



“一带一路”建设引领福建航运经济高质量发展

■ 蔡 恒

(厦门大学, 厦门 361000)

摘 要 文章通过理清福建省航运发展历史及航运现状,分析了福建省与“一带一路”沿线国家和地区进出口贸易额增长、波罗的海指数(BDI)上涨给航运经济高质量发展带来机遇,以及航运企业面临转型发展、受中美贸易争端影响等方面挑战。提出相关航运部门和企业应集中力量、整合资源,提升航运运营和服务能力,合理规划航运业进一步的投资,大力培育具有全国影响力的龙头企业,推动 21 世纪海上丝绸之路核心区建设向高质量发展。

关键词 交通运输 “一带一路” 航运经济 高质量发展 影响分析

2013 年,国家主席习近平先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”(以下简称“一带一路”)倡议,5 年多来得到国际社会的高度关注和有关国家的积极响应。“一带一路”倡议借用古丝绸之路的历史符号,并融入新的时代内涵;既是维护开放型世界经济体系,加强全球化浪潮下的国际经济合作,维持经济可持续发展的中国方案;也是深化区域合作,加强文明交流互鉴,维护区域和平稳定的中国主张;更体现了中国作为最大的发展中国家和全球第二大经济体,对推动国际经济治理体系朝着公平、公正、合理方向发展的责任担当。福建省地处东南沿海,历史上泉州港就是“海上丝绸之路”的起点。作为海洋强省战略的重要组成部分,航运在福建国民经济发展及保证重点物资流通等方面发挥着举足轻重的作用。“一带一路”这一宏伟的战略构想,不仅涉及众多国家和地区,更涉及众多产业和巨量的要素调动,它的建设必然加大沿线国家的贸易往来,从而对福建航运经济高质量发展带来新的机遇与挑战。

1 航运发展历史

历史上,福建省曾一度是蜚声中外的国际性港口大省和航运强省。早在宋元时期,泉州港不仅是当时的中国大港,而且是仅次于亚历山大港的东方第一大港、世界第二大港。有“涨潮声中万国商”之美誉的泉州港作为“海上丝绸之路”的起点,海外贸易活跃,享有盛名,港口繁荣、海运发达构成了上千年福建交通的辉煌开篇。明朝郑和下西洋,是世界航海史上空前绝后的伟大壮举,其历时之

长,船队之多,影响之大,为世界航海史上绝无仅有。而福建是郑和船队七下西洋最重要的集结地,因此在中国远洋航海史上占据着举足轻重的地位。

然而,从明代中叶以后的几百年来,福建港口优势不再。分析其原因,主要是受到地形和政策两方面的制约影响。地形上福建具有山峦连绵的特点,导致陆上交通闭塞、腹地狭小,无法形成资金流、人流和物流的积聚效应。政策上,明清两代的统治者施行了闭关锁国的政策,导致中外贸易流量大幅度缩小,再加上清末民国时期战乱不断,帝国主义列强不断对中国倾销工业成品,导致民族工业发展无力。在如此的自然与政策的双重影响之下,福建的航运经济受到了严重的制约。

改革开放以来,福建把握住了全球化的发展良机,积极加入了全球分工体系,不断加强对外经济贸易的水平。同时,通过土地金融的方式,福建积累了充裕的资本,加之交通建设工程技术的不断发展,大量公路、铁路、港口等交通基础设施在福建得以建设,群山叠嶂的交通阻碍情况得到了改善,并有望转化为使福建成为内陆山区出海口的地理优势。通过减少地形条件不利带来的影响,资金流、人流、物流的积聚效应不足的问题自然能够得到解决。由于生产环节在空间上的分工,企业自然对低廉的运输成本做出了要求,综合分析各种运输方式,水运的成本最低。而福建由于其丰富的海岸线资源,获得了成为中国港口和水运中心得天独厚的优势。在这样的背景之下,福建航运经济得到了高质量发展的契机。

2 航运现状

当今世界各国间贸易有 90% 以上的运量是由海路运输完成, 中国约 40% 的能源物资和 85% 的外贸货物通过海上运输, 而福建外贸货物海上运输比重更高达 90%, 因此港口强大的集疏运功能在福建经济发展中地位特殊而重要。

福建省大陆海岸线长 3752 公里、海岛岸线长 2804 公里, 岸线资源十分丰富, 并且具备发展大港口的优越条件。近年来, 福建省通过完善规划、整合资源、加快建设、拓展腹地、推动发展厦门东南国际航运中心等一系列措施, 有力推进港口快速发展, 港口已适度超前国民经济和社会发展需求。沿海港口建成万吨级以上泊位 181 个, 10 万吨级及以上泊位 30 个, 配套建设了 8 条 10 万至 30 万吨级深水航道, 货物实际通过能力近 7 亿吨, 其中集装箱实际通过能力超 1800 万标箱, “大港口” 雏形初步显现。2018 年港口货物吞吐量达 5.58 亿吨, 同比增长 7.3%, 其中集装箱吞吐量 1647 万标箱, 同比增长 5.3%; 开行中欧国际货运班列 176 列, 新开通福州港至成都、莆田湄洲湾港至萍乡、厦门港至江西的海铁联运班列; “数字福建” 建设稳步推进, “海丝” 卫星数据服务中心建成投入使用。互联互通不断加强, 福建作为海上合作战略支点作用已然凸显。

3 航运机遇与挑战

全球化背景下, 产品的生产依照其工序被分为了若干的环节, 不同的环节在空间上得到了分离, 从而产生了大量的运输需求。航运作为最为廉价的运输方式, 既得到高速发展的良好时机, 也对经济社会的稳定起到了至关重要的基石作用。福建省外贸运输 90% 靠航运完成, 随着中美贸易争端的不断加剧以及“一带一路” 战略的提出, 福建航运经济的发展面临着机遇与挑战并存的局面。

3.1 机遇方面

“一带一路” 战略的实施大力推动了沿线国家的经济贸易往来, 从而带来相关航线上的贸易额的持续增长。以 2018 年来说, 在福建备案的对外投资企业达 194 家, 对外投资额 55.2 亿美元, 同比增长 57%。福建与“一带一路” 沿线国家和地区进出口贸易额 3946.2 亿元, 同比增长 10.7%。对外投资额及进出口贸易额的增长加大了对航运的需求, 为航运企业的市场拓展提供空间。“一带一路” 倡议提出以来, 福建省航运企业开辟了大量海丝航线, 打造了集港口、航运为一体的“丝路海运” 平台。该平台是依托厦门东南国际航运中心, 由福建丝路海运运营有限公司负责牵头建设运营的开放共享合作平台。“丝路海运” 平台发展潜力巨大, 目前仅厦门港就有集装箱航线 135 条, 其中国际航线 79 条、海上丝绸之路国家航线 44

条、国际友好港 13 个。

2019 年二季度以来波罗的海指数 (BDI) 快速上涨, 从 4 月初的 685 点一路上涨至 6 月底最高点 1354 点, 并跨过 2018 年平均值 1353 点。福建省今年上半年港口货物吞吐量完成 2.9 亿吨、同比增长 4.1%, 其中福州港增长最快、同比增长 10.2%; 集装箱吞吐量完成 848 万标箱、同比增长 6.2%, 其中泉州港增长最快、同比增长 8.3%。

同时, 近期中美贸易争端加剧对航运经济造成了负面影响, 但“一带一路” 战略的建设为影响的缓解带来了机遇。一直以来, 海上运输是中美贸易间最为重要的手段。根据中国海关统计数据, 2018 年中国对美国出口金额的 73% 为海运, 其中 88% 为适箱货; 从美国进口金额的 56% 为海运, 其中 78% 为适箱货。中美贸易的蓬勃发展促进了中美航线上海运集装箱运输需求的快速增长, 而贸易争端对中美航线上的运输需求产生了一定负面影响。美国加征关税的目的是降低中美间的贸易逆差, 使制造业重返美国, 从而会导致海上运输量大幅缩水; 实际上, 由于两种原因, 这种设想在当今时代背景下是不可能成立的。第一是因为在后布雷顿森林体系下, 美元与黄金具有等同的效力。美元在实际意义上成为了国际贸易中美国出口的一种“商品”, 伴随着美国从中国及其他国家大量地进口物资商品。这样的一种贸易模式自然在国际收支平衡中体现为了贸易逆差。美国与世界剩余国家之间的贸易必然存在逆差, 这是美元与黄金挂钩特点给美国带来的优势。第二是因为美国是世界上资本储备最为雄厚的国家, 资本相对于劳动是极为过剩的, 这体现为美国劳动力成本昂贵, 劳动工人的福利保障措施繁多。在全球化分工的背景下, 美国不愿意也不可能回到劳动密集型的发展途径下, 这也是制造业重返美国的最大经济障碍。综合来说, 中美贸易争端必然会减少中美航线上的航运量, 但不会抹除这些出口美国商品航运的需求, 而只是把航运路线的起点从中国改成了其他“一带一路” 沿线国家。福建航运部门和企业应该充分发挥自身相对于“一带一路” 沿线国家航运企业的优势, 不仅加大同“一带一路” 沿线国家航运贸易的往来, 更要主动承担其他国家对美国航线的运输需求, 加大对沿线国家港口建设的投入, 从而稳定航运经济的持续增长。

3.2 挑战方面

然而航运量的增大只是经济高质量发展的必要而非充分条件。经济的高质量发展是对经济效益的衡量, 航运规模的增大为其奠定了基础, 但却无法与之等价。航运基础设施建设与航运量达到一定规模时, 一方面需要提升一定设施条件下的运营服务水平, 降低运营服务的成本; 另一方面在规划新增航运基础设施时, 不能一味地以扩



大航运规模为导向,要衡量新增航运基础设施边际效应所导致的未来运营成本的增加。当航运经济发展到一定程度时,与其他任何一个领域的经济一样,必须从粗放型的增长方式转向集约型的增长方式,才能使航运经济从简单的规模扩大转换为高质量的发展。这两种增长方式最为本质的区别便是,增长是靠不断的建设投入带动还是靠大量的运营收入拉动。因此在“一带一路”背景下,福建面临的挑战不是简单的扩大建设的问题,而是如何理智地甄选优质的海内外建设项目,并且不断地提升自身的运营服务水平的问题。因此,相关部门在对航运经济发展进行宏观上的规划时,不仅要鼓励在对外开放的过程中不断汲取外国优质的运营管理经验;更要在新增基础设施投资时,以“一带一路”沿线所有国家为整体,从经济效益和地缘政治等角度进行效益最大化的考量,严格控制未来运营型的支出,使所有新建与航运有关项目在未来都能充分发挥其经济效益,而不是成为吞噬资金的无底洞。

对于企业个体来说,福建航运企业因转型发展起步晚、国有大型企业少,民营企业多、规模小、竞争力偏弱,多数船舶为抵押贷款或民间融资所造,并且经受近年来国际航运市场不景气影响,发展动力受到了影响。因此,应该借助“一带一路”建设阶段航运业大力发展的良机,加快航运企业升级改造和兼并重组步伐,鼓励省内航运企业与国内外大宗货物业主及龙头航运集团开展战略合作,实现规模化、专业化、大型化转型,以期扩大福建航运企业在市场化竞争过程中的优势。

4 结语

综上所述,“一带一路”建设作为一个涉及 100 多个国家和国际组织的重大战略,而福建又被定位为“21 世

纪海上丝绸之路”的起点,自然获得了航运高质量发展千载难逢的良机。这过程中,既要挖掘福建航运发展深厚而光辉的历史底蕴,又要从运营的提升、建设的选择、局势的适应等方面拉动福建航运经济向高质量发展转型。

首先,福建航运业要集中力量、整合资源,推动 21 世纪海上丝绸之路核心区建设向高质量发展走深走实;加快中国(福建)自贸试验区建设,出台进一步推进自贸试验区改革创新措施、创新举措;积极推进与“一带一路”沿线国家的信息互换、监管互认、执法互助“三互”合作;开辟新航线,开展国际海上货物运输,构建海上丝绸之路重要战略交通节点;在“海上丝绸之路”文化交流、经贸合作、海洋经济、旅游开发等方面通过对经济效益最大化的考量,探索新举措、新路径和新模式。

其次,要大力培育具有全国影响力的航运龙头企业。以骨干企业为核心,巩固散杂货运输基础,大力发展煤炭、矿石、油品、集装箱等专业化、大型化、现代化运输船队。也要在提高航运企业规模化规范化经营程度、优化航运投资环境、加强银行信贷融资扶持等方面进一步加大力度,推动创新自贸试验区国际船舶登记制度和航运企业的新型金融扶持制度,积极构建福建航运业转型升级中安全与发展齐头并进的新常态。

参考文献

- [1]冯玉军,陈寒士,韩磊,等.“一带一路”倡议.清华-卡内基全球政策中心,2019.04.23.
- [2]福建省关于加快港口发展的行动纲要(2014-2018年).
- [3]2018年中国海关统计年鉴.
- [4]郭宇靖.福建推动 21 世纪海上丝绸之路核心区建设高质量发展.新华社,2019.04.24.
- [5]何军明.高质量推动“一带一路”建设 厦门应有所作为.厦门日报,2019.05.10.