

# 可不可以換部省油的新引擎？

管中閔

（原載 2003 年 12 月 8 日中國時報，財經漫談專欄）

行政院日前提出的「新十大建設」，是政府繼「八一〇〇，全民啟動」計畫之後，再一次呈現的台灣建設藍圖。這項方案規模宏大，涵蓋了台灣社會中各種重要面向，比起半年前倉促推出，雞零狗碎的「擴大公共建設方案」無疑是一大進步。雖然外界對政府的執行力，以及某些項目的可行性（如建設世界百大之一的大學）和成本效益（如平地水庫與海水淡化場）有所質疑，但這些批評多屬仁智之見，並無法全盤否定此一建設方案的價值。

如此龐大的方案自然所費不貲。「新十大建設」中由政府主辦之投資超過七千億元，其中扣除政府附屬單位預算、自償性公共投資、和地方政府投資後，尚須由中央政府編列五千億元特別預算支應。正因政府再次藉由特別預算從事公共建設，外界於是又有「債留子孫」的譏評。對此，游院長有一妙喻，認為這就像債務纏身的人，仍可以借錢添置行頭，買部新摩托車，以求重新出發。

然而這個比喻並無法釋疑。政府在勾勒美好的未來時，的確有必要同時說清楚要如何才不至於債留子孫。我國中央政府的債務餘額（累積債務）於 2000 年時約 1 兆 4000 億，今年將增加到約 3 兆 2000 億。對於政府近年來負債快速增加，輿論與學界對此早已深表憂心，坊間經濟學教科書亦有以台灣財政收支的惡化為題加以討論者，並認為此一現象主要肇因於公共收入未能相對增加；事實上，由於各項租稅減免逐漸施行，我國賦稅收入前兩年還出現負成長。

除了公共收入未能增加，近年公共支出中的經常（消費）支出相對於資本支出卻快速的上升。經常支出十多年來以平均每年 7% 的速率增加，其佔公共支出

的比例則由 1991 年的 64.5% 增加到 2001 年的 78%。當經常支出的比重增加自然就排擠了資本支出，這也是造成政府固定投資逐年降低的主因。

長遠來看，若要達成財政收支平衡，賦稅改革終將不可避免。但如果要求政府在大選年提出稅制改革似乎不切實際，而調整支出結構，減少（或停止增加）經常支出則似乎是相對可行的作法。以 2001 年政府的經常支出（約 1 兆 8000 億）為準，每年減少 5% 幾乎就足敷新十大建設之需，這樣至少可以使政府債務不致雪上加霜吧。

或者應該這麼說：游院長的摩托車是不是可以換一部省油的新引擎？那麼當摩托車轟然發動時，我們也許就不會那麼擔心了。