

新海丝路建设下两岸航运发展路径探析

陈红彬^{1,2}, 刘伟², 胡鑫龙², 厉斌²

(1. 集美大学航海学院, 福建 厦门 361021; 2. 上海海事大学交通运输学院, 上海 201306)

[摘要] 在建设“21世纪海上丝绸之路”倡议下,以海峡两岸之间的航运发展现状为研究对象,分析了影响航运发展的政策、经济、文化、贸易等四大因素及面临的外部环境挑战,提出政策支持、经济驱动、文化交流、利用地缘优势、把握民心五个航运发展路径,以期推动台湾地区参与到“21世纪海上丝绸之路”倡议中去,进一步扩大两岸间航运发展空间,促进祖国和平统一。

[关键词] 21世纪海上丝绸之路; 海峡两岸; 航运; 发展路径

[中图分类号] F 125.4

[文献标识码] A

[文章编号] 1008-889X (2020) 02-0074-08

2013年9月,国家主席习近平出访中亚,首次提出共建“丝绸之路经济带”的倡议,同年10月份,又提出共同建设“21世纪海上丝绸之路”,两者共同构成了“一带一路”的伟大倡议。作为其中的一个重要构想,“21世纪海上丝绸之路”已经为沿路国家的航运和贸易发展搭建了广阔的合作交流平台,它源于古代海上丝绸之路,但又不限于此,它的辐射范围更为广阔,以点带线,以线带面,通过“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”串起连通东盟、南亚、西亚、北非、欧洲等几大经济板块的经济链,发展面向南海、太平洋和印度洋的战略经济合作枢纽,以亚欧航运和贸易发展一体化为发展的长期目标。“一带一路”在具体实施方案中特别提出“为台湾地区参与一带一路建设作出妥善安排”。^[1]据联合国教科文组织的认定,古代海上丝绸之路起点位于福建省的泉州市。古代泉州府的管辖范围包括如今的泉州、厦门、金门、钓鱼岛、澎湖以及台湾,台湾作为古代泉州府的一个部分,在其中有着桥头堡的地位。^[2]两岸之间具有相同的文化渊源,理清两岸之间的文化、经济、贸易、航运现状之间的关系,找出海峡两岸间特殊的航运发展内在机制,提出合适的航运发展路径,对推动台湾地区尽早融入“一带一路”倡议、顺利踏上“21世纪海

上丝绸之路”,推动两岸和平统一、区域经济发展、互利共荣具有非常重要的战略意义。

一、两岸航运发展现状

(一) 两岸海运市场形势

运价指数是海运市场的晴雨表,台湾海峡两岸间集装箱运价指数可以一定程度上反映两岸海运市场的情况,该指数由上海航运交易所和厦门航运交易所于2014年联合开发而成,指数的发布有利于促进海峡两岸经贸往来与合作交流,为各类市场主体的经营和政府部门的宏观调控提供参考依据。该指数包括一个综合指数、两个成分指数(出口指数、进口指数)和六条分航线运价指数(北方-台湾、华东-台湾、东南-台湾以及各自往返航线),全面表征了大陆各地区与台湾地区之间的集装箱班轮运输市场供需关系和景气程度。从2014年11月至2018年9月的台湾海峡两岸集装箱运价综合指数趋势图(见图1)看,2014年至2018年的整体趋势是下降的,下降速度最快的时间段是2015年4月到2017年4月,大部分原因是受到整体国际海运市场不景气的影响而波动性下降,当然也跟两岸之间的贸易量有关,运价反映了供需的变化情况,运价指数持续下滑说明两岸间的航运供给在

[收稿日期] 2019-04-21

[基金项目] 福建省中青年教育科研项目(JAT180257);李尚大学科建设基金(ZC2018003)

[作者简介] 陈红彬(1980—),女,江苏泰州人,讲师,上海海事大学博士生,主要从事交通运输规划与管理。

一定程度上存在过剩情况，为两岸之间的航运发展带来了一定的挑战。



图 1 台湾海峡两岸集装箱运价综合指数^①

（二）两岸直航航运情况

两岸经营直航的船舶需要经过两岸的交通部同时批准才能经营，艘次数一定程度上受到政策方面的影响。2006 年两岸直航船舶数只有 8 940 艘次，2008 年两岸全面三通后直航船舶数持续上升，从 2008 年的 16 212 艘次上升至 2016 年的 40 821 艘次，2017 年受台湾政局变化影响有所回落，缓慢下滑至 40 725 艘次。

2008 年之前，两岸之间直航港口是少量的，仅通过“小三通”码头，2008 年年底两岸签署了《海峡两岸海运协议》，该协议为两岸间的海上货物运输提供了很大的便利，虽受当年的全球金融

危机影响，整体海运形势低迷，但两岸间的海运量依旧在 2008 年年底开始逆势增长，从 2004—2017 年两岸海运直航货运数量情况（见图 2）看，货运量从 2009 年开始增速明显。在两岸海运实现直接通航之前，船舶往来两岸需要绕行第三地，浪费了大量时间和经济成本，包括绕行第三地港口的航行时间、停泊时间、签证费及燃料成本等。2009 年之后的几年，海运的货运量都持续增长，直至 2016 年出现下滑态势。2016 年蔡英文任台湾地区领导人，置两岸同胞利益于不顾，推出各种或明或暗的阻碍两岸关系发展的政策，海运直航货运量在 2017 年下降了 4.8 个百分点。

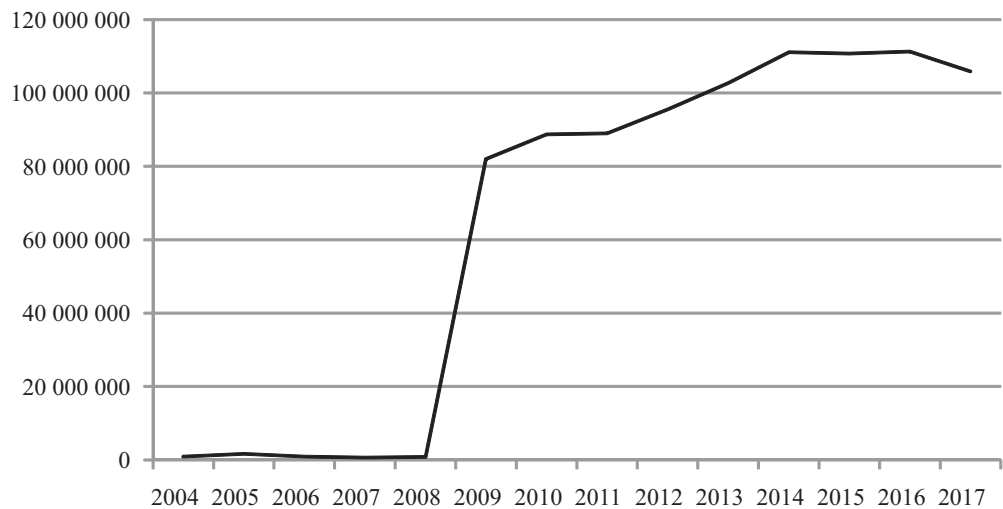


图 2 2004—2017 年两岸海运直航货运量变化图（单位：计费吨）^②

① 数据来源：厦门航运交易所。
② 数据来源：台湾省交通部。

根据调研,目前投入两岸直航运输的航运公司共计124家,大陆方面包括泛亚航运、锦江、新海丰、海华等航运企业,台湾方面包括长荣、万海、阳明等航运企业。在这些从事直航运营的航运企业中,部分可以从直航运营中实现微利,如福建东方海运;大部分处于亏损状态,如福州马尾轮船有限公司、泉州市海上客运有限公司。

二、两岸航运发展影响要素分析

对于地缘相近的两个地区来说,政策趋向会影响两地间的贸易量,两岸间政策利好则贸易量上升,海运量也随之上升;经济的发展变化也会促进地区间的贸易及航运发展,而畅通的贸易环境和运输链对于经济的促进作用也不容小觑;同时,有共同文化基础及交流的地区间也会产生贸易活动和航运需求,而伴随着文化交流及人员往来的是贸易活动的增多及大量的航运需求。因此,航运发展受政策、经济、文化等因素的影响。

(一) 两岸间的重要航贸政策

大陆地区对台始终持开放包容的态度,两岸间的航贸政策与台湾地区的政局变换有着一定的关联,台湾地区的执政党与在野党对于两岸间的政策偏好有一定的差异。

2008年马英九当选台湾地区领导人,并于2012年连任,在他8年执政期间,推出了一系列有利于促进两岸发展的协议,其中2008年的《海峡两岸邮政协议》《海峡两岸空运协议》《海峡两岸海运协议》影响最为深远,这些协议宣告了两岸“三通”时代的来临。《海峡两岸海运协议》^[3]对于两岸间的航运发展意义重大,两岸海上客货至此可以直接通航。

2010年6月29日,海协会与海基会签订通过《海峡两岸经济合作框架协议》,该协议进一步增进海峡两岸的贸易与投资关系,逐步减少或消除彼此间的贸易和投资障碍,创造公平的贸易与投资环境。

2016年蔡英文接任台湾地区领导人,推行民进党固有的台独思维,让两岸关系倒退,对两岸间的航运及贸易发展起了制约作用。她提出“新南向政策”,幻想通过“新南向政策”与中国大陆的“一带一路”倡议抗衡。“新南向政

策”强化台湾与东南亚国家的双边关系,目标市场为东盟十国、南亚六国及澳洲、纽西兰等18国,部分与“一带一路”重叠。^[4]以东南亚国家为例,包括越南的“两廊一圈”、东盟互联互通总体规划等,都与“一带一路”对接;而“一带一路”与亚投行,正是东南亚国家走向全球价值链中心的机遇所在。显而易见,“新南向经济”的影响力远弱于“21世纪海上丝绸之路”。

(二) 两岸的经济情况

在这里引入大陆地区GDP、台湾地区GDP指标来反映经济运行情况。从2004年至2017年的中国大陆及台湾地区GDP变化趋势图(见图3、图4)看,大陆地区经济形势良好,呈现出逐年增长的趋势,并且增长速度明显高于台湾地区。1997年金融危机之后,亚洲四小龙遭受重大打击,而随着大陆经济逐步恢复,特别是2003年大陆经济进入另一个高速增长期之后,在大陆经济的带动下,香港、台湾经济迅速恢复。台湾GDP总体上增速缓慢,2008年世界经济危机时,台湾经济受到影响,出现小幅下滑,但是受两岸三通政策的影响,台湾地区依托大陆迅速摆脱危机,2009年实现4.7%的增长,之后呈现出缓慢增长的势头。

(三) 两岸间的文化关联

两岸之间同根同宗同源,有着共同的血脉、共同的文化、共同的连结,共同构成了璀璨的中华文化。妈祖、保生大帝、清水祖师等都是台湾和大陆地区间共有的民间信仰,这些民间信仰有着极强的核心凝聚力,^[5]在两岸关系发展中起着重要的纽带和桥梁作用,客观上有力地推动了海峡两岸政治、经济及文化交流,促进海峡两岸关系的发展,他们所相伴的民间交流活动带来了大量的人员往来。相同的宗教信仰让两岸民众交流日益频繁,例如,台湾信众前来进香谒祖,大陆地区的祖庙主神也应邀频繁赴台湾巡游。因此,对于两岸之间的文化关联量化上,可以采用两岸间往来总人次/次数指标反映文化关联程度(见图5)。图5中每年台胞来大陆的人/次数明显多于大陆居民的赴台人数。2016年开始,大陆赴台人数出现急剧下滑,从2015年高峰时候的436万人次降为2017年的291万人次,台湾地区赴

大陆人数仍旧保持缓慢上升, 2017 年达到 587 万人次, 无论是单纯数量对比还是考虑各自的人口基数, 台湾地区与大陆地区的相互开放程度明显是不对等的。

(四) 两岸间的贸易情况

与中国双边贸易总额前五位的国家和地区有美国, 日本, 韩国, 德国, 中国台湾。中国对外出口额前五位的国家和地区分别为: 美国、日本、韩国、荷兰、德国; 进口额前五位的国家和地区分别为: 韩国、日本、美国、德国、中国台湾。根据中商情报网消息, 2017 年台湾对中国大陆、中国香港、美国和日本分别出口 808.7 亿美元、365.8 亿美元、352.7 亿美元和 180.0 亿美元, 占台湾出口总额的 27.7%、12.5%、12.1% 和

6.2%, 台湾对大陆出口的主要商品依次为机电产品、光学钟表医疗设备和化工产品; 中国台湾自中国大陆、日本、美国 and 韩国分别进口 501.4 亿美元、420.3 亿美元、302.8 亿美元和 169.3 亿美元, 占台湾进口总额的 19.3%、16.2%、11.7% 和 6.5%, 自大陆进口的主要商品依次为机电产品、贱金属及制品、化工产品、光学钟表及医疗设备。^[6]台湾主要的进出口地区为中国大陆, 与中国大陆地区间的进口总额远小于出口总额, 贸易顺差明显 (见图 6)。台湾地区外向经济的繁荣与衰退与大陆地区关系紧密,^[7]两岸经贸合作日益密切, 引发台湾岛内对经济“过度依赖”大陆的忧虑, 促使台湾当局试图通过加强对外经济合作来对冲大陆日益增长的影响力。



图3 中国大陆 2004 年至 2017 年 GDP 变化图 (单位: 亿美元)^①

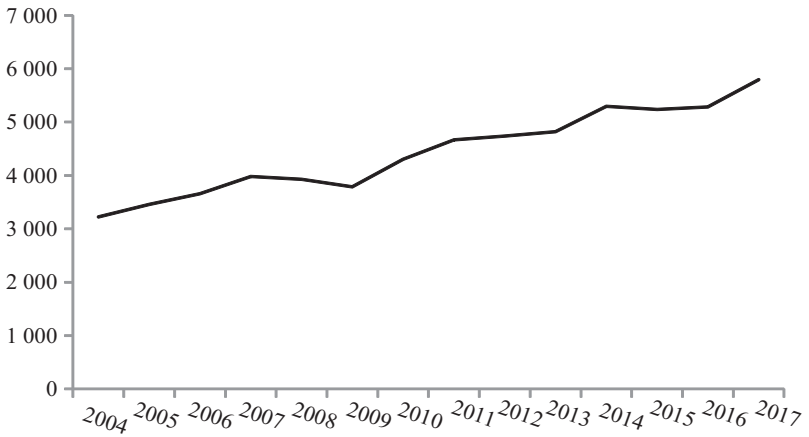


图4 台湾地区 2004 年至 2017 年 GDP 变化图 (单位: 亿美元)^②

① 数据来源: 中国国家统计局。
② 数据来源: 台湾省经济部统计处。

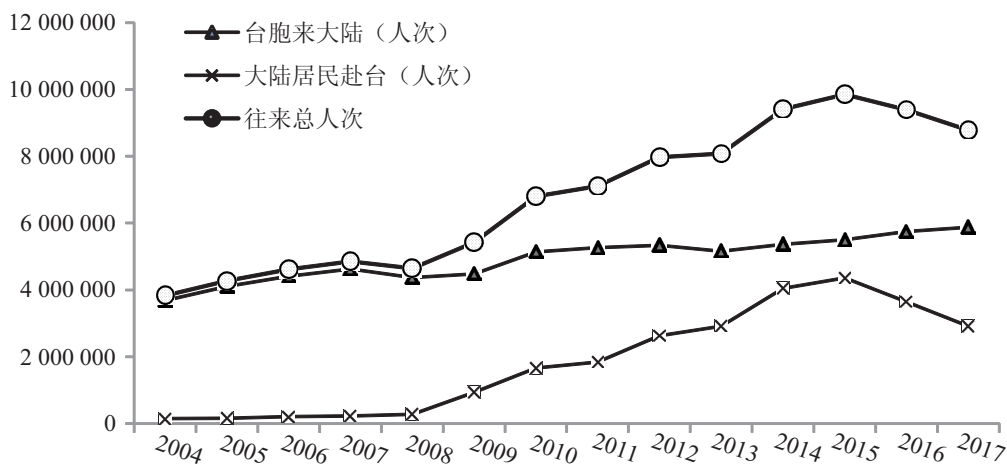


图5 中国大陆及台湾 2004 年至 2017 年往来人数对比图①

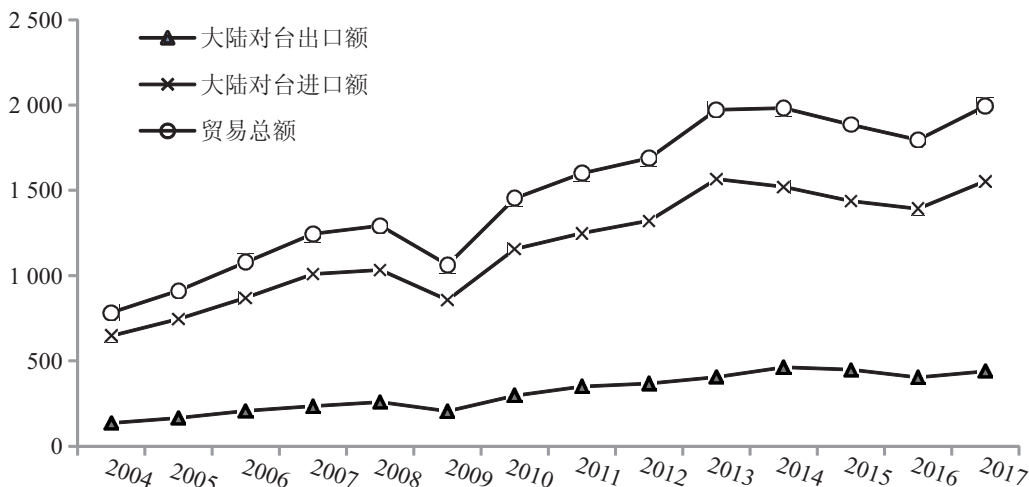


图6 2004 年至 2017 年大陆对台贸易情况图 (单位: 亿美元)②

三、新海丝路背景下两岸航运发展的挑战

(一) 台湾长期模糊表态两岸关系

台湾当局长期忽视两岸同属“一个中国”的事实，政治上拒绝承认“九二共识”，文化上积极推动去“中国化”，把参与“一带一路”、亚投行等定位为“国际性事务”，这势必影响台湾参与“21世纪海上丝绸之路”建设。蔡英文

刚上台即提出“新南向经济”，试图与“一带一路”抗衡，可是“新南向经济”目标国家大多已与中国大陆建立密切联系，路线也部分与“一带一路”重叠，中国台湾与东盟国家、南亚国家皆无正式外交关系，如今“新南向经济”成果寥寥，原先目标宏伟的“新南向”政策办公室刚成立一年就解散，片面渴望搭载美国尚未成型的“自由印太”来掩盖难以推进的“新南向经济”。^[8]一些台湾政客、媒体还继续刻意煽动和挑唆民意，对台湾参与“一带一路”建设、

① 数据来源：台湾省交通部。

② 数据来源：中国海关总署。

对两岸经贸关系的深化发展,产生非理性的对立情绪和对抗行为,这些不确定性因素阻碍了两岸间的航贸发展。

(二) 反华势力的阻挠

一些国家刻意阻挠两岸合作也使得台湾融入“一带一路”困难重重,台湾依旧是美国、日本等国家遏制中国和平发展的战略棋子,对其盟国加入亚投行刻意阻挠、在南海问题上挑起事端。日本与印度推出以联通“日本—印度洋—非洲”航线为蓝图的“Partnership for Quality Infrastructure”。2017年,日本、印度又倡议“亚非增长走廊”,企图以“自由”为幌子,在“西进政策”上与中国抗衡,“走廊”项目围绕斯里兰卡亭可马里、伊朗恰赫巴哈尔港、缅甸土瓦港以及印度安达曼·尼科巴群岛和拉克沙群岛的开发进行合作。^[9]这些计划中的港口项目与中国的“21世纪海上丝绸之路”中的港口、码头等涉海领域发展项目存在着某种战略竞争关系。这些国家不愿意也不希望两岸航贸关系日趋紧密,台湾利用自身特殊的身份试图参与日本等国家的反“一带一路”项目,这些都使得台湾能否顺利参与“一带一路”存在很大的变数。

(三) “台独”分裂势力的挑衅

“台独”分裂势力主要包括两类台湾人,一类为所谓的台湾“皇民”,一类为在台的日本后裔。台湾民进党是顽固推进“台独”的政党,从李登辉到蔡英文,这些民进党历届主席在血统上都与日本有着不清不白的关系,他们试图分裂中国,持续推动“去中国化”、强化“台湾意识”,宣扬台湾文化“自由民主的主体性”,^[1]不断干扰两岸和平统一进程。蔡英文作为台湾地区领导人,推出的一系列措施对两岸经贸合作带来了很大的阻力。两岸人民同为炎黄子孙、同属中华民族,一些恶意势力试图分裂中国的行为是不为广大华人待见的,只有“民心相通”、共建“两岸命运共同体”,才能使两岸顺利开启“蓝色经济发展,共享美好生活”。^[10]

四、两岸航运发展的路径

新丝路背景下海峡两岸间的航运发展受到政策、文化、贸易等因素的影响,两岸间的航运联

系紧密,同时也受到许多不确定因素的阻碍和面临很大的挑战,要推动台湾地区参与到“21世纪海上丝绸之路”建设中去,达到两岸间的“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”,促进两岸航运共同发展可依次从以下方面着手:

1. 政策支持。政策支持对海峡两岸的航运发展影响较大,台湾地区对大陆的贸易依存度是比较高的,政策转向会对台湾地区的经济以及两岸间的航运发展产生很大影响。在国家“21世纪海上丝绸之路”倡议的建设背景下,台湾地区应紧抓机遇,积极融入“一带一路”,寻找两岸间的航运发展合作空间。从台湾地区经济、航运发展趋势看,增长趋势缓慢,与祖国大陆的增长速度形成鲜明的对比,无奈台湾当局急于融入“一带一路”倡议,其根本原因在于担心两岸经济社会融合程度提高,民众交流情感上升,进而影响其“台独”幻想。从2015年前台湾拒绝亚投行到2017年台湾自外于“一带一路”高峰论坛,台湾当局都是排斥新丝路倡议的,因此政策上可以先利用台湾“自由贸易示范区”、海南自由贸易港、平潭自由贸易试验区、厦门东南国际航运中心等平台,加深海峡两岸之间的合作交流,推进台湾参与到“21世纪海上丝绸之路”建设中去。

2. 加深文化交流。文化关联对两岸航运发展起着一定的推动作用,可以重点推动两岸间的文化发展,以文化发展带动航运及贸易的发展。两岸之间可通过行业协会、民间团体及工商企业等开展相关活动来加强祖地文化、民间文化交流,加强妈祖、客家等文化载体建设,弘扬中华优秀传统文化,深化两岸民间基层交流合作,加深两岸间的“文化认同”;充分利用行业协会,加深工商企业之间的交流活动,建立“海上丝绸之路商会联盟”,释放多方的协同效应^[11];闽南地区和台湾地区方言相似,推动出台各地方方言的保护措施,将两地间的语言渊源关系流传下去,可以为两岸文化交流及经贸交流打下坚实的基础;广泛拓展文化节、学术研讨等交流展示平台。例如,在文化交流中可以拓展祖国大陆联合台湾地区开展丝路国家及地区间的体育交流活动,共同推动海上丝绸之路国际文化交流活动,

建设“21世纪海上丝绸之路”。

3. 经济驱动。“一带一路”倡议和亚投行的运作,对台湾经济发展是重大利好,“一带一路”建设可以为两岸合作提供新的基础和动力,使两岸经济合作拥有一个更大更好的平台。就大陆地区而言,可以采取一定的经济措施来驱动台湾地区参与到“21世纪海上丝绸之路”建设进程中去。航运方面,两岸港口可以开展一定的合作,共同进行集装箱码头资源的整合、建设和拓展增值业务。在航线配置方面,应共同引导船公司合理制定挂港方案,以达到分工协作的目的;贸易方面,两岸间协会组织可以考虑利用互联网技术搭建海峡两岸电商交易平台,通过两岸直航线路,理顺两岸间的商品交易供应链系统,共同构建起经济、安全的海上丝绸之路。

4. 利用地缘优势。从地缘性上看,台湾紧邻福建,与福建隔海相望,而福建被赋予新的、也是极高的定位,即它是“21世纪海上丝绸之路”核心区,不仅如此,福建也是国家自贸区战略布局中的3个新自贸区之一。作为“21世纪海上丝绸之路”核心区的高定位可以辐射到邻近的台湾,通过海上通道优势、中欧班列等途径为两岸间的经贸合作提供良好的物流通道;时机成熟时可以利用直航客运航线开展对台邮轮航线,增进两地经贸文化交流与合作;海峡两岸的货运航线可利用地缘优势开展海铁联运,搭上中欧班列等经济便车,融入“21世纪海上丝绸之路”。

5. 把握民心。台湾参与到“21世纪海上丝绸之路”建设中对于两岸航运发展将起到巨大的推动作用。从带动经济发展角度看,广大民众是支持台湾加入“一带一路”倡议、加入亚投行的。在“21世纪海上丝绸之路”建设下,海峡两岸的航运发展平台将更为广阔,对航运、物流、贸易等相关企业是有益的,台湾方面存在参与方式、名义等问题,相关机构可以通过各种方式听取各方面意见,以妥善解决台湾方面参与亚投行问题。虽然两岸“聚同化异”可能还需很长的路要走,面对反华势力、“台独分子”等方面的挑战与阻挠,但是两岸同根同源、血脉相连,民心所向,不可违背。政府相关部门可积极

打造升级版的两岸航运合作模式,通过港口合作、港航合作,搭建航运信息交互平台等措施来促进两岸间的航运发展。

[参考文献]

- [1] 单玉丽. “一带一路”战略视阈下两岸经济合作的前景[J]. 台湾研究, 2015 (4): 30-35.
- [2] 王敏. 台湾参与“21世纪海上丝绸之路”的战略构想与可行路径[J]. 亚太经济, 2015 (1): 140-144.
- [3] 海峡两岸海运协议[EB/OL]. (2018-11-05) [2019-04-01]. http://www.gov.cn/test/2008-11/05/content_1140311.htm.
- [4] “新南向政策”与“一带一路”发展现状——对我国全球经贸布局之影响[EB/OL]. (2018-03-26) [2019-04-01]. <https://portal.stpi.narl.org.tw/index/article/10385>.
- [5] 林明太, 黄朝晖. 妈祖文化在海上丝绸之路沿线国家的传播与发展[J]. 集美大学学报(哲学社会科学版), 2015, 18 (4): 1-6.
- [6] 2017年中国台湾与中国大陆双边贸易概况[EB/OL]. (2018-02-28) [2019-04-01]. <http://www.askci.com/news/finance/20180228/144009118773.shtml>.
- [7] 杨贵中. 大陆对台湾经济增长拉动作用的估算[J]. 集美大学学报(哲社版), 2017, 20 (3): 20-24.
- [8] 政策混乱, 台湾新南向办公室将“解编”? [EB/OL]. (2017-12-20) [2019-04-01]. <http://tw.haiwainet.cn/n/2017/1220/c345665-31212608.html>, 2017-12-20.
- [9] “亚非增长走廊”倡议: 内涵、动因与前景[EB/OL]. (2017-02-06) [2019-04-01]. http://www.cssn.cn/gj/gj_hqxx/gj_tt/201802/t20180206_3841279_1.shtml.
- [10] “一带一路”建设海上合作设想[EB/OL]. (2017-06-20) [2019-04-01]. http://www.xinhuanet.com/politics/2017-06/20/c_1121176798.htm.
- [11] 徐晞. 两岸行业协会合作战略与路径: 基于“21世纪海上丝绸之路”战略视角[J]. 中国软科学, 2015 (4): 57-65.

Shipping Development Paths for Both Sides of the Taiwan Straits under the Initiative of “21st Century Maritime Silk Road”

CHEN Hong-bin^{1,2}, LIU Wei², HU Xin-long², LI Bin²

(1. Navigation College, Jimei University, Xiamen 361021, China;

2. School of Transport & Communications, Shanghai Maritime University, Shanghai 201306, China)

Abstract: Under the background of the initiative of building the 21st century Maritime Silk Road, this paper takes the current situation of shipping development between the two sides of the Taiwan Straits as the research focus, analyzes the influence of policy, economy, culture, trade and the external environment of challenge, puts forward five shipping development paths including policy support, economic driver, cultural exchanges, the use of geographical advantages, and understanding people's sentiments, in the hope to encourage Taiwan to participate in the “21st Century Maritime Silk Road” initiative, to further expand cross-strait shipping development space, and to promote the peaceful reunification of China.

Key words: the 21st Century Maritime Silk Road; both sides of the Taiwan Straits; shipping development; development path
(责任编辑 陈蒙腰)

(上接第 73 页)

Obstacles to and an Innovative Path for the Sustainable Development of Enterprise Supplementary Medicare

WANG Xin¹, LEI Huan², DING Shao-qun²

(1. Finance and Economics College, Jimei University, Xiamen 361021, China; 2. Insurance College, Southwestern University of Finance and Economics, Chengdu 611130, China)

Abstract: From the perspective of comparative analysis of policy systems, the paper analyzes the current mode of enterprise supplementary medicare in China and the obstacles to its sustainable development. It is found that the mode, taken over or led by the Chinese government, is characterized by low management efficiency and lack of competition, and is not conducive to the human resources management and the health improvement of employees of different types of enterprises. To promote the sustainable development of enterprise supplementary medicare in China involves exploring an innovative development path and reconstructing a motivation mechanism. The main idea is to transform the government – led mode to a mode decided by enterprises themselves, to shift the guarantee mode from economic compensation to the integration of both economic compensation and health management, and at the same time, to optimize the supporting policies concerned.

Key words: enterprise supplementary medicare; sustainable development; motivation mechanism; innovative path
(责任编辑 杨中启)