

## 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

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。农业产品除缴纳公粮外，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，演变成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、物方面放下了 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车全额抵偿承包，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

态，都未能触动企业的产权主体，未能改革企业的产权资本构成和产权组织形式，因而，未从实质上解决产权问题上的矛盾，仅是产权制度改革的过渡形式和初始探索。承包制的效果是有局限性的，而且存在着先天性缺陷，承包结束后出现的反复和回潮现象，正是各种经济承包均未规范地创新产权制度的必然后果。严峻的现实成为地方交通企业产权制度改革的动力。

1994年，贵州省凯里市运输公司实行了股份合作制的产权改造。1996年，江苏省南通市交通局对所属的50家交通企业因企制宜，一企一策，全部实行了以职工参股为切入口的产权制度改革。值得注意的是这两处地方交通企业的产权制度改革是在中共十五大之前。他们改革的直接动因是传统的国有（大集体）交通运输企业不适应市场竞争需要运营效益低下国有大集体资产损失严重，职工收入微薄，不少企业常年几乎没有业务，坐吃国有（大集体）资产若不及时进行产权制度改革前途无望。以南通交通企业的状况为例，全系统1994年亏损面59.68%，亏损金额574万元；1995年亏损面66.13%，亏损金额2620万元；1996年亏损面77.42%，亏损金额8840万元。照此趋势，无须很久，仅剩的这一点国有大集体资产将流失殆尽。

1997年9月，中共十五大进一步指明了企业改革、企业制度创新的方向。地方交通企业的产权制度改革全面展开。

## 第二章 产权理论基础

### 一、产权的含义及起源

#### (一) 产权的几种定义

现代产权理论界对产权 (property right) 的定义尚未取得一致的看法, 现列举较为流行的几种定义如下:

《新帕尔格雷夫经济学大辞典》给出的产权定义是:“产权是一种通过社会强制而实现的对某种经济物品的多种用途进行选择的权利。”该定义强调产权是一组权利, 且这种权利的有效性取决于对此权利强制实现的可能性以及为之付出的代价。这种强制有赖于政府的力量、日常社会行动以及通行的伦理道德规范。也就是说没有经过产权主体的许可或者给予其补偿, 任何人都不能合法地使用或影响那些产权归其所有的物品的物质性状。

著名学者德姆塞茨 (Demsetz, H.) 给出的产权定义是:“产权是一种社会工具。它之所以有意义, 就在于它使人们在与别人的交换中形成了合理的预期。产权的一个主要功能就是为实现外部效应的更大程度的‘内在化’提供行动的动力。”德姆塞茨从产权的功能来定义产权, 他把产权和外部效应联系起来, 指出外部效应存在的根源在于资源稀缺性导致的对资源使用的竞争性需求。在交易费用大于零的条件下, 外部效应将导致市场失灵, 而产权作为一种社会工具, 则有助于实现外部效应的内部化, 使资源在市场机制的调节下能达到最优配置。

获得诺贝尔经济学奖的产权经济学的开创者科斯 (R. H. Coase) 从权利的行使来定义产权。他指出:“人们通常认为商人得到和利用的是实物 (一亩土地或一吨化肥), 而不是行使一定行

为的权力。但是，这是一个错误的概念。我们会说某人拥有土地，但土地所有者实际拥有的是实施一定行为的权力。”当产权分解后，每一种权力只能在规定的范围内行使，超出这个范围就要受到其他权利的约束和限制，或者对其它权利造成损害。由此可见，产权体现的主要不是人与物的关系，而是人与人之间的关系，是人对他物支配上所反映出的人与人之间的关系。

著名经济学家阿尔奇安 (Alchian, A.) 把产权定义为人们在资源稀缺的条件下使用资源的权利，或者说是在人们使用资源的适当规则。阿尔奇安指出，产权体系是“授予特定个人某种‘权威’的方法，利用这种权威可从不被禁止的使用方式中，选择任何一种特定物品的使用方式。”

总之，产权是出资主体（自然人或法人等）对客体（各种资源物、劳务及专利技术等）拥有的一系列财产权利。

## （二）产权的一般规定性

产权既不同于所有权 (ownership) 也不同于法人财产权。具有法权形式的所有制关系称为财产所有权，这是由法律加以维护与硬化的最高占有权。产权是一组权利，可以分解。完备的产权一经分解，仍然是产权，但已不再与所有权对称。产权比所有权有着更广泛的外延。企业法人财产权是指企业法人存续期间对其全部法人财产（包括出资者出资和企业负债）享有以其名义独立地占有、使用、收益和处分的权利。法人财产权是由原始产权（终极所有权）通过投资形成的派生产权。出资者拥有企业法人的资本及其权益，其财产终极所有权表现为企业的股权，而不是直接拥有企业的法人财产权。因此，产权是一种特指的财产所有权，法人财产权是一种特指的产权。

产权主要是利得权。任何产权都与某种经济利益、经济收入有关，因而产权的界定就能维护出资者利益。同时，产权的界定给投资主体以自由活动的空间，投资主体一旦获得由法律所赋予和对权利内涵明确界定的财产支配权力，就可以在权力容许的范围内发挥自主性和获得行动的自由。产权关系是一种基本的生产关

系 体现在生产、交换、分配和消费等活动中。

产权的一般规定性包括：排他性、可分解性、可交易性、规范性、预期性和保护性。

### 1. 排他性

资源的稀缺性，导致对资源使用的竞争要求。通过对资源产权的界定，确定有权行使产权的主体。产权主体就可以在合法的范围内自主地运用产权，谋求自身利益最大化，不受任何其他主体、组织和个人的非法干扰。同时，产权的拥有者对产权行使的后果负完全责任。一个主体可以拥有多项产权，但一项特定的产权只能归属于一个主体。派生产权的排他性包括不受原始产权主体（终极所有者）的非法干扰。派生产权的排他性并不排斥原始产权对其进行约束，但这种约束不是随意的，而是必须依据法定程序进行的。

### 2. 可分解性

产权不是一种、而是一组权利。产权一般可分解为占有权、使用权、收益权和处分权。

#### (1) 占有权能

占有权能是指产权主体对客体的实际占有和控制。行使占有权能是行使使用权能的前提条件。按照占有者是否所有人，占有分为所有人占有和非所有人占有。所有人占有，就是所有人实际控制属于自己的财产。非所有人占有，就是占有权能可以与所有权相分离而由非所有人行使。

#### (2) 使用权能

使用权能是指产权主体对客体的利用。行使使用权能是实现财产使用价值的手段。使用权亦可与所有权相分离而由非所有人行使。由于使用须以占有为前提，因此，能行使使用权，必能同时行使占有权。然而，能行使占有权的，未必能行使使用权。例如，保管人、质权人就只能对标的物占有而不能使用。

#### (3) 收益权能

收益权能是指产权主体收取由客体产生出来的新增经济价值

的权能，如产权主体取得利用客体进行生产经营活动所形成的利润。收益权也可以与所有权相分离。当使用权与所有权分离时，所有权人可能与使用权人分享收益权。

#### (4) 处分权能

处分权能是指产权主体为了一定的目的而变更和消除产权客体或权利。如所有人以某种形式将物交给他人占有、支配和使用。

#### 3. 可交易性

产权的可交易性亦称可交换性或可转让性，是指产权可由一个主体转让予另一个主体。可交易性是产权主体行使处置权的前提，也是产权在市场经济中保证平等交易和资源自由流动的基础。

#### 4. 规范性

产权的行使并非是无限制的，必须服从法律规范。各种产权只能在法律规范和契约规定的范围内，按照产权制度规范操作，在约束规则下运行。

#### 5. 预期性

由于产权使行为人在交换中形成了明确的利益界区，所以产权主体可能预期利用资源的效益和交易的结果。

#### 6. 保护性

国家机器的法律威慑力量保护产权主体依法行使产权，并且强制惩罚一切破坏产权制度的非法行为，从而形成对产权的有效保护。

### (三) 产权的起源及其作用

#### 1. 产权的产生起源

随着生产力的发展和人口的增加，资源越来越稀缺，从而引发了产权问题。如果生产力十分落后，人们无法有效地利用资源，如果资源取之不尽、用之不竭，那么就无须界定和保护产权。

产权的稀缺性，一方面导致人们利己主义地不顾持续发展而无度地滥用资源，竭泽而渔；另一方面导致在利用资源上不断产生摩擦、对抗以致使用暴力手段占有资源等问题的发生。个人和家庭依靠武力来维护产权的排他性是需要巨大成本的，而以国家潜

能暴力机器为背景的产权制度的运行成本，分摊到个人和家庭的负担，相对于前者要低廉得多。因此，经过漫长的历史并付出沉重代价后，由国家制定一套法律法规来界定和建立产权，已成为正常社会秩序之下解决矛盾的公认办法。

当资源的稀缺性不太明显时，产权尚显得不太必要。当资源的稀缺性增大到一定程度时，产权必将界定。这是由于界定产权的本身也是有成本的，它需要人与人之间的谈判。当界定产权的费用高于它所带来的利益时，人们宁愿不建立产权制度。

## 2. 产权推动经济增长

产权制度由于生产力发展而建立和演进，反过来又会积极地影响达成人与人之间合作的交易费用，促进生产力发展。在某一资源的产权没有归属的情况下，一个经济当事人若要利用这一资源获益，或者避免他人运用这一资源对自己造成损害，就必须与这一资源所有可能的使用者谈判。而当这一资源有了确定的所有者时，谈判对象就减少为一人，从而大大降低了交易费用。明确了产权边界，还有助于行为人在与他人交易中形成可以合理把握的预期。交易费用的降低和对预期的把握必然提高资源利用效率，推动经济增长。

## 二、马克思、恩格斯的社会主义公有制理论

### （一）消灭私有制 建立单一的全社会公有制

马克思、恩格斯在《共产党宣言》中明确指出：“共产党人可以用一句话把自己的理论概括起来 消灭私有制。”按照马克思、恩格斯的设想，社会主义阶段已消灭了生产资料私有制，人们不仅摆脱了剥削，而且实现了生产资料占有的平等，即建立了单一的全社会公有制，不存在其它所有制形式。马克思在《论土地国有化》中指出：“生产资料的全国性的集中将成为自由平等的生产者的各联合体所构成的社会的全国性基础。”在《哥达纲领批判》中 他所设想的社会主义社会已实现了生产资料占有的平等，劳动资料属于“社会的公共财产”劳动者“除了自己的劳动 谁都不能提供其他任何

东西”，社会产品由整个社会统一分配，因而是单一的全社会公有制。恩格斯在《反杜林论》中也作了类似的说明：“即将到来的社会变革将这种社会生产基金和后备基金、即全部原料、生产工具和生活资料，从特权阶级的支配中夺过来，把它们转交给全社会作为公共财产。”

## （二）国家所有制

马克思、恩格斯认为社会主义社会的全社会所有制将首先采用国家所有制形式。马克思、恩格斯在《共产党宣言》中说：“无产阶级将利用自己的政治统治，一步一步地夺取资产阶级的全部资本，把一切生产工具集中在国家即组织成为统治阶级的无产阶级手里，并且尽可能快地增加生产力的总量。”恩格斯的《反杜林论》也写道：“无产阶级将取得国家政权，并且首先把生产资料变为国家财产。”

## （三）财产全社会公有、全社会共同经营

马克思和恩格斯设想，在单一的全社会公有制基础上，一切生产由整个社会经营。恩格斯在《共产主义原理》中写道：“在这个新的社会组织里，工业生产将不是由相互竞争的单个厂主来领导，而是由整个社会按照确定的计划和社会所有人的需要来领导。”这种新的社会制度首先必须剥夺相互竞争的个人对工业和一切生产部门的经营权，而代之以所有这些部门由整个社会来经营。……因此，私有制也必须废除，而代之以共同使用全部生产工具和按照共同的协议来分配全部产品即财产共有。”按照这些设想，每个生产单位不是具有自身经济利益、独立核算的企业，不是一个经营单位，在生产资料供应、劳动力调配、产品分配上都没有任何决策权。这种全社会公有又由全社会共同经营的方式，即恩格斯所说社会“占有生产资料并且以社会化的形式把它们应用于生产”，也就是“直接的社会生产以及直接的分配”。

## （四）不存在商品和货币关系

马克思和恩格斯设想的社会主义不存在商品货币关系。马克思在《哥达纲领批判》中指出：“在一个集体的、以生产资料公有为