

中国参与土耳其港口开发的机遇与风险

邹志强

【内容提要】 土耳其是“一带一路”海陆交汇地带的关键节点国家，区位优势明显，地缘辐射广泛，土方明确希望对接中国的“一带一路”倡议。但中方企业参与土耳其港口开发起步较晚，投资项目十分有限。与邻国的区位重叠、港口配套基础设施滞后、较高的融资与经营性风险等是阻碍土耳其港口开发的重要因素。中国应从合作开展配套基础设施建设入手，逐步加大投资力度，以陆促海；与周边国家港口开发建设错位发展；重视经济与非经济风险防范。

【关键词】 土耳其；港口开发；“海上丝绸之路”；风险防范

DOI: 10.19422/j.cnki.ddsj.2018.05.019

近年来，中国逐步加大了对海外港口的投资开发力度，特别是在“海上丝绸之路”沿线地区的港口投资项目不断涌现，从东南亚到南亚、西亚，再到地中海地区，中国的港口投资引发了世界的广泛关注。当前，中国拥有强大的港口开发能力，投资海外港口的意愿日益强烈。海外港口开发正在成为中国推进“海上丝绸之路”建设、维护和拓展海外利益的战略支点和重要抓手。

作为地跨欧亚的海陆枢纽国家，土耳其拥有四通八达、多方辐射的独特区位优势，在世界海洋运输格局中占有重要地位。土耳其为中东地区第一大经济体，是连接欧亚大陆与周边多个地区的重要枢纽与商品集散地、全球重要的投资市场与消费市场。土耳其是新时期中国推动“一带一路”建设的重要伙伴，也是“海上丝绸之路”沿线港口开发的重要对象。

土耳其港口投资开发的优势

一、土耳其的港口开发与海洋运输
土耳其三面环海，海岸线长达

8300多公里，且横跨欧亚两洲，使其海上运输颇具竞争优势。土耳其共拥有大小各类港口50多个，主要港口有伊斯坦布尔、伊兹密尔、梅尔辛、伊斯肯德伦、安塔利亚等。其中伊斯坦布尔横跨欧亚两洲，地处国际陆上和海上贸易路线的枢纽位置，是土耳其最大城市和最大港口，主要由欧洲部分的阿姆巴利港和亚洲部分的海达尔帕夏港两部分组成。根据土耳其交通部的数据，2016年土耳其港口的国际集装箱吞吐量达到880万标准箱（TEU），与2006年的390万TEU相比已经翻了一番还多。^[1]在英国劳氏新闻发布的2016世界集装箱港口100强榜单中，土耳其有两个港口上榜，分别是排名第45位的阿姆巴利港和第96位的梅尔辛港，集装箱吞吐量分别为322万TEU和146.6万TEU。^[2]

土耳其的航运公司与港口经营企业具有较强实力，目前在扩大规模和全球业务范围。根据联合国贸发会议2016年世界海运报告，截至2016年年中，按照船舶载重吨位来看，土耳其是世界第15大船舶所有国，共注

册有本国和外国船舶1540艘，合计2795万载重吨，占世界总量的1.56%。在世界拥有最大船队的35个船籍登记地中，土耳其排名第26位。^[3]土耳其最大的11家航运公司总共拥有近60亿美元的资产，且能够在欧洲与地中海地区提供高端的船运服务。土耳其公司已成为全球29个港口的经营者或股东，大多数在欧洲，也逐步扩展至亚洲、非洲等地。^[4]

除了贸易和运输的便利化程度、船舶运营成本之外，航运连通性反映了航运可能性、港口基础设施能力和行业结构，而航运网络所起的作用及其结构涉及海运和港口行业之间以及国家和充当管理和监管机构的国际组织之间复杂的相互作用。根据联合国贸发会议发布的全球班轮航运连接度指数（LSCI），土耳其的指数在2012年之前经历了快速上升，从2004年的25.60上升至2012年的53.15，近几年保持平稳但有所下降，2016年为49.61。^[5]

二、土耳其港口投资开发的基础优势



土耳其拥有良好的交通基础设施和港口条件，国内交通较为便捷。根据世界银行2016年公布的全球物流绩效指数，土耳其的该指数为3.42，排名为第34位（共160个国家和地区）。图为2018年2月15日，在土耳其伊斯坦布尔昆波特码头上，停靠于此的中远海运集装箱运输有限公司（中远海运集运）“新烟台”号货轮正在进行装卸货作业。

土耳其为新兴工业化国家，综合经济实力较强，沿海地区经济发达，具有较为成熟的配套设施和较大的经济纵深，而且与周边多个地区和国家经济联系紧密，这为港口投资开发提供了重要基础。

第一，土耳其的经济实力和投资吸引力突出。土耳其经济在中东地区长期位居首位，现代化程度较高，产业部门较为齐全，且经济开放度高，是全球新兴国家的重要代表。2016年土耳其GDP为8560亿美元，人均GDP超过1万美元。^[6]土耳其实行自由化经济政策，经济开放度高，国内营商环境较好。世界银行《2017年全

球营商环境报告》认为，土耳其营商环境在全球190个经济体中排第69位^[7]。

第二，土耳其的地区连通与辐射力优势突出。土耳其是连接欧亚大陆的战略要地，素有“亚欧桥梁”之称，是保障欧洲战略安全的桥头堡，也是中东、中亚与里海地区能源输往欧洲的关键走廊，拥有无可替代的全球地缘战略地位。土耳其是中东、中亚、里海国家以及俄罗斯、欧盟的重要经济伙伴，对周边国家经贸、能源与安全的重要性与日俱增。特别是土耳其与欧盟签有关税同盟协定，凭借这一特殊经济关系成为外界产品和服务通

往欧洲的中转通道。

第三，土耳其的港口开发基础与潜力较好。土耳其拥有良好的交通基础设施和港口条件，国内交通较为便捷。根据世界银行2016年公布的全球物流绩效指数，土耳其的该指数为3.42，排名为第34位（共160个国家和地区）。^[8]土耳其公路、航空和海运发达，与外界联通十分便利。过去的20年中，土耳其的港口开发和私有化政策吸引了全球投资者的进入，也带动了物流业的快速发展^[9]。根据土耳其政府制定的“2023年发展愿景”，计划大规模修建国内公路、铁路和港口，希望未来有至少一个港口

进入世界前十位。

中国参与土耳其港口开发的机遇与现状

一、中国投资土耳其港口开发的新机遇

土耳其是“一带一路”海陆交汇地带的关键节点国家，是建设“一带一路”的关键伙伴和重要参与方。土耳其将中国的“一带一路”建设视为自身发展的重要机遇，并发起了旨在推动亚欧之间经济合作的“中间走廊”倡议，并希望将二者对接起来，酝酿了多项具体的对接项目。2015年10月，双方正式签署了“一带一路”倡议与“中间走廊”倡议对接的谅解备忘录；2017年5月，土耳其总统埃尔多安在北京参加“一带一路”国际合作高峰论坛，再次表示将积极参与和对接“一带一路”建设。在港口建设方面，土耳其十分希望凭借自身三面

临海、坐拥众多港口、连接欧亚的优势在“海上丝绸之路”建设中占据更为突出的位置，大力吸引中国企业参与开发伊斯坦布尔、梅尔辛、昌达尔勒等港口，并正为此做出多方努力。

同时，中土在基础设施建设领域的合作基础良好。中土经贸关系发展迅速，2000—2015年，中土贸易额从12亿美元猛增到215.65亿美元，十五年间增长了近18倍。^[10]2010年，中土两国宣布建立战略合作关系，双方在经贸、投资、基础设施等领域的务实合作日益加强。值得一提的是，土耳其规模宏大的欧亚枢纽计划相对成熟而有吸引力，在国内资金能力有限且遭遇资金外流压力的背景下，土方特别期待中国投资。中土同为全球重要的基础设施建设大国，也为双方的港口等基础设施建设合作奠定了重要基础。随着土耳其公司规模扩大和经验的增加，未来与中国海运及港

口企业有望建立强强联合的国际合作伙伴关系。

二、中国投资土耳其港口建设的现状

土耳其是中国的重要贸易伙伴和商品进入欧洲地区的重要中转站，双方之间一直保持着畅通的海上贸易往来。上海、深圳、宁波、天津、广州、厦门、青岛、大连等地都有开往伊斯坦布尔、伊兹密尔、梅尔辛等土耳其主要港口的货轮航线。但相对于地中海地区的埃及、希腊、阿尔及利亚等国，中方企业参与土耳其港口建设起步较晚，项目也不多，最有代表性的是2015年招商局国际有限公司联合其他两家中资公司收购土耳其库码港(Kumport)码头股权的案例。

2015年9月，招商局国际有限公司（“招商局国际”）与中远太平洋有限公司（“中远太平洋”）、中投海外直接投资有限责任公司（“中投海外”）



土耳其将中国的“一带一路”建设视为自身发展的重要机遇，并发起了旨在推动亚欧之间经济合作的“中间走廊”倡议，并希望将二者对接起来，酝酿了多项具体的对接项目。图为2018年4月18日，第四届中国（泉州）海上丝绸之路国际品牌博览会（简称“海丝品博会”）在福建泉州石狮举行，参展的土耳其客商在会场向两位巴基斯坦客商介绍土耳其橄榄油等产品。

组成的一家在卢森堡注册的三方合资公司，收购了库码港码头65%的股权，收购价为9.4亿美元。在三方联合体中，招商局国际、中远太平洋和中投海外所占股权分别为40%、40%和20%。库码港码头是土耳其第三大集装箱码头，位于伊斯坦布尔欧洲部分的阿姆巴利港区内，占据欧亚大陆连接处的重要战略位置，占土耳其港口集装箱吞吐量的17%，2009—2014年复合增长率超过30%^[11]。对库码港的收购使中国企业首次获得土耳其码头经营权，也创造了当时中国企业在土直接投资的最高纪录，是截至目前中国企业投资土耳其港口建设的最大案例。这也被土耳其视为参与“海上丝绸之路”重要的第一步，开启了中国参与土耳其港口建设的新时期，有助于推进欧亚之间的贸易往来和“海上丝绸之路”建设。

从土耳其的角度来看，更加重视其他两个东地中海港口参与“海上丝绸之路”的潜力，并通过各种渠道积极推荐和吸引中国对昌达尔勒港、梅尔辛港开发的关注。土耳其力推的昌达尔勒港位于伊兹密尔北部的爱琴海边，是距离希腊比雷埃夫斯港最近的土耳其港口，其有利位置可以把集装箱货物从伊斯坦布尔方便地运到欧洲。位于南部地中海沿岸的梅尔辛港是土耳其距离中东最近的港口之一，有利于接收穿过苏伊士运河的集装箱船只和提供通往欧洲、伊朗等地的便捷通道。土耳其希望中国能对梅尔辛港进行升级改造，或是沿梅尔辛—伊斯肯德伦一线修建一座新的海港，从而更为直接地纳入“海上丝绸之路”建设。^[12]

总体来看，在“海上丝绸之路”沿线港口建设中，中国在土耳其的实

际参与项目十分有限，且土耳其港口的地位也难以与邻近的希腊等其他国家相提并论。从“海上丝绸之路”在中东与东地中海地区的走向与实践来看，土耳其在其中所处的地位较为边缘，相对于埃及、以色列、希腊等国，更多的是承担辅助性角色，中国尚未大规模地参与土耳其的港口开发建设。

中国参与土耳其港口开发的 风险与建议

同其他投资领域一样，土耳其的港口开发领域面临着较高的融资、政策与经营性风险，与周边国家存在重叠与竞争，此外还有政治、安全与文化差异及周边动荡带来的非经济风险。

一、中国参与土耳其港口开发面临的主要问题及风险

第一，与邻国的区位重叠使土耳其港口的国际竞争优势不突出。在“海上丝绸之路”沿线特别是东地中海地区，土耳其与邻近的希腊、埃及、以色列、塞浦路斯等国在港口开发建设上存在直接竞争关系。对于欧亚之间的海上贸易来说，埃及因拥有苏伊士运河这一必经之地在港口开发领域具有独特的地缘经济优势，大型港口也不少；以色列因其稳定的制度环境和替代苏伊士运河的战略考虑，其港口地位也日益受到重视，比如阿什杜德港；希腊因其欧盟成员国身份和连接东南欧与中欧地区的快捷通道优势受到中国重视，地缘经济优势与港口地位大为提升。特别是希腊最大港口比雷埃夫斯港被称为“欧洲南大门”，已发展为东地中海地区最大的集装箱港口，成为中国产品进入欧洲市场的门户。中国相关企业纷纷参与了上述国家的港口建设。而土耳其港口开发

上的吸引力相形逊色，港口功能存在很大程度的重叠与竞争，还未受到中国方面的高度重视。

第二，港口配套基础设施滞后成为阻碍土耳其港口开发的重要因素。一方面，土耳其港口缺乏更大规模、更为便捷的港口服务设施，有关投资、海关管理的政策、手续与办事效率等软环境建设也亟待加强，增加了港口运营成本和经营风险。另一方面，土耳其港口的配套与延伸基础设施跟不上，特别是公路、铁路等配套基础设施滞后使之难以适合海陆多式联运，制约了其海陆交通枢纽优势的发挥。例如，土耳其的伊兹密尔港以及位于其附近、土耳其方面极力推荐的昌达尔勒港就明显存在此类障碍，伊兹密尔作为土耳其第二大港口在集装箱运输上的容量与能力还较为落后。

第三，土耳其国内宏观经济与经营性风险突出。从宏观经济风险来看，近年来土耳其经济增速下滑，通货膨胀与失业问题严重，金融风险加剧，汇率风险突出。土耳其货币里拉不断贬值，成为最易受到冲击的新兴国家货币之一。从经营性风险来看，企业经营成本不断提高，融资难的问题较为突出。土耳其物价水平偏高，水、电、天然气等价格较贵，人力成本上升较快，营业税较高，执行欧洲环保标准。法律、劳工、文化等其他经营性风险也不容忽视，例如，土耳其对劳务输入控制很严，手续繁杂、办理周期较长，难度较大。更为关键的是融资难题，土耳其对外资依赖度高，国内储蓄率很低，投资能力有限，由于向当地银行融资的成本较高，土耳其政府采购项下的基础设施项目绝大多数要求投标商提供融资安排。

第四，国内政治安全风险与外部

大国因素。一方面,近年来土耳其国内政治格局经历重大变化,政治对立与社会撕裂加剧,维持国内稳定的压力空前增大。同时,土耳其安全形势一直紧张,恐怖袭击事件时有发生,大城市更成为重灾区。中国在土投资企业也曾遭遇恐怖袭击威胁。另一方面,大型港口等基础设施具有一定的战略意义,难以避免外部大国因素的影响。土耳其与外部大国关系复杂,与美欧之间存在长期制度性联系,但嫌隙与矛盾也日益扩大;与俄罗斯之间既有内在矛盾,也出现日益密切的务实合作。欧盟在土耳其拥有重大经济与战略利益,土欧关系的恶化不可避免地影响到土耳其对外经济关系及其投资环境,特别是对其作为进入欧盟市场跳板的角色造成冲击。

二、中国参与土耳其港口开发的可能路径

第一,从配套基础设施建设入手逐步加大对土耳其港口开发的参与力度,“以陆促海”。土耳其港口的配套与延伸基础设施较为滞后,而中土双方陆上基础设施建设合作意愿和基础更为坚实。土耳其具有海陆交汇的地缘特点,中国应首先在参与土耳其公路、铁路基础设施建设的过程中,有意识地推动中心城市、商品主产地与主要港口伊斯坦布尔、伊兹密尔与梅尔辛的连接,参与港口的物流、联运等配套设施建设,为进一步提升港口潜力和未来加大参与开发奠定基础。这也是中国投资推动“一带一路”建设的优势所在和有力切入点。

第二,协调好与土耳其周边国家港口建设的布局配合,错位发展。土耳其所在的东地中海地区是“海上丝绸之路”沿线的重要环节,是通过苏伊士运河之后连通欧洲与北非的必经

之地,区域内国家与港口众多,做好整体线路布局、选好重点港口是关键。对土耳其港口开发的参与,应在联通欧洲市场主航线的核心目标下,配合周边希腊、埃及等国的港口建设,加强土耳其港口联通欧洲市场和沟通周边国家的能力建设。当前应以中国企业已经参与投资的伊斯坦布尔阿姆巴利港为中心,提升其与欧洲市场的海陆联通能力,以及连通黑海沿岸国家的独特优势,与希腊比雷埃夫斯港形成错位发展和相互配合。

第三,做好经济与社会风险的防范。中东地区为风险高发地带,面临融资困难、政策与经营性风险复杂、互信度低、安全风险高以及保障机制不健全等多重风险。例如,在基础设施建设领域,土耳其希望中国提供融资但较少参与其具体项目;先听取中方工程报价,再向其他国家企业施压也是其惯用的谈判策略。中国企业在对土耳其投资经营中面临着政治、经济、安全以及政策与经营等诸多风险,而运营过程中面临的主要风险是外汇、法务、税务、签证、劳资等经营性问题。投资企业应事先全面了解土耳其投资与商业政策法律,做好市场调研,及时办理工作与居留许可,充分考虑汇率风险,选择适合的本地企业合作伙伴。

第四,不能忽视外部大国因素的影响。土耳其地缘位置重要,为北约与经合组织成员国,与美欧国家存在传统而制度化的政治、经济与安全联系,也是俄罗斯十分关注的重要对象,与外部大国关系复杂而变动频繁,相互博弈也趋向激烈。中国参与具有战略意义的当地港口开发,虽然主要局限于经济合作领域,但依然可能引起外部大国的关注和警惕,甚至带来意

料之外的干扰或阻碍。这也要求中企投资土耳其港口应做好充分调研和预判,稳步参与开发建设,重视外部大国因素的潜在影响。■

【本文系上海市哲社规划一般项目(2016BGJ001)和上海市曙光计划(15SG29)的研究成果,并受到中国博士后科学基金面上项目(2016M601477)的资助】

(作者单位:上海外国语大学中东研究所)

(责任编辑:苏童)

[1] Turkish Ministry of Transportation, 2016-08-30. <http://www.mt.gov.tr/>.

[2] Lloyd's List, One Hundred Container Ports 2016, 2016-08-30. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2016>.

[3] UNCTAD. Review of Maritime Transport 2016, 2016-11-02. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf.

[4] ALTI, Altay. "Turkey Seeking its Place in the Maritime Silk Road", *Asia Times*, 2017-02-26, <http://www.atimes.com/turkey-seeking-place-maritime-silk-road/>.

[5] UNCTAD. Liner shipping connectivity index, 2004-2016, 2016-05-06. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.asp?ReportId=92>.

[6] World bank. The World bank in Turkey, 2017-04-20. <http://www.worldbank.org/en/country/turkey>.

[7] World bank, Doing Business 2017, 2016-10-25. <http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2017>.

[8] World bank, International LPI Report 2016, 2016-12-08, <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/TUR/2016#chartarea>.

[9] Soner Esmer, Okan Duru, "Port governance in Turkey: The age of the global terminal operators", *Research in Transportation Business & Management*, Vol. 22, December 2016, p. 214.

[10] 《中国进出口商品主要国别(地区)统计(2000)》,载《国际贸易》,2001年第2期,第62页;《进出口商品主要国别(地区)统计(2015)》,载《国际贸易》,2016年第2期,第70页。

[11] 《招商局国际有限公司·招商局国际等三方合组联合体收购土耳其Kumport码头65%的股权》, <http://www.cmhi.com.hk/Detail.aspx?D=35,3739,101,6>.

[12] 同[4]。