

必須藉此機會，以去（101）年陸日釣魚台爭端迫使日本和我們簽署漁業協議模式，要求日本重新調整壓縮我們的不合理的防空識別區，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、大陸國防部公告「東海防空識別區」範圍，將釣魚台列嶼劃入，不但牽動美、日、台敏感神經，更引發東海區域緊張，甚至連其他周邊的國家，如南韓及澳洲也對此同表關切。客觀而言，就目前的區域緊張情勢發展來看，大陸突然公布防空識別區，其時機與方式或許無益於區域穩定，未來情況是否會進一步惡化當然仍有討論空間，北京是否會進一步在黃海、南海地區也劃定防空識別區同樣有待後續觀察，但北京此舉主要針對日本而來應該是不爭的事實。
- 二、就目前看來，相關各方現在都擺足了姿態，堅持自己的立場，但坦白的說，本席既不認為衝突無法避免，更不認為戰爭已經迫在眉睫，畢竟有關各方現在都只是在測試對方的底線，目前充其量而言只是在彼此叫陣，企圖壓制對方氣燄。對北京來說，韜光養晦、有所作為依然應是外交圭臬，而為所當為尤其重要，既然它需要一個安定的國際及國內環境來追求發展，改善內部叢生的問題，因此北京就更沒有必要小不忍則亂大謀的主動惹出事端，破壞自己難得的戰略發展機遇期。但北京心中仍然應該知道，只要中、日發生衝突，不管規模大小，最大的得利者非美國莫屬，智者絕不上當。
- 三、大陸「東海防空識別區」所引發的問題，其實台、陸、日三方都有自己的立場和堅持，都有內政壓力和不能妥協之處。從台灣的立場來看，事情發展到目前的階段，日本政府當初將釣魚台國有化的舉動是破壞現狀的始作俑者，必須加以嚴厲譴責，美國明顯親日的偏頗立場同樣值得批評，不能接受。在這次東海風雲中，兩大之間難為小，政府相對中性、理性的舉動及發言，其中雖然仍隱涵了國族利益的整體考量，但我們最終的立場，希望各方能以協商談判代替對抗，以保證東海能成為和平之海的目的勿庸置疑的。
- 四、以協商談判代替對抗，終究是陸美日各方必須要走的路，東海和平倡議揭櫫的原則，應該成為未來各方互動的參考座標。綜觀目前東海區域形勢，我們大可不必加入日美的反制行列，反過來，我們還必須藉此機會，要求日本重新和我們協商防空識別區的問題，日本在 2006 年曾片面將其防空識別區往南移，侵犯壓縮我們的防空識別區；去年以來陸日釣魚台爭端迫使日本和我們簽署漁業協議，現在我們也要抓住機會要求日本重新調整壓縮我們的不合理的防空識別區。此外，為了兩岸關係發展大局，兩岸可以考慮在九二共識基礎上，發揮經合會的功能，協商如何在東海進行經貿能源合作，或其他經營治理釣魚台的合作途徑。

（五十）本院黃委員昭順，針對台灣自金融海嘯以來經濟持續低迷迄今，學者、企業甚至政府多究因台灣經濟不夠自由化，特表芻議

。概言之，自由化旨在減少政府干預，藉由開放市場、調降關稅、撤銷技術性貿易障礙以引入市場的力量，繁榮經濟；長期以來，台灣一直是美、歐眼中的自由化模範生，是以台灣今天經濟之所以沉悶，絕非自由化的程度不夠。造成台灣經濟表現不佳的原因很多，包括國際景氣低迷、產業結構升級不順利、決策當局的優柔寡斷、文官體系的公文旅行等等。然國際景氣非操之在我，產業升級非朝夕可變，其中立即可改的是決策者的心態及文官的行政效率。政府與其追求一個代價高而需處處委曲求全的自由貿易協定（FTA），不如先從改革自己的決策意志、文官效率著手。在友善的投資環境下，加以和諧的兩岸關係及較低的賦稅負擔率，何愁外商不來投資？本席並非反對洽談自由貿易協定，而是反對一廂迷信自由化的施政態度。過分的迷信及處處委曲求全所簽署的自由貿易協定，非但不能讓台灣經濟振衰起敝，反將帶來不測之憂，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、自由經濟示範區即將上路，府院高層認為台灣今天經濟不振、投資趨緩、薪資停滯都是因為不夠自由，只要自由化，即可重獲活力。但老實講，台灣今天經濟不振，投資下滑，根本問題真在自由化不夠嗎？台灣營所稅 17%、遺贈稅 10%、賦稅負擔率 12.8%難道還不夠低？台灣鄰近大陸市場，又有經濟合作協議的優勢，難道還不夠好？但何以不奏效，原因在於政府施政難以取得企業的信任，對下難以取得文官的信任。因此顯然，台灣今天經濟的困境在「信任」而不在「自由」，以自由化的藥方來醫治信任不足的病，豈有收效之期？
- 二、長期以來，有不少人認為只要透過自由化，台灣的一切困境即可迎刃而解，惟歷史的經驗告訴我們，對於預備好的國家，自由化可以帶來商機，但對於沒預備好的國家，自由化反將帶來危機。台灣刻正積極尋求與美、歐洽簽自由貿易協定（FTA），若不能善用兩岸資源提升自己的競爭力，則市場愈開放，其所帶來的危機將會比商機更多。本席認為，只有在競爭力獲得重建之下，台灣參與區域經濟整合、洽簽自由貿易協定，才有加分的作用。遺憾的是，政府及大多決策官員率爾認為近年經濟停滯是因為不夠自由開放，只要開放市場，即可重獲活力。於是近期以「自由經濟示範區」之名大力推動金融自由化、主張各類服務業的市場開放，然而自由化、市場開放果然是解決經濟困境、提升競爭力的萬靈丹嗎？恐怕未必。
- 三、若自由化、市場開放對各國有如此大的助益，世貿組織（WTO）杜哈回合談判何以談了 12

年，仍未獲共識？這足以證明各國對於市場開放仍存戒心，自由化顯然不如想像的這麼美好。鑑此，到底是自由化能提升競爭力，或者是自己要先提升競爭力才能在自由化中獲利？實必須加以釐清。若屬前者，大力推動自由經濟示範區自然是對的，但如果是後者，把一切困境寄望於自由化，勢將把台灣推向另一個更大的困境。

四、造成台灣今天經濟表現不佳的原因很多，包括國際景氣低迷、產業結構升級不順利、決策當局的優柔寡斷、文官體系的公文旅行等等。文官體系害怕承擔責任，在這樣的行政體制下，一個決策不斷的開會、不斷的研議、不斷的報院，但也不斷的被退回原點重擬，好不容易拍板了，還是會翻盤。油電雙漲如此、證所稅開徵如此、國土計畫法、核四該不該商轉如此，近來連自由經濟示範區都是如此。惟國際景氣非操之在我，產業升級非朝夕可變，其中立即可改的是決策者的心態及文官的行政效率。政府與其追求一個代價高而需處處委曲求全的自由貿易協定（FTA），不如先從改革自己的決策意志、文官效率著手。果能如此，在台灣這一友善的投資環境下，加以和諧的兩岸關係及較低的賦稅負擔率，何愁外商不來投資？處處委曲求全簽署的一紙自由貿易協定，並不能讓台灣經濟振衰起敝。

（五十一）本院黃委員昭順，針對自行車通勤愈來愈夯，不僅自行車上人行道，連騎樓內也見自行車通行，籲請政府應審慎研議「自行車專用道」，以確維行「人」及「車」安全。以人、車共行車道來增加自行車道長度，是沒有遠見的偷懶做法。為解決交通巔峰時間壅塞，歐美國家都會區都傾力規劃大眾運輸系統，以求都會區通勤不需使用私人運具的目標；自行車通勤，當然也是解決市區交通問題的方法之一，但是當交通尖峰時刻馬路上盡是爭道的自行車騎士時，那也會是另一種夢魘，鑑此；都會區內自行車必須限量；法國巴黎實施公共自行車制度，就是希望騎士都使用公共運具，而不是每人都去買一台車；但公共自行車要如自用車般方便取用，就得廣建租賃站；另外則就是廣建自行車道，可讓自行車騎士也有幹道可行。但是自行車畢竟仍具備「車」的條件，主管單位應闢出自行車專用道，人車共行的權宜之計並不適當。自行車幹道如能建立，再配合增設自行車租賃站，以公共自行車通勤應比公車更有效率，當有助於巔峰時間交通壅塞改善，及人、車安全，特向行政院提出質詢。

說明：