

博学于文
从 书

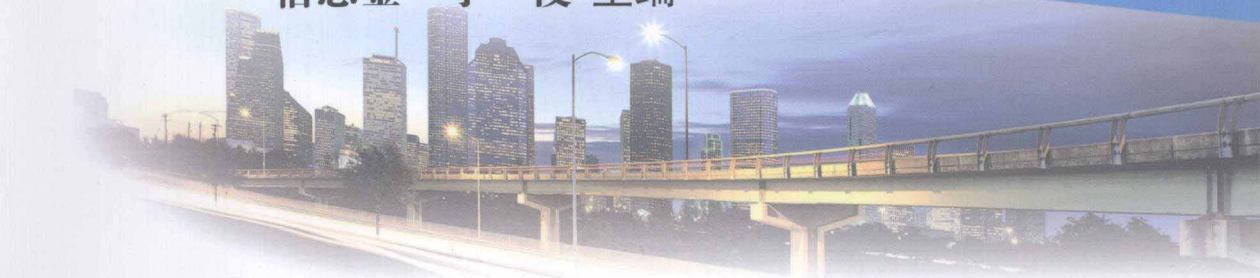
BO XUE YU WEN CONG SHU

博学于文



讲堂录 6

信思金 李俊 主编



WUTP

武汉理工大学出版社

Wuhan University of Technology Press

博学于文丛书

理工讲堂录 ⑥

——行业发展与企业实践

主 编 信思金 李 俊

编 委 (按姓名拼音为序)

杜 雪 段 薇 郭建平 李 营

吴奇峰 游安妮 张 磊 朱桂文

武汉理工大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

理工讲堂录. 6/信思金,李俊主编. —武汉:武汉理工大学出版社,2012. 8
ISBN 978-7-5629-3798-2

I. 理… II. ①信… ②李… III. ①社会科学-文集 ②自然科学-文集
IV. Z427

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 194929 号

项目负责人:吴正刚 陈军东

责任编辑:陈军东

责任校对:彭佳佳

封面设计:许伶俐

出版发行:武汉理工大学出版社

<http://www.techbook.com.cn> 理工图书网

地 址:武昌珞狮路 122 号

邮 编:430070

印 刷:武汉兴和彩色印务有限公司

开 本:787×960 1/16

印 张:20

字 数:363 千字

版 次:2012 年 8 月第 1 版

印 次:2012 年 8 月第 1 次印刷

印 数:1—1500 册

定 价:35.00 元

(本书如有印装质量问题,请问承印厂调换)

《博学于文丛书》组委会

主任：

夏江敬 信思金

委员(按姓名拼音为序)：

艾 靛	丁志卫	韩同远	胡广华	胡习文
李 俊	李洪彦	李坚评	刘莲芳	卢少平
孟芳兵	聂微菁	沈春华	苏 葵	万林波
王春梅	王能东	谢中清	阎高程	杨 春
杨 峰	于东江	张 干	张家明	张泉乐
张晓寒	赵海信	朱梅梵		

序

大学的天空

张清杰

亲爱的同学们，我祝贺你们以优异的成绩进入武汉理工大学，光荣地成为一名大学生。从今天开始，同学们将满怀对美好未来的希望和追求，承载着家人、老师和朋友的殷切期待，开始你们崭新的人生旅程。

同学们，大学是你们中学期间努力学习和奋斗的目标，是你们实现梦想的地方。你们终于跨入了大学的校门，开学典礼是你们进入大学的第一堂课，也是你们人生中值得纪念的日子。作为你们的校长和老师，我想和同学们共同探讨的问题是：究竟什么是大学？什么是武汉理工大学？和同学们探讨这个问题是我作为校长对同学们的重要责任，因为了解我们的大学理念和大学文化与精神，不仅会深刻影响你们未来的四年大学学习与生活，还可能会深刻地影响你们人生的理想与追求。

世纪之交，美国著名的《时代周刊》杂志回顾了人类千年历史，并编著了一本名为《人类1000年》的书，开宗明义地宣称：“今天，在世界各地，大学已经成为每一代人发现自我、寻找自身使命的圣地。”同学们，我认为，这就是你们所梦想的大学。大学就是你们寻求人生价值、寻找自身使命的地方。大学在你们的人生中之所以有如此崇高的地位，是因为大学是杰出人才的熔炉，是知识和精神的殿堂，是汇聚智慧的灯塔。大学的天空闪耀着智慧的光芒，会照亮你们人生的道路，让你们找到人生的目标。大学的天空布满着大师的身影，会引领你们的人生追求，让你们去创造辉煌的事业。大学的天空充盈着独特的大学文化和精神，这种文化和精神会锤炼你们的品格，磨练你们的心性。同学们，你们跨进了大学的校门，就成为了大学这片天空下的一员，时常仰望这片天空，你们就会不断地发现自我，明确自己的使命和追求。

同学们，你们已经是武汉理工大学的一员，在武汉理工大学的这片天空下应当如何发现自我、寻求自己的使命呢？在同学们还未跨进我们校门的

时候,学校在9月8日的校报上,以迎新专栏的方式刊登了刘伟书记和我的三篇讲话,并已送给了每位同学。同学们可以读一读这三篇文章,从中了解什么是武汉理工大学,什么是我们武汉理工大学独特的大学文化和大学精神。武汉理工大学是全国重点大学,在国内外有重要影响,一些特色优势学科和专业已经进入国际前沿,一批优秀学者和杰出校友正引领着科技和社会发展,特别是通过60多年的育人实践,学校已经形成了“育人为本、学术至上”的办学理念,铸就了“厚德博学、追求卓越”的大学文化和精神。我们的办学理念就是要通过大学教育,让你们能够以智慧引领自己的人生,有崇尚真理的价值追求,有舍生取义的道德情操,有报效国家的社会责任,有解决问题的实际能力,成为对自己、对他人、对社会具有责任意识 and 具备能力的一代新人。同学们,当你们置身武汉理工大学校园,细心感受这片天空下的一草一木、一砖一瓦、一言一行,你们会深切感受到学校的文化和精神激荡的声响与流动的音符,从而开始你们自我塑造、自我升华的人生历程,做一个真正的理工大人。理工大人所体现的崇高的荣誉、卓越的能力和至诚的爱心,将会在你们身上延续并发扬光大,你们将会是武汉理工大学的天空中一颗颗闪亮的明星。

同学们,你们有飞扬的青春、充沛的热情、美好的未来,你们最大的财富就是拥有人生未来的无限可能性。为此,我衷心地希望你们努力把握好人生这一巨大财富,把握好现实与未来的关系。借这个机会,我把流传于美国哈佛大学校园中的一句箴言送给你们:“投资未来的人,是忠于现实的人。”如何才能把握好现实与未来的关系呢?我送同学们三句话:第一句话是:“美好未来孕育在健康的身体之中”。没有健康的身体,未来就会成为一句空话,因此,希望你们养成良好的生活习惯,加强锻炼,强健体魄。第二句话是:“真正的学习是享受学习的过程”。你们要迅速摆脱中学期间被动学习的习惯,进入主动学习和自由思考的阶段,享受学习和思考的过程,这是大学学习的本质。第三句话是:“机会总是给予那些最先适应环境的人”。你们要有意识地培养自己的适应能力,尽快适应学习环境、生活环境,把适应能力作为自己一项最基本的能力,尽早地投入和开始新的大学生活。正如伟大的革命导师马克思所言:“最先朝气蓬勃地投入新生活的人,他们的命运是令人羡慕的”。

同学们,在我讲话即将结束的时候,我将温家宝总理对大学生的殷切希望送给你们:“一个民族有一些关注天空的人,他们才有希望。”“我希望同学们经常仰望天空,学会做人、学会思考、学会知识和技能,做一个关心世界和

国家命运的人”。

亲爱的同学们,经常仰望大学的天空,你们一定会发现天空里有你们精彩的身影。衷心祝愿你们在崭新的人生旅途中取得优异成绩,不辜负美好的大学生活!

(武汉理工大学校长张清杰教授 2010 年 9 月 16 日在武汉理工大学 2010 级新生开学典礼上的演讲)

目 录

政府角度	(1)
发展现代交通业的认识	孙国庆(1)
中国海事发展战略	刘功臣(22)
中国水运发展与政策	宋德星(41)
走向现代化的长江航运	唐冠军(59)
海事强国与成才之路	李青平(71)
业内观察	(83)
构建和谐汽车社会,促进产业可持续发展	赵航(83)
长江 新港 物流	何跃明(101)
现代物流与港口经济	王海平(115)
中国港口机械发展历程与展望	管彤贤(126)
我国海洋工程产业的发展	徐秀龙(136)
中国研制大飞机的历史脚步	李书欣(148)
企业实践	(157)
我的企业实践与思考	宋志平(157)
中国移动的国际化现状、路径与挑战	郭永宏(171)
小港 大港 强港	李令红(190)
从企业角度看中国航运的现状与未来	谭力(200)
汽车工业的昨天、今天和明天	陈斌波(209)
人才成长	(220)
创新铸就事业 发明改变人生	包起帆(220)
加强人才引进和培养,构建港口发展的新局面	黄力军(239)
塑造世界一流人才 实现造船强国梦想	常建华(252)

工程师的素质	李开国(262)
感动时代	(274)
铸国防基石 做民族脊梁	陈俊祥(274)
敬业爱岗 甘于奉献	姚泽炎(287)
乘风破浪亚丁行 保驾护航百舸宁	
..... 交通部参加海军亚丁湾索马里水域护航船长事迹报告团	(297)
后 记	(309)

政府角度

发展现代交通业的认识

孙国庆

孙国庆先后毕业于中国人民大学、中欧国际工商学院及武汉理工大学，获经济学学士学位、管理学硕士学位和经济学博士学位。1998年7月至2003年6月任交通部综合规划司副司长，主持全国沿海港口规划研究等工作，之后任交通部科技教育司司长，主持公路水路交通科技发展战略，公路水路交通中长期科技发展规划，交通“十一五”科技发展规划，“十一五”公路、水路交通教育与培训发展规划等研究工作，先后出版了《中国公路水路交通科技发展战略》、《发展现代交通运输业》等著作。孙国庆还兼任中国科学技术协会常务委员、中国公路学会副理事长、教育部高等学校交通运输与工程学科指导委员会主任委员、全国智能运输系统标准化委员会主任委员、全国集装箱标准委员会主任委员、交通部信息通信导航标准化委员会主任委员、武汉理工大学兼职教授等职务。

大家晚上好！非常高兴来到武汉理工大学和老师们同学们共同探讨发展现代交通运输业的有关问题。大家都知道，交通运输部是这次人民代表大会新通过的、新组建的一个部门，交通运输部的前身是交通部，作为一个新的部门，主要负责全国的公路、水路、民航、邮政和城市客运等方面的工作。现在从五种运输方式来看，除了铁路不在部管理外，另外还有管道运输是一种特殊的运输方式不在部管，其他的运输系统基本都有交通运输部的管理职能。因此，交通运输部有一个重要的职能就是推进综合运输体系的发展。为了做好交通运输工作，我们经常开展一些课题研究，研究交通发展的一些战略性和方向性的问题，一些前瞻性的问题，提出符合时代要求的，符合交通发展自身规律的产业政策。大学是培养人才和进行科学研究的基地，在座的老师们和同学们所开展的科学工作，很多是学术性很强，也是比较专业的，强调在某一领域上的发明和发现，做科学理论的探索。武汉理工大学是我们国家一个综合性的高等学府，其中为交通部门培养了大量的人才，这次我们部专门提出了一个“激情与梦想”的学术讲座，就是为了使今后进入交通行业的大学生们先一步地了解交通发展的情况，了解交通发展的

一些战略方针和产业政策,使同学们把学习和交通的未来发展紧密地结合起来,这次讲座,我也力求把大家感兴趣的东西和我们所研究的成果结合起来,使大家有所收获。

我今天讲的主题是发展现代交通运输业,下面谈谈自己的几点认识。大家都知道,发展现代交通运输业是李部长在去年交通工作会议上提出的,交通运输部党组科学分析了十六大以来交通运输所取得的成绩和基本经验,科学分析了推进交通科学发展所面临的形势与任务,明确地提出了发展现代交通运输业这一重大战略任务,并且交通部下发了“关于加快发展现代交通运输业的若干意见”,应该说发展现代交通运输业是我们今后发展的一个核心战略。当前部里也正在开展深入学习和实践科学发展观的活动,大学可能分在第三批开展,我们现在正在开展。有一个基本的指导思想:高举一面旗帜,就是高举中国特色社会主义理论的伟大旗帜;围绕一个要求,就是干部受教育、人民得实惠;突出一个载体,这次我们交通运输部确定的载体就是破解现代交通运输业发展难题,提高“三个服务”的能力和水平,部里从交通运输的属性出发提出了“三个服务”,就是交通运输要服务于国民经济和社会发展的全局,服务于社会主义新农村建设,服务于人民群众安全便捷地出行,这是我们活动的载体;我们要做好“三个着力”,着力转变不适应不符合科学发展观要求的思想观念,着力解决影响和制约交通运输发展的突出问题以及广大党员干部党性党风方面群众反映强烈的突出问题,着力构建保证和促进交通运输科学发展的机制,实际上就是要按照科学发展观的要求发展现代交通运输业,推进现代交通业的大力发展,促进交通运输的科学发展。正是基于这一点,讲发展现代交通运输业,怎样来认识这个问题,我想从以下两个方面来讲,第一个是要我们深刻认识发展现代交通运输业的战略背景,第二个是发展现代交通运输业的内涵、总体要求和重点任务是什么。

先讲第一个问题,深刻认识发展现代交通运输业的战略背景。

一、交通运输发展的现状

第一,我们谈谈我国交通运输基础建设取得的成绩。改革开放以来交通运输取得了举世瞩目的成绩,在座的同学们和老师们都有的感受,特别是20世纪90年代以来,交通行业紧紧抓住了国家实施积极财政政策的重大历史机遇,加大了交通基础设施的建设,应该说使我们实现了跨越式的发展。

我用几个数字来说明一下,先说公路交通基础设施的快速发展,到去年

年底全国公路通车总里程已达 358.37 万公里,改革开放之初我国的公路总里程只有 88.8 万公里,2007 年的公路里程是 1980 年的 4 倍,也就是在这二三十年间,我们取得了快速的发展,其中高速公路达到 5.39 万公里,我们国家的路网规模和高速公路的里程居世界第二位,仅次于美国。改革的第一步是从农村开始,到现在我们仍然把解决“三农”问题作为我们工作的重中之重,特别是这几年,三中全会之后又一次确定了加快农村基础设施建设的决策,部里实施了“五年千亿”工程,建设农村公路。我们提出了建设农村公路,让农民兄弟走上水泥路和柏油路的战略,实行了千亿工程建设社会主义新农村,“十五”以来农村公路的建设投资超过了建国 51 年的总和,我们建设了农村公路 40 多万公里,到 2007 年底,全国通公路的乡镇已经占到了乡镇总数的 98.96%,这个进步是非常大的,通村公路已经达到全国建制村总数的 88.24%,说明我们为农村的发展,大力加强农村公路基础建设做出了不懈的努力,农民常说要求致富先修路,加快农村公路基础设施建设是我们非常重要的工作。

另外从科学技术角度看,我们建设了一批特大公路桥梁,有润扬长江大桥、南京长江三桥、苏通大桥等一批具有世界先进水平的大桥,刚刚通车的苏东大桥是世界第一大跨距的斜拉桥,主跨为 1088 米,不久前刚刚通车的全长 36 公里的世界最大的跨海大桥——杭州湾大桥建成通车,这些桥梁建设说明了我们国家的建桥水平,我们已经从一个桥梁大国走向了一个桥梁强国。另外,我们在隧道建设上也走在了世界的前列,全长 18.2 公里的陕西秦岭终南山隧道建成,标志着我们隧道建设的新成绩,说明我们突破了一系列重大技术的难题。

从 1998 年到 2007 年公路交通基础设施投资增长情况看,可以知道这几年公路建设为什么快速发展,1998 年我们在公路建设上的固定投资是 2118 亿元,到 2007 年增长到 6490 亿元,增长了 3 倍多,今年我们交通的固定资产投资可能要达到 7800 亿元。为了应对国际金融危机,中央采取了一系列的措施,仅公路工程就增加投资 100 个亿,其中农村公路 50 个亿,高速公路 50 个亿。按照 1 元钱拉动 4 元投资计算,加上地方的配套资金,大概明年整个交通固定资产投资要达到 10000 亿元,这是我们从投资角度来说,正因为基础设施的不断提升,使得客货运量增长很快,2007 年,公路客运量已经达到了 205.07 亿人次,旅客周转量达到了 11506.77 人公里,完成的公路货运量达到了 164 亿吨,货物周转量达到了 11355 亿吨公里。另外,公路的客运量和旅客周转量在综合运输体系中所占的比重分别达到了 92.0%

和 53.2%，公路的货运量和货物的周转量在综合运输体系中所占的比重分别达到了 72.3% 和 11.4%，公路运输与其他运输方式比，其地位和作用在不断提高。公路交通是关系国民经济发展的命脉，今年年初发生的南方低温冰雪灾害以及 5 月份在四川汶川发生的地震灾害中，都充分发挥了公路基础设施保通的作用，起到了生命线的作用，体现了交通基础设施的重要性和它的基础地位。

再看一下水运的发展。我国有 18000 公里的海岸线，从南到北沿海规模港口有 47 个，随着我国外贸出口的发展，港口发展非常快，传统的大港我们有“广大上青天”，就是广州、大连、上海、青岛、天津，现在又有许多新的港口，像深圳港、厦门港、宁波港等都得到快速发展，到 2007 年沿海港口完成的吞吐量已经达到 40 亿吨，完成集装箱吞吐量达到 1 亿标准箱，这个规模在世界上都是第一位的，沿海港口的生产性泊位已经有 4701 个，其中万吨级及以上的泊位达到 1071 个，我们国家现在有 14 个港口进入了世界亿吨大港行列，其中世界排在前十名的港口中国有 7 个，上海港是世界第一大港。

我们国家的水资源十分丰富，拥有大小河流、江河 5800 多条，河流总长度 43 万公里，流域在 1 万公里以上的河流就有 80 多条，全国内河通航里程有 12.3 万公里，其中 50% 为等级航道，航道网规模居世界第一，内河水运是世界最繁忙的。2007 年，全国内河港口拥有生产性码头泊位 31246 个，其中万吨级及以上泊位有 259 个，内河港口完成的货物吞吐量达到了 23.68 亿吨，完成的集装箱吞吐量达到 974 万标准箱，水运承担了很大的交通运量。从水运的装备上看，2007 年我国的远洋船舶已经达到了 2284 艘，净载重吨已经达到了 4164.64 万吨，集装箱达到 106.8 万个标准箱，海运的运力份额从 1995 年的 5.32% 已经上升到 2005 年的 6.45%，在海运的能力上已经上升到世界的第五位，我国海运的国际影响力也在不断增强。到 2006 年年底，我们国家已经与美国、欧盟等 68 个国家和地区签订了海运协议，中国已经连续九年当选世界海事组织的 A 类理事国。从 2006 年到现在，我们国家船级社出任世界船级社协会的主席，同时我们也是国际航标协会理事会的主席，应该说我们在海运方面的能力和控制力越来越强，地位也越来越突出。我国的对外贸易物资运送 90% 是通过海运运出运进的，海运在我们国家的战略地位十分重要。

在安全保障方面，我们已经建立了立体的搜救体系，在 2007 年各级搜救中心与海事机构共同组织搜救达到了 1861 次，组织和协调各类船艇有

7830 艘,飞机 245 架次,在搜救责任区范围内涉及中外遇险人员 25087 人,经救助 24277 人获救,救助成功率达 96.8%,就是说我们在救助体系建设上也有长足进步。在公路安全保障上,2004 年到 2006 年我们实行了安保工程,全国共投入 65.6 亿元改造危险路段,改造行车安全隐患 21 万处,覆盖 6.1 万公里路,取得了非常好的社会效益,使我们的事故率大大降低,原来道路一年死亡人数 10 万人,现在已经下降到了 8 万人,但是跟国外相比我们还有很大的差距。现在瑞典等国都在追求交通零死亡。随着科学技术的发展,人们对安全意识的提高,客观上也在追求这一目标。

简单说一下民航的事情,到 2007 年底我国民用航空机场已经达到了 152 个,民用航线总数量达到了 1506 条,民航货物周转量达到了 116.4 亿吨公里,客运周转量达到了 2791.7 亿人。交通运输部还分管着邮政,是一个普遍服务的行业,邮政网点已经达到了 6.6 万处,邮政总条数已经达到了 2.1 万条,邮政年函件包括包裹、报刊邮件,总的达到了 230.8 亿件,规模相当大。

30 年来,我们取得了这么多成绩,用一句话来说就是紧紧抓住“发展”这一交通发展的第一要务,始终把发展作为我们的主线,不断推进交通的科学发展。总结这几年我们发展所取得的成绩,能够得出以下几个体会:

第一,改革开放以来我们首先是解放思想、探索发展,当时是交通行业实行的最开放的行业政策,极大地促进了交通运输的发展,解放交通的市场,1980 年代初提出了“有路大家行车,有水大家行船”,“国家、集体、个人一起上”推动了交通运输的发展,极大地解放了交通运输生产力;在 80 年代中期,面对大建设,最大的问题就是资金不足,我们出台了一系列的政策,包括“提高养路费征收标准”,“开征车辆购置附加费”,“开征港口建设费”,“贷款修路,收费还贷”等等,极大地调动了各方积极性,扩大了建设资金的来源。进入新世纪,我们又提出了“建设农村路,服务城镇化,让农民兄弟走上水泥路和沥青路”,加快了社会主义新农村建设。在历史新的起点上,我们提出了“跳出行业看行业”,用“四个审视”的观点看待行业的发展,就是说我们得不断创新,不断推进交通运输的新发展。

第二,我们感触最深的就是科学规划、谋划发展,制定符合交通发展实际的战略规划,指导交通的发展。比如在 1980 年代初,我们提出了“三主一支持”的长远发展规划,“三主一支持”实际上就是公路主骨架,水运主通道,港站式主枢纽这样一个发展规划,以后我们又做了国家高速网规划,农村公路建设规划,全国沿海港口布局规划,全国内河航道与港口布局规划,水上安全监管与救助系统布局规划等一系列长期规划,来谋划交通发展。我们

抓住应对东南亚金融危机的机遇,抓住国家实施积极财政政策的机遇,加快了交通基础设施的发展。公路主骨架“五纵七横”的规划原来是从第八个五年计划开始用30年左右的时间建成,但实际上这个目标我们提前了十年完成,在2007年我们全面完成了“五纵七横”的建设。5万多公里的高等级公路建设,实际上用了20年的时间基本完成了,高速公路网的雏形已经基本建立起来了。

第三,特别重视科学技术对交通发展的引领作用,我们完成了公路水运交通科技发展的战略,公路水运中长期科技发展规划等,提出了要以人为本、需求引导、综合集成、强化创新、重点突破的交通科技发展方针,极大地利用全社会、全行业的资源,对交通科学的发展提供支撑,在科技工作中,我们主要抓了整个行业的科技创新体系的建设,加大了国家重大科技项目的攻关组织,加强了西部交通科研项目的实施,取得了很大的成绩。以西部科研为例,我们专门从科研费中每年拿出两个亿的资金,为了西部大开发建设专门安排西部科研基金,在“十五”期间,整个西部交通科技投资是15.4亿,中央车购税资金拿出了10个亿,完成了一批科研成果,整个投入产出比达到1:22,西部成果的推广力达到了60.7%,这些投入直接促成了一大批先进的科技成果,比如说长江口深水航道整治工程、第一代港口集装箱起重机关键技术的研发都获得了国家科技一等奖,比如特大桥梁跨进钢塔桥深水基础设计施工创新技术、沙漠地区公路建设施工技术、快高桥集装箱港码头建设集成创新技术、公路养护关键技术一系列装备的研发都获得了国家科技二等奖等等,科技的进步有力地支撑了公路水路的快速进步发展。

第四,就是进入新世纪我们推动转型,提升发展,明确未来交通运输的发展方向,推动交通运输的科学发展。正如我下面将要讲到的课题,在我们的研究工作中,部领导根据交通发展实际,提出了交通由传统产业向现代服务业转型的战略思考,最终提出了发展现代交通运输业,确定了发展现代交通业作为未来交通发展的核心战略,这个核心就是推动交通发展方式的转变,提出了“三个转变”,后面我还会重点讲这个,大家回顾一下我们交通所取得的成绩和我们发展的历史现状,可以得出这样的结论:从改革开放的初期我们探索发展到科学规划、谋划发展,从抓住机遇、跨越发展到推动转型、提升发展,交通行业的发展始终是把发展作为我们交通行业进步的主题,抓住发展不放松,大力推进交通的发展,发展实际上就是科学发展观的核心,是科学发展观的第一要义,我们就是要在发展中解决发展所面临的问题。

二、新时期交通发展面临的新形势和新要求

当前我们正处于全面建设小康社会的关键阶段,如何理解新时期新阶段我们面临的新任务,胡锦涛同志代表党中央在十七大报告中作出了明确说明,“当今世界正在发生广大而深刻的变化,当代中国正在发生广泛而深刻的变革,随着经济全球化的深入发展,科学技术日新月异,我国同世界的关系发生了历史性的变化,伴随着科学技术的进步,国际国内的形势与世界的相互联系空前紧密,我国的发展和国际的发展相互联系也空前紧密,我国的国际地位和国际影响力不断提升”。应该说在现在的发展中,我们离不开整个国际环境,那么从国际环境中的角度来看,世界不稳定的因素在不断增加,外部的条件复杂多变,特别是这次,我们深深体会到由美国次贷危机所引起的全球危机,影响了全球经济的发展,也影响了我们国家的经济发展。最近,中央采取了一系列的决策来应对国际金融危机,进一步扩大内需,加强基础设施的建设,这就是世界经济发展所带给我们的影响。这个看似矛盾的东西,经过分析,还是胡锦涛同志说得非常好,那就是“机遇前所未有的,挑战也前所未有的,但是机遇大于挑战”,这是经过深入分析所得出的结论,从我国的经济社会发展来看,我们看到国内经济体制深刻变革,社会结构深刻变动,利益格局深刻调整,思想观念深刻变化,从生产力到生产关系,从经济基础到上层建筑,我们国家都发生了意义深远的重大变化,这个变化在我们现实生活中是能够亲身感受到的,我们每个家庭、每个人都感受到中国的变化,但是我们必须清醒地认识到,我国仍然处于并将长期处于社会主义初级阶段这个基本国情没有变,人民日益增长的物质文化需求同落后的社会生产力之间的这一矛盾——社会主要矛盾没有变。要清醒地认识到我国经济发展所面临的问题,比如城乡、区域经济社会发展不平衡的问题、经济结构不合理、发展方式还比较粗放、人口资源环境约束等问题不断的加深,对我国长远发展产生越来越大的影响,因此我们必须科学地分析和判断形势,准确地把握经济社会发展的规律,不断地创新发展理念,转变发展方式,破解发展难题,推动科学发展。

我们必须站在新的起点上来分析交通发展新的阶段性特征,归纳起来,主要表现在以下四个方面:

交通运输需求变化明显。我们国家已经进入人均 GDP4000 美元的发展阶段,这样一个发展阶段是社会经济发展最关键的时期,很多国家和地区,比如南美的一些国家,包括亚洲原来的“四小龙”都是经历了这个阶段的,从发展到停滞,或者萎缩,走的步伐非常艰难。中国目前也面临这样一

个发展时期。因此,在这个时期不但要看到我们的发展机遇,还要分析我们所面临的挑战。从交通发展来看,需求变化其实是一个最显著的特征,主要表现在以下几个方面:一是产业结构升级,货运需求正在发生结构性的变化。工业化进程加快,带来的大运量、低价值的运输需求依然非常旺盛,我们经常谈到油电煤运的紧张。为解决油电煤运问题,国家经常开紧急会议来协调,煤炭运输、铁矿石油运输、粮食运输等这些大中散货的运输非常紧张,同时又看到我们技术的发展,很多的高新技术产业的发展,现代工业的快速发展使得一些小批量、高价值的货物的运输更加迫切,要求我们提供更经济、更可靠、更高效的运输服务的需求日趋强烈。另外我们看到消费结构也有很大的变化,我国居民生活水平已经从温饱水平达到了基本小康水平,我们正在向全面小康阶段过渡,因此需求消费也在发生着比较大的变化。原来是衣食,吃穿得好就行,就解决了温饱问题。现在我们要解决住得好、行得好,而且把旅游消费作为新的消费增长点,因此城市之间人员流动性显著地加强,人们出行的距离和出行的次数在不断地增加,人们选择交通运输方式的观念和行为也在发生着重大的变化,特别是小汽车进入了寻常百姓的家庭,要求更安全、更便捷、更舒适乃至个性化的需求取向在不断增强,这是我们面对的一个新需求。同时我们也看到建设社会主义新农村,农村客运需求在逐步升级,特别是建设农村路,要求服务均等化的呼声非常高,要求统筹城乡区域交通协调发展,促进交通运输的服务均等化,要使农村的老百姓能够享受到与城市居民相同的或相近的服务,这也是给我们提出的新的要求。刚刚闭幕的党的十七届三中全会,通过了中共中央关于推进农村改革发展若干重大问题的决定,要求进一步加快社会主义新农村的建设,加强农村的基础设施建设,对修建农村公路、提高农民的生活水平又提出了一系列新的要求。另外,我们国家经济的发展离不开世界,也就是说我们经济发展水平对外依存度实际上非常高,降低成本已经成为提升我国国际竞争力的有效途径。大家看一个数字,在2006年,我国社会物流总成本占GDP的18.3%,应该说其中运输费用占社会物流总成本的54.7%,而公路费用又占运输费用的63.1%,水运占了13.1%,而发达国家物流成本只占GDP的10%左右,运输成本只占物流成本的25%左右,因此要求提高运输质量,提高运输水平,降低运输费用的呼声非常高,其发展潜力也非常大。

交通发展处于建设的关键期。目前,虽然我国骨干交通网络基本形成,农村交通出行条件逐步改善,运输服务能力明显增强,但是从全国来看,我们还有许多不适应的地方。国际经验表明,交通运输往往有一个快速成长