

看见瓜达尔港:世界最大深水港

30万公里 梦想与道路

(上接第十三版)

投资与建设的波折

与高铁出海的经历颇为相似,中国参与海外港口项目的过程中,存在着大量的波折和不可控因素。

比雷埃夫斯港是希腊最大的集装箱码头,在整个欧洲的贸易流通中扮演着极其重要的角色,是船舶通向西欧、东欧、巴尔干半岛、黑海、地中海、非洲良好的中转港。2008年,中国远洋太平洋有限公司通过公开竞标以6.2亿美元的价格获得了比雷埃夫斯港2号、3号码头为期35年、耗资43亿欧元的特许经营权,该项特许经营权包括运营、发展及以商业方式利用和改造2号码头,兴建、运营3号码头。

随后的数年中,中远太平洋曾追加过数亿欧元的投资,用以升级港口设备、扩大港口规模,吞吐量大大提高。其装卸量从2010年的68.5万标准箱增至2014年的298.7万标准箱,中兴、华为、惠普等大型跨国公司纷纷将该港作为自己的物流中心。在中远的数次投资和有效运营之下,比雷埃夫斯港口中方特许经营的码头出现了巨大的增速,2012年中方特许经营的港口吞吐量增幅为77%,2013年增幅为20%。

在当时的萨马拉斯政府的推动下,比雷埃夫斯港启动了私有化进程,尝试出售港口67%的股权,而中远集团是港口的重要潜在买家。

而随后上台的齐普拉斯政府却很快叫停了港口私有化的进程。

2015年7月,比雷埃夫斯港口的私有化进程最终再一次被重启。经过长期的沟通,希腊政府在2016年1月20日接受了中国远洋运输总公司以3.685亿欧元购买比雷埃夫斯港67%股权的新报价。根据目前的时间表,比雷埃夫斯港务局股东将于今年2月召开股东大会决定是否接受收购协议。该协议还需要得到希腊审计法院和希腊议会批准,整个程序预计在今年5月完成。

比雷埃夫斯港口的经历并非个例,实际上在巴基斯坦的瓜达尔港、斯里兰卡的科伦坡港等项目中,类似的波折同样存在。科伦坡港口城项目于2014年9月动工,2015年3月初被斯政府以环评等问题为由叫停。然而近期,斯里兰卡高层不时释放出积极信号,一再表示科伦坡港口城是斯里兰卡国际“智能化”、“技术化”及大都市发展的一部分,斯里兰卡政府将继续推动这一项目。据称,该项目将于近期重新启动。

港口企业的热情

在中国港口行业整体下行的背景之下,参与到海外港口合作中的不仅有类似于中远、招商局这样的航运公司,包括青岛港、深圳港在内的多家国内港口公司也正在通过各种途径参与到海外港口的项目中。

青岛港方面向记者表示,从2015年2月青岛港完成了缅甸30万吨油码头首船靠泊作业开始,青岛港就迈出了向海外输出管理的第一步。

据介绍,2015年青岛港先后与巴基斯坦瓜达尔港、柬埔寨西哈努克港、马来西亚关丹港建立了友好港关系,与德国汉堡港、埃及塞得港、吉布提港达成友好港意向,与法国布雷斯特港、土耳其马普特港签署战略合作框架协议。目前与青岛港建立友好港的海外港口已达16家。与此同时,青岛港还与马士基公司进行了合作,签署了意大利瓦多利古雷港码头合资项目备忘录。

对外合作,对内重组,增加企业内生动力从而更有利于海外扩张。2015年12月,中国远洋、中海发展、中海集运三家公司完成重组。中国远洋总经理许遵武介绍,重组完成后,中国远洋将成为以集装箱航运服务链为核心的全球第四大集装箱班轮公司和以总吞吐量计全球第二大码头运营商。业内人士指出,重组后的中国远洋将跻身亚洲最大的船运公司,与马士基、地中海、达飞等业界巨头相抗衡。兴业证券称,吸收合并了中海集团的集装箱运输业务和集装箱码头资产后,中国远洋两项业务规模大幅增长,有助于提高市场地位、实现规模经济和协同效应,盈利能力将大幅改善。重组后,中海集运将发展为拥有“航运+金融”的产融结合业务模式,为租赁主业和集团航运主业发展提供资金支持,并获得丰厚收益回报,形成新的利润增长点。中海发展将实现国内两大LNG运输公司的强强联合,巩固在世界LNG运输中的领先地位。



王利博制图

■ 本报记者 宋茜

巴基斯坦西南部,距离全球石油大通道霍尔木兹海峡400公里的瓜达尔港又一次频繁出现于国内舆论焦点中。这个从建立之初就与中国渊源颇深的深水不冻港的经营权再次移交中国方面,经过一段时间的建设,目前已经投入使用。

从2008年3月14日瓜达尔港迎来第一艘货船(来自加拿大型号为STX的载有5万多吨小麦的货船)停靠,到2015年5月11日,中远航运的紫荆松轮装载一批集装箱驶离瓜达尔港为止,这个一度被认为会“改变印度洋航线”的港口真正意义上经历了从首次船舶停靠到首次完成贸易出口的过程。

在长达8年的时间中,瓜达尔港经历了一个漫长的“空白期”。而随着中国公司的加入以及后续包括中巴铁路等基础设施的配合,瓜达尔港或许将迎来一个真正的“发展期”。

拖延半个世纪的协定

2002年,借助中国的力量,中巴商定在瓜达尔建设大型船舶能够停泊的深海港口。当年3月,中国港湾工程公司受邀承建的瓜达尔港一期项目正式动工。

对瓜达尔港而言,这次动工更像一次“迟来的祝福”——从1958年巴基斯坦购得瓜达尔相关地区后,这个具备良好条件的天然港口就一直被巴基斯坦当局所关注,多次试图在此地建立巴方除卡拉奇外的另一个印度洋出海港。然而世事更迭,在半个世纪时间中,这一愿想数次落空,当时的巴基斯坦政府甚至已经和美国福布斯公司签订了共同投资的备忘录。

落空并不是没有原因的,其中一个很棘手的问题就在于开发建港的资金,而这一问题在中方参与后得到了较为妥帖的处置。根据巴基斯坦方面的规划,瓜达尔港的建设将分为两期。一期工程总投资2.48亿美元,中方出资1.98亿美元,以赠款、无息贷款、优惠贷款和买方信贷等进行融资,主要用于港口基础设施建设,包括3个多功能码头和总长4.35公里的进港航道等,中方同时提供相关技术与施工支持。

一期工程港池航道按3万吨散货船兼吨2.5万吨集装箱船疏浚,进港航道总长4.35公里。此外,项目还包括土建、供电、给水、消防、环保、通信、导航、装卸、计算机辅助管理和控制等配套工程。最终,在2007年瓜达尔港一期项目如期竣工。

瓜达尔港的“空白期”

2007年竣工后的瓜达尔港已经成为能够停靠大型船只的深水港,年吞吐量达5万吨,配有3个分别约为200米长的多功能停泊口。

而在建成后瓜达尔港运营竞标项目中,中方公司并未能够进入候选公司,最终获得瓜达尔港40年运营权的公司是新加坡国际港务集团。

新加坡国际港务集团是世界上第二大港口经营管理公司,拥有遍布全球250条航线,以及同全世界123个国家的600个港口。同时在新加坡运营着世界最大的集装箱中转枢纽港,在港口运营方面经验丰富。

然而,在这段时期瓜达尔港的运营状况却并不乐观。根据相关媒体报道,2008年—2014年,瓜达尔港仅有570万吨进口货物,基本上都是政府通过巴基斯坦贸易公司进口的尿素和小麦,而就在距离瓜达尔港不远的巴基斯坦第一大港卡拉奇港,2014—2015财年完成的港口货物吞吐量为4342万吨,创建港以来的新高。

瓜达尔港并未达到如期的发展目标与其自身存在的一些劣势不无关系。瓜达尔港所在的巴基斯坦俾路支省,在整个巴基斯坦中的经济发展水平较为落后,这意味着瓜达尔港缺乏一个有力的发展腹地。而如果仅作为中转港,瓜达尔港距离全球石油大通道霍尔木兹港的距离又过近,同时瓜达尔港背后包括公路、铁路等诸项硬件措施也严重缺乏——在瓜达尔港仅有一条公路,连接巴基斯坦第一大港卡拉奇,这导致瓜达尔港一度处于一个尴尬的地位。

转变的可能性

2013年2月18日,巴基斯坦正式将瓜达尔港运营权从新加坡国际港务集团移交给中国海外港口控股有限公司。在签字仪式上,巴基斯坦时任总统扎尔达里表示,中企运营该港口将推动中巴关系发展,并将双边政治合作拓展到经济领域。至此,瓜达尔港已经失去了宝贵的5年发展时间。

5月23日,由中方提供资金和技术援助修建的巴基斯坦瓜达尔港运营权正式确认由三家中国公司接管,分别是中国海外港口控股有限公司、招商局集团旗下的招商局国际有限公司(下称“招商局国际”)和中远集团。

2015年11月11日,巴基斯坦将瓜达尔港自贸区2281亩土地的使用权移交给中国海外港口控股有限公司,期限为43年。这片土地相当于整个瓜达尔港自贸区三分之一的土地。

曾经的新加坡国际港务集团所面临的尴尬处境也原封不动的被打包给接收的中方公司,瓜达尔港腹地弱势以及交通基建缺乏的情形依然存在。

而中巴铁路的适时出现让这一处境出现了转变的可能。这条尚未开建的铁路在建成后连接瓜达尔港与中国国内喀什市,货物可由喀什作为中转站,经由中巴铁路从瓜达尔港完成吞吐。尽管瓜达尔港有着港口水深的限制——瓜达尔港港口平均水深14.5米,15万吨级及以上的油轮和散货轮无法停靠,但依然不妨碍瓜达尔港成为中国内陆商品、能源贸易的重要出海口。

中方公司的新规划

值得注意的是,在此次瓜达尔项目中,中国海外港口控股有限公司并非单打独斗。2015年10月,珠海港控股集团和中国海外港口控股有限公司签署了合作建设港口协议,协议涉及项目金额达65亿元。同年12月,青岛港与瓜达尔港务局、中国海外港口控股有限公司签署了《深化战略合作框架协议》,双方将促进青岛港与瓜达尔港之间国际海运业务发展壮大,探讨在两港之间开通航线、航班以及开展海铁联运、过境大列等业务。

接下来一段时期,中国将对这座20万人口的贫穷港口小镇进行总额16.2亿美元的投资,包括修建瓜达尔港东部连接港口和海岸线高速公路、瓜达尔港防波堤建设、锚地疏浚工程、自贸区基础设施建设、新瓜达尔国际机场等9个早期项目,预计将在3—5年内完成。

港口建成后,不仅会带动巴基斯坦的经济发展,还将通过中巴经济走廊成为阿富汗、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦等中亚内陆国家最近的出海口,担负起这些国家连接斯里兰卡、孟加拉国、阿曼、阿联酋、伊朗和伊拉克等国与中国新疆等西部省份的海运任务。中国通过航运把货物运到中东、非洲等地可比原先节省下30多天时间。从迪拜到上海的运输路程将从10000公里缩短到3500公里。该港将成为地区转载、仓储、运输的海上中转站,也势必将成为“一带一路”的重要港口。

按照现在的蓝图,瓜达尔港真正建设起来后,能够解决200万工作岗位,并将成为世界上最大的深水港。众多国内港口的参与以及包括中巴铁路在内的多项基础设施的逐步落地,将会有效弥补瓜达尔港目前存在的短板,而瓜达尔港的有效运营也将给中国特别是中国西部地区带来更多的贸易流转机遇。

2015年,国家主席习近平出访巴基斯坦,中巴双方签订了51个合作协定和备忘录,中国对巴基斯坦启动了总计460亿美元的投资项目,“中巴经济走廊”也成为中国“一带一路”战略的第一个落地项目。位于巴基斯坦西南部的瓜达尔港备受瞩目。

瓜达尔港是中巴经济走廊的终点,一旦连通了瓜达尔港和新疆喀什,将使中国的货物和能源运输时间、成本大大减少。