

加速下水道建設應循正途

中國時報社論（民國92年6月18日）

為對抗通貨緊縮，挽救國內景氣，行政院已經決定在八月底前向立法院一次提出三年三千億元的特別預算案，推動包括污水下水道等基礎建設。但是行政官員先是在日前表示有部分公共建設如污水下水道希望採BOT方式，實際負責主導三年三千億計畫的經建會官員則又透露，政府將以「補償性BOT」方式，吸引民間廠商投資若干自償性不高的BOT計畫，並估計未來可能自三千億中提出六百億左右，用於補貼廠商，剩下的二千四百億才由政府執行。

從行政決策體系這一系列的相關談話，顯示整個「三年三千億」的決策過程，其實是先設定了期程和預算規模，然後才來進行內容填充與五百億抗SARS特別預算，及五百多億的擴大公共建設方案，其實是如出一轍的。

姑不論「三年三千億」未來在立法院是否會被接受，眼前的重點其實在於政府到底打算怎樣花這三千億元？從已曝光的訊息來看，一下子說將以機場捷運、台鐵便捷化、污水下水道及無線上網等基礎建設為主；一下子又說將選定多項南部重大公共建設為主，讓「春天從高雄開始」。一下子表示除了三千億的特別預算外，還要搭配誘發民間投資BOT商機三千億元；一下子又說在三千億內要提撥三成，以「補償性BOT」方式，吸引民間投資。如此錯亂的訊息，但願不是代表決策者本身的錯亂反覆。

下水道建設應為「三年三千億」計畫重要選項

「三年三千億」計畫，既然主旨在加強重大公共基礎建設，我們認為一向被忽視的污水下水道建設，無論如何都應該列為重要選項。從數據來看，我國污水下水

道的普及率，目前只有10%出頭，在全世界已開發和開發中國家幾乎是敬陪末座，在評比國家競爭力上也因而吃了不少虧。為此，在台北市長任內曾大力推動北市污水下水道建設的陳水扁，在三年前就職總統時曾誇下海口，表示能使台灣地區的污水下水道普及率至少能上升到20.3%。同時身兼行政院永續發展委員會主委的行政院游院長，也根據永續會的建議，同意把污水下水道的建設、普及，列為今後政府公共建設的最優先項目。

加強污水下水道的建設，能對得到府院首長的背書支持誠屬難得，然而因為近年來政府財政困窘，污水下水道的普及率遠不如預期，更有許多縣市，包括游揆的故鄉，一向以環保立縣自詡的宜蘭縣，污水下水道的建設迄今依然

掛零。因此，要突破經費短缺無法啟動的困境，納入「三年三千億」與採行BOT，似乎是一個新的機會點。

然而，值得進一步探討的是，污水下水道的興建，到底是否適合採取BOT模式。一向關心國內水環境、水政策的時報文教基金會，日前為此特別舉辦了一場研討，與會的專家紛紛指出舉世各國興建污水下水道，全部是由政府直接出資興建，再以徵收水污費或使用費支應，因而質疑是否適合採由民間投資興建收費的BOT模式。

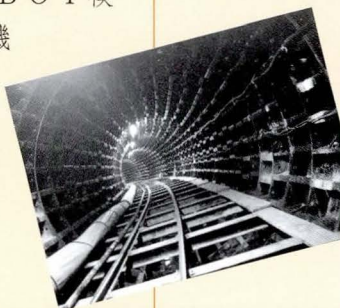
補償性BOT將成永續包袱

尤有進者，與會的一位政府主管，更明言把屬於政府基礎建設的污水下水道之興建，想要委由民間興建，表面看起來可紓解政府財政無著的困擾。但是商人將本求利，在硬體興建期間即要賺取一定利潤，後端營運階段又要保證

相當比例的利益回收，同時貸款利息成本也較公庫預算高，因此總算起來除BOT方式成本反而會更高。如此一來，要嘛出現類似長生打算BOT機場捷運案，經一番折騰一事無成，卻反而延誤了污水下水道的普及；要嘛BOT廠商反過來要求政府背書保障其營收利潤，則到時候不只會出現不倫不類的所謂「補償性BOT」，政府還會

被廠商吃定，成為擺脫不掉的永續包袱。

採用BOT模式，本來應有自償力，因此所謂補償性BOT根本就不能算是BOT。在政府的公共建設中，有些也許可以採用BOT模式，如高鐵或機場，但是外國成例顯示污水下水道並非適合的選項。



污水下水道的普及，對內可以有助整治河川污染、防杜水媒疫病傳染，對外可以有助提升國家形象與競爭力，自應列為優先公共建設，由政府提列特別預算全

力推動，而不宜採BOT模式，以免陷入不可知的後果。



BOT非萬靈丹

中時晚報社評（民國92年6月16日）

扁政府執政三年多來由於各種先天不足外加後天失調，總體政績表現可謂乏善可陳，因此拚經濟成為施政的第一優先，除了已經通過的五百多億擴大公共支出方案之外，最近又表示將以三年三千億的規模，透過發行公債從事多項重大公共建設，以及不排除結合BOT，雙管齊下快速提高污水下水道的普及率。

我國污水下水道普及率在國際上名列榜末，不只影響國際上對台灣國家競爭力的排名，也是台灣河川污染、疫情不斷的主因。但是多年來推動污水下水道建設卻是困難重重，不只缺錢少人，還牽涉中央和地方政府主政者的短視及各級民意代表的干擾。再加上目前政府財政困窘，下水道建設經費龐大，因此想要採用BOT模式，也算是窮則變的反應。只是變如果不得其法，未必就能

通，更遑論是否經久了。

興建污水下水道要採用BOT，固然是提供建設的一種選項，但首先要正視的是，BOT在其他國家也許有成功的經驗，在台灣高鐵的案例，官方與廠商之間糾紛不斷，機場捷運原由長生BOT最後卻成死案，這些不成功的BOT經驗，更應審視污水下水道建設是否適用BOT。

更值得正視的是，政府推動BOT本意在創造雙贏，但並非全然不必付出代價。即使廠商有興趣下水道BOT，商人將本求利，興建經費要賺一筆，營運利潤從高估列，再加上貸款利息成本較高，總算起來其成本較政府自建還高，屆時政府如未能滿足恐將留下一堆爛攤子。因此即使要救經濟之急病也不能亂投醫，否則勢將面對災難性的後果。