

# 市政公用事业公私合作与政府监管

--以城市公交为例

和军



遼寧大學

2016-04-23

# 内 容

- 一、城市公交市场化改革的反复历程
- 二、导致反复历程的主要原因
- 三、公交逆民营化的几个理论探讨
- 四、城市公交公私合作的监管对策

# 一、城市公交市场化改革的反复历程

- (一) 1984-1995 : 国营为主, 发展集体和个体经营
- (二) 1996-2001 : 改制 (独立法人), 自主经营, 独立核算
- (三) 2002-2008 : 民营 (股份制、上市)、竞争、(末期收归)
- (四) 2009-2013 : 国有主导、财政补贴、公益导向
- (五) 2014-- : 探索公私合作新模式

## 二、导致反复历程的主要原因

### (一) 民营化的主要推动力

财政债务压力、国企低效率（减人增效）、开放市场需求

### (二) 逆民营化的主要原因

**民营化企业**：恶性竞争、挑肥拣瘦（普遍服务难）、  
公交员工工资低、企业亏损

**政府**：规划滞后、（服务质量、进入、价格、工资）监管落后、  
承诺失信、补贴不足、基础设施投入不足

**双方矛盾**：线路、补贴、价格、管理

### 三、公交逆民营化的几个理论探讨

#### (一) 公私合作成功的制度能力条件

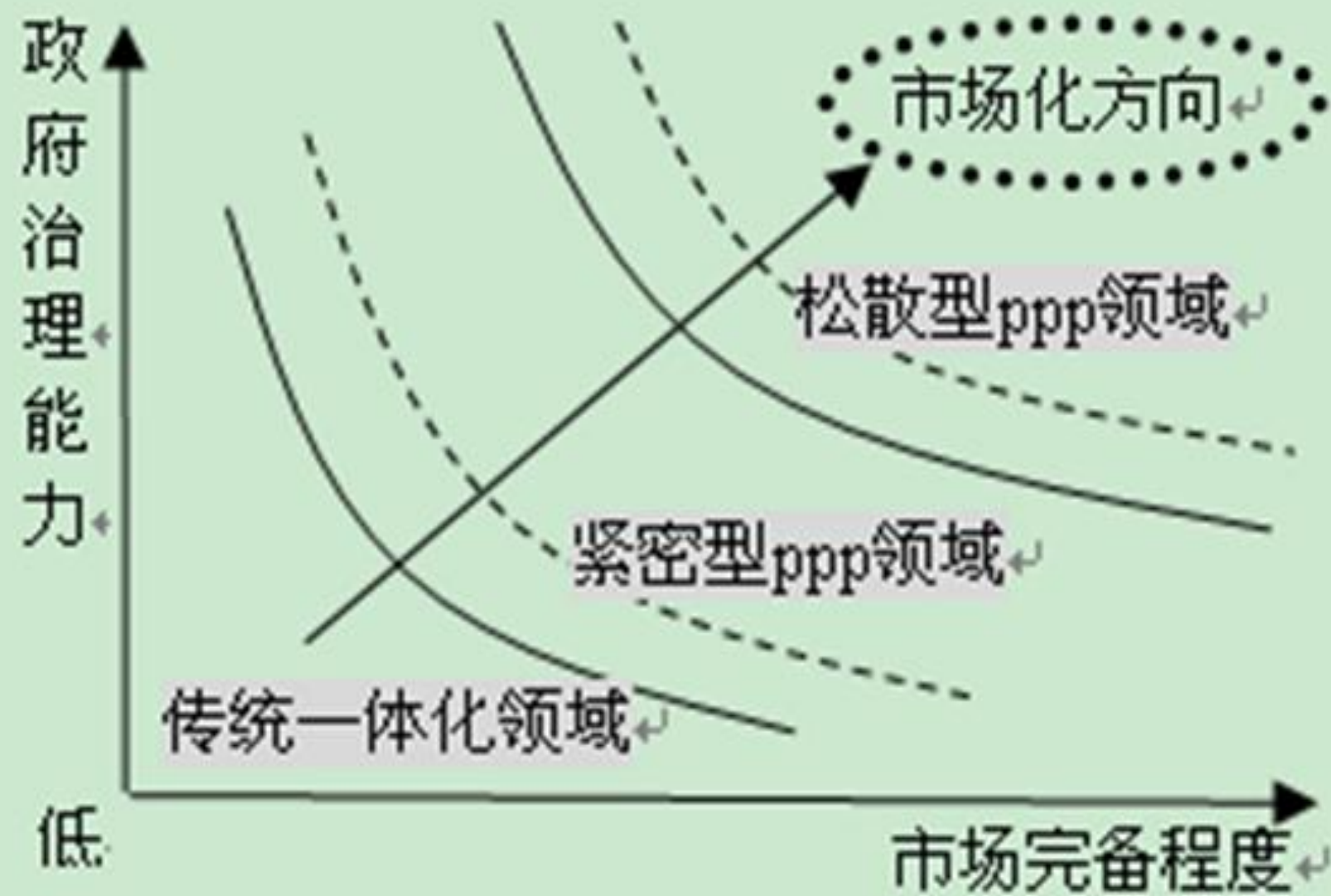
高效高能的政府治理与监管能力

健全的公私合作法律体系

完善的公私合作规制体制

良好的公私合作市场机制





制度能力与公私合作治理机制

## 次优与最优：目标模式与现实选择

“**民营化**和引进**竞争机制**必须统一起来：

仅仅通过产业分割来打破垄断而不搞民营化，政企不能真正分开，也不可能引入真正的市场机制；只搞民营化而不打破垄断，政企可以分开，但不可能引入竞争机制。”



## （二）公益性（公平）与效率能否兼顾？

矛盾与促进的辩证统一关系：

补贴减少、服务提高、政府投入减少、吸引民间资本大力发展公用事业，发挥民营企业内部效率

实现（二）的前提是（一）的制度能力





### (三) 研究公私合作的相关理论

委托代理理论：激励性规制

不完全契约理论：长期契约、动态调整

交易成本理论：治理结构（一体化、市场化）

产权理论：效率、公司治理结构

公共选择理论：利益集团



## 四、城市公交公私合作的监管对策

- (一) 服务质量监管（标准）：公交车间隔、等车时间
- (二) 价格监管：听证会、动态调整机制
- (三) 监管政府：合约承诺守信、公平补贴
- (四) 提升政府治理与监管能力：规划、线路搭配
- (五) 规范进入监管：公开透明、竞标、竞争性谈判
- (六) 员工权益保护：离岗安排、收入机制
- (七) 成本监管：主要针对国企



谢谢!



[hjuz@sina.com](mailto:hjuz@sina.com)

13019342428

QQ: 435753546

