

王德荣文集

Collected Works of Wang Derong

——综合运输与现代物流



人民交通出版社
China Communications Press

013045363

F512.4
06

王德荣文集

Collected Works of Wang Derong

——综合运输与现代物流



F512.4
06



人民交通出版社
China Communications Press



北航

C1653446

013682382

内 容 提 要

本书分上、下两篇，上篇为综合运输篇，下篇为现代物流篇，各篇又分为学术论文、专题研究和媒体采访三个部分，附录为媒体采访的学问人生部分。

本书是作者多年的研究心血汇编成册，供我国综合运输与现代物流等相关领域的政府部门、学术界、企业界的同仁参考借鉴，以推动我国综合运输和现代物流的科学发展。

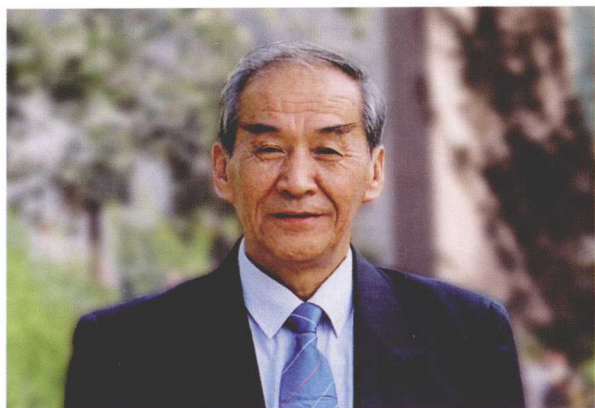
图书在版编目（CIP）数据

王德荣文集：综合运输与现代物流 / 王德荣著. —
北京：人民交通出版社，2013.4
ISBN 978-7-114-10492-3

I. ①王… II. ①王… III. ①综合运输—交通运输—
中国—文集②物流—物资管理—中国—文集 IV.
①F512.4-53②F259.22-53

中国版本图书馆CIP数据核字（2013）第058907号

书 名：王德荣文集——综合运输与现代物流
著 作 者：王德荣
责任编辑：张征宇 刘永芬
出版发行：人民交通出版社
地 址：（100011）北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号
网 址：<http://www.ccpres.com.cn>
销售电话：（010）59757973
总 经 销：人民交通出版社发行部
经 销：各地新华书店
印 刷：北京盛通印刷股份有限公司
开 本：787×1092 1/16
印 张：65
插 页：1
字 数：1423 千
版 次：2013年4月 第1版
印 次：2013年4月 第1次印刷
书 号：ISBN 978-7-114-10492-3
定 价：200.00元
（有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换）



王德荣 男，汉族，1934年6月生，河北吴桥人，1956年加入中国共产党，现任中国交通运输协会常务副会长，研究员。

1954—1958年在北京铁道学院（现为北京交通大学）学习，毕业后分配到国家经委综合运输研究所工作，历任研究室副主任、主任，1983年任综合运输研究所总工程师，1985年任综合运输研究所所长、党委书记。1982年中国交通运输协会成立，兼任中国交通运输协会副秘书长。1989年在中国交通运输协会工作，历任副会长兼秘书长、常务副会长。同时还兼任国际物流与运输学会院士、中国分会会长，亚洲运输学会中国分会会长，国家规划专家委员会成员，中国交通运输协会运输与物流研究分会会长，北京中交协物流研究院院长。

多年来从事的研究工作领域主要有：中国交通运输发展战略与规划、交通运输经济与技术政策、重大运输建设项目、国际集装箱运输发展与运营、中国物流发展战略、规划和政策等。

王德荣教授几十年来，主持了上百项重大研究项目。在交通运输领域：受国家有关部委委托，组织完成了“中国交通运输技术政策研究”获国家科学技术进步一等奖，“京沪高速铁路重大技术经济问题前期研究”获国家科学技术进步二等奖，“中国交通运输发展战略的政策研究”获国家科学技术进步三等奖，“中国汽车工业发展战略研究”、“中国船舶工业发展战略研究”、“中国冷藏运输发展战略研究”、“2001—2020年中国

交通运输发展战略研究”、“综合交通网中长期发展规划方案研究”、“中国运输结构问题研究”、“我国未来运输需求与供给预测研究”、“中国旅客运输发展战略研究”等，其中多项研究成果获国家部委级奖励。和国际组织合作，完成了“长江三角洲地区综合运输规划研究”、“中国国际集装箱运输系统改造研究”、“2000年中国公路运输发展战略研究”、“中国未来道路运输能源战略研究”、“中韩国际集装箱运输系统研究”等。在物流领域：先后完成了“我国物流发展现状及对策研究”、“我国物流发展政策研究”、“2001—2020年中国物流发展战略研究”、“2002年中国物流用户调查研究”、“2003年中国物流供应商调查研究”、“中国物流业安全状况调查”等。同时，还组织了多个省、市和企业的运输与物流发展战略、规划及物流园区可行性研究等。上述研究已被政府相关部门采纳，为综合运输和现代物流发展起到了有益的作用。

先后在同济大学、南开大学、北京交通大学、北京航空航天大学、西南交通大学等高等院校任兼职教授，指导博士、硕士研究生多名。先后发表论文100多篇。著作有“中国运输布局”、“交通运输产业政策研究”等。

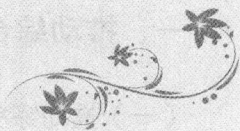
1991年被授予第一批国务院有突出贡献专家。

2002年被评为首届“中国物流十大风云人物”。

2005年被聘为国家“十一五”规划专家委员会成员。

2010年被聘为国家规划专家委员会成员。

前言



“荏苒冬春谢，寒暑忽流易”。转瞬之间我已步入耄耋之年，忆往追昔，颇多经历与感慨，确有回顾之需。我1958年在北京铁道学院（现为北京交通大学）毕业，组织分配我到国家经济委员会参加筹备综合运输研究所，1989年又调我到中国交通运输协会工作，转眼间已近55年。在学术上，我这一生主要做了两件事，一是推动我国综合运输的发展；二是推动我国现代物流的发展。所以本书分为两篇，上篇为综合运输篇，下篇为现代物流篇。分别记载我在期刊杂志上发表的学术论文、我主持的由所内外和协会内外专家共同完成的主要专题研究和媒体采访等。

在1958年至1978年20年间，我在综合运输研究所参加了国家五年运输发展计划编制的研讨，对人民公社运输、北京市运输、地区运输发展情况进行调研，参加了运输网规划研究、铁路水运及铁路公路联运研究，还参加研究了大宗物资从始发地到终到地运输径路选择等综合运输问题。由于当时我国实行的是计划经济，全国的经济工作由政府主导，实行计划生产、计划分配和计划消费，加之物资短缺，整个经济与运输发展都相对缓慢。同时，这20年各种“运动”不断，文化大革命后期综合运输研究所被撤销，机构变动，对涉及全国性的综合运输问题研究不多。但是，在这20年中，我通过调研、学习和思考，对我国的经济社会和运输发展状况有了比较深入的了解，学习了不少经济和运输的基本理论和知识，也促进了我对我国经济社会和运输发展与运营问题的思考。也可以说，为我深入研究我国综合运输问题奠定了基础。

1978年党的工作会议和党的十一届三中全会胜利召开，决定把工作重点转移到经济建设上来，并实行改革开放。这一伟大的历史决策，不仅开启了我国改革开放新的历史时期，我国科技界也迎来了科学的春天。在这一背景下，我和同志们给当时的国务院领导同志写了一封信，建议恢复综合运输研究所，此建议得到了领导的批复。当时，正值国家经委刚刚恢复，于是综合运输研究所在国家经委旗下重建，特别是由当时国家经委主管运输工作的副主任郭洪涛老人家直接领导，开始了研究所的新生，也使我踏上了综合运输研究的新征程。

一、推动综合运输发展

(一) 推动综合运输研究工作

我国现代交通运输科学发端于20世纪初成立的铁路管理传习所（北京交通大学前身），至20世纪50年代，铁道、交通、航空系统先后成立了各种运输方式的运输技术、经济、管理等科研机构。随着我国各种运输方式的发展，迫切需要研究各种运输方式的综合发展和综合利用问题。1956年中共中央、国务院批准实施国家《十二年科技规划》中，交通运输方面确立开展综合运输研究，随后于1959年成立综合运输研究所。但由于受到“文化大革命”十年动乱等影响，我国的综合运输学科乃至运输经济学科研究大都处于停滞状态。

1978年综合运输研究所恢复之初，于1978年下半年在国家经委郭洪涛副主任的领导下，全所分组同有关方面专家到全国各地进行调研，为编制全国综合运输网规划、发展联合运输和合理运输做准备，我负责环渤海地区的调研工作。调研后，就我国运输网建设和联运等问题向国家提出了建议；同时还编制了我国第一幅全国综合运输网现状图和8万字的说明材料。

为推动运输经济科学研究的发展，我所的同志和运输界的专家学者就我国运输发展及运输科学研究问题多次进行磋商，在郭老和国家科委于光远副主任的支持下，联合铁道、交通、民航、管道各部门的领导和专家，于1979年7月在北京召开了《全国运输经济学术讨论会预备会》，各部、委、局领导在会上做了报告，并决定于年底召开“全国运输经济学术讨论会”。为了给运输经济界搭建一个交流的平台，仿效已成立的中国技术经济研究会，决定筹备成立中国运输经济研究会，由我作为研究会办事机构的负责人负责筹备工作。1979年12月24—29日，中国运输经济研究会联合相关部委在北京召开了全国第一次“全国运输经济学术讨论会”。在会上，钱伟长同志就系统工程问题作了专题报告，各部门领导和专家就我国交通运输发展问题发表了意见，我和几位同志也联名发表了“加强运输经济研究，适应四化建设需要”的文章。会议同时宣告中国运输经济研究会正式成立。为推动我国交通运输的发展，研究会针对当时运输业界关注的问题，于1980年初制定了本年六项学术活动计划：（1）我国运输业现代化道路问题；（2）能源运输问题；（3）联运与集装箱运输组织问题；（4）公路运输与铁路短途运输运价的政策问题；（5）主要港口管理体制和管理方式问题；（6）水运集装箱运输经济问题。前三项由综合运输研究所会同有关单位联合主办，后三项由主管部门主办。同年7月份在天津召开的“我国运输业现代化道路问题研讨会”上，我发表了《建设具有我国特点的现代化运输业》。在政府相关部门和专家的支持下，我国运输经济问题、综合运

输问题的研究蓬勃开展，也可视为运输界迎来了科学的春天。

为了推动综合运输研究的发展，为综合运输的理论和实践提供一个交流平台，在所领导王维恭同志的支持下，我又组织创办了一个内部刊物“综合运输”，我先后发表了有关综合运输学科建设方面的论文：《综合运输研究的对象、内容和方法》、《大力加强综合运输科学研究工作》、《关于运输布局科学研究的几个问题》等，对综合运输概念、内涵、研究重点等谈了一些看法，努力推动综合运输研究的发展。同期，我还组织翻译了苏联学者编写的《美国运输业》、《各种运输方式的协作和综合发展》等著作，加强了国内运输界对国外综合运输发展历史的了解，也初步厘清了理论界和实践者对综合运输学科的一些误解。与此同时，为各种培训班讲授了有关综合运输的课程，如综合运输高级培训班、全国联运干部培训班等；1986年与西南交大签署协议联合举办综合运输研究生班，为开拓综合运输研究培养人才。

为解决当时国内缺乏综合运输方面的专业教材，我于1986年组织所内外专家、学者编写了《中国运输布局》。该书总结我国建国以来三十多年的运输布局发展的状况，借鉴国外的有益经验，探求运输布局的规律以及合理布局的原则、方法，研究合理布局的方案，实现运输生产在全国范围内的合理布局。时至今日，该书在综合运输、交通地理等学科领域仍有重要的影响。此外，结合综合运输理论与实践，出版了《交通运输产业政策研究》等著作，受邀为《中国大百科全书（交通运输卷）》、《经济与管理大辞典》等学术大典编写词条；担任《中国综合运输体系发展全书》主编，系统总结了我国交通运输在理论探索、实践成就、科技教育等综合领域的成就。在此期间，我受邀担任了南开大学、西南交通大学、同济大学、北方交通大学（现北京交通大学）、北京航空航天大学等高等院校的兼职教授，指导博士、硕士研究生多名。足以欣慰的是，一些学生已经成长为教授、博士生导师，或担任研究机构领导及骨干研究人员，接手推动综合运输学科的研究和建设。

（二）交通技术政策研究

为实现“四个现代化”的目标，推动国民经济重点行业的发展，国家决定编制十二个领域的技术政策，交通运输领域是其中之一，这也是我国研究制定的第一部交通技术政策。这项工作由国家科委牵头，国家计委、国家经委、国家建委四委联合组织全国运输行业的众多专家对交通运输各个方面的问题进行了研究和探讨，我作为起草组负责人参加该项政策的组织起草工作。交通运输技术政策共计13条建议，其中印象最深的两条建议，一是要提高运输能力、逐步调整运输结构、发挥各种运输方式的优势，建立经济合理、协调发展的现代化综合运输体系，这是我国运输界首次提出要调整运输结构问题。之所以提出这个问题，是因为当时铁路负担过重，承担了全社会70%左右的客货周转量，

而公路、水运、民航发展不足。调整运输结构的要求是在继续发展铁路的同时，加快公路、水运、民航的发展。二是在“加速公路改造和建设，大力发展汽车运输”的条目中，提出要逐步修建适合国情的高速公路。因为当时对高速公路的发展争议非常激烈，有的专家、领导认为，我国是社会主义国家，怎么能修高速公路呢？我认为中国要实现现代化，早晚有一天汽车要多起来。汽车多了，在汽车通行量集中的地方，肯定要修高速公路，最后还是获得了中央的肯定，写入了技术政策中。后来，这项政策也给我惹了不少“祸”，直至20世纪90年代初仍遭到“批判”，但事实证明这些观点是对的。交通运输技术政策于1985年正式发布，1987年我获得“国家科学技术进步一等奖”。

（三）运输发展战略研究

1982年，党的十二大提出：从1981年到20世纪末的二十年间，要在不断提高经济效益的前提下，力争使全国工农业的年总产值翻两番。在这一背景下，经济界开始了经济发展战略的研究。国务院技术经济研究中心组织研究“2000年的中国”发展战略，当时选择了十三个领域，交通运输是其中之一。时任综合运输研究所所长雷汀同志任课题负责人，我作为主要起草人，在《2000年的中国交通运输研究》中，首次提出了2000年三个战略选择目标：“适应”、“基本适应”、“不适应”，并于1984年在襄樊市由我和雷汀所长共同谋划召开了全国第一次“中国交通运输发展战略研讨会”。会上郭洪涛副主任和各部领导、专家作了发言，这项研究获得了“国家科学技术进步一等奖”。1990年我又和李国豪教授共同组织了《中国交通运输发展战略的政策研究》，多年的实践让我意识到战略目标的选择中提出的“适应”、“基本适应”、“不适应”有些不全面，于是又增加了“较大缓和”目标，这项战略研究我获得了1993年的“国家科学技术进步三等奖”。进入新世纪，我又组织中国交协的专家进行了《2001-2020年中国交通运输发展战略研究》，对战略目标的设定分为五个层次，又增加了“初步适应”的目标。

为了推动运输业和相关行业的发展，1986年我参加组织了中日合作的《2000年中国汽车工业发展战略研究》。1987年我和奔驰公司签署协议，中德专家一起进行了《2000年中国公路运输发展战略研究》。之后，我又组织了《中国旅客运输发展战略研究》、《中国冷藏运输发展战略研究》、《中国船舶工业发展战略研究》，以及有关行业及地区等的发展战略研究。

通过一系列战略研究，我深深感到，中国作为一个新兴的发展中国家，发展速度快，交通运输作为经济社会发展的基础，也需要快速发展。这就亟需作好未来一定时期的顶层设计，要制定路线图和时间表，以指导规划、计划的编制。因此，战略研究在综合运输研究中显得十分重要。要做好战略研究，首先要从全球视野、未来的眼光和战略的高度思考问题。研究中要认真分析与科学

判断发展的状况、存在的问题和原因，这是制定和实施战略的出发点；二是要认真分析面临的国内外环境和对运输的需要；三是要认真分析制约因素，选择好战略目标；四是要科学地选择、确定发展的方针、路线及建设的重点；五是要确定实现战略目标的政策措施。我们要实现“中国梦”还有很长的路要走。交通运输业作为经济社会发展的基础，做好战略研究，为政府决策及时提供参考意见，这是我们综合运输研究工作者的责任之一。

（四）综合运输规划研究

研究和编制综合运输网规划是综合运输研究理论与实践的重要内容之一。早在建所之初，我曾在运输网研究室工作，参与国家运输网发展规划调研讨论。20世纪70年代综合运输所恢复时，又参加组织了全所的运输网调研活动。80年代初，为配合我国国土规划编制，加强交通运输网的综合规划，促进国民经济发展和生产力的合理布局，1984年国家计委组织全国综合运输网规划的研究。我作为课题的总体组负责人，参加组织了《二〇〇〇年全国综合交通运输网规划研究》。研究的主要内容包括：客货运输量预测，综合运输网发展的总规模，全国主要运输通路的规划方案，以及旅客运输、城市运输、农村运输、集装箱运输、散装运输、联合运输的发展问题和发展综合运输网的若干政策措施等。此项研究为推动我国交通运输综合发展，尽快制定各种运输方式分工合理、协调建设、满足高要求的综合运输网规划，加快运输网络建设起到了重要作用。研究首次提出了运输通路和运输枢纽等综合运输概念，并提出了国家、区域和地区三个层面的综合运输网布局规划理论与方法。

20世纪90年代初，我作为中方专家组长参加组织国家计委和世界银行利用澳大利亚赠款的合作研究项目《长江三角洲地区综合运输规划研究》。该课题总结了我国综合运输网的规划和实践，借鉴国外编制综合运输网规划的经验，如首次系统引进运输网规划四阶段理论，开展了国家和地区综合运输网规划的研究与编制。在规划研究中，根据我国国情，提出了建设运输大通道、建设综合运输枢纽等新的观点和方法，对推动我国运输的综合发展起了积极的作用。

进入新世纪以来，我国各种运输方式发展都取得了巨大的成就。为了加快交通运输发展，2005年国务院提出应编制综合交通网规划。国家发展和改革委员会交通运输部牵头组织这一研究课题，我作为总体组的负责人参与了研究。研究中提出“五纵五横”综合运输大通道、42个全国性综合交通枢纽作为综合运输网主骨架。在该研究成果基础上编制的《综合交通网中长期发展规划》于2007年底正式发布，对我国“十一五”及中长期综合交通的发展起到重要的引领作用。

（五）运输结构问题研究

运输结构问题对运输业来说，既可从所有制角度分析，也可从技术层面分析。我所说的运输结构问题，是指各种运输方式在整个运输系统内的地位作用，即承担的客货运输量的比重。20世纪80年代初，铁路运输承担的客货周转量占到全社会总量的70%左右，100公里以内的短途运输约占1/4，公路发展缓慢，水运潜力没有得到充分发挥，民航机场布点少，运输能力尤其是铁路主要干线和沿海港口的吞吐能力严重不足，交通运输成了国民经济发展中突出的薄弱环节。因此，我在研究加快我国运输发展的同时，提出了调整运输结构，即在继续发展铁路的同时，加快公路、水运、民航的发展的建议。在我的经历中没有想到的是，“三十年河东、三十年河西”，在公路、水运、民航采取措施加快发展的同时，1986年铁道部实施“大包干”政策（当时我是反对这一政策的），由于中央财政不再给铁路建设拨款，加之铁路运价是由政府确定，运价较低，盈利能力差，导致铁路建设缓慢，“一车难求，一票难求”的状况日益显现，一些不宜公路运输的大宗长途物资压在公路身上。2006年我国铁路客货周转量比重分别下降到35%和47%。在这一背景下，我又进行了《优化运输结构，转变运输发展方式的研究》。研究中提出，我国国情决定了我国交通运输发展不能走欧美的路子，这是因为我国国土面积大、人口众多，资源尤其是石油资源少，我国不可能中短途靠小汽车、中长途靠飞机。在各种运输方式中，铁路运输能力大、成本低，又可以用电力牵引，因此，在能用铁路的地方尽可能发挥铁路优势，是我国国情决定的。因此，加快铁路发展已成为当务之急。我在期刊上发表了《调整运输结构，实现中国交通运输可持续发展》、《铁路难承中国发展之重》等文章，向政府及社会各界呼吁在继续发展公路、水运、民航的同时，要加快铁路发展。这些研究成果，为近年来国家制定优化运输结构、转变运输发展方式，加快铁路发展的政策措施提供了参考。

（六）交通运输发展政策研究

随着改革开放进程的推进，以公有制为主体，多种所有制共同发展的社会主义市场经济体制的逐步建立，为了加快交通运输发展，加快交通运输投融资体制的改革，为交通运输业发展提供更多资金成为头等大事。

为了促进地方铁路发展，1982年由综合运输研究所、铁道部计划局和有关地方铁路局（处）组成调查组研究地方铁路发展问题。根据调研结果，我组织起草了《地方铁路发展政策建议》。建议中提出建设投资主要由各级地方政府、地方铁路企业自筹解决；铁道部作为地方铁路在中央的归口单位，继续加强对地方铁路的领导；地方铁路应作为地方国营企业纳入地方财政，实行利润分成，同时建议留成的比例不要太低等。1983年国家计委、国家经委和铁道部

转发了《关于地方铁路发展政策建议》，为地方铁路的发展提供了重要的政策保障，也为铁路建设多渠道融资创造了条件。

20世纪80年代初，加快公路发展提上议事日程。但是，当时修公路的资金通过两个途径来解决，一是养路费，二是国防公路、战备公路等由国家拨款、政府投资。养路费当时是按照营业收入的10%来征收。当时全国只有200多万辆汽车，且除了搞运输的，其他都不用交养路费，征收的资金很有限。但是我国公路要大发展，这些钱根本不够，加之我国的财政收入较少，国家多投资也很困难。当时，交通部和部公路局的领导和我商量，要我出点主意。我作了认真思考，认为可以学习国外经验，根据受益者负担的原则，我提出了三条建议：一是谁买车，谁拿钱，对购车者征收“汽车购置费”，进口车按售价的15%、国产车按售价的10%征收；二是借鉴广东经验，“贷款修路，收费还贷”；三是养路费从营业收入的10%提高到15%。这三条政策在国家计委交通局、国家经委交通局的支持下，1986年经国务院常务会议批准实施，为公路建设资金找到了新的来源。今天我国公路的发展，应该说得益于这三条政策。

进入新世纪以来，鉴于我国以小汽车为主的机动化进程迅速推进，交通拥堵、排放污染等问题日益严重，同时对交通项目的公益性和盈利性界定不清，导致铁路等众多公益性交通发展缓慢。为此，我也向全国人大常委会预算工作委员会提出实施积极的财税政策，如将交通运输业纳入增值税征税范畴，对铁路实施低税率、城市公共交通免税、提高燃油税税率等政策措施，以加快转变交通运输发展方式。

（七）高速铁路与轨道交通发展研究

早在1992年，中国交协就向国务院领导同志提出《发展高速铁路势在必行》的建议。1993年初由国家科委牵头，国家计委、国家经委、国家体改委和铁道部参加组织开展了《京沪高速铁路重大技术经济问题前期研究》，中国交协派出众多专家参加了此项工作。我作为课题总体组副组长和建设必要性研究组组长，对京沪高速铁路建设前期的一些重大技术经济问题进行了研究。不仅研究了京沪高速铁路建设的必要性，还建议应建设高水平的高速铁路，运行速度建议为300公里/小时，定价应不超过航空运价的70%。主要结论上报国务院，得到当时邹家华副总理的首肯，从此我国高速铁路建设提上了日程。在此项研究中，我获得了1997年“国家科学技术进步二等奖”。

随着我国城市化进程的加快，人民生活水平的提高，公务、商务、旅游出行需求日益增多，加快客运轨道交通的发展已时不我待，我对高速铁路建设问题，在特大、大城市中建设以轨道交通为主的公共运输体系问题进行了广泛研究。如受委托完成了《加快铁路发展的措施建议》、《中国铁路网未来发展规模的研究》，并撰文呼吁有关部门加强对轨道交通的规划与发展，如《为满足运输需求

加紧建设京沪高速铁路》、《要加快我国轨道交通的发展》、《轨道交通在综合运输体系中的地位与作用》等。

（八）多式联运与集装箱运输研究

综合运输研究所成立之初，联运作为综合运输问题研究的重要内容，开展了铁水、铁公联运的调研。我参加组织了“淮—裕—中线煤炭联运方案（即淮南煤炭经裕溪口港转长江运往上海的铁水联运方案）的研究”，以及淮裕中线和淮浦中线（经浦口港下水）联运方案比较的研究。通过研究，对铁水之间衔接配合和协调发展有了较深的印象。

随着我国产业升级和扩大改革开放，集装箱特别是国际集装箱运输的地位日益提升。为推动我国国际集装箱运输的发展，1994年国家经贸委和世界银行合作进行了我国国际集装箱运输系统的研究，我作为中方专家组组长参加了这项研究。研究中以天津、青岛、上海、广州、深圳5个口岸和11条主要通道上的14个省市自治区和计划单列市为重点，研究了各港口服务腹地的国际集装箱生成量以及港口集装箱泊位和集疏运系统的建设方案，为提高国际集装箱运输效率、效益，简化通关手续，研究中对服务地区集装箱中转站即内陆港项目的布局和建设方案作了认真研究，做到“就地检验、出口港免检”。在研究过程中，始终重视体制、法规、政策在中国国际集装箱运输系统发展状况、存在问题的研究，借鉴国外经验，为推动制定和实施大通关政策和措施提供了建议。研究中对应用EDI系统给予了重视，以提高国际集装箱运输系统的效率。研究完成之后，世界银行又对部分建设项目给予贷款支持，我作为项目负责人，完成了项目招标、采购、建成验收全部工作。此项研究对推动我国国际集装箱运输的发展起了积极的作用。之后，我又组织了《中韩国际集装箱运输系统研究》、《盐田国际集装箱运输发展战略研究》等，为推动我国国际集装箱运输的发展起了重要作用。

（九）能源运输与绿色交通研究

能源运输与旅客运输、外贸运输一直是改革开放以来我国交通运输中的重点问题。早在20世纪80年代初，综合运输研究所根据国家计委、国家经委的要求，进行了山西煤炭外运的研究。在研究中，是运煤还是输电，是铁路运煤还是管道输煤，争议甚多。我在主持运煤还是输电的研究中，由于当时的输电技术还不高，输电的损耗不比铁路电力牵引能耗低，建议还是铁路运煤好。此项建议向国务院领导彙报时得到了支持，加快了铁路运煤通道的建设。如增辟新的运煤通道（如大同一秦皇岛），在有条件的线路上开行重载列车，大力改善煤炭集运系统等，这些研究今日都已变成现实。

经济增长与交通运输密不可分，而交通运输需要消耗大量能源，又对环境

带来污染。进入新世纪以来，我国汽车机动化进程迅猛，对石油的需求急剧增加，资源环境问题提上议事日程。2003年，中国科技部与德国交通、建设和城市发展部联合开展了《中国未来道路运输能源战略研究》，我作为项目负责人主持此项研究。研究中用多种方法预测了我国未来运输能源需求，特别是首次使用情景分析法进行了预测，到2020年我国汽车保有量可能达到1.5亿辆以上，促进节能，促进可替代能源和可再生能源的利用已时不我待。之后，我又完成了相关部门委托的有关转变运输发展方式的研究，为我国绿色交通的发展提供决策支持。

二、推动现代物流的发展

自20世纪80年代初起，我多次访问日本、欧洲、美国等发达国家和地区，研究他们运输发展的历程、政策和经验。但在每次访问时，国外的朋友们都和我谈起物流的发展。也就是在这一时期，“物流”概念开始引入我国。然而20世纪80年代初至90年代中期，正是我国由计划经济体制向市场经济转变的时期，物流还难以提到议事日程。到了1997年，党的十五大指出我国市场经济体制基本建立，物资短缺的局面也基本结束；同时，我国要加入WTO。在这一背景下，我国的生产、流通企业将面临国内、国际两个市场的竞争。要提高我国的经济竞争力，一是要生产的东西好，二是要价格便宜。但是，要做到价格便宜，除了出厂价低以外，要降低流通费用，同时，还应按订单要求，快速、安全、及时地送达消费者手中，而要实现这一要求，则要加快我国物流发展。因此，至20世纪90年代下半期，我开始关注与推动我国现代物流的发展。

（一）提议把现代物流发展提上政府议程

上世纪末，为推动现代物流发展，我向国家经贸委运行局的领导同志建议，我国应推动现代物流发展，大家不谋而合，并同意委托我组织国内专家进行《我国物流发展现状与对策研究》。为了推动物流发展引起全国共识，又共同商量召开一次现代物流研讨会，征得世界银行同意，研讨会由国家经贸委和世界银行联合召开。我国首次“现代物流发展国际研讨会”于1999年11月在北京举行，世界银行副行长出席了会议，时任国务院副总理的吴邦国同志在书面发言中指出：“中国物流要实现跨越式发展”。2000年底我组织完成了《我国物流发展现状及对策研究》。报告中对我国物流发展状况、存在问题进行了深入分析，并对加快我国物流发展提出了：要提高认识；政府要加强对物流发展的宏观引导、扶持和协调的职能；建立有利于物流发展的政策；做好物流发展规划；重视和加快物流园区建设；加快物流信息化、标准化体系建设；以及重视物流人才培养和加强对外合作等9条政策措施建议，为政府制定物流发展政策提供了参考。为了推动物流在全国的发展，又和国家经贸委商议召开一次物

流工作会议，贯彻落实六部委《关于加快我国现代物流发展的若干意见》，推动我国物流发展。由国家经贸委牵头，六部委于2001年6月在上海召开了“全国物流工作座谈会”，这次会议由上海市政府和交通运输协会联合承办。在中央政府重视物流发展的推动下，很多省市都把发展物流提到政府的重要议事日程，成立专门机构，制定发展规划和政策措施，加快物流发展。

（二）进行物流发展政策研究

为推动我国现代物流的快速发展，受国家经贸委委托，2001年我又组织协会内外专家进行了《我国物流发展政策研究》。在调研中，深深感到，由于物流作为一项管理技术，它管理着众多的作业活动，如包装、仓储、运输、装卸搬运、流通加工、信息传递等7个环节，而这些活动分属多部门管理。由于物流行业在我国刚刚兴起，不仅在综合部门，如国家计委、国家科委还没有明确的政策；比如什么是物流企业，国家工商局也没有标准，没有行业代码，造成登记困难；物流用地属于什么性质，国家也没有规定；运输一项活动涉及四个部门管理，注册物流企业需多个部门审批；由于完成物流服务，需多个企业合作，在税收中出现重复征税；甚至进城配送货物的车辆难以取得通行证等等，这些问题已严重制约着我国物流的快速发展。针对这些问题，报告对建立物流企业准入与退出机制、实行优惠的税收和避免重复征税、对物流用地应给予优惠政策、合理安排城市配送车辆指标、降低公路收费标准、提高通关效率、培育物流企业、加快物流人才培养、加快物流技术标准化体系建设等十二个问题提出了建议，国家经贸委经济运行局还召开了有关部门的会议，听取调研组调研的情况和政策建议，这些建议为国家制定物流的发展政策措施提供了参考。

（三）助推物流企业发展

在推动我国现代物流发展的调研过程中我深深感到，要加快我国物流发展，除了全国要提高对物流的认识，搞好物流基础设施建设，包括物流的运输基础设施——运输线路、作业站场和运作基础设施——物流园区、物流中心、仓储设施之外，核心是要做好三件事。一是要生产、流通企业将物流管理从主业中剥离出来，交给专业的物流企业去做；二是要有数量足够的、服务质量好的物流企业提供物流服务；三是政府要为物流的发展和运作创造良好的政策法规环境。第一和第三件事情应由政府主导，而第二件事情，由于物流服务最终是由物流企业提供的，如何加快我国物流企业的发展，已成为我国物流发展中的重中之重。加之我国物流发展较晚，物流企业多数是由运输、仓储、货代、信息企业转型而来，如何加快我国物流企业发展，已成为我国物流发展的关键问题。

为了加快我国物流企业发展，尽快把我国物流企业做强做大，借鉴国外经

验，我提议由中国交通运输协会组织开展“中国物流百强企业评选”活动。2004年中国交协与相关的八个行业协会合作开展了“中国物流百强企业评选”。评选中制定了百强物流企业的10项指标：物流收入状况、物流业务网络规模、物流服务质量保障体系建设与实施状况、人力资源状况、企业信息化建设与应用状况、企业创新能力、企业文化建设状况、推进低碳物流的状况、公益事业的投入状况和企业信用状况。这些标准既是评选标准，也是物流企业做强做大的必由之路。通过评选，企业认真自我总结，找出不足，找出努力方向。同时通过这项活动，给现代物流企业提供一个互相交流的平台。

2011年，根据国家的批示，“中国物流百强企业评选”更名为“全国先进物流企业评选”。这项活动至今已经进行了9次，参评的企业超过千家，一届比一届踊跃。全国各省、市、自治区有关部门、单位及相关行业协会也积极参与。通过评选，对推动我国物流企业的发展起到了积极作用。

（四）进行物流发展战略研究

进入新世纪以来，随着我国经济社会的快速发展，我国对外开放步伐加快，我国物流的发展亟需制定科学的发展战略，引导我国物流快速发展。在这一背景下，我组织北京中交协物流研究院的同志和相关专家进行了《2001—2020年中国物流发展战略研究》。研究中认真分析了我国发展物流的重要作用，指出：随着市场经济的发展，经营理念的变化，经济全球化进程的加快，发展物流是提高我国经济竞争力、促进国民经济快速增长的重要因素，也是改善投资环境、适应流通体制改革和解决“三农”问题的重要保障，我国经济界必须重视物流的发展。同时认真分析了我国物流发展取得的成绩和存在的问题。我国物流发展虽已取得了巨大的成绩，但是，全社会对物流的认识还有待提高，物流市场的开拓不足，物流服务系统的建设特别是物流企业的发展还难以适应经济社会发展要求。特别是物流的发展和运作，涉及18个中央主管部门，由于政出多门，还缺乏一个良好的政策法规治理环境。报告在认真分析我国物流发展面临的国内外环境，并对物流的需求进行了科学预测，不仅预测了物流活动中货运量、仓储量和信息量，还对物流服务质量的需求进行了分析。依据需求预测，在认真分析我国经济发展总进程、认识因素、体制因素、资金因素、时间因素、技术装备因素、政策因素的基础上，科学选择了我国物流发展的战略目标，提出到2020年，力争使我国的物流基本上与发达国家管理水平相衔接，即大部分物的流动管理作为供应链的一部分，由较高物流服务质量的、能力基本满足要求的物流服务系统提供服务。在这种状况下，力争使我国的物流费用降低到相当于GDP的12%左右，基本接近发达国家平均水平。为了实现这一目标，报告中提出了我国物流发展的建设重点和建议采取的政策措施。这一报告为我国制定物流发展规划、政策措施提供了参考。

（五）推进物流人才培养

上世纪末，在推动我国物流发展之初，通过调研，我们深深感到，物流作为一项管理技术，一个物流企业能否做好，关键是人才问题。由于我国物流发展较晚，物流人才缺乏储备。当时找一个汽车公司、轮船公司的经理很容易，但找一个合格的物流公司经理很难。加之我国培养物流人才的院校也少，因此，加快物流人才培养，特别是培养和国际接轨的、实用性强的高端物流人才已成为我国物流发展的关键。当时我在思考，如何加快物流人才培养，除了办好院校、办好培训班和跟班培训外，引进国外物流培训系统，可能是一条捷径。我在英国考察物流时，英国皇家物流与运输学会（ILT）的负责人告诉我，他们学会有一整套物流职业经理人培训系统，而且这一系统得到国际认可，并和学历教育连接。我将此事向原国家计委领导做了报告，经批准于2001年引进了英国皇家物流与运输学会的物流职业经理人资质认证标准和知识培训系统，并在北京等地开展培训工作。在消化吸收之后，于2004年与全国自学考试委员会考试办公室合作，共同推出“中国物流职业经理人资质认证和物流管理专业（专科、独立本科）考试”自考项目。参加考试的学员，如专业课考试合格，可获得物流职业经理人证书；如基础课同时考试合格，可获得国家认可的学历证书；获得职业经理人证书的，可申请同时获得英国皇家物流与运输协会（ILT）同等级别的证书，即“一考三证”。至2012年底，全国已考试117.4万人科次，近7.4万人获得了初、中级物流职业经理人证书，这对推动我国物流发展起了良好的作用。

回首过往，从事综合运输及现代物流研究工作已逾50年。人生可谓波澜不惊，虽曾遭遇非议，也不乏仁人志士惺惺相惜。但一生笃信：不求名利、不怕困难、艰苦奋斗，竭尽全力为中国富强，为中华民族的复兴，为中国运输与物流的发展贡献绵薄之力，于愿足矣！

王德荣

二〇一三年四月