

台、港及海外中文报刊资料专辑

港 澳 经 济 研 究

书目文献出版社

第 6 辑

1987

出版说明

由于我国“四化”建设和祖国统一事业的发展,广大科学研究人员,文化、教育工作者以及党、政有关领导机关,需要更多地了解台湾省、港澳地区的现状和学术动态。为此,本中心编辑《台港及海外中文报刊资料专辑》,委托书目文献出版社出版。

本专辑所收的资料,系按专题选编,照原报刊版面影印。对原报刊文章的内容和词句,一般不作改动(如有改动,当予注明),仅于每期编有目次,俾读者开卷即可明了本期所收的文章,以资查阅;必要时附“编后记”,对有关问题作必要的说明。

选材以是否具有学术研究和资料情报价值为标准。对于反对我四项基本原则,对我国内情况进行捏造、歪曲或对我领导人进行人身攻击性的文章,以及渲染淫秽行为的文艺作品,概不收录。但由于社会制度和意识形态不同,有些作者所持的立场、观点、见解不免与我们迥异,甚至对立,或者出现某些带有诬蔑性的词句等等,对此,我们不急于置评,相信读者会予注意,能够鉴别。至于一些文中所言一九四九年以后之“我国”、“中华民国”、“中央”之类的文字,一望可知是指台湾省、国民党中央而言,不再一一注明,敬希读者阅读时注意。

为了统一装订规格,本专辑一律采取竖排版形式装订,对横排版亦按此形式处理,即封面倒装。

本专辑的编印,旨在为研究工作提供参考,限于内部发行。请各订阅单位和个人妥善保管,慎勿丢失。

北京图书馆文献信息中心

港澳经济研究 (6)

——台港及海外中文报刊资料专辑(1987)

北京图书馆文献信息中心编辑

季啸风 李文博主编

路 雄 选编

书目文献出版社出版

(北京市文津街七号)

北京百善印刷厂印刷

新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售

787×1092毫米 1/16开本 5印张 122千字

1988年2月北京第1版 1988年2月北京第1次印刷

印数 1—4,000册

ISBN 7—5013—0110—7/F·36

(书号 4201·121) 定价 1.40元

〔内部发行〕

目 次

体制与政策

从财务角度看中巴加价的不合理	黄正虹	张冰莹	1
公共交通政策大抉择		黄华骥	一
新房屋政策功效成疑		曾仲荣	三
房屋政策的几个转折及房委会的角色		何雨绵	六
新房屋策略的政治、经济、社会考虑		陈育进	八
从监管费用及商誉看问题公屋的祸根	余赴礼	张矩贤	5
本港劳资关系日趋缓和		杨懿仪	8
香港的土地制度及其他		梁振英	10
香港“管理会计”概况		廖建章	12

理论研究

对卖桔者张五常立论的质疑		文思慧	14
在过渡期坚持不干预经济政策的政治智慧		宋恩荣	22
再论所谓“行政主导”		卢子健	24

产业政策

香港制造业应该走自己的路		招 妍	26
近几年来香港工业投资的新情况和新特点		经 研	29
建筑设计与经济效益有必然关系吗?		龙炳怡	31
连锁经营——香港零售业的新方式		张坤仪	34

金融与股市

香港金融中心形式的变化		何炳基	36
香港银行法例的演变		安梅利	38
走向国际化的香港联合交易所		古 文	39
香港的国际金融中心地位应可保持		黄涤岩	41
恒指破3000声中看本港股、地形势		凯 君	44
裕民银行的调查报告说了些什么?	宾 加译		一一
友联事件引起外汇基金用途的争论		潘杰成	45
从基本因素与技术分析观察港股去向		陈玉嫻	47
恒指经纪收入胜过股票经纪		廖汝霖	一三
外资流港的投资新动向		赵诚安	一四
上市公司股东周年大会纪要			49
从年线图测度86年股市起伏的节奏		张公道	57
对港府拟修订港汇指数的分析		周八骏	59
香港银行机构收支结构变化趋势			60

企业家之窗

把握时代脉搏的年轻企业家——冯绍波		宋立扬	61
-------------------	--	-----	----

從財務角度看 中巴加價的不合理

●黃正虹

浸會學院會計學系首席講師

張冰瑩

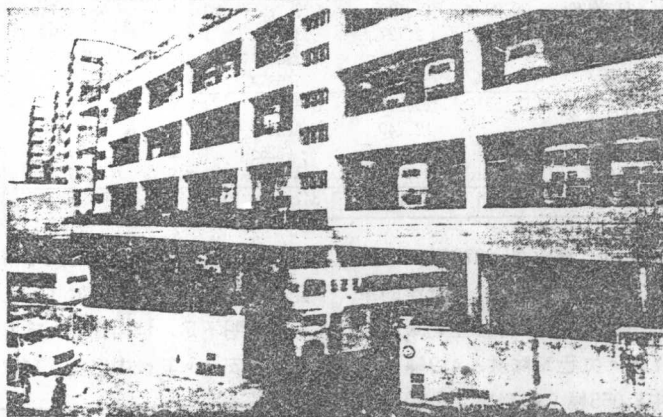
浸會學院會計學系副講師

1984年1月跑馬地大車禍之後，中巴的維修水準引起社會人士關注。至85年底，中華巴士公司以改善維修設施為理由，向政府申請加價，平均加幅逾20%。這樣的理由是否充分？筆者試以中巴和九巴近年的年報業績為基礎，作一個客觀的評估。

專利公共巴士服務的監察

香港共有三間專利公共巴士公司（分別為中巴、九巴及大嶼山巴士公司），它們均受香港法例第230章「公共巴士服務條例」管制，它的第12節規定，專利巴士公司必須維持一個適當（Proper）及有效率（Efficient）的公共巴士服務。

該條例列明政府監管公共巴士服務的條款。在高層管理方面，第9①節：「港督可以委任不超過兩人擔任巴士公司董事。」他們通常是運輸科的高官（如運輸司或運輸署長），因此，政府可以清楚了解巴士公司的經營方針及管理情況。在維修方面，第18①節指出專利巴士公司必須保存巴士維修紀錄；第19節專利巴士公司必須提供及保持滿意的廠房及維修設備；第21節更給予運



中巴的其中一座巴士廠

輸署長檢查專利巴士公司的所有設施及車輛。

既然巴士公司的服務，尤其是維修都受到法例規限，又受到運輸科官員及交諮會的監管，而且中巴已為市民服務數十年，為何到今天才發現中巴的維修設施不足及落後，維修員工的訓練及專業水平不足呢？更奇怪的是，九巴也受到同樣程度的監管，但其服務及維修水平卻可以令人接

受。所以，我們嘗試比較兩巴的營業狀況，以便找出證據來支持或反對中巴的加價申請。

兩巴設施及營業狀況比較

下文將從巴士車隊、廠房及維修設備、員工訓練及營業費用等四方面來研究兩巴的設施和工作效率。

一、巴士車隊 以84年底結

表一 兩巴車隊增減狀況(單位：輛)

表一 兩巴車隊增減狀況(單位 輛)										
中巴						九巴				
	1981	1982	1983	1984	1985		1981	1982	1983	1984
7月1日	878	955	1,017	1,055	1,074	1月1日	2,064	2,373	2,369	2,349
增加	139	109	73	50	15	增加	406	171	108	178
撤消 (62)	(47)	(35)	(31)	(35)	(35)	撤消 (97)	(175)	(128)	(108)	
6月30日	955	1,017	1,055	1,074	1,054	12月31日	2,373	2,369	2,349	2,419

表二 中巴固定資產(單位 千元)					
	租約土地	樓宇	車輛	其他	合計
1. 7-80	24,153	16,386	201,624	16,297	258,460
添置	13,815	80	63,433	1,539	78,867
售出	-	-	(4,263)	(6)	(4,269)
撥轉	-	-	(148)	148	-
30. 6-81	37,968	16,466	260,646	17,978	333,058
添置	580	62	51,582	1,035	53,259
售出	-	-	(6,548)	(96)	(6,644)
撥轉	-	-	(318)	318	-
30. 6-82	38,548	16,528	305,362	19,235	379,673
添置	455	1,661	28,886	744	31,746
售出	-	-	(4,499)	(473)	(4,972)
撥轉	-	-	(534)	534	-
30. 6-83	39,003	18,189	329,215	20,040	406,447
添置	318	2,727	23,275	1,559	27,879
售出	-	-	(3,833)	(72)	(3,905)
撥轉	-	-	(557)	557	-
30. 6-84	39,321	20,916	348,109	22,084	430,421
添置	-	12,740	4,240	2,051	19,031
售出	-	-	(326)	(422)	(748)
撥轉	-	-	(4,200)	419	(3,781)
30. 6-85	39,321	33,656	347,841	24,132	444,923

算，中巴車隊共1,073輛，車齡從一至二十四年，一至五年的車約佔31%，十六年以上的車約佔7%。九巴車隊共2,419輛，其中1,065輛（約44%）是80至84年間運抵香港及領牌的。

過去五年兩巴車隊的增減見表一，資料顯示兩巴致力購置新車及淘汰舊車以減低平均車齡，然而中巴添置的巴士只有部分為新車，其餘則以低成本及交車迅速為理由，持續從倫敦訂購平均車齡已達七年的二手巴士；而九巴購置的都是新車。

一般而言，新車的安全、舒適快捷程度及維修成本皆較舊車優勝。中巴若要改善服務標準和水平，必須注重車隊的質素，及放棄購買二手車的政策。

兩巴相比優劣立見

二、廠房及維修設備 中巴共有六間車廠，在黃竹坑新車廠啟用前，主要維修工作在北角及柴灣車廠進行，這兩間車廠的工

作環境被交諮會中巴維修工作研究小組批評為「極度惡劣」，工具及照明不足，地面損壞，電器設備不安全。其後中巴添置剎掣

測試機、風壓升降設備、洗車機、洗地機等器械以補不足。

新黃竹坑多層車廠於83年興建，至85年11月啟用，耗資三千五百萬元，但除了十二條裝有隱閉式照明及風壓升降設備之車坑、自動洗車機、士多房及機器房外，未見其他先進設備。

反觀九巴方面，至84年底共擁有十四間車廠，主要維修中心位於屯門，於84年3月啟用，耗資約一億元。設備包括底盤剎功機、煙度表、剎掣剎功機、測定轉向及懸掛系統磨損與探索故障裝置、車頭燈測試器、車輪較準測試機等。84年九巴又購入另一幅位於沙田之土地，準備再耗資六千萬元興建一間兩層車廠。

兩巴的車輛及其他固定資產增減狀況見表二及表三，九巴增添固定資產的速度遠超中巴，以

表三 九巴固定資產(單位 千元)					
	租約土地	樓宇	車輛	其他	合計
1. 1-81	42,020	70,480	-	456,638	569,138
添置	200	6,952	-	206,311	213,463
售出	-	-	-	(5,613)	(5,613)
31. 12-81	42,220	77,432	600,389	56,947	776,988
添置	1,081	31,429	88,896	6,662	128,068
售出	(61)	(36)	(6,978)	(406)	(7,481)
31. 12-82	43,240	108,825	682,307	63,203	897,575
添置	-	59,641	72,897	9,217	141,775
售出	-	-	(5,391)	(3)	(5,394)
換地補償	(9)	-	-	-	(9)
撥轉	-	-	(114)	114	-
31. 12-83	43,231	168,466	749,699	72,531	1033,927
添置	36,400	3,119	140,804	9,595	189,918
售出	(135)	(450)	(13,990)	(150)	(14,725)
31. 12-82	79,496	171,135	876,513	81,976	1,209,120

* 根據九巴1981年年報，巴士及其他汽車之數字並無分類顯示，合併「其他」項目中。

表四 行車路程						
	中巴			九巴		
	總行車路程 (千公里)	平均車隊 (輛)	每車行走 (公里)	總行車路程 (千公里)	平均車隊 (輛)	每車行走 (公里)
1981	42,600	917	46,456	125,200	2219	56,422
1982	44,100	986	44,726	133,500	2371	56,305
1983	49,200	1036	47,490	148,000	2359	62,738
1984	53,900	1065	50,610	163,000	2384	68,372
1985	55,600	1064	52,256			

表五 中巴營業狀況

	1981		1982		1983		1984		1985	
	千元	%	千元	%	千元	%	千元	%	千元	%
營業收入	268,255	100	355,017	100	384,927	100	459,257	100	529,418	100
費用										
營業費用	215,873	80	262,194	74	313,108	81	365,129	80	414,326	78
固定資產折舊	22,945	9	27,162	7	29,621	8	31,931	7	32,179	6
稅項	(337)	(0)	6,500	2	6,469	2	14,943	3	21,397	4
	238,481	89	295,856	83	349,198	91	412,603	90	467,902	88
盈利管制計劃下之盈餘	29,774	11	59,161	17	35,729	9	46,654	10	61,516	12
(撥入)/支出發展基金	8,956	3	(14,238)	(4)	10,766	3	(42)	(0)	(16,026)	(3)
認可盈利	38,730	14	44,923	13	46,495	12	46,612	10	45,490	9

表六 九巴營業狀況

	1981		1982		1983		1984	
	千元	%	千元	%	千元	%	千元	%
營業收入	820,952	100	922,657	100	1,037,596	100	1,190,023	100
費用								
營業費用	643,438	78	696,765	76	815,179	79	923,656	78
固定資產折舊	59,188	7	77,177	8	86,418	8	95,412	8
稅項	—	—	18,000	2	13,868	1	18,000	2
	702,626	85	791,882	86	915,465	88	1,046,068	88
盈利管制計劃下之盈餘	118,326	15	130,775	14	122,131	12	43,955	12
(撥入)/支出發展基金	(15,371)	(2)	(18,946)	(2)	(5,833)	(1)	(11,278)	(1)
認可盈利	102,955	13	111,829	12	116,298	11	132,677	11

車隊和車廠設施的比例來看，九巴比中巴更注重車輛的維修保養，在減低成本、提高效率、車輛可靠性方面極度重視。但九巴於83及85年兩度加費，亦未有把維修成本增加列為理由之一。

從兩巴車隊的平均行車路程(表四)來看，九巴車隊平均車程較長，損耗應會較多，維修也應相應較多，但九巴仍未表示維修費用高至需要增加車資以平衡收益的地步。

員工培訓不夠專業

三、員工訓練 中巴方面，司機獲聘後要接受一個訓練課程，包括室內講解及路面實際訓練有關正常及緊急駕駛程序；考取公共駕駛執照後，再接受路線熟習訓練。司機開始工作後，如發生駕駛意外或疏忽，會受到罰款、重新接受訓練、掉換工作職位

或解僱的處分。中巴於82年開始實施良好表現獎金計劃，以鼓勵提高服務水準，但未有向司機提供更高深或輔助性的在職訓練。

維修員工當中，組長及技工皆未曾接受正規訓練，無專業資格，亦無正職訓練以達到專業水平。除部分在學徒訓練計劃下之學徒可在日間接受一工業學院的技術訓練外，其他學徒皆在該等無專業資格的組長及技工指導下學習。

九巴方面，除正常的入職訓練外，亦曾聘請專業研究改組司機訓練中心及重新編排訓練課程，在82年開始實施一個全職訓練課程，司機可獲良好的服務獎金及安全駕駛獎勵金，至84年6月，該兩項獎勵金增至每天二十元。為防止道路意外及改善乘客與司機之關係，九巴特別在82年12月至83年1月間舉辦一個試驗性之在職高級訓練課程，期後亦決

定此項課程將按期經常舉辦。

維修員工方面，九巴自設的技術訓練學校早於73年成立，每年接受訓練的學徒數達三百人。該公司為訓練工程師而設之訓練計劃，於80年獲英國機械工程師學會認可符合申請該學會特許工程師之資格。至84年底九巴已有十四位工程師成為該會之聯繫會員，其中數位不久將成為該會特許工程師。

此外九巴在慶祝成立五十周年之餘，挑選廿二位傑出員工前赴海外考察，包括十一名司機和七位工程技術員，可見九巴對司機及維修員工之重視。其實良好的員工訓練及獎勵計劃對提高服務水準、減少道路意外及不必要的汽車損耗、減低維修成本等都大有幫助，中巴在這方面似乎還未夠積極。

中巴董事酬金直線上升

四、營業費用 有關兩巴81至85年的營業狀況摘要見表五及表六。資料顯示兩巴的營業費用與營業收入的百分比皆約78%左右。營業費用包括龐大的行政及技術人員的薪金支出、職工退休準備金、公積金、維修、保險準備金、借款應付利息、核數師費

表七 董事酬金								
中巴				九巴				
董事酬金 (千元)	董事 人數	平均每名董事 酬金 (千元)	佔營業收入 百分比(%)	董事酬金 (千元)	董事 人數	平均每名董事 酬金 (千元)	佔營業收入 百分比(%)	
1981	2,279	9	253.2	0.85	2,302	11	200.2	0.27
1982	4,625	9	513.9	1.31	2,295	12	191.3	0.25
1983	3,722	9	413.6	0.98	2,507	11	227.9	0.24
1984	4,279	9	475.4	0.94	1,657	11	150.6	0.14
1985	5,641	9	626.8	1.07				

、董事酬金及日常支出等。

中巴在員工訓練及維修設施方面皆比九巴弱的形勢下，營業費用和營業收入的百分比竟和九巴的一樣，可見中巴在資金運用方面肯定效率較差。

另一有趣現象出現在董事酬金支出項(表七)，中巴的董事酬金有直線上升的趨勢，除銀碼比九巴大之外，與營業額的百分比亦數倍於九巴。中巴董事於支取可觀的酬金之餘，可覺得對公司的管理及公眾的服務盡了最大努力？將公司管理不善所引致的經營成本增加轉嫁於升斗市民身上，又豈合理理？

比較結果中巴令人失望

從上述比較，我們發現不少怪現象，中巴和九巴每年的經營費用與收益比例相若，而九巴的巴士每年行走的哩數比中巴多約25%，換言之，九巴的車輛使用率比中巴高25%，而維修費用一般是與巴士的使用率成正比，所以九巴的經營費用應該比中巴高。既然兩巴之相對經營費用相若；那麼中巴的巴士在維修方面應該比九巴做得更好，加上巴士的損耗較少，機器的可靠性也相對提高。但中巴的維修水平卻令人失望。

最令人震驚的是，中巴過去數年在廠房、維修設備、添置巴士，以至人力資源的投資，都比九巴遜色。由於廠房不足，工作

環境惡劣，加上設備不足及陳舊，直接影響維修水平。在添置巴士方面，九巴在過去數年斥巨資購入數百部全新巴士，及計劃在未來數年增購數百部全新巴士，而中巴的購置巴士政策似乎偏重倫敦運輸公司的退役巴士，車齡一般是七年以上。這也加重中巴的維修負擔。

管理不善誰應負責？

在人力資源投資方面，中巴的大部分維修員工都沒有受過正式的技工訓練，而中巴所提供有系統的訓練是非常有限，對學徒訓練計劃又極不熱心。因此員工訓練不足，直接影響技工的質素及維修的水平。交路會的中巴維修工作小組，在81至82年曾批評中巴的維修設備及維修員工：「維修設備非常不滿意及過於擠逼，維修系統的設計非常壞，精密儀器也不足夠，……沒有維修員工訓練計劃及工程師流失量非常大。」而在83年也沒有明顯的改進，因此中巴的維修水平是可以理解的。

我們得出的結論是，中巴的維修水平低劣並非源於維修費用不足，因為九巴可以用比例相若的費用經營一隊有效率而安全的車隊，而中巴卻不能。

筆者相信問題癥結是公司的管理制度，一個組織健全及管理良好的公司，可以提高公司效率。即以最低的或合理的成本得到

最大效益。明顯地，中巴的效率遠比九巴差，更奇怪的是中巴董事每年支取的袍金竟比九巴多數倍！

管理不善使效率降低，進而影響到成本不合理地上漲，是不應該轉移到消費者身上，因為市民絕對不應該承擔中巴管理不善的惡果。

監管不力港府難辭其咎

中巴要換取公共巴士的專利權就必須按照公共巴士服務法例向市民提供完善及有效率的巴士服務，明顯地，若果中巴不能夠提供所要求的服務質素，便違反了公共巴士服務條例，這是有關當局及社會人士關注的。儘管我們贊成在特殊情況下容許一些專利的存在，政府也應保障專利公司賺取合理的利潤，但合理利潤必須是基於合乎水平或可以接受的效率來計算；因管理不善而影響成本上漲，就決不可能成為加價的理由。因此，我們在專利的制度下必須強調政府在監管所扮演的角色。

我們有兩位官員在中巴董事局中，他們代表政府進行監管，在公共巴士服務法例第9②節，給予兩位董事局權力參與董事局一切會議，查閱一切有關文件，但中巴的維修水平近年依然不濟，政府在監管的疏忽是難辭其咎的。

我們希望交路會及行政局在考慮中巴加價建議時，必須先檢討中巴的經營效率，先要求合乎水平或可接受的效率，才考慮加價。我們更加呼籲政府積極檢討公共事業的監察制度及官員在監察上的應盡的責任。 □

(原載：信報財經月刊〔港〕1986年9卷12期44—47頁)

從監管費用及商譽看 問題公屋的禍根

● 余赴禮 張鉅賢

浸會學院經濟學系講師

香港公屋的建設始於五十年代，經過三十年的發展，現約有二百四十萬人住在一百六十個公共屋邨的六十萬個單位，房屋委員會已成為全球最大的建屋機構之一。事實上，香港的公屋計劃受到各國注意，尤其是發展中國家，但最近揭露的公屋醜聞¹，同樣引起各界關注。事件波及之廣，是開埠以來罕見，而且相信涉及貪污成分²。本文試就這個問題提供經濟分析，特別應用監管費用及商譽兩個重要經濟概念來解釋今次事件。

問題公屋的來源

香港建有不同類型的公屋，以配合不同目的。計有徙置大廈、屋宇建設委員會房屋、政府廉租屋及房屋協會房屋、居者有其屋單位及房委會屋邨。前三類是1973年前落成，後三類是73年後才建造。要了解問題公屋的始末，必先要知道有關屋邨的歷史背景，茲略述如下——

一、徙置大廈 1953年石硤尾木屋區大火，使五萬三千人失去居所。政府遂興建多層住宅，安置災民。當時港府資源極度缺乏，為了應急，初期的徙置屋邨設備十分簡陋，其後漸漸改善，至1973年，共有六類徙置大廈落成，超過一百萬人居住在廿五個屋邨中。

徙置大廈是由工務司署負責興建，然後交由徙置事務處管理。問題公屋有十六座是徙置大廈，屬於1964至75年落成的第四至六型屋邨（附表）。

二、屋宇建設委員會房屋 1954年港府成立屋宇建設委員會，專責提供住所給居住環境低於「標準」或過分擠迫的家庭。建委會房屋是由建委會發展及管理，部分發展費用來自政府貸款，其餘來自

廿六座問題公屋一覽表

屋邨	座數	座號	落成日期
政府廉租屋			
葵芳	4	8, 9, 10, 11	1974
葵興	3	3, 4, 5	1972
葵盛	2	18, 20	1975
黃竹坑	1	9	1974
徙置大廈			
慈民	5	民傑、民泰 民欣、民裕、民志	1970—74
慈愛	1	愛齡	
石梨	2	4, 6	1965—69
白田	3	14, 15, 16	1966—71
秀茂坪	1	26	1966—71
藍田	3	12, 13, 17	1965—69
石排灣	1	2	1965—69
共 11個屋邨 26座			1964—1975
資料來源：香港房屋委員會未發表的資料			

租金收入。建委會房屋之設施比徙置屋邨優勝。至1972年，接近廿二萬人住在該會屬下屋邨。廿六個問題公共屋邨中，沒有一座是建委會房屋。

三、政府廉租屋 六十年代初期，港府認為公屋之供應不足夠，且以往為了節省開支，興建大批設施簡陋的徙置大廈，是為不智，於是興建廉租屋，為低收入及居住在不理想的家庭提供住所。廉租屋是由工務司署發展及負責興建，然後交由建委會管理。廉租屋的設施略低於建委會房屋。至73年共有三十萬人住在十七個屋邨中。出現問題的公屋，有十座屬於這一類³。

註 1 港府於85年11月宣布落成超過五年之公屋，有半數需要修葺，而有廿六座被發現安全結構有問題，需全部拆卸。

2 據86年6月10日南華早報報道，涉嫌貪污的三個前政府官員已被廉政公署調查。今年5月也有報道指出，房委會已透過律政署，向有成建築提出訴訟，另兩個承建商——安利（蕭氏）建築及德榮建築——的責任追討，則在研究中。

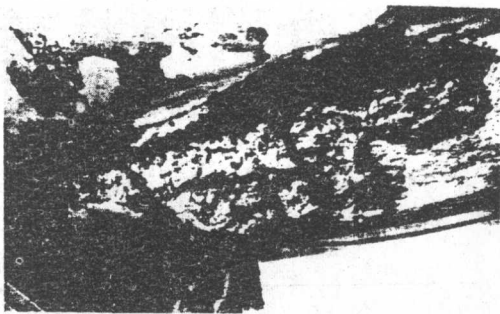
1973年之前，各類公屋分別由不同政府部門或半公營機構負責發展及管理，因此政策常互相矛盾及各部門出現不協調。73年港府成立房屋委員會，取代屋宇建設委員會、工務司署及徙置事務署等部門執行的工作。為了方便管理，房委會將全港公屋分為兩類——甲類包括建委會屋邨及政府廉租屋，而乙類是指徙置區一類。至於房委會建造的房屋，未見出現問題。

公屋的監管與商譽

香港公屋的建造，出現大量不符合法定安全規格之樓宇，要解釋這現象，必須從個人的行為入手分析。在自由交易及私產制度下，每個交易必會為生產者及消費者雙方帶來利益，否則交易便不會進行。但在交易過程中，很可能有欺詐或行騙，令交易遭受障礙。為了這個緣故，政府制訂法例保障雙方利益，如是，法例促進交易，減低浪費。

雖然社會可立例管制產品質素，但不能確保交易沒有欺詐。原因是法例一旦實施，便需要監管，若監管費用高昂，人們便有機可乘，法例也可能形同虛設，例如某類瞞稅或僭建非法建築物等。在市場制度下，限制商人行騙或欺詐的是商譽。如果商人在交易中以低劣商品行騙，其商譽便受損，最後一定影響其商品之銷路。但這個懲罰，涉及信息傳遞，因為信息費用也是非常昂貴，消費者委員會的出現可減低信息費用。

假如生產者屬於獨自一人經營的，那麼，商品的質素、商譽、以至利潤及虧損，都是由一人承擔



葵芳邨第十座的問題公屋可清楚看到鋼筋

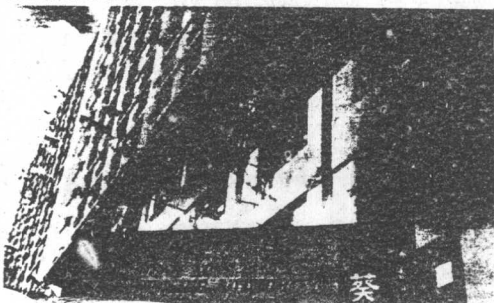
。但如果是集體生產的話，部分成員便會在生產過程中作弊或偷懶，影響產品質素，但後果由全體承擔。督促各員工工作，則涉及可觀監管費用，因此，集體生產時要確保產品質素會比單獨一人經營的來得困難。

如果生產的商品是由政府部門負責的話，除了出現因集體生產的弊病外，監管費用更高，因為公務員因有鐵飯碗，縱使出錯、貪污或偷懶，令產品質素下降，官員受的懲罰都很輕，甚至無人受罰。再者，公營部門的決策者不需直接受到商譽的束縛，無論產品出現利潤或虧損，基本上不影響他們；因此由政府部門負責生產，因監管費用高昂，監管程度便相對下降，產品質素常會低於私營機構。

官僚之壓力流弊叢生

於此可見香港出現問題公屋的醜聞，歸根結底是監管費用及消息費用問題。香港之公共房屋其實是由私人承建商建造——政府需要興建公屋時，會在報章刊登招標承建啟事；為了防止官員貪污或有走後門事件，承建公屋之公司，必須是政府認可冊上的承建商。要成為認可冊上的成員，該承建商需具備良好建築紀錄、財政健全、建築技術及工具均有一定水平和規模，認可冊又將工程大小按金額分為A、B、C三級，承建商只可承投符合資格的工程。

現仍有人居住的葵芳邨第八座問題公屋



註 3. 1951年開始，政府資助志願機構房屋協會興建房屋。因為該會房屋並未涉及問題公屋，且政府已停止對該會的經費資助，故本文略去這類屋邨。

一般來說，投標價最低的合約將會被接納，但政府亦會考慮一些因素（如過往合作紀錄），將合約批給不是出價最低的承建商。政府部門本身僱用結構工程師、材料測量師及建築師等專責公屋之圖則，合約之承批及材料報價等事項。合約批出後，上述政府各類工程師便負責監督工程之進行。一般而言，公屋會依原來合約指定的日期、規格及材料應用而完成。當然，因天氣或技術等因素，圖則略作更改是有可能的。現時房委會負責發展的公屋，是不需經工務司署驗樓，便可入伙。

上述公屋生產的安排，與私人屋宇相似。私人發展商也是將建築合約批給其他承建商或由公司屬下建築公司負責興建。在建築過程中，由發展商督促工程，樓宇落成後，交由工務司署建築物條例執行處驗樓後，得到入伙紙才能讓買者入住。

因為兩者之屋宇營造均是用合約承批方式進行，對合約的監管很重要。首先是公營部門對合約的監管必定較私營部門鬆懈，因為政府官員享受鐵飯碗的優待，苟且情況較普遍，而私人部門解僱不盡責的員工則屬平常。

更重要的是商營機構為了利潤，一定謀求保持良好商譽，故對生產之監管特別落力，最後監管人（即董事局）會要求各部門主管督促其下屬工作，務求確保產品質素優良；而公營機構的主腦，受商譽影響的壓力較小，公屋若出現不合規格，受損的是政府聲譽，可是對利潤全無影響。再者，利用民主投票方式去監察及彈劾政府，所涉及的交易費用不菲。此中包括需要組成社會團體，開會討論及協商，與及進行投票等各項活動，無不消耗時間及金錢，因此效果往往較市場監管來得緩慢及低微。

監管程序的漏洞

上文解釋了公屋的質素往往比私人樓宇低，但奇怪的是為何出事的公屋，只是政府廉租屋或徙置大廈，而不是建委會房屋？原因是前兩類在興建過程中，監管程序較少，而後者則較多；故此，較少的監管意味着貪污或作弊的機會較高。下面是四類樓宇的生產承包及監管情況。

A、政府廉租屋 由工務司署（建築部門）將

合約批給私人承建商，樓宇落成後由工務司署（建築物條例執行處）驗樓，再交給屋宇建設委員會管理，1973年開始由房委會接管。

B、徙置屋邨 工務司署（建築部門）將合約批給私人承建商，樓宇落成後由工務司署建築物條例執行處驗樓，再交給徙置事務處管理，73年由房委會接管。

C、建委會房屋 建委會將合約批給私人承建商，樓宇落成後由工務司署（建築物條例執行處）驗樓，再交由建委會管理，73年由房委會接管。

D、私人樓宇 私人發展商將合約批給私人承建商，樓宇落成後由工務局建築物條例執行處驗樓，再交回私人發展商出售或出租。

我們可以清楚看到，廉租屋及徙置大廈均是由工務司署負責發展及驗樓，私人承建商進行賄賂較容易，只要應付一個機構便能達到目的；但是建委會的房屋，私人承建商若要賄賂，須涉及建委會及工務司署，故比較繁複。部門涉及愈多，賄賂費用及風險愈大，這可能正是建委會房屋至今未有問題公屋出現的原因。

同樣，私人承建商也要向工務司署及發展商交代，故貪污機會較微。但是私人發展商可將工程交由屬下建築公司承建，如是，情況便與政府廉租屋或徙置大廈相似，即只須向一個政府部門行賄，便可得逞。不過，正如上文提到，私人發展商多了一種束縛，即要照顧商譽，除非他們只做一次過的生意，否則會構成一種自律的力量。

在審核公屋建設是否有經濟效率，我們不可忽視在生產或交易過程中所需的監管及消息費用。用市場機能作為資源調配功能，自然有缺點，但若由政府取代市場運作，因為前者監管及信息費用奇高，可能未必比市場優勝。

香港公屋出現嚴重問題，意味着公營部門在公屋建設方面已經過度膨脹。其實，在現階段的公屋生產，有部分是以前居屋形式出售給一般市民，而售價亦不低，顯示公屋計劃已遠離公屋津貼援助貧窮的階層的原意。政府好像是商營一般，發展居屋牟利，既然如此，倒不如交由私人市場發展，因為無止境的公屋擴張，市民將要付出極大的代價。 □

（原載：信報財經月刊〔港〕1986年10卷5期114—116頁）

本港勞資關係日趨緩和

——訪香港工會聯合會理事長鄭耀棠

本報記者 楊靄儀



鄭耀棠

我是專就香港工聯會的有關情況及本港勞資關係問題去請教工聯會理事長鄭耀棠先生的。鄭氏中等個頭，看上去憨厚又略帶腼腆，不過，談起話來却是優悠淡定，給人一種踏實穩重的印象。

別看鄭耀棠只是三十多歲，可從事工會工作已長達十數個年頭。過去，他曾當過侍應、文員、修理技工，一九七七年，他立下一條心辭掉原來那份工，全職打理工會事務，彈指一揮也已過去九年了。俗語云：“三百六十行，行行出狀元”，在服務工會期間，他積累了不少經驗與心得，可稱得上是勞工事務的專家了。

下面就是記者與鄭耀棠的談話記錄：

□ 記者

■ 鄭耀棠

歷史悠久的香港工聯會

□ 鄭先生，很高興與您今天能認識您，可否請您先介紹一些香港工聯會的情況？

■ 香港工會聯合會原稱港九工會聯合會，成立於一九三八年。當初的屬會有22個，會員2萬名，今天的屬會已發展至71個，擁有會員16萬8千餘人。隸屬於聯會的會員分佈於港九各行各業，包括海上運輸、陸地交通、公用事業、製造業、服務性行業等等。較早時，會員基本上是藍領，但近年已加入了部份白領，甚至還有高級行政人員。

□ 會員的年齡構成比例如何？

■ 中老年的會員居多，年青人所佔比重很少。

□ 是否香港的青年勞工對加入工會沒有什麼興趣呢？

■ 這個問題不能一概而論，事實上香港人的工會意識確是較低的，這同長期實行的殖民統治、殖民政制所產生出的政治冷漠、公民意識薄弱也有很大關係。不過，絕大多數人對工會並無惡感。今後我們工聯會準備多吸納新的青年會員。

□ 請問工聯會的宗旨是什麼？

■ 團結各行業工人，維護和爭取工人的應有權益。

不斷改善中的勞資關係

□ 您認為本港的勞資關係怎樣，與香港的過去及與海外國家比較又有什麼不同？

■ 四十年代末期，本港勞資關係是主僕式的。那時香港的勞工大部份來自農村，只是日求兩餐、夜求一宿，這種要求其相相當低。但當時的僱主則十足是封建家長，我話點做就點做，毫無商量餘地，關係自然也很緊張。隨着社會的進步，勞資雙方關係已有了很大的改善。尤其是近幾年，更是趨向於緩和，同歐洲國家相比，情況也很不同。歐洲勞資雙方嚴重對峙，不斷有工會運動，往往波及到整個社會的政治經濟乃至市民的日常生活，而本港的勞資衝突則遠未達上述地步。原因在於：①香港的政經環境頗為特殊；②中國人的思想觀念、處事方法與歐洲民族有較大區別；③經濟發展及文化水準的提高，令處理勞資衝突的方法更加靈活。現在香港的勞資爭執事件往往發生在工廠“執笠”（意指倒閉）、老板“走佬”（即溜掉）的情況下，而在生產、經營正常運轉的企業內，勞資產生矛盾的事件是較少的。

□ 勞資之間出現不愉快時，應以什麼方法去解決呢？

■ 八十年代人們注重的是彼此溝通和交流，講究人際關係，在處理勞資糾紛中也是如此，故我認為談判協商是一個妥善解決問題的方法。大家能夠冷靜地坐下來，彼此瞭解對方的立場，求得一個雙方均可接受的方案，問題也就迎刃而解了。這樣做，不但對勞資雙方有好處，對整個社會的繁榮安定也有好處。現在社會上越來越多人接受我的這一主張。

□ 罷工的方法還會繼續採用嗎？

■ 當然會，因為罷工是工人應有的權利，我們不會輕易放棄。但罷工一定要講究策略，只能在關鍵時刻去運用，即是說要用得巧妙，用得成功。

在勞資糾紛中所扮演的角色

□ 在勞資雙方的談判過程中，工會扮演的角色是什麼？

■ 我認為工會主要扮演一個從旁協助的角色，以其專業化知識為勞方出謀策劃，促使矛盾得以順利解決。因為在勞資發生爭執時，工人的情緒一般都很激動，往往忽略了一些應注意的技巧及能抓住對方弱點的問題，這時，我們就會提醒代表注意，儘力把握一切機會，在談判中處於主動地位。

□ 可以給我一個實例的分析嗎？

■ 好的。前段時間某集團收購了一間百貨公司，原勞方同新資方就有關問題展開了談判。在此過程中，我們發覺資方老是迴避被收購公司的債項問題。休會之後，工會人員向勞方代表建議在下輪談判中要求資方公佈債項，這一來，果然令對方很被動，勞方的要求也就自然獲得較順利的解決。故此，談判技巧及專業知識相當重要。

□ 照您所說，從事工會工作的人員也越來越趨於專業化了，不過，最基本的品質及要求掌握的知識是什麼呢？

■ 第一，對工會事務必須很投入，要有熱心服務的精神，這樣才能積極地鍛鍊業務；第二，對工會成員分佈的各行業必須有所認識，甚至連老板的脾性都要掌握，知道他們的喜惡，這些在關鍵時刻都有可能發揮效用；第三，要精通勞工法例，懂得靈活運用法例去保障勞工的利益。

在工作中瞭解社會充實人生

聽鄭耀榮頭頭是道地談論工會工作及本港勞資關係的情況後，我禁不住自己的好奇心，又向他提出了幾個私人問題。

□ 究竟什麼原因令您對現時工作產生那麼大的興趣呢？

■ 哦，說來話長了。（這時他的目光盯着前方的某一點，思索追憶過去了的往事。略為停頓後，他又開始了敘述。）過去我在高主教學校讀書，接受了不少有關仁慈、博愛、人與人要和

睦相處的思想。從理論上看，這些觀點都是對的。但後來出去做事，發覺社會現實與宗教的想像有所出入。在社會上，有很多不平等的事，尤其在我工作的地方，常常見到中國人受外國人欺負，那時我感到迷惑。後來見到同行中的前輩在工會裏很熱心地為工人服務，於是也嘗試加入這一行列，參加了洋務工會的班組活動。當然，那陣子年紀還輕，懂的東西不多，只是一班人齊齊去做，過得很開心。

□ 您在工會那麼長時間，出任過什麼職務呢？

■ 一九七一年起，我被選為洋務工會宣傳教育部副部長，七二年又成為該工會的常務委員，七四年我當了洋務工會副主席並兼任港九工聯會副理事長，一九七七年我開始做全職的工會工作，多年來，一直在洋務工會及工聯會兩處跑，直至八四年，才集中精力專責工聯會事務，今年被選為理事長。

□ 您當時不覺得搞工會工作佔去自己太多業餘時間嗎？

■ 表面看來確是如此，但實際上却能使自己學到很多東西，既瞭解了社會又充實了自己，所以一點也不浪費。

□ 請您具體談談在哪些方面有所收穫？

■ 首先，我自己是一國工人，又加上在工會工作，對勞工的眞正生活狀況可以瞭解得比較深入，這些在書本上是不可得到的；其次，在實際工作中學會了如何處理勞工事務和人際關係；再則，為了更好地為勞工服務，逼迫自己閱讀社會科學、經濟學方面的書籍，研究社會，熟悉香港政府的經濟政策、海外的經濟環境等等；最後，在這一段長時期裏，最重要的是懂得了不少做人的道理，從幼稚逐步走向成熟。

□ 聽您上述的一番說話，使我對工聯會及您本人有了初步瞭解，以後有機會再請您就有關問題作更深入的介紹。最後說一句：多謝！

（原載：經濟導報〔港〕1986年23期12—13頁）

（上接第23頁）的潮流，基層團體相信會在未來的政壇佔一席位。在未來的香港政壇，相信工商界、中資集團、專業人士和基層的特殊利益團體將會不斷要求港府干預經濟，損害公益以自肥。

筆者並非認為民主政治一無是處——民主政治最少能防止暴政。在民主政體中，特殊利益團體的活躍程度也有差異，例如在英國，因為工業化最早，工會組織分為多個山頭，形成許多特殊利益團體，常常出現一個工會損害整個社會的現象，總工會也不能制止。瑞典工運卻較少這樣的情況，形成了有廣泛代表性的工運組織。一個組織成員越多，代表性越廣泛，損害公眾以自肥的可能性便越少*。1997與不干預政策

香港是個人口高度集中，通訊十分發達的城市，客觀上能夠產生有廣泛代表性的團體。不過香港政治冷感和個人主義的文化根深蒂固，在可預見的將來，難以出現有廣泛代表性的政黨。在97前後，香港的立法機關將由多個小團體組成。在這樣的情況下，要求政府干預，損害公益而自肥的游說活動恐怕會特別猖獗。

港府一貫奉行的不干預政策，不但行之有效。

（原載：《報財經月刊〔港〕1986年10卷1期20—22頁）

也得到香港上層、專業人士及中產者的支持，香港的「福利派」反對不干預政策，是因為他們天真地以為祇要港府放棄不干預政策，基層便會得益。事實上香港將來的政壇很可能被工商界和專業人士左右，一旦港府放棄不干預政策，工商界和專業人士的團體，便更容易損害公益以自肥。

不干預政策並非對甚麼都不干預。在不干預政策下，倡議干預的團體，要清楚證明的確對公眾有利，政府才會干預。不干預政策是抗拒特殊利益團體損害公益以自肥的中流砥柱。祇要香港的各階層（包括基層政治團體）和中國當局能夠形成支持不干預政策的共識，香港未來的發展便多一重保障。

最後，香港如果能堅持不干預政策，對盛行官僚意志瞎指揮的中國大陸或許會有一定的示範作用。將來香港的中資企業相信會憑藉龐大的經濟政治力量謀求特權，祇要港府能成功堅持不干預政策，中資企業便要學習公平競爭的遊戲規則。對飽受官僚壟權的中國人民來說，祇要不干預政策能對中國有一點示範作用，也是香港對祖國的偉大貢獻。□

*有關特殊利益團體的分析見 Mancur Olson 的 "Rise and Decline of Nations"

香港的土地制度及其他

梁振英
仲量行高級合夥人

香港政府擁有所有土地的最終業權的這個做法，對管制土地使用方面有極大影響，稍後再詳細討論一下。在這裏，先談香港房地產買賣的另一特色：「認地不認人」的原則。

這個原則，基本上的說法是：當某人買入一層樓宇，或一幅土地，他不僅享有那房、地的權益，也同時把上手業主的責任承受下來。

承受責任是兩方面的，一是對香港政府——最終業主的責任，二是对其他人的責任。第一種主要是官契條款。現在先談後面的一種。

假定某甲把一層樓宇押給銀行，借了錢，未完全還清之前把樓宇轉賣給某乙，但某乙不知按揭借錢的事，將樓價付予某甲，購入樓宇，成為新業主。在此情況下，乙業主仍要繼續還錢給銀行，否則銀行有權收樓。因為銀行貸款以該物業為抵押品，任何人承受該物業，就對銀行有還款責任。這就是認物不認人的一種。乙業主不能以不知道為理由，因為該物業（還有香港所有的物業）的責任條件都在政府的「田土廳」登記，公開讓人查閱。如果銀行將自己的權益（收欠款及收樓）登記在案，買主不慎沒有查或查不清楚，銀行對該物業的權益絲毫不損。反過來說，假如銀行或任何對該物業擁有權益的人或機構，不將自己的權益登記，買樓的人

可以置之不理。登記，就是公告天下。

為房地產的「第三者權益」業主本人是第一者；準備買樓、租樓等的人是第二者；銀行等是第三者。安排完備的登記制度，可以避免關於權益的爭端，是值得中國考慮的。登記制度也可以方便銀行進行按揭業務。銀行按揭貸款對地產市場的發展和活動量有非常重要的作用。

以上是承受責任的一種。在下面另一部份會談到對港府的責任。



圖為梁振英先生。

二 香港政府對土地用途的限制

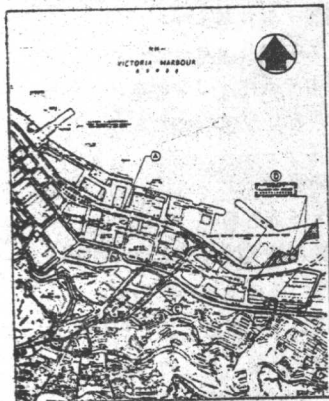
世界上一般國家或地區行政當局都擁有以下一種或兩種權力，其一是建築條例的權力，其二是城市設計權力。而香港政府除了同時擁有上述兩種權力外，還擁有第三種權力，而且是非常廣泛而有效的權力，這就是執行地契條款的權力。第一、第二種權力屬行政權力，第三種權力屬於地主權力。雖然香港政府同時行使三種權力，但行使三種權力時之身份截然不同。地主權力這個概念對中國來說比較新鮮，也比較有實用參考價值。下面會突出討論。

1. 香港政府的城巿設計權力：

香港差不多每一個地區都有城市設計，港九新界劃分為十個發展區域，每個區有分區發展大綱圖。這些圖的誕生有兩個階段，首先叫做「草圖階段」，這個階段旨在徵詢各方面尤其是受影響的業主的意見。草圖階段之後，經過立法，發展大綱圖才擁有法律約束力（附件一為港島中區分區計劃大綱圖，附件二為該圖之註釋）。

城市設計大綱圖之主要目的，除了為各區制訂基本建設例如馬路、學校、醫院等計劃外，主要為大面積土地編配用途，樓宇高度和發展密度等。任何人在動工興建樓宇之前，必須將圖紙送交香港政府的「建築物條例執行處」審閱，而該處在批出圖紙之前，亦必考慮該發展計劃是否與城市設計配合。

由於城市的發展，部份樓宇的現有用途並不配合現時的城市設計。但即使如此，香港政府並不強制要求業主改變樓宇用途。但業主如果有意重建，新樓宇的用途必須與城市設計配合。假如因此業主蒙受經濟上的損失，政府並不負責賠償。



附件二 NOTATION 註釋

ZONES	分區大綱
COMMERCIAL	商業
RESIDENTIAL GROUP A	住宅第一類
OPEN SPACE	綠地
GOVERNMENT / INSTITUTION / COMMUNITY	政府、機構、社區用地
OTHER SPECIFIED USES	其他指定用途
COMMUNICATIONS	交通
RAIL, TRAM, ROADWAY AND STATION	鐵路、電車、道路及車站
ROADS, BRIDGES AND TUNNELS	道路、橋樑及隧道
ELEVATED ROADS	高架道路
UNDERPASS	地下通道
MISCELLANEOUS	其他
BOUNDARY OF PLANNING AREA	規劃區界線
BOUNDARY OF PLANNING SCHEME	規劃方案界線

SCHEDULE OF USES AND AREAS 各種土地之用途及面積

USES	AREA (Hectares)	PERCENTAGE	用途
COMMERCIAL	17.81	11.12	商業
RESIDENTIAL GROUP A	8.31	5.27	住宅第一類
OPEN SPACE	8.41	5.27	綠地
GOVERNMENT / INSTITUTION / COMMUNITY	17.82	11.12	政府、機構、社區用地
OTHER SPECIFIED USES	8.72	5.47	其他指定用途
RAILWAYS ETC.	20.72	13.12	鐵路及其他
TOTAL DEVELOPMENT AREA	81.72	50.00	發展區總面積

THE ATTACHED NOTES ALSO FORM PART OF THIS PLAN AND HAVE BEEN AMENDED UNDER SECTION 7 OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE

隨圖所附之註釋亦為本分區計劃大綱圖之一部份，並經根據《城市规划條例》第七條修訂（參閱附件二）

AMENDMENTS TO DRAFT PLAN NO. 1/16/4/1

對草圖計劃 1/16/4/1 之修訂

AMENDMENTS (SHOWN UNDER SECTION 7 OF THE TOWN PLANNING ORDINANCE)

根據《城市规划條例》第七條修訂

THE AREA HAS BEEN INCLUDED IN THE AREA OF THE PLAN

（參閱附件二）

IG BOARD ZONING PLAN

REMOVED BY THE TOWN PLANNING DEPARTMENT OF THE LANDS DEPARTMENT UNDER THE DIRECTION OF THE TOWN PLANNING BOARD

2. 建築物條例對土地用途的限制

建築物條例範圍相當廣泛，包括圖紙送審的程序、建築師及建築商的责任等；但對土地用途的限制主要在於樓宇的覆蓋率、地積比例，及建築物的投影等。

地積比例的定義就是樓宇面積和所佔土地面積的比例。故此，地積比例越高，樓宇的發展密度也越高。住宅樓宇與非住宅樓宇的地積比例不同；非住宅樓宇的地積比例最大的是十五比一，或稍十五倍；而住宅樓宇的最高倍數是十比一（附件三）。

覆蓋率

香港的建築物條例亦同時規定了樓宇不同高度的樓宇各部份的覆蓋率。覆蓋率的意思就是某一層的樓宇的面積和土地面積的比例。假如某一層的面積是五千呎，而土地面積為一萬呎，覆蓋率就等於百分之五十。

街道投影

為保證街道得到一定程度的日照，香港的建築物條例也規定樓宇的外牆與該外牆面向的街道的中軸線形成的角度不能超過七十六度。由於香港的土地價值較高，地產商及建築師必須爭取每一呎的可發展面積，故此部份大廈外形成一斜角，面角度多為七十六度。

3. 香港政府行使地主權力對土地用途的限制

上面說過，香港政府從不賣斷土地，即使新界土地，香港政府亦保留自己業權裏面的最後三天——即一九九七年六月二十七日到三十日——不賣。故此，法理上，香港的大小業主業權地位都次於香港政府，而必須遵守香港政府批地時的契約（俗稱官契）的條款。

上面也談過，香港業權法律的「認地不認人」的原則，故此一般業主雖然並不直接向香港政府批地，而只是從地商手上買來，但也必須遵守地產商向香港政府批地時官契裏面的條款。

香港政府對土地用途的三種管制權力之中，城市設計及建築物條例所給予的權力都屬於一般性，為整個香港或大面積土地制訂限制。但由於每一塊土地都有一張地契，政府在批出土地之前，可以就該幅土地的特殊情況訂定地契條款。近幾年香港政府批出的地契內容相當複雜，限制也相當

細緻。限制項目包括樓宇的總面積、車位的數量、每一層樓宇的用途及高度等。

常見的官契限制用途有下列幾種條款：

1. 限作私人住宅用途。
2. 非工業用途。
3. 工業或貨倉用途。
4. 非厭惡性用途。

官契一經批出，裏面的條款，包

都有一個比較複雜的問題，就是如何處理因社會建設而致私人土地改變用途及大幅度增值的問題。行政權力處理這個問題的方法不外乎抽稅，但稅制條例、規定及手續等都異常繁複。在英國就有屢試屢敗的經驗。

(三) 市場力量對土地供應及使用的調節

上面談及的香港政府三種權力，無論是行政或地主權力，都是政府有意識地控制香港土地的用途。但在香港政府的管制底下，發展商及業主就土地及樓宇的用途仍然有一定的獨性，例如地契規定土地的用途是「非工業用途」，而城市設計則規定為「商業或住宅」用途，發展商仍然有權在這兩個框框之內選擇一個合法而又合乎經濟原則、市場需求的發展計劃。在一九八〇、八一年，香港的商業中心區商業樓宇供應突然短缺，商業樓宇租金及價格暴昇，誘使地產商在一些非傳統商業區例如北角及西環等地發展商業樓宇，供應市面。至一九八三、八四年，商業中心區的樓價及租金下跌，外圍地區商業樓宇更無人問津，部份發展商故此將外圍地區正在興建中之商業樓宇拆建，將用途改為住宅樓宇。

即使在同一座大廈之內，樓宇各層的用途也受市場力量所影響。再引用上面的例子，假如地契條款規定為「非工業」用途，而城市設計為「商業或住宅」用途，一般地產商都將地下一層用作店舖，而樓上則發展為住宅單位，為該發展計劃帶來最高經濟效益。過去幾年來，由於市民消費力日增，市區內差不多所有土地亦充份被發展，在供不應求的情況下，地下舖位的租金及價格不斷上升，誘使地產商將樓宇的二、三樓發展成商場，爭取更高收入。一座大廈之內，同時有幾種用途，例如地下及二、三樓為店舖，四樓五樓為酒樓，而樓上則為住宅單位。一般來說，都並非政府管制底下的產物，而是經濟力量造成的結果；同樣地，不同地區之內，即使地契條款及城市設計完全一樣，樓宇的用途和樓宇之內不同用途的組合，亦是在政府訂定的框框之下，地產商及業主因時制宜、因地制宜發揮每一塊土地不同的積極因素的結果。（香港的土地制度及其他之二，未完待續）

附件三

1971 Ed.]

Building (Planning) Regulations.

[CAP. 133

F 25

FIRST SCHEDULE.

[Reg. 20 & 21.]

PERCENTAGE SITE COVERAGE AND FLOOR RATIOS.

[Subsidiary]

G.N. 1961

Height of building in feet	Domestic buildings				Non-domestic buildings			
	Percentage site coverage		Plot ratio		Percentage site coverage		Plot ratio	
	Up to 10 ft.	Over 10 ft.	Up to 10 ft.	Over 10 ft.	Up to 10 ft.	Over 10 ft.	Up to 10 ft.	Over 10 ft.
Up to 10 ft.	30	40	0.5	0.7	40	50	1	1
Over 10 ft.	40	50	0.7	1.0	50	60	1.5	2.0
Over 20 ft.	50	60	1.0	1.5	60	70	2.0	2.5
Over 30 ft.	60	70	1.5	2.0	70	80	2.5	3.0
Over 40 ft.	70	80	2.0	2.5	80	90	3.0	3.5
Over 50 ft.	80	90	2.5	3.0	90	100	3.5	4.0
Over 60 ft.	90	100	3.0	3.5	100	110	4.0	4.5
Over 70 ft.	100	110	3.5	4.0	110	120	4.5	5.0
Over 80 ft.	110	120	4.0	4.5	120	130	5.0	5.5
Over 90 ft.	120	130	4.5	5.0	130	140	5.5	6.0
Over 100 ft.	130	140	5.0	5.5	140	150	6.0	6.5
Over 110 ft.	140	150	5.5	6.0	150	160	6.5	7.0
Over 120 ft.	150	160	6.0	6.5	160	170	7.0	7.5
Over 130 ft.	160	170	6.5	7.0	170	180	7.5	8.0
Over 140 ft.	170	180	7.0	7.5	180	190	8.0	8.5
Over 150 ft.	180	190	7.5	8.0	190	200	8.5	9.0
Over 160 ft.	190	200	8.0	8.5	200	210	9.0	9.5
Over 170 ft.	200	210	8.5	9.0	210	220	9.5	10.0
Over 180 ft.	210	220	9.0	9.5	220	230	10.0	10.5
Over 190 ft.	220	230	9.5	10.0	230	240	10.5	11.0
Over 200 ft.	230	240	10.0	10.5	240	250	11.0	11.5

SECOND SCHEDULE.

[Reg. 25.]

G.N. 1961

L.P. 1963

OPEN SPACE ABOUT DOMESTIC BUILDINGS.

Item	Class of site	Open space required.
1.	Class A site.	Not less than one-half of the roofed-over area of the building.
2.	Class B site.	Not less than one-quarter of the roofed-over area of the building.
3.	Class C site.	Not less than one-eighth of the roofed-over area of the building.

括影响土地用途的條款，未經雙方同意，不得改動。香港社會經過百多年來的發展，部份早期批出的地契條款與目前社會需要不同；在符合目前的城市設計條例的前提下，香港政府也容許業主改變原來的地契條款，以作適應。但改變用途之前必須申請，獲得政府同意之後，業主亦必須付出一筆補地價，數目是地契條款修改前及修改後土地價值之差別。

上面談及的收取改變用途補地價的方法，是香港政府行使地主權力的結果。部份國家及地區，政府並不擁有土地或將土地業權賣斷，故此只能依賴行政權力辦事。在大部份國家，

香港“管理會計”概況

廖建章*

香港理工學院會計系講師

本文作者廖建章先生，曾於今年四月底參加在新加坡舉行的東南亞大學會計講師研討會，會中作者所發表之論文題目為：「管理會計在香港：一項全港性之實務調查」（註一），現略加刪改為文；因篇幅關係，將分兩期刊出。

介紹

會計界人士對管理會計(Management Accounting)當然不會陌生，各地大專院校的會計學系大多以它為主修學科之一，商業機構亦不時應用它的技巧來幫助決策。但為甚麼有關管理會計的公開討論、研究及著作等都比不上財務會計(Financial Accounting)，以致它在外人眼中，淪落到次要地位。

財務會計與管理會計分別

其實財務會計與管理會計之間并無明確之分別界線，(有關兩者之定義請參閱CMA Management Accounting Official Terminology 1982)(註二)，但一般而言，財務會計報告被形容為公有財產，而管理會計報告則被稱為私有財產(Dev. 1984)(註三)。

前者的主要目的，在於編制法定的公司年報，俾使公司管理階層以外的人士，如股東、投資大眾、債權人及政府機關等作為決策的根據。而年報內的財務報告，主要為紀錄公司過往的業績，因此成為了公司管理階層與外界溝通的重要渠道。此外，此等報告的編制亦要符合公司法、證券交易所所例與及標準會計守則等規則。同時，因為公司管理權及擁有權分開之故，所以有獨立會計審核的需要，以確保盈餘之虞不會被隱瞞。

相反地，管理會計報告主要是提供財務資料與管理階層，幫助公司透過策劃、評估、控制等決策來解決若干問題，如訂定產品價格、生產水平、產品組合與及管理營運資金等。由

此可見，管理會計并非以服務公司以外之人士為目的，而是以公司管理階層為服務對象。同時報告亦側重未來預測，而非展示歷史性數字。因此，無必要將報告向外透露及聘請外界審計員來審訂其真實性。



既然管理會計資料是公司私有財產，外界很難得到實務紀錄，尤其是在競爭劇烈的商業環境下，若非法例規定，商業機構斷不會將自己成功技倆公諸於世。對從事會計研究者而言，自然構成一種障礙，因為他們不知當前實務，所以無從對個別管理會計技巧之有效性作出判斷及提供實際的改善建議(Scapens 1983)(註四)。上述情況，相信是造成「理論與實務不符」與「管理會計在實務研究方面比財務會計為少」的重要因素。

研究目的

在許多建設方面，香港似乎都很先進，不過，在會計研究上恐怕還衝不出發展中國家的範疇。目前，零碎的商業性會計研究相信不少，但學術性會計研究并不多見，特別屬管理會計實務方面的調查更是鳳毛麟角。有

鑑於此，香港理工學院會計系於去年夏季實行了一項管理會計實況研究，對若干本地上市公司進行調查。

研究目的主要是向商業界搜集有關管理會計一般實務概況他初步資料，以備日後再作深入研究參考之用。例如，所得資料可與先進國家同類型的調查結果比較，此等調查包括有英國的Jones, 1980(註五)；新西蘭的McNally and Lee, 1980(註六)與及美國的Lander及其同僚, 1983(註七)等。

此外，有關資料亦可用作探討管理會計與公司業績之關係；同時亦可提供教育界參考，以檢討會計課程是與否與實務有距離。

調查方法

調查方法主要是向本地八十六間上市公司或其有關附屬機構發出問卷，問卷的內容設計曾參考若干英國成本及管理會計師學會會員的意見而修改。

調查的行業包括銀行、酒店、工業、紡織、一般商業及公用事業，但不包括船務、建築、地產、貿易及財務公司，原因是經初步調查，發覺此等行業很少應用管理及成本會計方面的技巧。

一般而言，管理會計訊息都會由管理會計主任搜集及整理，然後呈交行政主管作為決策參考之用(行政主管乃指總經理、常務董事或主席等人士)，所以兩者可能對管理會計有不同的觀點。因此，每間樣本公司都會收到兩份問卷，一份是寄發與管理會計主任，詢問有關運用管理會計訊息的意見，特別在預算控制方面，內容會比較詳細。另一份相若的問卷則寄發與行政主管，但內容比較簡單，重點在詢問公司及管理階層的概況。該兩份問卷同時亦搜集若干個人資料，如答者的學歷資格、工作經驗與及薪酬福利等等。

為求對管理會計技巧的運用與公司業績的關係作一初步探討，大部份問卷的答案均只限於「有/無」或「五級程度」(5 Point Scale)的形式。另外更搜集了每間樣本公司過去五年的平均盈利率(註八)，作為業績的反映，然後將問卷內每一答案的分數與盈利率比較，計算其相關係數R(Correlation Coefficient)，若答

案屬「有／無」者，則採用t test計算「有」及「無」兩組公司的平均盈利率是否一致。

結果分析

回覆情況

會計主任問卷方面，在八十六間公司中，有卅五間回覆，比率為百分之四十一，以香港商界一向重實效的態度來說，已算是很好的成績。但行政人員問卷的回覆則欠理想，只有二十三間公司，比率為百分之二十七，原因可能是行政主管事務繁忙，較着重其他業務，而對會計及財務的興趣不大。事實上，根據問卷的一項回覆，大多高級行政人員均表示，業務的重點在於產品推銷及發展策略，所以他們多將時間放在此等環節上，財務方面則變為次要。

與先進地區比較

從會計主任回覆中，發覺部份與上述先進地區的調查結果有出入。例如，百分之六十三的回覆透露有制定長遠發展計劃，但美國方面的調查數字高達百分之八十三。香港的較低數字可能與就近的一九九七年問題有關，或者，這祇不過顯示香港人的一般處事態度而已。

百分之八十四覆者透露有制定預算，但上述英、美方面的調查分別為百分之九十五及八十九。雖然百分之八十并不算低，不過，從電話查詢若干公司時，發覺有部份所謂預算，其實只是簡單的營業及生產預測，而非具有規模的預算，所以這個百分比可能是高估。

至於預算報告，香港公司似乎比英、美為慢，因為百分之六十七的回

覆顯示，報告是在年結半個月後才完成，而英、美的相對數字為百分之五十三及四十。美國公司有較快的報告并不為奇，因為會計人士大多已熟知美國公司對完成報告的時間一向限制嚴格。

會計功能：

從會計主任的回覆，我們可以略知目前本地公司會計部門的概況。

大致上，會計部職員百分之六已持有專業會計資格，其餘百分之十則考獲會計專業試的部份科目合格。大多數回覆的公司均顯示已將財務會計、財務總監及庫務的工作分由專組負責，同時半數的回覆者，亦透露有設置內部稽核單位。此外，差不多所有回覆的公司均已將部份會計程序電腦化，在缺乏其他資料比較之下，我們很難就此衡量上述情況的先進程度，不過，可以肯定的，就是目前本地機構的會計部門已達到一定的水準。

一如所料，調查顯示，管理會計主任大部份時間都花在教育職責方面，如：編年報、現金管理、預算控制、內部訊息管理等，而很少參與常規工作。值得注意的是，就是管理會計主任似乎忽略了提供外界訊息的責任。理論上，在複雜而善變的環境下，要設計一個比較完善的會計訊息制度，必須包括搜集及分析外界訊息(Kweku, Ewusi-Mensah, 1981) (註九)。而根據行政主管的回覆，顯示他們機構的對外環境正逐漸趨於複雜和不穩定，基於，管理會計主任忽略外界訊息，可視為他們弱點之一。究其原因，可能是他們本身相信此等訊息并不重要，又或他們根本缺乏取捨分析此等資料的能力。

在多種管理會計技巧中，最多被應用者，要算是「間接費用分攤」(Overhead Apportionment)，其次是「營業平衡分析」(Break-even Analysis)及「統計分析」。

* 廖建華先生就讀於英國University of Lancaster，獲會計及財務文學碩士，並為英國特許秘書學會會員A. C. I. S.及英國銀行學會會員A. I. B.，現正計劃進修英國的University of Stirling之會計博士課程。

附註：

- (一) LIU KIN-CHEUNG
Management Accounting in Hong Kong:
An Economy Wide Survey of Current Practice (a paper presented at the South-East Asian University Accounting Teachers' Conference, 28-30 Apr. 1986, hosted by the National University of Singapore)
- (二) ICMA Management Accounting Official Terminology (The Institute of Cost and Management Accountants, 1982)
- (三) S. Dev
Are Management Accounting Standards/Guidelines necessary? (in External Financial Reporting by B. Carsberg and S. Dev. Prentice Hall International and London School of Economics and Political Science, 1984)
- (四) R. Scapens
Closing the Gap between Theory and Practice (Management Accounting - U.K., January 1983)
- (五) C. Jones
Financial Planning and Control: A Survey of Practices by U.K. Companies (London: ICMA, 1980)
- (六) G. McNally and Lee Hock Eng
Management Accounting Practice: and Company Characteristics (Abacus, 1980)
- (七) G. Lander et al
Profile of The Management Accounting (New York: NAA, 1983)
- (八) 盈利率乃指盈利／資金運用的比率。而盈利率指未經扣除稅項、利息及租金前之利潤。
- (九) Kweku Ewusi-Mensah
The External Organisational Environment and its Impact on Management Information System (Accounting, Organisations and Society, 1981)

附表 管理會計主任問卷題目				
問下採用管理會計分析的經常性如何？		與公司制利率之相關係數(R) (Correlation Coefficient) 或 t test	95%信心水平 數目 (N)	99%信心水平 數目 (N)
☐ 經常	☐ 頗多	R = 0.4788	19	NS
☐ 有時	☐ 很少			
(5) (4) (3) (2) (1) (分數)				
問下採用間接費用分攤的經常性如何？		R = 0.5072	19	NS
☐ 經常	☐ 頗多			
☐ 有時	☐ 很少			
(5) (4) (3) (2) (1) (分數)				
問下採用下之年報範圍：		R = 0.5347	19	NS
☐ 25以下	☐ 25-29			
☐ 30-34	☐ 35-39			
☐ 40-44	☐ 45-49			
☐ 50-54	☐ 55以上			
(1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (分數)				
預算有無經由管理層主要成員討論及通過？		t = -2.4871	15	NS
☐ 有	☐ 無			
預算報告有否由電腦印刷？		t = -3.2403	14	NS
☐ 有	☐ 無			
S = 顯著 (Significant) NS = 不顯著 (Not Significant)				

剖析市場護港論 對賣桔者張五常立論的質疑

● 文思慧

嶺南學院社會科學系講師

深入民間未入民心的論調

關於香港前景的民間構思，撇開種種細節，我們可歸納成兩種說法——一是「民主護港」，一是「市場護港」。前者引伸對直接選舉的推動和對組黨可能性的探索，而後者則匯集出「少談政治、多講經濟」的版本。在現階段，比較系統而深入論證「市場護港」的作品已經存在，而且深入民間（雖不一定深入人心），筆者指的，就是香港大學經濟學系講座教授張五常在信報專欄「論衡」發表的一系列文章。本文希望選取上述文章中比較純粹理論性的部分——「賣桔者言」**第四章的八篇文章——作理論的探討。

由於筆者的訓練是哲學，以下的討論將集中抽取張教授的看法的一些「哲學假定」來詳加檢驗；這一類工作筆者認為是重要和必須的，因為張教授的文章經常自覺或不自覺地採取了在西方已爭論了起碼三百年的社會與政治哲學觀點，但這些觀點至今還不斷遇上挑戰，又修正成不同的版本。總而言之，是未成「定論」。筆者於下文嘗試將張教授的「哲學假定」舉出來，並放到有

關討論的脈絡中去評價，希望藉此而對「市場護港論」的衡定帶來一些幫助。

張教授對市場的推重（及從而引伸的對民主的觀點），自上文提及的八篇文章看來，是基於以下四個肯斷（Assertion）而推論出來的。各個肯斷對支持上述結論造成的效力未必相同，但筆者將先行對它們所涉及的「哲學假定」作出評價，再在文末總結它們各自對提倡市場之論帶來多少的說服力。

兼顧非經濟因素

肯斷一 人類社會必有些準則去衡定勝敗，而唯有用市場價值作準則最沒有浪費。換言之，為了競爭成功，個人在市場中只能靠本事去提供他人需要的貨品、服務，而不能靠武力、漂亮和搞權力鬥爭等，這樣浪費程度使自然來得最少。

表面看來，這點似乎很容易接受，因為人人為了在社會上成功，若然都必得以提供他人需要的產品作為手段，社會上不但不會有大批人浪費精力專搞無益於生產的活動，連所生產的產品也必定會針對社會其他人的需要，

不會造成大堆無人問津的貨品。

張教授因此認為只有讓市場的供求去作為人們生產的指標，才是最「有效地引致經濟繁榮」和「沒有經濟浪費」的競爭（決定社會上的成敗）模式。這個說法其實是相當小心的，因為他一直強調上述模式經濟上的好處，而沒有泛濫到道德或其他領域上去說它的好處，這點實在難能可貴。

不過，既然只能說明一個制度在一方面的好處，我們就不必將此制度無限上綱、視為神丹妙藥——除非我們將「人」等同「經濟的動物」！但是，當我們不能滿足於只從經濟的角度評價一

*張五常教授對文思慧博士的批評，據以1984年在「信報」發表的「也談「論衡」一文中的其中兩段文字作為回應——

「因為我知道很多學生閱讀『論衡』，寫作時我為了一件事耿耿於懷，在這裏我要向學生們解釋。我一向都反對在經濟學上用價值觀，或提出各種可以改進社會的建議，我一向堅持經濟學是一門科學，其主要用途就是分析與推論現象或行為——價值觀及改進社會，見仁見智，與科學無關。但在報章上寫文章，沒有價值觀，沒有建議，就不免沉悶。我在課堂上就對自己的學生說，讀『論衡』是可以的，但不要以為經濟學的目的就是改善社會。」

事實上，我從來不相信經濟學者有過天本領，可以影響或改進社會。被執政者利用卻是有的。就是凱恩斯也把自己的本領高估了。而我自己呢？過海一擲，甚麼野心也談不上。這總算是有點自知之明。」

**信報有限公司出版，84年11月。