

「排擠效果」 原來在這裡！

國建計畫真正瓶頸在「非貿易財」的取得

遠在國建六年計畫尚未正式推動的策劃階段，有鑒於其規模的空前龐大，各界對資金之能否順利籌措，及（或）此一籌措是否會導致利率上升，從而抑制了民間投資，咸表關切。後者，即是經濟學家所謂「排擠效果」——政府擴大公共投資，與民間部門競爭資金之取得，從而導致利率上升，排擠掉部分民間投資的現象。

衆所周知，國建六年計畫的總投資額，估計高達八兆二千億新台幣，分配到六年期間，每年約一兆幾千億元，若與目前政府總預算（一年約一兆元）比較，爲數誠爲可觀，勢必非仰賴租稅以外的途徑籌措不可。理論上，可以考慮的途徑有(1)發行公債；(2)公營事業股票上市；(3)出售公產；(4)擴大誘導民間參與。而無論採用哪一種方式，都會產生程度不一的排擠效果。雖然如此，我們對於這樣的情勢，坦白說並不十分擔心，主要的理由有二：(一)長期以來，台灣經濟快速發展所蓄積的民間財富至爲可觀，民間財富充裕，則公共投資所形成的排擠效果也就相對不大。唯一須注意者，乃是政府欲通過公債發行以取得民間資金時，必須依循財務管理原則，作

好公債管理的工作，善加調度而已。(二)相較於資金的取得，龐大國建六年計畫面對的真正瓶頸，可能還在於一些「非貿易財」的取得，一旦非貿易財因公共建設所需而告供應不足，則國建六年的推動必受影響，果爾，即或是原本有資金取得困難的壓力，此一壓力也必將獲得紓緩，從而不足爲慮。換言之，所謂的「排擠效果」，除了可能發生於衆所周知的資金部門之外，在台灣，更可能發生的或真正該憂慮的，乃是一些屬於不易進口的資源部門，例如像土地、勞工、砂石及公共設施等等。

砂石、泰勞風波印證「排擠效果」

從最近新聞媒體所暴露的一些現象來看，我們這樣的推測，真可能不幸而被言中了。

(一)首先是由於砂石車超載嚴重及屢肇交通事故，迫使交通主管部門嚴加取締，結果導致砂石價格大幅上升，更頭痛的是，如不放寬取締，以標準量來載運，則車輛就嚴重不足，即使車輛夠，司機也不夠，即使司機夠，道路空間也不夠。這一取締，可以說，把一連串的「瓶頸」都「取締」出來了。當然，受到影響的絕非僅是公共工程而已，所有的民間營建工程也一體受到衝擊，是以就某種意義言，