

，消費者不能被欺壓，勞工權益要保障，地方發展更要平衡兼顧。這些議題都極其重要，也是民主國家政府無法迴避的責任。然而，當這些同樣重要的議題與民間投資及產業創新環境相衝突時，處理原則為何？當國際經貿規則與國內民意或產業利益不一致時，該如何處理？消費者權益重要，還是尊重市場機制優先？

七、新政府才剛上路不應過於苛責，但過去三周新政府到處救火的表現，給社會的觀感是若非原則尚未形成，就是施政原則無法充分貫徹。這種欠缺共同政策原則指引及水平協調能力，任由各部會垂直單線作業，各自追求達成本身施政目標（同時抵銷其他部會的努力）的老問題，才是過去投資起不來，創新被抑制的真正主因；問題不改，恐怕「國家隊」也煽不起創新及投資的火。

（二十七）本院許委員淑華，鑒於行政院長林全日前在立法院答詢時強調，新南向政策是讓台灣經濟多元化，在國際平衡發展，不是要取代任何政策，也不是要擺脫中國在經濟上的影響力，並非是「戒急用忍」。對東協和南亞國家而言，這些服務系統的引進，除了決定於各國主要城市的發展需求外，其專案項目的確定決定於各地主國政府的規劃，方案的推動，也是以「政府招標」的方式執行，自然涉及各國公共建設推動模式和各國政府的態度和政治考量，因此要求行政院及其所屬機關在推動「新南向政策」時，必須積極地加以克服政府採購和公私夥伴關係計劃（PPP）相關規範及政治制約的阻力，以務實的策略，運用多元管道尋求突破。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、行政院長林全日前在立法院答詢時強調，新南向政策是讓台灣經濟多元化，在國際平衡發展，不是要取代任何政策，也不是要擺脫中國在經濟上的影響力，並非是「戒急用忍」。在此之前，大陸國台辦主任張志軍在會見台灣工商團體秘書長聯誼會訪問團時則認為「新南向政策不太可能成功，主要是違反經濟學的規律」。
- 二、台灣出口到大陸金額很龐大，東協十國和南亞六國的確難以成為出口替代市場，加上目前台灣 1,515 家上市（櫃）公司中赴大陸投資者佔了 77.23%，的確不可能放棄已經經營許久的大陸市場。在這樣的現實狀況下，林全院長的說明，反映出「新南向政策」是一種「中國加一」的布局思維，特別是在 TPP 和 RCEP 等區域經濟整合加速進行的趨勢下，「新南向政策」可視為是新政府掌握新興市場成長機會的「全球布局」的重要環節。
- 三、至於「新南向政策」未來能否達到「把東協當成台灣內需市場的延伸」，以及蔡英文總統

所提出「經濟結構轉型」的策略目標，則決定於台灣能否形成符合東協或南亞國家所需要的合作模式，以及能否藉由雙邊合作克服市場進入障礙而定。整體而言，新政府的「新南向政策」與過去李登輝總統時代的「南向政策」和陳水扁總統所宣示的「重啟南向政策」，有兩項截然不同的發展情境，也是驅動該政策的重要因素。

四、過去李登輝時代的「南向政策」之所以失敗，主要是因為抵不過大陸改革開放政策對台商的吸引力。不過近年來的大陸經營環境，根據美國波士頓諮詢集團（BCG）《全球製造業的經濟大挪移》報告顯示，經生產力調整後，中國工人的工資水準，已經從 2004 年的 4.35 美元時薪漲到 2014 年的 12.47 美元，漲幅達 187%，在成本大幅上揚下，台商自然也將目光轉向東協。據統計至 2015 年底台商投資東協總金額已超過 860 億美元，與台灣產業的供應鏈關係也日益密切。

五、隨著大陸經濟成長減緩，東協市場前景極具吸引力。東協經濟規模達 2.6 兆美元，是全球第 7 大經濟體，預計 2030 年將擴增近 1 倍，將成世界第 4 大經濟體，同時「東協經濟共同體」（AEC）的成立，預計於 2025 年前達到貨品、服務、投資、資金與技術勞工自由流通，加上城鎮化發展、基礎建設與交通網絡，以及逐漸重視永續能源與環境等領域的需求大增，都將對台商創造市場拓展的商機，自然使東協成為台商「中國加一」的布局選項。

六、至於新政府「新南向政策」的「把東協當成台灣內需市場延伸」的商機，主要是因為東協和南亞國家在經濟發展過程中，都將面對如何解決環保、清潔能源、城鎮化所需的公共服務、基礎建設與交通網絡或工業自動化或智慧化等問題與需求，對於這一類需求，由於目前台灣已經在交通電子收費、綠色運輸、智慧物流、智慧健康、智慧校園、電子化政府、LED 照明、雲端系統、石化、太陽能、YOUBIKE、高速公路電子收費的 ETAG 等領域，已經形成可行的解決方案或服務模式，當然也有將這些服務系統，複製對東協和南亞國家出口的機會，而這也正是把「東協當成台灣內需市場的延伸」的商機所在。

七、但值得注意的是，對東協和南亞國家而言，這些服務系統的引進，除了決定於各國主要城市的發展需求外，其專案項目的確定決定於各地主國政府的規劃，方案的推動，也是以「政府招標」的方式執行，自然涉及各國公共建設推動模式和各國政府的態度和政治考量，因此新政府在推動「新南向政策」時，勢必將面對兩項阻力，必須積極地加以克服。

八、第一，政府採購和公私夥伴關係計劃（PPP）已經成為各國推動基礎建設換公共服務專案項目的主要方式，政府除了應幫助廠商掌握這些規範外，也要關注其政府採購制度對外商市場進入機會的限制，以印尼「政府物品及服務採購綱領及執行指引」為例，不但規定外商可參與之物品及服務政府採購案或諮詢服務政府採購案的門檻之外，更要求「如印尼本國業者亦有能力提供者，外商應與印尼業者合夥或為其下游包商等」，實顯示在地主國保護當地廠商的考量下，未來必須與當地合作或合資，才能取得市場機會。

九、第二，「一中原則」可能成為影響雙邊合作的因素。特別是未來當台灣想要與東協和南亞各國針對環保、能源、都市治理、基礎建設與交通網絡或工業化等議題，簽署雙邊合作協議時，勢必將面對大陸「希望各國繼續恪守一個中國政策，慎重妥善處理與台灣的經貿關

係」的政治宣示，在該政治制約下，政府尤其應該以務實的策略，運用多元管道尋求突破，才能達到「將東協當成台灣內需市場延伸」的目標。

(二十八) 本院許委員淑華，鑑於日前桃園機場大淹水，國門之恥震驚各界，新政府迅速撤換桃機董事長、總經理，新領導班子也宣示整頓的決心，但隨後狀況連連，接續發生航廈斷水、無空調、行李分揀系統停擺、提領行李轉盤不動，二航廈遇雨漏水事件。因此建請行政院長林全應考慮；一、邀國外機場管理團隊來台體檢。二、評估開國際經營管理標，委由外國機場公司經營桃機。三、交通部所屬公司化交通事業應考慮全面民營化。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國際機場是國家大門，是國際旅客抵台的第一印象，各國都非常重視首都國際機場的建設、營運與管理。桃機這半個月來連番出包，其實暴露的是長期以來機場管理的漫不經心。要不要救？桃機是國門，不救也不行；突破年 3000 萬旅次的客運量，居東亞關鍵樞紐機場的地位，必須要救。該救、要救，但怎麼救？必須痛下決心、痛下重手，別無他法。
- 二、首先得查出病因，挖出病灶。桃機新董座曾大仁是老工程，土木、營建近 30 年實務，總經理蕭登科是民航、機場管理老手，兩人只要能排除官場顧忌放手整頓，一定可以找出工程及管理的問題。閣揆林全已下令 1 個月內提出檢查報告，進入汛期、颱風季的此刻，1 個月的敕令應該盡量縮短。
- 三、一航廈的問題可能還好，早年十大建設底子實在，未曾出過問題，擴建工程甫落成，負責設計、監造的日籍團紀彥團隊以嚴謹務實著稱，未來應不會出現狀況。桃機主要問題在二航廈，2 日大淹水在二航廈，一航廈全無災情。這也說明了一個事實，要救桃機就要先重拾當年務實、不取巧的工程文化。
- 四、二航廈啟用至今不過 15 年，2 日大淹水迄今，幾乎每天都有狀況發生，顯然一身是病。二航廈擴建工程去年底開始動工，規畫增加 500 萬人次年服務容量。此刻最重要的，應是徹底調整二航廈體質，不要僅著眼於擴建，也不必刻意趕在後年春節前完工啟用，而要先徹底體檢，才能把一身的病治好。
- 五、不放心二航廈，不止因為新建時工程不牢靠，管理顯然也不到位。二航廈新建之初一再出現黑道圍標、綁標紛爭，裝修工程也傳出借牌疑雲，幾乎全程都在惡劣工程歪風狂襲下完成，在這樣的環境下興建，體質當然不理想，很容易出包。
- 六、執政黨某立委日前在立法院指出，二航廈醜聞不斷是因為負責設計監造的世曦公司未盡責任，世曦是交通部所屬事業，近親關係下很容易放水，交通部應嚴肅面對鄭運鵬的質疑。