

宜蘭遠超過法定比率。2014 年宜蘭縣分別高達 63.1%及 50.3%，苗栗縣則為 61.1%及 58.2%。苗栗已爆發縣庫破產危機，宜蘭很可能是下一個地雷。

- 四、如果中央政府再不正視地方財政紀律問題，2009 年底開始蔓延到現在的歐債危機，就是台灣鮮明的覆轍之鑒。歐元區長期經濟不振，原因就出在部分會員國長期累積債務。說穿了，就是財政紀律廢弛所致。
- 五、其實，中央在檢討地方政府之前，應先刮刮自己的鬍子。2000 年政黨第一次輪替，因全球性網路泡沫危機及核四停建引發投資信心危機，政府為刺激消費與投資，決定擴大財政支出，包括擴大公共投資、推動 5 年 5,000 億新十大建設計畫、採低匯率政策鼓勵出口、擴大社會福利政策等，以減緩不景氣對民眾造成的不利衝擊。但當時政府財政已困窘，為規避公共債務法及預算法舉債上限規範，多以編列特別預算處理，無形中開啟財政紀律廢弛的大門。
- 六、面臨重大經濟或非經濟事件時，如財源籌措困難，編列特別預算融通，偶一為之，情有可原，但不應習以為常。一旦形成常態性辦理項目，將會澈底破壞預算制度精神，導致紀律規範無法維持。更不用說，政府在編列特別預算時，大多以舉債方式作為經費籌措出處，但卻未明確指出未來債務償還來源，將使公共債務法形同虛設，也會因過度舉債加劇政府財政惡化。
- 七、2008 年政黨再度輪替，預算赤字已成沉痾，又碰上 2008 年金融海嘯，讓已經惡化的財政雪上加霜。特別是為因應國際金融危機，政府再度採取擴張性財政政策，如實施振興經濟擴大公共建設方案、發放消費券，也都以編列特別預算方式進行。國家財政紀律蕩然無存。根據財政部統計，2000 年中央政府 1 年以上債務未償餘額為 2.5 兆元，2015 年飆高至 5.5 兆元，成長足足超過 1 倍。
- 八、財政紀律廢弛，除體現在債務融通方式外，政府施政心態長期強調赤字財政做法，也難辭其咎。我國一向服膺凱因斯的有效需求理論，認為經濟不振時就應擴大政府支出、刺激消費與投資，藉此創造有效需求。殊不知此做法短期雖有助減緩經濟下滑，長期卻會種下財政惡化的種子。在無法量入為出的情況下，連年財政赤字自然加重債務的累積。在 1990 年代之前，我國各級政府債務餘額占 GDP 比率幾乎都在 5%以下，但自 2000 年以後，各級政府債務餘額就持續累積，目前已逼近公債法的法定比率。相對先進國家而言，我國各級政府債務餘額占 GDP 比例雖然偏低，但是政府債務累積速度太快，加上眾多隱藏債務又未納入規範，如主計處公布的隱藏性債務即高達 18 兆元，長期以往，除加深財政困境外，也會壓縮政府未來施政的彈性。

(六十九) 本院許委員淑華，針對交通部長陳建宇日前帶團前往歐洲訪問，促成台灣鐵路局與德國國鐵簽署「策略合作夥伴備忘錄 (MOU)」。

我們對於台灣能夠與德國鐵路部門進行技術合作與交流，值得大大肯定，而對於交流內容、改革方向以及

公司化方面則有進一步深化空間。展望台鐵與國際知名鐵道技術與控股公司簽訂合作協定、推動國際化同時，交通部應積極提出人才培育與技術合作計畫，並應積極面對「台鐵公司化」的嚴肅課題並研訂行動方案展開行動。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、交通部長陳建宇日前帶團前往歐洲訪問，促成台灣鐵路局與德國國鐵簽署「策略合作夥伴備忘錄（MOU）」。這是台鐵在與多個日本鐵道公司簽署交流協定後，進一步和「德國鐵路國際顧問公司」（DBInternational）及歐洲的最大鐵路技術中心「德國鐵路系統技術公司」（DB Systemtechnik）簽署合作備忘錄。德國國鐵承諾今後將派遣專家來台擔任技術顧問，而台鐵也將選派人才前往德國國鐵研修，學習德國國鐵技術以及成功轉型的經驗，為國際化向前邁開更大一步。我們對於台灣能夠與德國鐵路部門進行技術合作與交流，值得大大肯定，而對於交流內容、改革方向以及公司化方面則有進一步深化空間。
- 二、事實上，台灣的鐵道和德國淵源頗深，台灣第一輛蒸汽火車就是來自德國，台北車站規劃興建時也是德國技術顧問參與協助，而台灣在一九九〇年代初期辦理的第一次輕軌電車研討會也是和德國專家共同倡議主辦。這一次能和德國簽署合作備忘錄，我們期望台鐵能有更積極的技術交流和人才培訓計畫，同時能納入台鐵之外的軌道學、協會成員以及各大學軌道相關系所與研究中心，讓德國鐵道在車輛、軌道、控制、檢測、設計、系統整合等方面技術均能透過此一備忘錄與交流計畫進行技術移轉，期能降低維運成本、增加附加價值、並提高我國軌道工業自主產銷能力。若能更進一步策劃促使台、德與國際專家合作，共同進軍亞太市場，實為台灣鐵道之產、政、學、研共同努力方向。
- 三、此外，德國國鐵係一九九四年從聯邦鐵路局轉型為國營鐵路控股公司（DB），其過程類似台灣的中華電信公司，而在政府明確的政策指引與尊重專業之轉型環境下，德國國營鐵路公司除了營運本業的營收不斷提高，更接受中央與地方政府委託承攬興建、營運如柏林車站等大型樞紐車站與設施，並經營物流、網路以及地區轉運巴士等事業，就連公共自行車也是德鐵經營的項目。因此，德鐵財務營收方面七成是附屬事業，而鐵道運輸本業僅占三成，這些轉型的經驗與在本業之外的結盟與營運經驗都值得台鐵學習。反觀台鐵，囿於鐵路法之限制，例如台鐵在雙子星開發案擁有百分之六十的土地，竟然也無法自主性的開發，需要委託台北市捷運工程局代為進行聯合開發。至於花費數千億的「台鐵捷運化工程」，其地下化或高架後之沿線土地與車站開發，在過去亦缺乏較靈活的決策機制與企劃人才，使得整體開發利益無法內部化而由台鐵極其乘客分享，台鐵反而要去負擔新增的設施維運成本，實屬不公。
- 四、因此，展望台鐵與國際知名鐵道技術與控股公司簽訂合作協定、推動國際化同時，交通部

應積極提出人才培育與技術合作計畫，並應積極面對「台鐵公司化」的嚴肅課題並研訂行動方案展開行動。否則以現有體制和決策機制，台鐵培訓的技術人才恐將被亞太國家的鐵道與捷運公司挖角，無法留住人才。對於行政院討論多年台鐵沿線精華土地活化與整體開發，也亟需台鐵公司化的改革來加速落實，以因應社會與經濟發展的需求。

(七十) 本院許委員淑華，針對政府近日陸續公布六月份及上半年的經濟數據。其中，六月出口大幅衰退十三·九%，另外，消費者物價指數 (CPI) 持續負成長。全球貿易衰退，是整個外在環境發生了可預期或非可預期的變化，沒有人會責怪那是我政府的錯。包括景氣情勢的誤判，也是任何國家都可能發生的事。但民眾最在意的，卻是政府對於這些經濟景氣變化的因應態度是否積極，是否用心思考對策，是否設法提振民心士氣，要求大家通力合作度過難關。行政院應該要的是，加強公私部門合作，提供綠色科技產業發展初期獎勵和補助，並透過制度排除綠色投資障礙及風險，以提高民間投資誘因。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、政府近日陸續公布六月份及上半年的經濟數據。其中，六月出口大幅衰退十三·九%，許多官員及預測機構雖言大感意外，卻稱仍看好下半年景氣。另外，消費者物價指數 (CPI) 持續負成長，官員仍是老調，說是油價所致，不足為慮。說得如此輕描淡寫，但事實果真是如此嗎？
- 二、去年底許多國際預測機構估計，今年全球貿易將會成長四·五%至五%，比起去年三·五%的成長高出一至二個百分點。我政府官員據此推論，台灣以出口為導向的經濟，必然受惠。財經官員又說，全球油價下跌，將促使物價下跌，並可望因此拉動消費，促進成長。但是，以目前陸續揭露的數據來看，上述樂觀的假設與推論，已完全不存在。
- 三、事實上，目前的情形是：全球貿易正在衰退，負成長幅度不超過五%已經算是客氣了。對我而言，一方面是外銷訂單減少，另一方面海外生產比重卻急遽拉升，五月份已達五十三·二%，較去年足足增加了三點一百分點。由此來看，出口衰退是受全球景氣拖累；但更令人擔心的是，出口衰退已有逐漸惡化為「結構性質變」的傾向。再看國內內需，商業營業額連續衰退，民眾儲蓄率大幅跳升；而在投資上，除了半導體外，我們已經多久沒聽到大投資了？這些現象，都可能不只是景氣問題而已。
- 四、面對這樣景氣與結構正在惡化的挑戰，包括歐洲希臘危機未解、中國大陸股災導致投資人資產大縮水，都可能進一步衝擊我國經濟。但讓人意外的是，我政府的態度卻顯得消極，