

進投資額 27 億元。在智慧城市方面，預計明年底前帶動 4 家電信運營商與 50 家系統整合與服務商，於全臺 6 都 11 縣展開智慧城市服務試煉，預計民間投資達 10 億元。

2. 積極推動民間參與公共建設，明年促參案件年度簽約金額目標 800 億元。

(三)協助企業取得投資及併購資金

1. 由國發基金匡列 200 億元，接受民間投資業者申請、參與成立併購投資基金，若加計除併購投資基金外之民間投資者共同投資，及搭配銀行融資，預估可帶動 1,500 億至 2,000 億元資金投入。

2. 增加中小企業放款餘額 5,400 億元（18 個月），並提供 5,000 億元協助非中小企業取得營運資金。

(四十二) 行政院函送許委員淑華就近期出口「連五黑」，經濟成長率可能下修等問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 104 年 9 月 24 日院臺專字第 1040052332 號）

（立法院函 編號：8-8-1-65）

許委員就近期出口「連五黑」，經濟成長率可能下修等問題所提質詢，經交據經濟部查復如下：

一、由於主要國家需求減緩、國際農工原料下跌、金融不確定性仍高（如各國匯率、美國利率走向）等因素影響，各機構紛紛下修全球及各國今（2015）年經濟成長預測，根據 Global Insight 於今年 8 月公布 2015 年全球經濟成長率預測為 2.5%，較 2014 年的 2.8% 下調 0.3%，顯示今年國際經濟趨於保守，大環境疲弱影響我國出口、投資及消費動能，主計總處數度下修我今年經濟成長率。

二、近年來我國出口成長率確有減緩現象，主因係全球電子、資通訊產品需求趨緩，而中國大陸經濟走緩及全力扶植自有產業供應鏈，加上全球區域經濟整合加速，我國加入進度相對緩慢，均影響我國出口動能。

三、政府刻正執行相關因應措施以提高出口成長率：

（一）提升經貿關係：包括參與多邊貿易談判；推動區域經濟整合或經濟合作協定，以推動加入 TPP 與 RCEP 為主要工作；促進與主要貿易夥伴雙邊經貿合作關係，包括透過雙邊經貿對話機制，解決我廠商面臨之貿易障礙，積極與重要貿易夥伴洽簽自由貿易協定，加速完成兩岸經濟合作協議之後續協商。

（二）強化貿易推廣：以拉進來、走出去、聚網絡、補能量、塑形象等具體作法，以強化我對外貿易活力。

四、為提升經濟動能，本院已於 7 月 27 日提出「經濟體質強化措施」，針對產業競爭力提升及擴大出口動能部分，推動下列三措施：

（一）推動產業鏈智慧化（生產力 4.0）：挑選領航產業如電子資訊、精密機械、紡織、零售、物流、生技及精緻農業等，推動產業數位化及智慧生產，協助產業創新。

(二)鞏固主力產業競爭優勢：選定具國際競爭力及受中國大陸自主供應鏈威脅的五大主力產業（半導體、面板、車輛、機械、紡織）全力輔導。

(三)打造整廠/系統整合出口旗艦：短期積極推動 10 個整廠（案）輸出（如 ETC、LED、智慧校園等）/系統整合（如 Ubike、物流、醫療管理系統等）出口旗艦，全力提高輸出效益。中長期將建置孵育機制，培育新興系統整合產業輸出。

（四十三）行政院函送許委員淑華就臺鐵局與德國國鐵簽署「策略合作夥伴備忘錄（MOU）」表達肯定，並建議積極提出人才培育與技術合作計畫，面對「台鐵公司化」的嚴肅課題並應研訂行動方案展開行動一案所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 104 年 9 月 24 日院臺專字第 1040052336 號）

（立法院函 編號：8-8-1-69）

許委員針對臺鐵局與德國國鐵簽署「策略合作夥伴備忘錄（MOU）」表達肯定，並建議積極提出人才培育與技術合作計畫，面對「台鐵公司化」的嚴肅課題並應研訂行動方案展開行動一案所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、「交通部人才培育與技術合作計畫」：

目前本部除辦理交通技術人才培訓、舉辦交通技術論壇、研討會，促進技術交流與國際接軌外，亦積極推動所屬單位與國外相關機構進行技術交流與人才培訓；繼氣象局與美國國家大氣科學研究中心簽訂「臺美氣象預報系統發展技術合作協議」期能提升預報效能與準確度後，臺鐵局與德國國鐵簽署「策略合作夥伴備忘錄（MOU）」進行技術交流與人才培育，至於實質技術合作與人才研修訓練，以及鐵路技術及建築資訊模型（BIM）技術等課題，雙方將於研議後提出雙邊具體合作行動計畫。

二、「台鐵公司化」議題：

(一)臺鐵局係全年無休之公共運輸服務事業，肩負滿足基本民行之社會公益性質，其票價受嚴格管制，其經營非以追求利潤最大化為單一目標，例如為服務偏遠地區民眾之通行需求，業務清淡、入不敷出之小站及偏遠支線，仍須維持營運；且臺鐵票價自 84 年迄今無法調整，而 84 年迄今，消費者物價指數增幅已逾 20%；再加上敬老及身心障礙法定優待票價差額等政策性負擔，係由臺鐵自行吸收，未獲政府補貼，同時臺鐵承擔高額退撫金及利息等歷史性財務負擔，並分攤各項鐵路立體化建設之配合款等不利之財務和營運因素，以致累積鉅額虧損，服務品質難獲社會大眾認同。

(二)臺鐵局囿於鐵路法之規定，在經營附屬事業與資產開發等方面多所限制。目前臺鐵局附屬事業經營主要法源為鐵路法，受該法律限制，無法配合運輸環境變遷充分利用土地資產，以提升行旅服務及強化企業體質，在資產開發方面，僅能依都市更新條例、促進民間參與公共建設法及國有財產法等法令進行資產活化，缺乏積極性的開發主導權，無法如同捷運及高鐵可依據「大眾捷運法」及「獎勵民間參與交通建設條例」等專屬法源進