

# 簡介王文選「笑談古今」5 《幾度夕陽紅》

施文志

明楊慎《臨江仙·滾滾長江東逝水》：滾滾長江東逝水，浪花淘盡英雄。是非成敗轉頭空。青山依舊在，幾度夕陽紅。白髮漁樵江渚上，慣看秋月春風。一壺濁酒喜相逢。古今多少事，都付笑談中。

菲華專欄作家王文選先生於2011年出版他在聯合日報的專欄《笑談古今》的文章，分為：笑談古今1《滾滾長江東逝水》，笑談古今2《浪花淘盡英雄》，笑談古今3《是非成敗轉頭空》。

菲華專欄作家王文選先生的笑談古今5《幾度夕陽紅》最近由臺灣臘海人出版社出版。

笑談古今5《幾度夕陽紅》分為八輯：【「聯合報」文章所稱的「永遠的失敗者」李登輝】、【自稱是「過街老鼠」的陳水扁】、【「棄扁自保」的蔡英文】、【「跳樑小丑」綠中軍】、【新黨秘書長李勝峰口中的「歷史罪人」宋楚瑜】、【癡心妄想當「全民總統」的馬英九】、【「巾幗英雄」洪秀柱】、【台灣政壇雜誌】共收錄專欄文章80篇。

《幾度夕陽紅》內容簡介：談時政、論財經，戰陶傑、駁南方朔。看王文選如何從容縱橫中西、笑談古今。李登輝想借死人脫罪/陳水扁要拉李登輝一起死/蔡英文患上「人格分裂症」/蘇貞昌蓄意向北京送秋波/宋楚瑜把靈魂賣給李登輝/馬英九搬石頭砸自己的腳/蔣經國收了兩個不肖徒弟/王金平關說案的是是非非/「換柱」是在抹殺國民黨的黨魂……

王文選先生在《序》文說：「青山依舊在，幾度夕陽紅」，實乃人生最大的悲哀和無奈。羅貫中在「三國演義」卷頭詞寫下這兩句千古絕唱，便是感慨人生的無常，即使像曹操、孫權、劉備這些歷史上的風流人物，雖然文治武功都顯赫一時，並且各自領導一大批英雄豪傑和智囊精英雄據一方，然而最後的命運都像長江的「滾滾東逝水」一樣，在歷史的長河裏被「浪花淘盡」，轉頭之間，所有的「是非成敗」，都成了一場空夢。所謂江山如昔，人事全非，難怪詩人感嘆「青山依舊在，幾度夕陽紅」。

本書是「笑談古今」專輯的第五冊，依序以「三國演義」卷頭詞的第五句「幾度夕陽紅」作為書名；書中收集的是作者於2011年至2015年之間在菲律賓聯合日報「笑談古今」專欄中所發表的一些有關台灣政治人物的文章。這些政治人物當中，既有因貪贓枉法而身陷囹圄的「最高領導人」陳水扁以及其他幾個綠營的跳樑小丑，也有國民黨近代史上的四大罪人，他們便是肆意糟蹋毀百

年老黨、自身又晚節不保、出賣國家民族利益的李登輝，為虎作倀、迷戀自己權慾利益而不惜一再製造藍營分裂的宋楚瑜，企圖以「本土化」為幌子而將「中國國民黨」銳變成「台灣國民黨」、霸據立法機構卻拖國民黨政權後腿的王金平，以及那個優柔寡斷，不敢大刀闊斧整頓陳水扁留下的政治、教育和社會爛攤子，白白浪費掉中興國民黨良機的馬英九。

本書各分章的標題，看起來對有關的政治人物似乎有「大不敬」的冒犯，但其實每一個稱號都有其出處，並非作者生安白造；例如「永遠的失敗者」是台灣「聯合報」送給李登輝的評語，「過街老鼠」乃是陳水扁加給自己的封號，「歷史罪人」是新黨秘書長李勝峰對宋楚瑜的評價等等，如果政治人物對這些用詞不滿，作者也只能負上「鸚鵡學舌」的責任而已。

用「幾度夕陽紅」這麼羅曼蒂克的一句詩句，來作為一本彙集記載政治人物胡作非為文章的書名，似乎有點褻瀆風雅；但再一想，政治人物就像夕陽一樣，儘管帶來斑斕的滿天彩霞，但到時候就會逐漸西沉，瞬間便消失得無影無蹤。

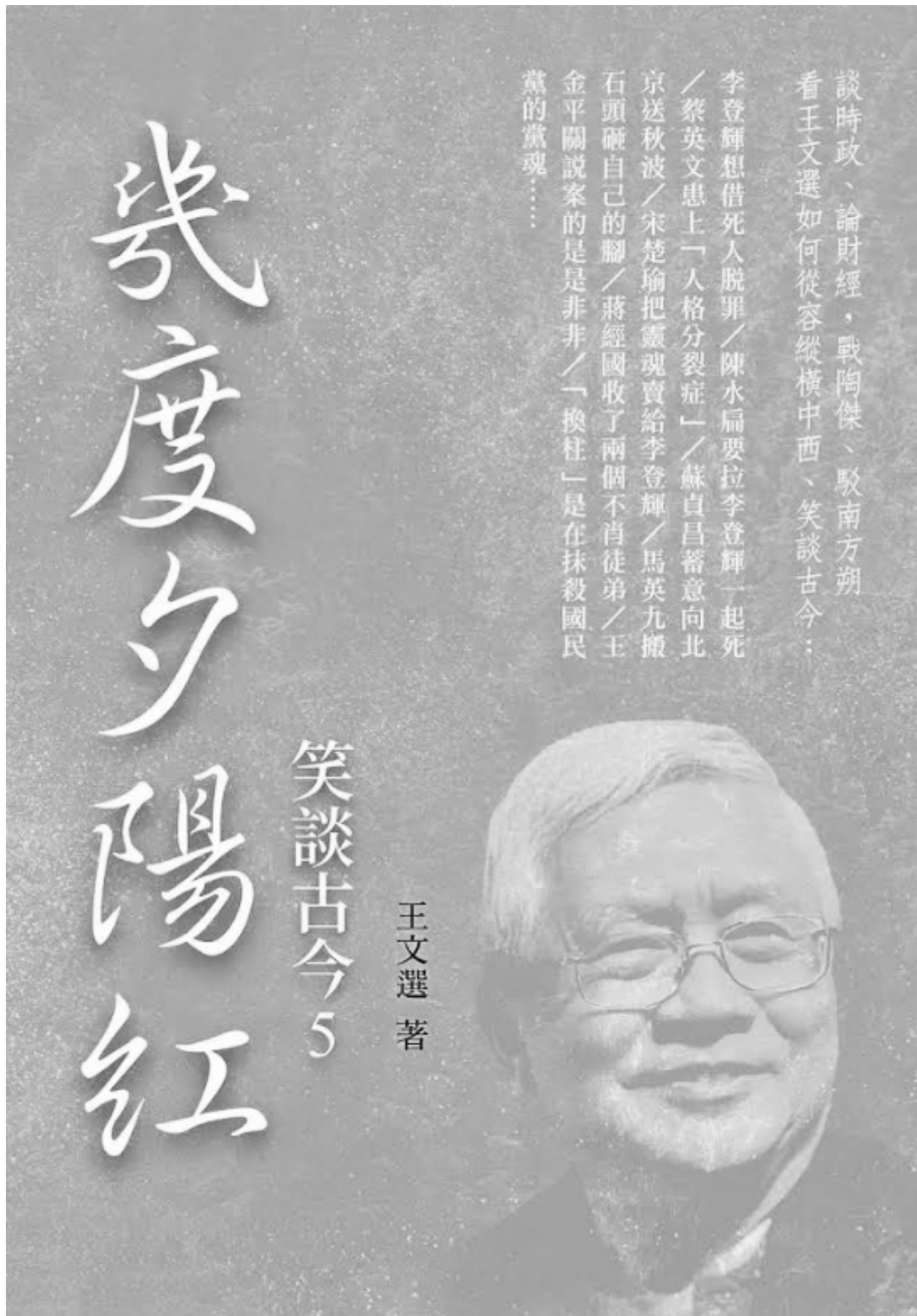
用「夕陽紅」來形容這一班政治舞台上的演員，倒也合適，如此一想，心情也就釋然了。是為序。

《青山依舊在》的特色：1、王文選長期在報刊撰寫時事評論專欄，議題遍及兩岸關係、台灣政治、中國經濟、文化差異、語言趣味等，結集為多部「笑談古今」系列。2、作者歷任要職，卻依然能悠遊於政、經、文、史間，擅長將中國、美國、台灣、香港、菲律賓等地局勢併而論之，發人所未發，見人所未見。

【作者簡介】：王文選，出生於福建晉江。1968年畢業於菲律賓國立大學經濟學院，菲大亞洲中心碩士班研究生，1982年在美國哈佛大學商學院完成工商管理發展課程。

早年曾任菲律賓國立大學文理學院講師；後獲邀參加菲華商聯總會工作，先後擔任副秘書長、常務理事、董事之職；七十年代末轉職金融界，在菲律賓、汶萊及香港之銀行和金融機構服務廿餘年，並在中國大陸投資設廠生產通訊電纜。目前在菲律賓擔任一家上市公司總裁及另一家上市公司董事兼執行委員會主席職務，同時兼任一家五星級酒店總裁，並獲選擔任菲律賓酒店東主協會董事。

就學時當選菲律賓國立大學亞洲中心學生會主席；1970年獲僑聯總會選為「海外



王文選著  
笑談古今5  
優秀青年；曾任菲華歷史學會會長、菲華歷史學報主編；近年獲邀擔任菲律賓三軍指揮及參謀學院高級顧問。早年分別在菲律賓大中華日報及聯合日報撰寫「自由談」及「笑談古今」專欄，多篇英文論述發表於馬尼拉時報。

## 這些城市的國際航班，沒戲了？

每週三、週六早上8點多，溫州龍灣國際機場都格外熱鬧。從進入機場大門就有人開始排隊，隊伍最長的那條通常就是飛往西班牙馬德里的航班。

東航自從2023年11月22日開通了溫州到馬德里的往返直飛航班後，便常年保持著至少75%的客座率。溫州機場方面提供的資料顯示，乘客以商務、探親為主，旅遊客源占比較低。

劉俐對溫州—馬德里這條航線最深的印象就是「上座率高」。定居西班牙的劉俐每年假期都會帶女兒回上海老家，除了直飛上海，回國又多了一個「更划算」的選擇，從馬德里直飛溫州再轉機上海，如果趕上淡季，還能搶到最有性價比的回西班牙的公務艙，往返只要萬元出頭。

然而，這樣一條穩定運營的洲際航線卻在今年10月底突然停航，一時引發外界諸多猜測。有業內人士認為，停航既包括補貼即將停止的影響，也有市場需求整體低迷的因素。但對於這條客座率表現優異的航線，網友猜測是補貼暫停的緣故，票價太低，航司賺不到錢，停航後以便將寬體機運力投放到效益更好的航線。

針對眾多說法，溫州機場方面回復：主要由於11月是民航傳統淡季，疊加運力趨緊等多方面的因素，暫時停航。目前該航班計劃於11月30日恢復，計劃班期為每週一班，自2025年元旦起，再恢復至原來的每週兩班。

儘管溫州機場並未直接回應停航是否與補貼有關，但外界猜測並非空穴來風。今年7月底，中國民航局正式發佈《關於推進國際航空樞紐建設的指導意見》（以下簡稱《指導意見》），明確規定，連接除國際樞紐機場以外其他機場的國際航線，地方政府不得安排航線補貼。

溫州—馬德里航線暫時停航引發的關注，正是長久以來對二線城市能否穩定運營國際航線的不安情緒的釋放。

國內二三線城市國際航線的繁榮離不開地方補貼，而一旦撤走補貼這條「拐棍」，二線洲際航線的繁榮還能持續多久？有多少國際航線能夠抗住市場考驗？

「誰先停，誰先死」  
刷到民航局正式發佈《指導意見》的新聞時，負責多家機場國際航線市場的江渝反覆確認名單，他管理的兩家客流量超過千萬的國際機場所在城市不在其中。

「早就聽到風聲，但沒想到政策確定這麼快。」如江渝料想，相關政府部門對接人員很快私信問他：如何理解《指導意見》？不在名單上的城市以後都不能增開國際航線了嗎？已經開通的國際航線會停飛嗎？

每年「航班換季」前，都是江渝最忙碌的時候。他負責多家機場國際航線市場，要和主管單位、政府相關部門、國內外航司頻繁溝通，敲定開通哪些國際航線，以及哪些航線可以拿到補貼。

江渝介紹，通常他要先結合當地交通、文旅、商務等部門的需求制定初步航線方案，如果相關航權尚未被更高級別樞紐分完，再聯繫航司商量開航。初步方案經過專門的航線領導小組討論後，才逐漸形成具體培養方案，這時就需要細化到一周飛幾班、每班給多少補貼。

國內二三線城市國際航線依賴政府補貼的爭議由來已久。由於一線城市航空資源緊張，而地方又願意花真金白銀招商引資、打造「國際化」城市形象，遠程國際航線一度在二三線城市加速落地。在三年培育期後，部分航線實現了自我造血，但也不乏盲目砸錢的航線，補貼一停，就飛不下去了。

市場需求從來不是二線城市開通國際航線的必要條件。湖南機場官方賬號下，至今還有乘客詢問：長沙直飛東京的航班何時恢復？公開資料顯示，南航湖南分公司曾於2015年10月首次開通長沙至東京的直航航班，三年培育期預估共拿到約1200萬元財政補貼。但補貼期滿後，該航線並未實現市場化運營，目前停航已久。

「國際航線的開通，最終主動權掌握在航司手中，但政府補貼是非常重要的參考因素。」一位曾在地方航空公司負責市場的部門高管坦言，如果地方補貼能夠覆蓋新增航線的邊際成本，航司就會傾向開航，如果補貼能達到盈虧平衡點，「肯定高高興興開新航線，能飛就能賺」。

政府補貼的本意是幫助航司度過開航培育期，在其逐步具備「造血」功能後撤出，以降低航司新開航線風險。中國民航管理幹部學院教授鄒建軍告訴，航線補貼政策最早應是起源於對「支線航空」的支持，在2004年機場屬地化改革完成之後，各地方政府根據需要嘗試運用補貼政策，包括國內與國際航線的增開與增量等。在2017年《全國民用運輸機場佈局規劃》制定之後，地方補貼國際航線進入高峰期。

疫情後，近兩年為鼓勵恢復國際航線，各地再次掀起補貼熱潮。據不完全统计，2023年1月以來，廈門、三亞、大連、瓊海、福州等多地政府發佈了境外客運航線財政補貼文件，對新開國際空白航點，每班補貼從幾萬元到上百萬元不等，通常設定三年市場培育期。

廈門市2023年1月20日發佈的《促進國際航空客運高質量發展若干措施的通知》顯示，開通從廈門出入境直達洲際空白航點的客運定期航線，按照單航程遠近每班補貼82萬元—106萬元不等，年度補貼上限高達1.1億元。

「具體到每條航線上的補貼都要精打細算，這兩年審批愈發嚴格。」江渝也理解，地方財政壓力越來越大，而補貼航線也有風險，航司「沒錢就走」的情況時有發生，業內很早就開始呼籲「地方停止用錢砸國際航線」。

「各地都被補貼『卷』得苦不堪言，終于等到民航局出手。」江渝補充道，但目前沒有實施細則，現實是各省都在觀望，「都不敢先停掉」。換句話說，「誰先停，誰先死，拱手將所剩不多的國際航線讓給其他還有補貼的省市」。

更關鍵的是，如果因為停航減少國際客貨流而影響地方經濟，這個責任誰來背？國際貨運航線面臨著比客運更激烈的競爭。按照《指導意見》，要引導航權和時刻向專業貨運樞紐和空港口型國家物流樞紐傾斜。這些樞紐分佈在鄂州、鄭州、合肥和天津，以及其他外貿活躍度高的城市。

江渝對比發現，在地方經濟總體穩定的情況下，通過三年左右的市場培育，人群出

行習慣會逐漸固定，用戶黏性較高。但貨運比較靈活，「誰給的補貼多就去誰那」，江渝所在城市要發展對外經濟，對貨運保障有要求，但不及一些地方舉全省之力發展貨運樞紐，被吸走了大批貨流，「流失率我們都沒敢統計，補貼更不敢停」。

《指導意見》如果沒有補充明確的實施細則，很可能對新申請航線的補貼行為失去明顯的約束力。」鄒建軍提醒，尤其是對現有已經分配的航權和已開航航線，《指導意見》暫時還不能達到叫停補貼政策的目標，但對於未來新申請航線，是否會出台與限制補貼相關的管理細則，值得觀察。

## 錢昆歐遊打油詩

上特勞恩5

晨見哈湖峰霧濃，  
少瞬瀑飛流湖中。  
上特勞恩天象幻，  
太陽一出霧無蹤。

