

建设 与运营调查 中国企业海外港口



王利博制图

30万公里梦想与道路

“一带一路”背景下中国海外建港热度增加

记者手记

海外建港: 企业布局 与国家战略高度契合

宋笛 鲁扬

在“一带一路”和“海洋强国”战略背景下,中国海外港口的数目逐渐增多,中国在美洲、非洲、亚洲、欧洲都开始尝试通过各种形式参与到海外港口的建设中。鉴于港口在全球贸易中的显著地位,这些海外港口将在中国“走出去”战略中扮演愈加重要的角色,全球30万公里海岸线的诱惑是巨大的。

本报记者 宋笛 鲁扬

由巴基斯坦瓜达尔港移交给中国而引发热议的中国海外港口建设潮,是2015年一个无法回避的国际话题。吉布提港、也门亚丁港、缅甸皎漂港、孟加拉国吉大港、斯里兰卡科伦坡港、马尔代夫港、希腊比雷埃夫斯港等,中国企业正越来越多地在海外参与港口项目,且中国建成和正在建造的港口码头遍布航运要道。巴哈马北阿巴科岛新建港、斯里兰卡汉班托塔港、巴基斯坦瓜达尔港和孟加拉国吉大港等均位于国际航运中转中心。

除海外港口建设合作主力中远集团和招商局之外,正面临转型的国内各个港口公司也开始加入到这一进程中,包括青岛港、深圳港、连云港等多个港口公司都开始通过“友好港口”、合作运营等多种形式积极在“一带一路”沿线进行相关合作。

中国海外建港进入“高速期”

中国公司向海外港口发展并非眼前数年之事。早在2001年,中国远洋运输集团公司(下称“中远集团”)旗下的中美洲公司开始尝试码头业务,就已经启动了向中国公司参与海外港口投资、建设、运营的第一步。后来,中远集团旗下的中远太平洋有限公司投资遍布海外枢纽港,包括希腊的比雷埃夫斯、埃及的塞德港、比利时的安特卫普、新加坡港、以色列的阿什杜德南港口、阿尔及利亚中部港等相关业务。

在最初的几年中,中国公司参与海外港口的步伐处于较为缓慢阶段,而随着中国进出口贸易的迅速扩大,海外港口参与的脚步也愈渐加快。中远集团前任董事长魏家福曾毫不掩

饰地表现对于投资港口的热情:“只要有中远航班的地方,只要港口码头有成长性,我们都愿意探讨合作的可能性。”

在这些海外港口的区域分布中,也呈现出了逐渐多元化的分布态势,即在欧洲、非洲、亚洲、美洲四个大洲均有相关业务分布。在多元化的同时,沿着“一带一路”的规划图,亚洲和非洲的海外港口建设显然成为重点区域。

后金融危机时代,中资企业投资海外港口的步伐越来越快。除了中国海外港口控股公司与招商局国际和中远集团联合拿下巴基斯坦瓜达尔港运营权,中远入股比雷埃夫斯港,招商局国际对科伦坡一个集装箱港口项目持股85%、入股吉布提港之外,还有招商局国际投资100亿美元承建坦桑尼亚巴加莫约港项目、投资约10亿美元建设俄罗斯扎鲁比诺港,以及其购买Terminal Link港口公司49%股权,中远太平洋公司入股埃及塞德港、比利时安特卫普港、新加坡港等,上港集团持股25%成为比利时APM码头泽布吕赫公司股东,中港公司正在建设巴哈马北阿巴科岛新港口。而尼加拉瓜运河建设计划背后的那位神秘商人王靖,要斥资100亿美元在克里米亚半岛建设一座深水港。

贸易是目的

中国海外港口的“珍珠链”正日益加长,其主要目的仍然是贸易。正如克里米亚深水港建成后,将为中国和欧洲市场开启一扇更加方便的贸易大门。

这一切都源于中国“全球第一贸易大国”的地位。在2013年,中国进出口贸易总额首次突破4万亿美元这一历史性关口,全年进出口贸易总额达4.16万亿美元,取代美国成为全球最大贸易

国。同样,2013年中国参与了3个海外港口项目,2014年参与了5个海外港口项目。

随着以中国为主的亚洲国家对外贸易及集装箱运输的快速发展,欧洲和北美等国的港口设施已经越来越不能满足亚洲船舶的需要。国家发改委综合运输研究所交通运输规划研究室主任罗萍曾表示:“欧美等国在港口设施上的滞后,肯定会影响中国对这些国家的贸易。”这意味着中国航运公司和港口经营者必须增加投资,提高能力,满足需求。

从瓜达尔到吉布提,中国近十多年里参与了10多个海外港口合作项目。中央党校国际战略研究所副所长刘建飞曾表示,中国在海外建港口码头用于货运,对于中国和港口所在国经济发展是双赢。“一带一路”建设,贯穿欧亚大陆,东边连接亚太经济圈,西边进入欧洲经济圈,提供了一个包容性巨大的贸易发展平台。中国已与东盟和巴基斯坦、韩国、澳大利亚等国家和地区签署了自由贸易协定,为建设21世纪海上丝绸之路提供了机制保障。在近年中国外贸进出口增速明显回落的状况下,适应新形势必须持续扩大出口和增加进口,巩固出口市场份额。通过“一带一路”战略合作,能够进一步巩固和提升我国与沿线各国的经贸关系,提高贸易自由化、便利化水平,推动我国优势企业走出去开拓市场,稳定外商投资规模和速度。另外一方面推动国内不具备比较成本优势的产业进行区域间转移,让这类产业寻找新的出路,促进转出地产业升级,并促进相关国家(地区)产业发展,逐步形成区域供应链、产业链和价值链,编织更加紧密的共同利益网络,达到互惠互利、共同发展的目标,拓宽了中国企业的发展空间。

(下转第十四版)

2014年6月,利用中国政府优惠贷款建设的巴哈马北阿巴科岛新建港口项目破土动工。中港美洲区域公司总经理唐中东表示,该项目是中港公司参与巴哈马建设的第一个项目,希望以后有更多的合作机会。

巴哈马北阿巴科岛优惠贷款港口项目于2012年2月完成商务合同、框架协议和贷款合同等各项文件的签署,2013年8月工程首付款发放,2014年6月12日工期开始。计划在2016年8月12日前竣工。

今年,中俄还签署了合作建设俄罗斯扎鲁比诺大型万吨海港项目,该港口则位于东北亚地区的重要航道上。

中国在海外合作建设港口和码头的必要性是显而易见的:一是符合中国倡导的“21世纪海上丝绸之路”互利双赢的商业合作项目;二是维护中国海外日益增加的核心利益,就连中国远洋渔船都已经远赴非洲等海域捕鱼作业,中国油气田、矿山等海外资产也在不断增加,可见中国海外利益延伸广度之大。

通过海上丝绸之路,可以扩大对周边地区辐射影响,提高海上通道安全和资源供给保障水平,支持沿线国家港口、海运及物流仓储等航运基础设施能力建设。并以亚欧经济一体化为长期目标,对境外开发园区合作、人民币国际化和扩大进口贸易等都有极大的帮助。

值得注意的是,在中国参与海外港口项目中,中远集团以及招商局成了“出海主力”。中远集团参与到希腊的比雷埃夫斯港、比利时安特卫普港等多个港口项目,而招商局则参与到斯里兰卡的汉班托塔港二期、科伦坡码头等多个港口项目。据相关资料,到2015年招商局已在全球14个国家和地区的27个港口中拥有54个码头、323个泊位,业务范围涉及全球四大洲。而中远旗下的港口出海主力中远太平洋有限责任公司也在海外覆盖了4个港口,拥有集装箱泊位19个,年处理能力1100万标准箱。

从相关数据可以看出,即使在航运市场不景气、航运企业大面积亏损的情况下,港口企业依然能够保持较为稳定的收益。2015年,中远太平洋实现净利润3.42亿美元,其中码头业务实现净利润1.89亿美元;招商局国际实现净利润38.2亿港元,其中码头业务实现净利润35.18亿港元;上港集团实现净利润为49.69亿元人民币。

这一点值得思考。