

- 五、第一，要打破承諾不會缺電的迷思。何謂「缺電」？應該要有合理的定義；長期電力供給的規劃和執行，不能以不合理的尖峰負載作依據。台灣電價長期偏低，尤其是占整體用電量逾五成的工業用電，完全未反映發電成本，因而若以這樣電價結構下的尖峰負載作為電源開發的依據，不僅供電成本偏高，而且永遠是供不應求。所以，新政府承諾不會缺電，前提是做好嚴格的尖峰負載管理，如果透過貫徹分時電價、節電等措施，將尖峰負載降低 10%，短期內就不會有缺電問題。
- 六、第二，要打破不會調漲電價的迷思。蔡總統在選舉期間一再承諾執政後基本電價將維持不變，也不會大幅調漲電價。這樣的承諾其實並不符合使用者付費的經濟法則。按理，使用目前成本仍較高的再生能源或綠能替代核電及化石原料發電，是一種價值選擇，短期發電成本提升勢所必然，但在民智日開的新時代裡，大多數民眾也能理解，因此，新政府不必綁死自己，在調整能源結構過程中，應適度反映成本，尤其是尖峰負載時段的電費，更須以價制量。有很多國家的經驗可借鏡，不必太過憂慮電價波動。
- 七、第三，要打破工業用電優先的迷思。國內產業結構太過偏重耗能產業，不僅工業用電占比逾五成，且電子、石化、鋼鐵、水泥、人纖、造紙等耗能產業用電量更占工業用電六、七成，但多數業者用電量和創造的附加價值不成比例，能源使用效率偏低，因此，未來須打破工業用電優先的迷思，並強制業者採用最佳可行的節電技術；對於部分高值耗能產業如 18 吋晶圓廠的電力需求，宜考量專案處理或由業者自建電廠因應。
- 八、第四，要打破以台電為中心的供電觀。台電公司以本身利益作為思考，缺電時亦無法調度大量閒置的民間發電容量，因此，應立刻修正「電業法」，鬆綁各項保護台電利益的不合理規定，讓電力供需能夠符合市場法則的規律。

(六十三) 本院許委員淑華，針對由國內航太工業龍頭廠商漢翔領軍的 200 多家廠商，月初在臺北聚會誓師，共組「A-Team 4.0」聯盟一起打世界盃，加入全球航太產業的競逐。政府現階段將推動的 5 大創新產業中包含國防工業，而航太產業則是國防工業的基石，在許多國家中都被列為重點的戰略性產業。在此建請行政院，未來臺灣航太的 A-Team 4.0 在厚植航太產業的技術與實力後，雖能製造生產航太零組件，唯距離能設計、生產出先進軍機仍要繼續努力。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、由國內航太工業龍頭廠商漢翔領軍的 200 多家廠商，月初在臺北聚會誓師，共組「A-Team 4.0」聯盟一起打世界盃，加入全球航太產業的競逐。航太產業被視為未來 20 年全球最夯的

產業之一，其高附加價值與產業關聯性對提升經濟與產業效益頗大，同時政府也將推動國防工業，寄望航太的「A-Team 4.0」聯盟能為臺灣產業找到更多出路，為國防工業打下基礎。

- 二、航太產業是全球附加價值最高、同時也是最「封閉」的主流產業。相較於我國蓬勃發展的電子產業，其供應鏈需通過層層關卡與認證，動輒 1 至 2 年以上，其中又以美國的蘋果公司供應鏈要求最嚴苛、也最難進入。至於汽車產業供應鏈的難度則又更高於電子產業，因為汽車涉及人身安全，對所有零組件的要求、認證更嚴苛，往往費時 3、5 年以上才可能打入一家大車廠的供應鏈中。
- 三、但所有這些供應鏈都不及航太供應鏈的嚴苛與高要求，原因很簡單，飛機在天上飛，稍有差池就是一個重大災難。也因此，航空產業成為品質管理系統最為嚴謹、系統整合技術最為複雜之高科技產業，對供應鏈廠商的要求與認證之高亦是所有產業之最，幾乎可用嚴格、挑剔、認證期長來形容。
- 四、不過，對技術與產品的品質合乎要求，有能力打入供應鏈的廠商而言，航太卻是最「肥美」的果實。因為航空產業與全球景氣連動性較低，廠商多接獲長期訂單，不必追逐短期訂單；又因替代性低、認證費時又繁瑣，一旦打入，就不必流於殺價競爭的紅海中。也因此，相對其他產業，航太供應鏈廠商提供更高附加價值而享有更高的利潤，更穩定的訂單，具備航空專業技術的人才薪資亦是相對較高，是平均製造業的 1.5 倍以上。此外，航太產業具有高度的產業關聯性，對一國的經濟與產業的溢出效果亦佳。
- 五、國內航太產業發展多年，由早期的空軍航太工業局改制為公司的漢翔，堪稱國內航太產業的龍頭。漢翔曾參與經國號戰機的製造，也和全球最大的國防工業與軍機生產廠商的美國洛克希德·馬丁一起進行軍機改裝升級，擁有一定的航太技術。除了外界熟知的漢翔外，其實臺灣仍有其他廠商打入航太供應鏈，例如生產引擎機匣的「千附實業」，即擁有波音 737 中型客機一半的訂單；另有油機工業生產的航太零組件也成功打入波音、空中巴士等多家全球航太廠商的供應鏈。
- 六、不過，我國航太產業相關廠商一直缺乏整合，幾乎是在國際上單打獨鬥，相對其他主流產業，其產值亦不算高。在業者努力下，近年確實已有相當的成長，包括製造與維修的航太產業產值，從 2009 年的新臺幣 587 億元，2012 年的 783 億，到 2014 年已成長到 870 億元、連續創下歷史新高紀錄。尤其在部份航太項目中，已在全球航空產業已成功扮演關鍵地位（如已為全球最暢銷中推力 CFM56 航空發動機扇葉片之最大供應據點等）。
- 七、這次由漢翔提出籌組「A-Team 4.0」聯盟，計畫聯合國內航太業者「打國際盃」，目標是 2 年內突破 1,250 億元產值、4 年內超越 2,000 億元，已爭取中鋼、台塑、長榮航太等廠商同意加入。期盼如過去的國內自行車業者，由其龍頭企業巨大與美利達領頭，結合上下游零組件廠商共組「A-Team 聯盟」，不僅讓臺灣自行車廠商的產值、外銷數量在幾年內以倍數成長，同時也使產業附加價值與品牌大幅提升。這次借鏡自行車成功案例的航太「A-Team 4.0」聯盟，將是臺灣航太產業邁向國際市場重要的一步。

- 八、根據全球民航客機龍頭企業波音公司的預估，在未來 20 年間，全球航空公司將需要採購大約 3.8 萬架的新飛機，總產值高達 5.6 兆美元。國內航太產業聯手走入國際，可謂此其時矣。航太屬高附加價值產業，從業人員薪資高，外溢效應與產業關聯性也強，雖然現階段產值仍遠不如石化、電子等支柱型的「兆元產業」，但未來發展前景佳。
- 九、政府現階段將推動的 5 大創新產業中包含國防工業，而航太產業則是國防工業的基石，在許多國家中都被列為重點的戰略性產業。未來臺灣航太的 A-Team 4.0 在厚植航太產業的技術與實力後，雖能製造生產航太零組件，唯距離能設計、生產出先進軍機仍要繼續努力，但畢竟是邁進了一大步，而其對國家經濟與產業的提升效益也更值得期待。

(六十四) 本院許委員淑華，鑒於新政府上台後，不僅陸客來台人數緊縮，最近也傳出陸生來台恐遭限縮，其中短期研修生或寒暑假交流營隊已受到影響，不少私立大學校長擔憂多年累積的兩岸學術交流遭受衝擊。為了台灣未來的產業發展和民生福祉，要求行政院必須做出更明確的說明和態度呈現。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、新政府上台後，不僅陸客來台人數緊縮，最近也傳出陸生來台恐遭限縮，其中短期研修生或寒暑假交流營隊已受到影響，不少私立大學校長擔憂多年累積的兩岸學術交流遭受衝擊。據實踐大學校長陳振貴證實，學校長期和江西財經大學合作，過去連續七年舉辦台灣暑期研習營今年突然停辦，原本預定四名短期研修生也沒人要來，推測與「氛圍不對」有關。目前陸生在台求學約有短期生三萬四千多人，影響層面包括衝擊學校財務和兩岸師生、學術交流等，私立大學校院協進會還廣發簡訊給會員學校，提醒各校「心裡要有譜」。
- 二、其實，兩岸交流合作可能會出現量變或質變的傳聞早已不斷。中國社科院台研所所長周志懷甚且指出民進黨執政，兩岸可能轉變為「大衝突、小合作」，或是「沒有合作」。如今看來，這些「狀況」都已然成為「事實」。新政府應明白，就職前有關兩岸關係論述的緊張和壓力，至今仍未解除。也許新政府根本不視之為壓力，但也不宜輕忽前不久瑞士洛桑管理學院 (IMD) 的警示：台灣不可能置身於大中華經濟圈之外，台灣經濟最好的出路是找出可以和大陸互補合作的經濟項目。
- 三、新政府的確有心想要扭轉以往過度依賴大陸的政策，但該進一步思考的是，是否新南向政策能夠擺脫大陸糾葛？從過去一、二十年歷經政府曾推動的南向政策看，新南向從商業投資，擴大為人才培育、參與基層建設、招商投資與促進觀光等四大領域，確實想深化和東協國家的經濟夥伴關係和雙向交流。但從實際上看，大陸不少高端科技亦早已南向，比我們更深入在東南亞的投資，也是不能視而不見的事實。新政府不能完全忽視對岸強大且具關鍵的經濟影響力，否則不免又陷入「收效有限」的覆轍。