

昆山花桥国际商务城中等专业学校

物流专业群设置调研报告

一、长三角地区物流业发展的现状分析

长江三角洲地区包括上海和隶属江苏、浙江的 16 个地级以上城市，因上世纪 90 年代初的浦东开发，16 个城市迅速集结为当代中国现代化战役中活力四射的一支劲旅。长三角目前已形成以沪宁、沪杭、杭甬交通沿线为城市密集带，产业集中带和生产力发展主轴线的格局。经过“十一五”期间的快速发展，长江三角洲已经成为我国经济发展的重要区域。该地区经济社会如何发展不仅关系到该地区的发展前景，也影响到全国的经济的发展。

从物流业发展现状看，发展现代物流，加快区域性物流中心建设是推进长三角工业化、城市化、信息化、市场化和国际化进而提升综合实力的重要举措。因此，整合长三角的现有物流资源，加快建成统一、综合、全方位、多层次、快捷高效的物流系统，是推动长三角区域经济一体化的必然要求。我们应清醒地看到长三角物流业态中的种种制约“瓶颈”，如沿海、沿江岸线利用不尽合理；物流增值功能不强；物流企业普遍规模较小；物流成本偏高；物流基础设施建设有待进一步完善；服务方式和手段单一，技术装备水平不高；企业物流管理社会化、专业化、现代化水平还比较低；信息技术在物流领域的应用程度还不高；高级物流人才匮乏；区域内铁路联网和交通跨江对接不够；各地发展物流业的政策标准不一致，导致物流市场竞争存在一定的无

序现象;各地物流公共信息平台标准不一,难以实现物流信息互联互通和物流资源的有效配置等问题。目前长三角地区主要存在的物流行业发展问题有:

(一)传统物流体制下的条块分割和垄断

虽然对物流的研究早在20世纪80年代就已经开始,但在对物流的认识上还比较模糊,在不同的行政区域和城市物流信息化建设中,缺乏相互协调和统一规划,存在纵向部门分割、横向地区封锁的问题,政出多门现象严重,部门企业协作性差,仓储、运输等传统物流企业条块分割严重,缺乏互联互通;物流系统发展缺乏综合规划,缺乏区域性的物流网络体系,物流基础设施建设各部门分别进行,布局不合理、重复建设现象严重,难以实现规模经济、降低物流成本。

(二)物流技术及基础设施落后

从整个物流行业看,物流企业专业化、社会化程度较低,第三方物流发展缓慢,配送中心的发展刚刚起步,规模小而分散,相互间配合协作性差;附属于企业的物流业务部门不愿旧有利益的丧失,即使存在物流自营水平低、成本高、资源浪费现象,仍对第三方物流采取排斥的态度;一些大型集团企业的物流战略在基层组织中尚未得到有效的贯彻与实施。长三角地区在公共物流信息服务领域,尤其是涉及通关物流信息服务应用开发方面的发展十分不平衡;企业自建的仓储和运输队伍规模较小,无力投入人力、资金开展信息化建设,信息化建设起步较晚,信息化程度不高,物流技术及基础设施落后,如运输车辆技术(车型)结构不适应货源结构变化的需求,缺重少轻现象普遍;

货运站、货运枢纽规模小、网点少，技术设备落后，缺少具有现代化装备的货运枢纽及其运行体系。

(三) 物流业发展所处的制度环境有待改善

主要是指融资制度、产权转让制度、人才使用制度、市场准入或退出制度、社会保障制度等。物流系统是社会系统工程，涉及多个地区、部门、行业，必然涉及到各种物流资源在企业内部和企业与市场之间的重新配置。由于上述制度改革尚未到位，企业根据经济合理原则对物流资源的再配置就会受到阻碍。

(四) 人才短缺成为物流业发展的巨大障碍

从国外物流发展经验来看，要求物流方面的从业人员应当具有一定的物流知识水平和实践经验。而长三角地区乃至全国在物流方面的教育还非常落后，人才缺乏，在高等院校中设物流专业和课程的仅占中国全部高等院校的 1%，研究生层次教育则刚刚起步，另外，职业教育非常贫乏。

(五) 快速交通体系完备性和充分性不够

长三角地区是我国、也是世界城镇、人口、产业最为密集的地区之一，如果要实现一体化共同发展，必须具备快速城际交通体系，来满足城际间密集、频繁的人员和物资流动需要。长三角城市群之间的铁路数量和密度与国际上大都市绵延区相比，差距巨大。而其快速的公路联系通道也不能满足沿江一体化联动发展的需要。因此，既有的长三角城市间高等级公路显然远远不能满足未来发展的需要。

二、江苏省物流业发展的现状分析

1. 物流需求进一步扩大

改革开放以来，江苏省国民经济一直保持持续快速增长，最近的数据显示，随着江苏省经济的发展，物流需求系数在增加，物流业作为专门从事物流服务经营的新兴产业，是社会分工进一步细化的结果，物流业凭借其专业化的运作方式，在整合物流资源，实现物流活动规模化等方面表现出强大的优势，社会对物流服务的需求将进一步扩大，物流业将保持快速增长的趋势，根据最近几年江苏省 GDP 以及物流业的增长情况，未来物流需求规模将越来越大。江苏是制造业大省，具有雄厚的工业基础，机械、电子、化工、汽车四大支柱产业在全省工业增加值中占有较高的比例；工业品物流需求仍将是物流需求中的一大组成部分。此外，江苏的市场发达，拥有各类市场约 7000 个，具有相对良好的市场环境，商品市场物流需求将进一步扩大，物流业的市场潜力和前景十分广阔，这无疑为江苏省物流业提供了巨大的发展空间。

2. 宏观环境逐步完善

物流业已成为目前江苏省新的经济增长热点，其发展水平也成为衡量江苏省综合经济实力的一个重要标志，为了促进物流业的发展，江苏省政府有关部门自 2000 年以来先后出台了一系列的扶持、促进物流业发展的政策措施，主要有：2002 年 7 月省经贸委出台了“关于加快我省现代物流业发展的意见”，从合理构建现代物流体系、大力发展现代物流企业、营造有利于现代物流业发展的良好环境、建立加快全省现代物流业发展的工作协调机制等方面提出了加快物流业发

展的政策意见;其后,在2003年8月,江苏省政府相关部门进一步制定了“江苏省发展现代物流业若干政策意见”,从物流企业市场准入、规划和土地使用、税收、投融资、快速通关、人力资源等方面提出了更为具体的促进政策;2005年7月江苏省人民政府制订了“关于加快发展现代服务业的实施纲要”,特别提出了重点发展现代物流业等为制造业配套的生产服务业,提出从立体交通体系建设、公共物流信息平台建立、现代物流基地建设,加快发展第三方物流、推进物流标准化建设等方面加快物流业的发展,并从科学规划、消除体制性障碍等方面提出一系列促进发展的保障措施。从全国范围看,2004年8月,经国务院批准,出台了促进现代物流业发展的一系列政策措施的《关于促进我国现代物流业发展的意见》,2005年5月,成立全国现代物流工作部际联席会议制度,由国家发改委牵头、商务部等13个部委和中国物流与采购联合会等2家行业协会组成。这些政策措施的出台标志着江苏省物流业发展的宏观环境进一步完善,有利于进一步加快江苏省物流业的发展。

三、长三角地区物流业发展对人才需求的分析

随着中国经济的快速发展,中国物流业对人才的需求已经到了饥渴的程度。据统计,从2010年起中国大专以上学历物流人才的需求量约为30-40万人,在职人员的培训量达到100万人以上。而目前我国各类物流高校物流专业培养的毕业生远远跟不上发展的需要。以南京一地为例,南京市已形成龙潭港、王家湾、丁家庄、禄口机场、河西农副产品和六合化工园六大物流基地,每年有400亿的商贸流通量,但

与之配套的人才非常紧缺，据悉 2005 年，南京地区物流人才的缺口已达 10 万人。这种需求表现在各类职位上，无论是基础物流岗位，还是中高级岗位，南京目前仅有的千余名物流人才肯定满足不了企业发展的需要。

现阶段，社会对物流人才的需求表现出越来越明显的特点：即人才需求越来越有显著的行业特征，并且大量需要理论和实务并重、熟悉整个行业供应链运作的人才。这既可以说明我国大多数行业进入了供应链资源整合的时代，也对我国物流人才的培养提出了更高的要求。从长三角地区物流行业的调查看企业对物流人才的需求大致可归纳为三类：

1. 企业物流人才

企业物流人才主要是物流管理人才和物流工程人才，包括物流各功能岗位的操作及管理人员，有：生产调度员、采购计划员、运输管理员、仓储管理员、报关员、连锁配送主管、客户服务代表等。企业物流人才是物流人才需求中需求量最大的一块。近几年，世界 500 强企业中有 400 多家在长三角投资，一些区域总部、研发中心、采购中心也已转移到长三角落户。外资企业的大量进入带来了巨大的物流需求。同时长三角地区一些著名的国内制造业在传统经营格局下，管理水平普遍达到较高水平，扩大生产规模和提供生产效率所带来的利润空间越来越有限，改造物流系统成为大型制造企业新的选择。长三角地区已经涌现出小天鹅、春兰、上海通用、传化化学等一批现代物流

供应链管理的先进企业，越来越多的中小企业开始关注物流成本，这也加大了对物流人才的需求。

2. 高端物流规划和咨询人才

有资料显示，在长三角地区，已建成和在建的物流园区有 60 多家，上海、南京、苏州、杭州等地纷纷上马大型物流中心，甚至下属县级市也在打造长三角物流中心，这些项目加大了对物流系统规划与咨询人才的需求，同时随着第四方物流企业的兴起，能够运用物流知识进行企业供应链管理和服务营销的咨询人才更是供不应求。

3. 国际化物流人才

长三角地区大量外企的涌入，形成了全球采购与全球销售的庞大国际物流系统，迫切需要一批具有较强商务英语沟通能力、国际市场营销能力、进出口合同履行能力、办理国际货物通关和运输能力，能适应市场经济需要的、服务外贸业务第一线的外向型国际物流人才。

4. 教学科研物流人才

物流业是一个新型行业，在我国起步较晚，物流理论和物流技术相对落后，这就需要高度重视物流理论研究和物流技术的推广。另外，我国物流人才的严重短缺还要求大力发展物流教育，也需要高水平的物流科研和教学队伍作支撑。

由于企业物流人才是需求较多的一块，也是我们学校目标定位培养的方向，从岗位的需求看主要业务有运输、配送、仓储、采购和客服管理人才：

1. 运输配送业

调查中，有 8 个是与运输有关的岗位，包括运输经理、配送主管、物流配货员等，涵盖了海运、空运、铁路和公路运输。这些岗位要求从业人员拥有运输方面经验的有 85%，有 40%的岗位要求员工对运输、配送方面知识深刻掌握。由于一些综合性业务通常要涉及多种运输方式和手段，因此岗位要求业务人员要熟悉多种运输方式并且能熟练掌握多种交通工具的使用知识。在进行物流方案设计及任务执行时，只有掌握了多方面的知识才有可能设计出切实可行、安全快速、经济有效的运输方案，才能为客户提供满意的服务。

2. 仓储业

调查中，与仓储有关的职位有 17 个，包括仓库主管、库存管理员、拣货员、仓储主管等。这些职位中有 90%要求仓储人员熟练掌握仓储和配送管理知识或有相关工作经验，能够履行收发、保管货物的职能，货物快速分拣的职能。随着物流服务需求的个性化和信息技术的发展，仓储管理将涉及到库存控制、自动化控制、包装、加工、检验、维修等作业。调查中我们发现一些职位要求仓储管理人员有诸如电子仓库管理的经验或能够操作 WMS、MRP、VMI 等现代仓储管理的技术。

3. 采购业

原材料的采购是对企业利润有直接的影响，而对供应商的管理，影响的却是企业价值链的整个链条，这一点已没有人怀疑。采购管理的发展趋势，使得无论是大中型生产企业还是连锁经营企业，都迫切需要懂采购与供应链管理的现代物流人才，采购管理者必须能够改善

企业的采购组织以及采购流程的设定，完善供应商管理体系，提升采购谈判能力。调查中发现采购专业人才成了各企业竞相争取的“香饽饽”。

4. 客户服务业

主要是售后服务、维修工、电话接线员等7各岗位。电话服务要求普通话标准，说话有亲和力，耐心、热心、诚心，此外，还要有一定的专业知识，能够解答客户提出的各种问题。维修人员要求有一定的工作经验，懂电器维修。

四、长三角地区物流业人才培养存在的问题

(一) 思想观念不转变。很多学校没有及时转变观念、更新思想，还是按老一套来教学：重教学，轻研究；重理论，轻实践；重知识掌握，轻能力培养；重专业技能，轻综合素质。这些都使其所培养的物流人才质量大打折扣。

(二) 培养体系不完善。目前我国多层次、多样化的物流教育和人才培养体系尚未建立，现有的专科、本科、硕士和博士研究生的教育层次不够分明，缺乏有效衔接。物流从业人员在职教育虽已铺开，但缺乏指导：物流职业资格认证虽已起步，但较混乱。

(三) 办学条件不具备。尤其是近年来随着物流及其相关专业火热起来。部分高校教学中生搬硬套，盲目趋从，在师资不强、设备不全、经费不足、教材不规范、课程体系不完善的情况下，草率开设物流专业或在相关专业下设置物流课程。

(四) 课程设置不科学。许多高校物流课程设置老化, 授课内容与企业实际应用存在一定程度的脱节, 课程偏重于理解和分析, 缺乏对企业物流管理案例的分析, 导致部分课程实用性较差, 导致物流毕业生参加工作后不能很快进入角色。

(五) 培养模式不实用。由于我国物流业的发展缓慢和落后, 在教育体制上, 使得我国对物流人才的培养模式也相对滞后实行关门办学, 闭门教书。具体到教学中, 往往理论讲述多, 实习实践少。理论与实践的严重脱节是导致物流人才进入企业不知何处下手的主要原因。

五、我校物流专业群人才培养评价

目前我校物流专业群预备设置三个专业方向: 物流电商、物流金融和企业物流。从人才培养方案的制定、师资队伍建设、教学条件建设、教材建设、教学模式改革以及社会影响力方面都做出了调整。

(一) 以企业需求为导向的人才培养目标

根据市场调查, 确定本专业的培养目标。组建以物流企业专业技术人员和经营管理人员为主的专业指导委员会, 随时把握企业需求及变化, 以此为出发点确立和动态调整培养目标。考虑到现代社会中, 不仅职业岗位体系由于经济科技的迅猛发展而演化为一个动态系统, 而且就业者也经常更换职业岗位。因此, 高职人才培养目标的确立不能只适应某一较窄的职业领域, 而应具有一定的就业弹性。不能因工作岗位的变动或内涵的变化而失去自身的工作能力。也就是说, 专业培养目标的定位不仅要考虑到学生初次就业的具体知识技能要求, 而且也要关注其日后择业所需; 不仅应使学生获得当前就业必备的知识

技能，而且应获得继续学习与提高的能力，为将来的职业迁移打下基础。

同时物流企业都急需大量的懂管理、熟悉物流业务、有敏锐市场意识的高素质人才。结合行业的现状与发展特点，本专业学生的培养，在注重提升企业管理能力的同时，还注重加强学生的创业意识教育和创业能力的培养，使该专业学生毕业后能够很快适应市场需求，抓住机遇，主动创业。

（二）基于工作任务导向的课程体系与教学内容

重新修订后的人才培养方案，更加注重能力的培养，对所有的教学内容和实训内容进行了重新整合，新的课程设置强化了学生综合职业能力的培养，通过对职业技术领域内职业能力与工作任务的分析，对现有的专业群课程进行综合化改革，形成基于工作任务导向的“核心课程与综合实训十针对岗位的专项能力训练”的课程体系，培养学生在真实的工作环境中整体化解决综合性专业问题的能力与技术思维方法。

（三）以行动为导向的教学模式

在教学上强化行动导向教学方法的贯彻，教师通过精心设计的案例导读、项目引领，以任务带动学生的学习，使学生在结构完整的工作过程中，经历从明确任务、制订计划、实施检查到评价反馈的整个过程，获得工作过程知识，并使学生通过主动学习获得工作的体验。

（四）先进完善的校内外实训条件建设

已建成了实训基地——“物流实训中心”，建成了国际贸易综合实训基地、ERP 沙盘实训中心。完善现有电子商务实训室，单证制单实训室、会计电算化实训室、企业管理实训室等软硬件条件建设。校外建有京东物流集团、迪卡侬仓储配送中心等 8 家稳定的实习基地，满足了学生职业技能和综合实践能力训练需要。

当然目前存在的问题也不容忽视，如师资队伍中行业经验不够丰富，典型项目的设计不能全面反映企业真实流程，更设计不出企业急需解决的问题让学生思考。另一个难以解决的问题是学生大部分综合实训只能在校内实训中心完成，只是一个仿真模拟的过程，找不到那么多企业同时接纳近百名学生到岗位上锻炼。这些存在的问题都在不断改进和完善之中。

六、物流管理专业群教学内容改革与建设思路

（一）树立物流人才培养新理念

在制定人才培养方案过程中，吸收了国内外先进的高技能应用型专门人才培养理念，结合我校的具体要求，树立知识和能力相结合、以能力培养为重点的教学思想和教学观念。尤其是要树立培养物流人才解决实际问题能力的理念。加强物流人才的终身学习能力、为人处事能力、社会适应能力、心理承受能力等多种能力的培养和职业道德修养，提高学生的综合素质，促进物流人才的可持续发展。

（二）构建满足职业技术领域专业能力的课程体系

物流专业确立了 4 门共享课程，每门课程对应本专业群所面向的职业技术领域能力培养需求，对 4 门课程分别制定课程标准，并完成

课程体系整体设计方案及单元教学方案。专业群综合实训项目以本专业群所面向的职业技术领域内通用基础技能及若干综合化的典型工作任务为对象，通过对其进行完整工作过程的设计，形成具有学习领域课程特征的一组综合实训项目。

(三) 针对专业方向开设岗位专项能力培养课程

根据服务岗位技术需求及对本方向培养学生的具体要求设置专业方向岗位专项能力课程，通过校企合作共同开发课程，有针对性地培养学生围绕企业岗位(群)所需的专业知识与技能。并通过第三学年第二学期半年顶岗实习，以专业方向清晰的服务面向进行顶岗实习，使学生获得身临其境的职场体验与从业职业技能。

(四) 创建“工学结合，任务驱动，项目导向”的教学新模式

在教学模式和教学手段改革上，遵循“工学结合，任务驱动，项目导向”的指导思想，坚持“以教师为主导，以学生为主体，强化学生动手能力”的原则，注重核心课程的综合化改革。对专业群4门共享课程，首先确立各门课程应承担的能力培养与技术理论知识传授范围，明确了单元能力内容、能力培养目标和考核要求，构建基于项目教学的“模块—单元—项目”式课程架构，并在此基础上形成课程标准初稿，完善精品课程网站内容，加强核心课程的教学资料库建设，二年内建成共享型教学资源平台。实践教学围绕人才培养目标，设立课堂实验、综合实训，顶岗实习三段式实践模式，实现专业技能人才的“零距离培养”和“零距离上岗”。依托学院建立的顶岗实习网，

实时监控指导顶岗实习的情况，了解学生就业现状。在指导教师下企业指导学生的过程中，提高教师的技术服务能力和项目开发能力。

昆山花桥国际商务城中等专业学校

2016年12月1日