

以福建为核心构建海峡两岸物流通道策略研究

杨月锋

(福建农林大学 交通与土木工程学院, 福建 福州 350002)

[摘要] 福建在两岸关系发展中具有特殊的地位和作用, 构建以福建为核心的海峡两岸物流通道, 对于促进两岸人畅其行、货畅其流具有重要意义。在分析物流通道内涵的基础上, 明确了以福建为核心的海峡两岸物流通道建设的目标定位, 包括“对外”的海上物流通道建设和“对内”的路网及空网建设两层含义, 并据此提出了实现闽台港口对接、拓展港口经济腹地、打造区域物流集散中心、开通两岸陆路运输通道以及争取政策扶持等实施策略。

[关键词] 福建; 海峡两岸; 物流通道

[中图分类号] F 715. 6

[文献标识码] A

[文章编号] 1008-889X (2013) 04-35-06

2008年12月15日两岸“大三通”(通邮、通航、通商)的正式实现, 为海峡两岸经贸合作、文化交流、人才往来等方面提供了便利的条件, 促使两岸关系更近一步。自此以来, 两岸贸易、投资情况亦有了明显的增长。与2009年大陆与台湾贸易额1 062.3亿美元相比, 2012的贸易额为1 689.6亿美元, 增长了59%。其中对台出口367.8亿美元, 自台进口1 321.8亿美元。随着两岸关系的进一步发展, 两岸贸易额将会持续增长。仅就2013年上半年以来两岸的贸易情况来看, 1~7月份大陆与台湾贸易就已达到1 176.4亿美元, 同比上升31.7%。^[1]贸易额的持续增长势必会增加海峡两岸对物流的需求, 从而带动两岸对物流通道建设的迫切需要。发达的物流通道不仅能够加强各区域的联系, 促进大经济区的形成, 更有利于提高运输效率和加快城市化进程。因此, 构建连接大陆和台湾的物流通道具有非常重要的现实意义。

一、闽台经贸及物流产业现状

福建与台湾一水相隔, 是大陆距离台湾最近的省份。在对台交流方面, 福建不仅具有独特的地理位置优势, 同时也具有连接海峡两岸人民的

情感优势。据资料显示, 目前80%的台湾同胞祖籍是福建^[2], 闽台两地人民在语言、传统文化和风俗习惯等方面都是相通的, 共同的情感特征无疑为闽台各项合作提供了天然契机。而从政策层面上来看, 2009年5月6日《国务院关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见》出台, 将海峡西岸经济区定位为两岸人民交流合作先行先试区域。因此, 福建凭借地理位置优势、文化情感优势以及政策支持优势, 在两岸合作交流中扮演着“先行者”的角色。在这些优势的推动下, 近年来闽台经贸合作的步伐加快, 贸易往来成效显著。仅2013年1~6月份, 闽台贸易总额已达65.8亿美元, 同比增长23.3%, 其中对台小额贸易出口以水、海产品为主, 进口以农产品和机电产品为主, 主要集中在漳州、泉州、福州、厦门等地区。以厦门为例, 今年上半年以来, 厦门实现对台进出口42.6亿美元, 同比增长27.6%。其中对台小额贸易中, 大嶝市场进口台湾商品3 600万美元, 同比增长18%, 进口台湾农产品稳居大陆首位。^[3]闽台两地经贸合作领域也在不断扩大, 逐步实现了信息、石化、机械、新能源、汽车、冷链物流等六大产业的深度对接。^[4]为不断完善投资环境, 深化闽台产业合作, 福建省政府也不断出台政策对

[收稿日期] 2013-08-22

[修回日期] 2013-09-09

[基金项目] 福建省社会科学规划项目(2012C014); 福建省教育厅科技项目(JB12112S)

[作者简介] 杨月锋(1982—), 女, 河南禹州人, 讲师, 博士生, 主要从事物流与供应链管理及农产品物流研究。

台资企业进行扶持,如2011年11月出台了《福建省“十二五”建设海峡两岸产业合作基地专项规划》,重点扶持和培育年销售收入超百亿元的台资企业;2012年初又针对台资企业在用地、用工、融资、内销等方面的问题出台了《关于进一步促进台资企业发展的若干意见》,促进台资企业转型升级,^[5]这为加强闽台经贸合作创造了便利的条件。

闽台贸易的强劲发展势头刺激了两地物流业的发展需求,也推动了两地物流产业的合作升级。物流业开展合作需要进行物流资源整合,而物流资源间存在较强的互补性是进行资源整合的基础和前提条件。闽台物流资源正好符合这一特点,具体表现在两地资源的“软硬互补”上。台湾物流企业在服务设施先进性、服务理念精细化、经营运作精细化等方面具有较大的优势,但在劳动力成本、土地资源以及港口条件等方面存在劣势,因此,其优势表现在物流资源的“软件”上。而福建物流企业恰恰相反,物流资源的优势表现在“硬件”上,在物流网络、港口条件、劳动力资源等方面具有较好的条件,而在物流运作的技术层面则需要进一步的提升。因此,两者“软”“硬”结合,通过资源互补可以实现闽台港口物流合作的双赢,从而进一步促使闽台物流业由竞争变为合作,提高闽台物流产业的集中度,共同抵御外部冲击,实现海峡经济区的一体化发展。^[6]福建省近年来也在积极推动两岸物流合作,除了2011年1月1日生效的《福建省促进现代物流业发展条例》这一政策支持外,海峡两岸物流平台建设也展开布局,如已建成并投入试营运的“海峡西岸国际采购与区域物流中心”(泉州)、“海峡物流合作发展中心”(厦门)、“海峡农副产品批发物流中心”(福州),正在建设的“福建海峡两岸农产品物流城”(漳州)、“平潭综合实验区”(平潭)^[7]等覆盖不同领域的对台物流合作中心,作为海峡两岸物流网络的关键节点开始在海峡两岸物流中发挥重要的载体平台作用。

发展经济是一个国家、地区和城市的首要任务。区域经济的发展需要依托良好的经济环境,这种经济环境往往需要通过区位的改善才能达到,构筑综合物流通道网络是一条重要的途

径。^[8]随着两岸贸易往来日益频繁,交流与合作范围进一步扩大,建设海峡两岸物流重要通道,以促进两岸人畅其行、物畅其流,显得日益迫切。福建作为海西的主体,在海西建设中具有重中之重中的地位。《福建省“十二五”现代物流业发展专项规划》亦指出,要建设连接海峡两岸的综合物流枢纽,构建两岸物流交流合作的前沿平台,加强海峡西岸经济区与台湾地区的物流全面对接。因此,通过构建以福建为核心的海峡两岸物流通道,加强两岸产业合作与优势互补,承接台湾地区的产业转移,实现区域产业升级,这对于深化两岸经贸合作和带动周边地区的经济发展具有非常重要的意义。

二、两岸物流通道的内涵和构成

1. 有关物流通道的含义界定。区域货物运输联系的需求推动了物流通道的形成和发展。从广泛查阅的文献资料来看,国内学者从不同层面对物流通道进行了较为系统的研究,主要集中在以下几个方面:物流通道的内涵界定及特性研究^[9-10]、物流通道的布局及方法选择^[8,11-12]、粮食等农产品专项物流通道研究^[13-14]以及物流通道的发展对策^[15-16]等。关于海峡两岸物流通道的研究,目前仅见朱立和石正方对海西对台物流通道建设进行初步研究,主要针对现状和问题,指出了推动海西对台物流通道建设的着力点和相应的对策建议。^[7]国外学者侧重于对运输通道进行研究,认为运输通道是“在客货流和交通流密集地带,多种运输方式相互补充,提供服务”。^[17]对于运输通道和物流通道的关系,孔月红和章良认为运输通道的服务对象类型大于物流通道,而物流通道的服务内容要广于运输通道。^[9]吕雄鹰和余静等对物流通道的含义界定较具代表性,认为一条完整的物流通道应由物理通道、服务通道和信息通道三部分组成。它从不同角度和侧面反映了物流通道的构成,强调了物流通道的内涵组成,即由一定的物理层面的实体构成,而同时又具备了较强的服务功能。^[10]

2. 海峡两岸物流通道的内涵和构成。顾名思义,海峡两岸物流通道是指联结大陆和台湾,以提供运输功能的各种运输网络(水路运输、

航空运输等)和以提供物流功能的各个物流节点(港口、车站、机场、中转站、物流中心等)的有机组合,是大陆与台湾进行经济文化交流与合作的重要渠道。从其构成上来看,物流通道包括硬件和软件两部分。硬件部分主要是指通道的物理层面,包括能够提供运输功能的各种设施设备、运输线路和物流节点等。软件部分主要是指通道的服务层面,包括能够提供服务功能的各种航班航线、物流信息和通讯技术等。二者共同发挥作用以保证整个物流活动顺利完成。此外,以福建为核心的海峡两岸物流通道,是以福建作为海峡两岸贸易往来的衔接点,其实质是以福建为分界点,把连接大陆与台湾的一条线路分成了两段。一段是福建—台湾地区的“对外”物流通道,一段是福建—大陆其他地区的“对内”物流通道,即以福建为中心,辐射台湾和大陆其他地区(如图1)。

由于运输成本最小化是企业进行区位决策时所考虑的最重要的影响因子,因此,假定企业承担各自产出和投入的运输成本情况下,企业将选择运输总成本最小的区位。在运输通道具备和运输条件顺畅的前提下,运输成本又往往和运输距离密不可分。尤其是对时效性要求较高的生鲜农产品,更是对运输距离偏爱有加。因此,福建以其优越的地理位置和独特的对台优势,在海峡两岸物流通道建设中扮演着极其重要的角色和发挥着关键性的作用。福建作为连接海峡两岸的桥梁和纽带,分别通过“对内”和“对外”物流通道把大陆其他地区和台湾连接起来,逐步实现劳动、资本、技术等生产要素在两岸之间的自由流动,提高两岸经济的相互依存度,最终实现海峡两岸货物、资本、人员、服务的自由流通,使海峡两岸成为一个经济共同体。

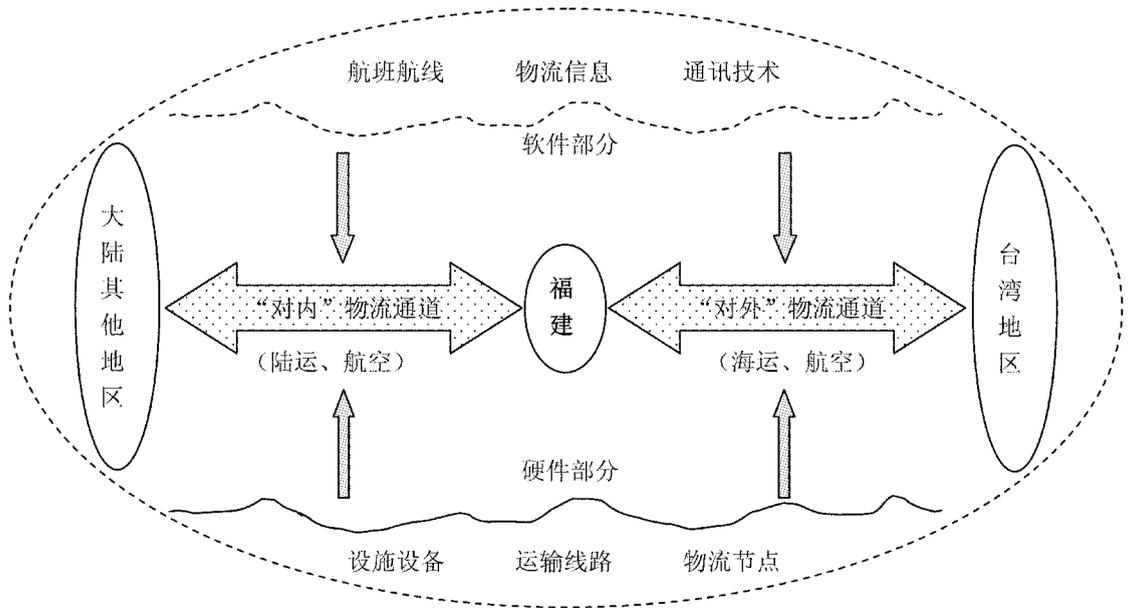


图1 以福建为核心的海峡两岸物流通道结构图

三、以福建为核心的战略目标

加快建设海峡两岸物流通道,是两岸经济发展的大势所趋和客观要求,也是两岸人民的共同诉求,但同时也必须充分认识到两岸物流合作中存在的现实障碍和困难,并积极争取政策的大力

支持和地方的全力推动。海峡两岸物流通道的功能涵盖了“对外”和“对内”两方面,因此,物流通道建设包括两部分:一是闽台对接的海运和航空物流通道建设,二是福建辐射大陆其他省份的陆路及航空物流通道建设。

1. “对外”物流通道构建的目标定位。“对外”物流通道建设的主要目标是把福建建设成

为货物“从台进口”以及“对台出口”的通关口岸与中转站。物流通道构建的总体设想是“公路行不通,港口和航空”。相较于空运,海运在货运量以及运输成本等方面发挥着更大的优势。因此,通道建设的重点是海上物流通道建设,以港口为闽台物流对接的龙头。这需要两地加强港口物流业的合作,共同构建“闽—港—台”一体化的物流体系。

2. “对内”物流通道构建的目标定位。“对内”物流通道建设的主要目标是把福建建设成为区域物流集散中心,辐射大陆各地,形成货物分散转运于各地的便捷交通网。通道建设的重点在于福建通往内陆各省市的“路网和空网”(包括公路网、铁路网以及航空网络)的建设和完善。“对内”通道是“对外”通道的基础和条件,只有确保福建和内陆之间的陆上集疏网络畅通运行,才能确保货流畅通,真正实现大陆和台湾的无缝连接。

总之,以福建为核心的海峡两岸物流通道建设,就是要着力打造以港口对接实现“东出”物流通道,以陆路相通实现“西进”物流通道,充分发挥福建在海峡西岸经济区中北承南接的枢纽作用,从而形成一个东接台湾、西连内陆、南北贯通的物流网络体系。

四、实施策略

基于上述海峡两岸物流通道战略构想的两种目标定位,在具体的实施措施上,应遵循长远规划、重点突破、循序渐进的发展策略,逐步实现整个物流通道的顺利建设。

1. 明确港口资源特色与定位,实现闽台港口对接。目前福建三大港口群定位十分清晰:北部福州港主要做集装箱和大宗散杂货,中部湄洲湾港主要做内贸集装箱和大宗散货、石化煤炭等,南部厦门港以集装箱运输为主、以大宗散杂货为辅。^[18]台湾地区以基隆港、台中港、高雄港和花莲港四大国际商港为主,其中基隆港在运输方面以货柜为主、散货为辅,台中港以大宗谷类、肥料等散货运输为主,高雄港以集装箱运输和货物集疏运为主,花莲港主要以区域特性之大宗货物(如矿石、水泥及其熟料等)的运输为

主。应依照各港口的地理位置和功能定位,充分实现港口对接。比如,福州港和基隆港、湄洲湾港和台中港以及花莲港、厦门港和高雄港等分别实现对接,从而发展成国际组合港以形成战略联盟关系。同时,积极发展临港石化、钢铁等重大产业项目,如古雷石化产业园区,扩大港口的货物流量,以满足通道大规模物流的需求。

2. 加快陆路及航空网络建设,拓展港口经济腹地。腹地范围大小对港口的发展极为重要。除了发展临港工业,还需要大力建设四通八达的铁路、公路及航空运输网络,使货物流能快速地汇集和扩散。目前,海西地区的“三纵八横”高速公路均已在建设中,部分已完工通车;多条高速铁路和航空线路也都在规划建设和完善之中。据资料显示,福建省2012年公路通车里程94 660.86公里,比上年增长2.5%,其中海西高速公路网3 500公里,增长29.2%。^[19]按照国家中长期铁路网调整规划,下一步要加快建设北京到福州、昆明至厦门高速铁路以及城际铁路和一批港口铁路支线,形成连接海峡西岸经济区与长三角、珠三角以及中西部地区的大运力快捷铁路运输通道。^[7]可借鉴长三角地区实行区域大通关的经验,推进海西地区通关一体化,并加强与中西部省市的区域通关协作,有效拓展经济腹地,降低物流成本。此外,在加快交通网络等硬件基础设施建设的同时,也应尽快建立信息技术、合作交流等软件服务平台。

3. 积极培育物流企业领头羊,打造区域物流集散中心。区域物流集散中心的建立需要本地强大的物流网络做支撑。从福建省物流业的发展情况来看,2012年全省社会物流总额为41 798.01亿元,比上年增长13.2%,增速比全国高3.4个百分点。但由于福建物流业起步较晚,物流企业规模普遍偏小,服务水平整体不高。“要想跑得快,全靠火车带”,行业的领军者对带动行业发展的作用十分重要。作为本地民营物流企业的代表,盛辉和盛丰虽然较为突出,但依然不能担负起行业“领头羊”的责任,带动整个行业的快速发展。因此,需要政府对物流产业进行政策和资金扶持,大力促进福建物流业的发展。同时也应积极鼓励台商来闽投资物流基础设施,以独资、合资、合作等多种形式建立沿

海区域性物流中心，充分利用其资金、先进技术和管理经验，做大做强福建物流企业。

4. 着力修建台湾海峡跨海大桥，开通两岸陆路运输通道。两岸人员往来和货物运输虽然在“小三通”和“大三通”的条件下得以实现，但也始终受到了很大程度的限制。解决这一问题的有效途径就是开通陆路运输通道，即修建跨海峡大桥或海底隧道。中国著名桥梁设计专家林元培表示，建设台湾海峡大桥的技术已切实可行，初步认为北通道位置应选择福州—平潭—新竹，南通道应选择厦门—金门—澎湖—嘉义。^[20]目前平潭海峡大桥已于2010年11月30日建成通车，而平潭与新竹相距仅68海里，若能实现陆路通车，海峡两岸将真正实现“零距离”接触。但这一计划能否顺利实施还有待两岸政治层面的协商定夺。若能顺利修建，人员往来可直接驱车而行，货物运输能力将大大提高，运输的安全性、可靠性以及便捷性等将会大大提升，运输的物流费用和货物送达时间等也将会有很大的节省或减少，综合效益显著。

5. 大力争取各级政府政策扶持，满足通道建设各项需求。通道建设是一项长期而艰巨的任务，建设过程中会遇到诸如资金、技术、政策等各方面的的问题，需要各级政府的大力支持和重点扶持。政府的政策扶持可以针对以下几方面。(1) 资金扶持。通道基础设施建设需要大量的资金，资金来源除了积极争取民营企业的投资，更需要政府的直接投资。(2) 技术扶持。培育福建物流企业、整合闽台物流资源以及建设统一、开放、先进的公共物流信息平台体系，都需要技术层面的支持，如技术引进和培训、专家指导等。(3) 财政金融扶持。政府可以通过优惠贷款、政府财政补助或补贴等方式解决中小物流企业的融资问题，减轻物流企业的税赋，促进物流企业快速成长。(4) 政策引导。积极引导现有的制造业实施物流业务外包，推动制造业与物流业联动发展，增加物流需求量，扩充经济腹地资源。另外在基础设施投资上，也要充分发挥政策导向作用，“把钢用在刀刃上”，避免重复投资造成资源闲置浪费。

五、余 论

福建省目前已初步建成包括海上直航、空中直航、海空联运在内的对台立体交通网络，是海峡两岸往来交通方式最多元、航线最丰富、航班最密集、客流量最大的省份，日益成为两岸往来最便捷的主通道和综合交通枢纽。^[21]这离海峡两岸物流通道顺利建设的目标更近了一步。但也必须意识到，在两岸全面三通以后，上海和广东作为沿海城市和地区，具有经济发达、港口腹地大、交通便利等优势，与福建始终处于竞争状态。这在一定程度上对福建造成了压力和冲击。福建应充分发挥地处台湾海峡西岸中心地带的地理位置优势，起到连接海峡两岸的桥梁和纽带作用，这对加强海峡两岸合作往来、推进闽台产业全面对接、促进两岸三地经济贸易区协调发展、加快两岸经济一体化具有重大的现实意义。

[参考文献]

- [1] 张骞. 基于突变理论的物流通道选择模型 [J]. 财经界, 2009 (11): 125-127.
- [2] 饶锋伟. 闽台物流业协同发展研究 [J]. 黑龙江对外经贸, 2008 (11): 81-83.
- [3] 今年上半年厦门对台贸易增长近三成 [EB/OL]. (2013-07-19) [2013-08-18]. http://www.fujian.gov.cn/ztlz/mtj/mty/mtjl/jmh/z/201307/t20130719_610294.htm.
- [4] 闽台交流合作有关情况参阅材料 [EB/OL]. (2012-03-09) [2013-08-18]. http://www.npc.gov.cn/npc/dbdhhy/11_5/2012-03/09/content_1705856.htm.
- [5] 闽台经贸合作 [EB/OL]. (2012-11-08) [2013-08-18]. <http://news.163.com/12/1108/07/8FP8MHT000014AED.html>.
- [6] 陈成栋. 闽台物流资源整合模式研究 [J]. 厦门理工学院学报, 2009, 17 (4): 7-11.
- [7] 朱立, 石正方. 海西对台物流通道建设初探 [J]. 海峡科技与产业, 2011 (8): 36-39.
- [8] 杨涛, 周骞. 快速物流通道布局规划方法 [J]. 系统工程, 2005 (11): 7-10.
- [9] 孔月红, 章良. 对物流通道内涵的再认识 [J]. 中国市场, 2011 (49): 40-41.

- [10] 吕雄鹰, 余静, 王显蹊, 等. 国内外物流通道研究综述 [J]. 物流科技, 2010 (2): 5-8.
- [11] 周凌云, 穆东. 基于权变的物流通道方案模糊决策模型 [J]. 武汉理工大学学报: 交通科学与工程版, 2010 (5): 1061-1064.
- [12] 丁以中. 物流通道构建中节点和边的选择技术 [J]. 上海海运学院学报, 2003 (2): 97-102.
- [13] 杨海民. 粮食物流通道研究 [J]. 广西师范学院学报: 哲学社会科学版, 2006, 27 (3): 104-108.
- [14] 李义伦. 珠江三角洲地区粮食物流通道的构建及其优化分析 [J]. 商讯商业经济文荟, 2006 (4): 78-79.
- [15] 权哲男. 图们江区域国际物流通道发展对策研究 [J]. 东疆学刊, 2011, 28 (3): 60-69.
- [16] 岑丽阳. 广西北部湾经济区港口物流通道建设探析 [J]. 东南亚纵横, 2008 (6): 43-46.
- [17] HARBOR. Existing corridor conditions and opportunities—I-87 multimodal corridor study [R]. New York: New York State Department of Transportation, 2004.
- [18] 福建省人民政府关于印发福建省沿海港口布局规划的通知 [EB/OL]. (2009-02-10) [2013-08-18]. http://www.fujian.gov.cn/zwgk/ghxx/zxgh/200905/t20090531_130190.htm.
- [19] 2012 年福建省国民经济和社会发展统计公报 [EB/OL]. (2013-02-25) [2013-08-18]. http://district.ce.cn/zt/zlr/bg/201302/25/t20130225_24141211_65html.
- [20] 王毅. 台湾海峡跨海工程初步设想 [J]. 铁道工程学报, 2010 (8): 17-20.
- [21] 福建构建对台立体交通网络 [EB/OL]. (2013-06-20) [2013-08-18]. http://www.fujian.gov.cn/fjyw/fjyw/201306/t20130620_598758.htm.

Strategy Research on the Construction of a Cross-straits Logistics Channel Based in Fujian

YANG Yue-feng

(School of Transportation and Civil Engineering, Fujian Agriculture and Forestry University, Fuzhou 350002, China)

Abstract: Fujian Province plays a special role in the development of cross-straits relations, and constructing a cross-straits logistics channel based in Fujian has a great significance for people communication and cargo movement. Based on the analysis of the connotation of logistics channel, this paper clearly defines the objectives of Fujian-based logistics channel construction, including maritime logistics channel construction and road and air network construction. According to these objectives, the paper finally puts forward some implementation strategies, such as realizing Fujian-Taiwan ports docking, expanding ports economic hinterland, building a regional logistics distribution center, opening the cross-straits land transport channel, and striving for policy support.

Keywords: Fujian; cross-straits; logistics channel

(责任编辑 林 芩)