

天開的政治算計卻引發沸騰民怨，重挫了馬英九的支持度，而民眾厭惡馬政府的情緒日益加劇，因此五二〇就任後能否止跌回升，恐亦不樂觀。

- 二、今年第一季，台灣總體經濟形勢大幅下滑，出口總值比去年同期衰退四%，工業生產指數也比去年第一季衰退四·六八%，整體批發零售餐飲業的營業額比去年第一季減少三四二億，台灣全體公司倒閉家數更高達七四三一家。主計總處公布之第一季經濟成長率概估值僅〇·三六%，成長幾乎已經停滯。而一至二月之實質平均薪資更是負成長三·三四%，為史上第四大減幅，僅次於石油危機、網路泡沫及金融海嘯時期，實質薪資退回十四年前水準。衰退情況之嚴重，為四小龍之最。以前藍營常批評扁政府搞鎖國、內耗，使經濟陷入空轉，然而真正空轉者，實屬馬政府執政下台灣之真實寫照。
- 三、馬政府之不得人心，乃是在台灣經濟情勢江河日下之際，仍未以策劃台灣經濟發展為重，規劃新興與策略性產業，厚實台灣經濟基礎，營造未來之希望，卻反其道而行，假借公平正義、市場機制之名，將國營事業之無效率與政府財政之窘境，轉嫁於民眾承受。而十四年來薪資與所得並無增加的民眾，根本無力承擔此一額外負擔，馬政府因此提出節約之道德訴求，要求本已痛苦度日之國人共體時艱，此舉無異雪上加霜，乃引發強烈反彈，掀起一股反馬的浪潮，並且立刻反映在鹿港鎮長選舉國民黨選情之崩盤。
- 四、深入探究這些年來台灣經濟在原地踏步的癥結，主要在於產業歷經二十年之外移，生產基地大量轉移到中國，而且海外生產已超過外銷訂單一半，嚴重衝擊薪資、就業機會與經濟成長三個部分。在薪資方面，早在台灣企業以外移中國當成降低成本之法寶時，吾人即已斷言，依要素價格均等化之理論，台灣與中國之勞動薪資勢必趨於均等化，而中國之工資曾不到台灣的十分之一，最後結果不是台灣被往下拉，就是中國的工資調上來，如今，台灣薪資雖然未往下跌，但完全缺乏上漲動力，十三、四年來未曾成長，而中國薪資卻已大漲數倍，逐漸趨近於台灣。另外，台商投資中國二、三千億美元，估計為中國創造逾千萬個就業機會，以鴻海集團即擁有上百萬中國員工，可見此一估算並未高估。而「台灣接单、海外生產」成為台灣大半企業的營運模式，其產出成為台灣 GDP 虛胖的部分，故而經濟在數字上固有成長，但經濟利益卻未能由全民分享。
- 五、換言之，台灣之就業、薪資與 GDP 成長之萎縮，已是結構性而非循環性問題，只有仰賴結構性之變革，方可收改革之效，喊一喊口號無法解決問題。偏偏馬英九是個光會喊美麗口號、願景，卻欠缺執行力的表演型政客，例如馬英九第一任提出的「愛台十二項建設」，在第一任即將結束時，民眾卻還看不到這十二項建設的影子。不但多數民眾根本叫不出十二項建設的名字，恐怕連馬總統也不記得了；而唯一令人印象深刻的桃園航空城，則被揶揄「航」字已經去掉，徒留「空城」。

（三十）本院李委員應元，針對馬總統即將進入第二任的任期，宣稱要努力追求歷史地位；並高舉公平正義的大旗，戮力追求改革，似乎正應該是人民所期待的。但為什麼這些政策推出，都遭到

社會大眾如此強烈的批評，甚至引發強大民怨，滿意度又創歷史新低只剩 15%。本席認為，原因出在馬總統的改革並沒有真正與人民站在一起，沒有真正聽到人民的聲音。這些政策，都只敢向人民、向企業伸手要錢，政府卻沒有自我反省。正如歷史故事「周處除三害」，真正應該處理的卻是馬政府自己，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、就以油電雙漲做例子，表面上經濟部將「打擊面縮到最小」，民生用電的漲幅不大，大多數漲價的壓力，都移轉到少數的大企業身上，以為這樣可以將民怨控制在最低。但是，人民在意的是台電、中油的官僚、組織老化、貪污腐敗的問題，人民期望政府藉著油電雙漲的機會，啟動台電與中油的再生方案。但是過去一個多月，卻看到經濟部官官相護，不只提不出對中油台電的改革計畫，甚至連檢討的意願都沒有。而馬總統帶頭要人民縮緊褲帶、不吹冷氣，還大張旗鼓要查民間漲價，把「改革」搞成了官民對立，搞成了革人民的命。電價上漲改成三階段，雖然暫時將沸騰的民怨降溫，實際上卻將通貨膨脹的預期心理一直延長到年底。讓漲價的壓力，從漲一次變成漲三次，對於控制物價上漲是非常不利的。而台電的「營運績效改善」，仍然只是一張空頭支票，馬政府仍然沒有回應人民的聲音。
- 二、勞委會主委王如玄提出的「加薪法」更是匪夷所思。台灣勞工薪資水準低，長期以來實質薪資負成長，非農勞工的平均薪資只有新加坡的 48%、韓國的 57%，中高階人才大量流向大陸、香港、新加坡，成為「白領農民工」。這些都是威脅台灣長期發展、埋藏社會動亂的地雷，更是馬政府必須嚴正面對的課題。王如玄提出的「加薪法」卻想以政府的力量介入企業薪資制度，不只註定會是失敗的政策，如果硬推，必然又將引發社會爭端，甚至點燃企業與勞工的階級對立情緒。王如玄所說國外企業的「社會責任」（Corporate Social Responsibility, CSR）是鼓勵企業對所在的社區貢獻，核心的目標是社區參與、急難救助，而不是替自己公司的基層員工加薪。把鼓勵企業社會責任，與基層員工加薪連結，根本牛頭不對馬嘴。
- 三、大學畢業生薪資偏低，根本問題在於就業機會太少。根據經濟部的統計，台灣過去十年已經減少了 27 萬 480 家公司，目前每年解散、撤銷、廢止的公司家數，超過新增企業家數；而既有的公司老化、停止雇用，老人不敢退休，中年人願意減薪來維持工作，年輕人的薪水怎麼會有調升的機會？
- 四、政府要提升薪資水平，唯有從市場面來思考。要朝「興利」著眼，而不是每次都只想要「分配」，想從已經債台高築的政府財政來增加補助。勞委會在 2009 年推出 22K 大學生企業實習方案，運用鉅額的預算來補助企業用月薪 2.2 萬雇用大學生，雖然暫時緩解了大學生失業的問題，卻也坐實了大學畢業生 2.2 萬元月薪的水準。王如玄當時面對外界的指責，還曾

經在某專業財經雜誌的專訪中大聲表示「求職市場不是政府可以干預的」。如今，竟然又動起以政府補助來介入企業薪資的怪異想法，讓人懷疑，馬政府是不是已經陷入一人一把號、病急亂投醫的窘境了。

五、馬政府用「打擊面最小」的心態來做改革，根本心態還是走捷徑，不敢面對問題本質的政治考量。油電價格必須處理台電、中油的老化與腐敗；財政健全不能只搞證所稅，必須面對政府赤字飛速膨脹、長期必然破產的問題；薪資水準低落必須靠吸引外資、鼓勵民間創業與投資，才能增加高附加價值的工作機會。去年敲鑼打鼓震天價響的豪宅稅，至今只課到 2,500 戶、收稅 2 億多元，就是政府「打擊面最小」心態的代表作。今年的證所稅、油電價格調整，恐怕也將步上豪宅稅的後塵。這些不敢面對核心問題的假改革，既得不到裡子，又讓政府威信掃地，所有政策七折八扣，徒然把社會搞得人心惶惶。最後只推出一些亂貼補丁的三流政策，既得罪了支持者，也討不到正義！

（三十一）本院李委員應元，針對雪山隧道發生通車 6 年來最重大車禍，造成 2 死 31 輕重傷慘劇。專家質疑交通部把速限從 70 公里提升到 90 公里，安全車距卻無相對拉長，導致事故發生。本席認為，當初交通部為流量犧牲安全，此一重大車禍應引以為戒，交通主管部門應將雪隧速限降回 70 公里，並加強宣導雪隧通行交通安全以及相關逃生資訊，並且必須全面檢討雪隧的整體安全，嚴格要求往後災害演訓以及周邊的搶救單位全力配合。再者，近來高速公路發生多起因車輛爆胎所引發之重大交通事故，造成車輛損壞及人員重大傷亡之 A1 類交通事故偏多，為肇事原因第二位，交通主管機關應就此提出因應改善對策，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、雪山隧道昨天發生通車 6 年來最嚴重追撞火燒車車禍，外界質疑交通部把速限從 70 公里提升到 90 公里，安全車距卻無相對拉長，導致事故發生。成功大學交通管理系副教授黃國平指出，雪隧裡的視覺領域比一般高速公路呆板，再加上駕駛人面對隧道內窄領域的視覺角度，眼睛易感疲倦，反應相對變慢，所以隧道內的行車安全距離，須比一般道路規定的行車距離更長、更嚴格。
- 二、本席等認為，雪山隧道與一般開放式道路不同，駕駛條件以及反應時間空間均不足。交通主管部門不應為流量犧牲安全，應考慮將雪隧的行車速度降低到原來的 70 公里，嚴格制訂行車安全距離，行車速度減緩雖影響車流，但相對地較安全，行車更有保障。
- 三、近來高速公路發生多起因車輛爆胎所引發之重大交通事故，造成車輛損壞及人員重大傷亡