

收购希腊比港对“一带一路”建设的重要意义及风险预估

由于2015年希腊政局的剧烈变动，中国中远公司收购希腊比雷埃夫斯港67%股权计划被希腊新政府紧急叫停。在经历了一波三折后，这一收购计划终成现实，从而为中国“一带一路”在欧洲的布局打开了重要一环。

■ 刘作奎/文



据联合国难民署和国际移民组织统计，2015年经由地中海和陆路前往欧洲寻求庇护的难民和移民总数超过100万，其中约80%从土耳其出发经爱琴海抵达希腊。图为2016年3月4日，在希腊北部边境的伊多迈尼，难民站在临时安置点的帐篷外。

中远公司成功收购希腊比雷埃夫斯港

在“一带一路”布局欧洲的工程中，希腊的比雷埃夫斯港发挥了重要作用，它是计划修建的“一带一路”建设工程——中欧陆海快线的关键节点。随着匈塞铁路塞尔维亚段修建工

作从2015年12月开始启动，中欧陆海快线建设步入快车道。

中国企业在比港有成功的开发经验，自2009年中国中远太平洋集团在当地分支机构从比雷埃夫斯港务局获得了希腊比港2号、3号集装箱码头35年特许经营权后，比港逐渐



从一个规模较小、运转效率不高的港口变成地中海区域发展最快的港口。随着中远集团持续加大投入，预计2021年比港吞吐量将增长到720万标准集装箱，从而使其成为地中海地区最大的货物中转中心。^[1]中远集团的投资也实现了多方共赢：其所属公司

已经开始收到来自中东欧（如匈牙利、斯洛伐克和捷克）经铁路运输而来的回程货物，并由比港集装箱码头通过海运运到国内。受物流聚集效应影响，中国企业中兴、华为以及国际知名电子制造商索尼开始利用中远集团所属公司经营的中东欧铁路货运服务向欧洲国家供应产品。戴尔、思科、三星和LG电子、起亚汽车和现代汽车也计划在比港建立分拨中心。中国企业投资及其产生的附加效应可能为希腊整个GDP做出约10%的贡献，并解决了很多就业问题。中国企业也想借此扩大对比港股权的收购，扩展业务经营范围，但收购活动经历了较多的波折。

2016年1月21日，希腊共和国资产发展基金正式发表声明，同意中远（香港）集团公司以3.68亿欧元的出资收购比港港务局67%股权。根据希腊共和国资产发展基金的声明，中远最后的报价相当于4.02亿美元、每股22欧元。而出面收购比港港务局股权的公司也从中远太平洋改成了中远香港（集团）公司。更改交易主体原因在于比港港务局的业务范围很广，除了其管理的集装箱码头业务外，还涉及修船、轮渡和物流等业务。出售比港港务局股权的交易将分“两步走”：中远首先支付2.8亿欧元获得比港港务局51%股份，此后五年内如果中远投资达到规定的数额才能再支付8800万欧元获得剩下的16%股权。希腊资产发展基金发布的新闻稿称，这笔交易还包括中远需在未来十年内总共投资3.5亿欧元、到2052年特许经营权到期前需支付总计4.1亿欧元收入，以及特许经营权到期前的分红和利息收入。在得到67%这一超过三分之二的股权之后，中远将对比港

未来的发展规划拥有更大话语权。^[2]

收购比港意义重大

比港收购对于中希双边关系、“16+1合作”和“一带一路”倡议（主要是中欧陆海快线建设）在欧洲布局意义重大。

首先，协议的达成进一步打造了中希合作“命运共同体”，推动了双边关系的进一步发展，并树立与“一带一路”沿线国家合作的典范。中国和希腊于2006年缔结全面战略伙伴关系，双边关系发展顺利。在中东地区发生危机时，希腊政府多次施以援手，协助中国的撤侨工作。2009年底以来希腊深陷主权债务危机，自2010—2015年，国际货币基金组织、欧元区多次对希腊展开救助。中国政府也从物质和精神上对希腊提供了力所能及的援助。李克强总理2015年6月29日访问欧盟总部时表示，中国一贯支持欧洲一体化进程，希望看到一个繁荣的欧洲、团结的欧盟、强大的欧元。中方愿意见到希腊留在欧元区，希望国际债权人和希腊尽快达成协议，使希腊和欧盟都能度过这场危机，中国愿为此发挥建设性作用。

包括英国经济学家情报社等多个国际评估机构仍认为希腊未来仍可能退出欧元区，因其财政状况未得到有效缓解。因此，对于投资者来说可能面临投资损失的巨大风险。而中国现有的购买比港模式是将企业自身的发展与希腊命运联系在一起，是真正意义上的“命运共同体”。因为中国先期收购了比港51%的股权，并将在未来几年陆续加大投资，看好希腊的发展前景，笃定与希腊共同度过财政危机并避免其退出欧元区。

其次，它将会很好发挥“16+1

合作”的示范效应。匈塞铁路、中欧陆海快线、三海（亚德里亚海、黑海、波罗的海）港区合作是“16+1合作”布局中东欧乃至欧洲的一系列重要工程。比港是中欧贸易的重要连接点和前哨，以比港为基础，通过修建匈塞铁路，进一步将贸易链延展到欧洲内陆，逐步打造中欧陆海快线，以此开展三海港区建设，促进中国和中东欧国家之间更大范围的互联互通，使“16+1合作”蛋糕做大，这也势必推进双方产能合作的进一步发展，从而形成更大的示范效应。另据最新消息，中远集团继成功中标比港股权私有化后，还准备对希腊的铁路网络提出收购报价，继续推进建立欧洲转运枢纽的计划。买下希腊铁路公司 TRAINOSE 及比港后，中远将拥有连接苏伊士运河的海上通路，及连接至巴尔干半岛、中欧、东欧的铁路网。随着中国对中欧陆海快线建设财政支持力度的持续增加，“一带一路”倡议在欧洲建设的前景看好。

再次，将进一步盘活中欧关系发展这盘棋，推动中欧在“一带一路”倡议合作上走向深入，推进中国货物远通欧洲和北非。中欧陆海快线将通过海陆联运实现中欧贸易的彻底贯通，减少了运输和物流成本，丰富了中欧贸易运输的选择。在中欧贸易出现持续下降的背景下，从物流通道建设上促进贸易便利化将有利于巩固双边贸易，实现更多互利共赢。在欧洲难民危机持续恶化的背景下，中国加大对中欧交通枢纽的投入，本身就是对欧洲市场和欧盟未来发展抱有巨大信心的表现，有利于推动双方的战略互信，互利共赢。总而言之，中欧之间在“一带一路”倡议下的对接有了一个实实在在的抓手，可以进一步推

动双方的大项目合作。

最后，中欧陆海快线建设也将成为推进与第三方合作的成功典范，推动了“16+1合作”在欧洲更好的布局。“16+1合作”积极推进同希腊等国的第三方合作，打造了中国和中东欧国家合作的新亮点。以此为契机，“16+1合作”将在推进中欧互联互通方面扩展更大范围的第三方合作，让德国、法国等凭借其先进技术共同参与进来，打造中欧合作更多的新通道。

积极做好“一带一路”在欧洲布局的风险预防

与此同时，必须认识到“一带一路”倡议在欧洲布局仍是个长期的过程，比港的收购具有重要战略价值，但也面临不少挑战。

一、希腊局势并不稳定，其退出欧元区的可能性依然存在

收购比港后，中国也成为希腊最重要的利益相关者之一。在这种背景下，一方面要预防其退出欧元区的风险对中国投资可能造成的冲击。希腊“退欧”疑云对市场信心的影响不容低估。同时，希腊仍处于国际救助阶段，对外部依赖性较高。随时需要外部的审查来确定新一轮救助方案以及外国债权国对其做出的减债承诺。这样，希腊的命运已经不能由自己掌握。更不容忽视的是中国对希腊的“国际责任”可能被抬升。欧盟、国际货币基金组织、美国等都参与到对希腊的救助，在某种程度上从救助希腊中得益的中国当然无法逃避国际责任，这些国际行为体势必也会向中国施加道德压力，要中国付出更多的救助努力。这些均加大了中国经营比港的边际成本，需要提前做出预防。

二、难民危机可能长时间困扰希

腊乃至巴尔干地区

虽然欧盟努力解决这一问题，但难民从土耳其登陆希腊的局面难以阻止，对希腊造成持续的压力，也严重影响到了希腊的社会稳定。难民大多来自中东地区，尤其是叙利亚。难民潮不仅使希腊等国不堪重负，而且也将“不安定因素”输入到希腊，给希腊等国家和地区安全带来很大的冲击。据联合国难民署和国际移民组织统计，2015年经由地中海和陆路前往欧洲寻求庇护的难民和移民总数超过100万，其中80%从土耳其出发经过爱琴海抵达希腊。2015年，一些欧盟成员国和若干邻国批评希腊未能有效管控边界来防止难民涌入欧盟。2016年2月12日，欧盟成员国通过建议书，敦促希腊在三个月内采取措施加强外部边境管控。控制手段包括针对外来移民登记程序、海洋边境巡逻、边检、风险分析、人事调度和培训、设施建设和国际合作等领域采取措施。如果希腊未能按期解决这些问题，欧盟的其他申根区成员国将获准采取例外措施，在申根区之内实施最长可达两年的边界管制措施。欧盟现在已经考虑停止申根签证两年的可行性。鉴于希腊国内因难民问题产生的动荡局势，企业经营也势必会受到某种程度上的冲击。2016年2月，北约应希腊、土耳其等国要求，陈兵爱琴海地区，旨在对爱琴海附近海域难民的行动展开监控，遏制人贩集团和恐怖分子的行动。但这一行动能否缓解目前难民危机对希腊造成的窘境，值得关注。

三、恐怖主义在巴尔干乃至欧洲地区日趋活跃，影响到当地的社会稳定

伴随难民潮的是恐怖主义借助巴尔干通道进入欧洲，开展了一系列杀

伤性活动。大范围的人口流动以及难民的悲惨境遇，为恐怖主义思想的滋生和蔓延提供了温床，中东难民已经成为恐怖主义组织招募的主要对象。极端组织“伊斯兰国”的武装人员或恐怖分子可能混在偷渡船上进入希腊并借助希腊进入欧洲，他们一旦进入欧洲领地（包括巴尔干半岛），就可能制造更大程度的混乱，巴黎恐怖袭击就是一个缩影，也表明恐怖势力已经进入欧洲。他们为了完成组织的使命，有计划地偷渡到欧洲并在欧洲本土发动袭击。因此，中国企业在进入“多事之秋”的巴尔干经营将面临更多的风险。

四、极端思潮在欧洲蔓延，影响到中国企业的投资和经营环境

近年来，欧洲政治极端化趋势增强，民族主义和极端思潮开始抬头。左翼和右翼民粹力量呈现增长的趋势。希腊激进左翼联盟在2015年1月的选举中获胜，其获胜的口号就是反紧缩、提高福利。除此之外，欧洲多个国家政治版图也受到左翼和右翼激进力量的蚕食。2010年上台的匈牙利青民盟以其鲜明的民族主义色彩引人瞩目。2015年4月芬兰人民党、2015年6月的丹麦人民党、2015年10月瑞士人民党以及波兰的法律与公正党表现抢眼，尤其是波兰的法律与公正党，得以单独组阁执政。左翼民粹政党反对社会分配不公和贫富分化，反对欧盟的紧缩政策。右翼民粹政党积极煽动民族排外主义情绪，限制移民，主张将新移民拒之门外。欧洲的经济和社会环境未来几年并不令人乐观，经济困局使得希腊等左翼国家表现出更多的反欧盟色彩，社会情绪日益保守和封闭，影响到了投资环境和企业的经营环境。

就希腊来说，其社会氛围不容忽视。总体来讲，希腊民众对中国并不了解，双方人文相通的水平还比较低，目前在希腊只有一个孔子学院，中希双方虽互设了文化中心，但希腊文化和高等教育机构对中国的研究严重不足，它们对亚洲的研究仍只限于土耳其和西亚地区。在步入债务危机后，更难有余力发展中国学研究。比较活跃的希腊工会等仍对中国公司收购港口活动有所猜忌，社会舆论中保守倾向严重，他们希望中国公司的投资能够给希腊带来更多的工作岗位，而不是引入更多的中国劳工。

五、全球贸易不景气导致海上运输行业发展存在压力

中欧之间航海运输业务目前面临不少困境，主要集中在两点：一是中国对欧产品出口的下降，这一点直接冲击到海上运输的盈利空间。据商务部的最新统计数据，2015年中国对欧洲国家贸易出口下降3.9%，进口下降12.1%。目前，这一状况未有缓解的苗头；二是海运业务的激烈竞争及集装箱运输产能过剩，导致运输价格走低，挤压了企业的盈利空间。

曾经是比港私有化潜在竞标方的全球最大集装箱航运公司马士基（Maersk）的CEO尼尔斯·安德森（Nils Andersen）表示，2015年全球贸易增长陷入停滞导致该公司大规模净亏，目前面临的环境比2008年金融危机时期更糟糕。2015年向欧洲、巴西、俄罗斯和西非的出口量都在下滑（较大部分来自中国的出口），严重影响了运输业。据统计，2015年集装箱运输业产能增长8%，但货物数量却在下降。全球航运业面临窘境，中国进口需求疲软及船舶供应过剩令运送煤炭及其他干散货大宗商品的船舶盈利

大受影响。2016年以来，干散货运输价格暴跌。继2015年12月和2016年1月一再刷新历史新低后，有大宗商品“风向标”之称的波罗的海干散货指数（BDI）2016年2月初再创新低，跌破300点关口，跌至298点，几乎仅相当于上月的一半，全球贸易的不景气直接冲击着海上运输业。

总 结

比雷埃夫斯港是中国“一带一路”倡议在欧洲布局的关键节点之一，中远对比港的成功收购，积极推进了中欧之间的互联互通，实现了多赢的效果，对中国希腊关系、“16+1合作”、中欧关系发展影响深远。它是中国企业参与“一带一路”建设的典范之一，对中国企业在欧洲的投资形成了一定的带动效应。这种战略性投资对企业的风险预防和地区及全球局势（如周边国家政局、欧洲面临的复杂局势、全球贸易发展走向等）的研判能力提出了较高的要求。收购比港之后如何创新性经营好码头和物流业务，变挑战为机遇，不断扩大收益，无疑需要做好顶层设计。总而言之，收购比港并不是一种简单的投资行为，它对企业全方位、一揽子解决“走出去”面临的问题提出了较高要求，也会为众多中国企业海外投资提供宝贵经验。

（作者系中国社会科学院欧洲研究所中东欧研究室主任，研究员）

（责任编辑：苏童）

[1] Economist Intelligence Unit, Piraeus 'promising future-under threat? Country Report, Greece, January 30th, 2015.

[2] 详细情况见《希腊批准中远集团购买比雷埃夫斯港股权》，<http://www.cgw.gr/news/16012109253020.html>.