

落實任何經濟轉型政策。

- 五、五大產業計畫原本就有政治性，是從分配給桃園（矽谷）、新竹（生醫）、台中（智慧機械）、台南（綠能）、高雄（國防）等地方勢力著眼的，民進黨的縣市首長如果與中央能夠密切互動，一起衝刺完成蔡英文設定的目標，當然會有成功的機會，關鍵是這些政策，必須要有中央、甚至是國際的高度，而且國發會不能淪為桃園產業發展局的外包企劃單位，否則必敗無疑。
- 六、「人才」（**HUMAN CAPITAL**）是台灣推動矽谷式的新創產業最重要的關鍵，要打造理想的創業生態，必須打造能夠與矽谷、新加坡、以色列、韓國等競爭的技術、資金、法規、以及優質的生活環境，而人才，則是所有動能的原點。台灣真正應該做的，是從吸引最多的優質人才出發，配合人才的需求，創造吸引國際人才來台灣（或者桃園）落地生根的誘因，有人，才有技術、才有商業模式的創新、也才能吸引源源不絕的資金、吸引追逐人才技術與創新商業模型的國際企業。
- 七、在矽谷式的創新模式中，如果把老一輩的比爾蓋茲、賈伯斯，或者把新一代的查克伯格、佩吉拿掉，矽谷就不再是矽谷，同樣的道理，可以解釋資金充沛的紐約為什麼無法成為創業中心，可以解釋擁有無數智慧財產權的鴻海為什麼不是創業中心，更可以解釋大陸政府為什麼用盡全力，仍然無法吸引國際創業家在上海北京廣東落地。
- 八、這樣的論證，其實在台灣早就已經成為共識了，馬總統在任的時候，國發會為了鼓勵國際創業人才來台，已經費了大力氣展開「創業拔萃方案」、「全球競才方案—**CONTACT TAIWAN**」、「育才、攬才、留才整合方案」，開辦「創業家簽證」等。這些雖然是前朝的專案，卻都是蔡英文推動亞洲矽谷的基礎工作，民進黨人就算有黨派之見，也不該任意丟棄這些努力的成果，應該從檢討、強化這些專案著手，腳踏實地的思考如何爭取最多、最優秀的國際創業人才來台灣落地生根。
- 九、政府過去兩年努力推動國際人才招攬計畫，但是隨著政權交替，這些計畫起了頭卻沒有後續動能，原本一年預計發出 **2000** 張創業家簽證，到今年五月底卻只有 **21** 人申請、**14** 人通過，達成率不到 **1%**。就在政權交替、官員公文往返的蹉跎中，台灣大量年輕創業者絡繹不絕於新加坡、北京、矽谷、甚至首爾途中，我們沒有吸引到國際人才，反而流失更多優秀的青年，在人才競爭的成績單上，台灣又出現一片大紅字。

（九）本院許委員淑華，鑒於我國出口連 17 個月衰退，再創紀錄，然我國如此依賴貿易，表面上的理由是國內市場太小，非得將產品出口不可。但西、北歐諸多人口遠較我國為少的國家，貿易依存度都遠較我國為低，經濟成長主要的動力其實是內需，足供我們反思。真正的理由其實是，我們過去透過貿易嘗過的甜頭太多，以至於形成依賴、難以自拔、耽於改變。如今面對出口連黑，建請

行政院應該參考中、韓，嚴肅思考發展內需市場的必要性。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、我國出口連 17 個月衰退，再創紀錄。面對出口連黑，國人反應似也漸趨淡定，除了習慣成自然之外，主要還是因為國際大環境不佳，對出口表現自難以樂觀期待，難道我們就束手無策嗎？
- 二、有史以來，全球貿易除了在世界大戰及嚴重的經濟衰退期間之外，都可維持明顯成長，但是全球貿易自去年起開始衰退，且去年衰退幅度高達 14%，實屬罕見，未來也難樂觀看待，使得全球經濟極可能成為 L 型的「新平庸經濟」。台灣的貿易依存度在全球名列前茅，去年出口衰退 10.6%，幅度較全球為小，單從數字上來看，似乎不宜苛責。然而，面對出口連黑，還是有值得深思之處。
- 三、首先，各界對出口何時轉正的關心程度似乎遠大於出口內容。財政部官員表示「6 月出口雖然持續衰退，但減幅已較 5 月小，黑暗中已見曙光，隨著電子業出口旺季來臨，就會由負轉正，下半年出口動能可望回升」。
- 四、儘管出口仍是目前我國經濟成長最主要的驅動力，但若僅致力追求出口數字，則不但無益於改善出口結構，甚至有可能帶來隱患。的確，iPhone 手機的新機出貨，向來是占台灣出口比重最高的資訊產業最重要的出口業績來源，我國前年的出口表現不錯，即是受惠於 iPhone 6，如今則又高度寄希望於 iPhone 7。然而，這種高度單一依賴的本質其實與觀光業高度依賴中國大陸觀光客無甚差異，高度依賴會帶來高度風險。我國的產業與出口結構高度集中於資通訊的中上游產業，但也因此在全球經濟衰退時承受難以分散風險之害，如今卻又將出口改善的希望寄託於這些產業，豈不矛盾？
- 五、因此，面對出口連黑，應該是一個體檢出口結構是否健康的好時機，若一味緬懷舊日榮光，甚至挹注大量政府資源來「維持既有優勢」，期待力挽出口連黑的狂瀾，恐怕並不是永續性的良策。
- 六、其次，若僅將出口衰退歸責於國際大環境不佳，甚至認為南韓的出口衰退幅度較我國為大，因而耽於思考出口對於我國經濟的意義，則更令人憂心。我國的貿易依存度目前約為 120%，高於南韓的約 100%，更遠高於中國的約 50%及日本的約 30%，全球貿易衰退對我國的衝擊自然較大，更何況我國的出口衰退幅度還較日、中等國為大。
- 七、面對日趨不確定的全球市場，各國其實早有警惕與預防。大陸在習李上台後，即不斷強調外需轉內需的經濟成長策略；韓國政府的《2016 年經濟政策方向》中，根據新的經濟政策基調，將全力拉動內需，讓民眾分享經濟發展成果。中、韓的貿易依存度還不及我國，都已明確將內需定為未來經濟成長的主軸，其主要思維一來是避免讓國家經濟過度暴露於不穩定的國際經濟環境中，二來即是「讓民眾分享經濟發展成果」。
- 八、反觀我國，至今猶不敢主張以內需為主軸的經濟成長策略。過去唯有在出口嚴重衰退的

2009 年曾以發放消費券的非典型手法來「提振內需」，此後有關內需的政策多是蜻蜓點水、聊備一格，從未被嚴肅思考。儘管蔡總統在就職演說中指出未來「應內需與外需並重」，但內需與外需的條件（如薪資高低）常屬相互扞格，如何「並重」，考驗新政府智慧。經濟部次長沈榮津則說「經濟部會先從內需市場切入，由於國際經濟狀況不佳，『只能』從內需市場著手」。由這一段話可看出在官員心中，內需還是一個迫不得已的次要選擇。

（十）本院許委員淑華，鑒於交通部正在規劃四年的智慧運輸系統建設計畫，期望以既有的智慧運輸發展成果，推動民眾有感、需求導向的智慧運輸系統。然而，檢視智慧運輸建設計畫，其內容除了涉及交通部的運輸服務與交通安全，更和經濟、科技、環境、警政署有高度相關，因而要求行政院，針對該計畫辦公室應提升至行政院的層次，才能發揮整合功能與綜效，達到民眾有感與產業發展的策略目標。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、交通部正在規劃四年的智慧運輸系統建設計畫，期望以既有的智慧運輸發展成果，推動民眾有感、需求導向的智慧運輸系統。智慧運輸的發展已經超過廿十年，在聰明公車、高速公路電子收費、衛星計程車、智慧卡票證系統等方面均有世界級的產品與服務。不論在亞太或世界智慧運輸論壇也都獲得國際肯定。面對萬物聯網、大數據、定位精確、以及移動寬頻等新科技的迅速發展，台灣確實需要結合產、政、學、研各界推出新世紀的智慧運輸發展計畫，讓民眾感受更安全的交通環境，更可靠的運輸服務，同時能提升營運效率、降低營運成本，引導我們國家社會朝向永續發展方向邁進。各方對於規劃方向內容均予以高度肯定，但對於整體策略目標與內容，仍有充實與提升的空間。
- 二、在策略目標方面，宜將「氣候變遷」與「交通安全」予以納入。日本智慧運輸協會整合國土交通、工業資訊，以及交通警察等部門，在其智慧運輸發展目標直接提出「永續發展」與「零車禍死亡」的策略目標；歐洲智慧運輸聯盟更是標舉「零車禍」做為智慧運輸發展的終極目標。而因應二〇一五年底的巴黎氣候宣言，世界智慧運輸大會（ITS World Congress）更同步推出以智慧運輸促進永續發展的行動計畫，並彙集各國發展的案例與成果和全世界的會員國家分享。身為亞洲與世界智慧運輸聯盟的創始國，台灣當以「永續」、「安全」的高度來研擬新一代的智慧運輸發展計畫。此外，在以四年經濟建設計畫的方式研提計畫，也應有配合策略目標的績效指標，例如聯合國與世界衛生組織（WHO）共同倡議的「二〇二〇年車禍死亡減半」目標，以及許多國家推動「公共運輸倍增」計畫，都是應該納入的量化指標。
- 三、智慧運輸系統建設應與國際接軌，除了引入國際團隊參加如車聯網、安全與自動駕駛、智