

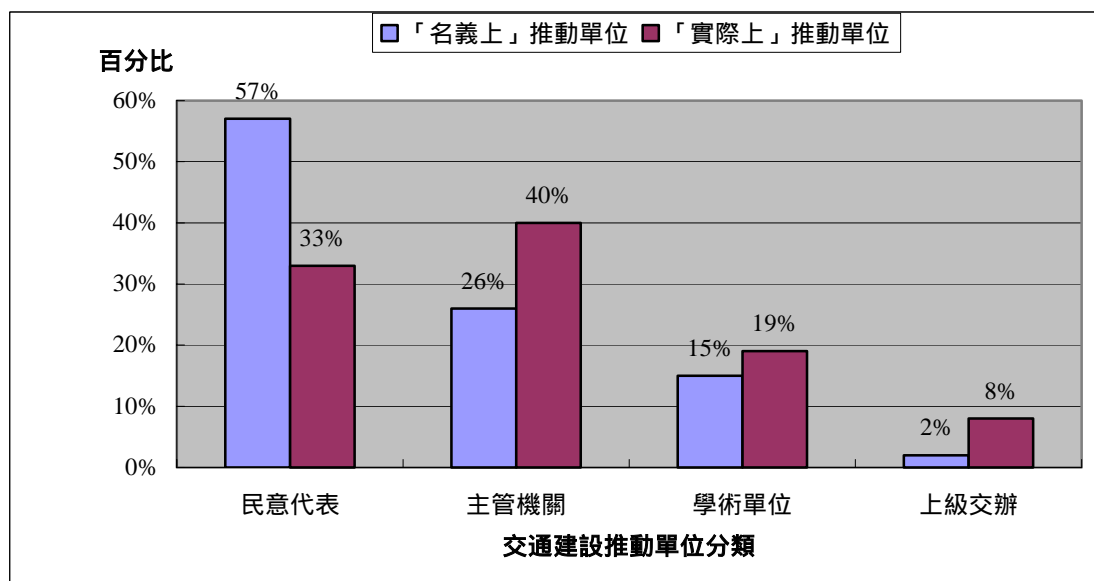
公共交通工程幕後影響力分析

會員：陳惠國

重大公共交通工程是強化社經活動、提昇全民福祉的重要基礎建設，但由於事關龐大資源之分配，因此不可避免的會有不同的推動力量在幕後交互運作，甚至彼此代理。因此，各相關單位「名義上」所推動之案件數目，與「實際上」之統計數據未必完全相同，而且經常是有很大的落差，這也間接說明了幕後影響力，是推動重大公共交通建設的一個不可忽略的考量因素。

1. 公共交通工程之推動單位分析

茲將重大公共交通工程之件數百分比(%)按照推動單位之類別，粗略統計如圖一所示。



圖一：「名義上」與「實際上」交通建設推動單位分類圖

由上圖資料顯示，重大交通建設「名義上」的推動單位，有 57% 來自於民意代表要求，26% 來自於主管機關建議，15% 來自於學術單位建議，2% 來自於上級單位交辦。

至於重大交通建設「實際上」的推動單位，其中最高比例 40% 來自於主管機關建議，33% 之案件來自於民意代表自發性要求，19% 之案件來自於學術單位建議，最後是 8% 來自於上級單位交辦。特別需要說明的是，估計公共交通工程之實際推動單位之件數百分比，是一項極為困難的工作，因為其中牽涉到資料之公開性與個人的主觀判斷，很難做到絕對的準確，因此，本評論所引用之統計數字，並不特別強調數據之正確性，純粹是為了方便觀念闡述之用。

2. 推動公共交通工程之幕後影響力分析

重大公共交通工程之幕後影響力可以由「名義上」推動交通建設的百分比減去「實際上」的百分比大致推算出來。若兩者相減之結果為正值，代表該推動單位具有擴張性之影響力；若為負值，則代表該推動單位需向外尋求支援或代理。

經運算後，可得到民意代表之幕後影響力為 24% ($=57\%-33\%$)，這表示來自於民意代表

名義上推動之案件雖然高達 57%，但其中有 24%的比例是由別的單位，例如業務主管機關，假手做業績給他們。民意代表願意提出大量交通建設之原因，除了背負選民託付與人情壓力之外，也有少部分則是為了私人利益。

至於主管機關之幕後影響力為-14% (=26%-40%)，這表示主管機關推動其業務，除了名義上推動之 26%外，尚有 14%比例是透過民意代表推動。主管機關將面子或業績做給民意代表，不但對業務推動之影響不大，又可以減輕來自於政治上之壓力，彼此互利互惠。當然還有其它檯面下之原因，例如，有些工程單位目前已經完成階段性任務，陷入業務量縮減而有被裁併的危機，或遭到外界“無足夠經常性業務量”之批評，因此擬藉由其他單位之代言，以增加自身之工程業務量以強化機構存在之正當性。

另外來自於學術單位建議，其幕後之影響力為-4% (=15%-19%)，這表示除了名義上推動之 15%外，尚有 4%比例是透過其它單位推動，推測其主要的原由係學術單位本身並無行政、立法權，其發展構想或研究成果仍需透過其它單位推動所致。

最後是來自於上級單位交辦之案件，其幕後影響力為-6% (=2%-8%)，這表示除了名義上推動之 2%外，尚有 6%比例是透過其它單位推動。上級單位交辦之交通建設案件數雖少，但常在大型選舉前發生，且多半為重大交通建設。

3. 公共工程之建設效率

由上述分析可知，幕後影響力大小依件數百分比之順序，分別為民意代表 (24%)、學術單位 (-4%)、上級單位 (-6%)、與主管機關 (-14%)，其中民意代表與主管機關之間的相互關連度最高。雖然有些幕後影響力並無明顯負面作用，但的確有部分幕後影響力會破壞資源之合理利用，造成資源之誤置。換句話說，民主制度下，民意代表等單位透過幕後影響力的介入，有可能會使得政府預算會有一定的比例 ($x\%$) 無法真正用於有用的投資與建設上面，造成資源相對無效率的使用，例如：年度預算編列給民意代表之地方建設款等。如果這是一種不可避免之浪費，那剩下的問題就是，這個比例 $x\%$ 應該低於多少才是合理的？10%，20%，還是 30%？雖然說民主的代價就是分贓制度，但無論如何也必須有個限度，這或許是另外一個值得探討之有趣課題。(感謝匿名專家提供寶貴資料與意見)；(本文作者現任中央大學教授，曾任桃園縣副縣長)