杂志 - 在线 - 活动 - 商业网络

中德投资平台

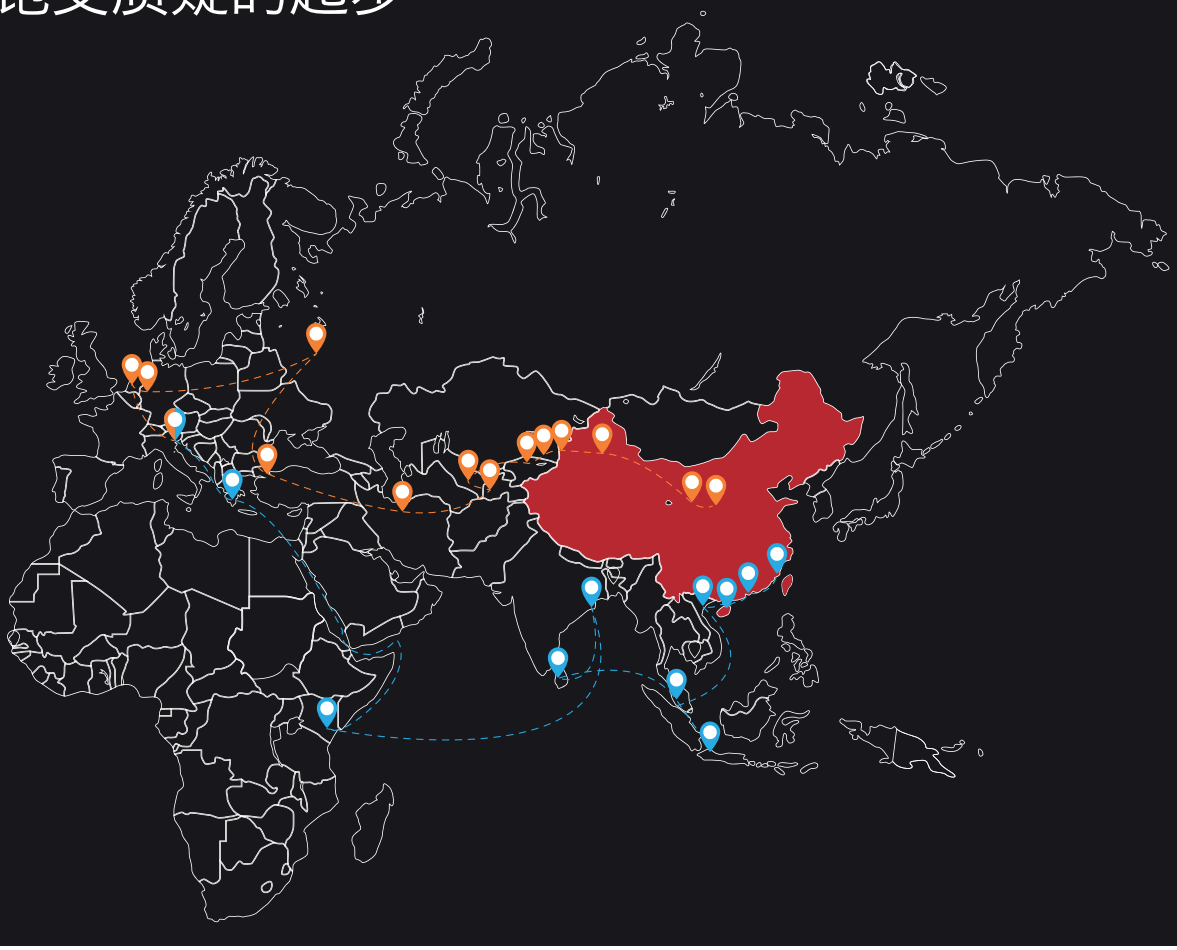
绿地投资 - 合资公司 - 企业并购

03 2019年8月

更多本主题相关
信息请访问:
investmentplatformchina.com

新丝绸之路

雄心勃勃的计划和饱受质疑的起步



未来
巴斯夫在中国投资3D打印
第16页

机遇
来自新丝绸之路的订单
第22页

电动车
心怀天下的中国电动车初创企业
第34页

雄心勃勃的计划和饱受质疑的起步

“一带一路”倡议发起的众多项目创造了出乎意料的机遇，但为有意参与的外商设置了一道高门槛。然而，德国却成为了获利者之一。文 | Fabian Grummes



照片：© arkadiwna - stock.adobe.com

还没有任何国际概念能像“一带一路”倡议(The Belt and Road Initiative,BRI)一样受到这般程度的关注。该倡议外文名起初为„One Belt One Road“(OBOR),在西方也被熟知为“新丝绸之路”。作为21世纪的大工程,“一带一路”即将,也理应重新布局国际贸易关系,尤其是在亚欧大陆和非洲大陆上。“一带一路”并非是一个项目,而是一系列项目。而“一带一路”项目和非“一带一路”项目之间也难以划清界限。

在此期间,上百个国家签署了参与该倡议的意向书,其中包括智利和牙买加等国。EAC国际咨询公司的合伙人丹尼尔·伯格(Daniel Berger)认为中国所有的海外投资都属于“一带一路”:“尽管从地理角度来看,智利和厄瓜多尔的项目被普遍认为与丝绸之路毫无瓜葛,但根据中方观点,几乎所有的海外投资都和“一带一路”有联系。”中国国际问题研究院的崔洪建证实了这一观点:“即使某些国家没有意向声明,我们也能通过其他方式与他们达成具体协议。我认为,从某种意义上说,他们可以被视为‘一带一路’ 合作项目。”

至少这种说法完全适用于德国。德意志联邦共和国尚未签署意向书,德国政策也与该项目格格不入,但德国却是该战略的重要组成部分,“一带一路”多个西方终点站都在德国境内。杜伊斯堡港——如今是世界上最大的内陆港——尤其是“一带一路”不可或缺的部分,也是其在欧洲最重要的终点站。拥有三维渠道(内河航道、载重汽车和铁路)、欧洲人口最密集的都市圈之一的中心地理位置以及分布在150公里内的30万家企业的杜伊斯堡港是丝绸之路的理想终点站。每周有35趟列车从乌鲁木齐、重庆和成都到达这里。物流量也因此上升:2012年仅有4千个标准集装箱(TEU——二十英尺等效单位),而去年与中方的贸易量翻了4倍增加到6万TEU。杜伊斯堡港附近的工作岗位也从1.9万增加到5.1万个。



照片:© 维特根有限公司

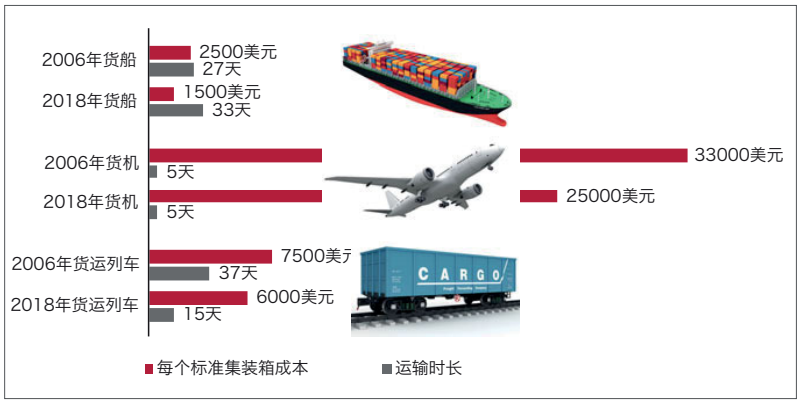
图片说明: 维特根集团的特殊机械(此处为滑模摊铺机)被运用于多个“一带一路”项目当中。

当然,杜伊斯堡并非唯一。在此期间,也有火车定期从中国驶向莱比锡(<->沈阳)以及纽伦堡(<->成都)。通过中欧班列,汉堡同时与郑州和哈尔滨之间有两条火车路线。此外,这个汉萨城市自然也是北部海航线最重要的港口之一(参见地图)。而纽伦堡则受益于“一带一路”南部航线:比雷埃夫斯港——如今由中国人管理,效率提升十分惊人——并非终点站,而是中国商品转运至欧洲核心地区的起始站,而纽伦堡则可作为其物流枢纽。

铁路基础设施的扩建赢得了巨大的时间成本。铁路的魅力正显著增长(参见图1)。对于信可(Schenker)、敦豪(DHL)、汉宏(Hellmann)或德迅(Kühne + Nagel)等从中受益的大型物流公司来说,关键并不在于能从多种运输方式中挑选其中一个,而在于能根据顾客的不同需求提供所有的选项。例如唯一一家(尚)未在中华人民共和国进行生产的德国汽车集团保时捷,其大部分商品都是通过船舶运输至中国。而今年四月份与汉宏签订了一份协议:计划至少将8千辆汽车——大约是运往中国货量的10%——通过火车运输,尤其是运向华西地区。此前,货船运货到华西地区耗时巨长,因而顾客必须等待很长一段时间才能取到车。

保时捷就是一个范例:铁路找到了其利基,却不会取代货船集装箱,主要也因为东西方的物流量在不断飞速增加。每三辆从中国满载而来的货运列车中只有一辆满载回东。除此之外,也有一些主要问题,例如(俄罗斯)不同标准的轨道宽度、制裁(俄罗斯!)以及在1.2万公里左右的旅程中的气候波动。尽管如此,乐观主义依旧是主基调:中国国家铁路集团预计货运量将在2027年前达到64万TEU。当然,也不应忽视的是,欧亚铁路网络的扩张不仅将西欧和中国联系在一起,而且还使中亚经济体和俄罗斯腹地连接在一起,从而产生额外的增长。能与在德“一带一路”联系起来的直接投资为数不多,而其中一例同样印证了这一乐观情绪:星海国际计划对其在杜伊斯堡的CTCE集团(China Trade Center Europe)投资2.6亿欧元。 ➔

图1:铁路运输时长在过去几年平均减少了一半之多



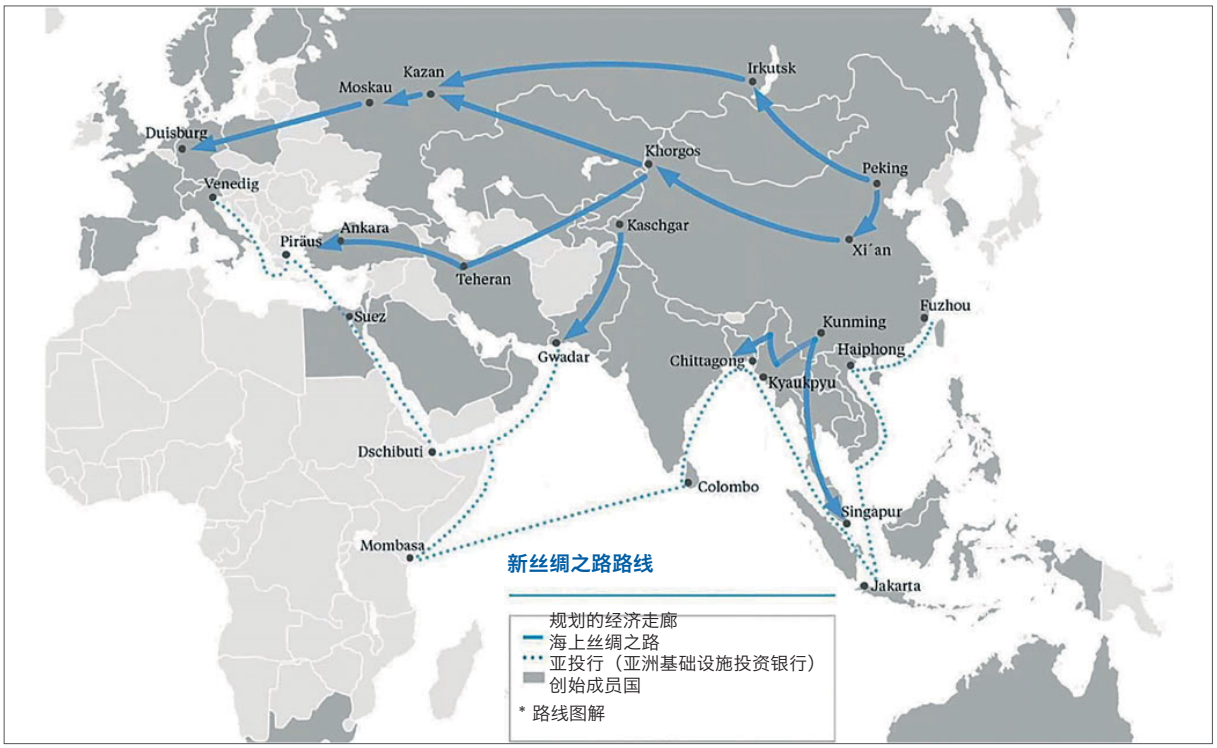
来源:美国国际战略研究中心“重新联结亚洲”项目;照片:© DigitalGenetics, hakankacar2014, Oleksandr Delyk - stock.adobe.com



若想在华或与华经商,就必须亲临现场。

丹尼尔·伯格(Daniel Berger)
EAC国际咨询公司合伙人

图2：中国的丝绸之路倡议



来源：GTAI

不止隧道和轨道

虽然“一带一路”的官方目的是扩建交通及运输基础设施，但迄今为止，大部分资本却被用于能源项目（参见图3）。“首先是考虑到项目的资本密集度，其次是出于各个国家的能源需求，最后也因为中国人在这些项目上更有信心收回投资本金。”墨卡托中国研究中心（MERICS）的托马斯·埃德（Thomas Eder）解释说道。中国人在德国也投资能源，例如，中国三峡集团有限公司收购了Meerwind GmbH 80%的股份。该公司在赫尔戈兰岛附近经营着两个离岸风力发电场。

事实上，这类贴着“一带一路”标签的投资还是相对罕见。“收购、合资、少数股权投资更多是在中国制造2025的框架下进行。”德国联邦外贸与投资署亚太地区副主任丽莎·弗拉腾（Lisa Flatten）说道，“‘一带一路’主要通过贷款形式进行融资。”

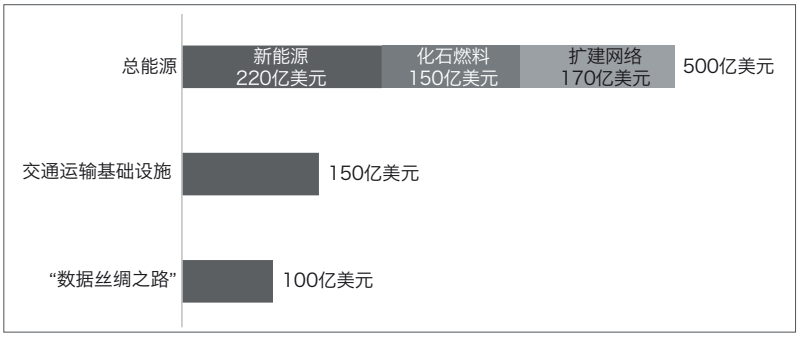
中方投资者为主

中方投资者以及多边投资者都为此做好了准备（参见表1），其中，目前明显占多数的自然是中方投资者，尤其是国有银行和主权财富基金。尽管也有很多私人投资者及西方投资者积极进行投资——德国银行和商业银行分别与中国国家开发银行（CDB）和中国工商银行（ICBC）签署了30亿及50亿欧元的投资合作意向书——但是还是相对较少。因此，提高该倡议的外资投资者参与度显得十分迫切。北京曾承诺为“一带一路”项目提供一万亿美元左右的资本，其中四分之一由丝路基金、亚洲基础设施投资银行及金砖国家新开发银行共同承担。但据亚洲开发银行估计，仅是在亚洲地区的投资需求就将在2030年前达到27万亿美元（参见图4）。

德国中小企业与“一带一路”

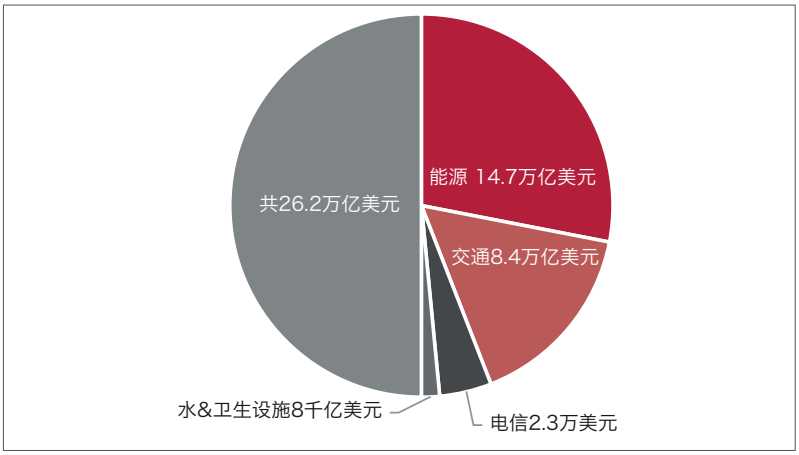
“尤其是当中方主要承包商提供不了某些服务，又找不到能胜任的中国分包商时，便是外资企业大显身手的机会。”埃德解释道。维特根集团（Wirtgen Gruppe）和GAUFF Engineering就是其中两个例子。维特根是由五家在华成功运营数十年的中型机械工程公司合并而成，其重工机械被用于多项“一带一路”相关项目中，包括中巴经济走廊。“若想在华或与华经商，就必须亲临现场，为构建关系网络付出劳力与精力。否则提前勘查项目就十分困难，甚至是不可能，更不用说能参与其中。”丹尼尔·伯格对该集团的成功如此定义道。这位上海的顾问还特别推荐中小企业成立一个

图3：目前为止，大约三分之二的资金都被投入能源工程，主要是新能源



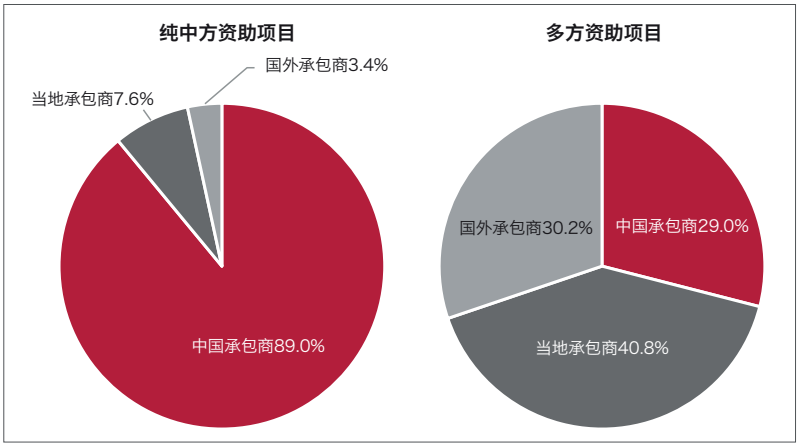
来源：墨卡托中国研究中心

图4：据亚洲开发银行调查，亚洲有巨大资本需求



来源：法国外贸银行、亚洲开发银行

图5：在178项所调查的基础设施项目中，89%完全由中方筹集资金的订单都仅由中国公司承包



来源：美国国际战略研究中心“重新联结亚洲”项目

工作组，专门负责搜寻符合意向的项目。至于对单方独揽订单的谴责也可如此稍作回应：不同的企业文化及其不统一的项目规划、项目分配以及语言障碍就已经为许多外资企业筑起了一堵足够高的高墙。

而GAUFF Engineering公司的例子则展示了如何在没有驻华办公室的情况下也能参与“一带一路”倡议。“除了德国工程服务的卓越声誉外，我们在非洲多年的专业知识——当然还有和中国公司的合作经验——也是至关重要的。否则我们也不会收到该项目的邀请。”GAUFF Engineering的项目总监约恩·赛茨（Jörn Seitz）解释道。

这家纽伦堡的公司中负责莫桑比克跨海大桥的施工监督及质量监控。该桥在此期间荣获富尔顿奖，是非洲最长的悬索桥，横跨莫桑比克首都马普托湾。委托方为世界最大的中国建筑公司之一——中国路桥工程有限责任公司（CRBC）。“中方同样有强烈的意愿，通过与德国咨询公司合作提高质量和国际知名度。毕竟，如此代表荣誉的作品也涉及到中国公司的品牌及声誉。”赛茨这样说道。

信手拈来的大型企业

毫无疑问，在中国已发展了上百年的西门子集团早就拥有这一切。这家位于慕尼黑的企业看见了该倡议的巨大潜力。总裁乔·凯瑟（Joe Kaeser）满腔激情地表达了对“一带一路”倡议的看法：它是未来全球贸易的蓝图。这是今年三月，这位西门子老板在北京的一带一路建设促进中心上签署意向书时的发言。作为第一家签署此类协议的国际公司，西门子成立自己的“一带一路”工作小组便不足为奇。如此一来，便可以尽早勘查“一带一路”框架中的项目。除此 ➔



在能源项目上更有有信心收回投资本金。

托马斯·埃德（Thomas Eder）
墨卡托中国研究中心分析师



照片：© Kejun Li

图片说明：非洲最大悬索桥——莫桑比克跨海大桥于2018年11月正式通车。该工程由GAUFF Engineering有限公司进行施工监督。

图6：“一带一路“相关指数都远低于历时最高点



来源：中证指数有限公司

之外，该集团也能受益于整体发展。例如，若在华西地区需要修建一个铁路枢纽，则将衍生无数的后续订单，电气化、水净化、医院等都将成为需求，而这一切，西门子都能提供。根据其官方提供的数据，该慕尼黑公司在过去两年承接的新丝绸之路相关订单额高达30亿欧元左右；2025年前预计约为80亿欧元。

（部分）狂热退潮

在某个方面显得十分惊人的数字，相比较下来也不过如此：年销售额如今约为830亿欧元，而六年80亿欧元则显得微不足道。还有很多事一旦具体化，也便不过如此。星海集团的CTCE如今还未签署意向书，许多项目的规模显得过大。托马斯·埃德提醒道，许多运输线是由于大量补贴才能存在。在证券交易所里同样能察觉到对“一带一路”的兴奋感正在逐渐淡去。之前发布的多个“一带一路”相关指数都远低于2015年夏天的历史最高点（参见表1及表2）。

总结

“一带一路”是一个使欧洲、亚洲和非洲更加紧密相连的宏伟愿景，尤其有助于促进三个大陆上的欠发达地区飞速发展和繁荣昌盛。但其背后还隐藏着许多问题：北京是否以及在多大程度上能够接受一部分对不透明性、订单分配和融资形式的合理批评并且履行最近许下的诺言，对此，人们还需拭目以待。那些在财力上给予项目大力支持并想从中获益的人也理应得到合理优待。“一带一路”的真正价值可能要等到若干年后才能进行评估。即便如此，在一个保护关税制度盛行的时代，这种饱受批评和非议，却仍弘扬自由贸易精神的倡议绝对是一条正确的道路，其当今所具价值已不可估量。 ■

redaktion@investmentplattformchina.de

表1：一带一路资金来源

机构/基金	简介
亚洲基础设施投资银行	1千亿美元，中国（30%）、印度（9%）、俄罗斯（7%）、德国（4.5%）
丝路基金	400亿美元，目前已兑现110亿美元
金砖国家新开发银行	1千亿美元资本，金砖国均摊
亚洲开发银行	咨询及可行性研究的主要资金来源
中国投资有限责任公司	中国主权财富基金计划向将“一带一路”项目投资20%的资本，并倾向与国际合作伙伴共同投资。
政策性银行（中国）	
国家开发银行	一带一路主要资助者之一
中国进出口银行	目前共有1800个“一带一路”相关项目正在进行中
中国农业发展银行	以农业领域为重点，高达250亿美元左右
国家银行（中国）	
中国银行	这家中国最大的国有银行可能是“一带一路”最重要的资助者，但其对该倡议投入的具体数值难以统计。 此外，该银行还侧重与其他国际银行共同投资“一带一路”倡议。
农业银行	
中国建设银行	
工商银行	
中国省份	众多省份也参与“一带一路”，例如，广东省建立了一个500亿美元的基金。

来源：平台调查、中国国务院、汇丰银行、中国国家开发银行、世界银行



若没有在非洲多年的专业知识，我们就不会收到该项目的邀请。

约恩·赛茨（Jörn Seitz）
GAUFF GmbH & Co. Engineering KG公司负责莫桑比克跨海大桥的项目总监



‘一带一路’主要通过贷款形式进行融资。

丽莎·弗拉腾（Lisa Flatten）
德国联邦外贸与投资署亚太地区副主任