

转变经济增长方式 先行录

主 编 余健明
副主编 史清琪 郑新立

中国计划出版社

转变经济增长方式先行录

主 编 余健明

副主编 郑新立 史清琪

中国计划出版社

1997 北 京

图书在版编目(CIP)数据

转变经济增长方式先行录/余健明主编. —北京:中国计划出版社,1997.2

ISBN 7-80058-537-9

I. 转… I. 余… II. 经济增长-方法-经济改革-经验-中国 IV.F120.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 01106 号

转变经济增长方式先行录

余健明 主编

☆

中国计划出版社出版

(地址:北京市西城区月坛北小街2号3号楼)

(邮政编码:100837,电话:68580048)

新华书店北京发行所发行

北京二二零七工厂印刷

850×1168毫米 1/32 13印张 335千字

1997年6月第一版 1997年6月第一次印刷

印数 1—3000册

☆

ISBN 7-80058-537-9/F·332

定价:28.00元

编写人员

主 编：佘健明

副主编：郑新立 史清琪

编 委：史清琪 许江萍 辛仁周

佘健明 张关冰 郑新立

施子海 赵世洪 蔡永生

前 言

加快经济增长方式由粗放型向集约型转变,是党的十四届五中全会以及《中华人民共和国国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》提出的两个具有全局意义的根本性转变之一,是促进国民经济持续、快速、健康发展,实现跨世纪奋斗目标的关键。转变经济增长方式,就是要以提高经济效益为中心,通过大力推进产业技术进步,提高劳动者素质,强化生产经营管理,发展规模经济等途径,促进产业结构和地区生产力合理布局,增强国际竞争能力,提高国民经济整体素质和效益。

尽管转变经济增长方式明确提出不久,但雄鸡报晓,不乏先行者。转变工作并非始于今日。不少地方和单位一直在不同层次上探索和实践着经济增长的最佳方式和途径。各级政府通过体制改革、机制转换和政策支持,努力从宏观上为企业发展创造良好环境。广大企业和科研院所在生产科研第一线,探索着经济高效增长的具体途径。这些转变经济增长方式的先行者,从不同角度率先提出和推进了经济增长方式的转变,积累了许多经验:它们有的在转换经营机制、建立现代企业制度方面取得了积极进展;有的在实施面向市场的经营战略方面取得良好成效;有的依靠科技进步大幅度提高了经济效益;有的在产品经营与开发上档次、上规模方面,取得了引人注目的成就,规模经济效益显著;有的依靠强化内部管理,创造了先进的管理模式,获得了超人的管理效益;有的在农业集约化经营方面闯出了一条成功道路;有的更是在上述几个或各个方面都取得了明显进展。

为了进一步推动全社会经济增长方式的转变,总结和推广先行者的成功经验,在各地计委和有关部门的支持下,我们将部分企

业和地区的先进经验结集出版,以供大家根据本地区、本单位的实际借鉴和参考。我们期望这些榜样的力量,能够激发起各方无穷的智慧和创造力,把经济工作的重点切实放在转变经济增长方式上,并在“九五”期间取得明显成效。

目前我们所介绍的典型和经验还是先行性的,对这些经验的总结也是初步的。由于条件的限制,其它一些好典型、好经验我们也还未来得及在本书中总结和宣传。转变经济增长方式是经济工作的一项战略任务,从宏观到微观都还有许多工作要做,还会遇到不少新的挑战 and 困难,还需要不断探索新路子、总结新经验。本书亦是要起到一个抛砖引玉、将雏揽凤的作用,呼唤和推动经济增长方式转变大潮的来临。

编 者

1996.10

目 录

一、综合

走集约化经济增长之路,振兴民族造船工业

——中国船舶工业总公司经验 (1)

不断超越自我的“兖矿之路”

——兖州矿业(集团)有限责任公司经验 (12)

一个振兴民族工业的典范

——四川长虹电子集团公司经验 (22)

二、转机建制

全新的机制,生动的范例

——哈同公路建设实行新机制的经验 (32)

转换经营机制,强化企业内部管理

——吉化集团公司经验 (40)

加快转机建制,发展集约经营

——上海华联集团经验 (49)

转机建制开拓进取,在两个转变中实现大发展

——华北制药集团公司经验 (57)

沿海内地优势互补,实现资产最佳结合

——康佳集团股份有限公司经验 (68)

实行项目法人责任制,深化投资体制改革

——安徽新集矿区经验 (76)

转换经营机制,加强内部管理,推动二滩水电站

建设经营达到新的水平

——二滩水电开发有限责任公司经验 (86)

深化改革,转换机制,全面提高经济效益

——辽宁省大连海洋渔业集团公司经验 (96)

三、技术进步

因地制宜做好技改创新这篇文章

——福建省南平造纸厂技改经验 (107)

走技术引进与自主创新之路,发展我国氨纶生产

——烟台氨纶股份有限公司经验 (117)

加强产学研联合,推动高新技术产业化

——洛阳电话设备厂建立自主创新
的技术进步机制经验 (124)

攀科技高峰,扬民族之威

——深圳开发科技股份有限公司经验 (130)

走技术创新之路,高效快速发展

——陕西秦川机床集团经验 (139)

自我挖潜改造,走内涵式发展道路

——青岛澳柯玛电器公司经验 (147)

走产学研一体化道路,发展我国生物制药业

——山西康宝生物制品股份有限公司经验 (156)

寻找新的经济增长点,振兴纺织业

——海南欣龙无纺实业有限公司经验 (165)

走自主创新之路,确保油田高产稳产

——大庆石油管理局经验 (171)

实现两个转变,争创国际名牌企业

——海尔集团经验 (181)

坚持自主科研开发,发展民族通信工业

——深圳华为技术有限公司经验 (192)

勇于进取,走出我国电子玻璃产业振兴之路

——安阳彩色显像管玻壳有限公司经验 (201)

挖潜改造,规模经营,以人为本,科学管理

——彩虹公司实行集约化经营,建设

现代电子企业的经验 (211)

高科技与高质量服务并举,把杭州

电信推向现代化

——杭州市电信局经验 (224)

四、经营战略

走专业化生产集约化经营之路,发展规模经济

——常柴集团有限公司经验 (232)

杉杉创造辉煌的起点

——记杉杉集团独特、超前的市场

经营战略 (240)

自力更生高速发展规模经济

——春兰集团经验 (247)

让产品更贴近市场

——江苏无锡小天鹅股份有限公司经验 (255)

以市场为中心,发展民族药业

——武汉健民药业集团经验 (261)

五、规模经济

实行规模经营,争创名牌产品,发展民族工业

——海南椰树集团有限公司经验 (269)

坚持以市为中心的经营战略、促进企业发展壮大

——大连冰山集团有限公司经验 (276)

走农业资源深加工之路,探索食品工业的新路子

——洛阳春都集团公司经验 (284)

以规模经济为中心,发展上海第一支柱产业

——上海汽车工业(集团)总公司经验 (293)

上规模,抓技改,推进制药业发展

——东北制药总厂经验 (301)

六、强化企业内部管理

模拟市场核算,实行成本否决

——邯鄲钢铁集团有限公司经验 (307)

与国际惯例接轨,促进海洋石油业高速高效发展

——中国海洋石油总公司经验 (319)

坚持集约化经营道路,努力建设世界一流企业

——宝山钢铁(集团)公司经验 (329)

精雕细刻,持之以恒,努力提高企业管理水平

——山西焦化集团有限公司经验 (340)

七、农业集约化经营

努力开拓,优化服务,积极推进土地适度规模经营

——福建省晋江市经验 (353)

坚持生态兴县,提高经济增长质量

——辽宁盘山县走可持续发展道路经验 (358)

大力发展棉花生产,不断振兴农村经济

——新疆维吾尔自治区棉花生产经验 (368)

实施“两个根本性转变”,加快现代化大渔业发展步伐

——山东荣成渔业产业化发展模式 (373)

实施农业产业化战略,促进经济增长方式转变

——山东潍坊市经验 (383)

将拳头产品化成拳头产业

——湖南汉寿县形成中华鳖产业的经验 (389)

加强科技服务,推动农业经济增长方式转变

——海南省澄迈县热带作物服务中心经验 (397)

一、综 合

走集约化经济增长之路 振兴民族造船工业

——中国船舶工业总公司经验

编者按：“起点低、基础弱、投入少”是 80 年代初期我国造船工业的基本现状。然而，在短短的 15 年间，我国就跃居为世界第三造船大国。这与我国很多其他产业形成了巨大的反差。其成功的秘诀何在？我们认为首先是在其管理体制上，它实行的是集团式的管理，从而确保了统一的决策程序；其次，积极参与国际竞争，在引进技术的同时，注重消化、吸收和创新，从而能迅速赶上发达国家的水平；第三，在管理上也做了大胆的改革。显然，造船业的成功，为其他行业的发展提供了可资借鉴的经验。

一、船舶工业发展的现状

我国船舶工业，有着光辉的历史。但是，由于种种原因，与世界先进水平差距日益拉大。直到改革开放以前，我国在国际造船和航运市场上，既无自己的产品，更无自己的技术。党的十一届三中全会以后，初步走出一条“以我为主，博采众长，提高创新，扩大出口”的振兴民族造船工业的集约型经济增长之路。

(一)初步确立了在国际市场上的地位

1995年,全公司完工造船产量184万吨,首次超过实力雄厚的德国,成为继日本、韩国两大造船国家之后的第三造船国家。手持新船订单,连续五年处于世界第三位。在世界主要发达国家造船业近几年普遍亏损,甚至部分企业破产、倒闭的不景气形势下,我国的造船潜能和优势正在释放和发挥。“八五”期间,全公司造船产量年均增长率达26%,超过日本6.7%,韩国5.3%和德国3.6%的增长速度。在强手如林的国际市场竞争中,船舶工业以令人瞩目的业绩成为世界造船大家庭中一名重要成员。

(二)加快了外向型经济的发展

从1978年到1995年的18年间,船舶总公司累计出口船舶560多万吨,相当于建国后前30年的35倍。“八五”期间,累计出口创汇26亿美元,出口船舶300多万吨,比“七五”分别翻了一番。出口船占造船产量比重,从“六五”期间的24%,上升到45%。船舶产品大步进入发达国家市场。1995年新接的240多万吨出口船舶中,九成以上是来自发达国家和地区的订货。我国以优异的技术性能和信得过的产品质量,吸引加拿大、英国、比利时、希腊和台湾船东转向中国订船。世界航运大国挪威在建的新船中,有1/4是在我国建造的。船舶出口,带动了军贸、外轮修理、海洋工程和机电产品的出口。累计有上百种大宗出口产品,进入七、八十个国家和地区。李岚清副总理高度评价说,船舶工业是我国目前唯一称得上外向型的出口支柱产业。

(三)促进了军工科研和生产的发展

“八五”期间,是船舶军工和军贸获得同步发展的时期。在解决了第一代战斗舰艇技术遗留问题的基础上,研制了第二代核潜艇、导弹驱逐舰、导弹护卫舰、常规动力潜艇和军辅船等。这些新型战斗舰艇,在青岛和东南沿海举行的重大军事演习中,为保卫我国海疆,维护海洋权益发挥了重要作用。我国自行研制的具有国际水平的新型导弹护卫舰、导弹快艇、远洋综合补给船等批量进入国际市

场,并受到用户的好评。军贸市场的开拓,使我们跟踪了世界先进舰船技术,填补了国内空白,有力地促进了军工科研生产的发展。

(四)增强了抵御市场风险的能力

船舶工业是国内目前为数不多的经受过国际、国内两大市场考验的行业。80年代初,刚一跨出国门,船舶工业便经历了国际市场大萧条。随后是海湾战争的影响。进入90年代后,又赶上国内市场低迷,国际市场船价下跌。船舶总公司放手让骨干企业在市场风浪中“摔打”,锻炼了队伍,提高了生存本领和竞争能力。近几年,尽管市场出现较大波动,船舶总公司依托国内市场,开拓国际市场,不仅结束了造船产量长期在六七十万吨徘徊的局面,而且在1993年突破100万吨的基础上,实现造船产量“三年三大步”和提前一年翻一番的目标。国有企业的巨大潜能开始释放。全公司现已形成十几个出口创汇在上千万美元以上的企业,最高的达到上亿美元。沿海骨干船厂造船产量占到90%;在全系统盈利上千万元以上的11户企业中,骨干船厂就有9户。出口主力军队伍的形成,是全公司在国际、国内外贸出口环境不利,减利因素增加,市场竞争激烈的条件下,保持增势不衰的重要条件。

二、抓住“三大矛盾”,做到“三个坚持”,促进“三个提高”

自进入市场以来,船舶工业除经历了国有企业遇到的所有困难之外,更多的是来自国际市场的挑战。船舶工业面对的是以日本、韩国、德国为代表的实力雄厚的发达国家;参与的是已被世界造船大国分割完的市场;面临的是与国外强手形成的“起点低,差距大,基础弱,对手强,资金少,投入多”的强烈反差。船舶总公司抓住世界造船重心东移和市场结构调整重组的有利时机,“扬长补短”,大胆置身于国际经济大循环之中。针对技术、管理落后和资金短缺的“三大矛盾”,做到“三个坚持”,促进“三个提高”。

(一)技术上,坚持“以软带硬”,提高技术起点

80年代初,我国造船技术和关键船用设备水平,与国外相差

20 年以上。为了缩短差距,尽快与国际市场接轨,船舶总公司一面把有限的资金,集中用于引进国外船舶设计技术和关键船用设备(软件)制造技术,一面加快消化吸收积极培育和发展自己的名牌产品。

掌握船舶设计技术,是提高国产化水平,争取外贸经营主动权,扩大船舶出口的关键。船舶总公司发挥人才密集和厂所结合的优势,先后引进国外七大著名船级社 42 种、近百分册、2000 万字的造船规范和 5000 多项国际标准及 10 多项船舶设计技术。通过消化吸收,逐步实现了从借鉴和移植国外技术到自主开发创新。“八五”期间,船舶总公司累计完工 660 万吨出口船和远洋船,全部选用了我国自行开发的船舶设计技术。具有世界先进水平的高速水翼客船、液化石油气船、大舱口散货船、成品油轮第一批高技术含量新型船已经出口。国内自行设计建造,目前最大吨位的 15 万吨散货船和油船也批量进入发达国家和地区市场。现在,全公司不仅开发、优化和储备了 500 多种新船型,作到“建造一代、开发一代、预研一代”,而且向大型化、高新技术和世界名牌方向发展。江南和大连造船厂分别开发建造的 6.5 万吨散货船和 4.4 万吨成品油轮,以其优异的技术性能和信得过的产品质量,被国际航运界誉为“中国江南型”和“中国大连型”,成为世界名牌产品。其中“中国江南型”已在国际租船市场挂牌交易。在已承接和建造的 20 多艘“中国江南型”中,有十多艘出口到美国、德国、台湾和香港。美国一家船东被我国造船工业顽强拼搏和为国争光的精神所感动,不仅将新订的 5 艘让中国人自豪的新型船编入自己的船队系列,而且以国际造船和航运业隆重命名的最高礼仪,将其分别命名为“中国光荣”号、“中国自豪”号、“中国精神”号、“中国希望”号和“中国欢乐”号。外国船东,用中国的名字为自己的船舶命名,这在国际造船和航运史上是没有先例的。名牌产品促进了市场的开发。现在,我国的船舶产品已出口到 40 多个国家和地区。

船舶出口,促进了国内交通运输业的发展。我国沿海和内河急

需的 3.5 万吨浅吃水肥大型运煤船和 1.2 万吨江海直达型货船已经研制成功。这种经济型的新型运输船舶,不仅适合我国沿海和内河航道浅、运力大的要求,而且有效地解决了“北煤南运”和万吨级货轮江海联运的问题。其中 3.5 万吨浅吃水肥大型运煤船已建造 30 多艘,在沿海运输中发挥着重要作用。李鹏总理高兴地称赞说:“这件事办得好!”

为了加快船用设备的更新换代,船舶工业从 70 年代初开始,引进船用主机、辅机等世界名牌专利(软件)制造技术 100 多项。经过十几年的努力,现已形成新一代低、中、高速三个系列产品。与 10 年前相比,新一代船用柴油机占当年造机产量比重,由 36% 上升到 80%。其单机功率从几千马力发展到 3 万多马力;从为国内万吨级以下船舶配套,发展到为 15 万吨大型出口船舶配套。以散货船、集装箱船和普通油船为代表的大宗出口船型,船用设备国产化自给能力,已由 80 年代初的 20% 提高到 80%。大连船用柴油机厂率先引进国外专利技术后,在不到三年的时间内,便研制出我国第一台完全按照国际标准制造的低速大马力柴油机。现在,低速大马力船用主机已发展 10 代 21 种,不仅跟踪和保持了世界领先水平,满足了十几年来累计完工的 1200 多万吨出口船和远洋船的装船需求,而且整机出口到发达国家市场。据不完全统计,扣除关键零部件进口用汇部分,十几年来仅低速船用柴油主机替代进口一项,就为国家节汇 5 亿多美元。

(二)投入上,坚持“以少带多”,提高综合实力

船舶工业是投资大、回收慢的行业。改革开放以前,船舶工业主要为海军服务,在造船设施、能力配套上,以能适应建造万吨级以下舰船为主。随着民用船舶市场的开发,船厂对市场需求量较大的 3.5 万吨以上大型船舶建造能力明显不适应。因财力有限,国家对船舶工业投入又逐年减少。“七五”期间,船舶总公司固定资产投资占全国的比重,由高峰期的 1.16% 降到 0.27%。“八五”期间虽有回升,但仅相当于国内一条汽车生产线的投入,还不及日本、韩

国一个船厂一年的投资。以有限的增量资产,带动和盘活存量资产,重组生产要素,是船舶工业适应和扩大市场的重要举措。

针对大型造修船设施和能力短缺的薄弱环节,船舶总公司发挥集团综合实力和优势,统筹规划,合理布局,集中投入,突出重点,确保大连 20 万吨级和文冲、澄西两个 10 万吨级造修船坞等重大基础设施建设及重点骨干船厂技术改造。

大连造船新厂在边建设、边生产的艰苦条件下,完成了国内最大的 20 万吨级船坞的建设,形成了我国目前规模最大的现代化总装厂。1995 年,该厂完工 50 万吨出口船,创汇 1 亿多美元,创我国造船企业年产量最高、出口创汇最多纪录。沪东造船厂在国家没有投入的情况下,采取股份制和多方筹资的办法仅用 9 个月时间,就在崇明岛滩涂上将一艘超大型油船,改建成一座 10 万吨级浮船坞,为我国大型造修船设施建设,闯出一条融资快、周期短、投资少、效果好的新路。

在国务院领导的直接关怀下,船舶总公司对整体素质好、出口创汇额高、市场和发展潜力大的江南、沪东、大连、上海和广船五大骨干船厂优先进行技术改造。通过扩建原有造船设施,引进先进工艺技术,补充关键的生产设备,有效地提高了造船能力。江南造船厂是我国民族工业的发祥地,至今已有 130 多年历史,在我国民族工业发展史上曾经作出过巨大贡献。但是由于缺少投入,该厂设备老化,固定资产新度系数只有 50%,不仅与全国工业企业 67.8% 的平均水平相差甚远,而且低于船舶工业 62% 的平均水平。江南造船厂知难而进,瞄准国际市场需求量较大的巴拿马船型进行改造,使单船造船能力从 2 万多吨,迅速提高到 7 万多吨。广州造船厂看准我国北煤南运急需的 3.5 万吨浅吃水船市场,仅用 10 个月时间,就将 1.5 万吨级船台改造为 3.5 万吨级船台,并迅速发挥了作用。

经过“八五”重点建设和技术改造,我国不能建造和修理 10 万吨级以上大型船舶的历史已经结束,初步形成了东部沿海地区从

北到南比较合理的大型造修船格局。与 10 年前相比,全公司造船能力翻了一番;出口创汇增长 10 倍;万吨级以上船舶占造船产量比重,由 64% 上升到 90%。据国外对 25 个国家和地区 100 多家船厂的统计和分析,我国有两家船厂进入世界大型造船企业行列,4 家进入中型船厂前列。我国已跻身世界上能够建造、坞修 30 万吨超大型船舶国家的行列。

发挥集团优势,统筹规划,重点投入,避免了重复投资、重复引进、重复浪费的现象,形成了有效的资源配置和按市场、产品结构优势互补的合理分工。目前大连地区重点开发北欧市场和大吨位散货船、油船及高附加值液化石油气船、海洋石油工程等。上海地区重点开发北美、西欧、东南亚市场和市场需求量较大的巴拿马型货船、普通油船、集装箱船及高技术含量客船、运输船等。广州地区以开发东南亚、中东市场和 3.5 万吨以下常规运输船为主。

坚持走内涵扩大再生产的道路,使有限的增量资产在较短的时间内形成了“催化”,也使长期沉淀的庞大固定资产发挥了作用,收到了“一分投入,三分产出”的效果。据对“八五”技术改造的 51 个项目统计,每投入 1 元钱,新增销售收入 3.12 元。五大船厂技术改造后,新增造船能力 48 万吨,提高造机能力 3.7 万千瓦。与新建同等规模的船厂相比,投资可节省一多半,周期可缩短 2/3,5 年内即可回收全部投资。

(三)管理上,坚持“以外促内”,提高竞争能力

通过加快与国际市场接轨和扩大船舶出口,促进和提高内部管理水平,是生产企业不断强化内部管理的直接动力。技术落后,观念和管理更为落后。80 年代初,刚开始承接出口船时,国内著名的军工企业——江南造船厂将完工的第一个船体分段交给外国船东验收,竟被挑出几百个缺陷。外国船东毫不客气地说,按国际要求,只要查出 20 个缺陷就要返工,你们这样的质量根本没人要。其实,被船东挑出的都是过去认为无关大局的个别铁锈没有打磨干净、焊缝不大光顺等,但这竟成为通向国际市场的第一道关卡。造