

說明：

- 一、繼 2013 年 8 月上海自貿區試行金融服務業及其他服務業自由化之後，大陸國務院日前進一步將試點開放概念擴及廣東、天津、福建三地，承續上海自貿區試行方式，促進大陸服務業自由化。自貿區都在沿海地區，事實上恰與中國大陸近日推出「一帶一路」的想法相連結。「一帶一路」策略是將以絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路貫穿歐亞大陸，東邊連接亞太經濟圈、西邊進入歐洲經濟圈。以上海自貿區做為第二波經貿自由化先鋒，進一步由北向南擴散至天津、福建、廣東三地，配合剛完成的中韓 FTA、東協加中國大陸自貿區升級版、APEC 實現亞太自由貿易區，以及與印度友好策略，亞太經濟圈已然成形。
- 二、面對大陸以自貿區試點提升自身自由化的程度同步展開深化自身在區域經濟合作中的角色與地位之際，台灣若能掌握趨勢，將可透過大陸走向世界。除了擴大 ECFA 後續協議效益，持續去除兩岸貿易障礙、擴大產業合作之外，兩岸經濟合作應當進一步升級至共同拓展亞太區域市場，透過兩岸自貿區擴大合作，強化沿海及沿邊城市合作，讓台灣有機會融入大陸增設自貿區，實踐海上絲綢之路的商機。
- 三、對於台商而言，自貿區大幅開放將同時帶來挑戰與契機。首先，各自貿區的區位、市場規模、軟硬體設施、吸引開放措施等，將會隨著第二波自貿區開放而良性競爭，台商將有更多的選擇進駐投資。惟自貿區試點開放勢將促使大陸愈趨經貿自由化，一方面雖然帶給台商與內資企業公平競爭的環境，但另一方面也昭示著台商必須在大陸市場面對外商的競爭。有鑑於此；面對大陸在經貿自由化過程中逐漸朝向法制化的趨勢，台商必須審視自身競爭力提早因應之外，政府亦應儘速透過兩岸經貿平台爭取台商權益，並建構兩岸台商法制化退場機制，協助台商順利進駐投資或退場。
- 四、從上海自貿區及福建自貿區之積極推動，台灣實在應當學習大陸積極透過自貿區試點開放吸引外資及調整結構的作法，以更開放的投資環境吸引質優外資及台商來台投資。此外，對於陸資亦應抱持開放態度，透過擴大陸資來台投資，拉低兩岸資金及人才往來差距，並創造台灣就業機會。
- 五、面對關稅及貿易障礙，我國出口業者為生存計只有兩條路可以走，不是減低成本、減低利潤搶奪訂單，就是靠政府貨幣貶值增加價格競爭力。對於前者，明顯的會對出口企業本身的傷害很大，後者則是把自己的問題，轉給國家，由社會一起承擔。但當以上兩條路都走不通，長久以往，企業將也將在地理上重新布局或用腳投票，遷移到國外或大陸，不能遷移的，就是勞工，受減少就業機會之苦，對台灣的發展相當不利。

(十一) 本院黃委員昭順，針對政府一再放話，如高鐵財務改革方案不能通過，高鐵勢將破產屆時將由全體納稅人買單，本席歎難苟同，雖不願直指本方案明顯圖利財團，但主張政府應另尋解決方案。該財務改革方案成本效益語焉不詳，尤其原始股東獲益

可以延長 40 年，未來增資者包括公股、員工認股、壽險業者，其經營投資風險非常小，卻有近 5.9% 投資獲利，豈能不讓人詬病？本席認為；要使用公共資源避免高鐵破產，就應該將所有數據公開，而不是急就章的讓高鐵公司延長特許 40 年，難道政府是要圖利原始股東及未來增資者嗎？若高鐵破產固然要重新招標，尋找接續營運機構，卻有新的特許收入，政府應該精算所有的成本與收益，再做判斷。一家累積虧損嚴重但仍有價值的公司，唯有破產重組才能引進新資金，讓企業重生。高鐵破產後仍具有龐大的資產價值，仍有巨幅運量的收入，以在商言商的角度來看，破產後一定會有人願意承接。政府不必被現在的高鐵公司及原始股東綁架，標售後釋出特許營運權，必定可以得到新的條件，賺取更多收入造福全民。政府不能因怕破產或擔心處理接管高鐵的諸多工作，就被綁架，這是不對的。當前政府最該做的事，應站在中立的角色，嚴格監督台灣高鐵公司的財務，而不是一再變相的語帶威脅恐嚇，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、延宕多年的台灣高鐵「財務改善方案」出爐，高鐵承諾減資 390 億元，再分兩次增資 300 億元，以換取交通部同意其營運特許權延長 40 年，高鐵則透過降價方式將利益回饋給乘客。此舉，對目前虧損 500 多億的高鐵，自然可鬆一口氣；但輿論一片質疑：特許權一延 40 年，是準備圖利誰？結果；卻還裡外不是人，遭高鐵董事厲聲指控；政府「豪奪」民間資產。
- 二、台灣高鐵一向最受注目的議題不外三類：其一，是高鐵的準點及安全；其二，是高鐵的票價問題；其三，是高鐵在彰雲嘉的地層下陷的問題。其中，高鐵的準點與安全涉及專業管理及技術，外人難窺其詳；地層下陷則涉及地方農民超抽地下水，處理起來頗為棘手，至於票價問題，則有相當的民粹性，且從南到北各縣市都利害相關。
- 三、不可諱言，社會大眾對於高鐵的五大原始股東，是相當不滿，因為如果他們當年財務規劃得當，而不是以「政府零出資」的美麗口號奪下 BOT 案，今天也不會有那麼多「被拖下水」的、近乎強迫的融資與特別股，高鐵也不致陷於今天的財務困境。然而，往者已矣，來者可追。各界應理性看待此事，以保持高鐵的正常運作為前提尋求解方，共同尋找一個讓高鐵可以永續為台灣人民服務的財務結構與營運模式。
- 四、高鐵公司破產，不是國家的損失，更不會全民皆輸。但如果隨便呼嚨過去，再給高鐵公司

40 年特許，未來政府不但少掉 40 年的特許收入，人民一樣受制於高鐵公司，像現在隨便給你漲票價，這才是國家損失，全民皆輸。高鐵公司不能用高鐵破產、高鐵停駛等理由來綁架全民，威脅政府，就要求立委通過再 40 年的特許權，有什麼理由高鐵的票價近乎飛機的票價？

五、高鐵載運量已經達到 4,700 萬人次，從營運初期的每日 8 萬人次提升至 13 萬人次。高鐵是獨門生意，營運已經漸有起色，載客的收入一定可以創造利潤。高鐵破產後仍然具有龐大的資產價值，只要特許權在手，政府不怕沒有人來接手，政府可以用新的條件來給予特許營運，包括不能隨便漲票價，來更正目前高鐵公司給人民的反感。

六、政府應客觀中立來處理高鐵公司的問題，不需要害怕處理接管高鐵的諸多工作，如果附和高鐵公司的講法，不斷疾呼恐破產，將造成人民、政府、高鐵三輸。如果要避免高鐵破產，應該讓特別股或其他負債仲裁求償，而不是急就章的讓高鐵公司延長特許 40 年。惟不怕一萬只怕萬一，政府當然應該要有接管高鐵的周全準備，使得事發之時營運不受影響，畢竟事關全民權益茲事體大！

(十二) 本院黃委員昭順，針對現今網路對人類認知與社會文化的影響，相信無人會有質疑？但因運而生的網路霸凌似乎預漸橫行，籲請有關正視！在實體的民主公民社會中，既然必須保障所有人表達任何言論與立場的權利，那麼就必須尊重他人的言論立場，然遺憾的是；這種成熟民主社會本就該有的公民素養，在號稱華人社會最民主的台灣，卻正在一步步的消失，近年來；從網路上興起的一股仇恨意識動員，不僅讓台灣愈見對立，且還持續的在撕裂台灣社會。有人說，台灣最美麗的風景是人，但在霸凌橫行的台灣網路世界中，卻尋找不到這種美麗，許多人在網路被霸凌的紀錄，幾乎是揮之不去甚至永遠留存的印記，彷彿是古代的黥刑一樣，但不同的是；黥刑是古代專制帝王所為，今日的黥刑，卻是在網路世界中任何人都可以發動，更還可理直氣壯的宣稱這是在踐履所謂的「言論自由」！更脫軌的是，還要召喚網路的鄉民共襄盛舉，以群體霸凌的方式，將之打成「全民公敵」，將之糟蹋到無以復加的地步。鑑此；網路霸凌現象對個人與社會造成的威脅和傷害實不容漠視，政府必須剴切省思應如何從道德行為、行政管理、法律制度等多層面，透過公民教育重建網路時代的公民意識與規範，特向行政院提出質詢。