

售总额扣除物价因素仅比上年同期增长2.4%，第三产业的增长速度也相应由上年的6.3%下降为4.6%。第三，政策性亏损增加，财政补贴扩大。由于价格上高进低出，或高进平出，第三产业行业的经营亏损增大。1988年仅粮油公司、商业二局和公交公司系统财政补贴额即达14.9亿元，影响第三产业比重1.6个百分点。去年预计粮、油、肉、禽、蛋等农副产品的亏损补贴额将比上年再增加9.1亿元，从而使第三产业比重更进一步下降。

2. 个别行业发展的落后状况仍很严重。

这主要是运输邮电业和房地产业。1978年以来，虽然对运输邮电业进行了较大的改造，但是，由于投资资金严重不足，运输邮电业的改善幅度远远赶不上需求增长速度，供需矛盾有进一步扩大之势。如上海港吞吐量超负荷率已由1984年的26%上升到66%；铁路沪杭线和航空沪穗线经常超负荷40%，有时高达70%；市区道路网内机动车数量超正常容量127%，每公里道路负担汽车高达270辆，车辆平均时速已由60年代的30公里/小时下降至10公里/小时，个别地段甚至降至3—4公里/小时等等，全市经济发展受到很大抑制。据估计，全市每年仅因车速减缓而造成的经济损失即达4亿元以上。全市居民住宅长期被作为福利事业看待，租金过低，亏损严重，缺乏自我积累能力，难以形成产业。1988年全市房地产业收入仅占国民生产总值的0.1%，居民住房紧张的矛盾至今仍很突出，人均住房面积与全国平均水平的差距已由1981年的14.6%扩大到1987年的27.4%。

3. 中央与地方矛盾突出。

上海第三产业中中央企业占有很大比重。1984年中央企业增加值占全市第三产业增加值的46.5%，一些效益较高的行业比重更大，如金融保险业占97.2%，对外贸易业占108.7%（当年地方对外贸易增加值为负值），交通运输业中盈利能力较大的对外“大交通”也多属中央企业。这些企业的收入主要来自地方工商企业的转移利润，而所得利润直接上缴中央，返回地方很少。因此，在全市第三产业发展过程中，中央与地方利益存在较大的矛盾。从行业结构变动的角度看，若以产值地方利税率（即各行业税收收入+地方所得利润/行业增加值）为指标进行静态分析，则由于金融保险业等中央利税所得比率较大的行业发展较快，而商业等地方收益较高和上缴地方利税基数较大的行业发展不快，因而，相对于1984年的产值结构，1988年全市地方利税所得额相对减少了3.8亿元。这一矛盾直接影响了地方政府发展上海第三产业的战略选择。另外，在交通运输和科学研究等行业内部，中央企业和地方企业在管理上存在着严重的条块分割矛盾，因而难以显示综合运输和综合研究的优势。

①见徐明吉：《关于我国与西方国家在第三产业统计上的差异》，载于《上海经济研究》（增刊）1989年第26期。

· 书讯 ·

《重置成本会计论》一书出版

上海财经大学第一位经济学博士汤云为副教授的学术专著《重置成本会计论——物价变动的会计对策》一书，已由上海人民出版社正式出版。全书从马克思主义的劳动价值论出发，深刻地分析了成本概念，提炼出具有突破性的“成本实物补偿”理论。同时，该书比较系统地论述了在我国实行重置成本的必要性和可能性，并以专题形式逐一论述了与重置成本会计有关的主要问题，从而构成整个重置成本会计所需考虑的基本内容。该书理论联系实际，具有较高的经济理论和会计理论水平。

（陈信元）