

题一定要反复做,建议至少做三遍。

#### 第四大法宝:抽样知识部分需下大功夫

抽样知识在历年试题中所占份额较大,这方面的得失,是直接影响“实施内部审计业务”部分是否过关的决定因素。虽然站在考试的角度,我不鼓励考生多看黄皮书,但抽样是个例外,必须把抽样部分精读精练,保证考试不失分。我在备考时花费了大量时间研读抽样一章,考试时有十几道抽样题,做过后感觉心里特别踏实。2004年一位朋友参加CIA考试按此法精读抽样一章,也顺利通过了考试。

#### 第五大法宝:适应西方思维方式

CIA是美国人命题的考试,不是中国的传统考试。考试时当遇到中西方思维差异的考题,判断的标准是以西方观念为准。解决中西方思维差异的方法是多做题、多总结,多看美国电影、书籍等。另一种方法是多参与专业论坛有关中西方观念的讨论。记住,要想通过考试,一定要使自己适应考试,不要使考试适应自己”。

#### 第六大法宝:掌握知识,适当练题,与考友交流

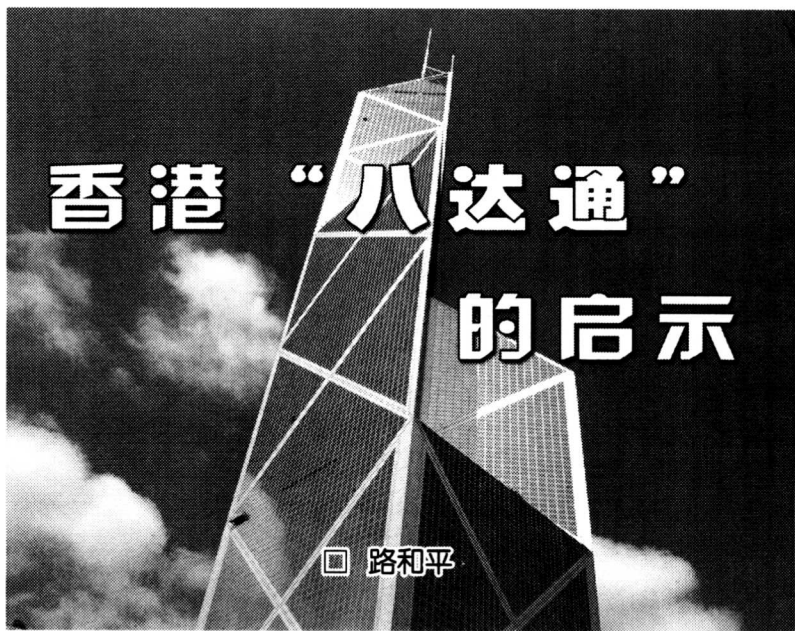
提高能力的基础是有一定的知识量。CIA考试不仅涉及审计知识,还涉及财务、公司治理、风险评价、管理控制、信息技术等方面,企图全面掌握这些知识,但站在应试的角度上,则需掌握一些基本的知识点,切忌面面俱到地死记硬背。掌握知识点后就应做适当的练习,把主要精力放在解题训练上,通过练习迅速形成题感,以便考试时可凭直觉做题。在此推荐《国际注册内部审计师考试指定辅导用书》(中英文对照),前面有相关知识的介绍,后面针对知识点有一些典型试题,有利于备考之用。

此外,认识一两位考友,进行适当的学习交流也是很有必要的,这样可以互通信息,交流难点,互相促进,增强考试信心。

总之,考试前找对方法,认真准备,考场上轻装上阵,自信解题,那么成为一名国际注册内部审计师便是指日可待了。

(作者单位:河南省交通建设工程有限公司)

责任编辑 崔洁



在香港工作、生活的人,几乎都要与一种被称为“八达通”的智能卡发生关系。这张小小的储值卡,既可以作为电子车票,也具有信用卡的功能。人们可以凭卡搭乘地铁、机场铁路、公共汽车、专线小巴、轮渡、电车、登车缆车等交通工具,可以在超市、快餐店、自动售货机购物,可以到赛马场、游泳池、快餐店、咖啡店、彩色影印店消费,还可以用来支付公用电话费和停车费。使用者只需将卡在收费器上轻轻一拍便完成了付费,甚至无需将其从提包里取出,只要将装有“八达通”的提包或钱包贴近感应器便完成了支付程序。有的年轻人将其装在休闲裤的后兜,下车时侧身一贴,真是方便无比。

#### 一、“八达通”的出世过程

“八达通”的英文名字是“octopus”,即“章鱼”,它形象地比喻出了这一接触式电子支付系统要实现的“四通八达”的功能。它的出世与香港地铁的发展密切相关。

上世纪90年代初,地铁公司感到磁卡式全自动付款系统不但磁卡成本高昂,而且与机械检票系统相关的维护费用也不低。精明的香港地铁公司为了降低成本、尽早收回投资,便决定用更好的收费系统替代磁卡式系统。于是,从1994年起,地铁、九广铁路公司、九巴、城巴和新巴五家运输机构共同成立了名为“联俊达”的独立有限联营公司,并按估计使用的智能卡数量确定各自所占股份。由公司承担开发和推广“八达通”通用车票系统,参与的机构共同持有包括智能卡和电脑中央处理系统的资产,并建立了共同运作的机制。公司的经营支出包括《服务及管理合约》的成本和资产的折旧等,所有开支均由各运输机构按使用“八达通”卡的次数收取费用来支付,各运输机构每年公布“联俊达”的开支和收益情况。

随后,“联俊达”与地铁公司签署了一份《服务及管理合约》,由地铁公司具体负责开发“八达通”系统。地铁公司通过货比三家,选择Sun公司具体承接开发业务。经过三年的开发及测试,1997年9月,“八达通”系统正式投入运行。

#### 二、“八达通”得以普及的原因

“八达通”投入市场后,最初的推广并不顺利。“联俊达”公司出售的每张

“八达通”卡除包括储值额外,还要另收50港币押金。押金的内容包括两部分:其中30元是每张“八达通”卡的成本,20元是备用金。在“八达通”卡储值余额不足以支付所需的交通费时,可自动由备用金垫付一次,待持卡人将“八达通”充值后,所欠费用再自动补充押金。对此,许多市民一时很难接受。但目前,“八达通”已为香港人普遍接受。是什么因素成就了“八达通”?概括地说,是它的方便性为用户带来的效率抵消了对押金的介意。具体说,原因主要有以下几点:一是它的简易性和便利性,以及“用者为先”的设计理念。香港地铁是世界上使用密度最高的市区铁路之一,由于“八达通”只需0.3秒钟便完成了支付程序,无疑加速了乘客流动,提高了检票的效率和准确率,而且符合香港人快节奏的生活方式,从而贴近了市场需求。二是它的市场定位清晰明确。从一开始,“联俊达”公司就注意将“八达通”的使用与信用卡区别开来。信用卡的着眼点是按照约期付款的原则免去使用者携带大量现金的不便和风险,而“八达通”则是采用预付款方式的电子货币。因此,其市场定位针对低金额、高交易量的行业。三是它的有效推广策略。为了使更多的人了解“八达通”,在系统投入运营后的初期,“联俊达”公司进行了全方位、多形式的市场宣传。由于宣传效果好,在推出“八达通”的六个星期内,“联俊达”公司就销售了约200万张卡,香港总人口30%左右的人都在第一时间选择了“八达通”。四是它从购买、消费到充值的“一条龙”服务方式。在机场和地铁都有“八达通”售卖处,人们可以利用地铁站或便利店内的增值机为“八达通”增值,也可以到地铁客服中心窗口由地铁职员负责办理增值,还可以使用自动转账的方法充值。另外,持卡人可以随时退回“八达通”卡并全数拿回押金。五是它注意技术与产品的巧妙结合。除了各种不同的储值卡外,公司还开发了“八达通”手表、流动电话机壳及匙扣型挂表。随着互联网的广泛使用,“八达通”又实现了网上销售。

“八达通”自面世以来,已出售1 200多万张卡,香港的学生和职员基本上人手一卡。全港有52 947个“八达通”收费器,年交易额达219亿港元。另外按每张卡50元押金推算,仅押金就达6亿港元,其投资及利息收入加上交易服务收入等,去年盈利近8 000万港元。

### 三、“八达通”的几点启示

首先,企业自主研发不是靠优惠政策刺激出来的,而是微观经济运行的规律使然。“八达通”的开发与推广完全是企业行为,但市场经济的规律告诉我们,如果科技产品不能为企业带来经济效益,任何一家企业都不会无缘无故地进行科技研发,更不会直接为了满足公众需求主动搞研发。事实上,地铁公司研发“八达通”的初衷是源于财务方面的考虑,即既是提高自身竞争力的内部需求,也与特区政府坚持地铁公司必须自负盈亏的压力有关。由于“八达通”与原来的磁卡系统相比,维修成本较低,更新费用减少,节省了发卡成本,减少了交易中的现金量,缩短了交易时间,同时还有助于按交通线路长短

实行弹性收费,降低出现假卡的机会等等,才促使企业做出了这一选择。五家交通机构本是竞争对手,但其能共同合作开发和管理“八达通”网络,原因也是开发这一产品可为自身带来经济利益。同时,“八达通”不仅为参与其事的各交通机构带来了好处,也使“联俊达”公司自身从押金中得到利息收入,并通过向“八达通”的消费者按交易额1%收取费用得到回报。可见,企业自主研发的动力是在市场竞争中获得利益。

其次,经济运行的微观基础不需要政府“构建”,但需要政府依法维护。在经济开放度、自由度都很高的香港,特区政府一贯奉行“积极的不干预政策”,这是私营经济能够做大做强的客观条件。“八达通”推广过程中曾因押金问题引起公众非议,但特区政府有关部门不是采取“检查”、“调查”等手段对企业行为进行直接干涉,而是在法律框架内权衡公众利益与企业行为,只要企业行为没有逾越法律框架、且不会引发多数公众不满,政府官员在立法会议员的质询面前,就尽量进行解释和疏导。政府的这种态度,不仅维护了企业的合法权益,而且有利于维持社会平衡。

第三,政府对企业经营实行不干预政策,并不意味着对微观经济运行无所作为。特区政府在行政管理的决策过程中建立了咨询委员会的机制,咨询委员会的性质分成法定、非法定和以执行某项事务为目的三类。其成员既有专家和社会人士,也有政府官员,他们可就具体政策的制定和实施听取社会反映、协调公众与企业的意见、向政府提出建议。有了这个机制,政府就敢于支持企业的正当行为。在地铁票价问题上,尽管特区政府允许公司自行定价,但地铁公司并不能为所欲为。政府行政局通过与交通咨询委员会合作的形式,影响票价的最后决定。同时,立法局交通事务委员会也参与票价的讨论并发表意见,从另一个侧面对企业行为产生着制约。这种市场力量加上政府适当干预的作法,在竞争与公众利益之间建立了一种灵活的平衡机制,取得了相得益彰的效果。

多年来,我们十分关注产业政策的制定,努力通过政府主导构造微观基础,但企业经营的外部环境和内在动力仍不尽人意。“八达通”似乎从一个侧面告诉了我们尊重市场、改进政府行为的必要性。

(作者单位:中央人民政府驻香港联络办公室)

责任编辑 林燕

**短讯:**在不久前召开的“可持续发展:中国与世界”高峰论坛上,ACCA总裁布里维透露:特许公认会计师公会(ACCA)的教育与培训发展部经过对ACCA专业资格考试课程与会计硕士专业学位(MPAcc)课程大纲进行比较和研究后认为,MPAcc与ACCA的关注点很接近。因此,做出了对具有MPAcc学位的人员给予免试政策,即如果要考取ACCA资格,前两个阶段九门课程免试,只考五门即可。

(本刊记者)