

LUN DIFANG JIAOTONG
QIYE CHANQUAN ZHIDU GAIGE

论地方交通企业产权制度改革

章俊元 胡鸿飞 著

人民交通出版社

内 容 提 要

本书以中央关于国有企业改革的方针政策为指南,结合交通企业的实际情况,介绍产权基础理论,在总结部分地方交通企业改革实践的基础上,论述了企业产权制度改革必要与可能,提出改革的原则与形式,并附录了29个改革案例,对地方交通企业产权制度的改革进行了有益的探索。

本书资料丰富,理论性、实践性、针对性较强,具有一定的学术价值和实用价值,是交通企业改制工作中较好的参考资料。

LUN DIFANG JIAOTONG QIYE

CHANQUAN ZHIDU GAIGE

论地方交通企业产权制度改革

章俊元 胡鸿飞 著

正文设计 张 凯 责任校对 梁秀青 责任印制:

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号 010 64216602)

各地新华书店经销

印刷厂印刷

开本 850×1168 1/32 印张: 插页: 字数: 千

年 月 第1版

年 月 第 版 第 次印刷

印数: 册 定价:12.00元

ISBN 7-114- -

必经之路 任重道远

——《论地方交通企业产权制度改革》序

郑光迪

世界上物种能够延续、繁衍和进化,重要原因之一是它们能够适应外部环境,适者生存。交通企业要生存,要发展,必须适应我国由计划经济向社会主义市场经济转变这一重大变化。为了适应社会主义市场经济,地方交通企业加快改革的步伐,以建立“产权清晰、权责明确、政企分开、管理科学”的现代企业制度为目标,建设多元化投资主体,成为当前首要的任务。每个交通企业都必须经历这一阵痛,接受这一洗礼。换言之,这也是一次难逢的创新、发展的机遇。在这一方面,江苏省交通厅、南通市交通局作了很好的探索。他们把南通市原来所属的50家交通企业,改制为63家有限责任公司和股份合作制公司,实行职工参股。两年多来,已经取得可喜的阶段成果。现在,他们又以改革实践为基础,调查研究了全国范围内的一部分交通企业,理论与实践相结合,多角透视、动态追踪,写出了《论地方交通企业产权制度改革》,值得关心交通企业改革的各方人士研究、参考和借鉴。

我曾两次专程去南通参加交通企业有关改革的活动。

第一次是1992年10月,南通汽运集团公司邀请我去为他们举行的汽车运输“行风监督卡”抽奖。当时,全国许多地方的汽车运输公司的司机、乘务人员沿途带客、私收票款成风,而南通汽运集团公司采用电子计算机结算单车和各班营收,并且在每班客车上发给旅客代表2~4张“行风监督卡”(明信片),让旅客代表一路记载司乘人员沿途服务、安全以及有无私收票款的情况,然后投入邮箱寄回公司。公司每季度在车站广场前公开抽奖一次,颁以重奖,以鼓励旅客监督他们的行风。那时,他们用科学的矩阵管理,

有效地保持了良好的行风 ,经济效益多年名列全国同行业前茅 ,被树立为排头兵。

第二次是 1998 年 5 月 16 日 ,我参加了《交通企业管理》杂志社在南通召开的“全国交通企业改制研讨会” ,重点听取了南通市交通企业产权制度改革的经验 ,颇有收获。他们积极探索、努力创新、不断进取、实事求是的精神是可嘉的。

尤其可喜的是 :早在 1996 年年初他们便提出地方交通企业产权制度改革的六种资本构成、六种组织形式和四种操作方式 ,并据此将所属企业进行了产权制度的改革。难能可贵的是 ,他们的做法 ,与 1997 年 9 月召开党的十五大精神是符合的。江苏省交通厅、南通市交通局的同志们对党和国家的方针政策的理解 ,对改革机遇和趋势的把握 ,对交通事业的责任感以及对交通企业改革的执着都是令人钦佩的。交通企业的改革一泻千里 ,方兴未艾。相信他们一定会继续奋进 ,为交通企业建立现代企业制度作出更大的贡献。

一九九八年十二月二十三日

目 录

第一章 地方交通企业的改革历程.....	1
一 开始开放运输市场 逐步扩大企业自主权阶段	4
二 开放运输市场 转换机制、承包经营阶段.....	6
三 进一步开放运输市场 建设现代企业制度阶段	9
第二章 产权理论基础	12
一 产权的含义及起源	12
二 马克思、恩格斯的社会主义公有制理论.....	16
三 交易费用理论	19
四 科斯定理	21
五 产权效率分析理论	24
六 产权理论的借鉴和启发	30
第三章 企业制度与产权制度创新	39
一 市场经济与地方交通企业	39
二 企业与企业制度	48
三 产权制度及其历史演变	50
四 现代企业制度与产权制度创新	55
第四章 地方交通企业产权制度改革	61
一 地方交通企业产权制度改革的必要性	61
二 地方交通企业产权制度改革的可行性	82
三 地方交通企业产权制度改革的原则	85
四 地方交通企业产权制度改革的形式	91
五 地方交通企业产权制度改革中的职工参股.....	102
六 政府主管部门在地方交通企业改制中的作用.....	118
附录一 交通企业改制中的会计处理.....	121
附录二 交通企业改制案例.....	126

[案例之一]	凯里市运输公司： 股份合作，企业振兴	126
[案例之二]	南通市交通系统： 产权改革，一企一策	127
[案例之三]	南通江海通集团公司： 职工参股，重振雄风	132
[案例之四]	南通港务集团： 裂变——聚合，焕发生机	133
[案例之五]	南通江海通物资有限公司： 划小分立，生存发展	135
[案例之六]	海门市汽车货运公司： 经理持大股，改革见成效	136
[案例之七]	海门市航运实业有限公司： 先售后股，走出困境	137
[案例之八]	海门市汽车工贸集团公司： 售租结合，挺进百强	138
[案例之九]	如东航运公司： 一企多制，分块搞活	138
[案例之十]	通州联运公司： 联股连心，一举扭亏	140
[案例之十一]	上海市浦东汽车运输总公司： 股份合作，逐步转制	140
[案例之十二]	湖北亨运(集团)公司： 层层落实资产租赁，创造历史最佳效益 ...	144
[案例之十三]	湖北襄运集团公司： 职工竞买客车，企业盘活资产	146
[案例之十四]	唐山通达运业(集团)公司： 建立母子公司，搞好资本运作	148
[案例之十五]	四川省南充市汽车运输联合总公司： 转让车辆产权，转换经营机制	151

[案例之十六]	四川省泸州宏运有限公司： 集资转股 重塑企业	153
[案例之十七]	江西长运集团： 组建集团 扩张规模	154
[案例之十八]	重庆合川汽运有限公司： 职工投股置换国资 经济效益逐年上升 ...	156
[案例之十九]	湖南长沙市汽车修理厂： 职工买厂 轻装上阵	158
[案例之二十]	湖北襄阳安达运输总公司： 巧用五种模式 企业扭亏增盈	160
[案例之二十一]	山东即墨市交通运输公司： 租赁合作经营 资产大幅增值	162
[案例之二十二]	湖北通城恒通汽车运输有限责任公司： 产权置换 股份改造	163
[案例之二十三]	江西九江市四家交通企业： 推行职工参股 步入良性循环	165
[案例之二十四]	广西柳州航运总公司： 关停并卖 抓大放小	166
[案例之二十五]	河南国有运输企业： 因企制宜 分类指导	167
[案例之二十六]	浙江玉环汽车运输公司： 职工参股 脱胎换骨	168
[案例之二十七]	济南汽车运输总公司： 单车租赁 - 融资合作 - 中外合资.....	169
[案例之二十八]	上海松江县两家水运企业： 歇业改造 重获生机	171
[案例之二十九]	四川汽车运输公司宜宾分公司： 高起点规范改制 股份化成效显著	172
后记.....		179
参考文献.....		180

第一章 地方交通企业的改革历程

我国是一个世界大国,但过去又是一个经济不发达的穷国。1949年之前,我国的交通运输非常落后。20世纪初才开始进口汽车和修筑公路,1918年开始创办汽车运输公司。到1949年,全国共有汽车2.3万辆,能勉强通车的公路只有8万公里,1/3的县不通公路和汽车。内河航运只有7.3万公里,多数内河航道和港口码头处于自然状态。

从1949年到1979年的30年间,在计划经济体制下,国家集中部分人力、物力和财力,投入交通运输,使我国的交通运输得到了较快的发展。到1979年,全国交通系统的职工人数达488万人,比1949年增长2倍多。公路运输部门营运汽车达18.9万辆,比1949年增长6.3倍。公路货运量8亿吨,货物周转量268亿吨公里,分别比1949年增长9倍和3倍。水运轮驳船1707万吨,比1949年增长45倍,水运货运量4.3亿吨,货物周转量4564亿吨公里,分别比1949年增长16倍和71倍。同时,按中央直属和省、地、市(县)行政区域,建立了一批交通部直属企业和地方交通企业。然而,尽管有了这些发展,我国交通运输业的发展水平与世界发达国家相比仍有非常明显的差距。

中共十一届三中全会以后,我国开始进行经济体制改革,首先在农村推行联产承包责任制和各项改革政策,冲破了农业生产长期停滞不前的局面,促进了农业从自给半自给经济向大规模的商品经济的发展。随着我国经济体制改革的不断深入,国民经济的迅速发展,农村集市贸易和城乡客货交流日趋繁荣,客运、货运的需求迅猛增长。交通运输企业和铁路、民航、管道运输部门共同承担着不断增长的客货运输任务。以公路客货运输为例:公路旅客

周转量 1978 年为 521.30 亿人公里 ;1993 年为 3700.70 亿人公里 ,是 1978 年的 7.10 倍 ;1996 年为 4908.79 亿人公里 ,是 1978 年的 9.42 倍 ;公路货物周转量 1978 年为 274.1 亿吨公里 ;1993 年为 4070.5 亿吨公里 ,是 1978 年的 14.85 倍 ;1996 年为 5011.2 亿吨公里 ,是 1978 年的 18.28 倍。1952 年~1996 年全国公路、水路客货运输情况见表 1-1、表 1-2。

中共十一届三中全会之后的经济体制改革使计划经济管理体制下的运输格局逐渐变革 ,营业性客货运输不再由交通专业部门独家经营 ,各行各业、各种经济成份的运力迅速进入运输市场 ,交通部门的市场份额逐年减少。以表 1-2 中的公路货运市场为例 :交通部门完成的货物周转量占全社会货物周转量的比重 1978 年为 100% ,1980 年为 33.39% ,1985 年为 18.61% ,1987 年为 14.69% ,1990 年为 10.71% ,1993 年为 7.65% ,1996 年为 5.51% ,呈迅速下降趋势。

在国民经济飞速发展和运输市场迅速开放的形势下 ,各级政府不断制定政策 ,推动改革。地方交通企业逐步改革管理体制和经营机制 ,从逐步扩大企业自主权、放权让利 ,发展到试行两权分离、政企分开、转换经营机制、对大多数交通企业实行承包经营责任制 ,进而发展到以建立现代企业制度为目标、探索产权制度改革、进行制度创新。我国的经济体制由计划经济 ,逐步转向“计划经济为主 ,市场调节为辅” ,再转向“有计划的商品经济” ,然后转向“计划与市场内在统一” ,又转向“计划经济与市场经济相结合” ,1992 年 10 月中共十四大提出“社会主义市场经济” 。企业改革由政策调整逐步转向制度创新 ,由利益约束逐步转向产权约束。企业制度逐步由传统的国营企业制度转向国有企业制度 ,再转向现代企业制度。

地方交通企业的改革历程可以大致分为三个阶段 :第一阶段是开始开放运输市场 ,逐步扩大企业自主权阶段 ,第二阶段是开放运输市场 ,转换机制 ,承包经营阶段 ;第三阶段是进一步开放运输市场、建设现代企业制度阶段。

全国交通系统部分年份旅客周转量对比(亿人公里)表 1-1

年份	公 路			水 路		
	全社会	交通部门	交通部门 占全社会 (%)	全社会	交通部门	交通部门 占全社会 (%)
1952	22.64	22.64	100	24.50	24.50	100
1978	521.30	521.30	100	100.63	100.63	100
1980	729.50	729.50	100	129.12	129.12	100
1985	1724.88	1573.00	91.19	178.65	173.88	97.33
1987	2190.43	1848.90	84.41	195.92	178.64	91.18
1988	2528.24	1971.65	77.99	203.92	190.51	93.42
1989	2662.11	1968.00	73.93	188.26	176.51	93.76
1990	2620.62	1898.31	72.44	164.91	152.99	92.77
1991	2871.74	2089.83	72.77	177.20	163.38	92.20
1993	3700.70	1962.40	53.03	196.40	178.52	90.90
1994	4220.30	1929.53	45.72	183.50	159.80	87.08
1996	4908.79	2048.39	41.73	160.57	138.90	86.50

全国交通系统部分年份货物周转量对比(亿吨公里)表 1-2

年份	公 路			水 路		
	全社会	交通部门	交通部门 占全社会 (%)	全社会	交通部门	交通部门 占全社会 (%)
1952	14.5	14.5	100	145.8	145.7	99.93
1978	274.1	274.1	100	3779.2	3779.2	100
1980	764.0	255.1	33.39	5052.8	5052.8	100
1985	1903.2	354.1	18.61	7729.3	7583.8	98.12
1987	2660.4	390.8	14.69	9465.1	9262.0	97.85
1988	3220.4	421.0	13.08	10070.4	9877.7	98.08
1989	3374.8	405.5	12.02	11186.8	10956.5	97.94
1990	3358.1	359.8	10.71	11591.9	11385.0	98.22
1991	3428.0	365.5	10.66	12955.5	12725.4	98.22
1993	4070.5	311.4	7.65	13860.8	13408.8	96.74
1994	4486.3	297.4	6.63	15686.6	14935.6	95.22
1996	5011.2	276.3	5.51	17862.5	16341.7	91.49

一、开始开放运输市场 逐步扩大企业自主权阶段 (1978年12月至1984年10月)

这一阶段从中共十一届三中全会至中共十二届三中全会。1978年12月召开的中共十一届三中全会明确指出,要“采取一系列新的重大的经济举措,对经济管理体制和经营管理方法着手认真的改革”。地方交通运输市场和交通企业的管理体制、经营机制开始改革。

在中共十一届三中全会以前,地方交通企业完全处于计划经济管理体制之下,营业性运输由交通专业运输部门独家经营,社会运输是自货自运。农产品除缴纳公粮外,基本上是自给自足的,所产生的交通货运量很少。由交通运输部门独家经营营业性运输,是适应我国当时的所有制形式和生产力水平的。中共十一届三中全会以后,农村商品经济迅速发展,交通部门专业运输企业的运力、规模和经营方式已经不能适应需要。中央连续三年发出的1号文件都对允许农民个人从事运输业作出了明确规定,交通部相应提出一系列政策,从而,打破了营业性运输长期由交通部门独家经营的局面,解放了交通运输生产力,交通运输管理体制的改革开始展开。

在这一阶段中,交通行业围绕着交通部提出的“放宽政策、搞活交通运输”的方针进行体制改革。1982年初,交通部在全国交通工作会议上提出了“要努力把交通搞通、搞活、搞上去”,为放宽政策,搞活交通运输进行了思想准备;1983年,交通部在全国交通工作会议上提出了“有河大家走船、有路大家走车”,极大地调动了全国农民从事公路和水路运输的积极性;1984年1月1日,中共中央发出的关于农村工作的通知指出,要依靠国家、集体和个人的力量,采取多种办法集资、兴建交通等基础设施,实行谁兴办、谁经营、谁得益,国家在税收上给予照顾和优惠,同时要求大力发展农村水陆交通运输,要求国营运输部门大力改善工作、挖掘运输潜力,积极发展集体和个体运输业,提倡组织运输合作社。1984年的全国交通工作会议为加快公路和水路交通事业的发展,进一步

提出了实行‘多家经营，鼓励竞争，各部门、各行业、各地区一起干，国营、集体、个人和各种运输工具一起上’的方针。交通部还发出了《关于积极扶持农村水运专业户的通知》。同年5月，全国第一家开放型汽车站——成都市城北客运中心开始营业。地方交通运输市场开始了多家经营、开放竞争的局面。

与此同时，扩大企业自主权的改革在地方交通企业中逐步展开。这是对我国传统的企业管理制度进行改革的一种早期探索。早在1978年10月，四川省率先赋予本省工业交通企业一定的自主权，其内容是：给企业定一个增产增收的目标，允许企业在实现目标后，提取少量利润给职工发放奖金。1979年4月，国务院在成都召开了全国工业交通工作会议，制定了扩大企业自主权的有关政策并总结交流了四川省扩大企业自主权的试点经验。

1981年4月，在国务院召开的全国工业交通工作会议上，把利润留成和盈亏包干办法正式作为企业经济责任制的内容给予肯定，并明确提出建立和实行经济责任制的要求。

1983年4月，工交企业实施第一步利改税。同年10月，实施第二步利改税。这项改革是按照‘国家得大头，企业得中头，个人得小头’的原则设计的，一定程度上调动了企业、职工的积极性，但在实行了一段时间之后又出现了“水涨船高”、“苦乐不均”、“鞭打快牛”等弊病。

1984年5月，国务院发布《关于进一步扩大国营工业企业自主权的暂行规定》（交通企业参照执行），第一次以行政法规的方式明确了企业经营管理的自主权。

地方交通企业面对多家竞争的运输市场，运用国家给予的一定的自主权，开始了企业内部改革，经济效益普遍上升。例如，江苏省苏州汽车客运总公司在全国首创农村公共汽车，大力发展省际区际长途客运，经济效益显著，在1981年全国人大财政工作报告中受到表扬。地方交通企业开始焕发生机。

二、开放运输市场 转换机制、承包经营阶段(1984年10月至1993年11月)

这一阶段改革从中共十二届三中全会至中共十四届三中全会。1984年10月召开的中共十二届三中全会制定的《中共中央关于经济体制改革的决定》是指导我国经济体制改革的纲领性文件。文件指出:增强企业活力是经济体制改革的中心环节。地方交通企业按照国家的改革部署,逐步试行两权分离、政企分开、转换经营机制、对大多数交通企业实行承包经营责任制、对一些小型交通企业实行租赁经营、对少数交通企业进行股份制和企业集团改革试点。政府对企业的改革,由过去单纯的放权让利的激励和约束,开始转向尝试给予部分产权、进行产权激励和约束。企业制度由国营企业制度转变为国有企业制度。

在这一阶段中,交通运输市场迅速开放。以公路客运市场为例,交通专业部门客运量和旅客周转量占全社会客运量和旅客周转量的比重发生了重大的变化:1980年两个占比都是100%,1985年分别为89.66%和91.19%,1987年分别为77.48%和84.41%,1988年分别为70.61%和77.99%,1989年分别为67.49%和73.93%,1990年分别为65.28%和72.44%,1993年分别为44.40%和53.03%。在这一阶段的九年中,交通运输专业部门的公路客运市场份额由原来的接近100%,下降为50%左右,缩小了一半,地方交通企业面临着激烈的竞争。

与此同时,国家对企业管理体制的改革不断深化。1985年,工交企业开始试行“工效挂钩”。1986年9月,中共中央、国务院颁布了“三个条例”。1987年2月交通部向全国交通系统发出了《关于加快全民所有制交通企业领导体制改革,全面推行厂长(经理)负责制工作的通知》,明确了厂长是企业法人代表,处于中心地位,起中心作用,对企业负有全面责任,形成了“厂长全面负责、党委监督保证,职工民主管理”的企业领导体制,使企业的领导体制从党委领导下的分工负责制和党委领导下的厂长(经理)负责制前进了一步,同时,也推动了以两权分离、政企分开为内容的经济体制

制改革。

1987年,党中央、国务院决定推行多种形式的企业承包经营责任制。同年3月,交通部召开全国交通厅局长会议,对深化交通企业改革、积极推行交通系统两个层次的承包经营责任制进行了部署。到1988年底,全国交通系统2748个全民所有制企业中,已有2163个实行承包经营责任制,占全系统企业的80%。地方交通企业的经营承包责任制大多数从1988年至1990年为第一轮承包,从1991年至1993年为第二轮承包。承包经营责任制与以前所实行的利润包干的经济责任制相比,承包性质发生了很大的变化:由过去单纯落实财政上缴任务,演变为一种相对完整的企业经营形式。承包制的主要内容是:包上缴国家利润,包完成技术改造任务,实行工资总额与经济效益挂钩。在国家和企业分配关系上,确定了“包死基数、确保上缴、超收多留、欠收自补”的原则。承包制虽然仍是从激励机制入手来调动企业积极性,虽然存在包盈不包亏、企业间苦乐不均等问题,但是其重要意义在于:政企分开的改革已不限于利益分配关系的调整,企业通过承包经营合同,已获得了承包期限内的部分产权,即占有权、使用权、部分收益权和依法处分权。此前的企业改革都是通过利益调整对企业进行激励和约束,而经济承包责任制第一次尝试运用给予企业部分产权的方法,对企业进行激励和约束。企业开始由行政机构的附属物向商品生产者转变,开始由纯粹的生产型向生产经营型转变,开始由依靠行政指令组织生产向计划与市场共同调节生产转变。在第二轮承包期间,国家又采取了一系列政策,以便增强大中型企业活力。1992年初邓小平南巡讲话以后,企业改革力度加大。7月,国务院颁布实施了《全民所有制工业企业转换经营机制暂行条例》(交通企业参照执行),交通部制定下发了《全民所有制交通企业转换经营机制实施办法》和《关于认真贯彻执行〈条例〉的意见》,落实企业14项经营自主权,推动了企业改革和市场化进程。地方交通主管部门也采取了许多措施扩大地方交通企业的经营自主权。例如:福建省交通厅制定了《企业扩权24条》,使交通企业在资金使用、

内部机构设置、人员安排、联合经营等方面都有了自主权。广西壮族自治区交通厅对企业在人、财、物方面下放了 14 项权力，给企业以法人地位，使企业成为独立的经济实体。这些措施使承包经营责任制在实践中不断提高。一部分地方交通企业在两轮承包经济责任制的六年期间，管理水平和经济效益明显上升，企业实力明显增强。例如：江苏省南通汽运集团公司由于狠抓管理，每年获纯利润 1100 至 1400 万元，职工收入提高，企业后劲增强，公司荣获全国五一劳动奖状、全国交通系统经济效益先进企业、江苏省交通行业排头兵、南通市工交系统排头兵等光荣称号，还创造了“矩阵交融决策管理系统”，荣膺国家级管理创新成果奖。

然而，许多企业在承包经营过程中，也出现了一些不容忽视的问题，例如：在承包期间固化了资源配置、不利于资源流动和结构调整，发包的形式强化了政企不分，承包经营期的有限性刺激了企业的短期行为，等等。

第二轮承包经营责任制于 1993 年年底结束，传统体制的弊端重新反弹。例如：政企不分，企业领导班子内部传统机制造成的矛盾加剧，一些干扰改革与管理的势力在企业内外活跃；“大锅饭”、机构臃肿、人浮于事等老戏重演。大部分国有交通企业的经营状况不但没有根本好转，反而继续恶化。一些地区的客运市场由于开放太快而导致宏观失控，有的省份甚至提出“只批不控”的口号，同时市场管理严重滞后，有的国有企业的车站门前停满了个体的大巴、中巴，漫天叫喊、拦客拉客，无序竞争，无人过问。大部分国有汽运企业出现了司乘人员趁机混水摸鱼、沿途带客和私收票款的严重情况。双重的巨大压力使客运经营异常困难。在货运方面，由于一些地区货运市场管理不力，无形无序，导致外地货运车辆蜂拥而至，他们以极低的运价和灵活的手段，几乎统揽了该地货源，使这些地区的国有货运企业濒临绝境。此外，税费不平等、负担不平等，种种因素，使国有交通企业受到前所未有的挑战。大部分省、区把一些省属的交通企业陆续下放到地、市，有些又再下放到县。隶属体制上的变化，带来了更大的冲击和波动，同时也推动

了地方交通企业的产权制度改革。

形势逼人,适者生存。惟有改革,背水一战。面对内外夹击的严峻形势,地方交通企业中出现突破性的改革创举——单车租赁承包和全额抵偿承包。例如:温州长途汽车运输公司在浙江首创单车租赁承包,蓬莱市汽车运输总公司在山东领先进行单车租赁承包,南通汽运集团在江苏率先推出单车全额抵偿承包。这实质上是车辆产权的全部权能或部分权能转让后,对无形资产(线路经营权)的经营承包,是一种职工参股的项目性合作。这一改革,当时引起了轩然大波,指责和反对的不少,认为搞了资本主义、国有资产“流失”了,直至几年后才被普遍接受。其实,车辆产权的转让使国有资产由实物形态变成货币形态,国有资产没有“流失”,而是“流动”了,并且是被挽救了,被激活了。实践证明,这一阶段的改革不仅使国有交通企业有效地适应了与个体运输户的竞争,遏制了企业的经济滑坡,而且第一次冲破了计划经济下地方交通骨干企业的产权禁区,地方交通企业改革有了质的飞跃。

正当人们对单车全额抵偿承包和单车租赁承包或者否定、指责,或者怀疑、犹豫,或者观望、等待之时,1993年11月,中共十四届三中全会通过了《中共中央关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》,建立适应市场经济要求的产权清晰、权责明确、政企分开、管理科学的现代企业制度,成为各项改革举措的首要任务。这一决定,及时地支持和推动了具有产权改革性质的单车单船全额抵偿承包,促进了地方交通企业的改革。

三、进一步开放运输市场,建设现代企业制度阶段(1993年11月之后)

中共十四大明确了中国经济体制改革的目标是建立社会主义市场经济体制,1993年11月召开的中共十四届三中全会进一步明确了建立现代企业制度是企业改革的方向。企业改革由政策调整转向制度创新,由利益约束转向产权约束。企业制度由国有企业制度转向建设现代企业制度。产权制度是企业制度的基础。地方交通企业的改革开始进入探索产权制度改革、进行企业制度

创新的新阶段。

在这一阶段,交通运输市场进一步开放。在公路客运市场中,交通专业部门公路客运量和旅客周转量占全社会公路客运量和旅客周转量的比重发生了更为迅速的变化:1994年分别为38.16%和45.72%,比1993年的44.40%和53.03%减少市场份额6.24%和7.31%;1996年分别为34.20%和41.73%,比1993年减少市场份额10.20%和11.30%。在公路货运市场中,到1996年交通专业部门的公路货运量和周转量占全社会公路货运量和周转量的比重仅为5.15%和5.51%。地方交通企业公路货运量和周转量占全社会公路货运量和周转量的比重仅为5.12%和5.46%,占全社会货运量和周转量的比重仅为3.89%和0.075%。在水路运输方面,虽然统计数据上交通专业部门仍占水运总量的一定份额,但是其中大部分是由交通部直属水运企业承担的。而且,国家经济发展带来的全社会运输总量的增长,相当一部分流向了铁路、航空、公路和管道运输。地方交通水运企业的水运市场份额占全社会运输总量的比重,由解放初期的10%~20%,下降到目前的2.2%~4.3%。由此可见,地方交通的公路和水运企业都面临着严酷的竞争。

中共十四届三中全会把“产权清晰”列为建设现代企业制度的首要标志。企业改革进入了产权领域。地方交通企业以单车、单船的全额抵偿承包和租赁承包为里程碑,进行了各种各样涉及企业产权的大胆改革。例如:江苏省苏州汽车客运总公司进行国有资产模拟委托经营,尔后又实行资产委托经营责任制,进而试行站运分离,逐步把车站、车队和修理厂等基层单位之间的计划管理关系变革为市场交易的伙伴关系。这些变革触动了企业的产权组织和治理结构,实质上是用市场交易替代企业组织以求降低交易成本的尝试,是对“母子公司”的产权组织形式的先期准备,是具有产权制度改革性质的探索。

在地方交通企业中进行的这些改革和探索都发挥了巨大的作用。但是,无论是哪一种承包形式,都未能改变企业的总体产权状