

推動民間

參與 公共建設 之挑戰

——從國內交通建設BOT談起

楊豐碩

衡諸BOT將為我國公共建設及財政收支帶來正面影響，
進行中的高鐵計畫極具代表性，為確保其為一成功典範，
除在招商議約及立法過程中，需建立完善之風險管理機制外，
政府配合之有效機制更是關鍵……

近年來，世界各國民間對於公共財與福利政策的需求日益殷切，而各國政府為因應發展需要、提昇民衆福祉，對於各項公共建設及大型計畫莫不全力為之。然而大量建設計畫之需求，亦使各國政府財政支出規模日益龐大，但在財源有限的情況下，許多國家遂因此積極引進民間資金或技術，以參與各項公共建設及大型投資計畫。如此，政府部門所扮演的角色，即蛻變為僅提供某種程度之保證、協助及監督，有關設計、建造、籌資、營運等工作範疇，則逐漸由民間參與甚至

主導以完成之。因此，其所代表之意義，已不再侷限於所謂解決政府財政困難之思考範圍，而是更廣義的公共經濟活動活絡化，藉由運用民間在興建經營方面所具之競爭優勢及管理技能，使公共投資或建設效率提高；此外，透過讓更多專業經營者之參與，亦可創造一個具競爭性的發展空間，而得以獲致較大之社會經濟效益。

國內在高速鐵路建設計畫及中正機場至台北捷運系統等大型投資計畫，分別完成民間投資招商及議約甄審（前者），以及進行對外招標評審中（後者）之趨勢下，

已正式邁入公共建設民營化時代。近期，行政院更成立「推動民間參與公共建設指導委員會」，並由經建會邀集相關部會共同研擬「促進民間參與公共建設法（草案）」，期以取代「獎勵民間參與交通建設條例」，擴大民間參與公共建設之範圍及獎勵，放寬相關法令限制。另在經建會列舉之目前包括已招商、開發中、招商中、規劃中等22項BOT示範計畫中，其範圍則涵蓋交通建設、港埠設施、工業區開發、廢棄物處理設施、民營發電廠、大型購物中心、育樂區等；此外甚至未來眷村