



名家 觀點

VIEWPOINT

促進民間參與 公共建設新思維

——藉由政府服務購買 契約有效導入中長期資 金投資基礎建設

臺灣金融研訓院院長 黃崇哲

- 壹、前言：提升我國基礎建設投資刻不容緩
- 貳、加速推動公私協力基礎建設發展 PPP
- 參、政府的有效保證是 PPP 財務計畫的關鍵
- 肆、政府營運績效補貼可以有效建置民間資金誘因
- 伍、結語：投資基礎建設的全新思維

壹、前言：提升我國基礎建設投資刻不容緩

2017 年 7 月，經過朝野衝突折衝，在社會的質疑聲中，作為蔡政府施政重點的《前瞻基礎建設特別條例》，終於在立法院三讀通過。對照原有行政院原始所提計畫草案，最後三讀的版本不僅將原定期程與經費分兩期進行，同時也在原定的五大建設項目外，再增少子化、食安、人才培育等三項，修訂幅度不可謂不大。

綜觀在此「前瞻基礎建設計畫」中，政府積極規劃擴大全面性基礎建設投資，目標在於著手打造未來 30 年國家發展需要的基礎建設，其中包含了八大建設計畫：建構安全便捷的軌道建設、因應氣候變遷的水環境建設、促進環境永續的綠能建設、營造智慧國土的數位建設、加強區域均衡的城鄉建設、因應少子化友善育兒空間建設、食品安全建設，以及人才培育促進就業建設等。

面對臺灣當前的發展困境，藉由大幅提升政府對於基礎建設投資，以帶動產業與國家競爭力，本來就是應當之為。只是，在這次前瞻條例的推動過程中，竟遭受到極大的社會質疑，從各民調機構所呈現的結果，自一開始 3 月 8 日《財訊》公布民調結果，高達 57.2% 民眾支持前瞻計畫，遠高於不支持度 27.8%；但到了 6 月底 TVBS 所公布的民調，對於前瞻計畫的支持度竟然逆轉到剩下 28% 支持，不支持的 46%，顯示出政策行銷上的一大挫折。

何以一項當前攸關臺灣當前發展的重要關鍵政策，竟然會有此民意接收度波折？究其原因，包括在建設項目公布時，無法讓人民直接感受項目的「前瞻性」，再加上當前過去觸目可見的蚊子館經驗，使人民對政府基礎建設項目選擇的適當性與執行率，產生了極大的懷疑。

所幸，在立法院折衝過程中，我們見到朝野黨團，察覺民心所向，在最後立法中不僅調整了前瞻項目的內容，更增加設計了相關究責機制，期望藉由這些機制設計讓臺灣對於基礎建設的投資經營有全新的面貌。

而本文，將從民間參與基礎建設的角度，來探討如何結合政府財政機制調整，來創造我國充沛的中長期資金投入基礎建設發展的誘因，並讓全民能夠更為感受基礎建設的進步，以避免當前社會對於政府基礎建設投資的不信任感持續蔓延。

在結構上，除了下一部分針對世界上目前的 PPP 潮流與我國的促參政策進行比較檢視外，接著探討政府的財政支持，在吸引中長期資金參與 PPP 的關鍵角色，其後則介紹目前我國較少採用的政府營運績效補貼模式，藉由分析該種模式的重點，並探討應該注意的事項。最後則是結論。

貳、加速推動公私協力基礎建設發展PPP

所謂「基礎建設」，泛指對一個國家而言，能夠提供一些對長遠民生及經濟發展所必需的投資與持續營運項目。這些基礎建設，包括著水利、供電、道路等硬體的實質基礎建設（Physical Infrastructure），還有教育、科技、醫療衛生等社會性基礎設施（Social Infrastructure）。而這些建設，不僅在興建的階段可以因為投資而帶動經濟成長，更能在完工營運時，改善人民的生活條件，進而提高國家競爭力。

回顧我國基礎建設的發展歷程，從政府在 1974 年至 1979 年間所進行的「十大建設」，作為我國重大公共建設計畫的開端。在十大建設中，有六項是交通運輸建設，三項是重工業建設，一項為能源項目建設，總花費估計在臺幣兩千至三千億之間。其中雖也有如蘇澳港此類在興建完成後，使用效率不彰的案例；但就整體而言，各項交通與工業計畫，咸論對於當時因石油危機造成的經濟不景氣，有效地提升了國內需求。也藉由十大建設中的現代化交通設施與電力提供，強化臺灣產業的國際競爭力。

舉例而言，計畫之一的中山高速公路，將基隆至臺北的行車時間，由原本的 39 分鐘縮短至 18 分鐘，並使臺灣本島的公路運輸能力提高一倍，配合港口的建設，於是也帶動了各交流道附近的工業區發展，並整體帶領臺灣度過全球性的經濟衰退。

之後，政府並配合經建會的經濟建設計畫，又提出了「12 項建設」與「14 項建設」，將各項重大公共建設計畫整合宣傳。其後不論政黨輪替與否，接續著又出場了「國建六年」、「亞太營運中心」、「挑戰 2008」一直到「大投資、大溫暖」以及「愛臺 12 建設」，各項宏大的口號願景，在在都標誌著歷任閣揆與行政團隊，為臺灣提供發展願景的企圖心。

只是，雖然有這樣多的努力，也確實逐步地改善了臺灣的基礎建設水準，但是對照其他國家，尤其是中國大陸以及亞洲周邊地區，臺灣的進步速度彷彿明顯落後於其他國家。例如也是在十大建設就開始營運的桃園機場，這幾年的漏水、破損跑

道以及延宕的擴建進度，對照其他國家近年新建機場的蓬勃發展，就讓國人對於政府在基礎建設的努力產生了相當質疑，也失去了對於建設應有的期待感。

再加上，對照基礎建設的重要性，但在國內外的經驗中，卻也伴隨著蚊子館的錯誤投資、甚或貪汙情事一再發生。畢竟一項基礎建設從規劃、興建到營運，往往需要相當長的期程，也在不同的政治人物任期中，稀釋了預算支出與建設成果的關聯性。就如同我國卅年前十大建設中的高速公路或機場項目，目前仍持續貢獻，呈現投資效益，但其後的各項重大公共建設計畫，可以對國人留下深刻印象的卻極為有限，甚至出現為數不少的蚊子館建設，為人所詬病。

依據國發會綜合規劃處鄧壬德的歸納研析¹，我國近年基礎建設發展主要是遭受到兩大挑戰：一是公共投資不足，讓公共投資乘數效應減弱；二則是政府債務居高不下，限縮了政府的公共建設支出空間。尤其是近年來，因為我國預算中的社會安全支出大幅增加，大量排擠了資本門經濟投資的可能空間，更讓我國政府投資未來的可能能量大幅縮減。

以致對照之下，在 1970 年代，我國公共投資占名目 GDP 的比率為 12.8%，對經濟成長貢獻率達 26%。但到 2011 ~ 2013 年時，公共投資所占 GDP 比率僅剩 4.4%，這樣的水準對照國際已屬偏低，再加上投資效率不彰的情況下，致使民眾逐步無感於政府的施政努力與決心。

雖是如此，但臺灣仍有極大的機會乘勢再起。尤其是因為近年經濟成長放緩而造成的超額儲蓄，以及目前基金操作報酬偏低的各種中長期資金，若得妥善運用，或能為當前的基礎建設發展突破瓶頸。

各國為了發展基礎建設，相關的財源除了藉由政府稅收或舉債的預算收入外，近年來，隨著民間資本的興起，國際上的趨勢也漸採公私部門合作模式（PPP, Public-Private Partnership）來吸引民間投資。這種 PPP 模式，利用合理的風險分攤與報酬機制設計，吸引著包括各國超額儲蓄與退休金為主的中長期資金，來作為

¹ 鄧壬德，公共投資與經濟成長之研析，經濟論衡 2015 年秋季號。

各項基礎建設所需的投資或融資來源，並利用民間的效率來避免基礎建設所可能面對的浪費與錯誤投資。

而我國也有藉由民間力量，有效促進基礎建設的發展經驗。以同樣在 2000 年前後開展的高鐵建設為例，對照韓國以政府的預算來完成 412 公里的高速鐵路 KTX，臺灣則是藉由民間參與的 BOT 方式完成 345 公里的臺灣高鐵計畫。經營至今，就國際的觀察比較，臺灣成功的完成整個計畫的專案管理（包括興建時間、成本及品質等面向），與韓國經驗完全不惶多讓。

或許，臺灣社會在高鐵興建的營運初期，充滿了許多的誤會與懷疑。而也是從高鐵開始，臺灣社會在重大工程完工時，不再是期待盛大的通車典禮，而是媒體對於弊案與無能的質疑。但經過十年的營運後，高鐵的經驗已經證明出臺灣的民間資本也可以有機會，為國人提供全新的公共服務品質。無獨有偶，同樣在營運初期也招致社會廣大質疑的高速公路電子收費系統 ETC，則是在國外政府的紛紛邀請投資中，證明基礎建設的投資除了由政府編列預算執行外，也可以思考其他不同的可能。

因此，對於新政府即將大力推動的「前瞻基礎建設計畫」，如何得以符合臺灣當前的發展需求，確實的擔負起帶動經濟發展的重責大任，就如同總統蔡英文在前（2016）年底對媒體的談話中，對於前瞻建設的期待，提出：「將採取具前瞻性的積極財政政策，全面擴大基礎建設的投資，包括地方建設，以及下一個世代需要的基礎建設。」

此外，在提到財源的籌措上，總統也特別提到，這項前瞻的基礎建設投資計畫，將是一個國家級的中長程擴大內需方案。在優先順序及執行時程的訂定下，政府將不排除以追加預算，或者特別預算的方式，來加速進行。同時，政府也將善用財務工程，引導民間資金積極參與，進而活絡民間的投資。

在如此指示下，行政院完成了「前瞻基礎建設計畫」的特別條例與特別預算案，作為整體建設的法源與財源。只是，截至目前法案通過半年後，除了政府編列預算的執行之外，對於「善用財務工程，引導民間資本積極參與」此一指示，卻

在成效上相當有限，不僅未能見到具體個案，對於政策指導部分也難有具體方案提出，令人擔憂未來的推動成效。

同樣的，中央銀行自 2015（民 104）年開始，在各年年報中論及臺灣經濟動能減緩時，均建議：由於國內投資率走低，累積龐大超額儲蓄，宜積極排除投資障礙，導入國內投資。推動民間投資之作法，如公私部門應推動治理改革，加速基礎建設；並持續導入民間資金參與公共建設。期許我國的基礎建設發展，可以朝此方向發展。

叁、政府的有效保證是PPP財務計畫的關鍵

我國曾有輝煌的促參推動經驗，無論是高鐵、焚化爐、醫院等等，都可以看到成功的案例持續提供公共服務。然而，近年來，由於一些環評爭議以及臺北市大巨蛋的案例，卻讓這兩三年的促參進度彷彿停滯。

事實上，早於 2015 年 12 月，為了回應社會輿論對 BOT 案的各項意見，我國針對《促進民間參與公共建設法》進行了多項修法，以期使我國在吸引民間資金與效率參與公共建設時，得以更為順遂。

而修法重點之一，就是針對第 29 條第 1 項的修正，對於部分自償率不足的公共建設項目，明訂了政府在營運期間，可以提供財務支援，藉由引進國際上廣泛運用的績效補貼機制，讓政府可以依據契約按民間廠商的服務績效提供財務補貼，來維繫公共服務之不墜，也期使政府在公共服務與基礎建設的提供上，能夠更具效率。

修法後明文規定：「公共建設經甄審委員會評定其投資依本法其他獎勵仍未具完全自償能力者，得就其非自償部分，由主辦機關補貼其所需貸款利息或按營運績效給予補貼，並於投資契約中訂明」。

對照修法理由所載明：「考量對於未具自償性之專案，政府為提供公共服務，固然應予支持或資助，但政府給予補助時，應慎重考慮補助時機與方式，方能促使

民間機構提升公共建設計畫之興建及營運品質，追求民間機構及民眾共同利益。另參照英國推行 PFI 模式所採用影子費率（Shadow Toll）機制，在營運開始後，方由政府依據專案營運績效給予補貼，爰修正主辦機關補貼方式，並確保權利義務之明確及甄審公平性。」

只是，就臺灣現在的情況而言，雖有垃圾焚化爐、汙水下水道等項目是已經具備著營運績效補貼的機制，也就是針對民間在處理垃圾焚化或者汙水時所需要處理的成本，由政府依據契約來給付服務費給民間機構，並設計違約罰則，當民間服務績效不彰時，進行違約計罰或解約作為。

但整體而言，因為我國現有的 BOT 案件，除了公益性項目之外，尚包括觀光飯店、運動中心等自償性較強的項目，以致於社會普遍關注的是民間機構繳付的權利金高低，甚難接受在沒有權利金的情況下，還需財務挹注民間機構的公益性項目，也使得如社會住宅等公益性較強、而自償性偏低的案子難以落實推動促參。

原因在於長期以來，我國所存在著「BOT 就是政府不出資」錯誤迷思，致許多案件推動遭受相當大的阻礙，然而查包括世界銀行、亞洲開發銀行、英國、日本、韓國等各國政府部門或相關機構之各項文獻，並未主張促參計畫案件（或稱 PPP 案件）就是政府不出錢，相對的，國際經驗反而要求在 PPP 案件中，為避免風險過度溢價，或減輕政府風險、或要提高資金到位機率、或為降低金融成本，政府都可能在 PPP 案件中提供財務協助。

事實上，政府往往採取財務協助來讓 PPP 案件更為順利，方式上主要分為下列四種類型²：

- （一）由政府提供貸款或直接融資。
- （二）由政府擔保商業貸款。

² 參考：World Bank, Asian Development Bank, and Inter-American Development Bank (2014), Public-Private Partnerships Reference Guide Version 2.0, Washington, D.C. 中” 1.4.3 The Role of Public Finance in PPPs” 之討論。

(三) 由政府擁有的政策開發銀行或其他金融機構參與 PPP 案件。

(四) 政府負責持續性資本支出責任。

而我國《促參法》修法所建立的績效補貼機制，正是屬於第四類的「持續性的資本支出責任」，而對政府則形成「直接負債」與「或有負債」形式³。

所謂「直接負債」指的是在計畫整個全生命週期中，政府所必須持續落實的債務承諾。在 PPP 契約中清楚規範了，政府必須依據民間機構所提供的公共服務水準支付固定費用，稱之為「可用性付費」(availability)，或者是從成本面估算「影子費率」(shadow tolls/ output-based payments)，則是指依照每單位由民間提供服務量或者服務品質進行付費補貼成本差額。

至於「或有負債」，則是為了限縮民間機構參與 PPP 案件所承擔的風險，政府也需要針對一些不確定風險事項，提供保證或提前終止付費的承諾。

而經由這兩類負債所架構出的績效補貼機制，就如同亞洲開發銀行在「公私合作手冊」上所提之意涵，是為了追求服務水準跟成本間之平衡；具體內容須視所要求標準與廠商投資成本是否有差額，此差額就用費率及補貼彌補中間之差距。⁴

但該手冊也特別提醒，在營運績效補貼制度中，政府必須持續驗證，是否在 PPP 案件之補貼成本，比公共部門自行提供之總成本還低，如此服務績效補貼制度才有意義。

以我國現狀而言，已經修正公布的《促參法》第 29 條內容，就是希望為我國架構出可與國際接軌的營運績效補貼機制。只是，由於政府不出資的錯誤概念，導致社會對於促參案件的財務過於關注權利金高低，而者是民間廠商的投資報酬率，反而對於合理收費水準或是營運績效評估的水準卻鮮少討論。

³ 同見：World Bank, Asian Development Bank, and Inter-American Development Bank (2014), Public-Private Partnerships Reference Guide Version 2.0, Washington, D.C. 中 “ 2.4 Public Financial Management Frameworks for PPPs ” 之討論。

⁴ 此部分討論見：亞洲開發銀行 (2008)，《公私合作手冊》，北京印行，6.4.2 資費設計之討論。

正因為缺乏了適當的營運績效補貼機制，讓計畫僅能依賴開發受益，以致於促參計畫案件流於開發手段，社會也常有公益性不足質疑如此也就影響了計畫的可融資性（bankability），常造成部分簽約案件因為融資爭議而致停擺。若能善用營運績效補貼機制，應可增加中長期資金的投資信心，也才得以讓公益性較強的公共建設因為營運績效補貼可以再得發展契機。

肆、政府營運績效補貼可以有效建置民間資金誘因

正因為我國當前包括社會福利與大眾運輸項目，都需要大量的重新投資與營運規劃，這些項目在收費上卻受限於民意的監督而不應該全數反映投資利益與經營成本。參照在 Iossa et al. (2007) 介紹全球最佳 PPP 經驗文獻中，有針對設計營運績效補貼機制提出注意重點⁵，值得我國規劃此類契約時參考。

該文首先強調：PPP 合約設計應該要展現出對於「服務水準」、「風險的分攤」，還有「民間機構誘因」彼此間一致性。亦即，良善 PPP 付費機制應於「以績效為付費基準的原則」（pay-for-performance principle）架構中，並考慮政府願意給予民間機構誘因，及風險合理配置間的一致性。

此外，此種付費機制付費開始必須與服務提供連結，尤其是興建期資金來源須由民間機構自行籌措之計畫，更應該以完成工作為付款必要條件（針對此點，我國本次修法即有相當清楚之規範）。主辦機關可進一步用付款與扣款機制，例如估算延遲完工可能經濟損失，設定罰款計算金額，以保護公眾整體利益。

特別是就實務操作而言，一個良好的績效付費機制需要的要件，包括：「應該有可被驗證的結果（verifiable outcomes）」，用這些結果指標代表整體計畫所關聯之服務水準（換言之，不以計畫投入成本或原物料成本為標準），作為政府付費計價基準。

⁵ Iossa, E., G. Spagnolo, and M. Vellez. (2007) "Best practices on contract design in public-private partnerships." World Bank Working Paper.

但是，若「面對一些公共服務服務水準並不能被清楚驗證時，政府應該尋找替代指標結合付費機制」。例如，倫敦地下鐵計畫採用消費者滿意度調查，以環境及維護情況，作為這部分績效付費計價基準，就是用經常性的消費者滿意調查替代當成評量整個服務績效可驗證的結果。

另外，好的機制更應該「依賴消費者使用體驗之回饋，建立績效付費扣款與獎勵機制」，使經營者有提供更好服務之誘因。且消費者滿意度調查是應該比較有沒有促參計畫案件契約服務情況，作為扣款或獎勵基準，才能較為客觀，亦即，不應僅比較消費者對於公共服務的滿意，而應比較在有無民間機構參與服務下，消費者所感受到之服務品質與內容差異。

而為落實扣款與獎勵機制，這類消費者滿意度調查十分必要，特別是不建議由民間機構自行辦理，以避免資訊的人為操作及造假情況發生。因為，一旦服務水準與政府付費有關時，民間機構即可能之用「賄賂」使最終消費者做出回應，以得到更好的服務報酬，造成政府與民眾損失。

最後，則是「服務水準與產出標準都應可被獨立第三方加以驗證」，並衡量資料正確性，以避免爭議發生。

在這樣的原則下，如果要推動我國營運績效補貼機制之 PPP 案例，則需要在個案推動前進行詳細的定性與定量分析，才能掌握個案特性，讓政府績效補貼的預算確實的花在刀口之上。

正是依據《促進民間參與公共建設法施行細則》（以下稱《施行細則》）有關《促參法》第 29 條之相關規定，未來啟動營運績效補貼之前提要件為該項公共建設經甄審會評定不具備完全自償能力，爰自償能力之計算方式將應有所規定。按《施行細則》第 43 條與第 44 條，分別定義營運績效補貼之辦理基準以及前置作業應行事項，明文規範包括自償能力、民間參與效益評估、擬定補貼之方式、上限及調整機制等，皆應於前置作業中完成並載明於公告之中。

只是，考量主辦機關辦理按營運績效給予補貼之促參案件，於預算爭取及後續履約期間將應說明採行績效補貼政策之緣由，所以將會對於未來年度預算造成政府的付款承諾，而這樣的付款承諾在十幾廿幾年的契約時間中，會不會在不同屆次的民意機關審查中，持續得到支持？此時，就是需要更清楚的政策評估報告，來作為在整個計畫執行期間的執行依據。包括用「定性」與「定量」兩個層面加以評估。其中與補貼金額有關者將歸屬於定量評估，其他非與金額相關者，則屬定性評估部分。

定性分析之目的在於透過分析以瞭解特定公共建設計畫案推動營運績效補貼時，其政策之適宜性與政策得否落實。就政策面檢討該促參案件推動之社會公益性、施政急迫性、政策優先性，以呈現於未來簽約後，政府逐年編列相關預算之合理性外，更應同時評估該 PPP 個案若確採績效補貼時，民間參與可產生在於就業機會、所得創造等效益。

定量分析則為協助主辦機關評估推動該民間參與公共建設案件給予營運績效補貼時，有關財務面之評估。這些評估項目包括自償能力、所需補貼額度、預算籌措與編列等事項。更重要的，就是需要在財務部分思考「營運績效補貼可行性」，以就個案所需補貼金額上限加以模擬評估探討。並於先期計畫之財務規劃項目，納入營運績效補貼所可能造成之財務影響，同時提供為投資契約擬定時之參考。

換言之，為了有效導入民間中長期資金，針對適合的個案，應該規劃營運績效補貼機制。而下列四點，則是對於我國後續嘗試辦理營運績效補貼機制時，所提的主要四點建議：

- (一) 確認公共建設的公益性目標，以確定政府財務協助的立論合理性。
- (二) 充分評估各項採購與補貼模式下，政府可能的財務負擔差異，以作為後續進行補貼時可以追蹤政府預算支出財務效益。
- (三) 藉由使用者滿意調查等非貨幣面指標，建立扣款或獎勵機制，以引導民間機構參與 PPP 計畫時可以全面性提升服務品質。
- (四) 建立專責單位或專案小組，彙集辦理經驗與專業，降低行政機關學習成本。

伍、結語：投資基礎建設的全新思維

我國過去包括臺灣高鐵、高速公路電子收費系統、醫療服務設施等成功的 PPP 推動經驗，尤其是在經過嚴苛的社會輿論檢視後，若能整軍待發，應該可以結合超過十兆的超額儲蓄，導入創造全新的基礎建設投資模式。因為對照國際趨勢發展，包括水電港口等基礎建設計畫的投資與融資，早已成為各國中長期資金（如退休基金）所關注參與的對象，而今若能以臺灣本身資金帶頭，加上營造、財務規劃等專業人力資源，應該都是臺灣可以逐鹿中原的重要基礎。

本文具體建議政府可以從前瞻計畫的檢討開始，利用營運績效補貼機制創造中長期資金投融资誘因。畢竟，現有各項計畫都仍採政府預算支持進行，但如此不僅將受限於預算審議制度外，若再加上政府採購法的設計規範，則令人對於相關計畫得否準時落實實施，產生莫大疑問。相對的，若適時採用 PPP 前置作業的投資效益評估，再由行政院整合各部會能量排除計畫障礙，就是一個全新的開始。

此外，我國的 PPP 推動也應跳脫土地開發的傳統模式，轉由財務投融资的角度來清楚釐清民間參與基礎建設投資的意義。尤其是應該對照資金「投資」或「融資」所需取得之合理報酬率，調整政府計畫推動與規格設計以降低投資的風險，而不是一昧地讓附屬事業開發收入來填補基礎建設，來讓社會產生對於廠商利用基礎建設不當得利的疑義。建立清楚審計制度，掌握 PPP 計畫對於政府預算節省或者是公共服務提升價值，避免社會僅以權利金高低作為計劃和理性判斷的錯誤認知，或許就是一切全新思維的開始。

除此之外，我國豐沛的資金也可向海外市場發展，針對國際合作計畫，協助國內資金降低需要承擔的「計畫風險」，例如思考結合同為民間資本剩餘之日本，跨國合作進行計畫評估與財務投融资專案設計。以及善用國內優質價廉工程財務規劃人才，輔導進行國際專案擇選等。

期望，藉由政府各部會職能分工整合，發揮國內充沛超額儲蓄與基礎建設規劃建設能量，一則加速提升國內基礎建設服務水準，改善國民福祉；更得參與亞洲各國基礎建設發展商機，提振相關產業發展動能，填補固定投資不足。

尤其是此次前瞻建設，關係到下個階段、下個世代的國家願景，有更大的全民共識才能夠凝聚更強的政策落實機會。正是因為基礎建設往往需要長時間的規劃與興建期程，對照有限的政治人物任期，往往會出現極大的衝突落差，而導致大筆的預算浪費。

所以，若能讓民間的剩餘資金與基礎建設進行結合，則全民的財務獲利將與社會福利、交通建設等公共服務的發展完整的結合，而公共財政的健全也更得保障。畢竟此次條例的第十四條也規範了行政院應該設置網路專區，主動公開投資基礎建設的各項可行性研究、環境影響評估等計畫報告，全部需要揭露，以作為全民參與政策的基礎。好的案子也將此得到褒獎，但壞的計畫也可經由全民的監督而得到阻嚇，避免蚊子館的再生。

畢竟面對激烈的國際競爭中，良善的基礎建設投資將無庸置疑會帶來國家競爭力的大幅提升。就期待能夠藉由民間資金的參與，讓前瞻計畫不同於過去的重大公共建設整體計畫，能夠真正的在預算執行後，為臺灣下階段奠定出更好的發展基礎。🌀