

基于交通强国战略的高职院校交通服务专业群 组建逻辑探讨

陈安慧

武汉交通职业学院, 湖北 武汉

收稿日期: 2022年6月7日; 录用日期: 2022年7月4日; 发布日期: 2022年7月11日

摘 要

在产业朝着产业集群化发展的趋势下, 高职院校越来越重视专业群的建设。为了培养支撑交通强国建设的人才, 高职院校有必要组建交通服务专业群。在组群之初需先厘清组群逻辑: 交通客运服务产业链和交旅融合新业态的产生构成交通服务专业群的组群外部逻辑; 专业之间知识技能有共性、就业岗位可互通、教学资源可共享构成组群的内部逻辑。依据这些逻辑, 可在交通运输大类和旅游大类中选取相关专业, 结合院校自身特色和条件组群。两个大类的组合更有利于产生创新性知识体系, 培养出交通 + 旅游复合型人才和创新性人才, 服务国家战略和区域经济。

关键词

交通强国, 交旅融合, 交通服务专业群, 外部逻辑, 内部逻辑

Discussion on the Logic of Establishing Major Cluster of Transportation Services in Higher Vocational Colleges Based on the Strategy of Building a Country with Strong Transportation Network

Anhui Chen

Wuhan Technical College of Communications, Wuhan Hubei

Received: Jun. 7th, 2022; accepted: Jul. 4th, 2022; published: Jul. 11th, 2022

Abstract

With the trend of the industry developing towards industrial clusters, higher vocational colleges pay more attention to the construction of major clusters. In order to cultivate talents who support the strategy of building a country with strong transportation network, it is necessary for higher vocational colleges to set up major cluster of transportation services. Before the setting up, the logic of the major cluster should be sorted out. The passenger service industry chain as well as the integration of transportation and tourism constitutes the external logic; while the common knowledge and skills, the exchangeable employment positions, and the shared teaching resources form the internal logic of the cluster. According to these logics, relevant majors can be selected from the transportation category and tourism category, taking into account the characteristics and conditions of the institutions themselves to set up a major cluster of transportation service. The combination of the two categories is more conducive to generating innovative knowledge systems, cultivating transportation + tourism compound and innovative talents, and serving national strategies and regional economies.

Keywords

A Country with Strong Transportation Network, Integration of Transportation and Tourism, Major Cluster of Transportation Services, External Logic, Internal Logic

Copyright © 2022 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

截至 2020 年底,我国的铁路运营里程达 14.6 万公里,其中高铁运营里程 3.8 万公里;高速公路通车里程达 15.5 万公里,居世界第一位;一座座新的机场将空中航线越织越密;城市轨道交通线不断延长,多座城市迈入“地铁时代”;中国已经成为当之无愧的交通大国。然而,大国不等于强国,“交通基础设施和运输服务规模多项指标位居世界前列甚至第一,仅仅是与我国的人口、经济总量和国土面积的世界地位相匹配而已。” [1]为支撑社会主义现代化强国建设,交通必须由大做强。

2019 年中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》(以下简称《纲要》),提出“建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国” [2]。由交通大国向交通强国迈进,需要在设施、技术、管理、服务等各方面大力提升,使交通运输质量达到世界一流水平,为此需要多个产业协同发展。而所有产业的发展都离不开人才的支撑,交通人才队伍的培育也是《纲要》中强调的发展目标之一,以《纲要》为政策指引,设置有相关专业的高职院校需要思考如何培养出素质优良、能支撑起交通强国建设的交通劳动者大军。

2. 专业群概念及组群逻辑

作为一种与普通教育同等重要的教育类型,高职教育一直在进行着探索和改革,为培养适应区域、行业经济和社会发展需要的高素质技术技能人才做出了巨大贡献。近几年,技术革命带动了产业链的延伸和不同产业间的交叉融合,产业向产业群演变的趋势非常明显,在此背景下由注重专业建设转向注重专业群建设成为高职院校发展的题中应有之义。2006 年教育部颁布《关于全面提高高等职业教育教学质

量的若干意见》，其中就专业改革与建设指出：“要根据市场需求与专业设置情况，建立以重点专业为龙头、相关专业为支撑的专业群，辐射服务面向的区域、行业、企业和农村，增强学生的就业能力。”^[3]这是国家级文件中首次提出建设专业群。2019年1月国务院发布《国家职业教育改革实施方案》，启动“双高计划”，即“启动实施中国特色高水平高等职业学校和专业建设计划，建设一批引领改革、支撑发展、中国特色、世界水平的高等职业学校和骨干专业(群)”^[4]。此后，各高职院校纷纷探索专业群的组建，希冀由专业集群优势带动人才培养质量的提升和服务社会经济能力的提升。

何谓“专业群”，很多学者对此做出了描述，赵蒙成指出：“专业群是专业的进阶演化，以专业为基础。在产业群的生产组织模式愈来愈普遍的背景下，企业需要的是复合型技术技能人才，单人单岗的培养模式难以适应经济生产模式变革的需求，亟需从单一技能人才向复合型技能人才转变。”^[5]袁洪志指出：“对高职教育来说，所谓专业群，就是由一个或多个办学实力强、就业率高的重点建设专业作为核心专业，若干个工程对象相同、技术领域相近或专业学科基础相近的相关专业组成的一个集合。”^[6]专业群绝非几个不同专业的简单拼凑，必须依据合理的逻辑来确定组群专业。没有逻辑的组建，会导致群内专业貌合神离，最终走上专业建设而非专业群建设的老路；逻辑通了，专业之间才能形成合力，共建共享，共生共荣，实现由单一技能人才培养向复合型技能人才培养的升级。

多部文献探讨了专业群的组群逻辑问题。匡瑛归纳出专业群组建的四大逻辑：一是基于校内管理方便原则的相近专业联盟式；二是基于劳动力供需对口原则的产业链专业集结式；三是基于实训资源互补原则的跨专业组合式；四是基于小规模专业大类的松散型混合式，四种逻辑中前两种应用更加广泛^[7]。张新民和杨文涛将专业群组群逻辑划分为外部逻辑和内部逻辑，“专业群与产业的对应关系是专业群的外部逻辑；群内各专业之间的关系属于专业群的内部逻辑。”^[8]职业岗位群则是连接外部逻辑和内部逻辑的桥梁。张新民和杨文涛提到的外部逻辑与匡瑛的第二种逻辑相符，内部逻辑与匡瑛的第一、三、四种逻辑相符。其他文献中用到的不同名称或观点，基本上也是外部逻辑和内部逻辑不同说法或细分。本文以外部逻辑和内部逻辑为切入点，探讨交通强国战略下高职院校围绕旅客服务岗位群如何组建交通服务专业群。

3. 交通服务专业群组群外部逻辑

3.1. 交通客运服务产业链组群逻辑

交通运输产业并不是一个单链条，而是由陆路、水路、航空、管道等不同运输方式交织而成的网络。作为交通大国，我国已基本建成发达的综合交通运输网络，网络中各种运输方式涉及的基础设施设备、工程技术、运营管理、服务管理等组合成一个庞大的产业链，对人才有着巨大的需求。与产业链人才需求相对应，高等职业教育专科专业目录(2021年)中，交通运输大类含铁道运输类、道路运输类、水上运输类、航空运输类、管道运输类、城市轨道交通类、邮政类七个学科，下设63个专业，覆盖各类交通运输方式的设施设备、工程技术、运营管理、运输服务等，与《纲要》中提出要“打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务”的目标相符。面对如此庞大的交通运输产业链，任何院校都不可能奢望组一群而覆盖其中所有岗位，只能聚焦该产业链中的某一个环节来组建专业群。

交通运输产业链上的服务环节可划分为客运服务和货运服务，其中，客运服务人员是行业的对外窗口，他们的仪容仪表和服务规范代表着国家交通运输行业的形象，他们的服务态度和服务效率影响着旅客的出行体验。各种交通运输方式的客运服务构成岗位素质相同、工作技能相近的职业岗位群，聚焦交通运输业的客运服务来组建专业群的话，可囊括的专业包括高速铁路客运服务、国际邮轮乘务管理、空中乘务、城市轨道交通运营管理。这几个专业在产业链中处于同一个环节，即对客服务，而且因同属交

通运输大类，组群逻辑清晰合理。

3.2. 交旅融合新业态组群逻辑

随着时代的发展，交通已与其他产业密不可分，其中，旅游业与交通运输关系最为密切，旅游的实现依赖交通运输服务，交通运输的发展以旅游的需求为导向，二者互相促进，相互成就。交通与旅游融合发展是《纲要》中构思的新业态之一，“深化交通运输与旅游融合发展，推动旅游专列、旅游风景道、旅游航道、自驾车房车营地、游艇旅游、低空飞行旅游等发展，完善客运枢纽、高速公路服务区等交通设施旅游服务功能。”[9]事实上，早在2017年，交通运输部、国家旅游局等六部门就联合发布了《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》，给出了“到2020年，基本建成结构合理、功能完善、特色突出、服务优良的旅游交通运输体系。建立健全交通运输与旅游融合发展的运行机制，基本形成‘快进’‘慢游’旅游交通基础设施网络，旅游交通产品供给能力明显增强，旅游交通服务功能明显改善，服务质量有效提升”[10]的发展目标。

有了如此明确的政策导向，无论是组建交通类专业群还是旅游类专业群，都应充分考虑交旅融合新业态的出现和发展，所以在交通服务专业群中不妨纳入旅游大类中的某些专业，如旅游管理、酒店管理与数字化运营。旅游大类中新增的细分专业，如定制旅行管理与服务、民宿管理与运营等，在条件允许的情况下也可考虑纳入。从相关性来看，这些专业服务的对象与交通运输大类中客运服务对象是一致的。同一出行者在交通工具上被称为“乘客”，进入景区景点被称为“游客”，入住酒店被称为“客人”，本文将出行者统一称为“旅客”。如果以旅客活动轨迹为依据，可以单独形成一条交通旅游产业链(如图1)。

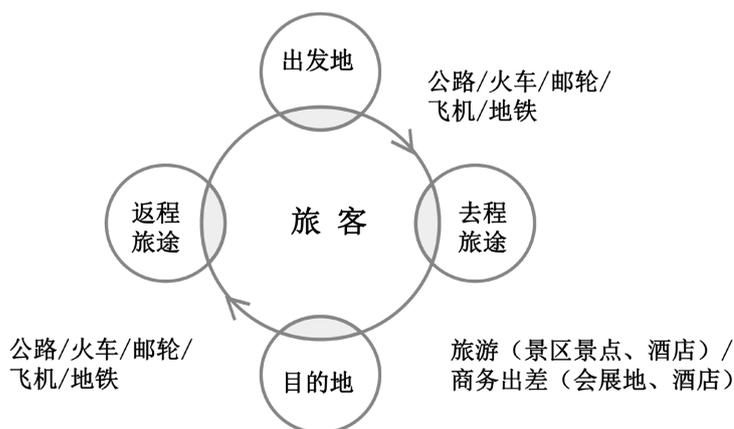


Figure 1. Travelers' route map

图1. 旅客出行轨迹图

目前，虽然交旅融合发展还面临诸多问题，如旅游交通设施衔接不畅，“快进慢游”的旅游交通网络尚未完全形成；交旅融合产品供给不足，服务品质和种类有待丰富；跨部门信息共享不足等[11]，但《纲要》中的进一步强调，意味着交旅融合已是必然的发展趋势。在各项政策的支持下，交通运输企业、旅行社、酒店通过组建联盟整合资源，“‘车票 + 门票’‘车票 + 门票 + 酒店’‘车票 + 酒店’等‘站运游’一体化旅游运输产品可为游客提供到达、游览、返程全链条服务”[11]已经不是梦想。

高职院校关注行业发展时必须有一定的前瞻性，才能及时培养出市场需要的人才。《纲要》多处提到旅游，且具化了交旅融合的新旅游产品，这些是交通运输大类专业与旅游大类专业合建专业群的逻辑基础。两个大类的组合打破了同类项组群逻辑，两者互通知识和技能，更有利于产生创新性知识体系，

培养出交通+旅游复合型人才和创新性人才。

综上所述，交通服务专业群跨两个专业大类，满足交通强国战略对服务质量提升的要求，和文旅融合对新业态人才的需求，其总体框架可以如图 2 所示，不同高职院校可根据各自办学特色和条件选取图 2 中部分专业进行组合。

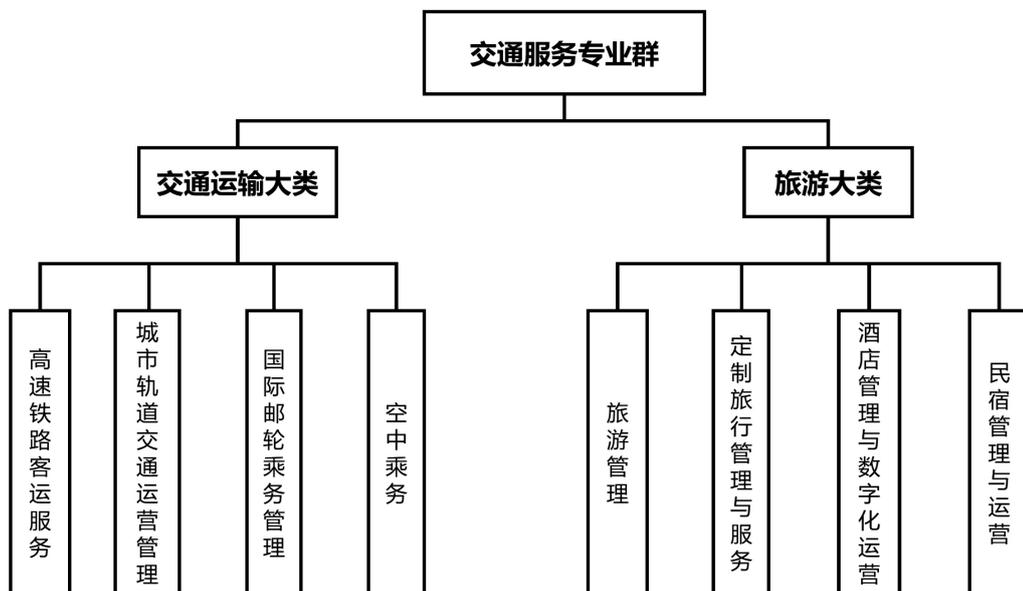


Figure 2. Major cluster of transportation services
图 2. 交通服务专业群

4. 交通服务专业群组群内部逻辑

4.1. 专业之间知识技能有共性

当我们以旅客出行轨迹形成的产业链来组群时，可以发现无论是交通运输大类的相关专业，还是旅游大类相关专业，在对待他们共同的服务对象时，需要具备的职业素质和岗位技能是相近的。群内所有专业都需围绕服务意识、服务心态和服务技巧等核心要素来构建人才培养方案，所有专业学生需具备的核心素质都包括懂礼貌、知礼仪、善沟通。所有专业对应的岗位基本技能都包括语言表达能力、沟通交流能力、现场服务能力、保健与急救能力等。这些内在的知识联系成为专业组群的内部逻辑。

内在的知识联系也使得专业群易于构建底层可共享、中层可融合、上层可互选的专业群课程体系。比如底层共享的群平台课可包含普通话、英语口语听力、服务礼仪、形体与美学、地理知识、应用文写作、保健救护与应急处理等。中层可融合课程为各专业核心课，即各专业职业岗位所需的核心职业能力。群内各专业既要有共性，即具有相近的职业能力基础，又要有差异性，即各专业有其特定的职业技能，中层课程就是突出这种差异性的，这些课程使得各专业保持相对的独立性。“上层可互选是指密切跟踪产业发展和市场需求，实时开发更新模块课程，供学生根据个人兴趣和职业规划选择学习。”[12]上层课程最具创新性和挑战性，是学生实现由单一技能人才向复合型技能人才升级的重要途径，此类课程可由交通运输大类和旅游大类的专兼职教师共同开发。

4.2. 专业之间就业岗位可互通

组建专业群，让学生能实现群内跨专业就业，是增强学生就业能力的重要途径之一。交通服务专业

群内所有专业因岗位服务对象相同,岗位技能相近,若组群培养,学生就业时完全可以实现跨专业就业。如国际邮轮乘务管理专业虽属交通运输大类,但邮轮产品通常被划归在旅游产业之中。邮轮又称“移动的五星级酒店”、“海上移动度假村”,其核心功能是为乘客提供住宿、餐饮、娱乐、康体保健和岸上观光服务,前两项服务与酒店提供的服务一致,后三项服务则旅行社和景区都有涉足,并且邮轮公司设有岸上观光部,旅行社设有邮轮游艇部,所以国际邮轮乘务管理、酒店管理与数字化运营、旅游管理三个专业之间是有可互通的就业岗位的。民航与铁路的客运服务相似度极高,城市轨道交通与前两者虽有所区别,但安检、售票、站台值班等岗位与前两者依然高度相似。以上所有专业的学生因为掌握了系统的服务礼仪规范并具有较强的对客服务意识,若在群内其他专业互选了课程,完全可以拓宽就业面,在整个专业群对应的岗位群中选择就业岗位。

4.3. 专业之间教学资源可共享

组建专业群的意义之一便是实现教学资源共建共享,提高投资效率,节约办学成本。教学资源包括校内实训室、校外实训实习基地、专兼职教师团队、专业教学资源库等。以往由单个专业打造建设的资源,借助专业群的组建重新整合或合力建设,可快速实现群内专业整体实力的增强。

以校内实训室为例,邮轮、航空、高铁、酒店都涉及餐饮服务,相关专业分散建设的实训室若整合成一间餐饮实训室,可实现专业间设施互补,使实训室设施更完备、功能更多样,且大大节约建设成本。根据交通服务专业群的特色和知识联系,明显可共享的实训室还包括形体训练房、安检实训室、数字化运营实训室等。

既然群内各专业之间岗位可互通,校外实习实训基地就可以以交通服务专业群为单位来建设,区别于以往的单个专业建设基地,这样,群内学生选择面更广,学习的技能更多,并且可以解决某些专业在特殊时期的困难。比如受疫情影响,国际邮轮产业一直处于停摆状态,在专业群实训实习基地的概念下,该专业完全可以安排学生前往校企合作酒店、高铁站、地铁公司、旅行社等单位实训实习。

专业群的课程体系决定了群内教师会自然实现交流共享,平台课教师可在群内所有专业授课,上层互选课需要各专业间教师、专兼职教师之间的合作。当教师的归属由某一个专业升级为某一专业群后,他们对专业的认知、对社会经济发展的认知都会发生变化,交通运输大类的教师会开始关注旅游行业,旅游大类的教师开始关注交通客运,群内教师的交流共享无疑会提升他们在教学、科研、社会服务、创新等各方面的能力。同理,群内专兼职教师共建共享教学资源库,有利于教学资源的聚集、应用和创新。

5. 结语

以《交通强国建设纲要》为政策指引,本文提出基于客运服务和文旅融合的交通服务专业群的组群专业和组群逻辑,供相关高职院校参考。在此逻辑之下,各院校可根据自身特点和条件选取组群专业和确定核心专业。以交通为特色的院校可以将交通运输大类中的某一优势专业设置为群核心专业,以旅游为特色的院校可以设置旅游大类中的优势专业为群核心专业,当然,群名也可做相应调整。如此,各院校之间的交通服务专业群虽组群逻辑相同,但重点不同,特色不同,避免了趋同化建设。

厘清了组群逻辑,后续工作便是专业群的建设。专业群建设一定要做好顶层设计,需要真正做到打破专业壁垒,与群内其他专业协同育人,发挥专业群对接产业群的优势,根据产业群的发展和升级不断优化专业群人才培养方案。期待两个大类的组合能产生创新性育人成果,培养出交通+旅游复合型人才和创新性人才,服务国家战略和区域经济。

基金项目

2021年湖北省高等学校省级教学研究项目“交通强国战略下交通服务专业群课程思政体系的建构与

实践研究”，项目编号：2021588。

参考文献

- [1] 李连成. 交通强国的内涵及评价指标体系[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2020, 19(2): 17.
- [2] 中共中央国务院印发《交通强国建设纲要》[EB/OL].
http://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5437132.htm, 2019-09-19.
- [3] 教育部关于全面提高高等职业教育教学质量的若干意见[EB/OL].
http://www.moe.gov.cn/srcsite/A07/s7055/200611/t20061116_79649.html, 2006-11-16.
- [4] 国务院关于印发国家职业教育改革实施方案的通知[EB/OL].
http://www.gov.cn/zhengce/content/2019-02/13/content_5365341.htm#, 2019-02-13.
- [5] 赵蒙成. 高职院校专业群建设的偏误及其纠正: 微观组织变革的视角[J]. 教育发展研究, 2020, 40(9): 65.
- [6] 袁洪志. 高职院校专业群建设探析[J]. 中国高教研究, 2007(4): 52.
- [7] 匡瑛. “双高”背景下高职专业群建设定势突围与思路重构[J]. 高等工程教育研究, 2021(3): 128-129.
- [8] 张新民, 杨文涛. 论高职院校专业群建设的组群逻辑[J]. 职教论坛, 2021, 37(7): 6.
- [9] 中共中央国务院印发《交通强国建设纲要》[EB/OL].
http://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5437132.htm, 2019-09-19.
- [10] 交通运输部国家旅游局国家铁路局中国民用航空局中国铁路总公司国家开发银行关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见[EB/OL].
https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202006/t20200630_3319970.html, 2017-07-18.
- [11] 刘振国, 梁科科, 张甜甜, 等. 我国综合运输服务与旅游融合发展思路及对策[J]. 交通运输研究, 2019, 5(6): 15.
- [12] 吴升刚, 郭庆志. 高职专业群建设的基本内涵与重点任务[J]. 现代教育管理, 2019(6): 104.