学方式中蕴含的思想政治教育资源，引领和带动全员、全过程、全方位育人；将劳动教育纳入人才培养方案，深度挖掘各课程蕴含的劳动教育资源，发挥劳动教育的育人作用；鼓励广大教师在教学过程中进

行线上、线下混合式教学改革,有效引导学生采用信息化手段进行学习,充分使用个性化、合作式、项目式等多样化的学习方式;鼓励教师使用案例教学、模块教学、任务驱动式教学、情景教学等多种教学方法;教材选用注重科学合理,尽量选用获奖教材、规划教材、新版教材;推动教学评价方式改革,强化过程学习和评价。

2. 深化产教融合,推动校企合作

充分发挥企业在人才培养过程中的指导作用,通过校企合作,进一步提高企业参与人才培养的深度,将企业对技术技能人才的要求体现在人才培养方案中,体现在课程体系构建中,体现在职业技能等级证书中。通过与合作企业中国商飞共同举办的“国产商用飞机进校园”系列活动之“大飞机文化活动日活动,加快推进专业人才的订单培养、精准培养,紧密对接大飞机制造产业链。充分利用合作企业的优势,院校联合开发技能等级证书,联合开发教材,联合建设教学资源,共同组建教学团队,共同实施人才培养。

3. 完善经费投入保障,改善实训教学条件

学院将继续进一步在资源保障及经费保障等方面,加大投入和支持力度,加强实训场所标准化建设,加强实验实训条件和优质校外实习基地建设。

4. 构建完善的教学质量保障体系

健全以学生为中心、以成果为导向的课程教学质量评价制度。通过教学巡查、听课、访谈等多种渠道查找教学存在的不足和问题,并提出改进措施;通过集体讨论培养方案、教学内容、教材选用、教学方法、教学手段、考核大纲等途径,制定各教学环节的质量标准;检查质量标准的执行情况,如听课制度、试卷分析、学生座谈会、毕业生跟踪调查等。

5. 学校根据专业建设、招生就业及人才供需情况,适时发布专业预警

被预警的专业,需要进一步研究社会需求和人才培养模式,评价人才培养的各个环节,分析专业教学和质量管理中存在的问题并提出具体措施,努力改进专业建设状况。

(四) 对学生工作的改进举措

1. 引导学生向真向善向美。通过榜样教育、仪式教育,弘扬志愿精神、奉献精神,增强学生文明素养、社会责任意识、实践本领。指导学业,引导学生好学乐学善学;
2. 深入开展“优良学风班”创建活动,为学生提供多样性、针对性的学业指导,在全体学生中形成“你我互帮助、大家共发展”的良好学习风气;以“经典阅读”校园主题活动日为载体,提倡多读书、读好书、读经典的书;
3. 体育美育劳动教育齐发展。以“健康生活 运动校园”校园主题活动日为载体,倡导健康生活,开展形式多样、丰富多彩的让运动塑造学生健康人生;
4. 以校园艺术节、高雅艺术进校园为载体,激发学生艺术兴趣,通过社团、兴趣小组,传授基础知识与技能,培养学生健康向上的审美趣味、审美格调;

5. 以志愿者服务和社会实践活动为载体，加强学生劳动教育；
6. 研究制定学生素质拓展计划，完善学生综合评价。从“思想道德修养”、“社会实践”、“志愿公益服务”、“创新创业实践”、“文化艺术与体育运动”、“社会工作履历”六个方面，提升学生思想政治素质，培养学生人文精神、自强精神，增强学生学习的主动性，提高学生的实践能力和创新能力；
7. 加强辅导员队伍建设。强化价值引领，不断提升师德师风水平；注重研修推进，不断提升育人能力；促进辅导员自我成长，不断提升专业发展水平；完善辅导员评价，不断促进辅导员全面而富有个性的综合发展；
8. 加强调查研究，梳理并完善学生教育管理制度，制定相应工作流程，提高工作质量。

（五） 对生活服务的改进措施

1. 浦东生活园区完善学生洗衣房、洗浴、爱心房等硬件设施，努力打造宜学、宜住、宜生活的立体化园区环境；
2. 与第三方服务公司一起努力，建立劳动育人基地，提供劳动实践岗位，提升学生主动劳动观念；
3. 在学院日常维修及新校区改扩建工程中，优化设计布局，体现人文特点，完善校区使用功能，美化校园环境，创建美丽校园，为学习和生活保驾护航；
4. 提高师生用餐满意度；
5. 加强校园安全管理、增强安全防范意识、杜绝发生金融诈骗和恶性治安事故。