

一带一路建设成果赢国际赞誉

■ 本报记者 张凡 实习记者 刘禹松

今年，是习近平主席提出“一带一路”倡议五周年。11月15日，国务院新闻办公室举行了中外企业共建“一带一路”中外记者见面会。

国新办新闻局副局长、新闻发言人袭艳春表示，过去五年来，“一带一路”倡议得到了多方响应，也取得了积极进展，特别是中外企业，在共商共建共享方面取得了丰硕成果。

《中国“一带一路”贸易投资发展研究报告》显示，2014年至2017年，中国对“一带一路”沿线国家直接投资累计达646.4亿美元，年均增长6.9%。投资合作领域不断拓宽，合作方式不断拓展，带动装备、产品、技术、标准、服务“走出去”。

中国交通建设股份有限公司副总裁孙子宇表示，作为中国最早走出去的企业之一，沐浴着改革开放的春风，中交集团从1978年开

始，在海外经历了40年发展。“一带一路”倡议提出以来，中交集团新增合同额超过11000亿元人民币。在对外投资方面，“一带一路”倡议提出以前，中交集团在境外的投资总额不到5亿元人民币，而目前在前手的境外投资项目总规模已经近200亿美元，建设了蒙内标轨铁路、中巴经济走廊、斯里兰卡科伦坡港口城、孟加拉河底隧道，以及缅甸仰光机场扩建、马尔代夫中马友谊大桥等一大批重点项目。

中交集团境外项目在品质、安全、可持续发展等方面都得到了明显提高，企业的供应链也得到拓展。目前，中交集团不但参与这些项目的建设，有些还参与运营。这些项目为所在国家的发展作出了重要贡献，也为中国企业在国际社会赢得了声誉。

作为中交集团的合作方，肯尼亚

标轨铁路项目监理联合体副总监督詹姆斯·米楚古·卡兰贾表示，蒙内铁路是肯尼亚在近100年里所建设的第一条铁路，最初大家有很多疑虑、有很多不理解，但是在中国和肯尼亚人的共同努力下，这条铁路现在已经进入运营。在短短的565天里，蒙内铁路已经发送旅客超过200万名，运送货运超过200万吨。

全长472公里的蒙内铁路连接起肯尼亚的港口城市蒙巴萨和首都内罗毕。前者是“一带一路”倡议进入非洲人口，是东非第一大港和非洲第六大港。后者则是全国的政治、经济、文化中心 and 重要的交通枢纽。以前两个城市间往返一次需要花费10个小时，如今有了蒙内铁路只要5个小时就可以互达，而且更安全、更舒适。这条铁路为当地创造了46000多个工作岗位，对肯尼亚GDP的贡献超过1.5%。

“一带一路”倡议与肯尼亚2030年发展愿景十分契合，它旨在提升人民的生活，同时追求共赢发展。现在从蒙巴萨到内罗毕有40列火车运行，这极大改善了当地的环境，同时也更加低碳。

在欧洲，共建“一带一路”倡议结出的硕果同样为中国企业赢得了合作伙伴的赞誉。

希腊比雷埃夫斯港务局副局长安吉利斯·卡拉科斯塔斯表示，中远海运在希腊的合作为当地直接创造了3100个就业岗位，间接创造的就业岗位达到了1万个。在过去的8年里，“一带一路”倡议下进行的中希合作，赢得了希腊民众百分之百的支持，“我们在‘一带一路’建设方面的合作是非常成功的，而且改变了希腊的国家形象。”卡拉科斯塔斯说。

2008年的时候，中远海运获得

了比雷埃夫斯港2号和3号集装箱码头35年的特许经营权，并据此成立了比雷埃夫斯港集装箱码头公司。2010年，比雷埃夫斯港集装箱吞吐量只有88万标准箱，在世界排名第93位。经过几年的发展，2017年比港吞吐量达到了415万标准箱，在世界上排名第36位。“我们预计2018年全年的吞吐量将达到500万标准箱，而且在不久的将来我们会成为地中海第一大港口，也会成为欧洲排名第四的港口，位列北欧三大港口之后。”卡拉科斯塔斯说。

“这是一个互利共赢的合作，带来了希望和未来的项目。”卡拉科斯塔斯说，“当初，比港刚开始进行私有化的时候，希腊国内还是有一些不同的声音，但是经过8年的合作发展，现在希腊国民的反映变得更加积极，大部分的希腊民众都非常支持中国在希腊的投资。”

● 投资环境

中国仍是巴基斯坦外商投资第一来源国

巴基斯坦《商业记录报》近日报道，巴基斯坦央行发布报告显示，本财年前4个月(2018年7月至10月)，巴基斯坦吸引外国直接投资6.01亿美元，较上一财年同期下滑46%。其中，2018年10月，巴基斯坦吸引外国直接投资1.612亿美元，同比下滑55%。正义运动党新政府在吸引外国对巴长期投资方面仍面临困难局面。中国仍位居对巴直接投资首位，本财年前4个月对巴直接投资达3.319亿美元，英国、美国、韩国、瑞士分列二至五位，对巴直接投资分别为6450万美元、4500万美元、4390万美元和3630万美元。

俄外贝加尔边疆区计划建设边境贸易旅游中心

据俄新社近日发布消息，外贝加尔边疆区发展集团总经理比柳科夫在接受《俄中头条》记者采访时表示，外贝加尔边疆区计划同中方合作建设后贝加尔斯克一满洲里边境贸易旅游中心。该项目建设面积为5万平方米，内部将设置展览中心、免税区、旅游服务区、贸易区及相关基础设施。项目建设成本预计将达到23亿卢布。比柳科夫表示，此项目为中俄双方在该领域的首次合作项目，标志着中俄合作进入新的发展阶段。

欧盟计划投资2.93亿欧元支持保加利亚铁路建设

据保加利亚《索非亚新闻》11月16日报道，欧盟驻保加利亚代表处新闻办公室发布消息称，欧盟将从凝聚基金出资2.93亿欧元，用于在普罗夫迪夫和布尔加斯之间建造更现代化、更快捷、更安全的铁路线，将保加利亚一些大城市与其最重要的黑海港口之一(布尔加斯港)连接起来。据报道，这些投资将助力保高速铁路线的建设，使其成为泛欧交通网的一部分。

报告称厄瓜多尔电信业税收负担较重

厄瓜多尔《商报》近日报道，根据全球移动通信系统协会(GSM)报告，厄瓜多尔电信业对厄财政贡献度位列拉美地区第三，仅次于巴西与阿根廷电信业。2017年厄瓜多尔电信业实现收入21亿美元，占厄当年国内生产总值2%，其中30%用于上缴相关税费，上缴税费占厄全国税收比例达4.9%。

● 项目信息

乌兹别克斯坦一企业寻找涤纶生产原料供应商

乌兹别克斯坦一企业寻找对苯二甲酸(PTA)、乙二醇(MEG)、二乙二醇(DEG)、氧化钛(TiO2)等涤纶生产原料可靠供应商，有意意中企可直接联系艾卡莫夫先生。
联系电话：
+998-97-7000789

乌兹别克斯坦纳沃伊州邀请中国企业考察投资

乌兹别克斯坦纳沃伊州位于乌西北部，北接哈萨克斯坦，西部、南部和东部与该国的卡拉卡尔帕克斯坦自治共和国、布哈拉州、撒马尔罕州和锡尔河州相邻，面积11.08万平方公里，人口96.97万人，州内建有纳沃伊自由经济区，是乌建立最早，基础设施较完善的自由经济区之一。目前，纳沃伊州吸引中国投资者赴该州考察投资，感兴趣的中企可直接联系拉赫马托夫先生。
联系电话：
+998-90-9414542

温馨提示：乌兹别克斯坦处于改革的“窗口期”，市场趋于活跃，但机遇与风险并存。请欲赴乌投资企业做好基础调研，仔细推敲合同文本，审慎对待合作伙伴的口头承诺，注意规避投资风险。
(本报编辑部整理)
(以上信息仅供参考)

东芝出售美国LNG业务倒贴8亿多美元为哪般

■ 本报记者 张凡

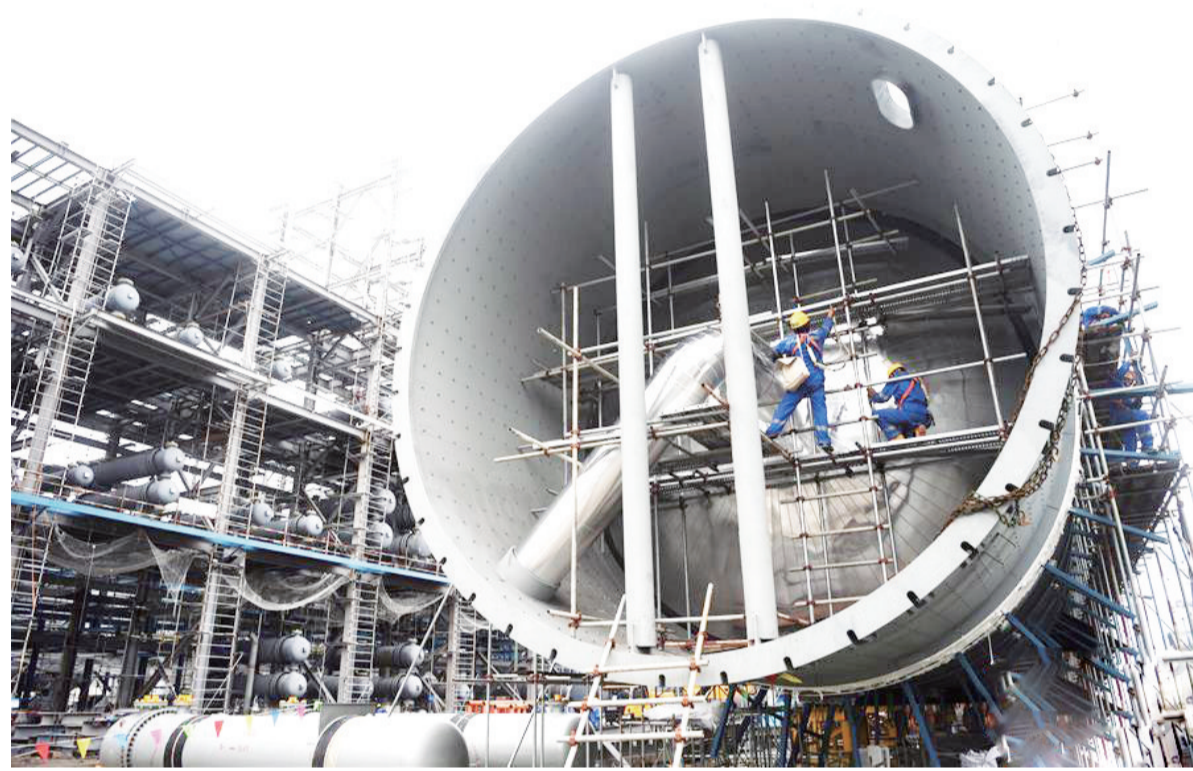
日前，新奥股份收购东芝美国LNG业务100%股权的消息引起了各界关注。这是继投资澳大利亚第二大油气公司Santos能源完成亚太地区布局后，新奥股份在北美地区布局的落子，是其在海外天然气领域上游布局的第二步。业内人士认为，该笔收购将会是新奥股份进入全球LNG大玩家俱乐部的一块敲门砖。

这起收购案的焦点比较多。例如，这起并购是发生在油气领域，在中国每年需要进口大量LNG的背景下，意义不言而喻；再比如，这起并购发生在中美贸易摩擦的背景下，由于中美两国天然气市场存在互补性，此举有利于美国缩小贸易逆差……

当然，也有许多人注意到了这起并购案比较“奇怪”：东芝能源系统与解决方案公司计划向新奥股份支付8.21亿美元，作为前者与东芝美国LNG签署的相关合同权利与义务的合同承接对价。那么东芝以倒贴8.21亿美元的代价剥离该业务的目的是何在？

相关资料显示，东芝能源为了向日本及其他地区销售天然气，已经同美国天然气液化服务商——美国自由港(Freeport)签署了3号液化出口工厂每年约220万吨的天然液化气液化服务协议，总期限为20年。这项协议还包括支付自由港地区天然气管道的使用费用等各项费用。也就是说，无论东芝美国是否拥有足够的上游天然气源还是液化后的天然气，都将按照合同价格支付给自由港一笔不菲的费用。

对此，跨境并购专家、香港上市公司联合能源集团副总经理兼总法律顾问张伟华说：“油气业务不是东芝的核心业务，东芝在购买此项目后，发现其与东芝



在中国恒逸石化和文莱政府与人民的共同努力下，一座现代化石化产业基地正在崛起，助力文莱实现产业升级，摆脱资源出口依赖，促进中文两国经贸合作快速发展。 新华社发 王申摄

其他业务无法产生联动，还存在潜在的损失风险。如果东芝不出这8.21亿美元将该业务出售，未来的损失可能会比8亿美元多得多。”

在人大重阳金融研究院研究员刘英看来，东芝出售该业务除了考虑到未来要向美国自由港支付昂贵费用之外，还有其自身在油气领域竞争力相对较弱的原因。东芝在日本开拓油气市场都十分不容易。虽然存在中国这样的油气进口大国，但东芝在美业务竞争力依然不足，例如来自俄罗斯、哈萨克斯坦、澳大利亚等国家的油气进入中国更方便等等，面临这样的风险，舍弃是第一选择。

“在一系列眼花缭乱的资本运作之后，总体来看，东芝这样的作法就是为了‘稳赚不赔’。”经济学家宋清辉表示，一方面新奥股份承接业务后一次性获得8.21亿美元价差，虽然海外资金实力得以大大增强，但是另外一方面，由于新奥股份签署的是“照付不议”协议，即使未来LNG市场不乐观，新奥股份也需要向承包商支付目前预计每年成3.5亿美元至4亿美元的固定费用。再加上新奥股份继承了东芝公司日本子公司相关合同的权利与义务，要追加的6.61亿美元资金投入，以及每年支付东芝集团700万美元担保费(即东芝继续保留对标的公司的担保，新奥股份将为东芝提供反担保，同时每年定期向东芝支付700万美元担保费)。

“东芝出售该业务，给中企上了一堂生动的商业课程。”宋清辉说，中企在并购重组的过程中应注意取舍，不能产生协同效应的并购尽量不要碰触，以免增加不确定性风险。

招商局集团助力一带一路人才培养

■ 毛雯

11月15日，2018招商局“共铸蓝色梦想——21世纪海上丝绸之路优才计划”简称(C Blue 优才计划)秋季班结业典礼在深圳蛇口招商局港口大厦举行。

来自“一带一路”沿线4大洲11个国家的27名学员圆满完成C Blue 优才计划全部课程，顺利结业。在一个月的时间里，他们直接受专业课程培训的同时，还到访多座城市，感受中国经济社会的活力，探索中国的发展逻辑，对自身发展和国家发展有了更深入的了解和更清醒的认识。

天津大学国际教育学院党总

支部书记李锵说，天津大学希望与招商局慈善基金会、招商局港口控股有限公司及世界各地的朋友合作，为国际人才培养创造一片沃土，为沿线国家培养本地化人才。通过加强中外人民的人文交流和相互了解，促进“一带一路”沿线国家的发展。

招商局港口控股有限公司董事总经理白景涛期望学员在即将返回自己祖国之际，能将“中国印象”带回他们的国家，架起两国互信的桥梁。

来自马来西亚的学员沙利尔·阿卜杜勒·舒克尔说，主办方采用多

种培训方式让学员受益，此次来到中国，被中国的发展、创新、科技所吸引。“一带一路”倡议将进一步促进全球经济和国际贸易的发展，让更多国家参与其中，实现互利共赢。

招商局集团总经理助理、招商局慈善基金会有限公司董事褚宗生表示，希望学员将课堂上讨论的港航管理理论、招商局前港-中区一后城综合开发模式和管理经验带入自己的工作；希望学员们回国后保持彼此、与中国的友谊，积极推动世界经济和社会发展，分享中国“共建、共商、共享”构建人类命运共同体的倡议和理想。

中日企业应联合发力海外基建

■ 本报记者 刘国民 实习记者 蒋志颖

路，曾经震惊中外的“中国速度”，举世瞩目。一项又一项中国基建项目令世界感叹，在全球基建市场上留下了“基建狂魔”的名号。

前段时间，一个名为“Highest Bridges(最高的桥)”的网站火了，这个网站专门给世界桥梁排名，而且排名中许多桥梁都可以用“丧心病狂”来形容。截至2018年4月底的排名中，前100名桥梁中只有18座桥不是中国制造的，且前十名桥梁中，中国占了8座。这些桥梁大多坐落在地貌复杂、高山深谷，原先交通极不方便的地方，现在成为中国的经济大血管，是切切实实的民生工程。

改革开放40年以来，中国铁路桥梁的建造水平突飞猛进。据铁路总公司透露，截至2017年底，中国铁路里程达12.7万公里，居世界第二位。

除造桥以外，中国的修路能力也不甘示弱。此前中央电视台纪录片《改变地球的一代人》中提到，中国是“世界上最大的公路筑路国”。1989年，中国的高速公路总长不足

千公里，截至2016年底，中国高速公路已超过12万公里，总里程居世界第一。中国修建高速公路的规模，甚至让美国的洲际公路网黯然失色。

“近些年，中国基础设施工程大发展，国内不仅建设了全球最大的高速公路网络，最大的高速铁路网络，还建设起了最密集的国内航线与机场网络等。中国企业通过这些大型基础设施工程积累了不少经验和能力，再加上中国有庞大的外汇储备，企业也有足够的现金流，在对外基础设施投资方面中企有着明显的优势。中国企业在拉美地区承建的一些大型发电站等工程，经受了强烈地震的考验，展现了中国承建的基础设施的高质量。”丁一凡在接受《中国贸易报》记者采访时说。

中日应联手发挥各自优势

“这是中国现代社会经济发展的必然性所决定的，尽管世界经济形势风云变幻，中国经济总体保持了平稳较快的发展趋势。”丁一凡告诉记者，“一带一路”倡议的“五通”

中，“设施联通”是合作重点之一。因此，对我国与“一带一路”沿线国家基础设施建设合作的研究，不仅为“一带一路”倡议具体落实提供依据，也对中国加强与周边区域经济合作、构建全方位开放新格局、实现互惠共赢具有重要战略意义。

张建平告诉《中国贸易报》记者：“日本为发达经济体，海外基建历史悠久，而且技术和能力比较强，拥有海外开发机构的机制性的支持，所以融资这方面有非常大的优势；这些年，中国在海外基建工程建设方面进步非常快，而且中国具备全产业链的竞争优势，不仅性价比非常高，而且效率也非常高。”张建平表示，目前中国不仅在海外项目融资机制、装备技术、包括一些关键的部件以及自动化的控制、以及精密零部件等方面与日本相比还还是有些差距。但是也不可否认中国和日本之间的差距在进一步缩小，中国拥有自主知识产权的项目越来越多，比如中国高铁。

丁一凡也坦言，随着“一带一路”倡议的提出，日本在海外加强基

础设施投资的趋势也在增长，明显有与中国竞争的含义。日本政府还希望联合美国、澳大利亚等国在亚太地区与中国争夺基础设施市场。然而，最近一些日本企业承建的基础设施项目事故不断，暴露出不少致命弱点。日本基础设施能力最强的时代是20世纪70年代。那时候，日本的新干线高速铁路、高速公路网等基础设施建设项目很多，日本企业也锻炼出了一身“好功夫”。但进入21世纪后，日本已经多年不搞基建了，企业的建设能力与融资能力都在持续下降。而且，日本要与

中国竞争，就要在价格上“下功夫”，与中国企业拼价格，拼优惠条件。结果，日本企业在争得了一些基础设施项目的建设权后，不得不在价格上做文章，通过分包来降低成本，那质量自然难以保证。

“中日两国企业如果不断在海外基础设施市场上搞恶性竞争，最终一定会影响到项目的质量。”丁一凡说，如果中日两国企业之间能够联手项目，则可以发挥各自优势，保证项目成功。