



两岸全面直航后福州港对台 集装箱航运效果分析

朱娜娜

(福建船政交通职业学院 航海技术系,福建 福州 350007)

摘要:福州港在闽台两岸集装箱航运中占据重要地位。根据集装箱吞吐量变化情况对全面直航后福州港对台集装箱航运的效果及主要原因进行研究与分析,发现在“全面直航”阶段,福州港“试点直航”阶段的比较优势削弱了,“全面直航”对福州港对台集装箱航运的总体促进效果不明显,需要在全面直航形势下发挥福州港的优势。

关键词:全面直航;福州港;集装箱航运

中图分类号: F551

文献标识码: A

文章编号: 1671-931X (2017) 03-0057-04

一、引言

福州港早在 1997 年就开始对台集装箱试点直航,可谓是闽台两岸直航中最早先试先行的“始祖”。2008 年 12 月 15 日,两岸全面直航正式启动,福州港也成为首批对台直航港口。福建省交通运输厅公布的数据显示,2008 年至 2012 年,福建共完成对台直航港口吞吐量 8454.2 万吨,集装箱吞吐量 262.1 万标箱^[1],约占大陆对台运量的 1/3,而福州港同期(2008—2012 年)对台海运箱量累计为 121.44 万 TEU,占闽台集装箱海运总量的 46.33%,即闽台集装箱海运吞吐量中,有将近一半是榕台之间的。由此可见福州港在闽台集装箱海运业务中的突出重要地位。另外,从福州方面来看,两岸全面直航以来福州港每年集装箱总量中有 15%以上为对台箱量,在 1997—2008 年的试点直航阶段这一比例更是高达 30%—40%,对台集装箱业务可谓福州港集装箱运输的一大支柱。2008 年以前,两岸人民对全面直航寄予了释放两岸航运能量、促进港航产业大发展的厚望。然而,全面直航运行

以来,其实际效果如何呢?文章将针对福州港对台集装箱海运的实际效果进行探讨与分析。

二、全面直航后榕台集装箱航运的成效

2008 年 12 月 15 日,两岸空运直航、海运直航和直接通邮正式启动,两岸“三通”实现了由间接、单向、局部向直接、双向、全面的历史性跨越^[2]。福州港在与台湾进行了 11 年的货运试点直航之后成为我国首批对台直航港口之一,迄今已有 7 年的全面直航历程了。集装箱吞吐量最能直观、综合地反映出两地集装箱海运效果。通过对全面直航以来福州港对台集装箱吞吐量的研究分析,发现以下几个主要结果:

(一)榕台集装箱航运未有“更上一层楼”的显著变化效果

全面直航以来与试点直航—小三通阶段对比,榕台之间的集装箱运输量出现徘徊不前的迹象,始终在 31—34 万 TEU 之间起落,与全面直航前的 2006—2008 年相比,基本持平。从年均增长率来看,全面直航 7 年累计下来仅为 1.83%(表 2 所示),增势平缓;

收稿日期:2017-06-06

基金项目:2016 年福建省教育厅课题“两岸直航后福州港对台集装箱海运的成效及发展对策研究”(项目编号:JAS160895)。

作者简介:朱娜娜(1983—),女,福建漳州人,硕士,福建船政交通职业学院航海技术系讲师,研究方向:集装箱运输研究。

而试点直航-小三通期间则达到 22.84%(表 1 所示),增势强劲。两阶段相比,反而明显落差巨大。从 1997-2015 年福州港对台箱量变化趋势图(图 1)来看,全面

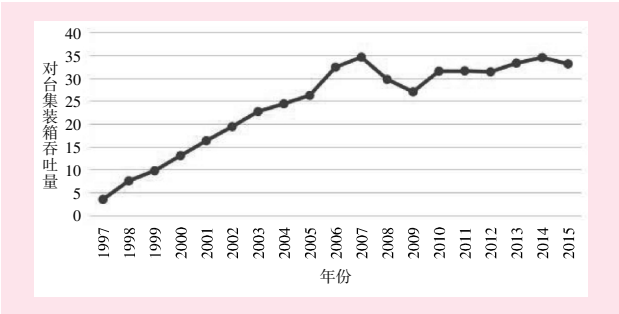


图 1 1997-2015 年福州港对台箱量变化趋势图
表 1 1997-2008 年福州港对台箱量情况表(试点直航-小三通阶段)

年份	对台箱量 / 万 TEU	同比 /%	福州港集装箱吞吐总量 / 万 TEU	对台箱量占比 /%
1997 年	3.44	-	22.48	15.30
1998 年	7.50	118.16	25.24	29.71
1999 年	9.72	29.58	31.79	30.58
2000 年	13.01	33.89	40.02	32.51
2001 年	16.28	25.11	41.78	38.97
2002 年	19.36	18.93	48.16	40.20
2003 年	22.67	17.09	59.76	37.94
2004 年	24.37	7.51	70.79	34.43
2005 年	26.20	7.53	80.39	32.59
2006 年	32.38	23.56	101.17	32.01
2007 年	34.58	6.77	120.20	28.77
2008 年	29.7	-14.1	117.66	25.12
累计	239.21	274.03	759.44	-
年均	19.93	22.84	63.29	31.49

来源:由福州港口管理局《第四篇 现代福州港(1978-2008 年)》整理得到。

表 2 2009-2015 年福州港对台箱量情况表(全面直航阶段)

年份	对台箱量 / 万 TEU	同比 /%	福州港集装箱吞吐总量 / 万 TEU	对台箱量占比 /%
2009 年	26.99	-9.1	122.27	22.07
2010 年	31.51	16.7	147.05	21.43
2011 年	31.58	0.22	166.02	19.02
2012 年	31.36	-0.7	182.50	17.18
2013 年	33.27	6.09	197.79	16.82
2014 年	34.5	3.7	221.76	15.56
2015 年	33.1	-4.1	237.19	13.95
累计	222.31	12.81	1274.58	-
年均	31.76	1.83	182.08	17.4

来源:由福州市统计局 2008-2015 年福州市国民经济和社会发展统计公报整理得到,因两岸全面直航始于 2008 年 12 月 15 日(年底),“全面直航”吞吐量应从 2009 年开始计算比较合理。

直航并没有带来“更上一层楼”的显著变化效果。
(二)榕台集装箱航运对福州港集装箱运输的支柱作用不断减弱

从福州港本身来看,1997-2008 年试点直航-小三通阶段,对台箱量占福州港集装箱吞吐总量比重年均均为 31.49%,甚至最高达 2002 年的 40.20%(表 1 所示),对台集装箱运输对该阶段的福州港集装箱运输而言,可谓是一大重要支柱。全面直航初期(2009-2010 年),对台箱量占福州港集装箱吞吐总量的比重也有五分之一以上,但这一比例呈现逐年下降的趋势,到 2015 年仅占比为 13.95%(表 2 所示)。2009-2015 年全面直航阶段,对台箱量占福州港集装箱吞吐总量比重年均均为 17.4%(表 2 所示),而试点直航-小三通阶段的这一比重高达 31.49%(表 1 所示),两者落差比较大。总体表明,福州港每年集装箱吞吐量虽然在不断增长,但对台箱量的比例在不断萎缩,对台集装箱航运对福州港集装箱运输的支柱作用呈减弱趋势。

(三)全面直航后福州港在全省范围内的对台竞争力呈下降趋势

全面直航后,从福建省对台集装箱吞吐量来看,其在全国对台集装箱吞吐量中所占的比重维持在 31%-39%之间,主要在 36%-38%之间起伏(表 3 所示),表明福建省对台市场份额在全国范围内相对稳定,全国对台集装箱货运量有三分之一左右来自福建省。2015 年全国对台集装箱吞吐量有 0.31%的小幅跌落,福州港对台集装箱吞吐量也跌落 4.1%,但由于福建省对台集装箱吞吐量跌幅高达 14.33%,因此福州港对福建省对台集装箱吞吐量占比一度又回到 47%(表 3 所示)。总体来看,福州港在福建省对台集装箱吞吐量占比呈现逐年下降的趋势,从 2011 年的 47.06%下降到了 2014 年的 41.97%(表 3 所示),显示了在福建省范围内福州港对台集装箱航运的市场份额不断缩小的趋势。

三、全面直航后榕台集装箱航运未能“更上一层楼”的主要原因分析

(一)对台直航市场相对开放后的分流竞争
2008 年,大陆最初开放 63 个港口与台湾 11 个港口进行两岸海上直航^[3],2012 年大陆对台直航港口增加到了 72 个。全面直航后,大陆对台的运输格局快速发生变化,形成了环渤海、长三角、珠三角、东南沿海的港口共争对台航运市场的局面。福建省的独特优势逐渐被削弱,面临边缘化的危机,与台湾经贸联系更紧密的长三角、珠三角港口可能会发挥更大的作用^[4]。原先在试点直航-小三通阶段,福州港、厦门港具有市场垄断优势,大陆其他港口(没有试点直航)主要通过这个两个港口对接台湾港口。全面直

航后,这些直航口岸对福州港、厦门港的转运需求减弱或者不再需要,而是各自对台直接运输。在分流竞争中,福州港失去了“试点直航”阶段的集中优势和重要地位。

(二)厦门港“如影相随”的强势竞争

福州港和厦门港是大陆对台试点直航的唯一两个港口,1997-2008年(试点直航-小三通阶段)福州港对台累计箱量为239.21万TEU,而厦门港同期累计为345.25万TEU。从地理区位和航运格局来看,两港对大陆其他港口对台中转的吸引条件相近,但试点直航11年下来,两港运行业绩差距明显,厦门港更胜一筹。全面直航启动后,两港也同时作为大陆第一批对台直航港口。从交通运输部水运司公布的2013年闽台集装箱班轮航线情况来看,在14条闽台航线里,有10条经由福州港、13条经由厦门港,其中9条同时经由福州港和厦门港,厦门港对台航线密集度比福州港大一些。另外,从2009-2014年的累计箱量来看,福、厦两港对台箱量的总和在福建省占比达90%以上,显示两港作为闽台集装箱直航港口的绝对主导地位。厦门港对台集装箱吞吐量年均均为35.98万TEU,而福州港同期为31.53万TEU,厦门港对台集装箱吞吐量的年均增速为4.22%,也比福州港的2.82%高(表4所示)。福州港的竞争力在

我国沿海港口中仍处于弱势地位^[5],再结合福、厦两港港航综合能力的差距情况来看,全面直航后在我国内陆对台中转箱的吸引方面,厦门港是福州港对台直航的最大竞争对手。总之,不论“试点直航”还是“全面直航”,两港的两次起跑线都一样,福州港始终面临厦门港“如影相随”的强势竞争,全面直航并没有给福州港带来特别的优势。

(三)福州港自身干线运输的发展,减少对台中转的依赖

福州港的对台箱量占比在2002年达到最高峰,为40.20%(表1所示),往后呈现逐年下降趋势,到2008年降到了25.12%。2002年12月,福州港的江阴港区1号泊位开港投产,2003年10月开通西非远洋航线,结束了福州港没有深水海港区 and 远洋航线的历史。此后,江阴港区不断开发深水泊位和远洋干线,集装箱航线从2010年15条(其中远洋干线5条)发展至2015年的21条(其中远洋干线6条),集装箱吞吐量从2010年的64.67万TEU发展至2015年的177万TEU,年均增长11.2%^[6]。特别是2012年5月份福州港启动“穿梭巴士”业务,其中的“马尾-江阴”是主要航线,闽江口内港区的集装箱通过水路向江阴港区集中并中转,使江阴港作为集装箱干线港区的地位和作用越来越强。总体上,福州港本身需

表3 内陆、福建省、福州港对台集装箱吞吐量及比重分析表(全面直航阶段)

年份	内陆对台箱量 / 万 TUE	同比%	福建省对台箱量 / 万 TUE	同比%	福州港对台箱量 / 万 TUE	同比%	福建省对全国对台箱量占比 / %	福州港对福建省对台箱量占比 / %
2009年	-	-	-	-	26.99	-9.1	-	-
2010年	-	-	-	-	31.51	16.7	-	-
2011年	174	-	67.11	-	31.58	0.22	38.57	47.06
2012年	188	8.04	71.25	6.17	31.36	-0.7	37.9	44.01
2013年	204.04	8.53	78.05	9.54	33.27	6.09	38.25	42.63
2014年	225	10.27	82.2	5.32	34.5	3.7	36.53	41.97
2015年	224.3	-0.31	70.42	-14.33	33.1	-4.1	31.39	47

来源:由交通运输部2011-2015年交通运输行业发展统计公报、福建交通厅2011-2015年福建交通运输行业发展统计公报整理得出,2009-2010年我国交通部、福建省交通厅对对台集装箱运输量没有公布统计,故没有相应的数据。

表4 2009-2014年福州港、厦门港与台湾之间的集装箱直航对比情况

年份	福州港对台箱量 / 万 TEU	同比(%)	厦门港对台箱量 / 万 TEU	同比(%)	福、厦两港对台箱量总和 / 万 TEU	福建省对台箱量 / 万 TEU	福、厦两港对台箱量总和在福建省的占比 / %
2009年	26.99	-9.1	29.74	-10.7	56.73	-	-
2010年	31.51	16.7	33.73	13.4	65.24	-	-
2011年	31.58	0.22	33.45	-0.83	65.03	67.11	96.90
2012年	31.36	-0.7	36.84	10.13	68.2	71.25	95.72
2013年	33.27	6.09	40.23	9.19	73.5	78.05	94.17
2014年	34.5	3.7	41.88	4.12	76.38	82.2	92.92
累计	189.21	16.91	215.87	25.31	405.08	-	-
年均	31.53	2.82	35.98	4.22	67.51	-	-

来源:福州港口管理局统计处、厦门港口管理局统计信息。

要通过台湾港口中转的国际箱量逐渐下降。所以,在福州港继续发展壮大并按照其所定位的国际航运枢纽港目标发展的情况下,福州港对台的中转箱量会呈现减少的趋势,今后有可能增长的部分是两地直接贸易箱量。

但另一方面,集装箱港口业是规模效应和聚集效应非常显著的行业,并且这两种效应与集装箱船舶的大型化具有正相关的关联^[7],所以,从目前海峡两岸的港口航运大格局和趋势来看,福州港开辟大量国际干线直至与高雄港、厦门港并驾齐驱而完全摆脱中转依赖的可能性不大,至少短期内因为福州港与后两港的集装箱运输条件差距较大而不能实现势均力敌和完全摆脱。全面直航以来,高雄港的集装箱吞吐量一直是福州港的5倍以上,厦门港是福州港的3-4倍,高雄港有370多条国际航线,厦门有161条,而福州港不到40条,港口通达能力差距明显。随着大型集装箱班轮(目前最大为20000TUE)的增多,在航线一端挂靠港口不仅要求是深水大港,而且挂港数量受限,一般不超过4个。在海峡两岸,是不会同时挂靠厦门港、福州港和高雄港的,在目前这三港的现有条件下,选择高雄港或厦门港的可能性比较大。另外,长荣、马士基、东方海外、美国总统轮船、阳明、万海、日本邮船等主要班轮公司都在高雄港拥有或租用集装箱码头,在目前航运市场持续不景气的情况下,从成本优势来看,这些班轮公司更会偏向于减少对海峡两岸其他港口的挂靠,而将这些港口的箱源通过支线运输到高雄港自身经营的集装箱码头中转。综上所述,福州港在发展的同时,也必然会不断减弱对周围其他大港的中转依赖,但对台湾港口的中转依赖依然存在,短期之内难以全面改变。

(四) 榕台之间直接贸易量的不足

两岸海运从“转口运输”到“两岸三地”,再到“试点直航”、“小三通”和最后的“全面直航”,其发展经历了30年的风风雨雨。1997-2008年的“试点直航-小三通”阶段,两岸船公司的权宜轮(外籍船)可“不通关不入境”地从事大陆与第三地之间的转运业务,而两岸之间的直接贸易货物仍要经第三地绕行^[8]。但仅开放福州港、厦门港与台湾高雄港“境外航运中心”进行定点直航,而且是单向航运——只能是厦门港和福州港的集装箱货运到高雄港中转至外国港口,不允许高雄港的集装箱货物到厦门港或福州港中转。由此可见,对福州港、厦门港的集装箱班轮运输而言,全面直航与试点直航最主要的区别是开放了两岸直接贸易货物的双向运输。也即,福州港对台的转运箱量其实早就在“试点直航”阶段就释放出来了,而且具有垄断优势。对福州港而言,全面直航阶段主要能释放的是榕台之间的直接贸易箱量。但

2009-2015年,福州与台湾之间的进出口贸易额始终在20亿美元上下徘徊,并未能出现大幅增长。可见,两地之间的箱源量有限,贸易量是决定运输需求大小的关键。总之,全面直航虽然带来两岸通航条件划时代意义的变化,但对福州港这一老牌的试点直航港口而言,不仅面临分流竞争的“失血”,还让自身“造血”不足的境况水落石出。

四、结论

对于曾经受益于“试点直航”的福州港而言,“试点直航”与“全面直航”在地理条件的便利方面没有变化,但“全面直航”带来了两岸航运格局变化、竞争环境使得福州港不再具有“试点直航”阶段的比较优势。福州港本身的持续发展而减弱对台的集装箱中转依赖也是全面直航后榕台集装箱航运未能“更上一层楼”的主要影响因素之一。总体上,全面直航对两岸之间集装箱运输的正面影响明显,但对局部的影响因港口情况而异,全面直航对福州港对台集装箱航运的总体促进效果不明显。但同时,全面直航带来两岸更宽松的对接合作环境、海西经济建设下的诸多政策支持、港口建设和拓展内陆腹地资金充沛、持续增长的经济(福州港主要腹地GDP连续8年年均增长12%以上)、从“试点直航”先试先行积累起来的对台航贸软硬件和宝贵经验等也是福州港拥有的诸多优势和机遇,要加以科学地运用与发挥,才能使福州港在激烈的港航竞争格局中持续前进。

参考文献:

- [1] 孙贤迅,陈昌和.福建加快构建闽台往来主要通道[N].人民日报(海外版),2013-12-20(03).
- [2] 谭洁,韩清明.基于TOPSIS的大陆48个直航海港资源综合竞争力评价研究[J].江苏科技信息,2010,(06):130-132.
- [3] 翟再,张敏.浅谈海峡两岸海上直航集装箱运输[J].集装箱化,2009,(08):12-14.
- [4] 黄土荣.两岸直航对泉州港的影响及发展战略分析[J].中国水运,2009,09(11):45-46.
- [5] 严敏如.福建自贸环境下福州港和台北港的竞争力分析[J].福州大学学报(哲学社会科学版),2015,(06):20-25.
- [6] 周献恩.福州港:合出一片新天地[N].中国交通报,2015-11-04(04).
- [7] 孟愈.两岸直航对厦门港集装箱运输的影响及对策[J].集装箱化,2008,(08):12-16.
- [8] 唐楠.两岸直航的贸易效应研究——基于GTAP模型分析[D].杭州:浙江大学,2009:31-33.

[责任编辑:张磊]

(下转第69页)