

## 由聯絡道轉向高速公路

管中閔

(原載 2004 年 3 月 29 日中國時報，財經漫談專欄)

如果駕車沿著辛亥路東行，過了復興南路，穿過車行地下道後，高速公路就在眼前了。其實那還只是三號國道（北二高）的市區聯絡道路。穿過兩個隧道之後就無法太快，因為前面有紅綠燈。如果你繼續直行，將會進入深坑地區的市內道路，但是你也可以轉上匝道，由此進入南下或北上的三號國道。

台灣經濟的成長之路不也有點類似嗎？我們首先在擁擠的市區道路緩慢前進，經過幾番起伏，才走上快速發展的道路，但那也還只是聯絡道路而已。而駕駛者轉動方向盤的一念之間，我們或者就此駛上真正的高速公路，或者最終走回另一條市區道路。

檢視台灣的發展之路，工業佔總產值的比重由 1961 年的 22% 擴張到 1986 年的高峰（約 43.6%），此後逐年下降，目前約為 34.2%；服務業的比重長期以來在 50% 上下波動，1987 年以後則開始快速增加，目前此一比重已達 63.4%；而農業則不斷萎縮，目前的比重已不足 2.5%。其實工業產值一直是增長的，只不過成長的幅度較服務業為小（尤其是佔工業產值超過八成的製造業，其成長速度自 1987 年後就顯著的緩慢下來），因此工業佔總產值的比重逐漸降低。

這幾個簡單的數據當然不足以說明台灣經濟的全貌，但似乎顯示了一個長期的發展趨勢：工業生產趨緩，但服務業仍有擴張的空間。果如是，我們對經濟發展的規劃就應該有正確的態度。而在我看來，唯有積極開放，正確面對國際環境的挑戰，才能使我們有機會離開聯絡道路，走上真正的高速公路。

1990 年代初保險市場首先開放，造成了國內保險市場的迅速擴張。如果未來兩岸關係更開放，金融保險等服務業一定還有更大的發展空間，也才可以創造

出更高的產值。而製造業中，多數勞力密集的產業早已外移或退出市場，但目前電子產業面臨激烈的競爭，很難再有更大幅度的擴張。因此與其費心防堵外移，不如加強科技研發與移轉，並推動能創造高附加價值的高科技產業。畢竟，產業要避免國際市場的淘汰，唯有正面迎向市場的一條路而已。

車停在紅綠燈前已經很久了，而我們究竟要由聯絡道轉向高速公路還是走回市區道路呢？