

# 公共服务市场化:成效、困境及路径选择

米本家

(西南政法大学 经济法学院,重庆市 400031)

**摘要:**公共服务市场化是政府引入市场机制,发挥市场配置资源的优势,为公众提供更多更好的公共服务。公共服务市场化取得了一定成绩,但是也出现了一些问题,进一步推进面临投资不足、价格偏高等难题。我国的公共服务市场化应当借鉴国外有益经验,在理念选择、基本原则、制度保障等方面作出合理选择和安排。

**关键词:**政府;公共服务;市场化;成效

**中图分类号:**D035      **文献标识码:**A      **文章编号:**1673-9841(2012)03-0166-07

提供公共服务是政府主要职责,也是政府存在的合法性依据。政府在提供公共服务时,可以自己生产,也可以引进市场机制,由企业生产。20世纪70年代末、80年代初西方工业化国家开始大规模实施公共服务市场化,收到了显著成效。改革开放以后,我国逐步在公共服务领域尝试市场化,也收到了一定成效。但是,无论国外还是我国,公共服务市场化均存在一些问题,如果不及时解决,公共服务市场化可能偏离初衷,市场化的目标落空。

## 一、公共服务市场化溯源

追溯公共服务市场化的缘起和初衷,目的在于将公共服务市场化与过度市场化和伪市场化相区别,以便为正常的、健康的市场化提供有益的政策建议。

### (一)政府责任、政府管理与公共服务市场化

公共服务是公共需要,是政府的责任,需由政府提供。提供公共服务不仅是政府的责任,而且是公民的权利。卢梭说,人类由于社会契约而获得的,乃是社会的自由以及对于他所享有的一切东西的所有权<sup>[1]</sup>。彼得·斯坦和约翰·香德认为,国家不应仅仅保证公民享有最起码的生存条件,它还应当提供福利设施,防止压榨个人资源、破坏社会整体利益等,来提高人民的生活质量<sup>[2]</sup>。政府存在的基本价值就在于为国民提供人身安全、财产安全,政府为公民提供公共服务是政府的应有之责,而不是政府对公民的额外恩惠和赐福。公民将自己的人身自由、财产权利和自决的权利让渡给政府,公民就获得相应的权利,主要就是享有政府提供的公共服务的权利。

公共服务市场化是政府重新界定它与市场关系的一个过程。E. S. 萨瓦斯认为,公共服务市场化就是民营化。它包含三层含义:一是将公共服务的决策和执行分开,二是打破行政垄断,让多个供给者彼此竞争,三是赋予公共服务的消费者在多个供给者之间选择<sup>[3]</sup>。皮埃尔认为,市场化包含三个方面的涵义:一是利用市场标准去配置公共资源,去评估公共服务生产者和供给者的效率;二是公共服务市场化是新公共管理的一部分,强调移植私营企业的管理经验,强调以结果为本;三是公共服务消费者个体可以在不同公共服务供给者之间进行选择<sup>[4]</sup>。政府提供公共服务并不意味着

\* 收稿日期:2011-11-20

作者简介:米本家,法学博士,西南政法大学经济法学院,副研究员。

所有公共服务都必须由政府自己直接生产,也可以是间接的——组织其他主体提供,或者与其他组织合作提供。在这个过程中,政府将本不应当由政府承担的服务重新让与市场,由市场为公众提供服务。最为典型的是,政府大量从国有企业撤出,包括航空公司、铁路运输公司等。市场化重在发挥政府和市场的比较优势,尽可能提升效率。政府的比较优势主要是制定规则和执行,市场中企业的优势主要是管理和生产,因此,公共服务市场化更多的是公共服务由非政府所有和管理的企业生产。

公共服务市场化是政府管理改革与创新的过程。公共服务引入市场机制必然冲击政府固有的管理理念、方式和模式。政府必须顺应市场的需要不断改革和创新自己的管理。从这个意义上看,公共服务市场化实际上是政府管理变革。

## (二) 公共服务市场化的历史变迁

公共服务市场化大体经历了兴起、式微、复兴三个阶段。

### 1. 公共服务市场化的兴起

公共服务引入市场机制的历史比较久远。可以说公共服务自始至终都有市场的影子。英国早在1364年,爱德华三世即特许伦敦至飞利浦·利兹菲尔德的道路收取通行费。尽管第一条收费公路1663年才建成,但仍可看出政府推动公共服务市场化的有益尝试<sup>[5]41-44</sup>。1785年美国弗吉尼亚州颁布了法案允许私人修建收费公路。到19世纪40年代,全美国批准成立了1600多家收费公路公司。19世纪上半叶私营收费公路的数量超过了公共公路的数量<sup>[5]44-45</sup>。法国第一批特许经营合同授予的是地中海—大西洋航道(1666年建成)和Canal de Briare(1638年)的建造和融资,以及其他公共基础设施<sup>[5]47-48</sup>。1854年,法国特许私人部门建设全长160公里长的苏伊士运河。运河于1869年建成。19世纪下半叶,法国大力推动特许经营计划为基础设施网络融资,这些领域包括铁路、水务、电力、电车轨道网络等<sup>[5]47-48</sup>。

### 2. 公共服务市场化的式微

20世纪30年代以来,西方国家普遍采用凯恩斯主义,无限扩大政府职能,对经济进行全方位干预,成为“万能政府”。在这一大背景下,公共服务市场化在经历了一个多世纪的兴盛之后,逐渐走向式微。西方国家政府大量直接生产公共服务,尤其是公共基础设施。1942年英国著名经济学家贝弗里奇撰写了一份战后社会保障制度建设的报告,认为公共服务是政府的责任,是每个公民应当享受的权利,政府应当包揽公共服务。二战后,艾德礼政府对公共服务生产部门进行了大规模国有化改造。1946年完成了对英格兰银行、大东电报局、国内航空的收购;1947年完成了煤炭工业、电力、铁路的收购,之后又收购了煤气供应和钢铁工业,国有企业职工接近200万人<sup>[6]</sup>。从此,世界范围内公共服务市场化停滞不前。

20世纪50年代,英国保守党上台后继续推进公共服务改革,主要是公共基础设施国有化。到1979年,政府通过参股、控股和收归国营等方式,完全控制了主要公用事业部门和基础工业部门,掌握了绝大部分制造业和高新技术工业部门,电力、煤气、铁路、电讯、煤炭、造船、邮政等公共事业部门完全国有化<sup>[7]</sup>。1979年英国国有企业就业人数为206.5万人,国内总产品价值180.43亿英镑,占国内总量的10.5%;净资本存量1041亿英镑,占国内总量的17.2%;国内总资本56.21亿元,占国内总量的15.2%<sup>[8]160-161</sup>。到20世纪70年代末,英国与基础设施有关的公共服务基本上由政府直接安排、生产和提供。到20世纪70年代末,英国公共服务主要生产性公共服务效率低至历史最低水平,“平均而言,私有制企业中的总贸易利润(在考虑股票升值和贬值之前的数值)与净资本存量之间的比率要比国有企业中最接近的衡量指标(总贸易盈余与净资本存量之间的比率)要高出三倍”<sup>[8]163</sup>。

### 3. 公共服务市场化复兴

20世纪70年代末80年代初,公共服务市场化开始复兴,这场复兴发端于英国,随后席卷全球。主要原因有:一是20世纪70年代末,随着石油危机的出现,各国普遍出现经济滞胀,政府财政

支出压力显著增加,需要新思路提供公共服务。二是在“万能政府”思路指引下,政府机构过度膨胀,行政效率低下,不得不进行改革。三是新公共管理学说逐渐兴起,认为在公共服务领域,依然要遵循市场化规律<sup>[9]</sup>。

1979年末英国开始对基础领域国有企业进行私有化改造。改造过程大致可以分为四个阶段<sup>[10]</sup>:一是试验阶段(1979—1980年)。1977年政府以出售股票的方式,大量减少对英国石油公司的控股份额,这标志着英国私有化运动的开端。二是起步阶段(1981—1983年)。从1981年起,英国开始大规模的私有化运动,政府频繁出售英航公司、英国石油公司、联合港口公司、国际航空无线电公司等国有巨头的部分或全部股票。三是加快推行阶段(1984—1987年)。1984年以出售英国电信公司为开端,私有化所涉及的部门越来越多,出售国有资产的金額越来越大。1986年11月,撒切尔政府将英国电信公司的50.2%的股票出售给私人,这是私有化以来最大一笔股权交易。到1988年,部分或全部私有化的部门和企业已达30个左右,由国有经济部门转到私有部门的总人数从40万增加到60万,国有企业在国内生产总值的比重由1979年的10.5%下降到6.5%。四是普遍扩展阶段(从1988年开始)。1988年10月撒切尔政府表示,私有化无禁区,决心将这一进程推向电力、供水这类自然垄断部门。到1991年底,英国国有企业只剩下英国铁路公司、邮政公司、国家煤炭局、英格兰银行、国家公共汽车公司等5家企业,约有50多家国有企业被出售。1993年起又先后转让了英国铁路公司、邮政公司、国家煤炭局的部分股权。

保守党的撒切尔夫人和梅杰政府对公共服务的改革强调私有化,注重发挥市场竞争的作用;工党的布莱尔政府主张在充分发挥市场优势,坚持政府与市场的合作,大力发展公私合营项目。

## 二、公共服务市场化的成效

公共服务市场化充分发挥了市场机制的作用,提高了生产效率,减轻了财政压力,为公众提供了更多更好的公共服务。

### (一)国外公共服务市场化成效

公共服务市场化有利于促进经济发展。如,英国撒切尔政府的公共服务市场化后,1980—1989年,英国GDP年均增长3.6%,1988年达到了4.7%,仅次于日本;1980—1990年制造业人均产值增长4.6%,高于西方主要工业化国家;1988—1989财政年度盈余达到140亿英镑。<sup>[11]</sup>

公共服务市场化有利于建立高效、廉洁政府。公共服务的市场化能够以公众的需求为中心,使公众通过协商、公决等形式参与并影响公共决策,形成政府与民众良性互动,显著推进民主化进程。将部分原来由政府承担的职能让渡市场,政府“掌舵”、市场“划桨”,更清晰地界定了政府和市场的合理边界,改变了政府大包大揽的局面,既精简了政府机构规模,提高了行政效率,也能有效克服官僚主义和腐败现象,有助于建立更高效、廉洁的政府。1979年英国公务员是732000人,1993年下降为554000人,1996年下降为494000人<sup>[7]87</sup>。

公共服务市场化有利于降低行政成本,减轻政府负担。通过市场化渠道把部分公共服务让渡市场,可以有效节约财政支出。美国洛杉矶1978—1987年共签订合同651项,将数据转换、路面维修、护理服务、饮食服务、洗衣和保安服务等公共服务向外发包,节省8600万美元,节约32%;共裁减2700个政府职务,占全县政府雇员总数的3.6%<sup>[12]155</sup>。美国国防部1980—1982年将其涉及数据处理、饮食服务、视听服务等285个商业服务承包给非政府组织,节省成本31%<sup>[12]155</sup>。空军基地内的维护保养服务合同承包降低成本13%,减少雇员25%;合同承包的疗养院平均每天节约45%;邮政服务合同承包商在信件传递方面节省费用66%,在窗口服务方面节省费用88%;民营部门修建监狱的成本低45%,管理监狱的成本低33%<sup>[12]157-161</sup>。

### (二)我国公共服务市场化成效

改革开放前,政府几乎承担了提供公共服务的全部职责,在特定历史时期,这对保障人民生活、

促进经济发展起到了重要作用。改革开放后,公共服务市场化的理念开始为我国所接受,1992年后我国以市场化为取向的行政改革正式开始,部分城市开始仿效西方工业化国家对公共服务进行市场化改革。我国公共服务市场化改革特别是城市公用事业改革与国有企业改革同时进行的,只是改革的途径更加曲折一些,时至今日也没有一个清晰的路线图。2002年12月,建设部颁发了《关于加快市政公用行业市场化进程的意见》,要求各地以确保社会公众利益、促进市政公用行业发展为目的,加快推进市政公用行业市场化进程,引入竞争机制,建立政府特许经营权制度。在城市公用事业市场化方面,我国主要是采用PPP。一个成功的案例是,2006年12月18日,常熟自来水有限公司与中法控股(香港)有限公司合资成立了常熟中法水务有限公司,双方签订的《特许经营权协议》当日生效。常熟自来水有限公司资产总额97412.61万元,负债总额34524.01万元,净资产62888.60万元。合资后常熟市政府持股51%,中法水务有限公司持股49%,合营公司获得30年特许经营权。中法控股(香港)有限公司在与来自国内外众多顶级水务巨头的激烈竞争中以6.01亿元胜出,这个交易金额比原来常熟自来水有限公司资产评估价值的相应比例溢价达到了95%<sup>[13]157-161</sup>。

总体上说来,我国一些城市公用事业市场化的PPP模式比较成功。公共服务市场化以来,我国公共服务特别是公路、供水、垃圾处理等公共基础设施建设和服务取得了较大成效,大大缓解了公共设施严重不足的问题,提高了公共服务质量,促进了我国经济建设。

### 三、公共服务市场化面临的问题

尽管中外公共服务市场化都取得了一定成效,但是也出现了一些问题,这些问题具有普遍性,制约着公共服务市场的进一步发展。

#### (一)垄断导致公共服务设施投资不足

公共服务中的许多领域,比如基础设施和公用事业具有自然垄断特性,一旦私人资本进入特定项目以后,其他资本就无法进入。私人资本只追求利润,而不顾社会公益,这就系统性地延长了投资不足的时间。私人资本经营某项目后,往往不愿意更新设备、改进技术,也不作其他投入,这反而造成供给不足。

英国铁路私有化是一个典型案例。英国《1993年铁路法案》使Railtrack公司成了新业主之一,专门负责全国铁轨和车站的基础建设,基础设施的维护和更新则外包给英国铁路基础设施服务公司。私有化后由于没能进行新的基础设施的投资,导致连续发生了5起重大的交通事故。政府采取了一些管制的措施,但是无法强迫Railtrack公司进行基础设施更新和安全方面的投资。英国铁路的私有化是欧洲目前为止最激进的私有化,但很不成功。与法国、德国或日本等其他国家相比,英国的铁路无论是系统质量还是投资都难以令人满意<sup>[14]133-141</sup>。

#### (二)私人利润最大化导致公共服务收费偏高

公共产品的价格不是根据成本/收益原则来确定,而是根据居民的购买能力来确定的。私人提供公共产品首先追求利润最大化,如果利润微薄甚至没有利润,私人资本就不会进入公共领域,结果就导致公共产品供给不足,收费升高。如果价格过高,居民不能承受便不予接受,政府就只有补贴,或者自己投资。因此,在某些情况下私人提供公共产品并不能够实现公益目的,缓解财政压力,体现经济公平。20世纪90年代晚期,巴西电力的私有化使得居民消费价格上升65%,远远高于通货膨胀率。秘鲁私营电力公司于1992年和2002年期间将价格提高了14倍。保加利亚私营的水务垄断公司在3年内将价格提高了两倍,尽管有合同规定在此期间要稳定价格。<sup>[14]347</sup>

#### (三)寻租导致公共服务市场化滋生腐败

公共服务市场化的腐败主要发生在两个环节,一是在市场化的初始阶段,二是市场化后。在初始阶段,政府在出售或者与私人合作的时候,个别官僚贱卖国有资产从中牟利,这种情形在转轨国家中表现尤其突出。在俄罗斯,官僚资本主义盛行,掌握国有企业的官员们支付微不足道的资金获

得大量的政府资产,甚至通过自发民营化或者自我民营化鲸吞国家财产<sup>[12]324</sup>。

法国格勒诺布尔供水私有化是一个典型的腐败例子。1989年,格勒诺布尔市开始推进供水服务私有化,授予法国东南水务管理公司25年的供水及污水排放服务合同。私有化过程中,政府官员接受了公司大量贿赂。在合同期内,该公司给格勒诺布尔市造成大约1.8亿欧元的损失。2000年,该市决定将水务公司重新收回划归市有,透明度更高,腐败和漫天索价得到杜绝,水价趋于稳定,市政府进行了更多投资<sup>[14]32-33</sup>。

#### (四)监管缺失导致公共服务企业利润偏高

公共服务市场化后,如果缺乏有效的监管,企业就可能谋取高额利润,高速公路的建设和收费最具代表性。我国于上世纪80年代开始修建收费公路。收费公路对我国经济的迅速发展起到了重要的推动作用。但是,由于缺乏有效监管,公路却成了企业牟取高额利润的工具,不仅阻碍了经济的发展,而且违背了市场化的初衷,损害了公众利益。世界银行报告称,我国通行费占人均GDP超过2%,居世界之首,美国不到0.3%<sup>[15]</sup>。“一些高速公路获取的通行费收入高出投资成本10倍以上。”<sup>[16]</sup>据谷歌地图统计,全国平均不到4千米就有一个收费站,每千米收费近千万元,每米收费近万元,有媒体称这“堪称举世罕见的最暴利的产业”<sup>[17]</sup>。延长收费年限成为牟取暴利的主要手段之一。虽然国家对政府还贷公路的收费年限有明确规定,但现实情况是普遍超过规定的收费年限。广东省74个非经营性收费站中,预测还贷期超过30年的有33个,超过100年的有6个,其中河源江面收费站收费期长达756年<sup>[15]</sup>。《中国经济周刊》通过对目前在A股公路板块上市公司2010年年报进行梳理发现,全国19家主营业务包括路桥收费项目的上市公司,平均毛利率为59.14%,平均净利率也高达35.51%。而在同期,上市券商的平均毛利率为47%,上市房地产企业的平均毛利率仅在10%~20%之间。这19家公司职工95%是收费作业人员、服务区人员、工程养护人员,拥有大学本科学历的不到一成,平均年薪超过10万元。为了保障公司收益,有的公司已经将业务资金投入了广告、房地产等行业<sup>[17]</sup>。

### 四、我国公共服务市场化的路径选择

公共服务市场化出现的问题,偏离了市场化的初衷,影响公共服务的改进。我国公共服务市场化正处在发展阶段,应当借鉴西方国家的有益经验,吸取中外实践的教训。

#### (一)公共权利保留:公共服务市场化的合法性依据

公共服务是公共权利,是政府合法存在的理由,是政府的主要职责,核心公共权利必须保留,不能交由市场。台湾学者认为,在现代宪法基本原则、价值的基准下,公共性系以保障国民基本人权为目的,并以民主主义为实现手段<sup>[18]</sup>。政府在推动公共服务市场的过程中,必须首先明确公共服务是政府的职责,不能无限缩小政府的职责,扩大市场的边界。对于核心公共服务,政府必须保留,不得市场化。如果公共服务被随意市场化,民众的利益将会受到严重损害;民众在被抛弃的同时,政府也失去了存在的理由。公共服务由政府提供是一个前提,政府提供不足或无效,则市场予以补充。政府的初始职能并不多,主要是国防、维持社会秩序、税收等,随着经济社会的发展,一些社会职能逐渐进入政府职能,而且越来越多,政府不堪重负,进而主动提出市场化改革。因此,市场化可以逆向进行,首先从最后进入政府的职能开始,先将这部分职能从政府职能中剥离,予以市场化。

#### (二)公平:公共服务市场化的基本原则

公共服务市场化的重要动因在于提高公共服务的效率,市场化也的确提高了公共服务的效率,无论是资源配置的效率还是生产的效率都有明显的提高,公共服务的范围和数量大幅度增加,财政负担大大减轻。但是,过分强调效率、经济和效能,损害了公平与正义,民众不愿意接受。台湾学者张晋芬在考察台湾公共服务市场化后认为,市场化只不过是政府将成本、效率的观点和丢包袱的心态作为推动市场化的理由,这牺牲了社会公平的原则<sup>[19]</sup>。在公共服务严重短缺且财政无力负担

时,政府将公共服务推向市场,符合效率原则。然而,即使是这种情况,基本公共服务仍然必须由政府提供,甚至由政府生产。尽管这样可能不符合经济、效率和效能原则,但是它符合公平与正义原则。因此,在公共服务市场化的时候,必须权衡公平与效率,基本公共服务必须坚持公平的原则,首先由政府提供和生产,非基本公共服务可由市场补充。

### (三) 公众参与:公共服务市场化决策保障

随着公民社会的兴起,公众参与在公共服务市场化中发挥越来越重要的作用。公共服务是面向公众的,关系到公众的切身利益,市场化的好坏最终是由公众来评价而不是政府官员和企业。“能否保证公共政策制定获得‘最好的’结果,取决于公民能否获得信息,并能对公共政策问题进行自由而公开的讨论,而不是依赖于精英集团的偏好或者局限于选任代议者的审慎决断。”<sup>[20]</sup>公共服务市场化应当充分公开信息,让涉及服务的公众充分讨论,参与政策和方案的制定,在监管机构中应当有公众代表。这不仅是科学与民主原则的要求,也是防止过度市场化和腐败的有效措施。就现有情况来看,我国目前公共服务市场化项目鲜有公开进行的,公众很难参与,只是在私人企业要求调整价格,监管部门才不得不按照《价格法》举行听证时,公众才有机会参与,不过参与的是见证涨价。

### (四) 监管:公共服务市场化的技术支撑

公共服务市场化后,提供公共服务的政府行为转变成市场行为。政府可以不以营利为目的甚至不计成本地提供公共服务,但是,资本追逐高利润的本质决定了私人企业必然会以最低的成本提供并非优质的公共服务。经验表明,监管制度决定了公共服务市场化的成败,良好的监管是公共服务市场化的重要保障。E. S. 萨尔瓦斯认为,“腐败不仅发生在国有企业的出售中,也可能发生在公共服务的提供过程中。政府的承包合同、特许经营权和补贴可以通过贿赂、串谋和勒索来获得。”<sup>[12]324</sup>一般而言,采用竞争性方式尤其采取招标投标选择公共服务生产者是有有效监管的基础。严格的招标选择生产者是从源头上防止腐败的有效方式,不成功的市场化项目基本上都涉及腐败,而腐败主要发生在生产者选择环节。政府与私人企业签订的项目协议也是至关重要的,协议应当坚持公共服务的生产不得追求不合理利润,应当约定成本构成以及利润计算方式,使利润保持在一个合理的范围。过低的利润要么没有企业进入公共服务领域,要么过分压低成本,降低服务质量,收取过高费用,这些都不是市场化的初衷。做好监管准备也是很重,充分的准备可以避免企业的绑架或威胁,保证公共服务的持续、稳定。最后要明确争议的解决方式及其法律的适用,公平合理地解决争议为政府和企业双方提供了安全预期,这有利于双方共同遵守约定,也为将来的项目起到示范作用。

### (五) 公共部门改革:公共服务市场化的推动力

公共服务是政府基本职责,市场化的目的是为了增加公共服务项目,提高效率,改善服务质量,而不是推卸责任。“私有化本身不是一个终点。私有化应当被看作是提高效率的手段而不是削弱或破坏政府地位的途径。在有些情形下,私有化也许是最好的选择,但是在另外一些情况下,对公共部门进行改革也许反而是更好的选择。”<sup>[14]545</sup>因此,在寻求市场化的辅助作用的同时,公共部门应当进行改革,以适应新的发展。在坚持公平的原则下,政府可以借鉴企业管理的技术和经验。新公共管理学的基本理念就是强调政府组织的公共性价值取向与市场价值取向相结合。政府并不是外在于市场,而是市场的一个内在变量,政府行为必须与市场机制保持一致。我国的公共服务市场化应当借鉴西方国家的经验,将一些企业管理理念引入公共部门,视民众为顾客,精简公共部门人员,提高公共部门效率,以改善公共服务质量。

### (六) 法制:公共服务市场化成功的保障

公共服务市场化必须有法制保障,否则公共利益就会遭受损害,背离市场化的初衷。对于核心公共服务,政府不得市场化。这需要国家立法,不得任由政府决定。台湾学者许宗力认为,公共服

务市场化必须有法律许可,因为其内容涉及最基本的民生给养<sup>[21]</sup>。凡是公共服务市场化比较成功的国家和地区,法制都非常完备。1706—1707年,英格兰成立了第一个“收费公路信托”。它成立之后通过了100个法案。到19世纪40年代,有效的公路收费法案接近1000个。1773年,英格兰颁布了《公路收费法案》<sup>[22]</sup>。市场化不成功的案例,都与法制建设滞后相关。目前,我国尚无公共服务市场化基本法律。在国家层面仅有2004年出台的《市政公用事业特许经营管理办法》,在地方上,深圳、成都、上海等出台了一些地方法规和政府规章。鉴于公共服务市场化发展现状和趋势,国家应当尽快出台一部法律,明确规定核心公共服务不得市场化,市场化必须以公益为价值取向,并对市场化的内容、程序、方式、双方权利和义务、监管、法律适用和争议解决作出原则规定,然后国务院及其相关部委和地方政府结合实际制定相应的配套办法。

#### 参考文献:

- [1] (法)卢梭. 社会契约论[M]. 何兆武,译. 北京:商务印书馆,1980:30.
- [2] (英)彼得·斯坦,约翰·香德. 西方社会的法律价值[M]. 王献平,译. 北京:中国法制出版社,2004:204.
- [3] 孙晓莉. 中外公共服务体制比较[M]. 北京:国家行政学院出版社,2007:44.
- [4] Jon Pierre. The Marketization of the State: Citizens, Consumer, and the Emergence of Public Market[M]. Guy Pereras and Donald Savoie(ed), Governance in a Changing Environment, MCGill-Queen,s Press,1994:55.
- [5] (英)达霖·格里姆赛,(澳)莫文·K·刘易斯. 公私合作伙伴关系:基础设施供给和项目融资的全球革命[M]. 济邦咨询公司,译. 北京:中国人民大学出版社,2008.
- [6] K. Morgan, labor in power 1945—1951[M]. London, Clarendon Press,1986:94-100.
- [7] 曹现强. 英国公共服务改革研究[M]. 济南:山东人民出版社,2009:40.
- [8] (英)约翰·维克斯,乔治·亚罗. 私有化的经济分析[M]. 廉晓红,矫静,译. 重庆:重庆出版社,2006.
- [9] 王齐梅. 西方公共服务市场化对我国公共服务提供机制完善的启示[J]. 科学教育家,2008(5):172.
- [10] 王丽娅. 民间资本投资基础设施领域研究[M]. 北京:中国经济出版社,2006:75-76.
- [11] Britain 1995, An Official Handbook, Central Of Information, London, HMSO, p74.
- [12] (美)E. S. 萨瓦斯. 民营化与公私部门的伙伴关系[M]. 周志忍,等译. 北京:中国人民大学出版社,2002:157-161.
- [13] 济邦咨询公司. 基础设施与公用事业:民营化的中国实践[M]. 上海:学林出版社,2007:132-138.
- [14] (德)魏伯乐,(美)奥兰·杨,(瑞士)马塞厄斯·芬格,主编. 私有化的局限[M]. 上海:上海三联书店、上海人民出版社,2006.
- [15] 高速公路收费日进数百万,收费期和罚款成暴利主要来源[EB/OL]. 人民网,2011-05-20.
- [16] 主要国家高速收费公路收费情况[EB/OL]. 新浪网,2011-07-16.
- [17] 高速公路一天收费超600万,毛利率比券商房地产高[EB/OL]. 财经信息网,2011-07-12.
- [18] 蔡秀卿. 现代国家与行政法[M]. 上海:学林文化事业有限公司,2002:16.
- [19] 张晋芬. 台湾公营事业民营化[M]. 台北:中央研究院社会学研究所,2001:201.
- [20] (美)理查德·C·博克斯. 公民治理:引领21世纪的美国社区[M]. 北京:中国人民大学出版社,2005:19.
- [21] 许宗力. 论行政任务的民营化[M]//当代公法新论(中). 台北:元照法律出版社,2002:597.
- [22] (英)达霖·格里姆赛,(澳)莫文·K·刘易斯. 公私合作伙伴关系:基础设施供给和项目融资的全球革命[M]. 济邦咨询公司,译. 北京:中国人民大学出版社,2008:41-44.

责任编辑 张颖超