

扩大内需战略下江西航空人才的供求分析¹

侯鑫新 武琳 陈婷

(江西经济管理干部学院飞行技术学院, 江西 南昌 330088)

【摘要】: 实施扩大内需战略是保持经济长期增长的重要要求, 也是面向未来发展的战略选择。江西航空人才培养是支撑江西航空产业转型升级的重要源泉, 是推动江西航空经济高质量发展的重要引擎, 是注入江西航空体系新发展格局的强大动能。扩大内需战略下, 江西航空制造业投资扩大, 引致人才需求结构向倒梯形转变; 航空服务业消费升级, 引致人才需求结构向金字塔型扩充; 航空运输业能力提升, 引致人才需求结构向橄榄型完善。

【关键词】: 航空人才; 扩大内需战略; 江西航空

【中图分类号】: F24 **【文献标识码】**: A **【doi】**: 10. 19311 /j. cnki. 1672-3198. 2022. 24. 043

0 引言

实施扩大内需战略是保持经济长期增长的重要要求, 也是面向未来发展的战略选择。党的十九届五中全会通过的《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》强调要“坚持扩大内需这个战略基点, 加快培育完整内需体系”, 以“形成强大国内市场, 构建新发展格局”。江西省委十四届十二次全体会议通过的《中共江西省委关于制定全省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》也强调要“深入实施扩大内需战略, 在畅通经济循环上求突破”, 同时, 明确提出要“发挥优势、补齐短板, 积极探索有利于构建新发展格局的有效路径”。

航空作为江西具有突出比较优势的重点产业之一, 是深入实施扩大内需战略的重要突破口。早在 2009 年, 航空就被列入江西省十大战略性新兴产业, 经过数年发展, 江西又于 2015 年提出了由航空大省向航空强省跨越的战略目标。实现这一目标, 必须做大做强航空产业。

而江西航空人才培养是支撑江西航空产业转型升级的重要源泉, 是推动江西航空经济高质量发展的重要引擎, 是注入江西航空体系新发展格局的强大动能。可见, 扩大内需战略下江西航空人才培养理应成为当前一项重大研究课题, 要多角度全方位深入探讨, 剖析扩大内需战略下江西航空人才的供需关系。

1 江西航空人才培养现状分析

江西是新中国自主制造的第一架飞机“初教 5”诞生地, 是我国唯一同时拥有固定翼和旋翼飞机研发和制造能力的省份, 具

¹ **基金项目**: 江西经济管理干部学院 2021 年度系列院级科学研究项目(2021YJYB18)。

作者简介: 侯鑫新(1990—), 女, 江西吉安人, 硕士, 江西经济管理干部学院飞行技术学院教师, 工程师, 研究方向为航空人才培养、飞行器制造技术、飞行器维修技术; 武琳(1990—), 女, 江西宜春人, 硕士, 江西经济管理干部学院飞行技术学院教师, 高级工程师, 研究方向为航空人才培养、飞行器制造技术、测控技术与仪器; 陈婷(1990—), 女, 江西鹰潭人, 硕士, 江西经济管理干部学院飞行技术学院教师, 中级工程师, 研究方向为航空人才培养、飞行器制造技术。

备较为齐全的航空产业链。同时，我国目前最大的通航公司坐落在江西吉安，民用飞机大部段制造和生产江西也是重要基地，南昌瑶湖机场正式投入运营也承接了很多民用客机的生产试飞和客服交付任务，江西已逐步成为全国航空工业制高点之一。

据《经济晚报》披露，从规模实力看，江西航空企事业单位数量已达 101 家，包括规模以上工业企业 41 家，以及过百亿企业 2 家；从产业链条看，江西航空产业拥有航空制造整机及配套企业 68 家，航空运营及服务企业 21 家，航空科研及教育机构 12 家。有学者调研指出，“江西有航空企事业单位在职人员共计约为 19564 人，其中拥有博士学位的 144 人、硕士学位的 2156 人，本科学位的 8051 人，专科的 7358 人。”因而可知，江西航空企事业人才的学历以本科和专科为主，占比约 75%，反映了高端人才尚有较大缺口的现状。数据指出在现有航空企事业单位在职人员中，其中江西省各类院校本土培养的人数为 5196 人，所占比例仅为 27%左右，而且博士学历仅有 2 人，专科学历人数达到了 1090 人。有学者经分析指出，“近 5 年来，江西高校共培养航空类主专业毕业学生 8713 人，其中硕士研究生 267 人、本科生 2364 人、专科生 6082 人，选择在江西航空企事业单位就业的为 3173 人”。可以看出，江西本土培养的人才数量不多，尤其是高层次人才有限，并且流失比较严重。

2 扩大内需战略下江西航空人才需求分析

人才培养要遵照需求导向。弄清楚扩大内需战略下江西航空人才需求现状，才能精准实施人才培养计划。投资、消费和出口是拉动国民经济增长的“三驾马车”。依托江西航空产业资源优势，立足扩大内需战略基点，发挥好航空制造业投资的关键作用、航空服务业消费的基础作用、航空运输业进出口的支撑作用，协同并进、持续发力，才能更大程度挖掘释放有效需求，为江西航空产业转型升级夯实基础。

2.1 航空制造业投资扩大，引致人才需求结构向倒梯形转变

江西航空制造产业链齐全，航空产品覆盖研发设计、生产试飞、零部件智能制造、总装总成和大飞机部件等，其产业规模位居全国前列，能力较强。随着大力构建南昌航空工业城、景德镇直升机产业园和九江红鹰飞机产业园区的“一城二园区”新发展格局，江西落户了全国第五家、省局共建第一家民航适航审定中心，已经是我国直升机、教练机研制生产的重要场所，承担了国家重大科技专项 C919 大型客机机体制造超 1/4 的份额，争取了具有世界先进水平的中俄合作重型直升机总装项目。当前，江西航空制造业发展势头强劲，产业规模高速增长，主要经济指标持续、快速、向好发展态势，年均保持 20%至 30%的高速增长。然而，航空制造业是典型的知识密集、技术密集型行业，科技创新度高，需要大量的高端自主创新技术与人才支持，中低端人才技能水平急需快速提升。因此，江西航空制造业人才需求结构需向倒梯形转变。

2.2 航空服务业消费升级，引致人才需求结构向金字塔型扩充

我国经济社会快速发展，高科技产品层出不穷，人民群众对航空消费活动的探索表现出浓厚的兴趣，依托通航产业的兴起，飞行体验、航空运动、飞行娱乐和驾驶培训等航空消费活动的需求空前高涨，紧缺的航空资源与潜力巨大的消费市场形成鲜明对比，这种效应助推区域居民的消费结构全面升级。随着 2019 年“初教-6”飞机成为全国首款军转民飞机，2020 年江西低空空域管理试点方案顺利通过评审，“江西快线”已经开通南昌至赣州、南昌至井冈山、赣州至景德镇、桂林至北海通勤航线，国内首张无人机物流运营配送许可落户江西，赣州成为全国首批 13 个民用无人驾驶航空试验基地（试验区）之一，“通航+旅游”“通航+货运”“通航+运动”“通航+应急救援”以及“通航包机”等通航服务发展迅猛、需求激增。但是我国通航总飞行量与发达国家还存在数量级差距，我国国土面积与美国相当，美国“专业作业”通航总飞行量和“消费作业”通航总飞行量远远多于我国飞行量。这源于我国航空服务业起步晚，航空消费活动的技术人才和企业管理人力资源短缺，同时后备人才储备不足，学历偏低，中间断层明显。所以，江西航空服务业人才需求结构需向金字塔型扩充。

2.3 航空运输业能力提升，引致人才需求结构向橄榄型完善

江西是“一带一路”建设内陆腹地重要支撑点，加强对外交通网络建设，在充分对接 21 世纪海上丝绸之路建设过程中，航

空运输最具基础性和先导性。在江西省政府一系列政策支持下，着力打造以南昌昌北国际机场为龙头，赣州黄金机场与九江庐山机场、景德镇罗家机场、吉安井冈山机场、上饶三清山机场、宜春明月山机场、抚州机场、瑞金机场等其他七个支线机场协调发展的“一主一次七支”格局的机场群，区域综合交通协调发展新格局得以形成。此外，南昌昌北国际机场正在着力推动客运服务一体便捷化和现代物流运输服务绿色国际高效化，打造中部地区重要空港物流中心、长江经济带重要航空枢纽、“一带一路”重要航空货运基地和智慧空港。而且，南昌临空经济区坐拥“一区三口岸”，已经形成以电子信息产业为龙头，高端智能制造、新能源新材料、航空物流和服务等产业为主导的集聚发展态势。可以预见，民航客机数量、支线客机规模急需扩充，涵盖航空机场建设、航线维护、民航运营等航空运输相关专业人才需求量也将急剧增加，同时还需要高水平的技术管理型复合人才，江西航空运输业人才需求结构要向橄榄型完善。

3 结语

扩大内需战略下，江西航空产业蓬勃发展，正在加快构建新发展格局。江西航空人才培养应顺势而为，加快培育和壮大航空产业链高端型、复合型人才队伍，推动形成产业集聚，助力江西航空产业形成整机制造与航空配套产业协调发展的新局面。

参考文献

[1] 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[N]. 人民日报, 2020-11-04(01).

[2] 中共江西省委关于制定全省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[N]. 江西日报, 2020-12-09(01).

[3] 舒长江, 洪攀, 黄佳卉, 等. 高等教育为产业发展提供支撑的理论逻辑与实现路径——基于江西省航空产业的实证研究[J]. 教育学术月刊, 2019, (05):108.

[4] 黄姝, 张启宣, 彭海艳, 等. 高校毕业生留赣就业助推航空产业高质量发展的对策研究[J]. 南昌航空大学学报(社会科学版), 2021, (03):67.