

产业集群 · 文章编号:1002-980X(2006)07-0027-02

基础设施产业的有效组织模式探析

王 滨¹, 李红昌²

(1. 神华国际贸易有限责任公司业务五部, 北京 100011; 2. 北京交通大学经济管理学院, 北京 100044)

摘要:有效组织模式是运输产业可持续发展的重要保障条件。运输产业的有效组织模式主要体现在 3 个层面: (1) 国有资本和社会资本的有机匹配; (2) 组织模式的选择; (3) 激励性制度的设计。运输产业组织模式必须有国有资本参与, 组织模式要体现公企业的特点, 并匹配合适的考核制度安排。

关键词:运输产业; 组织模式; 国有资本; 激励性制度设计

中图分类号:F5 **文献标志码:**A

一、基础设施产业有效组织模式的重要性

基础设施产业包括了公路、铁路、矿业、邮政、通信等关系国计民生的重要产业领域。选择符合基础

设施产业实际的有效组织模式, 对基础设施产业吸纳社会资本、优化经营管理、提高技术效率和经营效率, 都具有十分重要的作用和意义。资料表明, 基础设施领域中的公企业或国有资本这一组织形态比重一直比较高, 如表 1 所示。

表 1 20 世纪 90 年代初部分国家国有资本占部门比重(单位: %)

国别	钢铁	造船	汽车	采煤	铁路	民航	发电	煤气	邮政	通讯	银行
澳大利亚	0	0	0	0	100	75	100	0	100	100	-
奥地利	100	-	-	100	100	52	50	100	100	100	10
加拿大	0	0	0	0	75	0	100	0	100	25	-
芬兰	90	-	100	-	100	70	-	100	100	100	-
法国	90	-	100	-	100	70	-	100	100	100	-
德国	0	25	0	-	100	60	-	0	100	100	-
意大利	60	-	-	-	100	75	75	80	100	100	40
日本	0	0	0	0	66	0	0	0	100	46	0
西班牙	60	90	10	50	100	100	30	100	100	100	12
瑞典	40	75	0	-	100	-	-	0	100	100	-
土耳其	75	-	23	100	100	85	-	100	100	100	-
英国	0	0	0	100	100	0	40	0	100	20	0
美国	0	0	0	0	部分	0	-	-	100	0	0

实际上, 虽然自 20 世纪 70 年代国际上出现了民营化的浪潮, 但基础设施产业中仍然保留了大量的国有资本, 也保留了一定比例的国有企业这种组织形态, 而且相应的激励约束制度也和一般工商企业有所差别。那么, 基础设施产业到底需要什么样的有效组织模式呢?

二、基础设施产业资本层面的有效组织模式

从资本层面来看, 由于基础设施产业一般需要公私合营模式 (PPP), 基础设施产业中企业资本的有效组织模式就体现为公私合营的模式选择问题。

收稿日期:2006-03-26

作者简介:王滨(1971-), 男, 黑龙江人, 神华国际贸易有限责任公司业务五部工程师, 主要从事铁路经营管理方面的工作; 李红昌(1973-), 男, 河北成安人, 讲师, 主要研究方向是运输经济学、管制理论和企业理论等。

基础设施领域中公私合营的最初原因是现实中单独的私人或政府投资都不能单独完成基础设施项目的融资,进一步地说,由于公私合营可以有效发挥国有资本分散风险、信誉度高和眼界开阔等优点,也可以有效发挥私人资本熟悉市场、对价格信号反映灵活、善于克服管理和官僚主义缺点等优势,两者结合可以综合市场优势和政府优势,同时克服市场失灵和政府失灵,目前已经成为世界各国基础设施项目建设运营中日益受到重视的一种国有资本和私人资本的有效组织模式。

基础设施项目公私合营不仅仅是公共资本和私人资本、政府机构与私人企业的简单资本组合,但也不是完全私有化,它更多地表现为公共资本和私人资本的分工协作。法国经济学家罗朗·达弗济茨和雷米·普鲁多姆认为,为建设公共基础设施寻找资金越来越困难,经济学家们最近却发现,公共基础设施在改善企业经营方面发挥着独特的作用。公共资本与私人资本不单是促进经济增长的两个互相补充的因素,而且是两个可以相互替代的因素。仅仅区别一个事物是公有的还是私有的并不能确定它特殊的生产作用:一种服务在不同国家和不同时期,可能由行政机构来经营,也有可能由企业来经营,更经常的是由这两者共同经营,采用合作或者一个对另一个监督的方式。对于一种服务,可能一部分生产来自公共部门,另一部分来自私人经营者。

三、基础设施产业组织层面的有效组织模式

(一)产业组织模式上要区分基础设施产业的公益性和企业性

从组织模式来看,由于基础设施产业具有公益性目标,这种目标必须通过组织模式设计与企业性目标有所区别,这种区别就表现为一定程度的“公私分离”。也就是说,基础设施产业中企业的公益性和企业性必须有所分离,这种分离可以是财务账目上的分离,也可以是组织设置或制度安排上的分离。

基础设施产业的公共性和企业性是并存的。基础设施产业的公共性是指其承担的普遍服务的社会功能,即要不断满足社会发展、经济增长和人民生活水平提高的需要;基础设施产业的企业性是指其在提供运营服务的过程中必须追求经济效益,进行经济核算,有偿提供服务。不同的属性要求不同的产权配置,基础设施产业公共性的实现要求有公产权作保障,而企业性的实现则要求基础设施企业自身

的产权完整不受侵蚀,因此,对于基础设施产业内各种资源的产权而言,是归属于政府的公共产权,还是归属为企业的自主产权,便成为基础设施产权配置问题上一对此消彼长的矛盾。如何均衡两种产权,既能保证公共性的实现又不损害企业的经济利益,就成为了基础设施产权配置的焦点。两种权利配置得当,企业便有积极的动力去抓经营搞生产,企业性得以实现的同时公共性的实现也会顺理成章;而如果两种权利配置不合理,一方面会影响企业的生产积极性,降低生产效率,另一方面企业必然会投入一定的资源去为自己争取政策谋求利益,既造成管理上的效率损失,又浪费了资源。因此,基础设施产业中国有资本和其他资本的边界一定要区分清楚,这种区分要以公共性与企业性的边界为基础。

(二)公司组织形态上要体现出基础设施产业的特殊性

从公司组织形态来看,由于基础设施产业需要国家公益性资本注入,由公企业或基础设施企业内部相对独立的业务单元来吸纳和监控国有投资变得十分必要,这无疑会使公司组织形态发生重大改变。应该说,不同的基础设施产业分割模式都指向同一个方向,即或者独立地把提供公共性的业务分离出来,或者置于某一基础设施企业内部,但需要一定程度的内部分离来实现对相关国有资本的有效监管。日本和韩国就通过公企业这种形式来把国有资本独立出来了,德国、英国等国家是通过对基础设施企业的注资和监管来实现公共性职能。虽然公司形态可以选择多种模式,但是公共性与企业性的分离却是必须的。

四、基础设施产业激励约束层面的有效组织模式

基础设施企业有效激励约束机制是指,通过一套组织和制度设计使基础设施企业经营者能够有积极性去完成企业的经营目标。其中,组织边界的界定就是要通过模块化方法来明确铁路运输企业的责权利,充分激励基础设施企业努力工作,实现企业营利性国有资本保值增值目标。实际上,基础设施一部分国有资本是以盈利为目标的,体现为强烈的经营性,称为经营性国有资本;而与之相对的是非营利性国有资本,是以实现公益性为目标的。对于营利性国有资本,我们需要采用财务导向型绩效评价体系或(适用于企业的)综合性绩效评价体系,而对于

(下转第40页)

On Knowledge Partitioning in the Interfirm and the Evolution of Industrial Clusters

LI Qing-hua, WANG Wen-ping

(School of Economics & Management, Southeast University, Nanjing 210096, China)

Abstract: The important trait of industrial clusters is that the course of production of the end consumptive goods is decomposed some manufacture attaches for the middle products, that are produced and assembled by those specialized firms, and the trade of the middle goods between firms must follow the rule of market competition. The substantial characteristic of industrial clusters is to gain more efficiency for production and innovation by the knowledge partitioning in the interfirm. But the knowledge partitioning may partly cause kinds of knowledge risk, including knowledge homogeneity risk, knowledge dependence risk, and knowledge matching risk. The evolution of industrial clusters is determined by the knowledge partitioning and its changing direction in the interfirm, and the course of evolution is divided into four phases, including start-up, forming, extending, and maturing.

Key words: knowledge partitioning; industrial clusters; evolution

(上接第 28 页)

非营利性或公益性的国有资本,则需要采取基于目标导向型绩效考核评价指标体系。

实际上,基础设施企业组织边界的确定就是要把基础设施企业的责权利界定清楚,使外部性尽量内部化,避免基础设施企业性目标对其他目标的侵蚀。可以说,模块化理论对基础设施产业的借鉴意义就在于设计一定的显性信息和交易规则,在这些共同交易规则的作用下,把基础设施产业的各种业务分拆为相对独立的模块,这些模块管理和经营不同的业务,适用于不同的绩效评价考核指标体系,从而有利于基础设施企业营利性国有资本和非营利性国有资本监管目标的实现。

五、小结

基础设施产业有效组织模式涉及到至少 3 个方面

面的问题:一是有效的国有资本投入比例和结构问题;二是基础设施产业中企业的有效组织模式问题;三是有效激励约束机制的设计问题。本文认为,基础设施产业有效组织模式的选择,能够更有效地监管国有资本的运用,避免国有资本经营管理中固有的官僚主义、预算软约束、X 低效率等缺陷,同时也为充分利用市场竞争机制和吸引社会资本留下了必要接口。

参考文献

- [1] Stephen H. Linder. Coming to Terms With the PPP, A Grammar of Multiple Meanings, Public-Private Policy Partnerships [M], the MIT Press, London. 2000: 19 - 29.
- [2] 李红昌. 铁路管制的契约分析[M]. 北京: 经济科学出版社, 2005: 5 - 27.
- [3] 陈景艳, 刘国良. 国有资产管理必读. 北京: 社会科学文献出版社, 1997: 491 - 492.

Study on the Effective Organization Mode of Infrastructure Industries

WANG Bin¹, LI Hong-chang²

(1. Shenghua International Trade Co. Ltd. Department 5, Beijing 100011, China;

2. Beijing Jiaotong University, Beijing 100044, China)

Abstract: Effective organization mode is the important condition for the sustainable development of infrastructure industries. The concerning effective organization mode concerns 3 aspects: (1) Compact of national capital and social capital. (2) Choice of organization mode including boundaries. (3) Design of incentive institutions. We argue that there must be the participation of national capital, organization mode should have the characteristics of public enterprise, and incentive institution arrangement is an indispensable part for the effective organization mode of infrastructure industries.

Key words: transportation industry; organization mode; national capital; incentive institution design