

」等機制，為企業建立交流平台。

- 三、特別是根據過去七年間所舉辦的近七十場次的產業搭橋會議觀察，參與活動的業者表示參與搭橋會議的效益包括：(1)獲得商情掌握產業發展動向，(2)透過平臺認識大陸產業的重要關鍵人物並厚植人脈基礎，(3)增加與大陸業者合作的機會，(4)提升公司品牌知名度，(5)加速拓展中國大陸內銷市場以及(6)提升中國大陸地區營收之成長率。其中，網訊電通公司藉由與大陸華為公司合作進軍國際市場，目前全球營運基地涵蓋上海、南京、馬尼拉、吉隆坡等地，顯示藉由兩岸產業的合作共同開拓新興市場，是台灣產業佈局全球市場的可行模式之一。
- 四、然而，如今由於兩岸主管部門聯繫溝通機制和兩會雙邊協商暫停，使得通訊、車輛、電子商務、LED 等兩岸產業搭橋會議和各項產業合作論壇的規劃與時間表都不確定，加上兩岸當局對於未來兩岸產業搭橋會議、「兩岸產業合作論壇」，以及「兩岸工業發展與合作論壇」等機制是否持續推動？以及是否維持原有的政策對話層級，都未有明確的政策宣示，尤其讓未來兩岸產業合作之持續性與前景，充滿不確定性，也讓台灣產業未來如何規劃在兩岸之投資與營運佈局，也充滿不安定感，實在不利於產業發展。
- 五、特別是對台灣而言，由於台灣對大陸市場的依賴，且上市（櫃）公司中有近八成赴大陸投資，即使政府政策強調「避免依賴單一市場」，但要廠商立即轉變其投資或市場佈局，是不切實際的。以行政院通過的「智慧機械產業推動方案」為例，雖然該方案在國際合作方面，將強化台歐、台美及台日智慧機械產業交流，引進國外技術及與國際大廠合作，但是全球排名第 3 的工具機大廠友嘉實業總裁朱志洋日前在一場演講指出：「分散市場固有必要，但是大陸市場仍是台灣企業最大的機會及優勢」，尤其顯示在台商的全球佈局中，大陸市場仍為不可或缺的一環，而政府在推動各項產業政策時，尤其不能忽略業者在大陸市場的佈局與產業合作需求。
- 六、對大陸而言，固然國台辦強調「對台大政方針是一貫的」，且未來將繼續藉由「十三五規劃」、「一帶一路建設」、「中國製造 2025」和戰略性新興產業的發展機會，推動兩岸產業合作，並吸引台商大陸投資。但是在兩岸關係僵持之下，大陸若遲遲不對「兩岸產業合作論壇」以及「兩岸工業發展與合作論壇」的延續性與政策對話機制，提出明確的方向，不但將導致台商的參與充滿變數，也無助於兩岸產業重複投資與惡性競爭的解決。
- 七、在全球經濟新平庸的背景下，產業的競爭與市場爭奪日益激烈，而主要產業品牌的競爭消長甚至已成為影響經濟成長的關鍵。對此，如何持續深化兩岸產業的合作，讓雙方的產業優勢可以充分發揮，共同開拓全球市場，是兩岸當局不可忽略的課題，期待兩岸當局能夠本著「不以政治紛擾干擾兩岸經貿合作」的思維，進一步對於兩岸產業合作的推動意願和機制，提出明確的政策方向，才能增加台灣產業在兩岸之投資與營運規劃的能見度。

（一三一）本院許委員淑華，鑒於最近勞動基金運用局發布一個新聞稿，標題是「勞動基金今年獲利續創新高，上半年獲益 612 億

元」勞動基金運用局拿上半年獲益 612 億元，拿來作為今年獲利續創新高的依據；但整體基金規模也達到 3 兆 1,921 億元更是新高，從而卻使收益率降至 2.03%。要求行政院責成所屬機關應立刻公布代操勞動基金的機構名稱、代操金額、代操條件（代操手續費等各項相關費用的計算標準），以及公布當初遴選代操機構的程序及標準，讓相關資訊透明化。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、最近勞動基金運用局發布一個新聞稿，標題是「勞動基金今年獲利續創新高，上半年獲益 612 億元」，各大媒體大多是來稿照登，彷彿勞動基金運用局給勞工朋友送個大禮，表現出為勞工朋友妥善服務的卓越績效。然而，仔細看了勞動基金運用局新聞稿的詳細內容，就不得不生氣。
- 二、勞動基金運用局拿上半年獲益 612 億元，作為今年獲利續創新高的依據，看似有理；但整體基金規模也達到 3 兆 1,921 億元更是新高，從而使收益率降至 2.03%這才是重點。但勞動基金運用局僅吹噓其獲利新高數字，卻不同時檢討收益率僅有 2.03%這個微薄數字，簡直把勞工朋友當傻瓜，本案可作為「統計數字不騙人，騙人的才用統計數字」的實例。
- 三、收益率 2.03%，這樣的績效表現，算好還是不好？2.03%比一年期定儲利率 1.09%好太多了，高出將近一倍，若考量今年上半年台股加權股價指數上漲了 3.94%，勞動基金運用局只要參照金管會丁主委建議，多買台股 ETF，報酬率就可望達到 3.94%，比起 2.03%高出將近一倍，更何況這個 2.03%的報酬率可能還沒扣除信託保管手續費、委外操作手續費等相關費用，若還須扣除各項相關費用，也許實際報酬率還不到追蹤大盤 ETF 報酬率的一半。
- 四、今年上半年新、舊制勞退基金、勞工保險基金、就保基金、職災保護專款及積欠工資墊償基金收益率分別為 2.02%、1.86%、2.52%、0.45%、0.46%及 1.09%，沒有一項打敗大盤，操作績效只能用一個「慘」字形容。換言之，勞動基金的操盤績效是拙劣到不行，其中甚至有低於一年期定儲利率的 0.45%與 0.46%的報酬率，不知操盤手是笨還是壞，是因為不是自己的錢就操成這副德行嗎？
- 五、更令人咋舌的是，勞動基金運用局竟能把壞消息說成好消息，新聞稿中用上半年總收益金額 612 億元，作為獲利續創新高的證據；卻不提說收益率僅有 2.03%，遠低於台股加權股價指數上漲率 3.94%，愧對勞工朋友們。
- 六、要求勞動基金運用局應該做下列改革：第一，以後要說真話、做實事，是就說是、不是就說不是，切勿再把壞消息說成好消息，將勞工朋友當傻瓜。
- 七、第二，立刻公布代操勞動基金的機構名稱、代操金額、代操條件（代操手續費等各項相關費用的計算標準），讓相關資訊透明化。「冤有頭、債有主」，勞工朋友們有權利知道自

己的錢是如何冤死的。

八、第三，公布當初遴選代操機構的程序及標準，讓社會大眾知道怎麼會選出操作績效只有 2.02%、1.86%、2.52%、0.45%、0.46%及 1.09%的操作機構，相信這績效不會全是勞動基金運用局同仁自己操作，一定有委外代操，即使找猴子射飛鏢來選股，都不致有 0.45%、0.46%的表現吧！？遴選代操機構的程序及標準，相信有很大的改善空間。

九、第四，建立賞罰分明的代操誘因機制，勞動基金運用局在新聞稿內吹噓「審慎依市場情勢動態調整全球布局」，既然有全球市場這麼大的布局空間，卻連台股加權股價指數上漲率 3.94%都達不到，而僅有區區 2.03%的收益率。建議以台股加權股價指數上漲率為基準，代操結果能打敗大盤才有操作手續費，而且勝出大盤的比率越高，給予更高的累進激勵獎金。然而，操作績效若不能達到台股加權股價指數上漲率，代操機構就必須補償差額，否則，拿勞動基金直接去買 ETF 就好了，幹嘛要委外代操。

（一三二）本院許委員淑華，鑒於全國首輛開頂雙層觀光巴士正式上路，日前於高雄夢時代大道舉行啟用記者會。移動物聯網、衛星精確定位、自動化、新能源，以及資通訊技術已經衝擊各行各業，公共運輸服務業將會面臨更多、更大的衝擊。要求行政院責成交通部門應整合創新服務的發展，從舊的復康巴士普及成為小眾運輸，到新的共享網路約車服務，都需要以更積極、主動的態度來面對。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、全國首輛開頂雙層觀光巴士正式上路，日前於高雄夢時代大道舉行啟用記者會。這是繼六年前水陸兩用巴士後，高雄市政府交通局另一突破中央法令提出的旅遊巴士創新服務。當年水陸兩用巴士的推出是地方政府提出需求、經由十數次說服中央增修相關法令，並透過層層審查終於能夠讓水陸兩用巴士上路，但由於交通部路政、航政當時對於該型車種、功能認知不清，並抱著陳舊法規，被動的由地方政府推著修改法令，終能在仿效國外相關法規後訂出我國水陸兩用車輛規範，但當年「東抄西補」、號稱全世界最嚴苛規範，讓水陸兩用車的觀光功能大打折扣。此次開頂雙層觀光巴士能夠在法規修訂與合理審議的時間內順利上路，實為交通部的一大進步，雖然落後其他觀光大國廿年，但各界均給予高度肯定。同時，也要在此呼籲交通部門應對於有利民生的相關法規主動進行編修，讓民眾享受更好的客運服務。
- 二、這次首輛開頂雙層巴士設計考量高雄氣候，能兼顧安全及環保要求，也是第一輛符合歐盟六期環保排放標準車輛，應會帶給民眾與觀光客知性、有趣、先進，以及環保的旅遊服務。對於交通部、高雄市政府交通局，以及公共運輸客運業者能共同攜手合作，突破編修法