

的傳統，恐怕是「發明的傳統」。

作者的當代社會關懷因此很鮮明。在「緒論」中，作者開宗明義地告訴我們：「對於目前言人人殊的認同問題，也許我們可以從台灣過去被日本統治的經驗……得到歷史教訓」（頁11）。然而除了上述本書關於日據時期民族認同議題的主要論點之外，當我們隨著作者的討論進展來到全書的「結論」時，作者仍然沒有具體表明這個一開始就向我們允諾的歷史教訓。也許作者在接下來的研究中，會向歷經本地民族主義政治的紛紛擾擾的我們，更顯豁地開示這個歷史教訓吧！

蕭阿勤

中央研究院台灣史研究所籌備處助研究員

《台灣公營事業民營化：經濟迷思的批判》，張晉芬著，台北：中央研究院社會學研究所，2001年，263頁，NT\$300（平裝）。

從1980年代之後，世界資本主義進入所謂的全球化時期，新自由主義的市場經濟思潮、口號與政策儼然成爲世界主要潮流。市場似乎被認爲是一切問題的萬靈丹，自由化、私有化、解除管制等也被各國普遍視爲主要的政策推動方向。然而1997年的東南亞經濟風暴，以及最近一年多以來的全球性不景氣，震撼了大眾對於全球化將會帶來普世繁榮的想像。對新自由主義經濟的反省，不論是理論或是經驗研究，都是一個急需從事的課題。而在台灣學界，雖然私有化的問題已經成爲當今資本主義世界的重要討論議題，但是國內除了經濟學領域大力鼓吹之外，卻鮮有理論反省性的著作。在此時刻，《台灣公營事業民營化：經濟迷思的批判》的出版因此格外具有意義。它應該也是第一本從社會學的角度對台灣近年來私有化進行比較全面性的經驗研究，提供了經濟學之外另類批判性的反省和看法。

作者在全書的基本論點有三：一是在反駁經濟學的自由市場所認為的市場自律，以及民營化或私有化自然將產生效率的論點，而認為公營事業私有化未必真的產生效率，更會產生社會的不平等以及拍賣了國家對社會責任的現象。二是所謂的公營事業的私有化/民營化的進行，並不只是純粹的經濟動機，而更包含了政治結盟、減低財政赤字，去除政治包袱等的政治動機；三是，私有化的進行所產生的後果，不只是國有財產的財團化和黨（國民黨）營化，更使得國營事業勞工的權益被壓縮，社會責任的私有化，而製造更多的不平等。

圍繞在這三個議題之下，此書分七章討論。第一、二章針對第一個議題討論為何選擇民營化以及相關的理論和國外經驗，並鋪陳理論架構；第三、四章則針對第二個議題，討論台灣的民營化背後的政治動機和過程，以及結果有利於財團；第五、六章則選擇以台灣汽車客運的民營化案例，具體討論台灣汽車客運的民營化過程與結果。最後第七章則以「為何不要私有化？」為題，重新指出私有化在三個議題上的問題，並試圖提出不同於主流政策的整頓公營事業和非私有化的策略。

對於這三個議題，作者成功的處理了後二個，而對第一個議題則有些不足。也就是作者成功的論證了國民黨如何從過去以「三民主義」意識型態為基的發達國家資本政策，轉變到支持公營事業民營化策略的過程，與台灣的政治民主化，國民黨內部主流勢力為了拉攏反對黨（民進黨）並結合民間資本，共同打造新的政治經濟局勢有關。進一步，作者以豐富的資料指出，民營化之後的公營企業一方面成為財閥或黨資本大量收購的對象外，並未表現出更高的效率。這些證據顯示了民營化的進行在政治動機上高於經濟效率的考量，而其結果也非經濟學家所預期的——自由市場必然產生高效率——的論點。另一方面，在民營化的結果上，作者以台汽的例子指出，作為公共運輸的公營企業，它擔負了很多大眾行的便利的責任，包括必須行走虧損嚴重的偏遠地區。然而這些「責任」卻在民營化中被忽略，而被視為無效率。而且台汽的虧損其實也更與管理階層背負太多政治考量有關，

例如台汽的「上面」老闆太多之外，還要配合國家政策購買不需要的車輛，而無法以企業方式經營。私有化大力進行的結果則是勞工的資遣、權益的壓縮以及大眾行的權益的不受保障等。作者因此稱這為「拍賣國家責任」。這兩個議題，作者的論證、資料都具有高度的說服力。

對於第一個議題，即對私有化的理論討論，此書則有所不足。作者主要的論點在說明市場並非萬靈丹，而且市場也不可能自律，需要國家機器的支撐。對於市場失靈甚至私有化未必真正會產生效率的討論，不論是在經濟學或社會學中已經是衆所皆知的論點。作者需要而沒有處理的是另一個問題，即國家失靈的現象。也就是為什麼公營企業比較會沒有效率，為什麼公營企業的改革，在那麼多的國家被採行？對這個問題沒有處理，則可能的結果是與新自由主義犯了相同的邏輯矛盾：國家失靈，所以訴諸市場，並預設了市場必然等同於效率；而作者的問題則是：市場失靈，所以訴諸國家機器，而國家機器的功能也預設了一定可以產生平等。在此書中，作者一直堅持產權（公營或民營）與效率並沒有直接相關而與管理比較有關，但是在理論和邏輯上，這個論點並沒有受到太多的關注和深入的討論。而作者也認為，公營企業的改革，除了直接販賣公營企業產權的作法之外，應該有其他的策略。可惜的是，這個議題在書中也並沒有系統性的討論。整體的論證，我們所看到的大部份是對於新自由主義的批判，但對於新自由主義對於國營企業或國家失靈的批判，則較少系統性的回應。在此情況下，此書似乎很難形成與經濟學的對話，而比較是各說各話，沒有交集。

當然，這是個不容易處理的問題，從東歐共產政權垮台之後，全球化和新自由主義橫掃各地，左派學者在苦悶之中極力尋求出路，但是至今為止也只能對市場失靈大加討伐，對國家失靈卻提不出解決之道，因此無法像十九世紀末葉時能提出新的出路，以至於對於市場的批判最後只能成為道德訴求而缺乏政策意涵。因此，作者在討論如何整頓公營企業私有化出現的問題時，提出的解決之道——提高統理民

營化政策機構的位階，甚至要高於經建會，以及立即終止私有化政策——的說法，看起來有些不切實際，因為這些方法仍然沒有提出如何解決國家失靈的問題。

此外，本書的另外一個問題是，作者沒有區分是不是所有的公營企業都不可以私有化，還是只有部份的企業不能私有化？但是台汽、台電的社會功能與台機、台灣農工相同嗎？假如台汽和台電涉及社會大眾的生活，因此不能民營化，那麼台機與台灣農工的社會功能並不涉及社會民生，為何它們也不能民營化？由於沒有在理論上對公營企業的社會功能以及其侷限性，本書很容易陷入倡導國營企業或類似社會主義體制的陷阱，因為這樣的體制可以比較不會產生市場失靈的現象。但是這樣的說法，不也同樣涉入了另一個陷阱——國家失靈又該如何面對。

這樣的兩難，正是當今社會理論或國際政治所要思考的出路，也就是所謂的第三條路的討論——不是社會主義也非市場資本主義，而是中間路線。但對這老問題，不得不讓我們想到孫中山先生的三民主義（雖然有點老掉牙）所提倡的涉及國計民生的產業應該收歸國有，而其餘的則讓給私人經營的想法。在孫中山的想法裡，國營企業所產生的市場失靈可以由國家接收，因為它涉及廣大的民眾和社會生活。從這點上，孫中山的三民主義不正是現今流行的「第三條路」的原始版本之一（雖然這是一個意識型態產物而缺乏社會科學的論證）。在此意義上，我們是不是也該重讀孫中山而非只有 Giddens。

當然，以上的兩個大問題，並非本書所要處理的問題，也非其主要目的，而是由於其論證所導致的理論和政治意涵。這樣的大問題，不只是作者的困擾，也是當今左派學者的困境，因此對作者而言，這樣的批評可能有失公平。整體而言，雖然作者無法克服第一個問題的複雜程度，但是也有力的指出了私有化的問題和困境，而對第二、三個議題的處理則相當成功的結合了理論和資料。在台灣社會學界如今大部份致力於輕薄短小的論文發表的趨勢下，作者能抱持著道德的關懷，針對一個重要問題，從不同面向切入，而且紮實論證匯集成書，

對學界和後學者應該是一個值得學習的範例，也是值得大力推薦的好書。

王振寰  
東海大學社會系教授