

北京交通运输职业学院  
适应需求能力评估  
自评报告

北京交通运输职业学院（以下简称：我院）是北京市交通委员会举办的、独立设置的公办普通高等职业学院。2010 年经北京市和教育部批准，在北京市交通学校、北京市路政技校和北京房地产职工大学基础上成立了高等职业院校。

我院贯彻党的教育方针政策，办人民满意的职业教育，全面弘扬“劳动光荣、技能宝贵、创造伟大”的时代风尚，以立德树人为教育根本，秉承“做北京交通行业职业人才孵化器，做交通行业持续、健康、稳定发展的积极参与者”的办学理念，立足北京交通行业，服务京津冀协同发展国家战略，为全面建设小康社会做出贡献。

5 月 10 日，我国首届职业教育活动周的启动仪式在我院举行，国务院副总理刘延东和全国政协副主席马培华共同为活动周揭幕。国务院办公厅、相关部委负责同志出席了启动仪式。活动周宣传了职业教育，促进了全社会对职业教育的重视。通过承担活动周启动仪式的任务，使各有关方了解了我院适应北京交通需求的现代职业教育体系的建设情况。全院师生倍受鼓舞，在院党政领导下，强力推进内涵建设，培养高素质技术技能人才，使人才培养质量得以稳步提升。

我院适应首都功能定位的需求，坚持服务北京交通行业，注重行业办学优势。早在我院设置之前，既以前身单位——北京市交通学校为核心单位，在北京市交通委和教委的领导下，联合北京交通行业的八大国有企业及研究单位和院校，于 2009 年组建了北京交通职业教育集团。集团是北京第一个由政府批准成立的职业教育集团。为了使集团化办学在机制上得以保障，北京交通委制订了《北京市交通行业职业教育校企合作暂行办法》。该文件是国内第一个行业颁布的校企合作条例，教育部予以转发。我院参与了文件的调研、起草等相关工作。在“暂行办法”的指导下，学院依托职教集团搭建起交通人才流动服务平台、师资平台、实训平台、应用技术与管理研发平台、职业技能鉴定等校企合作五大平台，实现了职教集团内产业链和教育链、产品链和教学链的深层次融合。

学院办学紧密围绕北京交通行业发展，全日制学历教育专业设置了城市轨道交通、汽车后市场服务、道路桥梁和运输管理四大专业群。在原北京房地产职工大学基础上建设成人教育的古建筑维修专业，为北京古都的文化遗产做出培养人才。学院本着立足北京、服务和辐射全国的理念，参与国务院滇西地区人才扶贫工程、交通部六盘山地区人才扶贫工作。作为全国交通职业教育教学指导委员会副主任单位、以及城市轨道交通专业教学委员会主任单位，承担制订国家专业目录和专业教育教学标准的工作；作为中国职业教育学会教育装备专业委员会副主任单位，承担制订《(中高职)城市轨道交通运营管理专业仪器设备装备标准》等国家标准。

2014 年，我院获第四届“黄炎培职业教育奖”优秀学校奖。

我院主持的“借鉴丰田技术人才培养经验改革职业院校汽修人才培养模式的实践”，获得教育部“2014 年国家级教学成果奖获奖”二等奖。

我院李怡民书记参加了全国职业教育工作会议，受到李克强总理的接见。

我院是全国交通职业教育教学指导委员会副主任单位、城市轨道交通类专业教学指导委员会主任单位。

我院是中国职业技术教育学会教育装备委员会副主任单位、信息化建设委员会副主任单位。

### **一、适应需求办学条件得到有力保障，基本情况良好**

我院是北京市政府举办的高等职业学院，在市政府大力支持下，办学条件良好，有利保障并促进了适应北京交通行业需求的教育教学。

#### **1. 基本情况**

我院校院占地面积 326425.15 平方米，教学科研用房 96120.44 平方米。学历教育在校生总数(1)3292 人，教职工(2)430 人，教职工额定编制数 496 人。专任教师 309 人，其中专业教师 216 人；专任教师中双师型教师 231 人。

我院基本办学条件符合“教育部关于印发《普通高等学校基本办学条件指标(试行)》的通知(教发[2004]2号)”的相关要求。基本办学条件指标、监测办学条件指标均为合格。

#### **2. 办学经费稳步增长**

2015 年，我院年生均财政拨款水平：8.90 万元。

三年来公共财政预算教育经费增长 31%和 7%。

综上所述，我院办学经费绝大部分来源于国家财政性教育经费，国家财政性教育经费中绝大部分是公共财政预算教育经费。三年来办学经费连年增长。由此说明我院的办学得到了北京市重视，在不仅办学经费上予以充分保障，且连年增长，使我院为适应北京交通行业需求而输送高素质技术技能人才得到充分的经费保障。

#### **3. 教学设备设施符合人才培养需求**

2015 年，我院生均教学仪器设备值：49681.15 元

教学、科研仪器设备资产总值三年来增长 18%、21%

由于政府投入资金和设备的充足，保证了校内外实训基地数量能够满足实践环节教学要求，并且建设了足够的工位。

由于我院在能够适应行业企业需求，为企业培养高素质技术技能人才，校企之间建立

合作育人制度，企业将其新设备提供给我院使用，并且定期更换，以保持设备的领先性。使学校教学与企业技术保持一致，适应企业技术发展需求。

#### **4. 积极开展企业兼职教师队伍建设**

为了提高实践教学的质量，我院根据《企业兼职教师管理办法》聘请了企业兼职教师。由于我院聘请的企业兼职教师大多来自北京交通职业教育集团内部成员单位的企业，因此部分企业兼职教师义务承担我院教学工作。

我院双师型教师占专业教师的 75%

#### **5. 信息化程度满足教学和管理需要**

我院根据教育部信息化建设的相关要求，对学院相关工作进行认真梳理，分析研究信息化建设如何有效服务教学和管理，在此基础上构建了软硬件完善的信息化系统。

#### **6. 以培训为切入开展社会服务**

我院作为北京市交通委人才培养基地，充分发挥行业办学和集团化办学的优势，利用学院优质教师资源和教学设施，为首都交通行业企业开展培训服务。

三年来，完成了相关政府委托的培训，如：货物运输、危险品运输、船员、安全生产技术等相关培训。承担北京市专业技术人员的继续教育工作。

开展面向社会的培训服务，如汽车驾驶员培训、汽车维修类培训等；面向大型企业开展在职员工培训，为丰田公司、壳牌公司、京港地铁等企业进行提高员工素质和业务能力的培训。

通过培训工作，有效地为政府、企业和社会提供了高质量服务，赢得了信任，适应了需求。

总之，我院在政府大力支持下，办学经费有可靠保障，办学条件符合教育部相关规定，教学设施、实践教学场所满足教学需要。各类培训收入稳定，培训服务效果良好。我院基本办学条件和能力能够保障适应需求的人才培养工作和社会服务工作。

## **二、适应社会需求招生和就业良性发展**

2015年8月31日，我院在校生3292人（包括三年制高职和五年制高职后两年）。

### **1. 招生**

根据北京交通行业需要，兼顾京津冀地区发展对人才的需求，我院在深入广泛开展企业调研的基础上，以就业为导向、制定招生计划。各专业结合用人单位要求，开设订单班，以

订单招生，形成招生即招工、入校即入厂、校企联合培养，合作招生、合作培养、合作发展、合作就业的良性互动局面。

招生基本情况（人）

		2013 年	2014 年	2015 年
统招 招生	计划招生数	685	499	433
	实际招生数	638	448	376
	其中：第一志愿报考数	389	291	263
自主 招生	计划招生总数	300	490	600
	实际招生总数	300	490	597
	其中：自主招生报名总数	838	850	650
合计	合计实际招生	938	938	973

三年来，无论是统招还是自主招生，计划招生数和实际招生数大体相当。统招招生第一志愿报考数约占实际招生数的一半。自主招生报名人数大于实际招生人数和招生计划，2013年、2014年高出近一倍。由此可见，广大考生对我院的认可。同时由于我院适应社会需求，就业形势良好，考生乐于就读我院。

因北京市的首都功能定位，限制高职院校招生，因此我院的计划招生数和实际报名人数基本稳定，唯有较大增长。

## 2. 就业

我院作为高等职业教育院校，设立于2010年并于当年招生。2013年产生了首届毕业生。

在校生与毕业生数量（人）

	2013 年	2014	2015
在校生数	2707	3311	3292
毕业生数	198	557	1195
毕业生直接升学数	0	2	11

### 毕业生就业情况（人）

		2013	2014	2015
直接就业数		192	539	1175
其中	自主创业数	0	0	0
	当地就业数	186	474	1039
	中小微及基层就业数	28	76	107
	国家骨干企业就业数	152	446	952

我院面向北京交通行业企业，培养高素质技术技能人才。以集团化办学为机制，大多数专业与用人单位签订了合作协议，学生自入学即进入订单或定向的校企共同培养过程，形成了入学与就业有机结合的机制。

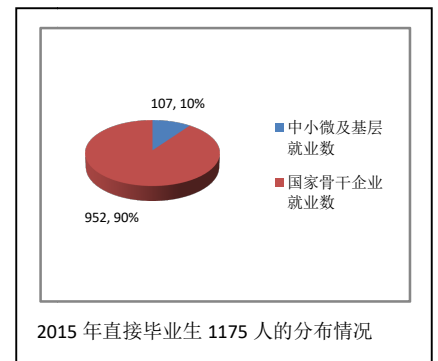
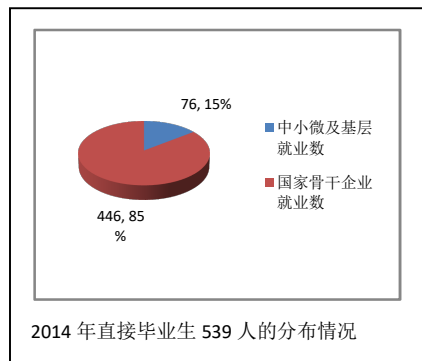
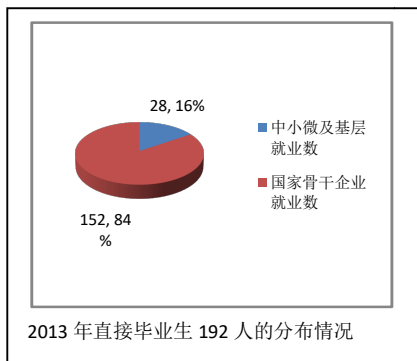
我院作为高等职业教育学院，设立于2010年并于当年招生。2013年有首届高等职业教育毕业生192人。2014年、2015年毕业生逐年增加。

由于就业形势良好，且就业后认可通过成人继续教育参加本科学习，我院毕业生直接升学数2013年是0，2014年仅有2人，占当年毕业生的0.04%，2015年有11人，占当年毕业生的0.09%。

三年来，我院直接就业占当年毕业生的97%、97%和98%。

三年来，我院直接在北京地区当地就业、占当年直接就业数的97%、88%和88%。

#### 三年来，我院直接就业单位类型分布情况



2015 年各专业毕业生就业的主要行业

专业名称	我院该专业毕业生就业的主要行业
城市轨道交通车辆	城市公共交通运输业
城市轨道交通控制	城市公共交通运输业
城市轨道交通运营管理	城市公共交通运输业
道路桥梁工程技术（安全机控）	高速公路、街道及桥梁建筑业
道路桥梁工程技术（监理）	高速公路、街道及桥梁建筑业
汽车运用技术	汽车保养与维修业

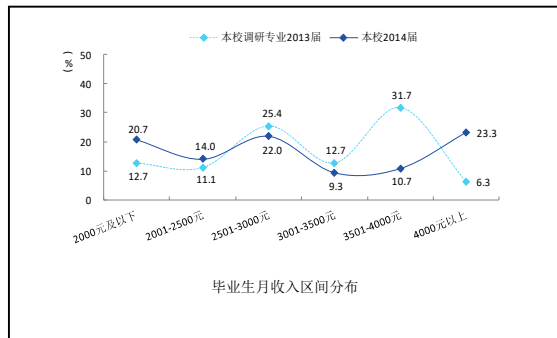
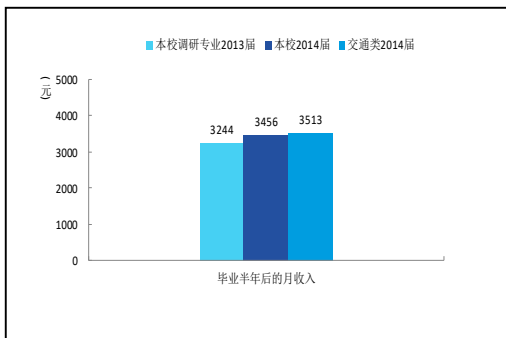
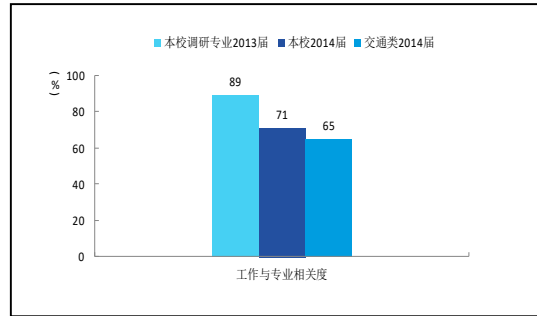
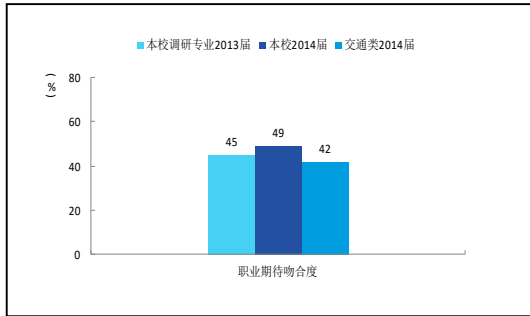
2015 年，我院毕业生平均起薪点为 3456 元/月，比 2014 年的 3244 元/月高 212 元，与全国交通类院校毕业生的 3513 元/月基本持平。毕业生的就业现状满意度为 76%，比全国交通类院校毕业生的 62% 高 14 个百分点。

我院专业设置密切对接交通行业，紧随业态发展和技术发展。校企合作育人，企业从招生的面试开始，全程参与教育教学活动，共同培养支撑北京交通和京津冀协调发展的人才。培养目标符合社会和企业要求，得到学生及家长的认可。根据第三方调查，2015 年用人单位“满意或基本满意”为 95.15%。通过分析“学生报考本校原因”：“就业优势”占 58.6%，“专业爱好”占 23.63%，说明我院招生、就业“进”“出”两旺，为企业提供了高素质人才，促进了就业，从而带动了招生。

为了学生职业发展的需求，以本专业高对口就业率、高收入、拥有就业后可持续发展能力的“双高一可”作为衡量人才培养质量的标准。

根据第三方调查，2015 年我院毕业生的工作与职业期待吻合度为 49%，比交通类 2014 届（42%）高 7 个百分点。工作与专业相关度为 71%，比交通类 2014 届（65%）高 6 个百分点。毕业半年后的月收入为 3456 元，比本校调研专业 2013 届的 3244 元高 212 元，与交通类的 3513 元基本持平。

我院在全面培养学生综合素质和职业能力的同时，还注重培养其创新意识和能力。部分学生就职于奥迪（中国）研发中心、北京市政路桥建材集团研发中心、北京市路政局一处试验室等机构，从事与研发相关的创新性工作。



总之，我院在适应北京市交通行业需求的同时，也适应了学生职业发展需求。因此，我院招生、就业处于良性循环。

### 三、专业发展紧密契合北京支柱产业

#### 1. 专业基本概况。

我院以服务首都综合交通体系、适应京津冀交通协同发展和技术技能人才成长为指导，深化内涵建设，提高教学质量，推动专业建设、师资队伍建设和教学资源建设与社会经济发展相同步。我院“4+1”专业群：4个面向北京地区交通行业的专业群，1个保护和传承古都文化的专业（群）。四大专业群“城市轨道交通、汽车服务与管理、交通管理与信息工程、道路桥梁工程”面向首都交通四大领域“地铁、汽车后市场、交通管理、道路桥梁管理”，专业设置与产业发展高度吻合。

我院在前身单位之一“北京房地产职工大学”相关专业的的基础上，增设了“中国古建筑工程技术（560103）”专业，并于当年招生。该专业旨在弘扬、保护和传承北京古代建筑文化，培养保护和修复的技术技能人才。我院是全国为数不多的设置该专业的高职院校。



我院专业与行业对应表

专业群名称	专业代码	专业名称	对应区域行业
城市轨道交通	520301	城市轨道交通车辆	城市轨道交通
	520302	城市轨道交通控制	
	520303	城市轨道交通工程技术	
	520304	城市轨道交通运营管理	
汽车服务与管理	520104	汽车运用技术	汽车后市场
	580402	汽车检测与维修	
	580403	汽车电子技术	
	580405	汽车技术服务与营销	
	580406	汽车整形技术	
交通管理与信息工程	520101	公路运输与管理	交通管理
	520117	交通运营管理	
	620505	物流管理	
	520105	交通安全与智能控制	
道路桥梁工程	520103	路政管理	道路桥梁管理
	520107	公路监理	
	520108	道路与桥梁工程技术	
	600303	安全技术管理	
古建修复	560103	中国古建筑工程技术	古建修复

2015年，我院18个专业又在招生。这些专业全部是北京市支柱产业相关专业。18个专业当年在校生3292人，其中订单培养1520人，约占当年在校生总数的百分之五十。城市轨道交通专业群的四个专业“城市轨道交通车辆、城市轨道交通控制、城市轨道交通工程技术、城市轨道交通运营管理”，全部为订单培养。

在校生前几位专业依次是城市轨道交通运营管理、汽车运用技术、城市轨道交通车辆、道路桥梁工程技术、城市轨道交通控制、物流管理

2015年毕业生1195人，其中：专业相关岗位就业数1137人，占当年毕业生的95%。

## 2. 各专业群情况

四个交通专业群与北京重要支柱产业——交通行业企业的相关情况

**城市轨道交通专业群：**地铁已成为北京日常交通的主要工具，已开通运营地铁线路15条，总里程达372单日最大客流量突破800万人次，其中1号线单日最大客流量突破160万人次。

按照北京市城市规划，到“十二五”期末投入运营的轨道交通里程将达到 666 公里，到 2020 年将要达到 1000 多公里。根据北京地铁人力资源分析，新建修路单公里需配备 75 名工作人员，仅北京到 2015 年就有 23000 人左右（其中运营类占 70%、设备检修类占 30%）的专业人员需求缺口，占据天时优势；由于北京地铁集团用人受户籍限制，使北京市开设城市轨道交通相关专业的职业院校占据地利优势；由于我院是唯一隶属交通委行业办学的高职学院，占据人和优势。城市轨道交通专领域主要对应领域是城市轨道交通运营、车辆、机电、通号、供电、工程等，与北京城市轨道交通发展紧密相关，高度契合。

**汽车服务与管理专业群：**截止到 2016 年 9 月北京市汽车保有量达到 560 万辆，预计 2017 年将达到 600 万辆。根据大多数汽车维修企业对车辆的维修要求，因此每年将有 560 万辆车进入维修企业进行车辆保养，加之其他车辆故障维修，北京市汽车维修企业每年将维修车辆超过 600 万辆次。根据北京市汽车维修行业协会数据，目前汽车维修从业人员近 10 万人，而且每年有九千余人的一线员工新需求。汽车高端品牌对营销、销售、服务管理类的人员需求和培训需求更是旺盛，每年对我院的需求都在 500 人以上。汽车服务与管理专业群主要培养汽车机电维修类人员、钣金（车身修复）和涂漆（车身涂装）人员、汽车营销和售后服务人员等汽车后市场人员，与北京市汽车服务行业发展紧密相关，高度契合。

**交通管理与信息工程：**北京交通“十三五”时期出行结构得到进一步优化，中心城全日绿色出行比例达到 75%；交通拥堵加剧态势得到控制，交通指数控制在 6.0；交通运行安全有序，年万车交通事故死亡率控制在 1.6 人以下；构建与出行距离相匹配的交通发展模式，形成“一刻钟生活出行圈”、“1 小时城市交通圈”“1 小时京津冀区域交通圈”；2020 年初步形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。我院以智能交通、物流、交通运输管理、航空运输类专业为主体，与北京市交通管理行业发展紧密相关，高度契合。

**道路桥梁工程专业群：**北京全市公路里程 21454 公里，每年有 2000 万辆外地汽车出入北京、北京机动车保有量 520 万辆，已超出承载能力。北京公路由北京市首都公路发展集团有限公司、北京市公路联络线有限责任公司、北京市政路桥养护集团、城区市政道路养护管理公司、城市道路养护中心等大型国有企业负责运营管理。企业为了保持技术力量的先进性，在补充员工进行新老交替或增加新职业岗位时，很注意技术队伍的年龄、专业技术、学历方面的合理梯队结构。3000 名技工队伍的企业，每年补充大批高素质技术技能人才。我院道路桥梁工程专业群培养市政建设、公路建设、公路养护、公路运营等领域人才，与道路桥梁管理行业发展密切相关，高度契合。

在校生：446，占当年全部在生的14%。其中，订单学生59人，占该专业群在校生13%。

毕业生：174，占当年全校毕业生的15%，全部直接就业276，专业相关岗位就业数174人，是当年毕业生的百分之百。当年百分之百毕业生获得国家颁发的与专业相关的中高级职业资格证书，百分之百毕业生获行业企业颁发的与专业相关的职业资格证书。

我院四个交通专业群高度关注北京市支柱产业——交通行业的相关领域。

**中国古建筑工程技术专业：**该专业是我院前身单位之一：北京房地产职工大学于1985年在全国高校首先创办，填补了高等教育专业的空白，起到了文化传承的作用。该专业于2015年作为高等职业教育专业招生，是在京高职院校唯一设置、全国高职院校为数不多的专业。培养掌握古建筑企业施工技术与管理所必需的文化和专业知识，具有较强的古建筑工程技术应用能力。北京的古代建筑较多，维修保护责任重大。该专业为北京古建维修行业培养紧缺人才，与行业发展密切相关，高度切合。

## 四、建设成绩

### 1. 政府政策支持，办学经费充足

北京市政府、市教委和市交通委高度支持我院建设工作。北京市交通委员会主任、我院院长周正宇同志，对学院发展和重大决策非常关注，带领北京交通职业教育集团中的八大国有企业、科研单位和院校，研究并解决了我院发展过程中遇到的困难和问题，对发展方向进行指导。为了使我院能够及时准确的把握交通行业动态和信息，有效开展校企合作。我院党委书记、常务副院长列席市交通委主任办公会，及时了解行业发展动态，使我院决策更加符合政策要求和市场需求。

在北京市政府大力支持下，我院办学经费充足，国家财政性教育经费连年增长，2014年、2015年均超过两个亿。三年来，我院年生均财政拨款水平均在六万元以上。

在政府政策支持和资金支持下，我院办学设施、软硬件环境优良，对提升适应需求的办学能力起到了支撑和保障作用。

### 2. 集团化办学服务行业，有效适应社会发展需求

我院既是北京交通职业教育集团核心单位，充分发挥引领作用。通过不断推进集团化办学，使产教深度有机融合，发挥“政、校、企、行”作用，有效地服务了北京交通行业企业，符合京津冀协同发展和“中国制造2025”国家重大战略需求。

通过深化产教融合，校企双方自专业设立开始，即以用人单位需求为导向，按照用人单位的标准制订人才培养目标、教学标准等，校企双方共同进行教学过程的质量管理。校企合

作育人，各专业群在招生伊始，就与相关企业签订联合培养协议，双方共同承担人才培养工作。如城市轨道交通专业群与北京地铁公司、京港地铁合作，汽车机电维修专业与大众、奥迪和通用等企业合作，智能交通专业与北京交通信息中心合作。企业与我院共同招生面试、共同编制人才培养方案、共同建设课程和编写教材，共同考核评价。企业自学校招生起，就全面参与教育教学全过程，使人才培养质量与企业要求相一致。

我院也是京津沪冀职业教育联盟的核心单位，积极组织或参与相关活动，研讨交通职业教育产教融合、共建共享的机制，促进京津冀三地职业教育协同发展。为京津冀城际轨道交通协同发展、消除断头路等举措，培养高素质技术技能人才。

北京交通职业教育集团积极落实国家滇西扶贫战略。作为核心单位，北京交通运输职业学院自2013年起我院招收云南地区学生，将他们培养成为带动云南地区脱贫致富的一批种子。与丽江市人民政府签署协议，对当地职业院校教师开展培训，使其成为先进教育理念和教学方法的传播者。

根据交通部扶贫工作的部署，我院还承担了对六盘山片区职业院校教师的培训。

我院主动承担政府委托的培训，积极开展社会培训。

总之，通过集团化办学，是我院适应社会需求能力大幅提升，并取得良好成效。

### **3. 专业建设与北京支柱产业相关度高，适应社会需求能力针对性强**

我院发挥行业办学优势，紧密结合北京市交通行业发展，高度关注古都文化传承产业，形成了“4+1”专业群，形成专业与产业的有机对接，每个专业群中专业对交通行业中相关的职业领域。专业建设围绕行业企业人才标准和用人需求，形成了紧密对接用人单位岗位需求的课程体系和实践教学体系，同时开展“双师型”教师队伍建设。同时，根据北京交通行业的发展，及时动态调整专业，调整教学内容和教学形式。通过教师到企业的实践活动，使教师能够不断了解掌握业态发展和技术发展，从而提升自身能力水平。通过一些列措施，使我院各专业与北京市交通行业和文化产业紧密契合，高度相关，具有较高较强的适应社会需求能力。

### **4. 提高学生综合素质，职业发展的社会需求**

我院以学生为中心开展教育教学，学生在校期间不仅学习了专业知识和技能，接受了职业道德和行为规范的教育，而且培养学生的人文素养。在课程建设过程中，强调将职业道德、行为规范、互助友爱、文明礼貌等内容，有机落实到教学的各环节。在教学楼走廊悬挂宣传劳动模范、技能大师的图片，使学生随时感受到优秀人物的精神。邀请能工巧匠来校讲座，介绍自身工艺技术创新的经历。

通过开展学技能大赛，组织学生参加北京市级、行业和国家级技能大赛，培养学生独立创新意识。我院学生连续多年在城市轨道交通和汽车机电维修类国家大赛获一等奖。

多年来我院学生就业率、就业对口率和薪资待遇良好。2015年，全院1195名毕业生，其中直接就业1175人，占毕业生总数的98.3%；专业相关岗位就业数为1137人，占毕业生总数的95%。

通过提高学生综合素质，使学生职业发展适应社会需求，进而使学院适应社会需求能力取得良好成效。

## 五、主要问题与改进措施

我院在取得建设成绩的同时，也存在不少问题，主要体现在：

1. 我院是在三所职业学校的基础上设立，多校址办学。全日制学历教育主要集中在大兴、海淀和通州校区，三地举例较远。因而资源较分散，办学和管理难度加大。同时，随着北京行政副中心建设，我院通州校区面临拆迁和新建任务，将对现有教学工作产生影响。

2. 北京市交通行业当前和未来都将处于高速发展期，相关企业需要大批技术技能人才。用人需求数量大，多层次是今后相当长的一段时间的交通行业企业主要需求。但是由于北京市生源的不断减少，生源短缺且招生计划少，使我院为交通行业输送技术技能人才的工作面临巨大挑战。

3. 随着北京交通行业企业以及京津冀协同发展，行业企业的业态和技术快速发展，我院在教学、师资等方面需要加快提升速度。我院教师在完成全日制教学工作的同时，比较注重培训工作，能够比较出色的完成政府委托的培训、企业委托的培训和培训等。对于科研项目、技术交易等重视不够，在这些领域所使用的较少。并且对如何申报项目和实施项目的了解，还有待提高。

### 改进措施

1. 针对多址办学问题，充分抓住首都副中心建设，将挑战转化为机遇，扩大学院基础设施建设。同时加强信息化建设，利用信息化技术手段，提高教学管理效率，提升教育教学质量。

2. 针对生源不足问题，继续向教育主管部门申请扩大招生计划，力争扩大招生规模。同时利用“互联网+”等手段，不断扩大学习者受益面，使更多的人能够通过互联网手段学习，为北京交通行业储备人才。

3. 针对教师技术服务能力有待提高的问题，加强社会服务技术服务建设，开展技术交易、

纵向科研和技术交易等方面的建设。在院内加强对教师的宣传教育，提高教师对技术服务重要程度的认识。同时，加强对申报科研课题或项目的辅导，制订相关政策，推动技术服务快速发展。

## 六、今后的发展

1. 京津冀协同发展重要环节是交通先行，我院应把握这一机遇，在思想理念、内涵建设、质量提升等方面，使我院能够为国家战略做出贡献。

2. 充分利用信息化技术，扩大北京交通职业教育集团教育资源共享。通过互联网+等手段，为在职培训提供远程服务，扩大行业培训的广度，弥补生源不足。

3. 认真学习领会党和国家的教育方针，不断提高贯彻政策的能力。同时以实施教育部“高等职业教育创新发展行动计划”为抓手，继续深化改革，提高教育教学质量，为建设现代职业教育体系和全面建设小康社会做出贡献。

综上所述，我院在适应社会需求能力方面，符合评估要求。