

## 外星人也想移民台灣？

近年來中國大陸和東南亞經濟快速發展，而台灣正處於東亞地區的中心地帶；從地理位置來看，我們很有機會藉東亞的發展而得到利益。多年來許多人都有運用這項利基的建議，我們也一直主張以兩岸直航政策來擴大這項利基。不過這項利基並非我們獨有，若以為我們天生就是唯一或最好的中心點，地理位置好到不行，連外星人移民都列為首選，盲目的自大，會使我們忘了其他應做的努力，甚至看不清該努力的方向。

台灣的中心地位如此被誇大，其源頭正是當年亞太營運中心政策的規劃報告。當時規劃者計算東亞六個都市彼此之間所需的飛航時間，台北和其他五個都市間平均飛航時間只有2.5小時，少於另五個都市所需的平均時間，而高雄和其他五個東亞港口間的平均航行時間53小時，也是六港口中最少，所以我們處於此區域最中心的位置。這種說法和數據深入人心，最近馬陣營也加以引用。

可惜這中心位置是當年規劃單位創造出來的。以海運來說，該規劃選用高雄、[香港](#)、馬尼拉、上海、東京及新加坡六個都市，結果到其他五地平均時間，上海要75小時，[香港](#)也要64小時，我們看來果然最「中心」。然而為何選這六個港口？神戶和釜山不是比馬尼拉更重要的大港嗎？但若把它們和青島、寧波、天津列入，則由於新增的大港是在北面，上海、釜山等北面的港口其平均航運時間會相對減少，就比高雄更像是中心。換言之，我們的中心地位其實是靠技巧挑選評比範圍而製造出來的。

當年的規劃同時也忽略了各都市和港口之間重要性上的差異。就像物理學在計算一個物體的重心時，要考慮到各部分密度的差異而不能只看物體的形狀一樣；經濟分析在推算各種中心時，也要考慮各地人口、所得以及運輸量等等相關因素的差異，而不是只看地理位置。由於東亞的經濟活動重心顯然是在東北亞，因此把各重要因素同時考慮進來，我們也不會是中心。

事實上，各種經濟活動分別有其影響因素；因此將各活動分開來看，通常會出現不同的中心。例如，我國在全球整體而言雖算小國，但就晶圓代工和很多產品而言卻是全球的中心。諺語說：「桃李不言，下自成蹊」，某個地方若有其利基，各方自然為運用此利基而來，沒路也走出路來。例如各種厚重長大的產品常用海運，大量生產這類產品的地方必成為海運中心；而航空貨運的利基則是輕薄短小的高價貨品，這類產品的主要產地自然爭先經營航空貨運。我國由出口勞力密集產品轉向高科技產品的結果，海運相對萎縮而空運快速成長，部分原因即在此。而我們未來的發展也不能什麼都要，而應以我們具有利基的項目為主。

常常有人以為，只要和中國大陸直航，中國大陸的貨品就會都來台灣轉運；蕭萬長先生甚至說，若當年亞太營運中心做成的話，上海大小洋山港會不會建成都有問題。但這些說法是不正確的。中國大陸出口大增之後，其海運的需求和能量自然會大增。[香港](#)不算，2006年全球20大貨櫃港中已有六個在中國大陸，六港的總吞吐量約高雄港的七倍；試問大陸怎麼可能不蓋自己的港口？不蓋的話連貨要運到高雄轉運也運不出來，運來了我們也容納不下。我們主張直航，但目標是要降低廠商成本，並爭取一部分運量，而不是要做中國門戶而讓中國不自己建海港。由1997至2006，[香港](#)貨櫃量增加61%而高雄增加71%，因此我們不要太期望直航對海運的貢獻。

空運部分則因我們仍有大量高科技產品，每年又有400多萬人去中國，未來又可能有大量中國觀光客來台，因此空運直航才是我們更可能取得重要中心地位的項目。由於人數龐大，兩岸人民的往來遍及中國大陸各處，直航之後我們可對中國大陸二、三十個大城天天有班機。若這些班機集中在桃園機場，很多歐美及東南亞的人貨由桃園轉運進出中國大陸。因此空運比海運更值得期待和積極爭取。

除了空運，我們在產業研發、創新、全球運籌、民主政治以及思想文化和部分科技也領先華人世界甚至東亞地區。而這類活動的中心是在領先地區而非地理中心，因此這都是我們可以努力爭取做中心的領域。我們切勿自限於和地理中心有關的海運，更不要貿然斷言我們是東亞地理中心，而誤以為只要有直航我們就可以做東亞或中國的中心。