

<<中国反垄断案例研究>>

图书基本信息

书名：<<中国反垄断案例研究>>

13位ISBN编号：9787806618417

10位ISBN编号：7806618414

出版时间：2003-1

出版时间：上海远东出版社

作者：中国经济体制改革研究会联合专家组

页数：289

字数：224000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<中国反垄断案例研究>>

内容概要

本书以案例方式，系统研究了油气业，电信业，铁路业，民航业等五大垄断行业的改革，从推进中国经济进一步市场化改革的视角，作了制度的解析和建议。

作者认为，中国垄断行业的改革，实际上就是一个通过打破政府对经济获得的全面垄断，逐步闪入，引入竞争的过程。

而反垄断的制度建设过程，就是中国的经济逐步走向法治化的过程。

<<中国反垄断案例研究>>

书籍目录

导论 反垄断进程中的体制性障碍 一、对我国反垄断形势的基本判断 二、反垄断面临的体制性障碍
三、解决我国行政垄断问题的总体思路 四、破除行政性垄断的政策要点案例1 油气业：从“五龙治水”到寡头竞争 一、石油天然气行业结构的历史演变 二、新的垄断格局形成的历史背景与原因
三、传统政府管制下的寡头竞争能否演绎“垄断神话” 四、国际经验比较及未来展望案例2 电信业：
准入、分拆、竞争与绩效 一、引言：国际背景 二、准入：联通的故事 三、制度分析：联通进入的原因及其后果
四、分拆、中国电信的故事 五、分拆中国电信的政治经济学 六、竞争：分业经营及相互融合 七、总结：技术与制度的互动案例3 电力业：厂网分开，竞价上网 一、电力工业体制改革的历史沿革和存在和主要矛盾 二、“厂网分开，竞价上网”的经济学理由和几个关键性的问题
三、管制：电力工业永恒的话题 四、价格形成机制和价格管制案例4 铁路业：网运分离，引入竞争 一、中国铁路业的发展，体制沿革和技术经济特点 二、中国铁中业重组与改革的目标及其运营模式的选择
三、中国铁路业重组与改革的步骤及其相关政策案例5 民航业：政企分开，多元竞争 一、民航业政府管制的原因 二、民航业管制改革的历程 三、民航业的现状与问题 四、民航管制改革的政策建议
总论 从中国经济市场化进程看反垄断的制度供给 一、引言：中国的垄断与反垄断——市场化改革的视角 二、垄断的定义，成因与反垄断的目标指向 三、反垄断的制度供给 四、垄断行业的监管体系建设 五、基本结论

<<中国反垄断案例研究>>

章节摘录

书摘 关于政企分开、且成立一个超越邮电部的行业政府部门的主张，后来导致了信息产业部的成立。其他一些有关竞争规则的主张则进入了2000年9月25日颁布的《中华人民共和国电信条例》。如《电信条例》第四条强调了电信监管要“政企分开”，并有专门一节是关于“互联互通”的规定，其中包括如下的原则：(1)尤其对“主导的电信业务经营者”来说，互联互通是一种义务(第十七条)；(2)在协调失败的情况下，“强制实现互联互通”(第二十条)；(3)互联互通的实现要有时间期限(第二十一条)；以及(4)互联互通所产生的网间资费的结算和分摊要服从政府的管制(第二十二条)。在第四节“电信资源”中，规定所有电信经营者都要交纳资源使用费(第二十七条、二十八条)，且“主导的电信业务经营者”有义务配合电信资源使用者实现资源的功能(第三十条)，从而向公平获取资源的方向迈进。

四、分拆：中国电信的故事 1998年3月，信息产业部在原邮电部和电子部的基础上成立。本着“政企分开、转变职能、破除垄断、保护竞争、权责一致”的原则，我国开始了邮电分离、政企分开的政府体制的改革。

根据国务院批准的三定方案，将原邮电部的国家电信骨干网的建设和经营管理的职能，交给电信企业，将邮电部、电子部的工业、物资、施工企业的经营管理职能，下放给企业，实现政企分开。同时，将原来分散在若干政府部门的行政职能合并，统一由新成立的信息产业部管理——包括原国家无线电委员会及办公室、原国务院信息化领导小组及办公室、原广播电影电视部的广播电视传送网(含有线电视网)的统筹规划和行业管理、原航天工业总公司对广播卫星的有关行业管理、原国防科工委关于卫星轨道的管理和原国家计委的电信资费管理的职能。

此时，中国电信作为原邮电部的直属企业仍然占据市场99%的份额，是绝对的垄断者。联通的遭遇提醒人们，任何新的竞争者都无法与这位巨无霸对手平等竞争，社会各界对这位垄断者的不满由来已久。

时下正值小美关于中国入世贸易谈判激战正酣的时刻，而中国电信市场正是双方讨价还价的重要筹码。各方形成的气候显示，一场分拆中国电信的改革风暴正在酝酿之中。

(一)一场论战——山雨欲来风满楼 1998年3月，《产业论坛》发表了王小强博士执笔撰写的《中国电讯的产业战略》，主张为了应对国外电信集团对中国电信市场的威胁，应当实行电信基础网与电信服务分离。

一方面，开放电信服务和有线电视台服务，实行企业化经营，允许市场竞争；另一方面，由政府直接控制基础信息网，包括全国电信网和全国有线电视传输网，使之成为具有行政性独家垄断的、“不准人的”非市场竞争领域。

作为这一逻辑的延伸，电信网和有线电视网应当合一，构成国家基础信息网，其政策含义是广电部门无须实行全国联网，没有必要建立一个与电信基础网分庭抗礼的第二通讯网。

他主张，依托公共信息网的电视技术平台，直扑三网合一的产业前沿。

3个月之后，身为“广电部广播影视信息网络中心网络部主任”的方宏一组织了反击。

在《产业论坛》上发表《再论中国电信产业的发展战略》，主张保持电信与广播电视两网并存，并通过两网的良性竞争，在广电的有线网上发展新一代计算机因特网，最终达到“三网合一”。

方一针见血地指出王小强的“电信本位”，其意图就是使得中国电信吞并广播电视网。

他认为，广电部门拥有比中国电信毫不逊色的世界第一大有线电视网，甚至牲价格和技术上还优于电信网，如果由电信独家垄断，就会像联通一样受制于人，对公平竞争不利。

不过他在反垄断的同时，也把竞争限制在两网之间的良性竞争，就像王小强指责广电联网是重复建设一样，方宏一坚决反对电信部门插手有线网的建设。

此后不久，周其仁教授在《财经》杂志连续发表的《三网聚合数网竞争》系列文章，在社会上引起更大的反响，把论战的阵营由双方扩大为三方，而且也将论坛由少数人参加的专业论坛扩展到更广泛的社会论坛。

<<中国反垄断案例研究>>

周其仁教授对双方的“电信本位”和“广电本位”的立场以及双方共同的“思维模块”提出批评性评论；主张在长途电话、市话、无线通话、有线电视、数据传输网络和服务分立竞争的基础上，进一步开放全面的市场竞争，允许并鼓励中国有线电视办因特网，允许并鼓励中国有线电视与中国联通结盟办电信，允许并鼓励中国电信办因特网和有线电视，允许并鼓励民间办电视节目和“网站”竞争上网。

他认为，三网聚合的技术前景，只有在允许并保护“数网竞争”的政策环境下才可能顺利实现。

这种公开的论战立刻引来社会各界的广泛关注，周其仁教授的数网竞争理论更是引起强烈反响，他的全面放开竞争的立场被置于“第三只眼睛”的地位。

在《财经》开辟“电信论坛”的同时，《改革》、《三联生活周刊》、《IT经理世界》、《中国计算机报》等报刊媒体对电信改革予以了深切的关注，并进行了严肃的讨论，电信反垄断成为热门话题。

综观改革开放以来中国铁路运输管理体制的演变，大体上可分为四个阶段：1. 第一阶段：高度集中、大而全、半军事化(1978—1985年) 在这一时期，铁路系统基本上沿袭了计划经济体制下的管理模式，全行业像一个大工厂，铁道部像总厂，路局、分局和站段像是这个大工厂的分厂、车间和班组。全路从路局到分局、站段，都在铁道部这个惟一“家长”的指挥下从事运输业务，人、财、物、产、供、销的全部经济活动都是围绕统二计划来运转。

这是一种高度集中、大而全和具有半军事化特点的管理模式。

在这一阶段，铁道部为搞活企业，调动企业的积极性，在计划、财务、劳资、物资、人事等方面进行了有限的放权让利，但并未从根本上改变指令性管理体制。

2. 第二阶段：“大包干”经营承包责任制(1986—1996年) 这一时期的主要特点是，铁路管理方式由生产型管理向生产经营型管理转变。

“大包干”的主要内容是：包客货运输任务量，即包客货运量、煤炭及晋煤外运量；包机车车辆生产任务；包铁路基本建设规模和形成运输能力；包基本建设投资和机车车辆购置费用；包缴纳税费，即对国家财政包定基数，保证上缴。

“大包干”在一定程度上打破了计划经济时期僵化的管理体制，铁路运输企业开始拥有一定的经营自主权和积累能力，效益意识有所增强，并能够以自身积累开展铁路基本建设。

在此阶段，政府还给予铁路部门相应的优惠政策，包括大幅度降低运输企业营业税率，豁免铁路建设“拨改贷”本息，运输企业实行工资含量包干，合资铁路和有亏损的新线实行地方运价、特殊运价等等。

3. 第三阶段：资产经营责任制(1997—1999年) 所谓资产经营责任制，是铁道部作为国家铁路国有资产的出资人代表，对铁路局实施的以明确企业法人财产权为基础，以落实国有资产保值增值为核心，以提高国有资产经营效益为目的的经营责任制度。

资产经营责任制试图确立铁路局的市场主体地位，通过界定政府和企业责权利边界，落实铁路局的经营自主权。

运输系统在四个路局试点基础上，各路局与铁道部之间根据事先设定的资产经营目标形成契约关系，铁道部授予各路局12项经营自主权，铁道部在国有资产价值形态上加大了对铁路局的考核监督力度，各路局对国有资产的保值增值意识有所增强。

4. 第四阶段：制度创新探索(2000年至今) 2000年以来，在探索新的运输管理体制过程中，铁路部门着重进行微观市场主体的塑造。

在这一时期，全路围绕打破垄断和引入竞争，特别是在“网运分离”的目标模式下对微观主体形态进行了改革探索，先后组建了大连铁道有限责任公司和广深铁路股份有限公司。

(三)管理体制存在的主要问题 尽管经过了上述四个阶段的管理体制变迁，但从总体上看，铁路运输业仍然是中国为数不多的几个仍带有较重计划经济色彩的行业之一。

铁路管理体制主要存在着如下一些问题。

1, 政企合一、政监合一、政资合一的集中管理体制框架没有根本改变 所谓政企合一，就是指目前的铁道部是政府行政管理部门，承担着政府行政管理职能，同时，它也是一个全国性的综合运输企业，从事铁路运输生产经营活动，承担着企业经营性职能，全路的投资、生产经营活动都是由铁道部来进行指挥和计划的。

<<中国反垄断案例研究>>

虽然近年来全路进行了资产经营责任制的改革，一些路局还进行了客运企业模拟法人的运作，但是，这并未从根本上改变铁路系统政企合一的特征。

各路局财务和经营上并没有形成清晰的企业边界，在法律上也没有获得独立的法人地位。

铁道部——铁路局——铁路分局——铁路站段依然保持着明显的垂直科层管理特征。

在承认由于有效的竞争结构下所产生的垄断能够带来效率和福利增进的同时，必须认识到经济学研究和经济系统运行中关于垄断的讨论，主要是针对垄断状态和垄断行为因为阻碍和扭曲竞争所导致的效率损失。

出于利润最大化或成本最小化的目的，垄断企业会因为垄断地位而决定企业产出水平和价格水平，其结果是消费者福利受损，或社会总体福利低于完全竞争状态下的福利水平。

这种市场失效状态的存在就要求有相关的政府干预，以保护消费者利益和增进社会福利。

对这类“反竞争”的垄断行为的限制，通常称为“反托拉斯”(antitrust)政策，也就是我们所说的“反垄断”政策。

世界所通行的各种反垄断法就是通过限制垄断行为而提高资源配置的效率，这是我们在其他部分将要讨论的问题。

.....

<<中国反垄断案例研究>>

媒体关注与评论

书评随着中国经济改革的深入和市场体系的基本建立，建立和完善鼓励竞争和反对垄断的政策变得日益重要。

在过去几年中，中国政府所大力推进的垄断行业改革，其实质内容是对一些具有自然垄断五一节的产业进行的改革，这些产业传统上一直被主为是需要由政府主导的所谓制高点产业，如电力，电信，铁路，民域。

中国政府在过去10年间，已经通地逐步放开部分行业的准入而引入了竞争，正是因为10多年的改革历程——从企业改制，行业重组到管理体制重构——才酝酿成为反垄断的配套性，系统化改革，这一改革本身，从中国的反垄断制度建设来看，具有非常重要的意义。

<<中国反垄断案例研究>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>