

经济与管理研究

主编:

尤 廉 高 明

科学普及出版社

533

LIYANJIU

经济与管理研究

主 编： 尤 廉 高 明

科学普及出版社

内容提要

本论文集荟萃了镇江市1985年以来参加经济与管理论文评奖的优秀作品,体现了镇江市各行业为建设和发展镇江献计献策的热情。各篇论文均是管理者和执行者亲身体会的结晶,对改造镇江市的现状,充分利用当地资源,调动各行业人员的积极性,具有一定的研究价值。

经济与管理研究

尤廉 高明 主编

责任编辑:王宇光 陈莉萍

封面设计:李顺扬

科学普及出版社出版(北京海淀区白石桥路32号)

新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售

国营新民洲印刷厂印刷

开本:787×1092毫米1/32 印张:11印张 字数:187千字

1991年2月第一版 1991年2月第一次印刷

印数:1—1000册 定价:3.00元

ISBN7—110—01965—9/F.100

序

许晓霞

《经济与管理研究》一书经过多方共同努力，今天正式出版了。本书汇集的四十多篇优秀文章展示了镇江市经济与管理研究工作的丰硕成果，值得全市从事经济管理工作的朋友们共同庆贺。

镇江市青年管理现代化协会自成立以来，坚持每年组织一次全市性的优秀经济与管理论文的评奖活动，迄今已有五届。这项活动受到了广大经济管理工作者的热忱欢迎，也得到了社会各界的充分肯定，已经成为镇江市社会科学研究领域的一项群众性与专业性相结合的、重要的评选活动。通过五届优秀论文评奖活动，我认为，至少取得了这样几点收获：一是为推动镇江市的经济发展作了贡献。几年来共征集经济与管理论文近三千篇，其中获奖优秀论文有三百多篇。论文涉及经济管理工作的各个方面，有宏观经济的探讨，也有微观经济的研究；有定性的理论研究，也有定量模型的分析；有经济发展趋势的预测，也有企业改革的现状的分析。文章从各个不同的角度，运用不同的方法，作了各种不同的探讨论述，对拓宽经济发展思路，完善经济决策，推动深化改革和经济发展，发挥了不可低估的作用。二是活跃了全市经济理论研究工作。在论文评选的过程中，作者与评委多次交流，使原有的研究成果精益求精，受到社会各界的重视和关注。一些有益的建议和方案已被政府有关

部门采纳或吸收，使理论研究成果与经济工作的实践紧密结合，更具明显的地方特色和鲜明的针对性、可行性。因而吸引了越来越多的人参与研究，参与思考。几年来征集论文的数量越来越多，质量也越来越高；研究课题越来越广，参加者的层次越来越高。不仅有工人、农民，还有军人、大学生；既有大专院校的理论工作者，也有工商企业的厂长、经理，市领导和一些委、办、局的领导同志也在百忙中踊跃参与这项研究活动。三是壮大了我市经济管理的研究队伍。通过评选活动，我们高兴地发现，我市已有相当一批基础研究和应用研究方面的人才，他们分布在全市各条战线、各个部门，形成了我市以专职为主、专兼职结合的经济管理研究队伍，成为繁荣和发展我市社会科学研究的一支生力军。镇江市青年管理现代化协会也从中发现了一批年轻有为的人才，为开展经济决策研究和经济管理咨询活动集聚了一批骨干力量。

当前，国民经济建设已进入了“八五”发展时期，经济发展过程中还有不少新课题需要我们去研究、去探索。希望全市广大理论和实际工作者继续在坚持四项基本原则的前提下，贯彻“百花齐放、百家争鸣”的方针，解放思想，大胆探索，在理论与实践的结合上，提出更多、更新的见解和对策。根据镇江的特点，对全市改革开放和经济建设中的重大问题开展卓有成效的理论研究、战略研究、对策研究，为市委、市政府决策提供参考，促进我市经济的繁荣发展。

经济发展离不开理论的指导，经济理论的研究成果一定会对经济发展产生巨大的推动作用。经济与管理的研究工作任务重而道远，让我们共同为之努力吧！

一九九一年一月

目 录

序.....许晓霞

· 上 篇 ·

城因水兴 水为城用

——浅谈水运在振兴镇江经济中的战略地位

.....钱新余 (1)

发挥港口群体优势,促进城市经济发展.....张 立 (11)

转变政府管理经济职能的探讨.....陈璧显 (20)

论在发展外向型经济中企业领导者的决策思维

.....巢纪顺 (28)

把信贷结构的调整作为当前宏观控制的重点...孙意文 (37)

“双轨制”是粮食流通体制改革的正确选择...丁道富 (44)

把企业集团提高到一个新水平

——关于镇江市企业集团现状及其发展

趋势的调查与思考.....郭 堤 (51)

浅谈当前我国宏观经济的调控方法.....陆志方 (60)

调整信贷结构的实践与启示.....沈敏捷 (69)

关于镇江市发展成人教育的三点思考...郑蕊芳 程天龙 (74)

管理美学刍论.....薛 源 (82)

青工美育工作初探.....崔厚民 (88)

在治理整顿中确立发展乡镇企业的新思路

.....毛生海 滕玉林 (95)

试论培育具有中国特色的社会主义群体意识···宋定国	(102)
发展镇江市第三产业问题初探·····李琦	(110)
镇江民间同业公会的回顾和刍议·····许子豪	(117)

· 中 篇 ·

从家具市场的供需矛盾谈镇江市家具工业的改造·····许柏鸣	(123)
建立“三位一体”的产业联合体，走联合经营的道路，发展镇江船舶工业	
——镇江船舶工业体制改革模式初探·····张正国	(128)
发展制鞋工业，建设“东方鞋城”·····孔铁生	(135)
浅析镇江船舶工业的横向经济联合·····姚琪	(144)
镇江市外贸实行自营出口和委托代理出口的思考·····倪晓光	(150)
镇江市化学建材工业发展战略的初步设想·····戴雄楚	(157)
试论地方水泥工业的联合	
——中心城市建立水泥企业集团的探讨···周建群	(164)
镇江市纺织工业结构与发展方向探讨	
·····吴志坚 徐益生	(172)
在改革和竞争中形成交通银行独特的经营风格	
·····王国良	(181)
镇江市制氧工业现状及发展对策·····曹卫平	(187)
一条增强建筑企业活力的新路子——镇江市建筑工程公司改革用工制度招用农民合同工的调查···孙其源	(193)
镇江香醋营销决策初探·····殷国建	(200)
京口区街道经济发展试析·····蒋立群等	(206)

· 下 篇 ·

对“实现净产值”指标作用的初步探讨·····	林通华(217)
运用损益分歧法探索企业经营决策·····	王家渝(227)
对成本考核指标的探讨·····	任明辉(234)
发展相关性多种经营是企业多种经营的正确方 向·····	曹炳坤(241)
用尊重赢来支持,中心在支持中形成·····	杜正起(253)
谈内部承包责任制在中小型科研设计单位的应用 ——镇江工业设计院试行承包责任制实践 的启示·····	吴振生(260)
兴利除弊话招标·····	邹鸿喜(267)
如何认识和改进思想政治工作·····	周汉清(274)
坚持生产力标准,加强和改进企业思想政治工 作·····	邓木金(284)
关于企业领导与中层领导关系的几个问题·····	程志强(291)
浅析横向经济联合的优势转换功能·····	朱守明(300)
克服“三重三轻”,挖掘企业潜力——镇江市部 分承包企业挖掘内部潜力的情况调查·····	霍爱平(308)
关于企业资金的所有制性质及存在形式的探讨 ·····	睦培林(314)
设备管理要从单纯维修型向综合经营型转变 ——对工业企业开展设备综合经营管理的 几点看法·····	邹家骥(322)
浅谈开拓经营,搞活购销·····	张志刚(329)
编后语·····	编 者

城因水兴 水为城用

——浅谈水运在振兴镇江经济中的战略地位

钱新余

社会主义有计划的商品经济，要求最大限度地合理利用地方自然条件和资源，有效地计划和组织社会生产力的协调发展，以形成有特色的综合经济和产业结构，促进地方经济的良性循环和持续稳定发展。城因水兴，不仅反映镇江的历史沿革和经济发展过程，而且是建设镇江特有的经济结构和产业结构的客观基础；水为城用，则是以城因水兴为基础形成的振兴镇江经济的战略思想、战略重点和战略途径。

一、水运优势势能的加大与“漂移”并存。

城因水兴是镇江历史沿革和经济发展过程的高度概括。镇江地处江苏中部，与苏北重镇扬州隔江相望，素有“苏北门户”之称。北依京沪铁路和宁杭公路，中居长江与京杭运河的十字交口，运河穿越该市长达42.6公里，占跨省总长的6.2%，苏南河段的20.2%。2000多年来，经历了渡口、漕运、长江航运、铁路交通四个历史时期。经过建国36年来的建设，市区及四县占有的91公里长江岸线上，建成市区老港、大港海港、高资港、丹阳港四个港区，已形成80多个泊位，有一定机械装备的港口群体；拥有1130艘客货轮、驳，

共16061吨和 4120 客位的水运能力。1983年客运量达278万人次，货运量606万吨，尤其是大港一期工程两个万吨泊位的建成投产，大大增强了其辐射范围和吞吐能力。从而，镇江的交通地理位置，由江、河交口的十字中心进而跃为包括黄海、东海在内的“干”字形水运枢纽。不仅巩固了它在长江水系上第四大河港口的地位，而且跻身于海港城市之中，标志着镇江进入了江、河、海、铁、公的综合运输时期。

镇江水运港口发展的历史提醒我们，凭借水路运输的自然地理条件形成的地方优势，要求从客观上进行有意识、有计划的巩固发展和综合利用。因为，地区优势是一个系统的概念，它要求以利用和发展单项优势为起点和中心，来促进相关产业的发展，才能形成规模优势。地区优势也是一个发展的概念，它以全社会生产力发展水平为尺度，要求在与左邻右舍的比较中调整对策，才能保证竞争的有利地位。地区优势还是一个经济的概念，它要求能获得最佳经济效益，包括社会的和经营者的经济效益，才能保持优势的后劲。

长期以来，正是由于缺乏这种自觉认识，对水运优势重利用而轻巩固，对相关产业的建立发展多自发而少自觉，使水运优势过于依重于自然条件和经济环境，缺乏健全旺盛的生命力。因而，“第五历史时期”的主要特点是：在水运优势势能加大的同时，出现了“漂移”。为了较全面地揭示“漂移”的原因，需要将无法直接控制的自然条件和经济环境的影响因素一道列举分析。

首先，从自然条件的变化看，这种“漂移”表现在：长江镇扬河段航道淤结逐年严重，征润洲恶性发育，使河势发展不能确定，南北航道分流至此渐呈对开，且焦南航道分流

量有继续下降趋势，良好的岸线日益减少。京杭运河丹阳段航道浅窄，碍航设施、沿岸农田民宅、工厂多，使镇江段运力远低于太湖近区河段，这就难以保持镇江作为运河南下唯一入口的地位，将给城市建设和经济结构的协调发展带来不利影响。因而，集资整治河道，提高通过能力已势在必行。

其次，从长江下游的建港情况看，这种“漂移”表现在：本省境内两岸，现在海港“三南一北”，即南通港、张家港、大港以及1984年列入国家重点建设项目的南京新生圩港。若加上未定论的六圩或八圩港，形成各有特长的局面。由于镇江的经济实力处于苏南的“低谷”区，尽管大港可形成的吞吐能力将处于优势，其作用能否充分发挥，还受制于镇江的经济发展水平。因此，必须加快形成生产能力，实现水——铁，水——公的直取条件。

最后，从镇江港、运现状看，这种“漂移”表现在：港口吞吐能力未能充分利用。1983年吞吐量为921万吨，不足南京港的 $\frac{1}{3}$ 。排除城市规模差异，仅中转衔接效率，货船囤泊时间，机械装备水平几项指标，就反映出较大的差距和潜力。

此外，多层次的条件分割，企业、职工素质和福利偏低，管理不善及成本构成的不合理等等，都影响优势潜力的发挥。

由此可见，深刻认识城因水兴和水为城用相互依存，相互促进的辩证关系，充分利用确定性因素，改善不确定因素，有效控制势能的“漂移”，已是振兴镇江，提高苏南，发展苏北的当务之急。

二、必须实现由单一的“以港取胜”到综合开发的战略转移

纵观镇江经济发展存在的问题，集中反映在国内外市场上未能形成规模优势的行业和产品，综合经济效益低。而水为城用，正是镇江缩小和消除同国内外发达经济的双重差距，跳出“低谷”的一个战略思想。从战略上突破“以港取胜”的纵向观念，在横向的联系与发展中努力做到水为城用，在改革和技术改造中调整经济结构和产品结构，形成有镇江特色的专业化综合经济，这就是水为城用的价值观。

第一，要从本市实际出发，扬长避短，开发“以水取胜”的最终产品（劳务），以劳动密集型生产为基础实现经济的“渐进”，来完成技术密集型为主导的“跳跃”。“第五历史时期”的特点要求我们不失时机地抓住这一优势，把水为城用作为镇江经济发展的一个战略重点。

第二，要从市场需要出发，截长（线产品），补短（线产品），择“水”发展；反过来，又促进了产业结构和技术结构的合理化、专业化。市场机会对产品开发有互为媒介的影响。当前，改革促进了“转轨”、“两通”的迅猛发展，要求加速开发长江、运河的水运潜力，急待改善港、航条件。因而，在增强企业活力的同时，积极引导开发水运、造船、港机等短线产品和市场，将有利于形成规模经济优势。

第二，从经济合理出发，实行以最终优势产品（劳务）为基础的，各种形式与层次的经济联合，积极稳妥地由“小而全”向“大而专”过渡。为传统企业与产品提供并转、联合的机会，以形成内联外挤、内联外引的物质、技术基础。

由此可见，水为城用应当而且能够作为镇江经济发展的一个战略重点，并将对总体战略目标的实现产生重大的积极影响。

三、进一步提高内河货运和港库吞吐能力

加快发展内河航运和提高港库吞吐能力，是水为城用最现实最关键的一环。应以大港海港为中心枢纽，建立河、江、海三个层次的水运系统，加强水运辐射能力；努力巩固现有市场，尽快利用潜在市场，积极开发远景市场。

首先，要把加强苏北运河能力作为基本立足点，进而开发河、江、海联运市场。积极组编具备江河、江海直达能力，适应多种货种装运的钢质船队，逐步变中转性运输为主为长途运输为主，以充分利用“干”字形地理优势。

其次，要大力改革现行体制，建立以中心城市为依托的“大交通”。现驻镇江的隶属长航，省、市、县等的港站库航企事业单位众多，政出多门，多趋其利，相互控制，至今仍然影响运输、中转效率和综合经济效益。解决的途径是一方面要政企分开，港、航、库、站实行按行业管理；另一方面又要集中管理，分散经营，建立松散型经济联合体，组织包括港、航、库、站在内的，从运输方式、货种、运量、仓储、中转等环节进行合理的专业分工，综合协调的联合经营。

第三，要大胆推行优惠、扶持政策。运河运输的税收、燃料价格、职工福利等级不合理，运输、装卸机具更新缓慢，折旧率低，严重影响了内河航运的发展，因而，应积极组织调研、论证，提出适当改革措施去逐步解决，以促进河

运业的复兴。

四、积极开发客运和旅游新航线

由于瓜洲、高港汽车渡船的开设，镇江现有的中转性客运航线运量呈不可逆转性的下降趋势。如何保持和提高现在港、航的生产和经济效益，关键在于开发对客运市场种类，开辟航线，逐步改变轮渡性质。

首先，增开镇——通——沪客班。通过这一航线的，现仅有申汉班、宁高班，每日上下水共四个班次，且因在镇靠时间不够理想，车船衔接不够好，旅客滞留时间长。据有关资料反映，1982年预测出口量可达40万人次，实际仅24万人次，约40%的旅客被迫弃水从陆。长此以往，优势地位和经济效益的下降速度更快。增设镇、通、沪航线，目前可隔日开航至南通，由于通——沪水路客运十分繁忙，尤其是下水更难应付。因此，客轮可在通——沪之间连续往返两个航次，协助分流。这样，镇——通航程共6~7小时，与长航和其它运输方式相比，可占有利地位。若再辅以选靠中途港，提高航速，运价下浮，完全可以取得较好的经济效益。

其次，可开辟水上旅游航线及餐宿型游船。1983年，我市共接待外国客人、华侨和港澳同胞近20000人，但多为路过逗留。这种逗留旅游点的吸引力小，对第三产业开发的意义不大。上海经济区的小区域旅游联营，更使镇江的旅游业处于不利地位。为此，镇江应利用水路地理优势，开辟旅游航线。即以长江、江南运河和太湖流域为主体的旅游区线，置200个客位游船，可经镇、锡、苏、淀山湖、沪、杭、宜兴、黄山、宁、扬等10个旅游点，并同各地开展汽车联运协

作，形成环形旅游线，夜行宿船，日泊游玩，这种形成新型的旅游方式，可吸引两个市场：一是国际市场，据统计，国旅总社1983年对外经营的全国线路中，江、浙、沪共占64%，由本区地方外联的外国旅游者占全国地方外联总量的82%，足以说明国外市场潜力很大；二是国内市场，人民消费水平的提高，对精神生活的需求增大，高职干部、职工、农民、学生、劳模先进人物的旅游疗养，各类可采用旅游形式的会议，将日益增多，并从时间上相互抵补，可解决客流不均问题。还可发挥两个优势：一是由水上旅游，可促进历史文化古城和风景游览城市优势的发展。按城市规划要求，苏北路黄沙至三号码头一带将恢复江滨公园，可兴建水上娱乐场，配置现代文体设施，修建旅游服务中心大楼等等。不仅使旅游业实现由静态、微观方式向动态、宏观方式的转移，同时必能促进第三产业的同步开发；二是由水上旅游促进相关产业的发展。镇江的食品工业优势，主要表现在香醋、麻油、酱菜、蟹包、肴肉、三鱼等名特优食品上。旅游航线的开辟，扩大了它们的市场和宣传，由此可带动食品工业、包装工业等相关行业的迅速发展。

五、充分发挥船舶制造工业优势

从总体上看，镇江船舶工业的布局，已形成了从生产到科研、教学的实力雄厚、配套性强、潜力很大的规模行业。在省内，其规模首屈一指；在长江下游，布局密度仅次于上海。因而，它对水为城用有不可低估的重要作用。

目前，造船工业生产能力发挥不足，是个共性的问题。但原因不一，各有一本难念的经。如省厅属镇江船厂生产场

地限制发展，水域条件很不理想；“中船”属润州船厂“大材小用”，设备与技术人员闲置严重；市船舶公司属谏壁船厂，技术、装备薄弱，产品质量较差，效率低。其余配套企业的多数产品处于可有可无或仅提供初级产品的处境，造成生产能力的巨大的浪费。

因而，消除多层次的条块分割，改变企业在产品、技术、原料、资金、设备、人才等方面的自我封锁、自成体系的“散件”状态，迅速形成“生产—科研—教育”的联合体，应作为船舶工业发展的主要突破口，也是实现区域性船舶制造工业基地战略目标的当务之急。当前应采取的主要措施有：

一是通过改革，建立以船舶为龙头的生产、科研、教育联合体，形成具有一定水平的专业化协作的行业规模。以市船舶公司为主体，联合包括拆船公司在内的有关企业，实行产品生产的专业归口；同时，邀“中船”上海公司、省船公司组成。以松散型联合体的形式，统一制订产品、技术开发规划，合理调整生产布局，促进产品生产的分工协作和设备、原料、技术、人才的交流，以发挥吸引投资和内联外挤的整体功能。从而扬长避短，截长补短，各有受益，共同提高。当前，应着眼于内河船舶现代化、标准化、系列化的设计和生产经营，以便巩固现有市场，占领潜在市场，并同本市内河航运行业相互支持，足以形成全国最大的内河船舶生产基地。

二是开发国际和国内两个市场，吸引横向投资，“以船养船”地向技术密集型过渡。在国际市场方面，应避开上海等沿海造船工业基地的优势，积极接受技术要求高、生产批

量小的特种专业船舶订货任务。因为这类产品竞争性小,有利于在生产中吸引外资和技术,武装自己,提高市场声誉。另一方面,要抢先开发内河船舶市场。如江河、江海直达船只,顶推轮、分节驳、囤船、旅游船、内河集装箱船驳等具备良好的生产、扩散条件和市场容量。

六、重视内河港口机械和航运通讯工具的产品开发

港口机械和航讯设备的市场需要量很大。长江干流上的主要港口急需更新大量现代装卸设备;中等城市以下港口和长江支流(含运河)港口设备陈旧,大部分处于原始装卸状态;同时,大多数港口和航运部门都不同程度地需要添置必要的专用通讯设备。另一方面,生产相应产品的企业相当少,专业化、系列化的配套产品更是缺乏。这一信息,说明继续发挥传统生产技术、装备能力,对于吸引横向投资、来料加工和加速资金周转,对于引进现代技术、装备,对于以生产劳动密集型产品开路来发展技术密集型的最终产品,整机产品、系列产品等等,都是可行的。同时,利用水运优势,有助于减少以“粗、大、笨”为特点的港机产品的运输费用,提高竞争能力;具有一定声誉的叉车、电机、蓄电池、传输带等散件产品,都是潜在的配套性产品,并且,配套将为它们带来“聚集效益”。以这类传统产品为骨干,选定吊机、传输机等主要设备的骨干生产企业,组织散点生产,集中配套供应,并统一提供安装、维修劳务,将有利于壮大行业规模经济,扩大市场范围,形成专业化系列化港口、航讯配套产品供应基地。

城因水兴形成了镇江特有的城市布局、经济结构及人民