

黄 庆 覃蓉芳 ⊙ 著

产权变革下的

国有企业集团化战略研究

 科学出版社
www.sciencep.com

产权变革下的国有企业 集团化战略研究

黄 庆 覃蓉芳 著

科学出版社
北 京

内 容 简 介

本书主要论述了在产权变革背景下的国有企业集团化发展战略,并以中国铁路企业为例进行实证分析,讨论了国有企业集团产生、发展和改革的基本理论与现实出路,包括国有企业集团的产生与历史沿革、中国国有企业集团改革的必然性和制度创新的合理性、中国国有企业集团的组织结构模式和法人治理结构模式,以及中国铁路企业集团改革的实证研究、中国铁路运输企业集团的发展战略等问题。

本书对于相关科研人员、经济管理人员、高级管理人员及领导干部,以及对行业政策的制定、解决企业的有关管理问题等具有重要的参考价值。

图书在版编目(CIP)数据

产权变革下的国有企业集团化战略研究/黄庆,覃蓉芳著. —北京:科学出版社, 2005

ISBN 7-03-015510-6

I. 产… II. ①黄…②覃… III. 国有企业—经济体制改革—研究—中国 IV. F279.241

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 046454 号

责任编辑:李 扬 / 责任校对:钟 洋

责任印制:安春生 / 封面设计:耕者设计工作室

科学出版社 出版

北京东黄城根北街16号

邮政编码:100717

<http://www.sciencep.com>

铁成印刷厂 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2005 年 7 月第 一 版 开本: B5(720×1000)

2005 年 7 月第一次印刷 印张: 18 1/2

印数: 1—2 000 字数: 349 000

定价: 38.00 元

(如有印装质量问题,我社负责调换〈路通〉)

序

企业集团是一种先进的组织形式，它的产生和发展，是市场经济高度发展的结果，是社会化大生产和专业化分工的必然产物，是工业与现代化达到一定阶段共有的经济现象。在经济发达国家，企业集团成为推动生产力发展的重要组织形式，成为国家的经济命脉。企业集团在促进资源优化配置，实现产业结构合理调整和生产手段现代化方面，将发挥重要作用。

在建立社会主义市场经济体制过程中，中国必须深化国有企业改革，搞活国有大中型企业，这也是改革开放以来经济工作的核心内容。组建和发展企业集团是国有大中型企业发展的一项重大选择。以资产为基本联结纽带，以大中型骨干企业为核心，组建大型企业集团，有利于改善企业组织结构，明晰产权，改善内部管理，理顺内部管理体制，深化企业改革。改革开放以来，我国企业集团取得了较快发展，但仍存在着许多问题，如体制不健全、集团组织结构不合理、政府过度干预、管理水平低、科研开发能力差、产品竞争力差等。这说明我国企业集团的发展仍然处于初级阶段，需要随着社会主义市场经济体制的健全，逐步建立现代企业制度，重视规范化建设，完善公司法人治理结构。

改革开放后，铁路改革取得很大成就。特别是通过全面实行资产经营责任制、大力推进铁道部机构改革、广泛开展以提速调图为基础的客货市场营销、积极推进减员增效和生产布局调整等改革措施，使铁路行业保持了良好的发展势头，取得了较好的经济效益和社会效益。但是，由于铁路企业长期实行政企合一的体制和“大一统”的经营管理模式，受计划经济体制的影响很深，加之自身特殊的行业特点，改革仍显滞后。随着社会主义市场经济体制的逐步建立，铁路现行体制存在的问题日益突出，主要表现在：一是政企分开尚未到位，政府和企业间的权责边界不清，政府应承担的责任没有全部到位，企业应有的权利难以全部落实；二是真正意义上的铁路运输企业还没有构建起来，企业布局不合理，过多地切割市场，企业内部法人重叠、管理重复，企业组织结构不适应市场经营的需要，企业间难以引入竞争；三是现行的铁路运输管理体制，自然垄断性与市场经营性交织在一起，制约了以市场化为导向的改革进程。铁路体制性弊端和结构性矛盾，严重制约了铁路运输适应市场的能力，阻碍了铁路企业市场化进程和现代企业制度的建立，不利于技术进步，影响了铁路的发展。

随着我国国民经济和社会发展，国家需要铁路发挥更大的作用。随着其他运输方式迅速发展，运输市场竞争日益激烈，铁路正面临严峻的挑战。如果在体制

机制和竞争手段方面采取的措施不力,不仅自身发展将遇到极大困难,而且也不利于形成我国各种交通运输方式的合理格局,影响可持续发展战略的全面实施。另一方面,随着经济全球化进程,中国铁路要想在未来的国际市场竞争中占有一席之地,也必须加快改革的步伐。世界经济发展的趋势是市场化和国际化,面对市场化造成的竞争压力和国际化带来的广泛需求,中国铁路现行按纵向一体化原则为主的运输管理体制和以生产为主导的企业组织结构,很难适应对外开放的要求。中国已加入 WTO,根据中美双边谈判协议,我国将分阶段开放铁路货运市场。为迎接挑战,铁路也必须加快政企分开和公司制改造的步伐,提高运输企业的市场竞争能力。

因此,本书在界定企业与企业集团、国有企业与国有企业集团概念和历史沿革的基础上,比较分析了世界各主要国家的国有企业,并从经济学角度分析了中国国有企业的发展和改革。在此基础上,借鉴国外铁路经营管理模式,将市场经济基本理论与中国铁路实际相结合,较为系统地提出了在社会主义市场经济条件下我国铁路运输企业和施工企业经营管理的基本理论、基本运作规律和铁路企业科学的发展与竞争战略模式,以使我国铁路企业能摆脱当前的困境和更好地适应我国市场经济的发展,提高铁路企业适应运输市场及建筑市场需求和竞争的能力。作者在经过严谨的理性思考,纵横向、国内外的分析比较研究和具体案例的实证分析之后,对上述问题进行深入讨论,得出了一些有价值的结论,并获得了一些创造性的研究成果,对当前为适应市场经济要求的我国国有企业集团的改革和发展具有非常重要的理论价值和现实意义。

本书在很多方面形成了自己的研究特色,不仅研究视角独特,研究方法多样,研究观念及结论也有一定程度的创新,比如:系统而全面地比较研究了发展中国家及发达国家国有企业集团和铁路行业改革的问题与情况,得出了一些有价值的经验教训;通过非线性最优化数学模型的构建,论述了明晰产权、明确界定企业的不同产权的经济效率和其对经济系统的作用;首次在我国铁路运输中提出了以顾客价值为中心的组织结构理论,建立了顾客价值评估数学模型,发展了顾客价值占有率概念和模型;首次将博弈论分析方法应用于铁路运输企业集团母子公司之间利益冲突分析及铁路运输企业之间以及与其他运输方式之间的市场竞争状况分析等等,为我国企业集团的组建、治理结构和组织结构的选择以及战略发展提供了强有力的理论支持和分析思路。

沈志云

2005年3月

目 录

序

上篇 理 论 篇

第一章 总论	3
第一节 企业、国有企业与企业集团	3
一、企业	3
二、国有企业	4
三、企业集团	7
第二节 企业集团的一般理论研究	12
一、企业集团的特征	12
二、企业集团的功能	14
三、企业集团的组建	15
第二章 国有企业、企业集团的比较分析	23
第一节 当代世界部分国家国有企业比较分析	23
一、部分西方市场经济国家的国有企业	23
二、国有企业的比较分析	32
第二节 国外企业集团的比较分析	33
一、国外企业集团的类型	33
二、国外企业集团的成长历史	35
三、企业集团体制模式的国际比较	36
第三章 中国国有企业集团	49
第一节 中国国有企业的发展历程	49
一、中国国有企业(1950~1978年)	49
二、中国国有企业的改革(1979~1999年)	52
第二节 中国国有企业集团现状分析	56
一、中国企业集团的产生和发展	57
二、中国国有企业集团的发展历程	58
三、中国国有企业集团发展的动因分析	59
四、中国国有企业集团的经济行为	61
第三节 中国国有企业集团的体制模式	64

一、企业集团体制模式的理论研究	64
二、中国国有企业集团体制目前存在的问题	74
三、中国国有企业集团的组织结构	77
四、中国国有企业集团的法人治理结构	80
五、中国国有企业集团体制的改革与完善	95
第四章 国有企业集团产权界定效率分析模型	102
第一节 产权经济的基本模型	102
第二节 企业制度与企业经济效率	107
第三节 企业规模的产权经济模型	111
第五章 企业集团的战略研究	116
第一节 企业战略管理的体系和架构	116
一、企业战略管理	116
二、战略管理的层次	117
三、企业战略管理的基本架构	118
四、战略管理的过程模型	118
第二节 战略管理模式的理论研究	119
一、产品战略	119
二、顾客价值评估	121
三、从产品战略到顾客战略	124
四、以顾客价值为中心的企业战略模式	125
第三节 企业集团以顾客为中心的战略设计方法	129
下篇 实 证 篇	
第六章 我国铁路的发展及改革	135
第一节 几种客运方式竞争能力的比较分析	135
一、影响客运需求的因素分析	136
二、几种运输方式客运竞争能力的数理经济分析	136
三、几种运输方式客运竞争能力的计量分析	137
四、竞争能力的比较分析及对铁路的启示	139
第二节 国外部分国家铁路改革比较研究	142
一、日本铁路改革	142
二、北美的铁路改革研究	147
三、欧盟各国铁路改革与资本经营研究	155
第三节 中国铁路改革分析	170
一、中国铁路现行体制特征和滞后的改革态势	170

二、铁路体制改革的总思路	172
三、一种可供选择的铁路改革思路——组建铁路企业集团	174
第四节 铁道部组织机构的变革	175
第七章 中国铁路企业集团改革的理论与实证分析	177
第一节 组建中国铁路企业集团的理论分析	177
一、铁路企业	177
二、铁路企业集团	178
三、组建铁路企业集团的前提条件	179
四、组建铁路企业集团的原则	181
五、实行网运分离, 引入竞争机制	183
六、组建铁路企业集团的策略	187
七、铁路企业集团的股权结构选择	189
第二节 铁路运输企业团体制模式	191
一、铁路运输企业集团的治理结构优化	191
二、铁路运输企业集团母子公司体制	203
第三节 广铁企业集团的实证分析	213
一、广铁企业集团的概况	214
二、组建广铁集团的总体思路分析	214
三、广铁集团公司的法人治理结构	215
四、广铁集团的组织结构	217
第四节 中铁二局集团有限公司的实证分析	219
一、中铁二局集团有限公司概况	219
二、中铁二局组建企业集团的总体思路分析	220
三、中铁二局集团有限公司的法人治理结构	221
四、中铁二局集团有限公司的组织结构	224
第八章 中国铁路运输企业集团的战略分析与战略选择	225
第一节 铁路运输企业集团面临的环境分析	225
一、宏观环境分析	225
二、行业环境分析	227
第二节 铁路运输企业集团的内部条件分析	232
一、竞争优势分析	232
二、弊端分析	236
第三节 铁路运输企业集团战略博弈分析	239
一、铁路运输垄断市场的博弈分析	241
二、集团之间竞争市场的博弈分析	243

三、铁路运输企业集团与其余运输方式之间竞争的博弈分析·····	246
第四节 铁路运输企业集团的战略选择·····	251
一、铁路运输企业集团的战略选择理念·····	251
二、铁路运输企业集团的战略组合分析·····	255
三、铁路运输企业集团的战略选择·····	256
第九章 中国铁路运输企业发展战略的实证分析——达成铁路有限责任公司 发展战略·····	263
第一节 公司内外环境分析·····	263
一、公司背景·····	263
二、公司面临的外部环境分析·····	264
三、公司内部条件分析·····	266
第二节 公司运量预测·····	268
第三节 公司的发展战略设计·····	270
一、公司的经营理念·····	270
二、公司的发展战略选择·····	270
第四节 前景展望·····	275
一、成立专门的国有资产监管单位·····	276
二、逐步将行业管理职能从国铁中分离·····	276
三、加强对合资铁路法律规范与发展战略的研究·····	277
参考文献·····	278
后记·····	282

上篇 理 论 篇

第一章 总 论

中国经济自 1978 年后开始从集中计划模式的计划经济体制向有计划的商品经济过渡，20 世纪 90 年代初，国家又明确地提出了要建立具有中国特色的社会主义市场经济体制，至此中国经济开始了明确地向市场经济体制发展。尽管这一具有中国特色的社会主义市场经济在体制建设、运行机制的设定等诸多方面仍处于初创的逐渐规范的过程之中，但是朝着市场经济发展的经济改革，极大地解放了生产力，产生了前所未有的经济社会效益。改革也使我国综合国力增强，人民生活得到极大地改善，经济增长与发展之迅速，为全世界所瞩目。

这一过程中，中国国有企业的改革、发展起到了决定性的作用，从中央到地方到企业本身，无不为此在理论和实践上进行着不懈的探索，研究中国的国有企业、研究具有行业特点的国有企业改革发展，研究中国国有企业集团的发展，探索国有企业的管理体制、治理结构和经营模式等方方面面的探索促进了以公有制为主体的社会主义市场经济体系的建立。本书将从基本概念、基本理论和实际运作等多方面入手，对中国国有企业的改革发展进行理论和实践两个方面的探索。

第一节 企业、国有企业与企业集团

一、企业

企业是指从事生产、流通等经济活动，为满足社会需要并获取利润，进行自主经营，实行独立经济核算，具有法人资格的基

本经济单位。

企业是社会生产力发展到一定水平的产物，是商品生产的产物，随着商品生产的发展而发展。从原始社会到封建社会，自给自足的自然经济占统治地位，社会生产和消费主要是以家庭为经济单位，这样的单位还不能称之为企业。随着生产力的提高和商品生产的发展，到了资本主义阶段，社会的基本经济单位发生了根本的变化，已经发展到使用一定的生产手段、共同协作、从事劳动的生产单位，并同其他生产单位和消费者发生经济联系。这时作为社会基本经济单位的企业才大量出现。具有上述特征的从事社会生产和流通的基本经济单位，如工厂、矿山、农场、商店等就是企业。

企业是国民经济的细胞，是社会财富的最主要创造者。企业活动总是企业内部关系与外部环境的有机统一。在社会主义市场经济条件下，这种统一就表现为“现代市场与社会多层新组合”。现代生产力的发展水平和科学技术的进步，决定了企业是社会经济活动的基本单位，是国民经济的细胞。国民经济的发展速度取决于企业的数量、企业的规模和每一个企业的素质。

任何一个企业都具有自然和社会二重属性，按不同的属性可对企业进行不同的分类。

(1) 从企业的自然属性方面来看：根据企业所属的经济部门，可划分为农业企业、工业企业、交通运输企业、商业企业、金融企业等。其中农业企业中，又有种植、林业、畜牧、渔业企业等之分；工业企业中又有采矿、冶炼、原材料工业和制造工业企业等之分。根据企业使用的技术装备，可划分为现代工业企业和手工业企业。根据企业规模，可划分为大型企业和中小型企业。根据企业组织结构形式，可划分为单厂企业、多厂企业和联合企业等。根据产品的经济性质，可划分为生产经营生产资料的企业和生产经营消费资料的企业。根据生产力各要素所占的比重，可划分为劳动密集型企业、资本密集型企业、技术密集型企业、知识密集型企业等。

(2) 从企业的社会属性方面来看：根据生产资料所有制的性质和形式，可分为公有制和非公有制企业，如在我国曾有过全民所有制企业、集体所有制企业、合资企业、私营企业等。在我国现阶段又有国有企业（国有独资、国有控股），私营企业（股份有限、股份合作制），以及外资企业、合资企业等划分。根据企业的隶属关系，又可划分为中央企业、地方企业等。

二、国有企业

（一）国有企业定义

国有企业，西方国家又多称为公有企业，是由一国之政府代表该国的全体公

民作为公共资产的所有者，运用这些资产从事生产、流通等经济活动，为满足社会需要并获盈利，进行自主经营、实行独立经济核算，具有法人资格的基本经济单位。无论在以公有制为主体的社会主义国家，还是在以私有制为主体的资本主义国家，都存在着国有企业。尽管它们之间存在这样那样的区别，但是它们也存在相当的共性。从各类国家的实践来看，国有企业在世界范围内的产生和发展具有十分复杂、多层次的原因，但主要的原因可以归纳为生产力发展的需要和社会政治发展的需要这两个方面。生产力发展的需要更具有客观性，贯穿了各种类型的国家和各国社会经济发展的各个时期，并随生产力发展水平的变化而变化；社会政治发展的需要更具主观性，取决于不同国家、不同主权者在不同时期的思想倾向及其发展变化。前一种需要决定了国有企业在世界不同类型的国家普遍存在及其发展和变化的基础。

从前面关于企业自然属性和社会属性的讨论我们可以知道，就国有企业的自然属性而言，国有企业是社会生产力发展到一定阶段的产物。由于人们生活中所需的物品可以划分为公共物品、私人物品，而公共物品是需要由政府靠集中国有资产生产出来而提供给全体民众消费的，因此生产公共物品的企业是由国有（公共）资产所组成的国家企业。现代国有企业是社会化大生产的一种组织、经营形式，它的存在和发展归根到底是由生产力和经济发展的客观需要决定的。就此而言，不同类型国家的国有企业既有共性又有差别，共性是指它们的发展都受社会、经济、技术等一系列因素的制约，具有共同的发展趋向和规律；差别是指各国经济发展所处的阶段和条件不同，国民经济发展对国有企业的需求不同，因而国有经济的规模和国有企业的配置、结构都存在着差别。

就国有企业的社会属性而言，不同国家特别是不同社会制度国家国有企业的性质也是既有共性，又有差别。其共性表现为，国有企业无论在什么国家都是为整个国家的社会经济发展服务的，且首先是为国家社会经济政策和占统治地位的阶级服务的，这表明对国有企业的占有和支配，在阶级社会里具有一定的阶级属性；其差别在于，不同类型的国家，居统治地位的阶级各不相同，国有企业（确切地说是它的占有和支配）所反映的阶级内涵也不同。在封建社会，它主要为封建君主服务；在资本主义社会，它主要为资产阶级特别是垄断资产阶级的利益服务；在社会主义社会，它则为全体人民服务。

显然，就国有企业的自然属性而言，国有企业本质上既不姓“资”也不姓“社”，它并没有固定的阶级属性；其阶级属性并非本身固有的，而是由其占有者和支配者的阶级属性决定的，也是由其占有者的代表——政府的阶级属性决定的。

（二）国有企业的产生与历史沿革

目前世界各国普遍存在的国有企业，从其产生到现在都经历了一个漫长的发展演化过程，它的历史甚至比资本主义制度、比社会主义制度都要久远得多。

国有企业作为一种官办企业，它是伴随着国家这种行政—地域建制的产生而出现的。

据史书所载，早在三千年前的西周时期，我国就已出现了为数众多的官营手工业作坊，专门制造供统治者享用的金、玉、木、陶诸器和皮革、丝帛制品以及国家征战所需的弓、矛、剑、戈等战争用品。官办之业是国家政权的产物，随着国家社会经济的发展而发展。到了秦汉时期，中国的官营事业得到了进一步发展，其存在和发展的领域进一步扩大，它由供帝王享用和国家征战的手工业作坊发展为政府对国民经济进行控制和管理的手段。西汉汉武帝时期推行重农抑商的政策，政府对重要的工矿业实行垄断，以防止商人对农民的盘剥，盐、铁、酒类和铸币等生产和经营权悉归官府，开中国历代封建王朝盐、铁专营之先河。这种状况到明清时期还进一步扩大到了建筑、陶瓷、造船等行业。

在西方国家，国有企业作为一种官办事业的历史虽不如中国悠久，但也可追溯到相当远古的时代。早在 2200 多年前的古罗马时期，官营企业就开始出现，国家拥有相当规模的军需物资的生产作坊，罗马帝国军队中还专门设有负责军用品生产和供应的“百工长”。进入封建社会末期，一些国家还出现了官办工场的热潮。例如，路易十四的财政大臣柯尔贝尔用国库资金创办了上百个政府手工业工场；又如萨望里的政府手工业工场也具相当规模，他还拨出巨款修筑道路，开凿运河，在国外设特权公司。

以机器生产为标志的现代国有企业，是在 17~18 世纪西方国家工业革命过程中产生的。在西方国家，特别是西欧诸国，从 18 世纪 60 年代开始，首先是在英国，继之在其他国家发生了工业技术革命，引起了社会经济的重大变化：大机器生产取代了手工业，现代企业取代了手工业作坊，资产阶级政府取代了封建王朝。随着资本主义工商企业的发展，要求建立新的交通运输系统如邮电、铁路等，这些公用性的基础设施（即公共物品）一方面是民间企业进一步发展的重要条件，另一方面又是私人资本一时难以组建和经营的。例如 1657 年，英国政府创办了世界上第一个现代邮政局，这可以说是世界第一个具有现代意义的国有企业。同时，随着资本主义工商企业的进一步发展，城市不断增多和扩大，市政建设和管理的重要性越来越突出，这一任务就需要由各地地方政府来承担。这是在西方国家工业化初期国有企业发展的第二大领域，它包括供水、供电、公共交通乃至文化教育等。另外，随着资本主义的发展和殖民扩张，帝国主义战争越来越频

繁,各国对军事工业生产越来越重视,战争成了这些国家国有企业发展的强大推动力。英国是最早建立国有企业的国家,尽管后来被德、法国赶上并超过,但在第一次世界大战后其国有企业也得到迅速的发展。1908年,英国建立了第一家经营性的国有企业——伦敦港务局,1914年8月,几乎全部铁路以及一大批重要企业被收归国有,形成了英国历史上第一次国有化高潮。在法国,1870年政府颁布了烟草、火柴的国有制禁令,1914年政府又对酒精实行了国家垄断,1879~1904年间政府仅在铁路等公共工程方面的投资就达50亿法郎。德国在19世纪后半期通过一系列法令,对铁路和重要工矿企业实行国有化,从1879年至1904年,德国政府拥有的铁路占全国铁路的比重从28.5%增加到了93.8%,与此同时,国有化向采矿、制盐、电信、森林、金融等领域延伸。在日本,1868年明治天皇政府成立之后,在“富国强兵”口号下,大力推行“植产兴业”的政策,兴建了一批国有工矿企业乃至农牧场,同时收购了一批私人资本经营的工矿企业。在中国,现代国有企业产生于晚清时期,它与日本明治维新在时间上大体相同。1840年鸦片战争之后,帝国主义用洋枪大炮打开了清政府禁锢数百年的大门,在王朝将倾、国势日衰的情况下,一场“师夷长技以制夷”、“中学为体、西学为用”的洋务运动开始兴起,从曾国藩、左宗棠到李鸿章、张之洞,前后创办了洋炮局、江南制造总局、金陵制造局、福建船政总局、天津机器局等军工企业,开始了中国国有企业的发展过程。

三、企业集团

要系统分析中国企业集团这一微观经济组织形式,首先要搞清楚其确切含义。企业集团(Business Group/Industrial Group)的形式最早出现在19世纪末进入垄断阶段的西方资本主义国家,按垄断的内容和程度不同,可分为卡特尔、辛迪加、托拉斯、康采恩等集团形式。纵观国内外学术界关于企业集团的定义,大致可以划分为两大类:一类是广义的企业集团概念,国外具有代表性的观点认为,企业集团是“以成员的自主权为前提,在对等互利原则下结成的持续长久的经营结合体和经营协作体制”,这种概念几乎将国际上所有垄断组织涵盖在内。另一类是狭义的企业集团概念,主要来源于日本,日本《经济词典》将企业集团概述为“多数企业互相保持独立性,并互相持股,在融资关系、人员派遣、原材料供应、产品销售、制造技术等方面建立紧密关系而协调行动的企业集体”。

从古典企业发展到现代企业,是企业组织结构的一次质的变化,企业集团的出现乃是现代企业组织结构又一次创新的结果,是现代单体大企业与社会化大生产和市场经济矛盾发展的产物。企业集团不是凭空产生的,企业组织的形成和演化是一个自然的历史过程,先有企业,然后才有企业集团。

马歇尔 (Marshall) 在其 1890 年出版的著名的《经济学原理》一书中, 曾把组织视为资本的组成部分, 是一种生产要素, 并且还具体提出过四种组织概念或形式: “单一企业的组织, 同行业中各种企业的组织, 相互有关的各种行业的组织, 以及对公众保障安全和对许多人提供帮助的国家组织”。

新古典经济学派正统的微观理论以企业的存在为假设的前提和逻辑的起点, 即先假设企业的存在, 再探讨企业的行为。而企业存在的本质原因、企业规模大小、企业内部组织结构、企业与市场的边界等取决于什么因素, 企业组织的形式怎样发展变化, 都不作为经济学研究的对象。企业 and 市场似乎都有名无实, 在主流经济理论中企业曾经经常被描述为一个黑箱, 现在也如此。它们把企业简单地视为一个方程 (即生产函数), 这一方程是由一个给定的技术水平决定的, 企业的职能只是根据这个方程, 将原料转化为产品而已。

新制度经济学的创始人科斯 (Coase, R) 教授从经济学角度尝试着揭开了企业这一黑箱的秘密。1932 年科斯就认识到市场经济中运用价格机制都是有代价的。1991 年, 他在获得诺贝尔经济学奖的演说词中这样读到 “……谈判要进行, 契约要签定, 监督要实行, 解决纠纷的安排要设立, 等等, 这些费用后来被称为交易费用”。而新古典经济学派将消费者和企业作为基本分析单位, 假定企业在给定市场和技术的约束下追求利润最大化, 其理论因而表现出明显的消费选择理论和企业理论相分立的特征。这种内含交易成本为零、调整成本为零的经济理论, 科斯教授称其为 “黑板经济学” 的理论, 构成了深入分析企业内部组织结构的严重障碍。

1937 年科斯发表了著名的论文《企业的性质》, 他以事实和无懈可击的逻辑证明: 正是对进行市场交易的费用避免, 即一定条件下, 组织成本低于市场交易费用, 由一定数量的个人组成的企业才会存在。企业的显著标志是对价格机制的替代, 企业 and 市场是两种可以相互替代的协调生产的手段。事实上, 只有在由现实制度所赋予的制约条件中活动的实际的个人才是经济运行的基本分析单位, 交易费用的影响又渗透在整个市场经济中。

企业 and 市场是两种可以相互替代的协调生产的手段, 那么, 在替代市场价格机制的过程中, 企业组织自身是如何形成, 其形态又是如何发展进化的呢? 马克思在《资本论》第一卷第四篇中, 就曾用长达二百多页的篇幅极其详尽而严密地论述过由于以生产工具为代表的生产力的发展、机器和大工业的发展, 企业的组织形态是怎样从手工小作坊发展为现代化大工厂的历史过程的。

由于技术发展引起的资本集约度提高、固定资本专门化程度上升等原因, 为取得规模经济效益, 企业走上了按生产程序垂直联合或组织规模横向扩展的道路。社会化大生产的发展、分工的发展、市场从古典形态向现代市场的转化, 是企业组织不断进化的另一个重要原因。现代市场不仅已形成了以开放性和一体化