

兩岸犇報

Chaiwan Ben Post

2017/6/22~7/5

no.
152

雙周刊

發行人：陳福裕
總編輯：許育嘉
編輯主任：林聲洲
編輯：明景
美編：台北工寮

國內郵資已付
台北郵局許可證
台北字第5155號
雜誌類

e-mail:chaiwanbenpost@gmail.com ■ blog:ben.chinatide.net ■ Facebook:facebook.com/chaiwanbenpost

中華郵政台北雜字第1567號執照登記為雜誌文寄

本報每逢隔週的週三上架，每份零售20元，歡迎訂閱或至各地置放點索閱。



白鷹

孫其峰
紙本設色
1978年

孫其峰 1920年生，山東招遠人。1947年畢業於國立北平藝專，先後師從徐悲鴻、黃賓虹、李苦禪、王友石、汪慎生等名家。1952年開始任教於天津美院，歷任系主任、副院長、終身教授。先生早年多攻山水，後來偏重花鳥，兼通書法、篆刻。他重視傳統中國書畫的筆墨神韻，兼融西畫技法，將紮實的工筆描繪功力與小寫意的揮灑靈動融合在一起，形成了灑脫、雋秀、勁健的藝術風格。

《白鷹》是先生1978年的作品，影響深遠，現藏於中國美術館。畫家在畫面的處理和佈局上頗具匠心，巧妙地利用白鷹和山石的深淺對比突出主體，同時用填上朱砂的枝葉等烘托外形，強化視覺衝突，形成疏密節奏的變化。鷹立岩上側目遠望與山石走向相互呼應，威武凶猛、英姿勃發，蓄有展翅奮飛之勢，從而使整幅畫作生機盎然、耐人尋味。



各期精采內容請見犇報BLOG

兩岸要聞 2、3

社評：
一致對外，蔡英文是在召喚誰？



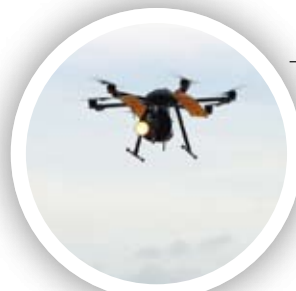
國際瞭望 4、5

中國製造：東非鐵路網
東非鐵路網概覽
推動「綠色」鐵路建設
吉布提打造非洲物流中心



當代中國 8、9

大陸的民用無人機時代
高空太陽能無人機試飛成功
無人機成為農民種田新幫手
陝西打造低空無人機物流網



文化/生活 10、11

由絲路傳入中國的食物
大陸為何開放美國牛肉



萬象/科技 12、13

擺脫手機症候群
關掉上班族的多功能模式
當掃碼狂熱症遭遇釣魚危機
為何網友反對「新四大發明」？



專題

東非鐵路網與中國製造

編按

在非洲大陸一體化建設的浪潮下，東非各位正在建設互聯互通的跨國鐵路網。以蒙巴薩港為起點，肯亞、烏干達和盧旺達等國家間一條運載力強、成本低、效益高、連通東非各國的標軌鐵路運輸系統正在成形。與此同時，肯亞、衣索比亞和南蘇丹等東非國家還計畫以肯亞拉穆港為起點，修建一個集標軌鐵路、高速公路、石油管道和機場於一體的立體運輸網路。除了東非地區，西非大國尼日同樣也有大力發展鐵路的需求，並且希望從中國大陸獲得資金支持。本期國際瞭望為讀者介紹非洲大地上正在發生的巨大變化，以及變化後面中國大陸的身影。



一列旅客列車停靠在肯亞蒙內鐵路蒙巴薩西站，準備駛向首都內羅畢。（新華社 孫瑞博 攝）

肯亞「蒙內鐵路」通車面面觀

文／姚遠

由中國企業承建的肯亞「蒙巴薩—內羅畢」標軌鐵路（蒙內鐵路）已於5月31日正式通車，這是繼安哥拉的本格拉鐵路、日內的阿卡鐵路、衣索比亞的亞吉鐵路後，又一條在非洲建成通車的「中國製造」鐵路。「蒙內鐵路」的特別之處有七個關鍵點值得注意：

1. 「世紀工程」：蒙內鐵路總長480公里，東起肯亞第一大港蒙巴薩，西至首都內羅畢，是肯亞獨立以來修建的最大基建項目。
2. 「中國標準」：蒙內鐵路於2014年12月開始動工建設，由中國路橋有限責任公司承建。鐵路採用中國標準設計，設計客運時速120公里，貨運時速80公里。
3. 「標軌鐵路」：蒙內鐵路是肯亞投入使用的第一條標準軌鐵路（軌距1.435米），在此之前，肯亞僅有一條英國人一百多年前建造的「米軌」鐵路（軌距1米），其速度和運力早已跟不上實際需求；另一方面，公路雖是肯亞如今的主要運輸方式，但飽受高事故率的困擾。蒙內鐵路投入使用後，將為當地民眾的交通和貨物運輸提供一個更安全、快速和廉價的選擇。

4. 「GDP（國內生產總值）貢獻率」：蒙內鐵路將拉動沿線工業發展，為肯亞吸引投資。肯亞總統肯雅塔曾在視察鐵路建設時說，蒙內鐵路對肯亞經濟增長的貢獻將達到1.5%，帶領肯亞實現經濟轉型。

5. 「東非鐵路網」：蒙內鐵路是東非鐵路網的開端工程。根據遠期規劃，該鐵路將連接烏干達、盧旺達、布隆迪、南蘇丹等東非國家，成為東非一條「鐵路大動脈」。作為蒙內鐵路西北延長線的內馬鐵路（內羅畢到西部邊境城市馬拉巴）也已動工。內馬鐵路正線里程全長480多公里，將分三期實施。

6. 「動物通道」：蒙內鐵路有120公里穿越肯亞察沃國家公園，減少對生態環境的破壞成為鐵路設計的一大考量。鐵路沿線設置了14處動物通道，其中橋樑式通道淨高均在6.5米以上，基本不會影響野生動物的自由遷徙。

7. 「授人以漁」：蒙內鐵路項目已為當地直接創造就業超過4.6萬個，項目累計培訓當地員工超過4.5萬人次，大批肯亞青年赴中國大陸學習鐵路運營。

中國大陸在非洲建設的鐵路概覽

文編／江英士

2017年5月，「蒙內鐵路」通車，成為東非鐵路網建設重要的開端。不僅是「蒙內鐵路」，過去幾年來，由大陸企業承建的鐵路項目，都因在當地各具有重要的意義而受到世人矚目，以下為讀者概覽中國大陸在非洲建設的鐵路：

坦尚鐵路

坦尚鐵路東起東非坦尚尼亞港口城市，西至南部非洲尚比亞中部，全長1860.5公里，由大陸政府提供無息貸款援建。坦尚鐵路是中國大陸最大援外項目之一，曾先後派遣工程技術人員5萬人次。項目於1970年10月開工，並於1975年6月全線鋪通並投入試運行，1976年7月正式移交坦、尚兩國政府。

坦尚鐵路是一條貫通東非和中南非的大幹線，其建成極大改善了坦尚兩國交通運輸狀況，為銅礦資源豐富的內陸國家尚比亞提供了出海口，也成為坦、尚兩國經濟發展的命脈。

本格拉鐵路

本格拉鐵路橫貫安哥拉全境，是繼坦尚鐵路之後中國大陸在海外修建的最長鐵路。該專案由中國鐵建二十局集團建設，全長1344公里，西起大西洋港口城市洛比托，向東直抵與剛果（金）接壤的邊境城市盧奧。鐵路全線共設車站67座，設計時速90公里。

2004年，中國鐵建二十局集團中標本格拉鐵路項

目，鐵路最終於2015年2月建成通車。專案從設計到施工，全部採用大陸鐵路建設標準，鋼軌、水泥、通信設備等材料都從中國採購，投入運營後的機車車輛等設備也由大陸企業提供。根據遠期規劃，未來該鐵路還將與安尚、坦尚鐵路及周邊國家鐵路網接軌，實現南部非洲鐵路的互聯互通，形成大西洋與印度洋之間的國際鐵路大通道。

阿卡鐵路

2006年10月，中國大陸土木工程集團有限公司與尼日簽署尼日鐵路現代化專案。該專案南起尼日最大城市、經濟中心拉各斯，途經首都阿布賈，北至北部重鎮卡諾，線路全長1315公里。

項目第一標段阿布賈—卡杜納鐵路項目（阿卡鐵路）全長186.5公里，沿線設9座車站，設計時速150公里。阿卡鐵路於2011年開工建設，並於2016年7月正式運營通車。

亞吉鐵路

由陸企採用全套中國標準和中國裝備建造的非洲首條現代電氣化鐵路——從衣索比亞至吉布提，簡稱亞吉鐵路於2016年10月正式通車。

亞吉鐵路全長752.7公里，於2010年9月開始設計建造，設計時速120公里，由中國中鐵和中國鐵建組織施工。鐵路建成後，兩國運輸時間從公路運輸的7日降至10小時，這條鐵路成為衣索比亞重要的出海運輸通道。

「中國製造」助非洲推動「綠色」鐵路建設

文編／江英士

肯亞「蒙巴薩—內羅畢」鐵路（蒙內鐵路）已建成通車。這條大陸企業承建的鐵路，不僅速度快，貫穿其建設全程的環保理念和建成後可期的生態環境效益也是一大亮點。

蒙內鐵路開通前，當地的貨運方式主要以公路為主、鐵路為輔。由於老化嚴重，列車運行緩慢，全年貨運運輸量低於百萬噸，不到蒙巴薩港吞吐量的10%，遠不能滿足肯亞經濟發展需求，運輸壓力集中在狹窄的公路上。

事實上，貨車對公路損壞較為嚴重，還會帶來巨大污染，而蒙內鐵路通車後，一趟貨運列車能運200個貨櫃，這意味著可以替代100輛貨車，客運列車單次可運載1000名乘客往來蒙巴薩和內羅畢。

配備先進的調度和控制系統，蒙內鐵路將極大提高肯亞貨運效率，物流成本將下降40%左右，當地貨運方式也將轉為鐵路為主、公路為輔。

旅遊業是肯亞支柱產業之一，也將隨著蒙內鐵路的開通得到更快發展。遊客可以選擇更豐富的旅行「套餐」，除觀看野生動物，他們還可以坐火車輕鬆前往蒙巴薩觀賞海景。

根據肯雅2030遠景規劃，2030年前肯亞希望成為中等收入新興工業化國家。作為這一規劃的旗艦項目，蒙內鐵路將推動肯

亞實現經濟轉型。

蒙內鐵路不僅是一條節能、高效、低污染的交通大動脈，考慮到肯亞是野生動物天堂，鐵路在設計和修建過程中，格外注重環境保護，與動物和諧共存。

察沃國家公園占地約2萬平方公里，公園內活躍著大量野生動物。為了便於野生動物活動，蒙內鐵路專設14處動物通道，其中6處為大型通道，淨高6.5米以上，大象和長頸鹿等大型動物可「不低頭通過」。此外，全線還在不同位置設置涵洞式通道近500處，平均每公里1個，這些涵洞不僅可供動物通過，某些低窪處的涵洞還有蓄水功能，方便動物飲水。線路兩側設置隔離柵欄，避免動物爬行通過時與列車相撞。

根據肯亞環境與自然資源部的監測顯示，大象非常輕鬆地沿著鐵路行走，甚至在大橋下休息。從大象的行為來看，鐵路對它們的生活沒有影響。

蒙內鐵路只是開始，作為東非鐵路網的一部分，根據遠期規劃，該鐵路將連接肯雅、烏干達、盧旺達、布隆迪、南蘇丹等國，規劃全長2700公里，建成後將成為東非鐵路大動脈。

未來，越來越多的「中國製造」鐵路將奔跑在非洲大陸，助力非洲實現更快更綠色的發展。



乘客乘坐肯亞蒙內鐵路列車從內羅畢前往蒙巴薩。（新華社 李百順 攝）



服務員在肯亞蒙內鐵路列車上售賣商品。（新華社 李百順 攝）

吉布提打造非洲物流中心

採訪／王守寶

隨著吉布提的亞吉鐵路建成通車，對於這個東非國家的民眾來說，這條鐵路讓他們數十年來夢寐以求的火車交通願望得以實現。

人口不足100萬的吉布提並不富裕，甚至連很多非洲國家賴以生存的農業資源也匱乏。隨列車馳騁在吉布提西部，滿眼都是荒蕪土地，丘陵連綿，戈壁連片。但當來到吉布提東部，漫長的海岸線一望無際，巨大的郵輪停靠在碼頭裝卸貨物，從港口運輸貨物的重型卡車絡繹不絕。

吉布提的優勢在於其地理位置。吉布提位於非洲東北角、亞丁灣西岸，是紅海通向印度洋的戰略要衝，是非洲國家與外部世界開展貿易往來的重要沿海中轉點。

依託地理優勢，吉布提決定靠物流來促進國家經濟發展。該國領導人多次在重要場合談到，吉布提要成為非洲重要的國際物流中心。

中國大陸在吉布提修建鐵路並延伸至鄰國衣索比亞，順應吉布提國家發展戰略，助力其打造國際物流中心，得到了吉布提各界的讚賞。

在亞吉鐵路通車後，吉布提總統蓋萊曾興奮地說，亞吉鐵路是一條偉大的鐵路，也是一項偉大的

工程，將在吉布提未來經濟發展中扮演極其重要的角色。

亞吉鐵路全長752.7公里，設計時速120公里，是繼坦尚鐵路之後，中國大陸在非洲修建的又一條跨國鐵路，被譽為「新時期的坦尚鐵路」。鐵路建成後，吉布提至阿迪斯阿貝巴的運輸時間從公路運輸的7日降至10個小時，這將促使兩地的客貨運輸從完全依賴公路轉變為70%依靠鐵路。

為了更好地幫助吉布提打造國際物流中心，中國大陸不僅修建了亞吉鐵路，還將鐵路支線直接延伸至吉布提目前在建的大型港口。這一大型港口也是由大陸規劃和建設。

沿著鐵路支線來到這個新建港口，只見用於起吊集裝箱的十幾座大型橋吊、門機並排分佈在海港沿岸，港口還在緊張施工中。港口建成後，非洲國家出口貨物將更大規模依靠鐵路運至吉布提，然後利用大型貨輪運往世界各地，同時進口貨物也將通過亞吉鐵路，並借助大陸支援建設的東非鐵路網，運抵東非各國。



東非第一大港蒙巴薩港。（新華社 孫瑞博 攝）



台商劉魯彭的「廈門冠捷」讓中國製造的液晶螢幕走遍全世界。

台商眼中的「一帶一路」

台商陳嘉雄：期待更多台商參與「一帶一路」

採訪／李家瑞

從蓄電池到蝴蝶蘭，再到品種豐富的花卉植物，在雲南經商24年，台灣商人陳嘉雄的商業版圖不斷擴展。他表示，「一帶一路」倡議帶來很多商機，期待更多台商參與「一帶一路」建設。

1993年，陳嘉雄陪同友人來雲南考察，豐富的發展機會使他決定留下來。在台灣從事貿易的他先後成為統一蓄電池在雲南的供應商和代理商，並逐步拓展與蓄電池相關的業務。

1999年，昆明世界園藝博覽會給陳嘉雄帶來了新機遇。他回憶說，當時有從事蘭花種植的朋友到雲南來，發現這裡的自然條件非常適合種植蘭花，建議他考慮轉行。

此後不久，陳嘉雄便成立了昆明統一生物科技有限公司，從事蝴蝶蘭的買賣和種植，並為昆明世博園供應蝴蝶蘭。

隨著業務發展壯大，陳嘉雄將公司遷至昆明市宜良縣湯池鎮，後又落戶於昆明市嵩明縣嵩陽鎮大城村，溫室面積也隨之擴展至5萬平方公尺。

有了更大的發展空間，企業花卉品種逐漸增多，產量增大，從組織培養到小苗、中苗、大苗、成花種植全面覆蓋，最初產品主銷大陸國內市場，兼顧汶萊、新加坡等境外市場。從2010年起，公司加大外銷力度，開拓越南、韓國等市場，目前內銷外銷各占一半。

2016年，大陸首批11家蝴蝶蘭生產企業通過美國農業部動植物檢疫局對於輸美溫

室的考核，獲得進入美國市場資質。陳嘉雄沒錯過這個新機遇。

不久前，公司在嵩陽鎮新修建了長松園基地，打造輸美溫室，準備開拓美日等國市場。相比普通溫室，介質蝴蝶蘭（即栽培於介質中的蝴蝶蘭）輸美溫室對於病蟲害防控和日常生產、管理等方面均有更嚴格的要求。

陳嘉雄表示，雲南發展蘭花種植的優勢主要有晝夜溫差、光照適宜等，地理位置鄰近東盟國家，銷售也比較方便。而作為台商，他也有著自己獨特的優勢。

「公司的種苗、技術都源自台灣。」他表示，家鄉台灣的蘭花科技園區是他重要的技術源泉。

除了花卉植物種植，陳嘉雄也在發展其他延伸產業。他介紹，公司正在完善永生花生產技術，準備在今年年底投產。

此外，公司還在位於中越邊境、「泛亞鐵路」節點的紅河州河口縣修建了新基地。「河口（基地）已經建成4000平方公尺，將來希望能拓展到2萬平方公尺。」陳嘉雄說。

每逢春節越南鮮花需求量加大時，公司會將合適的種苗送去河口培養，之後直接出口。而隨著「一帶一路」建設的推進，陳嘉雄對河口基地有了更大的期望。「將來從那裡可直接出口到南亞東南亞地區，到世界各地，不只是花卉，還要發展其他農副產品。」

目前南亞東南亞地區已經是該公司的重



雲南台商陳嘉雄。

要市場，陳嘉雄希望能借助「一帶一路」倡議的相關政策和專案繼續拓展。

「以前到歐洲不好出去，現在走渝新歐鐵路這條線，十幾天就到了。絲綢之路經濟帶沿線國家市場前景很廣闊，比如莫斯科對蝴蝶蘭的需求就非常大，我很期待。」陳嘉雄說。

同時，陳嘉雄希望台商能有更多機會瞭解參與「一帶一路」建設的相關資訊以及沿線國家的情況，也希望更多台商參與「一帶一路」相關專案。

「其他地區的台商也可以過來，通過雲南進入南亞東南亞市場。我們願意提供幫助，希望更多台商抓住『一帶一路』機遇，贏得更好的發展。」陳嘉雄說。

台商眼中的「一帶一路」

台商劉魯澎：讓中國製造走遍全球

採訪／黃鵬飛

40多年前，仍是少年的劉魯澎在台南老家第一次通過電視收看了國外的音樂節目。讓他未曾想到的是，40多年後自己在海峽對岸生產的液晶電視機，將成為歐洲和美國暢銷貨。

作為冠捷顯示科技（廈門）有限公司（下簡稱「廈門冠捷」）總經理，台商劉魯澎所在的團隊如今每年生產電視機及顯示器1800多萬台，產值超過170億元人民幣，分別銷往歐洲、北美、南美及亞洲各國。

「從廈門出發，經過中歐貨運列車，我們的液晶電視只需20天左右就可以運抵波蘭，相比海運節省了一半時間。」劉魯澎說，在「一帶一路」倡議的推動下，借助中歐貨運列車通關協議，公司貨物出口歐洲更加便捷，在當地兄弟廠商的配合組裝下，可以迅速在國外上架銷售。

作為冠捷科技集團旗下一員，廈門冠捷是大陸最大的電視外銷供應商，擁有AOC、飛利浦等品牌電視業務，並為SONY、樂視、海爾等廠商提供代工。從2016年至今年6月初，冠捷已通過多條中歐貨運列車運送2100多種產品，出口金額超過2.7億美元。

劉魯澎曾在台灣、江蘇、福建和波蘭多地工作過，在他看來，一台中國製造的電視，在不同國家消費者的家裡有著不同用途：「巴西人主要用電視看足球比賽，美國人則喜歡橄欖球和籃球，日本觀眾更多看綜藝節目，還有的人用它上網、打遊戲……」

從黑白電視，到後來的彩色電視、液晶電視，再到如今的智慧顯示器、曲面屏電視……科技進步帶來了全球家電產品的日新月異，劉魯澎和他的公司也不斷地追趕著潮流轉變。

「電視製造業是一個相對成熟的產業，市場需求不會大起大落，為此我們需要更多苦練內功，在品控、成本和交貨週期上不斷優化。」劉魯澎說，「為適應全球行業競爭，冠捷科技集團已經在世界各地設立了研發、製造和行銷中心，希望將中國製造帶進『一帶一路』沿線千家萬戶。」

劉魯澎說，「一帶一路」給國內外企業帶來了機遇，如沿線交通樞紐、貿易市場、通關口岸的顯示設備需求增長，貿易物流更加便捷等。「這些都是企業實實在在的收穫。」劉魯澎說。

大陸就業快訊

台灣人將享有住房公積金繳存和使用權利

採訪／王優玲



台灣醫生：我為何選擇在大陸就業

採訪／傅敏



台灣醫學專才胡珀元。

根據大陸住房城鄉建設部披露，近期大陸住建部將在借鑒地方經驗做法的基礎上，制定全國性政策，進一步明確在大陸就業的台灣人平等享有住房公積金待遇，支持台灣人通過繳存使用住房公積金，增加資金積累，提高購租房能力，在大陸實現安居。

據瞭解，為更大程度地為台灣人在大陸工作生活提供便利，目前大陸住建部正會同相關部門積極調研，總結各地頒布的在大陸工作台灣人繳存使用住房公積金政策。

隨著兩岸交流日益密切，越來越多的台灣人來大陸學習、工作、生活。為保障在大陸就業台灣人享有住房公積金繳存和使用權利，更好地融入大陸的經濟社會發展，福建、上海及揚州、中山等多地先行先試，陸續針對在大陸就業台灣人繳存使用住房公積金推出政策措施，以支持其在大陸買房、租房，安居樂業。大陸中央國家機關住房資金管理中心也推出了相關規定。

2015年8月，福建省住建廳佈了《關於實行住房公積金特殊支持政策有關問題的通知》，支持在閩創業的台灣青年繳存住房公積金，申請住房公積金貸款。福州、泉州、龍岩等市按此要求，結合當地實際，相繼推出了政策。

2015年9月，上海市住房公積金管理委員會發佈《關於在滬工作的外籍人員、獲得境外永久（長期）居留權人員和台灣香港澳門居民參加住房公積金制度若干問題的通知》，明確與用人單位建立勞動（聘用）關係，且辦理了《台灣港澳人員就業證》的台灣來滬工作人員，可按規定繳存、使用住房公積金。

2017年5月，大陸中央國家機關住房資金管理中心頒布《關於貫徹落實「放管服」改革精神做好住房公積金繳存有關於工作的通知》，鼓勵用人單位為台灣科技創新人才繳存住房公積金，並享有與其他職工同等的住房公積金提取、使用權益。

「沒問題了吧？我可能要先走手術了，因為我還有一台手術要做。」上午9點40分，1小時的採訪後，穿著一身白大衣的台灣醫生胡珀元，匆匆趕去做下一台手術的準備工作。

「大陸能夠為我提供更廣闊的發展平台，有利於我自身的進步和提高。」胡珀元說。

今年3月，第十二屆台灣專業人才廈門對接會上，胡珀元教授與廈門大學附屬心血管病醫院（廈門市中心臟中心）正式簽約，開啟了他在大陸全新的事業歷程，也成為福建省心血管界首位全職引進的台灣特聘專家。

早年畢業於台灣大學，之後赴美國進行心血管外科的系統培訓，胡珀元曾任台灣多家醫院心臟血管外科主任，擅長心外科搭橋、瓣膜病變、先天性心臟病等微創手術，在心室重建、心臟移植等末期心臟衰竭手術、ECMO（人工心肺）相關研究等方面也有較深造詣，是心血管界難得的複合型人才。

「台灣的醫療資源相對較豐富，醫院多病人少。醫生需要有複雜病例的治療，經過積累，才能走向成熟。而大陸就不一樣，人口基數大、醫療機構平均密度不高，未來還有很大的成長空間。」胡珀元說。

在從北到南考察了大陸諸多城市的多家醫院後，胡珀元最終選擇了廈門大學

附屬心血管病醫院。胡珀元說，該醫院緊跟學術尖端，與國際無縫接軌的理念讓他心動，也讓他看到了自己未來的發展前景。

「廈門很像更新的台北，充滿朝氣與活力。」胡珀元說，廈門和台灣語言相通，風俗相近，讓他可以「無縫融入」。

「我經常跟患者用閩南語溝通，這很棒，很快拉近了我與他們的距離，他們對我也很信任。」胡珀元說。

據廈門大學附屬心血管病醫院院長王焱介紹，雖履新才2個多月，但胡珀元已經適應了這裡的工作節奏並迅速進入角色，作為心外科學科帶頭人成功開展了多例高難度心外科手術，患者均恢復良好。

胡珀元說，每次自己做完八九個小時的手術，能讓病人之後回歸正常生活，這讓他充滿成就感。

對於自己的發展規劃，胡珀元坦言，壓力很大，但更多的是動力。「我所在的科室有很多年輕醫生，希望為他們提供很好的途徑，讓他們在原有良好基礎上進一步提高，造福兩岸人民。」

專題

大陸民用無人機的時代來了

編按 根據大陸官方的統計，目前經註冊登記的民用無人機已經達到4.5萬架。大陸的民用無人機市場正方興未艾，民用無人機的應用領域也在不斷地擴展。本期當代中國為讀者介紹大陸的「民用無人機」發展。

2萬米天空的中國「彩虹」大陸臨近太空「太陽能無人機」試飛成功 文編／吳松山

近日，根據大陸媒體的披露，「彩虹」太陽能無人機試飛成功。該型無人機翼展45公尺、表面佈滿太陽能電池板，一次飛行可達數月甚至數年，具備「準衛星」特徵，甚至可充當「空中移動wifi」基站、高空即時監視定位等角色，這使大陸成為繼美、英之後，第三個掌握臨近太空的太陽能無人機技術的國家。

超高空、長航時、易保障

據報導，「彩虹」太陽能無人機試飛地點在大陸西北某機場，當日天氣晴朗，翼展達45公尺的彩虹太陽能無人機沿跑道緩緩滑出，並平穩飛離跑道，逐步攀升到2萬公尺的臨近太空。在逾15小時的飛行過程中，無人機飛行狀態平穩、姿態可控，有條不紊地按設計航跡飛行，最終實現平穩降落，試飛取得成功。

距離地面20—100公里的空域被稱為臨近太空，對於傳統燃料消耗型飛機而言，太過稀薄的空氣，讓發動機功率顯著下降，失去了「用武之地」。但這裡卻是全身佈滿太陽能電池板的無人機展現優勢的空間。彩虹太陽能無人機另一技術優勢，還在於具有較高的運行效費比。其機載系統簡單，也無需加油等保障設備。由於航時超長，完成持久性任務無需頻繁更換輪胎。太陽能無人機以太陽光能作為能源，在白天將多餘能量儲存在蓄電池

中。在夜晚，通過蓄電池持續飛行。和以化學燃料為能源的飛機相比，太陽能飛機不污染大氣，是真正的綠色環保飛行器，也是未來無人機發展的重要方向。

太陽能飛行「俱樂部」的一席之地

1917年英國人研製成功了世界上第一架無人機，自此拉開了全球無人機發展和創新的序幕。時至今日，太陽能飛機已經成為世界航空科學發展的尖端，是世界各國技術和產業競爭的重要領域，發展方興未艾，成果迭出，競爭也很激烈。美國太陽能飛機研製起步較早，1980年便將太陽能飛機專案列入國家計畫，並相繼研製「探路者」、「太陽神」等太陽能飛機；作為當今太陽能飛機發展的領先國家，2007年英國「微風」無人機在空中飛行時間達到54小時，飛行高度超過1.5萬公尺。

而不添加任何燃料、不排放任何污染物，實現環球飛行壯舉的瑞士「陽光動力2號」太陽能飛機更廣受關注。「陽光動力2號」以碳纖維為主材料，重量僅有2300千克，與一輛小型汽車相當。彩虹太陽能無人機雖是從「一張白紙」起步的，但一開始就向世界最先進水準看齊。但是，任何科研進步都不是一帆風順的，在2013—2014年間，彩虹太陽能無人機研製也曾遇到巨大挑戰：飛機在低空強紊流飛行時經常「上蹿下跳、左搖右晃」。為了解決這個問題，研製團隊艱難攻關，在理論和

工程層面，歷時一年多，解決了無人機在複雜氣象條件下精確控制的難題，不但讓飛機飛了起來，還飛得穩、飛得高。依託彩虹太陽能無人機等項目的帶動，配套研發了高強度輕質石墨烯新材料、新型太陽能電池、新型儲能手段等技術和產品，將有助於進一步推動大陸航空產業的發展。

「彩虹」未來應用前景廣闊

科技的進步，最終目的是要服務人類。只有找準應用市場，才有持續發展的基礎和潛力。根據發展規劃，彩虹太陽能無人機未來將具備「準衛星」的特徵，作為空中平台，提供持久的資料中繼和4G/5G通信，部分替代通信衛星功能，實現區域全覆蓋的不間斷態勢感知、中繼通信服務。

「彩虹」站上了航空科技最前線

通過彩虹太陽能無人機這一創新產品，中國大陸技術團隊解決了總體、氣動、飛行控制、能源動力高效應用等關鍵技術難題。彩虹太陽能無人機雖是從「一張白紙」起步的，但一開始就向世界最先進水準看齊。但是，任何科研進步都不是一帆風順的，在2013—2014年間，彩虹太陽能無人機研製也曾遇到巨大挑戰：飛機在低空強紊流飛行時經常「上蹿下跳、左搖右晃」。為了解決這個問題，研製團隊艱難攻關，在理論和

工程層面，歷時一年多，解決了無人機在複雜氣象條件下精確控制的難題，不但讓飛機飛了起來，還飛得穩、飛得高。依託彩虹太陽能無人機等項目的帶動，配套研發了高強度輕質石墨烯新材料、新型太陽能電池、新型儲能手段等技術和產品，將有助於進一步推動大陸航空產業的發展。

「彩虹」未來應用前景廣闊

科技的進步，最終目的是要服務人類。只有找準應用市場，才有持續發展的基礎和潛力。根據發展規劃，彩虹太陽能無人機未來將具備「準衛星」的特徵，作為空中平台，提供持久的資料中繼和4G/5G通信，部分替代通信衛星功能，實現區域全覆蓋的不間斷態勢感知、中繼通信服務。

「彩虹」站上了航空科技最前線

通過彩虹太陽能無人機這一創新產品，中國大陸技術團隊解決了總體、氣動、飛行控制、能源動力高效應用等關鍵技術難題。彩虹太陽能無人機雖是從「一張白紙」起步的，但一開始就向世界最先進水準看齊。但是，任何科研進步都不是一帆風順的，在2013—2014年間，彩虹太陽能無人機研製也曾遇到巨大挑戰：飛機在低空強紊流飛行時經常「上蹿下跳、左搖右晃」。為了解決這個問題，研製團隊艱難攻關，在理論和



浙江無人機進行河道巡檢。(新華社翁忻鳴攝)



一架救援無人機在三亞大東海海灘上巡視。(新華社 沙曉峰攝)

無人機成大陸產糧區農民種田「新幫手」 文編／魏三多

4月初，正值中國大陸鄉村的春耕備耕時節，在湖南省衡陽縣岷山鎮，農民蕭少忠正抓緊時間熟悉一種他從未接觸過的高科技產品——多旋翼無人機。他期待不久後可以在對水稻的農業噴灑中大展身手。

位於中部地區的湖南省，是大陸水稻產量最大的糧食主產區之一。據統計，湖南新型無人機已推廣500多架，培訓的農民機手超過1000名。

湖南省農機化技術推廣站站長王洪明說，湖南是中國大陸首個制定農用無人機地方標準、首個對農用無人機進行補貼的省份。目前，全省共有十多家生產農用無人機的廠家。

今年春耕時節，衡陽縣農民已經購買了20多台無人機。每架價格從4至6萬元人民幣不等，其中地方政府補貼1.6萬元人民幣，剩下的費用讓農民支出並不是難事。

購買無人機的主要是新型農業經營主體，包括種糧大戶、家庭農場主和合作社。這類群體的種植面積一般在幾百畝甚至幾千畝，區別於傳統的小規模農戶。

伴隨著城鎮化進程和農業人口的減少，保持或提升耕種的效率離不開農業機械化水準的提高。特別是在農田分散、丘陵較多的南方地區，主要用於病蟲害防治的植保無人機派上了大用場。湖南高鵬航空植保公司技術員羅笠認為，新型多旋翼智慧無人機最大的優勢是靈活安全。當電量或藥量耗盡後，無人機還能「中斷繼續飛」，從而避免漏噴和重複噴灑，減少農藥施用量。

據測算，在南方水稻種植地區，一台多旋翼無人機一天可噴灑農藥200畝，一畝土地的人工成本約為3元，而過去依靠手搖或電動式噴霧器施藥，畝均人工成本高達16元。

衡陽縣富農優質稻種植專業合作社今年購置了3台無人機，整個合作社有各類農機68台。合作社租種了3000畝土地，過去雇工最多時需要400多人，現在有了這些農機後只用30、40人。

與此同時，一些傳統農民也開始嘗試這一新興事物。無人機給他們帶來的不僅是新奇，更是生產方式的轉變。

今年，蕭少忠所在的仕高農機合作社購置了第一台無人機。46歲的蕭少忠主

動提出參加機手培訓，並順利通過了考試。在此之前，他甚至連電腦和智慧手機都不太會使用。

長期和農民打交道的農機經銷商孫永軍說，中國傳統農民種田是「鋤禾日當午，汗滴禾下土」。現在，他們希望種田不再淌汗，幹活輕輕鬆鬆，因此需要更便利的農業機械。

大陸農民的新需求，也給無人機市場帶來了巨大空間。作為一家全球領先的商用無人機企業，總部位於深圳的大疆公司近年來已從消費級市場進入農業領域，並將植保無人機作為重要的發展方向。



大疆推出的「曉」Spark掌上無人機。(新華社 陳建力攝)

消費級無人機「中國製造」走向全球

文編／江英士

近年來，大陸各種涉及飛航交通的國際展覽會上，無人機展館都成為最熱鬧的一個場館。無人直升機、無人固定翼機、無人多旋翼飛行器、無人傘翼機、撲翼式微型無人機，各家無人機企業所生產的各類型無人機，只有你想不到，沒有你買不到。

中國大陸的消費級無人機產業發展十分迅速，一些本土的無人機企業甚至成為全球無人機市場的風向標。《經濟學人》雜誌將陸企大疆「精靈」系列視為全球迄今為止最重要的機器人產品之一，美國《時代》週刊將「精靈」的第二代產品評為年度十大科技產品。

從銷售額只有300多萬元人民幣到突破10億元人民幣，大疆只用了幾年時間，完成了消費級無人機從0到1的這一步。

陝西打造低空無人機航空物流網路

文編／魏三多

報導，陝西省和大陸京東集團簽署了戰略合作協議，開展基於智慧物流體系、無人機通航物流體系、傳統物流體系升級等方面的全面戰略合作，並將在陝西打造低空無人機通用航空物流網路。

根據協定，京東將在陝西建設無人機飛行基地、參與陝西通航物流機場建設運營。雙方將利用載重量數噸、飛行半徑300公里以上的中大型無人機，合力打造低空無人機通用航空物流網路，實現陝西省全域覆蓋。利用幹線支線無人機的空運

能力，不但可以將大量優質商品運輪到偏遠和貧困地區，還能夠將當地的生鮮特產迅速運輸出來，從而帶動地方經濟的發展。

雙方還將攜手打造全域無人機物流平台、無人機工程技術中心、智慧物流資料中心、低空空域綜合管控平台、陝西省農產品電商供應鏈體系、京東智慧物流通航小鎮等六大平台。預期在2020年左右，實現千億級產業聚集，帶動萬人級就業，推進陝西傳統產業轉型升級。

深圳無人機跨海「快遞」採訪／毛思倩

今年初，在深圳東部的海邊，一架無人機搭載3公斤貨物，跨海飛至直線距離約12公里外的海島降落，航程共14.3公里。

執行此次「飛行演練」的是深圳智航無人機有限公司研發的「V330」無人機。智航公佈的資料顯示，V330無人機從深圳大鵬新區西涌的海邊起飛，至12公里外的三門島指定位置降落，時長約5分鐘，相比快艇20分鐘的行駛時間少了很多。

據智航有關負責人介紹，當天飛行時，

海面上有5到6級風，跨海飛行難度比一般大很多，包括風向和海水濃度都會對飛行造成影響。

據介紹，V330採用傾轉旋翼技術，既有旋翼又有固定機翼，能夠以多旋翼模式起降，同時能夠以固定翼模式巡航飛行。該飛行器的旋翼可以從垂直位置轉向水準位或者從水準位位置轉到垂直位置，使得多旋翼模式和固定翼模式能夠共用動力系統，避免兩種模式都攜帶大量「死重」而導致運載效率和巡航效率低的問題。

中國民用無人機實名登記已達4.5萬架

自6月1日開始 無人機用戶實名登記以來

無人機實名登記系統已經採用了嚴格的信譽評估機制，對用戶信息進行了嚴格的保護

無人機實名登記工作得到了無人機生產商和用戶的支持，目前進展成效

未來，民航局將會健全壽命和全過程考慮無人機行業的發展

從6月1日起

最大起飛重量在250克以上的民用無人機要實名登記註冊

已購買無人機的個人，須在8月31日之前完成登記註冊

逾期未註冊，其飛行將被視為違反法律的非法行為，無人機使用也將受到影響

中國大陸民用無人機實名登記已達4.5萬架。(新華社 陳琛 編製)

大陸「彩虹」太陽能無人機試飛成功。(新華社)

絲綢之路，是指西漢（前202年—8年）時，張騫出使西域開闢的以長安（今西安）為起點，經甘肅、新疆，到中亞、西亞，並連接地中海各國的陸上通道。因為這條路上主要販運的是中國的絲綢，故得此名。

廣義上講絲綢之路又分為陸上絲綢之路和海上絲綢之路。「海上絲綢之路」是古代中國與外國交通貿易和文化交往的海上通道，該路主要以南海為中心，所以又稱南海絲綢之路。海上絲綢之路形成於秦漢時期，發展於三國至隋朝時期，繁榮於唐宋時期，轉變於明清時期，是已知的最為古老的海上航線。

陸上「絲綢之路」傳入的農作物

明朝之前，中國引入的農作物大多原產於西亞，也有部分源於地中海沿岸、非洲或者印度，它們大部分是通過陸上「絲綢之路」傳入的。漢唐時期傳入的農作物以水果蔬菜為主，明朝之後傳入的主要是主糧。

經由陸上絲綢之路傳入中國的域外作物主要有葡萄、苜蓿、石榴、胡豆（豌豆、蠶豆）、胡麻（芝麻）、胡瓜（黃瓜）、胡蒜（大蒜）、胡桃（核桃）、胡荽（香菜）、胡椒、胡蘿蔔、菠菜、棉花、西瓜等。

海上「絲綢之路」傳入的農作物

1492年，哥倫布發現美洲新大陸。16世紀後期，西班牙人在菲律賓建立殖民地，一些美洲農作物開始傳入菲律賓，再由菲律賓傳到南洋各地，並進一步傳到中國，這時，正是明清時期。美洲作物的引種與傳播成為明清時期農作物引進的一個顯著特點。

明朝之後傳入的糧食作物是「救命」作物。從明朝之後中國的人口開始突破了六千萬、一億、兩億，至清末已經突破四億，人口的增長對糧食的需求也迅速激增。番薯、玉米、馬鈴薯這些易於栽種、適應性強且產量較高的作物，基本上都是救荒救命的作物。

據記載，當時引入的農作物有玉米、番薯、馬鈴薯、木薯、花生、向日葵、辣椒、蕃茄、菠蘿、腰果、可可、菸草等近30種。

四川原本不吃辣

今天的中國大陸，是一個不折不扣的辣椒大國，產量和消費量都居世界第一。然而，就在400年前，中國人還不知辣椒為何物；300多年前，四川正規菜譜中還沒有辣椒的身影。

辣椒原來生長在中南美洲熱帶地區。歐洲殖民主義到達美洲以後，辣椒1493年率先傳入歐洲，大約1583年~1598年傳入日本。

辣椒傳入中國的年代未見具體的記載，但是比較公認的最早關於辣椒的記載是明代高濂撰《遵生八箋》（1591年），曰：「番椒叢生，白花，果巖似秃筆頭，味辣色紅，甚可觀」的描述。據此記載，通常認為，辣椒即是明朝末年傳入中國。

四川某些地方管辣椒叫「海椒」，海南某些地方管辣椒叫「番椒」，這也側面說明辣椒是外來物種。

阿富汗來的「胡蘿蔔」

胡蘿蔔姓「洋」是很多人所熟知的。光聽這叫法，很多人也能猜出它的來源。胡蘿蔔原產於亞洲西南部，祖先是阿富汗的紫色胡蘿蔔，有兩千多年的栽培歷史。

關於胡蘿蔔何時不遠萬里來到中國的版本不少。大多數人認



張騫出使西域圖。

原來這些都是進口貨 由絲路 傳入中國的食物

文編／林素卿



家常菜「蕃茄炒蛋」有不尋常的歷史。



辣椒不是原產自中國，卻成為中國人的最愛。

為是元朝時傳入的。但也有部分人持有不同意見。在南宋的官方藥書《大觀本草》新修訂的版本中記載著新增了六味藥，胡蘿蔔赫然在列，說明宋代人就能吃到胡蘿蔔了。

還有一種說法，認為是張騫出使西域的時候帶回來的。但司馬遷在《史記》中只記載了張騫從西域帶回了苜蓿、葡萄種子，並沒說胡蘿蔔。所以，胡蘿蔔是不是張騫當時從西域帶回來的，還不能完全下結論。

黃瓜原姓「胡」

黃瓜原本叫胡瓜，和胡蘿蔔是老家，因此，顧名思義，它也是從西域進口。這可是張騫從西域帶回來的。李時珍說：「張騫使西域得種，故名胡瓜。」但後來因為犯了後趙皇帝石勒的忌諱，只好改姓黃。因為稀少，宋朝陸遊曾說：「白苣黃瓜上市稀，盤中頓覺有光輝。」明代《帝京景物略》記載：「元旦進椿芽、黃瓜……一芽一瓜，幾半千錢。」

被人看夠了才吃的「蕃茄」

蕃茄是明代時傳入中國，很長時間作為觀賞性植物。成書於1621年的《群芳譜》載：「番柿，一名六月柿，莖如蒿，高四五尺，葉如艾，花似榴，一枝結五實或三四實，一數二三十實。縛作架，最堪觀。來自西番，故名。」

直到十八世紀，才有人冒險吃了蕃茄，從此知道了它的食用價值。清代末年，中國人才開始食用蕃茄。現在它是不少人餐桌上的美味，所以有人調侃說，能吃還帶著露水荔枝的楊貴妃，卻吃不到一盤香噴噴的蕃茄炒蛋。

菠菜原來叫「波」菜

唐朝時期，菠菜是稀有菜，價格非常昂貴，在唐朝屬於國宴上的佳餚，一般人僅止於欣賞。

菠菜的「波」字，最早寫成「菠」，原產於波斯（今伊朗），兩千多年前，波斯人已經開始人工種植了，後來傳到泥婆羅（今尼泊爾）等國家和地區。貞觀二十一年（647年），泥婆羅國使節來唐，並向唐太宗獻上了菠薐菜、渾提蔥等貢品，其中的菠薐菜就是菠菜，從此菠菜在中國安了家。

菠菜還有個別名叫鸚鵡菜。傳說明成祖朱棣微服私訪到一小店，偶然嘗到用豆腐乾和菠菜烹製的菜餚，味道鮮美，便問叫什麼名字，店小二見其氣質不凡，便說：「金磚白玉版，紅嘴綠鸚哥。」這個故事說明，到明朝時，菠菜已經進入到普通百姓的生活了。

「大蒜辣心」靠張騫

大蒜原產西亞和中亞，是張騫第二次奉命出使西域帶回來的東西。據漢代王逸所著的《正部》記載：「張騫使還，始得大蒜、苜蓿。」此後大蒜在中國風靡起來，大江南北的餐桌之上都有大蒜活躍的身影。農耕時期，自給自足的小菜園裡，不管種什麼，都有大蒜的方寸之地。

說起來，大蒜從西域帶回中原，起初給人的感覺怪怪的，它們沒受到任何干擾時，性情十分溫和，沒有絲毫的辛辣。可是放到嘴裡一咬，火辣辣的汁液馬上順著食道燒到了心臟，所以民間有「辣椒辣嘴，大蒜辣心」之說。

絲綢之路是古代中華文明與外部世界聯繫的一條重要人文紐帶，大量域外作物隨著絲綢之路的發展而被陸續引入中國。絲綢之路不僅增加了本土作物的種類，也對中國的農業生產和飲食結構變遷產生了非常重要的影響。

版主:林素卿

中國大陸為何開放美國牛肉？

文編／王觀生

近日，大陸政府宣佈今年7月要開放美國牛肉的進口，這個訊息引起了大陸消費者的關注。陸媒《北京青年報》刊登了一個專題報導，針對目前大陸的進口牛肉市場、消費者購買牛肉的價格，以及大陸本土牛肉的出路等問題，進行深入的探討。

該報導指出，大陸之前進口美國牛肉，已經是13年前的事情了。在2003年之前，大陸進口牛肉中三分之二都來自美國。不過自從2003年底美國牛肉和牛肉產品被檢測出牛腦海綿狀病感染（即俗稱的「狂牛症」）後，大陸頒布了對美國牛肉的進口禁令。

然而，美國牛肉無法進入大陸市場的這13年，也正是大陸牛肉進口飛快增長的時期。目前中國大陸是全球牛肉消費需求增長最快的市場，也是全球第二大牛肉進口國。數據顯示，去年牛肉進口量達到82.5萬噸，金額約26億美元。而大陸之前向美國牛肉開放的最後一年，即2003年，全年牛肉進口量僅為1500萬美元。如此爆發式增長，自然讓美國牛肉對即將重啟的中國大陸市場充滿了幻想。

據報導，大陸目前無論是商場超市還是農貿市場，基本都有國產牛肉和進口牛肉可以買到。進口牛肉的產地來自於巴西、烏拉圭、澳洲、紐西蘭等地。農貿市場上大多進口牛肉最大的特點就是價格便宜，這與其他很多食品中進口貨價格遠高於國貨的情況恰好相反。

事實上，進口牛肉價格遠低於本土牛肉早已不是什麼新鮮事，很多逛

過美國超市的人都知道，每磅不到2美元的牛肉在那裡很常見。不過，進口牛肉雖然價格便宜，但進口牛肉全部是凍肉，而本土牛肉則既有凍肉也有鮮肉可供選擇。但即便同樣是凍肉，進口牛肉的價格也遠低於本土牛肉。

美牛進口的影響

大量進口牛肉湧入對大陸本土牛肉的影響顯著。大量湧進來的便宜牛肉拉低了本土牛肉價格，這是經營牛肉的商販最直接的感受。一方面，大量進口牛肉豐富了市場，牛肉不再那麼緊俏，價格自然鬆動；另一方面則是在進口牛肉的低價格面前，本土牛肉不得不適當降低價格。

面對價格更為便宜的美國牛肉，大陸本土牛肉的養殖成本甚至比美國牛肉的市場售價還要高，那麼未來大陸本土牛肉會遭遇多大的麻煩？有些本土牛肉供應商認為，重新開放美牛進口對大陸市場的衝擊並沒有想像那麼大。原因是大陸牛肉市場近幾年已經迎來了好幾個世界級牛肉大國的進口高潮，無論澳洲還是巴西牛肉，都沒對大陸牛肉產業帶來顛覆性的影響，所以美國牛肉的到來也沒那麼可怕。

中國大陸養的牛到底多不多？對於這個問題，不同的人給出的答案不一樣。有人說多，根據大陸農業部的統計，存欄牛達到4000多萬頭，這一數字比澳洲的2400多萬頭還多了不少。但是按照大陸人口折算，其實大陸的養牛數遠遠不足，形成了巨大的供應缺口。有專家就認為，大陸的牛



肉整體來說還屬於供應短缺的狀態，因此可以容納更多的進口牛肉。

不過該報導指出，隨著大陸對越來越多養牛大國打開進口牛肉的大門，真正受衝擊最大的並不是本土的養牛業，而是走私凍牛肉。近年來，通過走私管道進入大陸的牛肉數量驚人，其實也是衝擊本土牛肉的最大因素之一。目前從國外走私到大陸的牛肉基本都是凍肉形式。

走私之所以猖獗很大程度上是因為有價格優勢。但如果美國牛肉進來後，其正規管道進口的價格可能也就是這個價格甚至還要低，那麼走私牛肉的生存空間就會被大幅擠壓。從這個角度說，走私牛肉未來受美國牛肉的衝擊可能比大陸本土牛肉還要大，甚至反而對於本土牛肉的市場還有好處。

美國牛肉的價格優勢

為什麼美國的牛肉價格會比大陸本土低那麼多，原因自然是美國養牛成本明顯低於大陸，但這其中的原因在哪裡？

規模化飼養減少了牛均成本是重要原因。目前大陸的肉牛大多數還是散養在農戶家中，每戶幾頭牛的飼養方式大大提升了飼養成本。而在國外養牛發達國家的牧場中，上千頭牛只需幾個人管理的模式非常普遍，美國甚至有28人養25萬頭牛的規模化牧場，成本自然降低。對此，有大陸業內人士認為，未來大規模養殖肯定是

大陸養牛業的主要形態，但這其中涉及土地流轉等很多現實問題。

但是，除了一方面要加大肉牛養殖的規模化，另一方面有專家也認為要打通從牧草和飼料種植到肉牛養殖再到後端牛肉加工、銷售的整條產業鏈，有效降低全過程的成本，才能與養牛發達國家的產品相抗衡。

「冷鮮」或是大陸本土牛肉的唯一出路

全面實現養牛產業化是個漫長道路，無法一蹴而就。那麼對於眼下已經到了家門口的低價格的進口牛肉，大陸牛肉該如何應對呢？對此，多家成規模牛肉供應企業的人士都表示，冷鮮肉將是大陸牛肉與國外凍牛肉競爭的最大優勢。

顯然，冷鮮肉無論從營養價值還是口感上都優於凍肉，但其劣勢就是價格高，只能滿足一部分消費者的需求，但也正是這種價格差異消化掉了大陸養牛成本的劣勢。而且行業預測，隨著人們生活水平的提高，人們對冷鮮肉的需求會越來越大。

不過據業內人士介紹，發展冷鮮肉對於技術實力的要求比凍肉高得多，這恐怕是「冷鮮化」在短期內未必會被多數大陸本土牛肉供應商採用的原因。另一方面，即便本土肉類供應商採用了先進的「冷鮮化」包裝，但是否能夠保證產品在未來銷售期間始終保持0至4攝氏度的完整冷鏈也相當重要。這對於冷鮮肉來說，不僅存

在著技術難題，同時也意味著高成本。

大陸進口牛肉市場的「三國時代」

其實，大陸一直是世界幾大牛肉出口國緊盯的目標，而且競爭激烈。巴西和澳洲是目前大陸進口牛肉的兩個最大來源國。澳洲向大陸的牛肉出口在2015年曾達到峰值，年交易額達到10億澳元。不過此後由於乾旱問題，澳洲政府限制了養牛數量造成供應下滑，限制了對大陸的出口數量。2016年澳洲對大陸牛肉出口驟降至6.7億澳元，下滑幅度達到40%。正是借助這一機會，去年巴西對大陸的牛肉出口份額上升至第一。

但是巴西牛肉也好景不長，今年早些時候，巴西警方調查發現當地多家企業存在售賣過期變質肉類食品的違法行為。為此，今年3月份大陸商務部表示，作為巴西肉類最大的進口國，大陸對巴西肉類出現質量問題表示高度關切，已臨時採取措施暫停進口巴西牛肉。

在這種形勢下，如果美國牛肉進來，大陸牛肉市場的格局肯定又要生變，之前雙雄爭霸局面將會變成三國演義。有業內人士介紹，美國牛肉價格在全球都是比較低的，比澳洲和紐西蘭還要低。因此隨著大陸將放開美國牛肉進口的消息傳出，澳洲方面已經開始感到緊張，擔心自身的市場份額遭受衝擊。



上班族的**多功模式** 關掉屏幕讓大腦休息是王道

文／海平

寫一會報告，刷一下網頁，查一下資料，收一下郵件，回去做一下數據，點開微信回應一下，再回去貼圖表……當今時代，讓大腦只專注在一件事情上，已近乎不可能了，似乎人人都在「多任務工作」。

今天你遭遇「多任務工作」了嗎？

在北京某大型傳媒公司工作的李葉對「多任務工作」深有感觸。「我的工作就是運營這塊兒，但是每天還得參加各種各樣的會議；有回不完的郵件；得了空閒還得刷微信朋友圈、逛逛購物網站。」李葉說，在這種「永遠在線的多任務處理」的挑戰面前，他努力地斷斷續續地抓住片刻安寧，用自己的筆記本電腦或智能手機同時處理多項任務，試圖與湧向自己的信息流保持同步。

「從一項工作切換到另一項工作，我只需要一秒鐘。」做金融理財顧問的劉女士對自己能同時進行多項工作任務的能力很是引以為豪。每天一上班，她就自動進入多任務工作模式，開早會，分配任務，瀏覽並回覆郵件，與客戶溝通保持聯繫，除此之外還得抽時間處理生活上的事情。劉女士說自己就像個永遠不會停歇的陀螺，每天一睜開眼就開始了高強度的旋轉。「多任務工作」的狀態在今天的職場上已經很常見，特別是隨著智慧手機等移動通訊終端設備的普及，幾乎所有的職場人都在「多任務工作」。

多任務工作是有成本的

「同時進行多個任務，從一個任務切換到另一個任務，當然需要成本。」劉女士說，比如開車時聽著交通報告想著行車路線，做晚飯時講電話，為花園除草時計劃假期等這樣的事情，已經是機械性的了，不需要切換成本。而工作中，比如敲擊鍵盤瀏覽文件、給一個文檔重命名等，長時間的熟練工作，也已經變得機械性。但是，當她在進行一項複雜的工作時，切換

任務到別的工作中，再回來就不是那麼簡單了。

有研究顯示人們對切換小任務很在行。在短時間範圍內的切換，似乎和我們的兩個大腦半球有關。在一定程度上，我們可以並行處理兩個獨立任務。對大的切換，我們應該考慮切換成本。加利福尼亞大學的一份研究報告對這個問題作了總結，報告指出，工作中如果被打斷3分鐘，需要用23分鐘的時間才能回到正常工作中。頻繁切換工作任務，會影響工作效率。「少則幾分鐘，多則幾個小時，這些都是切換任務的時間成本，甚至連接電話這樣的小中斷，也是需要時間來恢復的。」劉女士說。

排除干擾，讓工作有序進行

有研究表明，大腦是否可以負擔多任務工作，與工作的類型有關。在高強度的工作中，一般認為集中注意力更有助於任務的解決，但在工作強度不大，或者在休閒時間，同時進行多項活動，比如一邊看電視一邊玩手機，只要持續時間不長，並不會產生明顯的負面作用。

但如果在日常工作生活中，經常保持多任務工作狀態，由於人們總是想努力完成每一項任務，長此以往容易導致壓力積累、大腦信息處理能力下降。

打開的圖標、越來越多的提醒、朋友的嘮叨……如果電腦屏幕上的種種已經開始讓你吃不消。電腦以外的干擾你可能不能控制，但是電腦屏幕上的干擾你是完全可以控制的。你完全可以關上一些暫時不用的功能、屏幕，過濾掉能分散注意力的信息，讓大腦回到「專一」模式中來，從而保證合理的分配以及適度的時間。或許改善思維效率、提高工作效率就在其中自然而然發生了。

合作媒體：你好台灣網

大陸掀起**掃碼狂熱症** 小心釣魚，得治病

文／海平

如今，在大陸二維碼在生活中隨處可見，用手機掃二維碼，確實能夠讀取很多數據信息甚至獲得應用服務，給人們的生活帶來方便。但是有些人見碼就掃，不掃不舒服，對二維碼有狂熱愛好。越來越多的人開始產生如此的困惑：我是不是得了掃碼狂熱症？

見二維碼不掃，渾身難受

早在大陸微信朋友圈席捲80、90後時，從中就已誕生了「掃碼一族」。二維碼神秘的形式極大地勾起了年輕人的好奇心，諸多微信愛好者們開展了對二維碼這一未知領域的探索。

「掃碼族」中的部分人，在「掃一掃」的路上越走越遠，達到癡狂，一旦看到身邊有二維碼就會第一時間衝上前去用手機掃一掃，並且會因此而呈獻出一種根本停不下來的狂熱狀態。

掃碼狂熱者們將自己的這種狀態貼到論壇中，還紛紛宣稱，我和我的小夥伴們都患上了「掃碼狂熱症」！有網友嗚呼哀哉道：「見到二維碼必須得掃，不然我就渾身難過，沒法呼吸了！」

更有甚者，隨著掃碼風潮愈演愈烈，單純掃碼已不能滿足掃碼狂熱者們了。如何才能玩出新花樣？網友們就此紛紛曬出自己掃碼時的照片表示，無論何時何地以何等姿勢掃碼，全都so easy。有論壇壇主還整合出了網友們花樣百出的掃碼方式，——看來不由令人大呼「醉了」，「這樣掃個碼也是蠻拼的」。

「掃碼狂熱症」引關注

「掃碼狂熱症」的出現引起了大陸社會關注。業內人士分析，「掃碼狂熱症

」是當下半年輕人社交途徑的一種衍生方式，在越來越多的社交場合內，年輕人互換信息不再是以傳統的筆和紙，或是手動輸入電子信息，而是以更為快捷的身份信息標志——二維碼為基礎，掃一掃就能輕鬆開啟社交的第一步。

加之，各色商家從當下潮流中，抓住了年輕人的求知探索欲和最新交互手段方便快捷易上手的特性，從而推動了掃碼狂熱症的擴展，掀起了「全城掃碼」的時尚潮流，使之逐步升溫成爲一種大陸普遍的社會現象。

當心陷阱，不要見碼就掃

現在，大陸城市的大街上或者逛網店，隨時都會遇見公司促銷的情況，要求不高就是掃一掃對方的二維碼，關注商家就可以了。有些「釣魚」網站，正是利用了消費者貪小便宜的心理，利用二維碼發布各類優惠打折信息來欺騙用戶，讓你以為「天上掉餡餅了」，當你按要求輸入帳號、密碼等個人信息後，給你造成難以挽回的慘重損失。

目前，二維碼使用的監管缺失，二維碼技術門檻較低，二維碼背後隱藏著手機病毒、「釣魚」網站，使用二維碼導致的錢財丟失、隱私外洩等安全威脅在大陸與日俱增。

「掃碼狂熱症」是病，得治。患此病者應該時刻保持警惕，為手機用戶提供安全防護和檢測服務的官方網站是可信的，報紙、雜誌等正規出版刊物上的二維碼相對安全，但在網站、微博上發布的不知來源的二維碼卻不可輕易掃描。掃一掃很簡單，但是如果造成財物損失，隱私洩露就不好了。



中國「新四大發明」：高鐵、網購、支付寶、共享單車 大陸網友普遍反對

文編／林素卿

近日，大陸一間大學針對外國留學生做的一項調查顯示，高鐵、網購、支付寶和共享單車在他們眼中被認定為中國的「新四大發明」。針對外國留學生的這一看法，陸媒也做了一個調查，84%的大陸網友不認同外國留學生的看法。

「新四大發明」皆不「新」

事實上，所謂的「新四大發明」並不是全部起緣於中國，以網購為例，世界上第一個購物網站是美國的eBay網。eBay是一個可讓全球民眾上網買賣物品的線上拍賣及購物網站。ebay於1995年9月4日創立於加州聖荷西，人們始可以在ebay上通過網絡出售商品。

另外，高鐵也不是最早由中國創造。1959年4月5日，世界上第一條真正意義上的高速鐵路東海道新幹線在日本破土動工，經過5年建設，於1964年3月全線完成鋪軌，同年7月竣工，1964年10月1日正式通車。所以說高鐵其實是日本發明的。至於共享單車的概念，最早也是出自歐洲國家而不是中國。「新四大發明」中唯一可算是本土貨的只能是由馬雲創立的「支付寶」。

普及應用也算「發明」

像高鐵、網購和共享單車雖然沒有一樣最早出現在中國，在大陸網友看來這些也都不是中國的發明，頂多算是應用。然而，外國留學生或網友為什麼仍然要把高鐵、網購和共享單車貼上「中國」標籤呢？原因在於放眼全球，中國高鐵路網最密，網購最普及，共享單車規模最大，更不用提電子支付應用最廣泛。這些在西方已開發國家都沒有，在他們看來，中國大陸在這些領域已經明顯超越他們，他們認為這

些代表著中國的先進性。

西方已開發國家一直認為自己比中國要先進，但當他們親身感受到大陸在這些應用領域的突破後，他們會覺得這些就代表著中國，就是中國最先進的發明。然而，在大陸網友看來，航空航天、軍工、生物科技、人工智慧，這些高新技術領域取得的成就才算發明，這些應用不過是普及率高而已，除了高鐵有點技術含量其它不算什麼發明。

「新四大發明」與普惠式全球化

「新四大發明」不全是來自中國的原創，但是隨著中國大陸對其普遍地應用，「新四大發明」正向全世界擴散，中國分享其他國家的發明，也把自身高度的應用成果分享全世界。

很多受訪的外國青年表示，中國的「新四大發明」不僅改變了中國人的生活，也刷新了他對中國的認識，新四大發明也是他們最想帶回祖國的生活方式。尤其是在移動支付方面，中國大陸遙遙領先了西方發達國家，很多大陸年輕人開玩笑說：「都忘記帶現金什麼感覺了」、「自從有了支付寶，都沒機會撿到錢了」、「最近摸錢每張都像假的」。難怪很多在大陸生活久了的外國年輕人回國後特別不習慣，對這種便利生活的羨慕，渴望「把新四大發明帶回自己祖國」，像極了古絲綢之路上那些穿越沙漠的背影。

實際上，正是搭著「一帶一路」的順風車，很多國家的國民開始分享「新四大發明」。比如，馬來西亞正聯手阿里巴巴打造「全球買全球賣」新平台，淘寶網購模式很快就會複製到馬來西亞。這正是「普惠全球化」的意義，中國通過絲路與世界分享「新四大發明」，也分享其他國家的發明，讓世界更具創新活力普惠

平等。

「新四大發明」現象的意義

關於這次「新四大發明」的現象，陸媒《經濟日報》也專訪了本次調查的執行人北京外國語大學絲綢之路研究院執行院長吳浩。

該報導指出，吳浩表示此項結果在「預料之中」，儘管這是一次開放式的調查，沒有對答案作出限定，但生活方式的話題與每個留學生的切身體驗息息相關。可以預想的是，他們感受最深的，必然會是當前中國大陸經濟社會發展的亮點和熱點。

吳浩說，沒有想到的則是，「新四大發明」的話題在大陸社會上引發了極其熱烈的反響和討論。僅新浪微博上「中國新四大發明」話題的閱讀量已經超過了150萬。「做這項調查，沒有多麼大的雄心壯志，只是想從人文交流的角度為『一帶一路』做些有意思、有意義的事。」吳浩說。

正是在這種思路的指導下，經過一段較長時間的頭腦風暴後，絲綢之路研究院用一周左右的時間，對北外來自不同專業、不同國家和地區、不同宗教信仰的數十位留學生開展了視頻調查，問題是：「你最想帶回國的生活方式是什麼？」在調查對象的啟發下，最終投票評選出了「新四大發明」。吳浩形容，這是一個水到渠成的過程。

吳浩坦言，如果從嚴格的社會學調研角度，應該調查更多的樣本，但由於時間和精力有限，這次調查的樣本相對較少，這是唯一遺憾的事情。「但是我們的調查很鮮明生動，也很有代表性。如果時間充裕可以擴大調研樣本的話，相信調研結果也不會有太大的差別。」吳浩表示，下一步，絲綢之路研究院將結合人

文交流的方向，繼續把國別和區域研究向前推進。

「新四大發明」：影響力擴大中

此前，馬雲在被問及網購和支付寶被列入「新四大發明」時表示，中國大陸在支付領域，尤其是移動支付的時代，互聯網技術的確遙遙領先了西方國家。「儘管今天我們做得很好，但最重要的還是跟全世界分享，必須讓發展中國家都有同樣的技術，不僅投入大量的錢，最主要的是把我們的技術人員派過去了。」馬雲說。

正在中國傳媒大學讀博士的巴基斯坦留學生在接受大陸記者訪問時說，在他看來，中國大陸已經從傳統社會轉變為一個創新型社會，並且大多數人意識到了這種創新給自身生活和社會帶來的影響。「並不是說買一輛共享單車帶回自己的國家，而是要把這些想法和技術帶回去，鼓勵更多人去改變。」穆罕默德說。

事實上，共享單車的創新已經輸出到「一帶一路」國家。受到共享單車的啟發，東南亞也出現了共享單車創業公司。據報導，新加坡oike公司繼在新加坡、馬來西亞等地開展服務後，近日又將共享單車引入泰國曼谷，成爲第一個在泰國提供共享單車服務的公司。

在吳浩看來，與中國古代的四大發明相比，「新四大發明」同樣為人類文明進步作出了巨大貢獻。從更大的意義上來講，高鐵、網購、支付寶和共享單車的快速發展和應用，正是創新、協調、綠色、開放和共享五大「中國智慧」的集中體現。

重探高士神社爭議

上篇

未癒的殖民之傷

文／張智琦、王顯中

屏東高士部落重建神社的爭議，年（2017）初因為國民黨政策會執行長蔡正元的嚴厲批評而躍上媒體版面，蔡正元藉由神社重建一事批評民進黨政府親日，而高士部落則捍衛部落的主體性，強調神社重建與民進黨無關，甚至一度憤而揚言向蔡正元提告。然而，撥開藍綠鬥爭的迷霧，位於屏東縣牡丹鄉山坡上的這個部落，究竟曾經發生過什麼歷史，又何以會重建日本殖民時期的神社而引起爭論？

為了釐清整起事件，我們走訪了高士神社所在的「野牡丹神社公園」，帶著我們導覽的高士村長李德福指著遠方的海岸線說，「那就是八瑤灣，琉球人擱淺登陸的地方，當時琉球人有3個溺水，66個上岸。」

李德福說的是1871年的「八瑤灣事件」——琉球人因船難登陸八瑤灣後，有54人因誤入排灣族領域而被殺害。當年日本正推動明治維新，為了轉移國內土族不滿的情緒以及海外擴張的需要，便以「琉球人遇害」為口實出兵侵台，攻打排灣族牡丹社和高士佛社，原住民奮起抵抗，雙方在四重溪、石門一帶交戰，史稱「牡丹社事件」。而1874年的牡丹社事件，既是日本侵略台灣和亞洲諸國的開端，也成為復建後的高士神社備受爭議的主因。

回到爭議核心：如何看待殖民歷史？

1月底，蔡正元在臉書發文抨擊民進黨政府重建高士神社，並提出高士神社「原址是牡丹社事件中日本人殘殺原住民的場所」，質疑高士部落此舉將難以面對當年因抵抗日軍而戰死的牡丹社酋長阿祿古。

高士部落隨後接連發出兩篇聲明回應，澄清高士神社非由民進黨所建，而是日本神職人員佐藤健一在日本民間募資建成，是「部落與日本民間友人對於糾葛歷史的釋懷，是化解紛爭、建立友好的象徵」，並指出高士神社並非牡丹社事件的侵略屠殺地點，而是「日治時期的遷居地」，要求蔡正元道歉。當時許多媒體的報導將此回應解讀為「打臉蔡正元」，神社爭議也因而被轉移成藍綠對立問題，漸漸不了了之。

儘管蔡正元的確搞錯了部分事實，但高士神

社的核心爭議並未因此消失。祖先曾參與牡丹社事件抗日的排灣族詩人莫那能接受記者採訪時便表示，日本殖民者為防止原住民族反抗，會採取分化統治的方式，將各部落家族拆散、再重組成新部落，高士部落當時也從原部落被遷徙到新的地點，之後建立的高士神社所在地固然不是牡丹社事件原來的戰場，但部落確實經歷過戰爭，原住民曾受日本人侵略和宰制是歷史事實。

因此，關鍵問題在於，高士部落原住民重建神社之餘，如何看待牡丹社事件以及其後日本殖民台灣50年的歷史；以及我們應當如何評估部落族人通過重建日殖時期的神社來和日本人「和解」的期許。

在探討這些複雜問題前，我們需要先了解高士神社從建立到重建的歷史背景。高士神社最初是在1939年配合皇民化運動而建立，供奉天照大神；戰後神社廢棄多年，直到2015年，高士部落在日本李登輝之友會成員佐藤健一的募資及協助下，將神社重建完成，並在去年（2016）建起鳥居。那麼，究竟為什麼高士部落的原住民會在日本殖民及二戰結束的70年後，重新復原高士神社呢？

耆老：神社是部落守護神

最早提議重建神社、現年80多歲的部落耆老陳清福表示，牡丹社事件發生時，原住民和日本人打仗，20天後便敗給日本，之後最先同化的就是高士村。日本人在高士村建了公學校、警察駐在所和神社，使高士村成為當時整個牡丹鄉的教育和行政中心，陳清福對此充滿感念地說，「日本人很照顧我們」。

陳清福也表示，「族人一直覺得神社保佑我們」，他深信日本投降神社廢棄後，神仍留在當地並未離開，並將台灣光復後，許多當地族人當上立委、老師和公務員，歸諸於神的保佑。陳清福在過去接受不同媒體採訪時，也反覆提到二戰時日本徵召原住民上戰場，高士部落的族人出征前，曾互相約定死後靈魂回到神社相會，所以一直很希望能重建神社，讓他們的靈魂有安歸之所。

村長：建神社是為了發展觀光

相較於曾親身經歷過日本殖民統治的陳清



高士部落耆老陳清福合什為記者祈福。（攝影／王顯中）

福，現年55歲的村長李德福對那個時代的理解，則大多是來自於上一代長輩口傳留下的印象。李德福表示，他的父親在日據時代曾代表高雄州參加運動會，是當時的風雲人物，後來被徵召到南洋當兵，叔叔也到中國大陸參戰，戰後叔叔帶著武士刀回鄉，「小時候我還有拿來玩」。

李德福認為，老一輩族人對日本統治都沒有強烈反感，日本當時也很有制度地在帶領部落，「外界說要討厭日本人，你要我們怎麼討厭人家？」他表示，牡丹社事件和日本殖民統治都是很久以前的事，「一直提簡直是相互仇恨」，反而是國民政府來台後破壞了原住民的方言，讓他有更切身的負面感受。

對李德福來說，重建神社最主要的目的是發展觀光、創造就業機會，因為山地資源限制多，「剛好有這個遺址，就用來做觀光景點。」李德福表示，希望神社可以成為部落觀光的光點，讓當地年輕人留在部落工作、擺攤賣御守，結合當地其他旅遊行程和導覽、民宿，接待更多日本和台灣觀光客。

神社總幹事：想把日本文化介紹給台灣人

30歲出頭的高士佛神社管理委員會總幹事李安琪，是村長李德福的女兒，發展觀光、留

住年輕人也是她推動重建神社的因素之一，不過，她復建神社的主要動力，則是因為心儀日本文化，想把神社這樣的日本文化介紹給更多台灣人。李安琪在讀書階段念的是醫科，曾到日本交換學習，畢業後先是在北部醫院任職數年，而後返回家鄉服務，現在任職於恆春旅遊醫院。

對於日本殖民歷史，李安琪的看法也相當正面，她說，她的外婆和陳清福都成長於日治時代，「很羨慕他們那代都會說日語」。她也提到，村裡一位頭目的父親日治時是日本警察，並因此感到很榮譽，「外界覺得我們要有反思，但我不知道為何要對日本感到憤怒或仇恨。」

李安琪也說，蔡正元提到的抗日酋長阿祿古是牡丹社的頭目，而他們是高士佛社，和牡丹社不一樣，而且牡丹社也沒有因牡丹社事件就仇恨日本，「他們也有辦一些和解活動。」

原住民緬懷殖民的歷史緣由

然而，日據時代是否真的如高士村民所描述的那樣美好？反思日本殖民台灣的歷史，是否就意味著簡單的「仇日」？我們要如何理解高士部落三代原住民對於日本殖民抱持的正面態度和支持重建神社的立場？

台灣日裔學者、台灣日本綜合研究所研究員



傅琪貽分析，包含原住民在內的台灣人對日本殖民者的感恩和懷念情緒，是世界上罕見、且不正常的現象，「因為被殖民者照理會產生反殖民的立場」，她認為這是由於兩個歷史因素所造成：其一是因為國民政府來台後軍隊素質不良，加上後來的二二八事件和白色恐怖，使台灣人對國民政府普遍反感；其二是因為日本政府在台實行嚴密的警察統治，平地警察控制漢人區域，山地警察控制原住民區域，相較於平地漢人仍可獲得來自中國大陸的資訊，原住民的思想則完全被控制，所有重要資訊和消息都由警察提供，80多歲的耆老陳清福因為是在皇民化時期下長大，接收的都是日本政府的正面宣傳，才會相信神社會保佑當地安全。

傅琪貽表示，她相信陳清福對於日本殖民時代的回憶及感受都是真實的，「但是他沒提到其他面向」。傅琪貽說，根據她的田野調查，也有些原住民對日本統治感到憤怒，一般民眾習慣從個人主觀經驗出發，去評斷日本殖民，「可以理解他們會這樣想」，但若要了解全貌，就必須從客觀的及較大的局面去思考。

來自排灣族阿魯威部落的莫那能則指出，日據時代的原住民可以區分成接受「皇民化」的家族，和反抗日本統治、「未被皇民化」的家族；日本政府一方面透過武力清剿反抗的部落族人，一方面攏絡順從的族人「以蕃理蕃」。莫那能的祖母就是反對日本政府迫遷阿魯威部落的族人，並參加了突襲警局獵日軍人頭的行動；他的姑姑則被日本人提拔為警察，協助日本人管理部落，而和他的祖母發生衝突。

儘管日據時代的原住民因「皇民化」程度差異而得到不同的待遇，但莫那能強調，大部分原住民的處境都是備受壓迫的，例如部落遭到集體屠殺、族人被迫從事嚴苛的義務勞動等等，並不像有些原住民訴說和想像的那樣美好。然而莫那能表示，由於日據時代禁止排灣族原住民舉辦大型祭典「五年祭」，中斷了長

老在祭典中敘述部落歷史的傳統，這也導致後代的原住民無法得知歷史的演變。

莫那能說，現在很多原住民部落都面臨實際的發展問題，因此可以理解高士部落發展觀光的需求，但重建神社反映的是當地族人對日本殖民沒有正確的歷史認識，這種行為等於是歌頌日本殖民統治，必須嚴肅以對。

高士神社作為「台版靖國神社」

傅琪貽進一步表示，高士神社最具爭議處在於神社的性質，日本神社大致可分為兩種系統，一種是日本各地設立的一般神社，祭祀各式各樣的神靈；另一種則是靖國神社，專門供奉為天皇戰死的人。

1937年，日本發動全面侵華戰爭，開始在本國和殖民地推展「國民精神總動員運動」，動員日本和朝鮮、台灣等殖民地的人民膜拜神社、效忠天皇，接受戰爭動員。傅琪貽說，因為日本政府發現精神動員還不夠，皇民化程度不夠徹底，所以在台灣蓋了各式各樣的神社，1939年建立的高士神社就是配合日本國家政策成立，與皇民化直接關聯，屬於靖國神社系統的神社。傅琪貽指出，從歷史脈絡來看，高士神社是皇民化的遺跡，而皇民化的目的是為了動員殖民地人民為日本侵略戰爭服務，也就是說，神社具有軍國主義的意涵。

那麼，重建後的高士神社是否會舉行祭祀活動？供奉的又是什麼神祇？這個問題直接關聯到新神社的性質，以及當地原住民對二戰和日本軍國主義的認識和立場。

李安琪坦言，高士神社復建後最敏感的爭議就是有沒有祭祀行為，「如果有祭祀戰死的英靈，那就很像『台版靖國神社』，鄉公所怕的就是這個」，所以當初要重建神社時，部落方曾詢問來台協助的佐藤健一可否免除祭祀，建成單純的建築。但佐藤健一表示希望完成當年原住民出征的遺願，堅持要有祭祀，最後拿到

新建的木造高士神社。（攝影／王顯中）



高士神社重建後豎起的白色鳥居。（攝影／王顯中）

部落會議決定獲得通過，所以還是有祭祀。

李安琪表示，重建後的神社除和戰前一樣供奉天照大神，佐藤健一也在2015年8月擔任神社宮司並主持了招魂祭，「這個儀式就是讓我們的祖先的靈魂回來這邊」，因此神社的確有供奉日治時戰死的祖先，但她表示族人並不會主動去祭拜。李德福也說，若神社有祭祀活動，也是配合佐藤健一固定來部落時做的儀式，平常部落裡並不會有人去祭拜神社。李德福還表示，佐藤健一曾提議結合神社與排灣族的日常祭祀，將族人祖靈都集中移到神社供奉，但因違反多數族人的信仰最終沒有實行，強調族人仍然保有祖靈屋和基督教信仰。

對照高士村民在訪談中盡量避免多談高士神社的性質，佐藤健一2015年10月在日本「櫻花頻道」的節目上卻講得十分坦白：高士神社供奉的英靈，如同靖國神社中供奉的對象一樣都是為日本犧牲的軍魂，並說道「希望更多人能來高士神社祭拜為國家犧牲的英靈」。耐人尋味的是，前總統李登輝在高士神社重建落成時，也曾致贈部落「為國作見證」題字，但當記者提起這件事時，當時接受李登輝題字的李德福只低調地表示，「這是單純的歷史建築的復建，不希望泛政治化。」

儘管高士村民試圖淡化高士神社的政治意涵，但佐藤健一將高士神社比擬為靖國神社的發言，以及堅持祭祀為日本出征戰死的排灣族

英靈的舉動，都讓他及其所代表的日本李登輝之友會等團體的真實企圖，也就是藉重建高士神社來美化日本軍國主義侵略歷史，昭然若揭。

訪談結束前，耆老陳清福雙手合掌向神社拜了拜，用日語喃喃地對著神社裡說話，記者詢問他向神明說了些什麼，陳清福說，他是在為我們祈福。

4月30日，佐藤健一及高士村民在高士神社舉行了「慰靈祭」，高士神社的臉書粉絲專頁邀請民眾前去「見證在戰後臺灣首次正式的神社例祭」，並提到「以後祭祀一定會固定舉辦，歡迎大家共襄盛舉」。高士部落5月也宣布成立「高士神社事務所」，開放線上販售各種神社紀念品，如御神札底座、不同款式的御守等等，發展「神社觀光」似乎潛力可期。

只是，透過恢復殖民者建立的神社來發展觀光、祭祀天照大神和出征的祖先「英靈」，是否真的能撫慰因日本戰爭動員而死於異鄉的部落族人？抑或者，高士神社將無可避免地成為日本軍國主義者在台灣的精神地標？神社所牽涉的殖民與二戰歷史，對於高士部落族人而言或許略顯沉重，卻和台灣乃至亞洲的歷史與現實緊密關聯，終是難以迴避的叩問。

（未完待續）

本文首刊於《苦勞網》，經作者同意轉載。

東方瑞士：美麗青島

文／文彬

中國的海岸邊上，有這樣的一座美麗的城市，熱情且奔放，卻又更多的是含蓄與內斂。它就是山東省的青島市。青島舊稱「膠澳」，又被譽為「東方瑞士」，還被稱為「世界啤酒之城」、「世界帆船之都」。青島境內其旅遊景點眾多，享譽海內外的就有道教名山嶗山、棧橋、五四廣場、八大關、奧帆中心、金銀沙灘等。

青島清新、怡人、美麗、潔淨，那裡有寬廣的海，柔軟的沙，有神奇的島，頑皮的浪，如果你能來到這座美麗的海濱城市，即便你已領略過海南的碧海藍天、椰樹風情，但面對青島的海岸與藍天，面對著深沈而美麗的大海，你仍然會感動著，欣喜著，伸開雙臂攬風入懷，心海微瀾。這就是青島的魅力。

百年棧橋的長虹

青島有座一百多年歷史的棧橋，它是青島歷史的見證，自然也是青島的象徵。穿越青松碧草的棧橋公園，一座長440多公尺，寬8公尺的海上棧橋出現在眼前。棧橋與市區繁華的中山路成一條直線，由海岸前伸入海。素有「長虹遠引」之美譽。

棧橋初建於光緒十八年（公元1892年），是青島市最早的碼頭。經1931年改建和1985年整修，橋體南端築半圓形防波堤，堤內是一座具有民族風格的兩層八角亭，金瓦朱壁，盔頂飛檐，題名「回瀾閣」。棧橋劃波斬浪，象一條長龍橫臥於碧海銀波。循橋漸入，仿佛走進大海的懷抱；佇立閣旁，層層巨浪澎湃湧來，拍打堤壩，擊起萬千碎玉；進入閣內，沿螺旋樓梯登到樓上，四周盡是寬敞的大窗，放眼望去，又是另一番怡人風景，「飛閣回瀾」因此被譽為「青島十景」之一。

來到棧橋不遠處的海灘。孩子們



百年棧橋底端的「回瀾閣」。(網路圖片)



五四廣場上的主體雕塑「五月的風」。(網路圖片)

赤著足，時而在淺海裡和浪花擁抱，時而在沙灘上來回奔跑著，臉上洋溢著快樂的笑容。歡笑聲令海都不由興奮，捲起一層層的浪，柔情地湧至岸邊，一直湧到人們的心靈。於是，心情也如這潮水一般起伏著，縱使還有一絲絲的煩惱，也被這海浪輕柔地撫平了……

「青島」的由來

漲潮時，尤以西部岸堤景色最佳，海浪拍岸，激起數十公尺巨浪，轟然作響，蔚為壯觀，退潮後，海水後退一百公尺，礁岩沙灘上滿是挖蛤蜊的遊人。近年來，青島舉辦了「挽留海鷗」活動，每到風平浪靜時，成千上萬隻海鷗在灣內低飛回翔，與蔚藍的天，遠處的回瀾閣、近處觀景賞海的人們構成一幅和諧畫卷。棧橋上遊人如織，頂端的回瀾閣對面一座名叫小青島的小島，島上因為植被茂盛，鬱鬱蔥蔥，看上去一片翠綠因此得名「青島」。青島建市後，便以它命名，這就是青島一名的由來。

橋北沿岸闢為棧橋公園，園內青松碧草，花木扶疏，並設有回廊石椅，與沙灘礁石渾然一體，相映成趣，夕陽西下，從棧橋上眺望，披上了一層金紗的美麗青島灣和周圍的各個景點以及著名建築盡收眼底，令人陶醉。

五四廣場的風

黃昏時刻，迎著清新的海風來到五四廣場，五四廣場因青島為中國近代史上偉大的五四運動導火線而

得名，主體雕塑「五月的風」高30公尺，直徑27公尺，採用螺旋向上的鋼體結構組合，很是壯觀！

五四廣場背後是一座座現代的高樓大廈，最吸引人的當數那一高一矮兩座市政大樓了，遠遠看去，果真如一把古樸的太師椅，又形似一頂肅穆的烏紗帽。這兒，有著廣闊的海岸線，寬闊潔淨的廣場，海邊的別墅群在藍天碧海的映襯下尤為動人心弦！入夜，華燈齊放，橋上、岸上如株株玉蘭盛開，水中波光粼粼，與遠處的「琴嶼飄燈」遙相輝映，美不勝收。

山海相連的嶗山

嶗山，東南臨黃海之濱，在中國的名山中，是唯一一座傍海而立，山海相連的高山。當地有句古話：「泰山雖雲高，不如東海嶗。」現在的嶗山正是綠滿青山水滿川的時節；滿眼的翠綠一道道，一層層如染如織。連路邊的小草也長得鮮嫩嫩，油亮亮，叫人不忍落腳。偶爾會見到綠樹叢中一股股清泉從石縫中冒出來；有的竊竊私語，有的低聲吟唱；細看，這裡泉泉相接，水水相連，仿佛整個嶗山都浸泡在泉水之中。泉水歡快地跳動著，匯成小溪，匯成瀑布，一路歌唱，向著



深潭和大海奔去。

除了樹就是石了。嶗山怪石嶙峋。集雄、險、秀、峻為一體。有多處摩崖石刻。一路上賞過「道德經」、看過「太白石」、覽過李白的「我昔東海上，嶗山去紫霞」的詩句。在這些摩崖石刻前凝望，仍然可以感受的到古人墨客的遺文遺風。到達嶗山頂峰，這裡一片開闊！蒙蒙的霧氣從海上飄來，似輕紗，縹緲縹緲；又似神仙駕著的祥雲，將整個山給罩了起來。瞬間給人增添了一種說不出來的神秘感。真是「峰巒雄峙海天間，百態千姿若散仙。海上名山尊第一，巨

峰絕頂盡奇觀。」

幽靜的「八大關」建築群落

對於喜歡各式建築的人，來青島而不去逛八大關，如同去上海而不到外灘，至天津而不看五大道。在青島「八大關」這片幽靜的區域中，有200多棟建築，包括了俄、英、法、德、美、日以及丹麥、希臘、西班牙、瑞士等20多個國家的建築風格，是又一處被譽為「萬國建築博覽會」的建築群落。

當人們身處獨具匠心的歐式建築群中，空氣中似乎還瀰漫著歷史的氣息。諸多的歷史文化名流已經消逝，而這凝聚著無數建築師心血的歐式建築群依然屹立於這座濱海城市，讓世人去領略其恒久不變的風情。

合作媒體：你好台灣網



青島「八大關」建築群。(網路圖片)

本報是以兩岸就學就業、民間交流，及關注兩岸最新動向為主要內容的專業報，目前為雙周刊，隔週發行1.5萬份，期待你將這份用心與好讀的報紙推薦給朋友們，也歡迎富有兩岸交流經驗的朋友投稿。

全台彙報索取點

【中正區】 牯嶺街小劇場(牯嶺街) 河岸留言 茉莉二手書店公館店 茉莉二手書店台大店 誠品書店台大店 台北國際藝術村 東吳大學城區部遊藝廣場 胡忠2手書店 【北投區】 蘭台藝廊 尖刺咖啡探索食堂 【中山區】 穆勒咖啡館 實踐大學誠品書店 【松山區】 城市舞台 台北皇冠小劇場 【大同區】 台北當代藝術館 【大安區】 薩魔師Cafe'	若水堂 台北市立圖書館 院子咖啡 BASTILLE CAFE師大店 BASTILLE CAFE台大店 BASTILLE CAFE溫州店 秋水堂書店 鹿山書店 山外書店 女書店 書林出版社 【萬華區】 誠品書店西門店 【信義區】 誠品書店信義店 【文山區】 世新大學傳播大廈 政治大學政大書城 【士林區】 胡忠2手書店 【新北市】 有河Book	阿布籽香草廚房 老柴咖啡館 小小書房 甘樂文創 一鋪食肆 【中壢市】 若水堂 小時代2手書店 去流浪咖啡廳 想覓藝文空間 【新竹市】 若水堂 水木書苑 江山藝改所 【新竹縣】 金百萬彩券行(湖口) 【南投縣】 河堤慢食 【台中市】 東海書苑 東海和平咖啡館 敦煌書店東海店	若水堂 20號倉庫 莊園烘焙咖啡 萬代攝影城 【豐原區】 真善美學苑 【雲林縣】 虎尾厝 SALON 【台南】 成功大學圖文部 若水堂 米登麥蒔蔬烘焙咖啡 草祭二手書店 【高雄】 高雄市立文化中心 誠品書店大遠百店 誠品書店大立店 誠品書店大統店 若水堂 山城花語美好生活 促進會六龜生活重建中心	【花蓮】 黑潮海洋文教基金會 39食堂 時光二手書店 白狗公寓(民宿) 【澎湖】 澎湖科技大學圖書館 雞島藝文空間
---	--	---	--	--



拜訪兩岸新報的網頁