

桂林电子科技大学交通运输工程学位授权点 2022 年工作报告

一、学位授权点基本情况

(一) 学科点简介

(一) 学科点简介

桂林电子科技大学是国家工业和信息化部、国家国防科技工业局与广西共建高校、国家“中西部高校基础能力建设工程”入选高校，及广西重点建设高校，是国内四所电子科技大学之一。我校自 2000 年开始招生交通工程专业本科，2014 年获批交通运输专业硕士学位授权点，2018 年获批交通运输工程一级学科硕士授权点，是本学科广西唯一的硕士点。

本学位点面向交通强国战略和广西“三大定位”新使命，聚焦交通运输发展重大需求，开展交通运输系统高层次创新人才培养和科学技术研究，服务广西创新驱动发展战略及经济社会发展。形成了以信息技术支撑的交通运输规划与管理、智慧交通系统、交通基础设施工程等特色鲜明和优势突出的学科发展方向。搭建了交通系统虚拟仿真测试平台、车联网与车路协同系统集成验证平台、交通基础设施数字化测试与分析平台等支撑特色学科方向的研究平台。

学科现有专任教师 35 人，其中正高 14 人、博导 3 人。拥有广西特聘专家、广西教学名师、广西“新世纪十百千人才工程”人次等省部级人才 9 人次。建有智慧交通广西高校重点实验室、广西道路智能交通系统工程技术研究中心、广西新一代交通基础设施绿色智慧建管养技术及产业化创新联合体等省级科研平台 5 个。实验室面积 3000 余平方米，设备总值近 3000 万元，近 5 年到款科研经费约 0.5 亿元，获广西科技进步奖等省部级奖励 4 项。交通工程专业通过工程教育专

业认证，并分别入选国家、省一流本科专业建设，拥有“城市道路单点交通信号控制虚拟仿真实验项目”国家一流课程。

学科始终把人才培养作为中心地位，创建 22 年来，为广西和国家交通运输行业培养人才 2000 余名，已成为北部湾及西南地区交通运输领域科学研究与人才培养的重要基地。招收的硕士生来源于本校、长安大学、东北林业大学、长沙理工、昆明理工等高校，生源质量较好。

学科牵头成立了广西高校交通运输工程学科联盟，承办教育部高等学校交通工程教学指导分委员会 2020 年度工作会议、第九届国际绿色智能交通系统与安全学术会议等重要会议。多名学科骨干应邀参加国内外学术会议并作大会报告，担任广西畅通工程专家组组长等学术和社会兼职；与美国路易斯安那大学、东南大学、同济大学等国内外高校建立了良好的人才培养和科研合作关系。

（二）目标与标准

1. 学科方向及特色

本学科下设**交通运输规划与管理**、**交通信息工程及控制**（智慧交通系统）、**交通基础设施工程**（交通基础设施数字化）三个主干方向。

（1）**交通运输规划与管理**。针对广西构建西部陆海新通道、“一带一路”重要门户等战略需求，基于“大数据+交通”，开展服务“一带一路”、面向东盟的区域综合立体交通网发展政策和综合交通枢纽规划前沿性研究；面向广西区域发展布局、西南地区中小城市交通发展问题，开展城市交通运输系统规划、设计、运营管控制等关键理论研究；并针对西南地区道路交通安全特点，开展主动安全理论及技术研究。在信息技术下的区域及城市交通系统规划设计、优化决策、主动安全防控等理论方面有显著特色。

(2) **交通信息工程及控制（智慧交通系统）**。依托我校广西区智能交通系统高校重点实验室和交通信息及控制工程重点学科学，以综合交通运输系统的数字化、网络化、信息化、感知及智能化等为研究背景，重点围绕“互联网+交通”、“车联网”等智慧交通系统在广西的产业化推进和应用需求，面向交通大数据的信息检测与应用，可靠感知与可信交互，智能网联汽车车路协同、交通系统智慧管控等交叉型研究。

(3) **交通基础设施工程（交通基础设施数字化）**。以交通基础设施全周期数字化为背景，面向大规模交通基础设施建设、管理、养护需求，开展广西地区地质地貌条件下的交通基础设施结构设计、材料设计、建造及养护等理论与技术研究；结合我校电子信息类等优势学科，开展基础设施数字建造技术、基础设施智能监测技术、新型建筑材料、灾害防治与预警等研究与应用，以基础设施建养技术迭代升级增强交通运输系统韧性，支撑广西经济社会可持续发展。

2. 培养目标

作为广西最早的交通运输工程硕士学位授权点，本学位点紧密依托学校在电子、通信、控制、计算机等方面的技术和人才优势，围绕交通强国战略和广西“三大定位”新使命，服务国家战略需求和广西创新驱动发展战略，**培养面向综合交通运输体系的大规模建设、现代化管理、智能化服务进行科学研究和技术应用的高层次人才**。并在“一带一路”、西部陆海新通道、数字广西交通基础设施建设背景下，**培养面向区域综合交通网络、智慧网联交通、数字化基建等方面的特殊人才**。

3. 学位标准

热爱祖国，遵纪守法，品行端正，具有为人民服务 and 为社会主义建设事业献身的精神。具有坚实、宽广的交通运输系统理论基础和系

统深入的专门知识。具有独立开展科学研究和解决有关技术问题的能力。能胜任与规划、设计、建造、养护、运营管理、信息控制、交通安全等相关的科研、决策、教学以及工程技术等方面的工作。包括：

(1) 坚持党的基本路线，热爱祖国、遵纪守法、品行端正、诚实守信，具有严谨求实的科学态度和作风、创新求实精神、良好的工程伦理、科研学术道德和敬业精神。

(2) 培养具有交通运输工程较扎实的理论基础和较系统的专业知识，掌握本学科现代实验方法和技能，在交通运输规划与管理、智能交通、道路交通基础设施工程等方面深入了解本学科发展现状和趋势，具有独立从事科学研究工作或担负本专业技术工作的能力。

(3) 具备搜集本学科文献资料，有效获取专业知识和研究方法，能够针对实际问题，独立地提出解决问题的方案，有效地解决交通运输工程的实际问题。

(4) 掌握 1 门外国语，能够较熟练地阅读专业文献资料和撰写科技论文，并有一定的听说能力，能适应本专业学习、研究和学术交流的需要。

(5) 拥有良好的体魄，身心健康。

本学位授予标准的详细内容见《[桂林电子科技大学硕士学位授予工作实施细则](#)》文件规定。

(三) 师资队伍

4. 师资规模和结构

本学位授权点校内**专业教师 35 人**，其中正高 14 人，副高 12 人，中级 9 人（图 1）。拥有**硕士生导师 33 人**，**博士生导师 3 人**。师资队伍中 40 岁及以下的教师 **13 人**，占 37%，41 至 50 岁教师 **14 人**，占 40%，51 至 60 岁教师 **8 人**，占 23%（图 2）。近三年本学位点共招生

55 名，在校师生比为 1.57: 1。

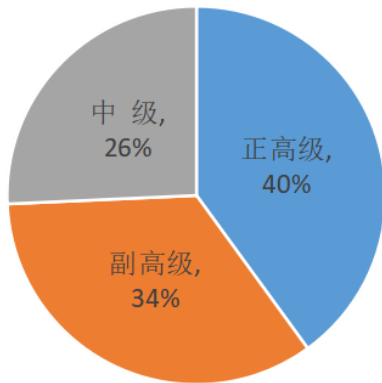


图 1 师资队伍职称分布情况

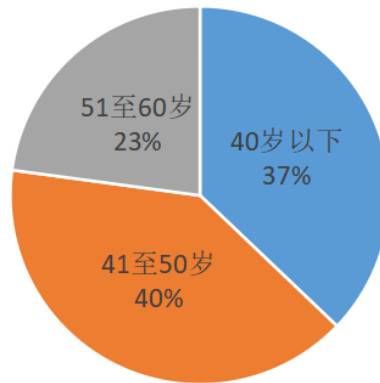


图 2 师资队伍年龄分布情况

5. 师资水平

教师队伍中，具有**博士学位的导师 27 名**（不含校外导师），**博士在读的导师 2 名**，合计约占导师总数的**83%**。有**31 位教师**（89%）毕业于国内双一流高校，具有海外访学经历教师**15 人**。团队中广西特聘专家**1 人**（非全职）、政府津贴**1 人**、广西“新世纪十百千人才工程”人选**1 人**、广西高校百人计划**1 人**，广西高校优秀人才资助计划人选**1 人**、广西畅通工程专家**2 人**、广西应急管理专家**1 人**、广西中青年骨干教师**2 人**；桂林市拔尖人才**1 人**。

近五年，专业教师承担**国家级科研项目 20 项**（756.3 万元），**省部级科研项目 36 项**（2204 万元），**地市级 16 项**（277 万元），**横向项目 76 项**（1316.07 万元），项目总经费**4553.37 万元**（包含 2022 年）。为本学位授权点研究生培养提供了良好的科研环境和经费支撑。发表期刊**论文 274 篇**（其中 SCI 检索 79 篇，EI 检索 46 篇，核心论文 34 篇），**学术著作 6 部**，获授权**发明专利 66 项**，**实用新型专利及软件著作权 59 项**。研究成果获各类**奖项 16 项**，其中省级 12 项，地市级 4 项。

6. 师德师风

坚持把师德师风建设作为本学位点的重要原则和教师评价第一

标准。学科点完善骨干教师-学科及方向负责人-督导组联合听课制度，每人每学期至少听课 2 次。对听课中出现的问题及时反馈，凡**触及师德师风问题的，实施“师德师风一票否决”制度。**

学位点实施**课程团队“教授负责制”**，负责人必须参与课程讲授，课程体系规划建设，将推动教学改革，培育标志性教学成果、提高培养质量作为工作重心。所有教授、副教授及其他系列**正高与副高人员每年至少本科生授课 48 学时和 64 学时**，所有研究生导师均将指导研究生和研究生培养质量作为核心考核指标。对不达要求的，当年和聘期考核均不合格，一年内不得推荐申报各类教学、科研类项目及奖励，并扣发 30%年终考核绩效。学科通过设立研究生匿名投诉建议信箱，对导师在招生和培养过程中存在的师德师风及学术不端问题进行监督。

本学位点师德师风建设成效显著，**孙保燕教授获评“2019 年度全国最美家庭”，“第二届自治区文明家庭荣誉称号”**。2020 年疫情突发期间，黄小林、杨建波等教职员工投身疫情防控第一线，助力打赢疫情防控战 40 多天。陈艺文荣获 2020 年度“广西高校辅导员年度人物”。近三年，廉冠等十多位教师荣获校青年教师讲课竞赛一等奖等；陈爱军、周长红、黎新蓉等二十多位教师分获校思政标杆课堂、教学示范课堂、线下优质课堂等奖励；周旦等八位教师荣获学院“最受欢迎老师”称号。

（四）人才培养

7. 招生选拔

依据国家、广西壮族自治区相关硕士研究生招生文件以及《**桂林电子科技大学硕士研究生招生管理规定**》规范招生过程。学院成立专门的研究生招生领导小组、研究生招生复试工作小组，在学校纪委、监察室监督下进行招生选拔。学院每年制定优秀应届毕业生免试攻读

研究生工作实施办法，并通过推免生推荐工作领导小组开展免试研究生推荐工作。本学位点 2019 年报考 14 人，录取 8 人，录取比例 1.75:1，其中双一流高校生源 2 人；2020 年报考 58 人，录取 25 人，录取比例 2.32:1，其中双一流高校生源 3 人；2021 年报考 71 人，录取 25 人，录取比例 2.84:1，其中双一流高校生源 5 人。考生主要来自本校、东北林业大学、长安大学、东南大学、重庆交通大学、昆明理工大学、青岛理工大学、河南理工大学等高校。本学位点研究生报考人数逐年增加，学科吸引力逐渐加强（图 3）。考生专业交叉性明显，主要集中在：交通工程、交通运输、土木工程、信息与计算科学、道路桥梁与渡河工程、物流工程、电气工程及其自动化、机械电子工程等。

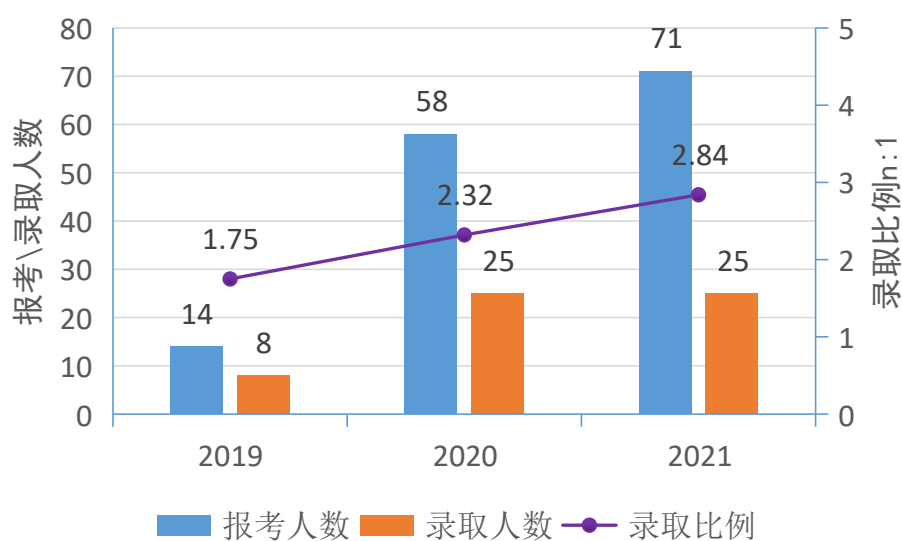


图 3 近三年本学位点研究生报考及录取比例

为吸引优秀生源和提高研究生培养质量，每年开展研究生夏令营活动，让全国各地学生了解本学科特点及优势，并吸引优秀学生报考。从 2015 年开始在全日制硕士研究生招生计划中预留部分指标用于“培优”项目，对来自 985、211 院校或双一流高校的考生，给予一等奖学金鼓励。通过鼓励本校学生参加大学生创新创业和科技比赛活动，提前开展科研能力训练和培养师生科研共识，充分引导和鼓励其

报考本校研究生。通过研招网、校园网、行业交流群及国内外会议等渠道加强招生宣传力度，吸引区内优秀应届本科毕业生来校参观交流，并赴广东、湖南、湖北武汉等地开展考研现场招生咨询工作，通过加大本学位授权点的吸引力，生源质量明显提升。

8. 课程教学

研究生的培养采用“课程学习和科研工作相结合、导师负责与指导小组集体培养相结合”的方式进行，鼓励研究生在学习方法上发挥主动性和自觉性。采用启发式、研讨式的教学方式，强化科学知识内涵和核心价值，致力于提高研究生独立分析、思考和解决问题的能力。

课程体系由学位课、非学位课和实践性课程三部分组成。按照三个学科方向和“**重能力、厚基础**”的大类培养方式，开设有 5 门基础课（必修，包括**专业英语、交通运输工程导论、数值分析、运筹学与应用、应用数理统计**），5 门专业必修课（**综合交通运输规划、交通数据分析与建模、交通信息与智慧交通系统、沥青与沥青混合料、工程数值方法**），10 门专业选修课（**计算机仿真实理论与设计、交通运输安全、机器学习与算法分析、交通分析与设计、交通管理与控制技术、城市交通网络分析、黏弹性理论、路面结构分析、现代工程材料、智能检测与养护技术（双语）**），并鼓励跨一级学科选修，外延交叉范围。课程体系覆盖数学、力学、计算机、电子信息、材料学、外语、综合运输及学科前沿等，满足对该学位点高层次人才培养的支撑。

主讲教师由校内师资和校外师资联合组成，校内教师主要负责理论教学、校外教师课程实践，主讲教师涵盖所有 35 名研究生导师和近十位校外培养导师。每年根据知识内容模块邀请多个本领域的国内外专家、学者以讲座的形式承担教学任务，开拓学生国际视野，提高对学科前沿、工程问题的理解，培养其创新创业意识。经联合创新体、联培基地及产业学院实践授课，教学效果良好。

为保证研究生培养质量，持续探索教学方法和内容改革，在运行机制上采取以下措施：

(1) **加强教授、博导授课参与程度**，特别是核心课程，提倡由教授披肩挂帅；

(2) **鼓励导师将科研成果转化为教学内容**，提高教学内容的前瞻性和先进性，激发学生对科学问题的思考；

(3) **坚持人才队伍内涵式提升**，一方面加大国内外优秀博士及高层次人才引进力度，另一方面鼓励本学科教师外出学习交流和挂职锻炼，提高教师队伍业务水平；

(4) **建立长期校企联合培养机制**，加大研究生联合培养基地建设，通过“内外双环、虚实结合”的协调培养模式，促进学生自我成长能力的提升；

(5) 定期开展学生就业调查与反馈收集，以校友会为载体，每年通过企业调研和毕业生回访，收集培养方向意见，**开展培养方案和内容优化调整**；

(6) 以教学质量为核心，将**优秀教师评选和绩效激励**落到实处。

9. 学术训练

2019 年至今，共邀请 20 人次**国内外知名专家给研究生开展学术讲座**，专家来自于香港理工、亚利桑那州立大学、清华大学、同济大学、香港城市大学、南洋理工大学等。

学院每年定期以学术交流、课题分享、科研经历、创新创业思想及成长故事为导向，开展“**建交企业创新讲堂**”、“**博观沙龙**”、“**思源校友论坛**”、“**我与博士面对面**”、“**建交学子成长故事会**”等系列活动。年均举办 8-10 场，学生反响较大，培训效果突出。近三年，平均每年有 6 位研究生获得“**广西硕士研究生创新项目**”的资助和科研训练。另外，学院还开办“**互联网+**”**创新创业大赛培训**、**交通科**

技大赛、国际交通基础设施智能仿真大赛等校内培育和选拔，鼓励学生勇创新高。

本学科拥有区级和校级**校企研究生联合基地、研究院及产业学院13个**（表1），充分给予校外基地导师足够的指导权和评价权。每个基地每年将派出2-3名研究生前往基地进行集中实践训练，派出时间根据课题情况约为3-12个月。根据基地设立协议，学校和合作企业保证每个基地每年不低于10万元的联合培养经费。

表1 本学科建设的研究生联合实训基地

序号	级别	平台类型	名称	批准部门	批准时间
1	省级	广西研究生联合培养基地	桂电-广西交科院智能交通系统研究生联合培养基地	广西学位委员会	2016.10
2	省级	广西研究生联合培养基地	桂电-华蓝集团交规院交通规划设计研究生创新教育联合培养基地	广西学位委员会	2017.09
3	省级	广西研究生联合培养基地	桂电-广西建宏智能检测研究生联合培养基地	广西学位委员会	2020.06
4	校级	产业学院	智慧交通产业学院	桂林电子科技大学、广西北部湾投资集团有限公司、广西华蓝设计(集团)有限公司、东风柳州汽车有限公司	2021.05
5	校级	研究生联合培养基地	桂电-广西建工智慧制造研究院有限公司研究生联合培养基地	桂林电子科技大学	2021.10
6	校级	联合研究院	桂电-远大智慧交通联合研究院	桂林电子科技大学	2020.03
7	校级	研究生联合培养基地	桂电-中路高科研究生联合培养基地	桂林电子科技大学	2021.10

8	校级	研究生联合培养基地	桂电-广西鼎恒研究生联培基地	桂林电子科技大学	2016.04
9	校级	研究生联合培养基地	桂电-广西蓝天科技股份有限公司研究生联合培养基地	桂林电子科技大学	2020.10
10	校级	研究生联合培养基地	桂电-深圳市综合交通设计研究院研究生联培基地	桂林电子科技大学	2017.07
12	校级	研究生联合培养基地	桂电-深圳顺恒利研究生培养实践基地	桂林电子科技大学	2017.02
13	校级	联合研究院	桂电-多伦科技智慧交通联合研究院	桂林电子科技大学	2019.09

10. 学术交流

本学科注重研究生国际视野培养和与同行学者间的紧密联系，鼓励学生通过参加重要的国内外学术会议，与同行专家建立学术联系并掌握学科前沿。按照文件《桂林电子科技大学在校生海外访学助学金管理办法》规定并结合本学科的实际情况，2019年本学位点资助4人前往新加坡国立大学和南洋理工大学参加交流，2020年派出15人次前往国内著名高校访学交流，2021年资助20人参加国内学术会议，费用除一次性路费按限额实报外，其余费用按1:1:1与指导教师和学生共同分担。参加的学术会议主要包括：世界交通运输大会、COTA国际交通科技年会、全国交通运输领域青年学术会议、i-VISTA智能网联汽车国际研讨会、中国计算机学会青年计算机科技论坛、国际绿色智能交通系统与安全学术会议、全国路面结构力学与数值仿真研讨会等。

11. 分流淘汰

按照教育部和学校有关规定，本学位点积极探讨和落实研究生开题、中期考核、毕业审查等制度，对上一个环节考核不通过的，禁止进入下一个环节，给予限期完成、延期通过直至取消学籍等处分。本学位点立足通过多项措施加强研究生培养过程中的学业预警，受学校

调控、学院监督、导师管理、学生教育等多层次、多方面、多环节控制。截至目前，本学位点研究生尚无因考核不合格、无法完成学业或学术不端进行分流淘汰的情况。

12. 学位论文质量

依据《桂林电子科技大学硕士研究生培养规定》、《桂林电子科技大学硕士学位授予工作实施细则》等文件，加强学位论文的开题、中期检查、论文写作、送审、答辩等环节管理，每个环节制定有严格、详细的管理办法和保证措施。为保证学位论文质量，论文评阅前必须进行**学术不端检测，抽检率 100%**。检测要求如下：若整篇文章的总体文字复制比 < 15%，检测合格；若 15% ≤ 整篇文章的总体文字复制比 < 35，由学术委员会审查核实，修改后二次检测；若 35% ≤ 整篇文章的总体文字复制比，检测不合格，取消送审。合格通过的论文由学院和研究生院统一送审包括至少一名校外专家的 2 名专家评审，未通过专家评审的学位论文不得进行学位论文答辩。

由于交通运输工程一级学科硕士点第一届学生需要在 2022 年 6 月毕业，现以现有的交通运输专业学位点论文检测情况进行说明。**2018 年共检测 14 篇，100%一次通过；2019 年共检测 17 篇，100%一次通过；2020 年共检测 26 篇，100%一次通过；2021 年共检测 34 篇，4 篇二次检测后通过，一次合格率 88%**。学位论文答辩一次通过率，近三年均为 100%，其中校优秀论文年均 **2~3 篇**。

（五）质量保证和教学支撑

13. 导师管理

学院根据国家相关文件精神及学校相关规定，在研究生导师选聘、培训、考核激励、招生及研究生指导方面制定了多项管理办法。

（1）在**指导教师遴选方面**包括：《桂林电子科技大学硕士研究

生指导教师遴选办法》和《桂林电子科技大学建筑与交通工程学院硕士研究生指导教师遴选办法（征求意见稿）》。

（2）**在导师管理方面**包括：《桂林电子科技大学硕士研究生导师管理办法（修订）》、《建筑与交通工程学院硕士生指导教师考核及招生管理办法（试行）》及《桂林电子科技大学优秀研究生导师团队评选办法》等文件。

（3）**在研究生教学方面**包括：《桂林电子科技大学研究生课程教学管理办法（试行）》、《建筑与交通工程学院课程教学大纲修订实施办法（试行）》和《建筑与交通工程学院教学档案管理规定（试行）》。

（4）**在导师师德师风方面**包括：《桂林电子科技大学全面落实研究生导师立德树人职责实施细则》等。

14. 学风建设

本学科依据《桂林电子科技大学研究生管理规定》、《桂林电子科技大学硕士学位授予工作实施细则》、《桂林电子科技大学硕士研究生申请学位研究成果基本要求》、《桂林电子科技大学学位论文作假行为处理实施细则》等几个文件规定，严格规范研究生科学道德和学术规范教育。

学院建有强有力的**学术委员会、学位分委员会和师德师风建设工作小组**统筹学术及道德建设。本学科通过建立学术不端行为预警制度和查处机制，严格做好研究生学术诚信，严把学术规范关。学院、导师及辅导员定期开展学术道德、学术规范教育，严格监督研究生学位论文研究工作，核查研究数据和成果的真实性，严禁研究生篡改、伪造和不当筛选原始数据和记录，对发现的问题要及时教育、纠正，情节严重的要上报学校，并提出整改和处理意见。对学术不端负有责任或对学术不端行为隐瞒的指导教师，也一并给予相应处分。

由于严格执行预警措施，本学科未发生研究生学术不端行为。

15. 教学平台

本学位授权点建有 **5 个省级及地厅级科学研究平台**（重点实验室、工程（技术）研究中心和协同创新中心，表 2），并建成了交通系统虚拟仿真测试平台、车联网与车路协同系统集成验证平台、交通基础设施数字化测试与分析平台等学科科研平台，为研究生学习、科研和学术交流提供了有力支持。

另外，本学科与多个企事业单位建有 **12 个研究生联合培养基地和联合研究院**和 **1 个产业学院**，为学生的实践训练、联合培养及创新创业提供了坚实保证。

表 2 本学科建设的科研平台

序号	级别	平台类型	名称	批准部门	批准时间
1	省级	广西高校重点实验室	智能交通系统广西高校重点实验室	广西教育厅	2014.04
2	省级	工程（技术）研究中心	广西道路智能交通系统工程技术研究中心	广西科学技术厅	2017.09
3	省级	工程（技术）研究中心	广西位置感知与位置服务工程技术研究中心	广西科学技术厅	2018.09
4	省级	广西创新联合体	广西壮族自治区新一代交通基础设施绿色智慧建管养技术及产业化创新联合体	广西科学技术厅	2021.12
5	省级	广西 2011 协同创新中心	物联网技术与产业化推进协同创新中心	广西教育厅	2013.06

16. 奖助体系

学校及学院建有以**研究生国家奖学金、国家助学金、新生奖学金、学业奖学金、研究生“三助”津贴、“培优”**等为主要构成的研究生奖助体系。制定了《桂林电子科技大学研究生奖助金管理规定（试行）》、《桂林电子科技大学研究生“三助”管理办法（试行）》等规定办法。开通研究生入学绿色通道，用于支持家庭经济贫困的研究

生缓交学费。设立了**特殊困难补助**，制定了《桂林电子科技大学学生临时困难补助实施办法》。

研究生奖助体系，资助金额按照每年相应主管部门下拨经费的数额确定，奖学金覆盖面不低于 80%，助学金按需 100%覆盖。

二、持续改进计划

（一）存在的问题

按照本学科的发展目标和现状，通过自我剖析，认为在以下方面还存在短板和不足：

（1）受地域限制，高层次人才仍较缺乏，引进措施和力度有待进一步完善和提升。

（2）学位点整体招生规模不足以满足社会发展需求，与全面支撑和服务广西区域综合交通发展的目标仍有较大距离。

（3）招生一志愿上线人数不足，生源质量有待进一步提高。

（二）持续改进计划

1 发展目标

本学位授权点的发展目标定位为：立足国家创新创业培养战略，依托学校电子信息学科优势，将我校交通运输工程硕士授权点建设成为“**国内先进、区内一流，创新能力突出，培养特色鲜明**”的高水平学位授权点；发展成为我国北部湾地区乃至西南片区交通运输工程领域科学研究与技术攻关的领头羊；打造成为具有创新意识、创业能力的高级技术人才、决策与管理人才的培养基地。

2 保障措施

（1）“**刚性+柔性**”并举，加大高层次人才引进力度

对于领域内权威知名专家，采取兼职、客座、顾问等形式，柔性引进至我校交通运输工程学科点，为促进学科发展提供指导意见。对

于海内外年轻博士（后），通过学术会议等平台在前期深入挖掘，并在后期针对性地提供具有吸引力的引进政策（如解决配偶安置、结合个人研究方向配套可行的研究平台等），为促进学科发展引入新鲜活力。

（2）扩大招生规模，改革招生模式，提高生源质量

以满足广西综合交通发展对培养人才的需求为导向，结合学科现有师资队伍及人才引进进度计划，制定合理可行的招生规模扩大方案；充分利用学校“培优”计划、奖助体系等政策的吸引力，加强招生宣传，尤其是积极与桂电办学水平接近的高校进行第一志愿报考的招生宣传；主动到双一流高校落选学生中开展调剂宣传，以进一步提高生源质量。

（3）积极探索“产教研融合”，增强学生理论分析与实践能力

通过“阶段培养、能力渐进、校企衔接”的培养体系优化方法，积极探索“素质教育+创新教育”和“校内教育+校外实践”的“产教研融合”培养模式，不断提高“知识+能力”的复合型高层次专业技术人才的培养质量。

加强与地方交通运输行业相联系，明确将服务地方交通行业作为培养目标，通过与交通基础设施的规划、设计、建设、管理等部门、企事业单位进行校外实践培养和联合共建。

（4）基于“对标”发展思路的教改项目及教学成果奖孵化

开展学科点的“对标”活动，与全国范围内的同学科进行对比，以找差距、定目标；制定实现“对标发展”的具体计划，将学科点教学团队建设、教改论文等目标落实到具体的教师及团队，并通过设置专项资助鼓励老师开展相关研究，为孵化教改项目及教学成果奖提供基础支撑；进而实现教改项目及教学成果奖在数量和质量上的突破。