

物流工程专业硕士研究生 培养满意度实证研究

刘 莉,薛 凡
(湖南工业大学 财经学院,湖南 株洲 412007)

摘 要:目前,我国物流工程专业硕士培养存在一系列问题。以湖南省设有物流工程专业硕士点的5所高校学生为调查对象,通过问卷调查和统计分析方法对物流工程硕士培养环节的满意度进行研究。结论如下:(1)物流工程硕士培养满意度分为课程教学满意度、学位论文满意度、实践环节满意度;(2)不同学校在课程教学及学位论文环节的满意度上存在差异,而在实践环节上不存在差异,且满意程度均较低。在此基础上,指出目前物流工程硕士培养存在的问题,并提出了相关建议,以期为进一步完善物流工程硕士培养环节提供参考。

关键词:物流工程专业硕士;培养满意度;实证研究

中图分类号:G643 **文献标志码:**A **文章编号:**1674-5884(2014)08-0132-03

近年来,随着社会经济的迅猛发展,我国对高层次应用型人才需求量日益增加。2009年起教育部加大了由学术型硕士向专业型硕士转变的步伐。同年,我国部分高校也开始招收以应届本科毕业生为主的物流工程专业硕士,这是一门集工程、信息、运输服务、仓储技术及现代管理技术等多学科为一体的新兴复合型学科^[1]。截至目前为止,全国共有127所高校开设物流工程专业硕士点,且所招收硕士名额也在逐年增加。然而,纵观近几年来物流工程专业硕士的培养状态,效果还是不太尽如人意,其中培养目标、课程教学、导师指导及实践环节等方面都存在不同程度的问题。面对社会对物流高层次人才的需求,如何来完善物流工程专业硕士的培养,将成为我们亟待攻克的难题。

1 物流工程专业硕士培养满意度指标的设计

回顾大量关于专业硕士培养的文献,依据全面性及代表性的原则提炼出能够全面代表物流工程硕士培养满意度的指标。目前有部分学者已展开对专业硕士学位培养模式的研究,如夏天娟等^[2]通过对上海交大部分已毕业硕士生从课程设置、专业课教学、学位论文、双导师制及管理工作等角度展开问卷调查,指出其存在的问题并提出了相应的改进措施。刘淑芳等^[3](2010)构建了应用型硕士培养的“双基地、双导师、双证书”模式。宋伟伟^[4]将专业学位硕士研究生培养模式分为6个模块,并进一步通过问卷调查提出目前我国专业学位培养模式存

在的问题。傅红等^[5]将工程硕士培养满意度分为课程培养、论文撰写及实践等3个指标。廖文婕^[6]认为专业学位培养模式包含目标、师资、管理、学科、课程、教学、质量、文化、资源等要素。

笔者在前人研究的基础上将物流工程专业硕士培养满意度指标定位在课程教学、学位论文及实践环节三个层面上:1)课程教学:包括课程实用性、课程合理性、教学内容、教学方式、双导师制实施;2)学位论文:包括论文选题适应性、校内导师指导、校外导师指导、论文送审;3)实践环节:包括实践基地、实习安排、实践指导、校外导师的实践指导。

2 问卷设计与调查

问卷的设计内容主要包括4个部分,前3个部分主要是为了测试物流工程专业硕士培养各环节的满意度,共设计了19个问题项,所有测项均采用李克特五点量表法的形式进行度量,其中,“1~5”表示“非常不满意~非常满意”;第四部分主要涉及学生个人信息,如性别、年龄、年级、性质及学习动机等。在湖南大学及湖南工业大学选取30名在读物流工程硕士研究生进行了预调查,根据反馈结果及建议对问卷进行了修改及完善。

样本选取湖南省已开设物流工程专业硕士培养点的高校,即湖南大学、中南大学、长沙理工大学、南华大学及湖南工业大学。累积发放问卷150份,收回128份,剔除15份填答不全等无效问卷,收回有效问卷113份,有效回收率达75.3%。

3 实证数据分析

3.1 探索性因子分析

问卷数据的汇总和统计通过 SPSS17.0 来完成。首先对各数据进行信度分析,在衡量测项中保留题项的原则为各项得分与剩余项目得分间相关系数值在 0.5 以上,且删除该项后 Cronbach's α 系数不会提高。通过分析,所有测

项中共保留 13 个题项。对所保留题项进行因子分析适当性考查,结果显示,物流工程硕士培养的满意度各衡量题项取样适当性的 KMO 样本测量值在 0.858;Bartlett 球形度检验的结果表明,χ² 统计量的显著性概率为 0.000,小于 0.01,因此拒绝 Bartlett 球形检验的零假设(H0:相关矩阵是一个单位矩阵)。所选指标适合做因子分析。

表 1 物流工程硕士满意度的因子分析

变量	因子负荷量		
	因子一	因子二	因子三
S ₁	0.670	0.279	0.142
S ₂	0.657	0.257	0.286
S ₃	0.805	0.068	0.098
S ₄	0.695	0.092	0.405
S ₅	0.564	0.394	0.454
S ₆	0.099	0.759	0.289
S ₇	0.310	0.794	0.148
S ₈	0.422	0.682	0.082
S ₉	0.076	0.717	0.378
S ₁₀	0.143	0.416	0.618
S ₁₁	0.036	0.353	0.708
S ₁₂	0.348	0.016	0.712
S ₁₃	0.066	0.215	0.826
特征值	5.702	1.541	1.175
方差贡献率(%)	21.859	21.604	21.280
累积方差贡献率(%)	21.859	43.463	64.743
Cronbach's α 系数		0.889	
因子命名	课程教学满意度(CT)	学位论文满意度(SD)	实践环节满意度(PL)

探索性因子分析结果如表 1 所示,在进行数据分析时对各衡量题项进行了重新排序,采用主成分分析法和方差最大化正交旋转法共提取 3 个因子。其中,因子一包括课程设置的适应性(S₁)、课程设置的合理性(S₂)、教学内容(S₃)、教学方式(S₄)、双导师制的实施(S₅),将其命名为课程教学满意度。因子二包括论文选题的适应性(S₆)、校内导师的指导(S₇)、校外导师的指导(S₈)、论文评审环节(S₉),将其命名为学位论文满意度。因子三包括实践基地设立情况(S₁₀)、实习安排(S₁₁)、实践教学(S₁₂)、校外导师的实践指导(S₁₃),将其命名为实践环节满意度。测量相应因子题项的负荷量都在 0.5 以上,且 Cronbach's α 系数为 0.889,表示收敛度很好。此外,这 3 个因子的累计方差贡献率达到了 64.743%,说明本研究对物流工程专业硕士培养满意度的研究是有效的。各保留题项因子的负荷量、因子特征值、累计方差贡献率和因子命名如表 1 所示。

3.2 不同学校物流工程硕士培养满意度差异性分析

为了说明不同学校物流工程专业硕士培养满意度是否存在差异性,首先有必要通过描述性统计分析来对物流工程专业硕士培养满意度各维度及其总体满意度的基本状况做个简单直观的介绍。其中物流工程专业硕士培养的

总体满意度是在因子分析的基础上构建因子得分模型,通过对所提取各因子的得分以各因子的方差贡献率作为权重进行加权求和计算得出。再利用单因素方差分析(One way ANOVA)方法来检验不同学校物流工程专业硕士培养满意度的差异性。表 2 反映了各变量的均值、标准差及其相关系数。

表 2 描述性统计分析结果

	维度	均值	标准差	1	2	3	4
1	CT	3.01	0.65	1			
2	SD	2.56	0.57	0.547**	1		
3	PL	2.34	0.51	0.479**	0.585**	1	
4	S	2.64	0.62	0.246*	0.417**	0.453**	1

*p 在 0.05 水平(双侧)上显著相关; **p 在 0.01 水平(双侧)上显著相关

从描述性统计分析结果来看,总体满意度(S)的均值只达到中等水平,说明学生对物流工程专业硕士的培养并不是十分的满意,这也迫使我国在专业硕士的改革力度上还要加大。其中,实践环节的满意度最低(均值为 2.34),其次是学位论文的满意度(均值为 2.56),相对来讲,课程教学的满意度较高(均值为 3.01),但效果也并不十分理想,有接近 80% 的学生对双导师制实施的效果不是很满意。从相关分析来看,物流工程专业硕士培养各环

节满意度对总体满意度均有显著的相关性。

表 3 反映的是不同学校物流工程专业硕士培养满意度的差异性分析结果。其中所有变量都通过了方差齐性检验,因此,采用 LSD 法比较各学校间的差异性。

分析结果表明,不同学校的学生对其学校课程教学及学位论文方面的满意度存在着显著的差异性;在实践环节中并不存在显著的差异性;各学校学生对其学校硕

士培养的的总体满意度存在显著的差异性。从分析结果中不难发现,各校学生对其学校实践环节的满意程度都非常之低,这也符合目前我国专业硕士的发展现状,是目前教育改革课题中急需解决的难题。总体而言,湖南大学的学生对其学校物流工程专业硕士培养各环节的满意程度相对较高,其次是中南大学的学生。南华大学及湖南工业大学的学生对其学校的满意程度较低。

表 3 不同学校物流工程专业硕士培养满意度差异性分析

变量	均值(A = 湖大;B = 中南;C = 长理;D = 南华;E = 湖工)					F 值	Sig.	LSD 比较
	A(n = 19)	B(n = 21)	C(n = 22)	D(n = 24)	E(n = 27)			
CT	3.13	3.12	3.00	2.93	2.87	6.734 **	0.000	A > C; A > D; A > E; B > D; B > E
SD	2.76	2.63	2.51	2.46	2.44	2.734 *	0.048	A > C; A > D; A > E
PL	2.63	2.57	2.45	2.25	1.80	0.374	0.119	无差异
S	2.93	2.76	2.57	2.51	2.43	1.185 *	0.031	A > C; A > D; A > E; B > E

* p 在 0.05 水平(双侧)上显著相关; ** p 在 0.01 水平(双侧)上显著相关

4 研究结论及分析建议

4.1 研究结论

通过分析结果显示,可以得出以下结论:1)通过探索性因子分析,对物流工程硕士培养满意度共提取了 3 个因子,分别为课程教学满意度,学位论文满意度,实践环节满意度。2)差异性分析结果显示,不同学校的学生对其学校课程教学及学位论文方面的满意度存在着显著的差异性;在实践环节中并不存在显著的差异性;总体而言,各学校学生对其学校硕士培养的的总体满意度存在显著的差异性。其中,各个学校在实践环节的满意程度最低,其次各学校学生对学位论文环节的满意程度也并不高。这就需要各个学校重点考虑解决措施,以使物流工程硕士的培养更加的完善。

4.2 分析及建议

4.2.1 物流工程专业硕士培养存在问题

一是实践环节非常薄弱。从实证分析的结果来看,所调查的学生对学校在实践环节的满意程度最低。与学术型硕士相比,物流工程专业硕士更强调实践教学,而实践教学需要实践基地为支撑。而所调查的学校普遍存在缺乏实践基地的问题,学生在校学习的理论知识不能在实践中去运用就显得空泛。同时学生只能自己寻找实习单位,很多同学面临无地实习或实习单位跟自己的研究方向不挂钩的问题。

二是双导师制作用发挥不足。学生无论在课程教学环节还是在学位论文环节,均对双导师制的实施效果感到不满。在学位论文撰写过程中,校内导师及校外导师的共同指导对学生学位论文的撰写起着关键性的作用。而大部分学生对校内导师论文指导的满意度较高,对校外导师论文指导的满意度较低。这表明,双导师制并未落到实处,并不能起到应有的作用。同时也反映了目前关于物流工程专业硕士的培养,校内导师仍占主导地位,双导师制度实施效果不甚理想。

4.2.2 研究建议

一要加强产学研合作基地的构建。学校可以和企业联合开展产学研合作基地。学生可以在校内导师指导下承接并完成企业项目,以达到边学习边实践的目的。这方面,医科类大学已相当完善,医学专业的学生都会进入其附属医院进行实习。学生的学习效果、学习能力及创新能力等都会得到不同程度的提高。

二要加强校内外导师之间的沟通。目前双导师制实施的效果很不理想,这就需要校内外导师多加沟通联系,根据不同的教学内容及研究方向,为学生制定不同的指导内容,以保证硕士生培养质量。校内外导师可通过定期碰面或电话沟通交流学生近期状况,共同对学生的培养计划及论文指导进行调整,从而确保对学生的培养质量。同时,校内外导师的沟通交流也可促进彼此间的相互学习,校内导师可以提升自身的实践能力,而校外导师可以在一定程度上提升自身的学术能力。

参考文献:

[1] 江仲信. 全日制物流工程硕士培养模式与机制初探[J]. 物流工程与管理, 2011, 33(7): 135 - 137.

[2] 夏天娟, 杜朝辉, 吴世华, 谢咏絮. 工程硕士培养质量存在的问题与对策—基于问卷调查结果的分析[J]. 高等工程教育研究, 2009(1): 143 - 148.

[3] 刘淑芳, 周明星. 应用型研究生培养模式的转型与学科创新—天津工程师范学院“双基地、双导师、双证书”模式[J]. 职教通讯, 2010(4): 19 - 24.

[4] 宋伟伟. 全日制专业学位硕士研究生培养模式的研究[D]. 长沙: 湖南农业大学, 2012.

[5] 傅 红, 段万春, 孙永河. 我国工程硕士培养中的问题及其对策—基于学生满意度调查的考察[J]. 云南师范大学学报(哲学社会科学版), 43(4): 117 - 123.

[6] 廖文婕. 我国专业学位研究生培养模式的系统结构研究[D]. 广州: 华南理工大学, 2010.

(责任编辑 罗 渊)