

管理，蓋新電廠支撐需用電力的壓力就可舒緩。推動智慧電表與智慧電網，就是負載管理最重要的一步；在新電廠難蓋的情況下，若能做好負載管理，也能幫助穩定台灣供電，提高能源利用效率。

四、能源局與台電自民國 99 年起共同執行「智慧型電表基礎建設推動方案」，經濟部當初發下豪語說，國內相關產業鏈已逐漸形成，包括大同、中興、士林電機、台達與康舒等 5 家業者具智慧電表自主開發能力，集中器則有玖鼎、康舒與台達等 3 家業者投入生產，伺服器系統部分也有合勤與國外廠商沃克斯個別投入；行政院當初規劃智慧電表政策，預估今（104）年將有百萬戶，帶動產值 1 千億元，不過，目前僅達到民國 101 年進度，全台僅 1 萬戶換裝智慧電表。如今台電再宣布暫緩推動，勢必衝擊相關產業鏈。

五、台電說要暫緩推動「智慧型電表基礎建設推動方案」，政府不能僅以驚訝！或重申政府推動智慧電表的政策不變以應。台灣水電價長時太低以為習慣，一時要叫民眾節電，現階段意願薄弱確屬事實。但智慧電表是電力管理重要環節，在「電源開發」有虞，從能源有效管理的目的言；台電不應以數萬戶的測試結果，否定智慧電表的效益，政府更不應冷眼旁觀，應投入更多資源協助台電做好負載管理；政府、台電、企業，都必須以長遠眼光來看國內推動智慧電表與智慧電網的效益，這才是國內電業該有的正循環！

（五十一）本院黃委員昭順，針對大陸於揭示「一帶一路」願景與行動後，又於日前公佈廣東、福建、天津自由貿易試驗區總體方案等，在面對大陸企圖心旺盛佈局的同時，籲請政府應重視其經濟戰略可能帶來的全球市場效應與影響。整體而言，大陸推動「一帶一路」的多重戰略目標，是希藉由一帶一路建設打通貿易通道，提振出口、化解產能過剩，並促進人民幣國際化；及藉通過絲綢之路經濟帶，促進中西部經濟結構更為合理的調整；然其真正最重要的目的，應是希望藉由「一帶一路」建設主導亞投行，擴大在亞洲的影響力，進而突破 TPP（跨太平洋夥伴關係協定）等結盟對中國崛起後採取的圍堵作為。如果能夠順利執行，將使大陸企業在全球市場的影響力大增。但反觀我們自己，政府不但缺乏協助企業走出去的佈局策略，也缺乏透過併購外國企業或在新興市場設立研發中心的規劃。爰此；本席必須提醒政府；面對大陸「一帶一路」戰略可能帶來的全球市場效應，有關應該深刻檢討當前我國全球化策略的不足，強化精進之道，為中長期經濟發展鞏固基礎，而非只是本著狹隘、單純的思維，算計我們可

以從大陸「一帶一路」的政策佈局中獲得多少短期利益，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、大陸經濟成長雖陷入 7% 的新常態，但「一帶一路」大戰略不僅可與美國的亞太經濟戰略抗衡，更可為大陸政經發展創造新契機。「一帶一路」係含括海上的「21 世紀海上之路」及陸上的「絲綢之路經濟帶」。就經濟規模來看，「一帶一路」貫穿歐亞大陸、東邊連接亞太經濟圈，西邊進入歐洲經濟圈，合計有 44 億人口、21 兆美元的商機。在歷史上，陸上絲綢之路和海上絲綢之路原本就是中國與中亞、東南亞、南亞、西亞、東非、歐洲經貿和文化交流的大通道，因此；該計畫若能獲得沿線國家的廣泛認同及參與。據估計，在未來 10 年內，「一帶一路」在鐵路、公路、港口、橋樑、油管、輸電網路、光纜傳輸等大型基礎設施總投資將達 1.6 兆美元。
- 二、大陸「一帶一路」國家戰略，對接上海與即將掛牌的津粵閩等 4 大自貿區，將形成貫穿歐亞大陸，輻射中亞、東南亞等沿線數十個國家的黃金帶。對台灣而言，台灣企業在全球供應鏈的布局經驗及服務業發展優勢，對大陸力推「一帶一路」，具有正面加分效果，而大陸的「一帶一路」，對極欲打開邊陲化危機的台灣，是合則兩利，相得益彰。因此，台灣必須要抓住機會，融入「一帶一路」互動與合作，積極與大陸協商，爭取參與，挖掘「一加一大於二」的商機！
- 三、「一帶一路」推動之合作重點在於「五通」，即政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通以及民心相通等，顯示中國大陸擴大和深化對外開放、全面提高開放型經濟水準，以實行更加積極主動開放戰略的企圖。此再再顯示大陸已經跳脫原本依靠出口和引資的發展格局，採取多元化、全球化佈局策略。如果能夠順利執行，一帶一路將使中國企業在全球市場的影響力大增，這些作法，預計將使大陸企業在可再生能源、新一代資訊技術、生物、新能源、新材料等新興產業，取得技術、品牌和人才，進而加速對包含台灣在內之國家科技產業的追趕，其影響不可忽視。
- 四、台灣經濟對內正陷入低成長、通膨、投資、利率的新平庸（NEW MEDIOCRE）；對外，因兩岸協議監督條例未過、服貿及示範區條例卡關，要加入 TPP 及 RECP 恐戛戛乎其難哉。亞投行與絲路基金的發起國是中國大陸，不同於一般國際組織，台灣的參與及方式，參與後的權利義務，都或可經與大陸協商而得到適當的安排，難度不若加入 TPP 及 RCEP 高。就遠期目標來看，大陸與東協國家所主導 RCEP 是「一帶一路」框架下的重心，台灣若能經由參與大陸的「一帶一路」戰略，是有利台灣進入 RCEP 自由貿易體系，獲得參與區域經濟整合的利基，政府應認真審慎思考。
- 五、當台灣無法藉由與重點區域或國家簽署雙邊產業合作或科技技術合作協議，進而維繫持久性的市場與技術合作關係時，其結果將使大陸企業藉由一帶一路的各項支持政策，輕易地取代台灣在各產業供應鏈中的地位，其實是非常令人擔憂的。難道政府還不該慎思謀斷，

如何避免被邊緣化的危機因應良策嗎？

(五十二) 本院邱委員志偉，鑒於現今高雄市擁有約 160 個 C-bike 租賃站點，但在全長約 24 公里的茄苳自行車路線上卻只有一站（興達港站），離相距最近的岡山區公所站約 15 公里，希望交通部協助增建站點，串連北高雄海岸自行車漫遊路線，爰此特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、高雄 C-bike 為全臺第一座啟用的都會網絡型公共腳踏車自動化租賃系統，請交通部嘗試以健康、觀光、節能省碳、城市競爭力等項目，來協助高雄推廣「綠運輸」。
- 二、目前興達港情人碼頭已設置公共自行車租賃站，未來希望茄苳海岸公園及大發漁貨市場等也增設租賃站，以利高雄「綠運輸」發展。

(五十三) 本院邱委員志偉，「傳統產業創新」為我國宣示、既定的產業政策，然而自 90 年代以來，台灣模具業外移及人才斷層嚴重。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、模具是工業之母，民國 80 年代台灣經濟大好，模具業同樣發展鼎盛，90 年後各行大廠帶著人才、技術、資金外移，因而台灣內需減少、製模人才產生斷層，現在模具業已大幅萎縮，成了「夕陽工業」。
- 二、目前，我國大部分鈹金模具業為國內車廠 OEM 或國際車廠 AM 為主。但，國內大部分鈹金模具業無力購置大型沖床設備進行試模，不能提出充份的模具驗證而影響接單；期待比照韓國有公用大型沖床設備可供租用，並共享相關軟硬體資源，以提高其競爭力（美國車廠要求）。因 ECFA 擴大實施及關稅障礙排除，國內汽車廠可能移往大陸，相關的模具廠必需轉型外銷以免關閉，而試模驗證為外銷模具所必需。
- 三、經濟部與金屬工業研究發展中心於 104 年 1 月 30 日簽訂「傳統產業創新增值中心」合約，由經濟部租借中油土地供上述創新增值中心建置，模具業者希望部份空間可供「大型鈹金模具開發服務中心」（試模中心）使用。對此，請問經濟部立場、態度？

(五十四) 本院邱委員志偉，鑑於我國汽車運輸業採牌照管制政策，司機、車行與派遣車隊三方間關係複雜，至時常衍生各項法律糾紛。爰此，特向行政院提出質詢。