



国家高端智库  
中国（深圳）综合开发研究院 主办

# 综研快参

信息资料 欢迎交换 总第 280 期 2018.10

## 混改要加入更多非国有因素 利用新技术发展改变产权格局

—— 樊 纲 ——

中国经济体制改革研究会副会长、中国（深圳）综合开发研究院院长樊纲在“国有车企变革的 N+1 时代”论坛指出随着中国汽车行业股比开放以及新能源汽车的发展，这两大因素促使改革更加紧迫。樊纲认为，国企改革现在尖端的问题、最难的问题是要把国有车企混改的方向搞清楚。混改的方向是为了加入更多的势力，应加强而不是削弱非国有因素所起的作用；第二应该加强国有车企改革中要增加民营因素的承担风险能力。在具体的执行方面，值得好好研究 AB 股的形式或者是优先股的形式；最后应利用新技术发展的机遇来改变产业产权的格局和企业产业的格局。

以下为樊纲院长发言实录：

汽车和房地产是中国的两大支柱产业。在当前国际形势的变化的大背景下，贸易战之中欧美在规则投资上的严守，而我们国家是以发展中国家的身份加入世贸组织，这样的身份在一定程度上忽视了市场经济，因此，我们加入 WTO 时面临一个 15 年过渡期的问题。在 15 年过渡期间，我们成长起来了，我们也意识到确实是有需要开放，尽管我们还有很多落后的地方。客观上说，国际组织也在思

考关于中国的问题，前WTO的秘书长总干事拉米曾经说过，中国的矛盾在哪儿？中国究竟是一个有一些富人的穷国，还是有很多穷人的富国？他认为这个规则是不一样的，WTO的完整规则是适合富国的，穷国加入WTO需要一些特殊的照顾。过去世界上都承认发展中国家的权利，发达国家应该给发展中国家让出一些空间，包括气候谈判等。现在特朗普执政，对发展中国家的权利一概不承认，那矛盾和冲突就出现了。在这个前提下，现在中国经济改革中有两件事具有具体的改革紧迫性，具体的背景包含两大因素。

第一个背景是，无论汽车行业还是其他产业，我们已经承诺马上要改革，要进一步开放，这些行业中的股权限制就要取消了。这是当前汽车业界最大的话题。行业内大量的合资公司怎么办？合资公司是混合所有制，以前是国资和外资占比各50%，非常的平均，但是合资公司的管理权首先是由外资来工作的，因此他是真正混改的，但是我要讲的混改方向，是为了在国资之外引进新的机制，特别是管理的机制。有的合资企业象是东风日产，外资只占30%的股份，经营权是外资方的，CEO则由国资方担任。未来这个模式要变了，变成了外资控股，投资，比如特斯拉就已经在中国建厂。

第二个背景是新能源汽车的发展，尽管现在还在萌芽之中，但这这是一个新车道。什么是所谓的新车道？所有过去的合资企业还在老车道上，尽管大的外资汽车厂商在研发电动车，研究新技术，但这个领域现在主要是私企民营企业占主导地位，这是两个我们具体要改革的背景。

关于国有车企变革，第一个是关于国企改革，这是最艰难的话题也是最尖端的话题。1991年、1992年的时候，大家都在讨论怎么谈国企改革的时候，我当时真是看不出国企改革能改到什么样子。我当时就发表了一个观点：首先要积极发展民营企业，通过民营企

业的发展为国企创造条件，改善市场竞争结构，改善就业机会，那时再去谈国企改革。几年后我把这个观点理论化，建立了一个理论模型来描述这个改革的动态过程，只要假定这个新的企业比旧的企业；新的制度比旧的制度增长率高，就是效率高点、增长率高点。只要假定这一条在无穷长的时间里面你都不用改国企，那民企自然能够大到足够大的程度，国企不去改革，其所占的比重就会自动缩小，接受改革的条件就更加成熟。

但多年来，理论分析之后会发现这种假设有逆转的可能，这个趋势还会反过来。这么多年遗憾的就是我们在有些领域国进民退还是有发展了，因此国企改革最尖端的问题是现在又有很多新的约束条件。十八届三中全会提出了“混改”，到十九大这个词被沿用下来，提出了混改的改革方案和政策。混改最重要的问题是改的方向，是要在国企当中引入非国有的因素，不论这个因素是资本还是管理，当你没有资本就没有管理。因此我说这个是一个方向，也就是说特别是在竞争性的行业里面你真的要改国企的话你要增加非国有的因素，这个才叫做混改，但是我们首先要把混改的方向搞清楚。

我们最近发现出现了很多叫逆混改的现象，比如一个国企出了他原来有 100 亿的资产，一个非国有企业 30 亿资产，2 个一合并搞了 130 亿资产的合股公司，混改了，这不是一个混合所有制公司吗？然后 30 亿的民营企业变成了这个国资集团的下属，国企出资 100 万股是大股，民企就并入国企了，国资做强做大了，民企就被收编了，那这个时候这个民企一切活动的指令就从集团来了，这 130 亿元演变成了一个混合所有制的公司集团。但是这是不是符合混改的方向？混改的方向是为了加入更多的势力，国有的资产还是这么多，还扩出了一块，形成了董事会，那 30 亿的民企也进入了董事会。但是他一并表，原民企的一切规则都要按照国企的规则来

办。所以先不说 N+1，混改这个词本身我们要搞清楚方向。我认为像这种改革不符合十八大、十九大的方向，要增加而不是减少，加强而不是削弱非国有因素所起的作用。

第二，我们要非常明确竞争性行业确实不太适合国有企业的运作，那比较适合过去我国混合所有制合资企业、民企这样的，但是我想强调的一点，因为竞争会带来风险，风险很大会有亏损，还不用说怎么创新，管企业经营的问题，企业的问题很大程度上是在于风险由谁承担。民营企业的好处是什么，就是让他自担风险，自生自灭，国家不去管他，你去创新你去承担风险，风投给你投，投了失败了就失败了，倒闭就倒闭。一搞了国企国家一改革，就业就不能消失，民企消失那么多破产那么多也没出什么事，国企一出事赔不起，然后老给补贴“僵尸企业”，那亏一直亏然后国家还给贴，杠杆率搞的那么高。所以说先不说创新，先说这个风险由谁担的问题，创新竞争性行业因为风险大所以你不要，你让民企自我承担风险，自己去破产去，说白了就是这么回事。所以说我们不要老关注他是不是创新，首先要关注怎么破产，企业在竞争过程当中就是有一部分要破产的，优胜劣汰。

然后说到竞争，在创新这个意义上也是巨大的。最近中兴事件出了以后有人说了我们可以搞高新科技，我们两弹一星能攻下来，高新科技产业为什么不行？两弹一星跟我们的车企现在面临的问题是完全不一样的。两弹一星不仅是一次性的技术模仿，关键是在军工产业方面国家是不计成本的，搞出来就是好。而民企在发展中不能不计成本，你得竞争，你提供的东西还得好，要不断的创新，而且现在的创新不是一次性攻关，摩尔定律是 18 个月一代，天天都在变，跟得上跟不上看的是企业有没有持续的动力，这个动力在哪儿？这个动力就是知识产权的动力，能够支持企业换资本的动力。

这一次中兴事件给我们的启示就是，以前可以不听这些事，可以不管这些事，这一次非得想这个问题了。我们不是一次性攻关，我们要持续有新技术产生，产生像摩尔定律这样的东西，我们需要有活力。因此我国的改革要朝两个方向想，第一是怎么承担风险，第二是怎么有活力，我把承担风险看做第一位的事情，然后再想活力的问题。从这个意义来说我们确实要增加民营因素的作用，需要考虑各种因素怎么能够发挥更大的作用。

第三，说到 N+1，我提出一个想法。就是现在叫做 AB 股，我持股但是不一定有决策权，那还有一种过去叫做优先股，优先股也是这样，你分红的时候我先拿，但是我可以不要决策权，我觉得这个问题我们现在挺值得思考的，刚才我们说的那个，国有资本现在很大，再大的民企，国企几个企业联合起来把你全收编了都有可能，这符合十八大十九大方向吗？但是国资这么大他没有发挥作用，我们说国资国企要在国计民生重大的领域里面，包括基础设施之类民企无法涉足的地方，民企投资时间长，这种是战略性的投资。另外就是国资可以支持一些新兴产业发展，但是支持发展不能演变成通过控股把民营企业都变成了国有企业，这不符合国家的发展方向。因此是不是有这么一种形式，国企跟民企合资，或者是国有的投资基金对民企进行投资，但是投资不控股，甚至国资可以持大股东但并不参与决策，国资担任优先股或者是 A 股，这样就形成了一个混合所有制企业，让民营资本去发挥主要承担风险的职能和经营的职能，就是我们去帮助他发展。

所以我说我们值得好好研究 AB 股的形式或者是优先股的形式，我们中国的企业到美国去上市到香港去上市，包括最近的小米，都是因为他们那有一个 AB 股机制，否则企业的决策权就不知道哪儿去了，特别是现在我们很多新产业都是技术人员创业和管理，包

括了刚才说的电动车等等这些，很多都是技术人员管理的情况下，他们又很年轻，这个时候你怎么发挥他们的作用，是不是也是一个我们 N+1 里面也是一种形式？我想说是不是有这么一种形式来解决我们刚才说的混改，国资太大，到处都可以以控股的形式帮助民营企业发展。事实上有很多企业还是做到了第一点，我们私下说的时候，万科当年接受华润持股的时候就是这个协议，华润是第一大股东，但是不参与管理，现在据说也是这样的形式，否则一并表万科就变成国有企业了，这个就失去意义了，这是不是一种形式，值得思考。

最后是怎么利用新技术发展的机遇来改变我们一个产业格局和企业产业的格局，这就是最近电动车的发展给我们的启示。在原有的产业里去追赶很难，新的机会出现之后开辟新车道，就是我们所说的弯道超车。我个人现在在北大教书，教发展经济学的时候说中国怎么解决了“幼稚工业”的问题，我们汽车工业可不是“幼稚工业”，早 30 年前 60 年前，丰田到中国，当年我们中国人都知道丰田车，第一个想引进的也是丰田，有山必有路，有路必有丰田车中国人是知道的，丰田在中国调研的结论是，以中国的能力和条件 50 年造不出汽车来。然后我们靠引进靠吸收靠各种政策，包括合资的政策，国有化率的政策等等一系列的政策发展到今天的汽车工业规模。现在特朗普攻击的事情都是我们成长宝贵的经历，我们通过开放获取知识获取技能这个都是我们可圈可点宝贵的经验，发展的经验。我们走到今天了，通过过去这几十年培养了一批人，培养了一个产业。借助这种新机遇产生一些新的企业，新的企业有风险投资的办法把有些人给挖出来流动起来，我觉得这个就是我们发展新的模式，创造新车道创造新的赛道，从原来的体制当中分化，我们需要拥抱这样新的形式。所有的产业都会裂变的，我们会会有一个裂变的新机遇，

如果我们新的车企能把这件事做好的话，也许就是下一轮发展非常重要的一个环节。

( 本文根据樊纲院长在“国有车企变革的 N+1 时代”论坛的发言实录整理，未经本人审阅 )

**樊纲 中国(深圳)综合开发研究院院长、央行货币政策委员会委员、  
中国经济体制改革研究会副会长**

《综研快参》是由中国(深圳)综合开发研究院主办，深圳市综研软科学发展基金会支持，为各级政府决策部门、大学和研究机构的学者及各类企业和机构的高层管理者提供的内部参阅资料。主要内容为重大政策和重大现实经济问题分析研究，同时选登国内外最新重要经济动态和信息，发表富有价值和启发性的评论文章。稿件来源以我院研究人员为主，同时也广泛欢迎社会各界专家学者积极参与投稿。

地址：深圳市罗湖区银湖路金湖一街 CDI 大厦(518029)

综合开发研究院网址：<http://www.cdi.org.cn>

综研软科学发展基金会网址：<http://www.szssdf.org>

电话：0755-82487878、82470960 传真：0755-82410997

联系人：程旭玲 电邮：[chengxl@cdi.org.cn](mailto:chengxl@cdi.org.cn)

责任编辑：吴斐然 电邮：[wfr@cdi.org.cn](mailto:wfr@cdi.org.cn)

微信公众号

