

船舶工业经济研究集萃

CHUANBOGONGYEJINGJIYANJIUJICUI

赵大利 著



经济科学出版社
Economic Science Press

船舶工业经济研究集萃

CHUANBOGONGYEJINGJIYANJIUJICUI

赵大利 著



经济科学出版社
Economic Science Press

责任编辑：周秀霞

责任校对：杨晓莹

版式设计：代小卫

技术编辑：邱 天

图书在版编目（CIP）数据

船舶工业经济研究集萃 / 赵大利著. —北京：经济科学出版社，2009.9

ISBN 978 - 7 - 5058 - 8487 - 8

I. 船… II. 赵… III. 造船工业 - 经济发展 - 研究 - 中国 IV. F426.474

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2009）第 142708 号

船舶工业经济研究集萃

赵大利 著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址：北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编：100142

总编室电话：88191217 发行部电话：88191540

网址：[www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件：[esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

北京九州迅驰传媒文化有限公司印装

787 × 1092 16 开 17.5 印张 290000 字

2009 年 9 月第 1 版 2009 年 9 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5058 - 8487 - 8 定价：30.00 元

（图书出现印装问题，本社负责调换）

（版权所有 翻印必究）

谨以此书纪念

我的父亲赵儒林先生、母亲陈淑琴女士

序

船舶工业是国民经济和国防科技工业的重要组成部分，具有典型的资金密集度高、技术密集度高、劳动密集度高和产业关联带动广等特征。船舶工业也是我国民族工业的摇篮，一百多年来特别是新中国成立后，为我国工业化进程和国防建设做出了重要贡献。改革开放后，按照党中央、国务院的部署，船舶工业率先进行体制改革并成功进入国际市场。经过几代人的不懈努力，目前我国船舶工业已取得长足进展，在世界造船市场上占据着举足轻重的地位，正在从造船大国向造船强国不断迈进。

赵大利同志的这本文集收录了他参加工作以来公开发表的研究成果及他的博士学位论文，反映了最近十几年来他对船舶工业改革发展实践的理论思考，对船舶工业经济理论研究具有一定的参考价值。毋庸讳言的是，由于文集所收录论文的形成时间跨度较大等原因，其中的部分观点可能还存在着一些值得商榷之处，但这并不妨碍文集本身的意义。因为任何事业的发展都需要伴随理论探索的过程，而正是这种理论探索的持续深化，才为最终理清发展思路，实现科学发展提供了重要的思想基础。

目前，随着国际金融危机的蔓延发展，包括我国在内的世界船舶工业正面临着前所未有的危机和挑战。如何能够有效应对危机，迎接挑战，科学发展，已成为我国船舶工业面临的一个重大而紧迫的课题。因此，还希望社会广大各界人士能够对船舶工业给予更多的关心和支持，共同推动船舶工业又好又快发展，早日把我国建设成世界造船强国。

张广钦

中国船舶工业行业协会 会长

2009年8月3日

目 录

转换观念 严格管理

——关于邯钢经验的经济学思考	1
加大多角化经营力度 提高船舶工业经济效益	5
浅论企业改革策略的若干原则	9
试论船舶企业改组	13
困难企业群脱困的一条思路	
——对昆明船舶设备集团公司发展经验的再思考	18
简论我国企业技术创新宏观经济效应及其对策	24
试论高新技术产业化与风险投资	32
发挥集团体制优势 提高船舶工业经济效益	39
试论国有企业委托—代理关系主要问题	44
试论船舶企业集团专业化生产	50
国有企业职工持股操作中剥离非经营性资产的主要方式	55
城市改造背景下造船企业发展思路的若干比较	58
在船舶工业经济研究中重新认识几个重大问题	62
案例研究：中国船舶重工国际贸易有限公司企业文化建设	73
我国船用设备制造业发展现状及对策	80
人民币汇率变化对出口船利润的影响及其对策初探	
——基于简化的船舶产品利润模型的分析	89
全面把握四个关系 促进船舶工业和谐快速发展	95
我国造船企业经营环境新特点与策略选择	101
造船市场运行动力机制转换与船舶企业产品结构调整	111
中国造船产业国际竞争力研究	117

后记	269
----------	-----

转换观念 严格管理^{*}

——关于邯钢经验的经济学思考

市场经济国家的经济学教科书一般都开宗明义：经济学是研究企业生产什么、为谁生产和如何生产的问题的科学。可是无论“生产什么、为谁生产和如何生产”最终都要落实到市场主体——企业的行为上，而企业主体的任何行为又是其一定的理念或观念的外在表现。以“模拟市场核算，实行成本否决”为核心内容的邯钢经验，在经济学的意义上就是邯钢为适应外部经营环境变化而自主采取的一种企业行为，反映了邯钢经营管理观念的深刻变化。

一、关于企业经营目标的转换

20世纪90年代初，邯钢发生了严重的经营亏损。“看不见的手”的强大作用使邯钢人深切地认识到，在市场经济中，企业的产品价值若要在市场上得以实现，就必须经历“惊险的一跳”（马克思），其能否实现及实现的程度都必须经过市场的检验。邯钢人经过深刻反思，一改过去在投入产出核算中惯用的“成本 + 利润 = 价格”为“价格 - 利润 = 成本”。而这看似简单的公式变换，却蕴藏着深刻的经济内涵。

^{*} 本文发表于《中国船舶企业管理》，1996年第4期。

在计划经济体制下，企业只是政府机关的附属物，并不是真正意义上的企业。当时所谓的企业的经营目标是实现产值（而由于计划机制的固有缺陷，很多产值并未能够得到真正实现），是完成国家下达的任务，而对为此投入的成本一般并不关心。

但是我们知道，商品的价格 P 由 C 、 V 、 M 组成，也就是 $P = C + V + M$ 。在国有企业经营自主权得到扩大的情况下，如果我们还是一味简单地追求产值扩张，就会隐含着浪费增加（ C 增大）和工资快速上涨（ V 增大）的趋势，甚至可能会为通货膨胀提供重要的微观基础（如我国 20 世纪 90 年代初发生的成本推动型通货膨胀）。

邯钢人变传统的“成本 + 利润 = 价格”为“价格 - 利润 = 成本”，进而在企业内部实行成本否决的做法，其实质是标志着邯钢的经营目标由追求产值向追求利润的转换，而这一转换对于搞活搞好国有企业具有重大而深远的现实意义。

（一）正确处理了国家与企业的经济关系

市场经济条件下企业的经营目标是实现所有者权益最大化，而这一目标主要是通过追求企业利润最大化而得以实现。在我国，由于国有企业的终极所有权属于国家，国有企业追求利润最大化的实质就是追求国家所有者权益最大化。因而，企业以利润为导向组织生产，最终使国家与企业的利益关系得到了内在的统一。

（二）促进了企业行为的合理化

问题的关键在于，目前有相当一部分企业虽然已经感受到政府行为在企业管理中的弱化和市场机制作用的不断增强，但还未能能在思想上真正明确企业的经营目标就是追求利润，而是在传统的产值目标和现实的利润目标之间摇摆不定，从而导致企业行为的无序和紊乱。有的不计成本，粗放管理；有的不适应市场需求，盲目组织生产；有的不按投资决策程序办事，导致重大投资失误等等。所有这些现象都与企业经营目标不明确有着直接或间接的关系。而要改变企业行为上的种种紊乱现象，就首先必须从明确经营目标做起。

邯钢的实践表明，他们正是在深切感受到市场的竞争压力和重新明确了企业自身的经营目标后，才结合实际逐步探索出“模拟市场核算，实行成本否决”的成功之路的。

二、关于民主管理与严格管理的关系的再认识

改革开放 17 年来，随着市场机制作用在经济生产中不断增强，很多企业越发深切地感受到市场竞争的压力，他们结合自身实际，采取了各种措施来加强企业管理，大力开拓市场。但是这一做法在部分企业中却并未收到良好的效果，甚至在个别企业中还因此而引发了干群关系紧张的问题，其中一个重要原因就是国有企业中如何正确处理民主管理与严格管理的关系的问题没有得到很好的解决。

国有企业要在市场中生存发展，严格内部管理就成为客观需要，这是共识。而经典理论和人们的传统观念却认为，在社会主义公有制条件下的国有企业中应实行人人平等，全体员工共同进行民主管理。这看似一对矛盾，其实不然。

笔者认为，社会主义社会强调人人平等，人人当家做主，是社会主义制度优越性的体现，但是这种平等主要是人格关系的平等。同时根据权责对等的原则，既然人人当家做主，那么企业的每一名员工都应该在自己的职责范围内对企业的兴衰负责。也就是只有人人负责，才能真正实现人人当家做主，才能实现真正的民主管理。换句话说，民主管理的主要内容就是要明确每一名员工的责权利。

而国有企业的经营管理者是国家利益和全体员工利益的共同代表，他既是企业员工民主管理意志的集中者同时也是严格管理的推行者，他所推行的各项管理措施的基本前提和依据就是源于民主管理而明确的每一名员工所肩负的责任。因此，民主管理是保证严格管理的正确性和可行性的基本前提；而严格管理是职工民主管理的逻辑延伸，是民主管理能否真正落到实处的重要保障。

然而长期以来，由于在理论上对民主管理与严格管理的关系问题未能作出科学回答，以致一些企业在管理实践中出现了某些偏差，甚至还在一定程度上引起了一些认识上的混乱。一些同志认为，国有企业从产权归属上属于全体人民，由国务院代行所有权，而在实践中却又难以找出一个具体的机构或个人来真正行使所有权，并对国有资产真正负责，进而由此引申出所谓的国有企业所有者“虚置”的问题。似乎只有私有制企业才能真正解决产权归属问题，而国有企业改革的方向也只能是私有化。

对于上述问题，邯钢从实践的意义给出了一个明确的答案。他们根据

本企业实际，把企业的总量指标逐级量化分解到分厂、车间、班组甚至个人，做到“千斤重担众人挑，人人皆知身上有指标”，并以此来严格考核，确保企业整体目标的实现。笔者认为，邯钢的做法之所以取得成功，就在于他们敢于“推墙入海”，通过指标的分解落实使每个员工都直接感受到市场竞争的压力，从而增强了广大员工的责任感和主人翁意识，同时也使企业的各项规章制度得到了全面落实，使企业的民主管理与科学管理都落到了实处。这是邯钢人在市场经济环境中为我们探索出的一条正确处理民主管理与严格管理之间关系的新路子。

加大多角化经营力度 提高船舶工业经济效益^{*}

产品结构是决定企业经济效益水平高低的一个重要因素。根据资产组合理论，在面对复杂多变的市场情况下，企业只有把有限的资源合理地配置到多个（不包括具有高度替代关系或具有纵向联系的）产品生产中，才能有效地规避市场风险，才能保证企业的经营安全和经济效益的稳定增长。为此，企业尤其是大型企业开展多角化经营尤为必要。船舶总公司作为国家级特大型企业集团同样也面临着这一课题。

一、多角化经营状况的基本判断

近十几年来，船舶总公司在“造船为本、多种经营”方针的指导下，大力开发非船产品并取得了显著成绩。据有关资料显示，船舶总公司非船产品占工业总产值的比重已由1982年成立之初的15.7%上升到1995年的29.4%。为了能够对船舶总公司多角化经营状况有一个更加清晰准确的判断，笔者将从以下两个不同的角度做进一步分析。

（一）船舶总公司经济效益水平与世界造船市场走势的相关分析

在进行分析前，首先需要说明：

^{*} 本文发表于《船舶经济贸易》，1997年第2期。

1. 本文采用产值利润率这一指标来衡量船舶总公司的经济效益水平。其计算公式是：产值利润率 = 利润总额 ÷ 工业总产值。

2. 虽然船舶总公司在世界造船市场中所占的份额已由 1983 年的 1% 逐步上升为 1995 年的 5%，但正是由于这一上升趋势，不仅不会影响相关分析结果的正确性，反而还能对分析结果产生进一步佐证的作用。因此在分析过程中，将忽略船舶总公司在世界造船市场中所占份额变化这一因素。

表 1 世界造船总量与船舶总公司产值利润率 (1983 ~ 1995 年)

年份	世界造船总量 (吨)	船舶总公司产值利润率 (%)
1983	15911143	11.81
1984	18334061	12.94
1985	18156526	14.07
1986	16844909	5.29
1987	12259419	4.45
1988	10909340	2.65
1989	13236169	4.60
1990	15885000	3.62
1991	16816136	6.54
1992	18878149	5.23
1993	20492672	4.92
1994	19562788	3.09
1995	22466901	1.24

根据以上数据和相关系数计算公式，计算船舶总公司产值利润率与世界造船总量之间的关系系数。

$$R = \frac{n \sum xy - (\sum x \cdot \sum y)}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \cdot \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

式中：

R 为世界造船总量与船舶总公司产值利润率之间的相关系数；

x 为世界造船总量数列；

y 为船舶总公司产值利润率数列；

n 为 x、y 对应数列的项数。

经过计算，首先得到 1983 ~ 1991 年的相关系数为 0.731351。这一结

果表明,船舶总公司的经济效益水平与世界造船市场是紧密相关的,或者说紧随世界造船市场的变动而起落的。这一方面反映出我国船舶工业在产业性态上的强烈外向性,同时也反映出作为国家级特大企业集团,船舶总公司的产品经营范围尚未达到应有的广度,产品结构明显单一,除船舶产品外,再没有其他的主导产品。因而船舶总公司目前尚不具备在变动不居的世界造船市场中实现经济效益稳定增长的能力。

1983~1995年的相关系数 $R = 0.05804$ 。笔者认为,这主要是由于1992年以来宏观改革政策所带来的企业税负上升、企业承担的改革成本加大、企业计提折旧增加等因素所导致的1992~1995年间船舶总公司经济效益水平与国际船市变动情况发生负相关的结果,因此并不影响上述分析结论。

(二) 多角化经营状况国际比较

随着世界范围的产业结构调整与转换,多角化经营早已成为世界各国船舶企业生存发展的必由之路。据统计,日本39家主要船厂近20年来产品结构已发生了很大变化,1977年,非船产值平均比重为32%,到1987年已上升为53%,非船超过了造船。到1990年底,三菱重工的非船比重已达到86.3%,川崎重工为91.2%,石川岛播磨为84.6%,日立造船为61.4%,三井造船为66.4%。而韩国大宇造船也于1992年将造船比重降低到了50%以下。值得注意的是,日韩等国造船企业船舶产品比重的下降并不是人为削弱造船生产能力或造船产值的结果,而是在持续提高造船产量的同时通过做大非船产品而得以实现的。

而1983~1995年间,船舶总公司非船产值比重平均却只有30%左右,虽然最高曾达到44.1%(1988年),但近年来却基本保持在30%左右。

综合上述分析,可以对船舶总公司多角化经营状况作出如下判断:经过多年努力,船舶总公司的多角化经营取得了一定成绩,但整体发展水平仍较低,这是导致船舶总公司总体经济效益水平偏低的一个重要原因。而要使船舶总公司经济效益实现持续稳定增长,则必须继续加大多角化经营的力度。

二、大力推行多角化经营的基本策略

总结以往多角化经营的实践,笔者认为,船舶总公司及所属企业在进

一步推行多角化经营过程中应主要采取以下策略：

（一）以产业政策和市场需求为导向，科学进行产品决策

1. 坚持以产业政策为导向。产业政策是一个时期内国家关于产业发展的总体规划，它以财政政策、金融政策、技术政策和必要的行政手段为主要政策工具，对产业发展具有重要的指导意义。这就要求在进行相关的产品决策时，首先要对备选产品是否符合国家产业政策导向这一问题作出明确的判断，力争使产品和产业发展方向符合国家产业政策的要求。

2. 坚持以市场需求为导向。企业之所以经营产品，是因为产品是价值的载体，可以通过产品价值的实现使企业资产获得增值。而产品价值本身能否实现及其实现的程度则完全取决于市场。因此在选择新的产品方向时，必须要注意加强对目标市场的结构状况、消费水平、消费结构和消费倾向等问题的研究，并以此来判断备选产品的市场前景，为企业产品决策提供科学依据。

除此之外，还应看到，在我国社会主义市场经济的初级阶段，地区和行业保护依然存在。为了使新产品能够获得预期的市场效果，在进行产品决策时，还要加强对市场可进入性的研究，以避免由形形色色的保护主义所造成的各种非经济垄断。

（二）注重规模经济效益，积极扶持支柱产品

对于市场前景好、利润水平高、前后向带动作用大的产品要重点扶持。为此，船舶总公司应在资金、技术等方面提供必要的支持，使这些产品的生产能力能够迅速上规模，并以此为基础进一步扩大市场份额，提高质量和降低成本，在实现规模经济效益的同时，推动这些产品逐步成长为新的支柱产品。

（三）及时更新换代，不断开发新产品

任何产品都有“市场导入—成长—成熟—衰退”的生命周期。这就要求企业在引入新产品后，要密切关注市场需求变化，适时对产品进行更新换代。同时还要加强对市场机会的研究，不断开发新产品。只有这样，才能使多角化经营获得真正的成功，推动船舶总经济效益水平稳步提高。

浅论企业改革策略的若干原则^{*}

党的十四届三中全会提出，国有企业改革的目标模式是建立与社会主义市场经济体制相适应的现代企业制度。这一论断为国有企业改革指明了方向。几年来，在船舶总公司的指导下，以正茂集团为代表的一批企业先后进行了改制，并取得了显著的效果。改制企业的示范效应，使很多企业深切地认识到，改革实际上是一次机遇或者说是一种资源，如果企业能够有效地开发和利用这种资源，将会极大地促进企业发展，因此，诱发了相当一批企业的改革改制冲动。船舶总公司的企业改革工作已在总体上呈现出向纵深发展的良好势头。

但是如果冷静思索一下，就可以发现，在企业改革的实际操作过程中似乎仍存在问题需要加以认真研究。例如，对一个着手改革的具体企业而言，它的改革政策目标是否明确，改革是否一定意味着改制，如何确定改制的目标模式以及具体的实施步骤等等，所有这些都涉及到企业改革的策略问题，因此要正确回答这些问题，首先就要对企业改革策略的内涵进行较为深入的剖析。

一、企业改革策略及其两个层次

所谓企业改革策略，是指对企业改革进程的总体部署和具体筹划，它

^{*} 本文发表于《船舶物资与市场》，1997年第1期。

包括改革目标的确定、改革目标模式的选择以及对改革措施实施步骤和时机的筹划等内容。根据企业改革策略的作用空间和制定主体的不同，它可以分为宏观和微观两个层次。

宏观层次的企业改革策略（以下简称“宏观策略”）是指国家对于国有企业改革工作作出的总体部署；微观层次的企业改革策略（以下简称“微观策略”）则是指一个具体企业对自身将要进行的体制变革所作出的具体筹划和安排，二者之间存在着密切的联系。宏观策略对微观策略具有普遍的指导意义，它规定着微观策略的政策取向和主要内容，是制定微观策略的主要依据，并通过微观策略的有效实施而得以最终落实。微观策略是宏观策略在一个具体企业的具体化，它的实施效果对宏观策略的正确性具有间接的检验作用。二者是相辅相成、互为补充的关系。本文重点讨论微观策略。

二、企业制定改革策略的主要原则

过去十几年的改革实践向我们展现了企业改革的丰富内容。但总的来说，企业改革基本上是在两个层面上展开的：一是企业内部管理体制改革（如生产管理体制、劳动分配制度改革等），这类改革一般只涉及在企业内部如何调动广大职工的积极性，优化资源配置，提高企业内部运作效率等问题；二是企业改制，企业改制要求企业按照《公司法》来重塑企业财产的法律组织形式并建立相应的法人治理结构及相应的企业运行机制。因此，改制是企业改革中更具有质变意义的形式。与企业内部管理体制、体制改革相比，企业改制是一种更加具有整体性和根本性的企业变革。

实践表明，无论企业在哪个层面进行改革，都将会对企业的发展产生重大而深远的影响。改革得好，将会直接推动企业快速成长；反之，改革出现偏差，不但得不偿失，甚至还会给企业后续的改革发展设下障碍。而决定企业改革成败的关键因素就是所制定的企业改革策略是否符合企业的实际。因此任何企业在着手进行改革以前，都必须对改革策略进行慎重研究，充分考虑影响改革进程和效果的诸多因素，做到统筹兼顾，周密安排，尽最大可能避免和减少失误。

为正确制定企业改革策略，推进改革顺利实施，笔者在总结近几年工作实践的基础上，认为船舶总公司所属企业在制定改革策略过程中应主要坚持以下几项原则：

（一）促进企业发展的原则

改革的目的在于搞活企业，在于以此来提升企业的市场竞争力，为企业的长远发展打下坚实的制度基础。可以说，能否真正促进企业发展是检验企业改革的必要性和改革措施正确与否的唯一标准。这个标准从根本上决定了企业改革的目标模式的确定和实施时机的选择。

（二）因“企”制宜的原则

企业改革，无论是内部管理体制变革还是企业制度创新，都会程度不同地改变企业原有的运行机制，都会暂时对企业的正常运作产生一定程度的负面影响。为了尽可能地减少这些负面影响，客观上要求企业在制定改革策略时，要本着实事求是的原则，准确分析制约企业发展的主要矛盾，充分考虑企业的改革承受能力，因地制宜地对本企业的改革进行科学筹划，切不可相互攀比，一味“求新、求洋、求快”。只有这样，才能使企业的政策目标稳步落到实处。

（三）与外部政策环境相适应的原则

尽管企业改革的特点是在社会经济的微观层面展开，同时改革措施的作用空间也仅限于企业自身，而这一特点也决定了企业改革必须要坚持“一厂一策”的原则，但是由于企业改革是一项政策性很强的工作，“一厂一策”并不意味着企业改革可以脱离外部政策环境而孤军深入。相反，企业改革能否顺利推进，在很大程度上还取决于它与外部政策环境的适应程度。在船舶总公司所属企业的外部政策环境体系中，与企业改革关系最为密切和直接的是船舶总公司的企业改革总体规划及相关政策和企业所在地区的地方相关政策。

首先，船舶总公司作为一个整体，需要从全局的战略高度来把握行业整体发展趋势，并据此对所属企业的改革进程进行全面统筹规划。所属企业的改革作为船舶总公司改革进程的重要组成部分，不仅要与总公司的企业改革总体规划相适应，同时也要以总公司的企业改革政策为主要依据来制订其具体的改革措施。

其次，船舶总公司所属企业大多分布在京外各省市。改革开放以来，随着地方自主权的扩大，在中央政府改革政策指导下，各地结合本地区实际情况，各自出台了大量带有地方特色的促进企业改革的措施。总公