

活絡地方經濟的群聚效應。但觀光工廠製程向遊客公開，必須確保符合安全、衛生、環保等條件，否則很容易自曝其短。例如日前宜蘭某蛋糕觀光工廠，被遊客發現銅鑼燒製造機器旁有蒼蠅飛舞，顯然衛生管理出了問題。過去也曾有某醬油觀光工廠涉及不實油品事件，嚴重影響觀光工廠形象。

- 四、爰此；對於觀光工廠的評鑑考核，政府應有一套更嚴格的機制，並加強渠等異業結盟、資源整合與考評機制，促進觀光工廠品質提升，將原本冷冰冰的生產線，變成充滿知性、感性與休閒的空間，提共國人甚至觀光旅遊國際背包客，更多趣味多元的選擇，帶給遊客更多歡樂與感動。大部分觀光工廠位於人潮較少的工業區內，一般觀光客不易到達，為突破廠區環境限制，業者應整合產業、旅遊、網路等資源，串連周邊景點規劃套裝行程，以不同的主題包裝，滿足各種客層需求，讓參觀工廠成為旅遊的新選擇！

(三十九) 本院許委員淑華，針對在國內各大預測機構陸續上修台灣今年經濟成長率至 3.37%~3.78%之後，3 月出口竟與正向預期背離，不只比去年同期減少 8.9%，更創下 2012 年 7 月以來最低紀錄。就長遠考量，徹底解決結構性問題所帶來的出口成長動能減弱，才是重振台灣出口的良方。政府不宜以經濟成長尚能保 3%自滿，反而應趁低油價期間，積極與企業共思解決與改進之道，透過多管齊下方式改變既有困境、創造利基，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、在國內各大預測機構陸續上修台灣今年經濟成長率至 3.37%~3.78%之後，3 月出口竟與正向預期背離，不只比去年同期減少 8.9%，更創下 2012 年 7 月以來最低紀錄（除春節以外），使首季出口年減 4.2%，明顯低於主計總處預測的-0.49%，為 2015 年台灣出口前景投下一枚震撼彈。
- 二、進一步解析 3 月的出口結構，在國際油價續處低檔、產品競爭激烈及市場需求疲軟下，不只非電子產品明顯較去年同期萎縮，電子產品出口亦輕微減少；且在主要市場上，僅對經濟擴張相對穩健的美國出口勉強持平，對中國、東協、歐洲、日本四大市場的出口全數皆墨。誠然，國際景氣復甦步調放緩所導致的海外需求減弱、主要產油國削價競爭所造成的低油價，皆非一介小國所能控制與改變之事，但存在已久且遲未解決的結構性問題，造成台灣出口成長動能逐年減弱的現象，政府與企業則是責無旁貸。
- 三、近年，中國生產技術提升與內需市場壯大，不再自滿於代工生產低階產品，更積極發展自有品牌，並投入技術水準較高的中上游產業，透過增加在地生產與採購方式，取代自海外進口。不只零組件進口占商品總出口比重由 1990 年代中期的高峰 60%逐步降至 2012 年的

35%，就連大陸台商也傾向在中國當地採購原料零件與半成品、機械設備，其比率由 2008 年的 57.7%、55% 增至 2013 年的 66.1%、72.8%。更令人心驚的是，中國與台灣之間的出口互補性亦由 2005 年的高點 0.678 降至 2013 年的 0.549，顯示以往兩岸產業分工合作、相輔相成的模式，已隨中國製造業垂直整合與產業升級而遭到破壞，甚至成為台灣非電子出口產品在國際市場上的可怕競爭對手，也難怪占台灣總出口比超過七成的非電子產品出口已連續三年呈現萎縮。

四、與非電子產品出口表現萎靡不同，2014 年台灣電子產品出口成長 13.5% 的亮眼成績，在今年也恐不復見，因為去年電子產品出口大幅成長，主要是仰賴微軟終止支援高市占率的 Windows XP 作業系統，以及大尺寸 iPhone 6 上市所引爆的強烈換機需求所驅動。一旦 2015 年個人電腦與手機需求後繼乏力，被掩蓋的結構性問題將重新浮上檯面，則電子產品出口成長放緩也就毫不令人意外。

五、尤其是智慧型手機促使 3C 產業出現典範轉移，致使全球個人電腦出貨量自 2012 年起持續下滑，衝擊台灣相關供應鏈廠商。而個人電腦品牌市占率遭到競爭對手搶占，毛利率逐步下滑，更挫低電子產品出口表現。再加上手持行動裝置市場漸趨飽和，成長動能已不如先前強勁，未來勢將陷入流血價格戰，進一步打擊台灣電子產品出口。而眾所期待的物聯網與穿戴式裝置，至今未見突破性進展，難以為出口成長增添柴薪。

六、所幸，從國內機構預測結果看來，今年經濟成長速度雖不見得較去年的 3.74% 加速，但保 3% 無虞，主要關鍵就在於 2014 年下半年延續至今的低油價。以 2014 年台灣出口結構來看，與國際油價波動關係最為密切的礦產品、化學品、塑橡膠及其製品僅占 21%，但在進口中，三項產品占比高達 39%，顯示國際油價處於低檔，為台灣締造巨額的貿易順差。而經濟成長率的高低，主要是由民間消費、民間投資、國外淨需求所決定，其中，國外淨需求有超過八成為商品順差所貢獻，僅一成多取決於服務順差，因此，貿易順差大增將直接導致國外淨需求明顯增強，挹注經濟成長。

(四十) 本院許委員淑華，對於台中捷運工安事件，本席要求對於重大工程因趕工和忽視施工計畫應有的「交通維持計畫」，中央政府應協助地方政府對捷運工地以及其它公共工程施工地區進行全面的檢視，並檢討「交通維持計畫」審議與查核機制，同時兼顧施工品質、工地安全以及行車安全，以維護行車安全、避免施工意外，特向行政院提出質詢。

說明：

一、台中捷運施工發生重大意外，工程涉及交通部、台北市捷運工程局、以及台中市政府訂定三方合約，此係基於充分運用台北捷運規劃、設計與監管能量，並由台中市政府在日後負