

“ 物流技工荒 ” 凸显中国物流教育的短板物流师资格考试

PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/518/2021_2022__E2_80_9C_E7_89_A9_E6_B5_81_E6_c31_518602.htm 目前，大学生的“就业难、难就业”成了政府、学校乃至整个社会头疼的大问题，而中国市场经济体系中的怪现象时有发生，虽然学生就业难，但被称为“世界工厂”的中国却闹起了“人工荒”。一份对沿海经济圈20多个城市劳动力市场和5000多为农民工进行的问卷调查表明，我国东南沿海三大制造业基地全部面临技工短缺的危机。无独有偶，在我国的物流行业中，短短发展几年的物流行业也出现了普通操作工人供过于求，而有专业职业技能的工人严重短缺的供求矛盾。我国正在从农业大国向制造大国迈进，也正在向服务大国迈进，呼唤更多的服务性技术工人，而中国目前的教育体制在此却是“短板”。物流行业普遍让人感觉过于宽泛，只要是与货物相关的活动都可以归并到物流行业当中来。因此对于人员的需求也是各种各样，但是在一些基础性的操作岗位上需要很多的技术性工人，比如关于装卸的操作，装卸方式、流程、机械的改进，包装的工具和工艺等这些都是可以进行改进的岗位。但是由于物流行业普遍存在的功利性问题，很多人都在傻乎乎的干活，而没有人去真正关注这些可以大批量的降低成本的方式方法。而这不光是整个社会的躁动所导致，更是中国教育的功利性所带来的严重后果。物流其实真正说到底是一门操作性的活动过程，对于管理者并不需要太多，但是我国的物流专业动不动就是物流管理和物流工程，而物流工程呢也是以系统工程管理为基础，并不是真正意义上的工程类课程，

所以最终说到底还是管理类的内容。而我国的物流师培训不管是国内的还是国外的又都是以管理为基础，就好像我们的目标都是为了当上总经理一样，这是大错特错的，真正的管理者不需要很多，更多的是一线操作的员工和基层管理，而真正的最好的基层管理者一定是从一线操作上来的员工，因为他们与下层接触的最为密切，他们最了解一线员工的心声。所以对学生和培训的人员定为出现了偏差，导致很多的人根本看不起一线操作的人员，认为他们天生就是受奴役的，就是该干苦力的，而这些所谓的大学生和物流师们又根本不了解一线的事情，最终的矛盾必然激化。尤其是职业教育根本就没有对操作人员的技术培训和等级资格证书，所以说最终导致整个行业的操作状况就不为人知以及不被人所重视。物流技工整体素质不高 据百考试题了解，我国劳动力资源丰富，但整个一线的操作技术工人整体素质不高。目前，我国技术工人尤其是高级技师更是严重短缺。作为物流行业本身发展的年头就不多，并且整个产业大军以青工为主，其技术水平更是达不到现有的技术等级所规定的标准。在很多的物流企业中，具本人所致，新增劳动力中的60、70%都未曾有过任何职业教育和培训就上岗操作，尤其是装卸人员更是几乎就没有什么培训，基本上都是在干中自己摸索。虽说目前物流的设备及总体科技装备水平比以前有了极大的提高，但是服务质量合格率却呈现了下降的趋势。可以说是技工数量不足已是主要原因，同时技工紧缺也阻碍了新得科技成果向产品转化，我国技术进步对经济增长的贡献率只有29%，远远低于发达国家60%至80%的水平。此外，在近几年物流企业发生的各种事故中，有一半以上是因为岗位意识不强、岗位

技能不高造成的。在一些尖端产业领域，中国有着杰出的技工。但这仅限于不多的领域，为此我们不能不面对一个现实，在向服务大国转变的过程中，我们缺乏大批的升级换代者。技术工人必不可少 国内一家大型物流企业的负责人说，他们的企业拥有这种高级管理人才和高等级的物流人才，可以设计出高水平的流程和管理控制方案，但是由于缺少相应的技术工人，再好的设计也只是纸上谈兵，根本没有人能够领悟、操作和管控。此言绝非危言耸听。让我们看一看他的事迹：包起帆，他曾经是上海港一名普通的码头装卸工人，如今已经成为上海国际港务（集团）股份有限公司副总裁。他今年55岁。17岁那年进上海港当了一名装卸工，从此踏上了坎坷的发明创造之路。为了实现用抓斗装卸木材的梦想，只有初中二年级文化的包起帆如饥似渴地自学物理、数学等基础知识，刻苦钻研业务，经过无数个日夜的努力，尝遍失败、艰辛和磨难，包起帆终于创造出木材抓斗技术工艺，填补了国际港口装卸工具的一项空白，成为了国内外知名的“抓斗大王”。20多年间，由包起帆主持研究的100多项科技创新，三次获国家发明奖，两次获国家科技进步奖，十七次获省部级科技进步奖，十七次获巴黎、日内瓦等国际发明展览会金奖。1989年、1995年、2000年、2005年包起帆连续四次被评为全国劳动模范。您看，一个初中文化的普通装卸工，搞了那么多重大的科技发明，他所付出的精力和时间肯定要比常人多的多。了解他的人都说，当年的“抓斗大王”现在已经变成“抓时间大王”了。包起帆是我们物流行业的骄傲，正是在他的影响下，世界各海运强国对中国的技术不在嗤之以鼻。更是在他的带领下，上海港逐步适应了在世界排名第一

的情况下操作效率的极大提高，这些都和包起帆是离不开的。这个故事提醒我们：加快物流行业科技进步和创新，离不开一大批高素质的科技和管理人才，同样也离不开千百万应用型的技术人才、管理人员和操作性的技术工人。技术工人犹如产业链上的连接纽：发展高技术产业和新兴服务产业，需要职工提高适用技术改造传统产业，需要职工提高技术水平和掌握新得技能；用信息化带动产业化，提高整个国民经济的现代化水平，更需要加快培养掌握计算机技术和机电一体化复核技能的现代技工。加快培养高级蓝领 纵观世界强国，无不把劳动者的培训、教育和技能开发放在重要地位。人民大学的一为主任分析日本发达制造业时，认为一个重要的远在于日本的工人整体素质高，开及其的工人同时还可以维修机器。美国前总统克林顿宣称：他要把加强本国公民的职业培训，作为增强就业机会和振兴美国经济的“杀手铜”。德国没有世界一流的大学，但有最好的技术教育，能培养出世界一流的技师。加入WTO后，中国必然将成为世界制造中心和服务中心，我们的核心竞争力之一是大批熟练的技术工人。从一定意义上来讲，加快培养中国物流行业的高级蓝领，已是与物流产业发展息息相关的一件大事。首先要发展职业教育，缔造产业大军。物流产业现代化的目标最终实现，离不开一支高素质产业大军的支撑，而产业大军的培养和缔造，又与职业教育发展水平息息相关。国家财政应该把职业教育放在普通教育同等地位上，加大财政投入力度。用人单位和受培训者就缴纳一定的义务培训费用，对企业职工培训经费按照一定比例进行统筹，逐步提高企业技能开发资金在人工成本中的比例，允许在税前予以抵免。说起货运资格

证书,驾驶员岗位是必须要考的,没有这个资格证书的人员是不给予办理相关的各种证照,一般来说企业承担一半,个人承担一半,对于推广安全意识和操作的基础知识具有一定的有益之处.作为物流行业的其他岗位,如装卸人员/包装人员/分拣人员等都应该进行相应的安全培训/基础知识操作培训,这样对于全行业的安全状况以及操作效率都会有较大的提高.持证上岗,也就是职业资格培训应该向下延伸,这对于整个行业的素质提升将是一个共在千秋的好事.其次要彻底改变观念。社会上将本科以上学历人员视为人才,其实,技术工人也是人才,高级技工、高级技师更是社会稀缺的人才。北京大学副校长海闻认为,我国高校以前偏重于高层次的教育,没有把技术工人叫做人才。随着中国已经进入工业化社会,人才的概念必须要更新,大学的责任不光是培养研究型、管理型人才,还要培养一大批能在新得产业中发挥功能的技术型人才。最后要加大激励力度。加大技术技能对薪酬的影响比重,根据技能的高低、绩效考核的水平和好差拉开分配的档次,在薪酬、福利、晋升等方面向关键岗位倾斜,营造学技术“既光荣又实惠”的良好氛围。而包起帆同志就是在上海港务局这种良好的学习和工作的氛围中成长起来的,他的事例充分说明了,人才的成长是不由其出身所决定。同是对于物流技术工人也应该进行分类,高级技工可享受大专待遇,中级技工可享受中专待遇等等一系列措施,最终将会有有效的促进国民对技术工人的理性认识,必将措施物流行业的大发展。百考试题编辑整理。"#F8F8F8" 100Test 下载频道开通,各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com