未来物流业需要什么样的人才?

□ 肖雯子

现有物流类专业是多了还是少了?现有物流类专业是否适应物流产业升级转型需要?今后物流行业需要什么样的人?结构如何?

为了回答好这几个问题,全国物流职业教育教学指导委员会日前成立课题组,对全国物流产业的人才需求情况和职业院校物流人才培养情况进行了调查。

物流产业属于复合型生产服务产业,是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业,物流人才也一直被列入国民经济发展的紧缺人才。受世界经济低迷及国内经济下行压力的影响,钢铁、煤炭等大宗生产资料物流需求有所放缓,消费需求成为物流业的主要推动力,电商物流市场需求旺盛。

据了解,我国有1000多所高职院校和900多所中等专业学校开设了物流类专业,在校高职学生超过30万人。

高职生受欢迎 中职生岗位少

课题组确定了18个调查岗位,包括:1个高层管理岗位——物流总监;5个中层管理岗位——物流经理、物料经理、供应链经理、项目经理、运输经理;7个基层管理岗位——物流主管、物料主管、物流专员、集装箱业务、供应链主管、仓库主管、货运代理;5个基层操作岗位——调度员、单证员、报关与报检员、仓库管理员、船务/空运陆运操作员。

课题组通过对3万多家企业近3个月的岗位数量的动态调查,结果显示:企业对仓库管理员、物流专员、货运代理、仓库主管、船务/空运陆运操作员等岗位需求量较多;对物料经理、供应链经理、运输经理、物流总监、项目经理、集装箱业务等岗位需求较少。

课题组还对18个工作岗位的学历要求进行了统计,结果表明,企业对学历的要求大部分都在大专以上,大专学历要求的岗位数量最多,中职学历要求的岗位数量较少。尤其在物流主管、集装箱业务、报关与报检员、船务/空运陆运操作员、物流经理、货运代理等岗位,对大专学历层次的要求较高,均在50%以上。中职学历能胜任的岗位很少,即使是中职学历要求比率最高的仓库管理员职业岗位,也不到30%。

物流企业对管理人员和操作技能型人员有着不同的能力要求。对于管理人员,物流企业最看重的三项能力分别为创新能力、团队协作能力及执行能力,占比分别为63.64%、54.55%和45.45%。对物流操作技能型人才,企业最看重的三项能力分别为执行能力、团队协作能力及学习能力,占比分别为63.64%、54.55%、54.55%。

课题组认为,大学教育应该是与时俱进的,对传统的课程体系、教学内容及结构进行重新整合,解决好教学内容的重复问题。应根据学生的知识程度,避免简单重复,适当提高教学起点,培养学生的综合归纳能力、知识的融会贯通能力和解决实际问题的能力。

专业规模差距显著 物流管理一家独大

2012年至今,我国高职物流类专业招生人数一直稳定在每年9万多人,其中,2012年招生数量最大,达95828人,2013年-2019一直持下降趋势。

各地招生规模明显有差异,排在前三位的区域分别是华东、华南和华中。华东高职院校招生规模最大,占比超过1/3,是排在第二位华南地区的两倍多,西北招生规模最小,不足华南、华中地区的一半。

最初,高职院校只开设物流管理、物流工程、港口物流设备与自动控制几个专业,经过调整,目前初步形成了物流技术4个专业和物流管理11个专业两大专业群。中职物流人才培养,最初设置了商品储运与配送、物流服务与管理、现代物流专业,经过调整,现为物流服务与管理专业。

但是随着招聘成本不断上涨,企业人力需求发生了巨大的变化,德邦的高职类毕业生从事的只是呼叫中心岗位,而管培生的淘汰率为90%;物流管理专业就业方向90%为公路运输领域,以快递,快运领域为主要就业方向,再次证明了物流的实践性大于理论学习;而对于细分专线的即时配、无车承运、城配、公铁联运、大数据、合同物流、物流地产等一系列新岗位,院校无从涉及,也没有开展相应实践活动,导致学生就业脱轨严重。

各专业招生规模差别也较大。招生数量最多的专业为物流管理,占总体比例达80%以上。其后是报关与国际货运、港口物流设备与自动控制、集装箱运输管理等专业。物流管理专业、报关与国际货运两个专业招生规模和港口物流设备与自动控制、集装箱运输管理等专业相比,数量等级差别明显。

从就业率来看,高职、中职物流专业毕业生就业率普遍较高,达90%以上。从就业的企业类型来看,毕业生所从事职业与专业相关度较高。

调查发现,目前物流企业最急需的物流专业培训项目,排在首位的是技术知识培训,占比为90.91%,之后为上岗培训,占比为72.73%,其他相关业务培训,点比为54.55%。但是院校就业率失真严重,依靠学生反馈表来确定就业率,而物流管理专业1年后留存率只有10%,这就说明物流管理专业发展空间与教学之间差距巨大。

优化专业层次结构 调整专业构成比例

鉴于我国物流人才供给和需求之间的巨大缺口,企业对物流人才的知识、技能和能力要求与高职高专院校培养重点之间的错位,课题组从行业、学校、专业三个方面提出物流专业人才培养建议:

第一,要以满足行业发展及需求为导向设置专业。一方面,传统的物流业如仓储业、交通运输、邮政等正发生深刻变革,另一方面,又形成了钢铁、煤炭、建材、粮食等大宗商品的专业物流及电子商务物流、冷链物流、医药物流等生活消费品的专业物流。行业格局差异的现状,要求职业院校物流类专业人才的培养应以满足经济发展、市场需求为最终目标。

首先,专业设置应充分体现行业发展新趋势,部分专业可以先行试点发展。如开设冷链技术、物联网等专业。其次,应结合行业布局及区域特点设置专业。如在物流仓储、运输发达地区,加大仓储和运输物流人才的培养。企业需求量较大的人员是仓储管理员和物流专员,建议加大这两类专业人才培养。再次,优化物流类专业的区域布局。

当前物流类专业主要分布在华东、华南和华中,华北、东北次之,西南、西北最少。事实上,西北、西南地区地域辽阔,货运周转量极大,尤其是国家提出"一带一路"倡议,西北、西南地区的物流人才需求将快速增加。应鼓励西北、西南地区开设物流类专业,华东、华南和华中地区物流类专业应走向特色化、精品化。

第二,以高职高专为主体培养人才。开设符合实际、面向社会的物流专业教育体系,培养应用型、复合型的物流技术和管理人才。

首先,优化物流类专业的层次结构。目前物流类专业规模最大的是高职专科层次,然后是中职和本科。地方各级政府应支持和鼓励发展中职物流类专业,同时适当发展高职本科(应用本科、四年制高职)层次的物流类专业,一方面是因为高职本科更贴切企业的要求,同时也为中职毕业生直接升入全日制本科打开通道,可以反过来促进中职物流类专业的发展。

其次,注重能力培养。在高职人才培养中,加强创新能力、团队协作能力及执行能力的培养;在中职人才培养中,加强执行能力、团队协作能力和学习能力的培养。再其次,优化资源配置,充分利用师资、教学设施、设备以及社会资源等优势或稀缺资源,办出专业特色。

第三,以优化专业设置为方向。调查发现,物流类专业设置比例并不恰当,课程体系设置要求也不尽相同,因此需适当优化专业结构。

首先,调整物流类各专业构成比例。目前物流管理专业一家独大,随着物流行业的发展,岗位分工趋于细化,这种局面难以适应行业需求。同时,也不利于职业院校办出特色。建议控制物流管理专业的发展,鼓励工程物流管理(国际工程物流)、冷链物流技术与管理等专业的发展。其次,优化物流类专业课程结构。课题组调研中了解到,企业普遍希望加强学生的计算机及互联网应用能力、现代化物流设备操作能力、创新能力等,职业院校应加强这方面的课程。同时,物流业不断出现物流金融等新业态,要有这方面的课程设置。

再次,结合技术趋势新增专业。虽然物流类专业总体趋向稳定,不宜短期增加多个新专业,但随着科学技术进步和产业升级转型,还是要适当开设新专业或专业方向以适应行业发展需要。如在四年制高职中开设"智能物流技术与管理"专业;物流管理专业可以开设物流金融(或称金融物流)方向,以满足复合型人才的需求。

物流天下

今年福建实施六项高速公路收费优惠政策

本报讯(全媒记者 王有哲 通讯员 池舒婕)经福建省政府批准,近日福建省交通运输厅、省发改委、省财政厅联合印发该省优化高速公路差异化收费试点工作的通知(以下简称"通知"),明确今年1月1日至12月31日实行六项免征、差异化收费等优惠政策。

据介绍,为助力脱贫攻坚持续深化,该省不同地区高速公路执行差异化收费政策,对在G3-G25京台闽浙界至长深闽粤界路段、G1514-G3-G25宁上闽赣界至长深闽粤界路段、S0311浦建闽浙界至浦建闽赣界路段和G1514宁上闽赣界至宁德湾坞路段、G1514-G15W3宁上闽赣界至沈海闽浙界路段和G1514-G15W3-G4012宁上闽赣界至溧宁闽浙界路段等六条线路上行驶的使用ETC的货车,实行分时段优惠。

具体优惠措施为,日间(8:00-20:00)4类以上货车的,按4类货车收费标准计收通行费;夜间(20:00-8:00)3类以上货车的,按3类货车收费标准计收通行费。

同时,为了进一步支持自贸区和城市联盟建设,完善连接平潭自贸区、厦漳泉城市联盟的高速公路跨海桥梁差异化收费试点,决定继续对渔平高速公路延伸线(平潭跨海大桥)车辆通行费按批复收费标准的50%收取;对厦漳跨海大桥车辆通行费按普通高速公路标准收取,安装ETC的9座以下小型客车年通行60趟次以上,免收厦漳大桥主桥(海门岛至青礁互通段)的车辆通行费;对行驶泉州湾跨海大桥的安装闽通卡的泉州籍9座及以下小型客车,采用当地政府购买服务、部分通行费统一支付的方式实施优惠。

通知还明确,鼓励有条件的大城市针对城市周边的高速公路项目,通过政府购买服务的方式实施通行费优惠政策;实施贵安温泉旅游区车辆行驶桂湖至贵安路段集中缴费模式,实施福州城区安装闽通卡的9座及以下小型客车,行驶机场二期高速公路来往三江口大桥互通的通行费由福州市统一支付的缴费模式。

通知表示,为了促进大港口建设,对预约通行该省沿海港口附近收费站,使用ETC的承运经福建省沿海港口装(卸)船的国际标准集装箱车辆予以5折优惠。鼓励车辆使用ETC电子支付方式缴费,对使用ETC的车辆实行5%的车辆通行费基本优惠政策,继续对整车合法装载运输鲜活农产品车辆免征车辆通行费。

现察与思考

一体化供应链服务重新定义物流价值

□ 王振辉

对于一个企业,物流一般是花钱的领域,正因为它是成本中心,所以管理者才要想方设法地降本增效。同时,它是一个服务性领域,非常依赖前端的产业,就像电商带给物流的巨大需求,中国这10多年电子商务的发展很大程度上成就了物流和快递行业。

未来物流将怎样变化?

物流是一个基础性的行业,非常能体现一个国家的实力。

不管是传统物流还是电商物流等新兴物流,我们都能看到这几个发展趋势,第一个是专业化,第二个是集约化,第三个是综合化。因为越来越多的企业需求是专业的、综合的,规模化才能带来边际效应。

无论是零售企业还是制造企业,最近几年物流和供应链在企业竞争中起到的价值越来越大,作为渠道的物流供应链,成为企业竞争中的关键能力。对于中国物流从业者,过去5年是黄金时期,未来5年也一样,绝对是非常好的发展时机。

物流行业未来的变化将取决于两个因素:第一是需求导向,比如跨境物流,对海外品质商品的追求就是典型的需求驱动行业变化;还比如众包物流,生鲜、外卖企业就是以短距离的实时物流为模式发展起来的。第二是技术驱动,未来5-10年,技术一定会作为底层驱动力,对物流行业产生非常大的影响。我们现在看到的5G、物联网等技术,无人车、无人机等产品的应用一定会是趋势,一定成为可能。但肯定会分场景,不是说所有的场景都适应。

无论如何,体验、效率、成本的优化将无处不在。

如何重新定义物流的价值?

作为物流从业者,每个人都希望把价值做得大,如何定义物流的价值?

在2017年我们就结合一体化供应链服务推出了3S理论:短链、智能、共生。

短链就是让货物用最短的距离和最少的搬运次数送到你手里。一个商品从生产出来到触达消费者,在早期传统物流和传统零售里要周转很多次,要通过层层的分销商、经销商、店面才能到消费者。这一整套流程会带来两个问题,第一个是成本的上升,比如搬运成本和货损,第二个是效率的下降,多次搬运带来库存和周转,造成时间损失。基于仓网布局和技术驱动,短链要减少搬运次数和搬运距离,把链条拉直,把商品预测做好,最极致的短链就是从工厂生产出来直接送到消费者手里,让商品从出厂的那一刻就开始配送倒计时。

智能(技术)是驱动物流行业革新的第一要素。我们每年都在技术上进行大力投入,要相信物流技术会对物流行业带来很大的变化,比如无人机、无人仓等等带来效率变化,企业需要不断去摸索,这是内在驱动,也是企业责任。无论是硬件基础设施更新还是AI、大数据、5G等软件技术,都需要不断地投入和应用,我们企业的高效决策包括十几万人的管理,也是通过技术和数据来保障的,智能极为关键。

共生是行业生态,也是我们坚持的合作理念。物流行业非常大,仅仅是服务一家企业,就需要海运、空运、跨境,包括众包等等多样化的服务能力,整个过程中,就是依靠合作伙伴搭建平台提供一体化的服务,不是一个企业能完成的。

以技术创新推动京东物流的开放,推动短链、智能、共生落地,京东物流已经搭建了供应链技术平台,包括三个层面的内容:

第一个层面是底层技术,不断地去收集数据、获得数据,无论是5G、云计算、大数据还是其他,通过数据计算为技术应用搭建基底;第二个层面是硬件和软件(系统)的布局,对接数据进行归类和应用,出现了各种模式下的系统,包括OMS、WMS、DMS,还有门店结算系统等等,通过各个场景对各种系统进行应用;第三个层面是智能供应链在相应行业的应用,我们根据不同的行业进行供应链模式的设计和网络的布局。

从企业物流到物流企业,京东物流为何走向开放?

京东物流从原来的一个物流部门变成为整个社会服务的企业,服务超过20万家客户,当时决策路径是怎么样的?

首先是看行业,在决策走向独立之前,我们看到中国的物流行业还是比较分散的,但越来越多的企业有集约化、综合化的物流需求,希望把自身的物流外包出去。京东物流能不能干这件事?这是行业带来的机会。

第二看自身,从2007年自建物流到准备对外开放,京东物流很好地支撑了京东的发展,也获得了消费者的认可和一定的行业口碑。这是促进开放非常重要的两个因素。

当然,我们也一直在思考对外开放更深层次的价值逻辑,到底能给企业带来什么价值?

第一,物流是讲规模的,开放一定会带来更多的订单,无论是京东还是外部客户,规模化效应就会带来履约成本下降,带来价值。

第二,这种服务给企业带来更强的竞争力,促进它的商流和业务发展,为企业创造价值。

开放两年多,每天都在创新,每天也都在踩坑,十几万人的团队,从一个强耦合模式的组织变成一个积木化的组织,每一位兄弟都要变化,每个组织都要变化。这既是京东物流能力提升非常重要的体现,更是我们业务开放的关键点。

物流开放是生死决策

物流开放有三个条件必须达成:

第一,开放完以后,我们的老客户和新客户满意度更高了,老客户比我没开放之前满意,新客户比没有使用京东物流之前满意。

第二,成本降低、效率提升了,从目前来看这个趋势还是很明显的,很多外部客户使用京东物流服务以后成本比原来大幅降低。

第三,订单占比,京东物流原来的订单100%都是京东的,现在外部业务收入占比达到了40%,今年会接近50%,达到了50%,我们的开放就比较成功了。当然,消费者和企业的满意度是没有尽头的,一定会不断鞭策我们前行。

每个企业高管在做决策的时候,有些是操作性的决策,有些是战术性的决策,有的是战略性的决策,有的是生死性的决策。这个决策对了,企业就生了,如果错了,企业就会非常麻烦。京东物流对外开放就是生死性的决策,不光会关系到京东物流的生死,也关系到京东集团的发展。

带领十几万员工转型,京东物流如何保障组织的高效?

一是,目标转换:运营变经营;

二是,架构调整:组织从原来的封闭式运营到服务型经营;

三是,组织激活:用Big Boss激活内部组织,让基层组织在公司的要求下能自主地决策,"让听到炮火声的人拿到指挥权"。

企业文化和价值观决定战略执行力,京东物流开放背后,很重要的是文化和价值观的支撑,"创新、执行力和客户为先"是其中非常重要的一部分。

创新:唯一的不变就是变,京东物流也一样,整个团队无处不在地在创新。除了持续性地倡导以及多样化地激励,还要有容错机制。90%以上的创新,尤其是突破式的创新都很容易掉到坑里,所以创新要有容错机制,作为管理者一定要学会管控好自己的嘴巴,如果对员工的建议评价都是负面的、批判式的,企业不会有创新。

执行力:我个人把它分成两类,一个是形,一个是神。形是大家能看到的,比如每个管理层级都要用管理方式和原则,决策机制、考核机制、激励机制等等。神是短期内看不到的。为什么一个组织有执行力?非常重要的就是员工有归属感、荣誉感和认同感。无论是五险一金还是超过行业的福利待遇,与其说如何高效管理十几万员工,不如说通过我们的服务,让我们的十几万员工更高效。

客户为先:很多企业都在讲客户第一、客户为先。京东物流的核心战略是"体验为本、效率制胜"。体验是1,效率是1后面的0,"客户为先"就是其中最重要的体验。如果我们体验不做好,客户没有"为先",效率再高也是0,这是我们的价值观。

(作者系京东物流集团CEO)