

中国海外港口投资格局的空间演化及其机理

陈沛然^{1,2,3}, 王成金^{1,2*}, 刘卫东^{1,2}

(1. 中国科学院地理科学与资源研究所, 北京 100101; 2. 中国科学院大学资源与环境学院, 北京 100049;
3. 北京师范大学地理学与遥感科学学院, 北京 100875)

摘要:伴随着2000年“走出去”写入国家战略和2013年“一带一路”合作倡议提出,中国正在不断加快海外港口投资的步伐。论文构建了中国企业海外港口投资案例的数据库,分析了1978年至今中国海外港口投资格局在全球范围的空间演化过程,并从地域结构、参与主体、股权变化等多个方面阐明了中国企业进入海外港口的特征与路径,总结了企业进入海外港口的主要模式,进一步探索了进入模式之间的内在关系,最后基于为什么“走出去”、为什么在这里布局、为什么选择这种模式3个递进的过程探讨了中国海外港口投资的发展机理。研究表明:中国海外港口投资的空间格局经历了零星分布、就近布局、全球扩散、局部集聚和总体稳定5个发展阶段,总体上集中布局于西北欧和地中海航区,投资主体包括大型航运企业、码头运营商和基建企业,海外港口投资的目标从参股转为控股。海外港口进入模式包括基础设施项目承建、港口经营权转让、港口股权收购和码头管理输出4种,进入模式具有交错演化的特点。中国企业进入海外港口的内在动因可以总结为国家经济发展环境、重大对外开放战略、全球航运格局和地理替代性和企业自身发展需求。

关键词:海外港口投资;空间格局演化;股权变化;进入模式;中国

从投资的角度,中国港口发展大致经历了两个阶段的转变:第一个阶段以中国沿海港口吸引外资为主,起步于邓小平南巡讲话,中国改革开放步伐大大加快;1993年后伴随着外资引进深圳港进入了大规模建设时期,拉开了中国沿海港口吸引外资快速发展的序幕。第二个阶段以中国企业对海外港口投资为主,起步于1997年“走出去”发展概念的提出,并于2001年写入“十五”成为国家战略;从2001年至今,中国海外港口投资在空间布局、企业主体、进入模式等方面等经历了深刻的变化。随着2013年“一带一路”合作倡议的提出,中国对外开放战略发展迈入了新的阶段,多边合作范围不断扩大,一个立足周边、辐射“一带一路”、面向全球的高标准自贸区网络正在形成,大大推动了中国海外港口投

资的发展。

海外港口投资的目的是借助码头海外布局实现全球航运网络的构建,全球航运网络一直以来都是港口地理研究的热点,学者们借助图论和网络分析方法,研究其层次结构、演化过程和发展机理,如Ducruet等(2012)采用中心度指标测度港口在全球航运网络中的相对位置,从而构建全球港口的层次结构;王成金(2008a)基于集装箱船月度运营表剖析了全球集装箱海运的航线空间分布、港口联系覆盖率和航班组织强度。企业是海外港口投资的主体,主要包括航运企业、码头运营商、港务集团、船代、商会等(Olivier, 2005; Pallis et al, 2018),此类企业的合作模式和重组过程对区域乃至全球的航运业务及运力配置都具有重要影响力(Notteboom, 2002;

收稿日期:2019-01-10;修订日期:2019-04-18。

基金项目:中国科学院战略性先导项目(XDA20010101);中国科学院重点部署项目(ZDRW-ZS-2017-4);国家自然科学基金项目(41571113)。[Foundation: Strategic Priority Research Program of the Chinese Academy of Sciences, No. XDA20010101; Key Project of the Chinese Academy of Sciences, No. ZDRW-ZS-2017-4; National Natural Science Foundation of China, No. 41571113.]

第一作者简介:陈沛然(1991—),男,山西忻州人,博士生,主要从事交通地理与区域发展研究。E-mail: 314214107@qq.com

*通信作者简介:王成金(1975—),男,山东沂水人,博士,研究员,主要从事交通地理与区域发展研究。E-mail: cjwang@igsnnr.ac.cn

引用格式:陈沛然,王成金,刘卫东. 2019. 中国海外港口投资格局的空间演化及其机理[J]. 地理科学进展, 38(7): 973-987. [Chen P R, Wang C J, Liu W D. 2019. Spatial change of China's investment pattern for overseas ports and its mechanism. Progress in Geography, 38(7): 973-987.] DOI: 10.18306/dlkxjz.2019.07.003

王成金, 2008b), 部分国内学者将企业作为研究主体分析中远集团等远洋航运企业和上港集团等港务集团的发展现状和海外投资战略(刘汉波, 2000; 胡非凡等, 2006; 郭艳等, 2007; 韩菲, 2012; 刘杏, 2017), 涉及区域选择、进入模式、投资规模、风险控制等多个方面。

在海外港口投资的相关研究中, 许多学者对企业主体的进入过程和进入路径进行了研究(Franc et al, 2010; Notteboom, Rodrigue, 2012; 程佳佳等, 2016; Pallis et al, 2018), Notteboom, Verhoeven 等(2012)认为码头交付私人运营商的过程包括码头交付过程、特许经营权合同的期限和合同规定, 同年在另一个研究(Notteboom, Rodrigue, 2012)中分析了码头运营商海外投资扩张的过程和全球运力配置系统中的节点相互作用; 程佳佳等(2016)则对国际码头企业进入珠江三角洲的演化过程、码头网络特征和扩张规律进行了研究。港口空间布局的演化是海外港口进入路径研究中的重要主题, 国内学者围绕港口体系空间结构的演化及其动力因素进行了大量的研究(潘坤友等, 2013; 曹有挥等, 2015)。部分学者在企业主体海外投资进入过程的基础上对主体关系、影响因素、进入模式等方面进行了研究(Olivier, 2005; 刘万锋, 2008; Parola et al, 2013; 张磊, 2014; 费春蕾, 2017), 如Olivier(2005)引入多层网络结构来构建集装箱码头行业中私人进入与新兴主体关系的概念联系, Parola等(2013)将码头运营商进入策略的影响因素归纳为特殊特征、外部因素、项目相关因素和跨文化因素。中国企业海外港口投资模式大致可分为项目承建模式、兼并收购模式和管理输出模式3类(张磊, 2014; 费春蕾, 2017), 费春蕾(2017)采用BCC-DEA模型对不同投资模式下中国海外港口运营效率进行了评价。部分学者分析了国家重大对外开放战略对海外港口投资的区域选择和进入模式的影响(谢泽彪等, 2017)。

港口地理学者在全球航运网络的基础上引入了港航企业的分析, 探讨了企业重组整合合同航运网络扩张优化的相互关系, 并进一步将研究主体扩展到码头运营商、港务集团、船代、商会等, 后续的研究包括企业在海外港口投资上的区域选择、进入过程和码头网络的构建等, 进而总结了企业进入海外港口的主要模式以及模式选择的影响因素。总的来说, 已有研究的视角多为单个或多个企业主体, 从国家层面分析海外港口投资的空间布局及其演

变过程的相关研究很少, 依托股权分析探讨海外港口的投资布局模式也较少有学者涉及; 在机理方面, 以往的研究主要关注模式选择的影响因素, 缺乏对海外港口投资格局形成演化的影响因素研究。本文梳理中国企业的海外港口投资行为, 刻画中资海外港口空间布局的演化过程, 从空间、企业、股权等角度分析空间布局的结构特征, 总结中国企业进入海外港口的主要模式, 并探讨了中国海外港口投资格局形成演化的驱动机理, 补充完善了海外港口投资布局的理论研究, 为中资海外港口体系的空间拓展和模式优化提供依据。

1 研究样本与数据来源

1.1 研究样本

海外港口投资的演化研究重点在投资港口空间格局和参与主体的结构性变化, 因此本文的研究样本包括海外港口和投资企业2类。笔者梳理了中国企业参与投资和建设的海外港口, 选择了102个港口作为研究样本, 包括比雷埃夫斯港、塞得港、安特卫普港、泽布吕赫港、釜山港、瓦多港、瓜达尔港、科伦坡港、吉布提港、皇京港、皎漂港、海法港、几内亚港、墨尔本港等, 绝大多数为海港, 个别港口如切佩尔港为内河港, 此类港口亦有中国企业投资, 且投资模式与部分海港一致, 为使研究更加系统全面, 将其纳入港口样本。本文分析的港口案例涉及的投资企业包括中远海运、招商局、中国交通建设集团(中交建)、中国路桥、中铁七局、中国电力建设集团(中国电建)、中国建筑、中国岚桥、中国投资公司(中投公司)、北部湾国际港务集团、青岛国际、上港集团、河北港口集团、舟山港务集团、中粮集团、江苏太湖柬埔寨国际经济合作区投资公司、沿边海华集团、山东帝豪国际投资公司等。

1.2 数据来源

本文数据主要经由互联网收集获得, 包括中远集团、招商局集团、中国港湾工程、中国路桥、上港集团、青岛国际等企业网站以及各类新闻报道, 经整理后构建了中国海外投资港口的数据库, 主要字段包括港口名称、港口点位、所在国家、进入时间、进入模式、投资企业、股权比重等。选择的102个海外港口研究样本分布在希腊、埃及、比利时、韩国、意大利、巴基斯坦、斯里兰卡、吉布提、马来西亚、缅甸、以色列、几内亚、澳大利亚等62个国家。本文以全球为研究范围, 在中资海外港口空间布局的分析

中,借鉴已有研究,根据海洋格局和海运惯例,将全球分为西北欧、地中海、非洲西岸(非西)和东岸(非东)、北美东岸(美东)和西岸(美西)、东亚、南亚(含中东)、东南亚、澳新、南美西岸(南美西)和南美东岸(南美东)12大航区。

依据笔者收集的资料,早在1978年中国就已参与海外港口的援助建设,企业自发的海外港口投资行为发端于1997年中远和中海集团分别租赁了长滩港和洛杉矶港,企业收购海外港口股权始于2004年中远太平洋收购安特卫普港口公司25%的股权。而在相关研究中,企业以投资形式进入海外港口最早可以追溯到2001年(张磊,2014)。从传统的投资概念来看,投资是一种以权利为表现形式的资产,中国海外港口投资的起始年份应定为2004年,但就本文而言,中国海外港口投资具有多种形式,无论是股权收购、租赁还是援助建设,都是以企业主体进入海外港口作为主要目的,多数都获得了年份不等的港口特许经营权,因此本文将这些企业行为均纳入中国海外港口投资的框架,将1978—2018年作为中国海外港口投资格局形成演化的主要阶段,并将2000年以后的变化作为研究的重点。参与主体大致可以分为港航企业、码头运营商、港务集团、基建企业、投资企业等类型。本文整理了各个中资海外港口的企业进入方式,并重点关注港口股权收购,统计了国内企业的股权占比及其时间变化。受限于数据的可获得性,将整理到的中资海外港口的股权占比数据统一作为港口整体的股权占比进行分析。

2 海外港口投资格局演化

海外港口投资是伴随着码头建设私有化趋势开始的企业行为,航运企业通过股权收购的形式实现全球码头网络的布局。中国海外港口投资始于1978年援建友谊港,与发达国家和地区航运企业开始投资的时期大致相同,但在起步阶段发展极为缓慢且投资形式比较初级,直到2000年后才呈现爆发式的增长,在不到20a的时间里基本完成了全球范围的港口布局;而从国外的企业案例来看,迪拜国际港务集团于2001年开始运营,并在2005年重组为迪拜环球港务集团,通过大量的海外并购,仅用了10a的时间就已经成长为全球最大的港口公司之一,可见海外港口投资行为的核心发展阶段历时极短;结合中国海外投资港口数量和布局突变的年

份来看,受政策和发展战略的影响,整个投资过程呈现明显的阶段性特征。

重大发展战略的提出与中国海外港口投资发展的重要时间节点高度吻合,2001年“走出去”上升为国家战略,海外港口投资开始稳步增长;2009年在4万亿元投资计划的刺激下,中国开始大规模的基础设施建设,投资海外港口数量猛增;2013年“一带一路”合作倡议的提出成为中国海外港口投资发展的重要节点,围绕“一带一路”沿线地区开展大规模的港口投资;2017年“一带一路”倡议提出近5a,国际基础设施产能合作发展机制更加成熟,中国海外港口投资进入新的发展阶段,港口股权的跨国并购更加活跃,海外港口的全球布局趋于完善。根据这些重要时间节点,本文将中国海外港口投资格局的演化过程分为2000年以前、2001—2008、2009—2012、2013—2016、2017年至今等5个阶段(图1):2000年以前海外港口零星分布于北非地区,2001—2008年投资倾向于就近布局,2008—2012年港口布局全球扩散,2013—2016年在对外开放战略导向下港口趋于局部集聚,2017年至今港口布局趋于稳定,海外港口全球网络架构基本成型。

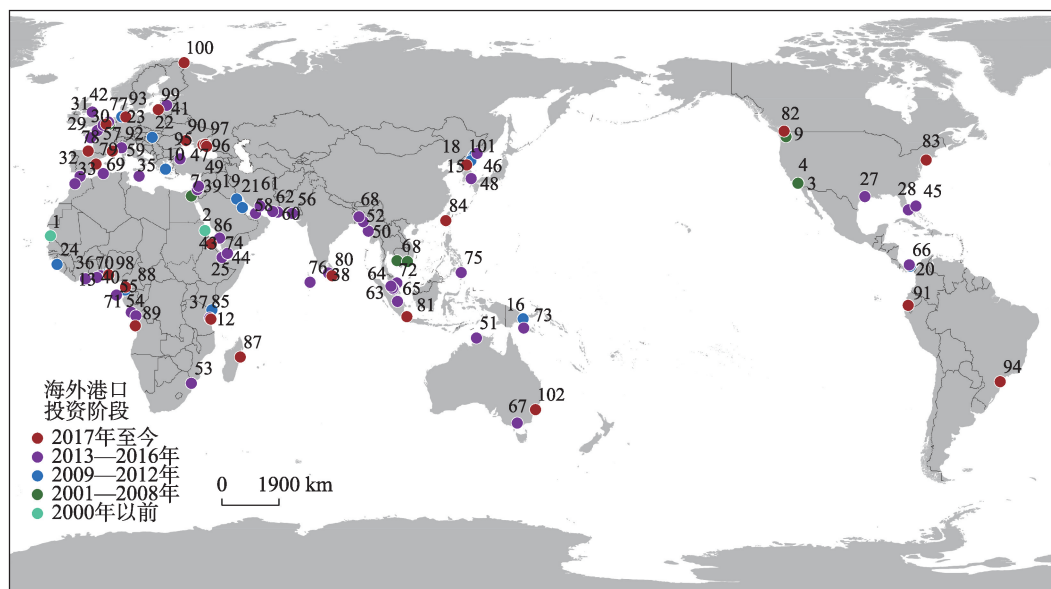
2.1 2000年以前的零散布局阶段

2000年以前中国企业在海外港口的投资建设集中在北非地区,仅包含努瓦克肖特港和苏丹港2个港口,该阶段的港口投资带有浓厚的政治色彩和援助性质,主要的进入模式为援非项目和港口建设工程承建,其显著的特点是项目周期很长,对当地经济发展影响巨大。努瓦克肖特港又称友谊港,由中国于1978年援助建设,总投资逾1亿美元,并于2010年开始由中国港湾工程承接港口扩建工程,该港口承担了毛里塔尼亚90%以上的货物进口卸载任务,其建设显著推动了毛里塔尼亚经济的发展,也为中毛两国的友好关系打下了重要的基础。

2.2 2001—2008年的就近布局阶段

2000年以后,中国企业在海外港口的投资格局发生了显著的变化。从海外港口的数量来看,该阶段新增7个海外港口,主要包括安特卫普码头、塞得港、西雅图码头、长滩港、洛杉矶港、西哈努克港、头顿港等,发展迅猛;从地域分布上看,中国海外港口的投资建设拓展到了北美、西欧和东南亚地区,尤其是北美地区增长明显;从航区来看,主要布局在北美西岸、西北欧、地中海和东南亚等航区,美西航区增长较快。

该阶段在海外港口投资布局上具有明显的趋



注:本图基于国家测绘地理信息局标准地图服务网站下载的审图号为GS(2016)1665号的标准地图制作,底图无修改。下同。

1. 努瓦克肖特港;2. 苏丹港;3. 长滩港;4. 洛杉矶港;5. 安特卫普港;6. 西哈努克港;7. 塞得港;8. 头顿港;9. 西雅图港;10. 比雷埃夫斯港;11. 巴塔港;12. 蒙巴萨港;13. 庭堪港;14. 罗津港;15. 先锋港;16. 莱城港;17. 清津港;18. 端川港;19. 舒艾巴港;20. 巴尔博亚港;21. 达曼港;22. 切佩尔港;23. 莱梅港;24. 科纳克里自治港;25. 吉布提港;26. 关丹港;27. 休斯顿港;28. 迈阿密港;29. 蒙特伊尔港;30. 勒阿弗尔港;31. 敦刻尔克港;32. 丹吉尔港;33. 卡萨布兰卡港;34. 福斯港;35. 马尔萨什洛克港;36. 阿比让港;37. 巴加莫约港;38. 科伦坡港;39. 阿什杜德港;40. 洛美港;41. 里加港;42. 纽卡斯尔港;43. 多哈雷港;44. 亚丁港;45. 北阿巴科岛新建港;46. 扎鲁比诺港;47. 昆波特港;48. 釜山港;49. 海法港;50. 皎漂港;51. 达尔文港;52. 吉大港;53. 马普托港;54. 马塔迪港;55. 圣多美港;56. 卡西姆港;57. 鹿特丹港;58. 阿布扎比哈里发港;59. 瓦多港;60. 瓜达尔港;61. 格什姆岛港;62. 恰巴哈尔港;63. 占碑钢铁工业园综合性国际港;64. 皇京港;65. 新加坡港;66. 玛格丽特岛港;67. 墨尔本港;68. 达卡港;69. 舍尔沙勒港;70. 特马港;71. 黑角新港;72. 巴生港;73. 莫尔斯比港;74. 吉赞经济城港;75. 达沃港;76. 马尔代夫港;77. 泽布吕赫港;78. 毕尔巴鄂港;79. 巴伦西亚港;80. 西班牙特港;81. 丹戎不碌港;82. 温哥华港;83. 纽约港;84. 高雄港;85. 达累斯萨拉姆港;86. 马萨瓦港;87. 塔马塔夫港;88. 克里比港;89. 罗安达港;90. 南方港;91. 波索尔哈港;92. 马赛港;93. 汉堡港;94. 巴拉那瓜港;95. 塔曼港;96. 捷姆留克港;97. 新罗西斯克港;98. 莱基港;99. 克莱佩达港;100. 希尔克内斯港;101. 元山港;102. 悉尼港

图1 中资海外港口投资格局演化

Fig.1 Spatial pattern and change of China's investment for overseas ports

同性,企业倾向于在已有港口投资建设的地区周边布局,形成了局部集聚的特征,如长滩港—洛杉矶港、苏伊士运河码头—塞得港、西哈努克港—头顿港等均呈现就近布局的倾向,这一方面是由于中国企业海外港口投资建设刚刚起步,经验不足,同时对海外国家的政治经济环境缺乏了解;另一方面,海外港口的数量和覆盖范围较为有限,就近布局可以促进海外港口联动,进而形成远洋运输服务网络。参与的主体也从政府向远洋航运企业、基建企业和投资公司等企业主体转变,主要包括中远太平洋、中国海运集团、中国港湾工程和江苏太湖柬埔寨国际经济合作区投资公司。

2.3 2009—2012年的扩散布局阶段

2009年以后,中国海外港口投资的发展非常迅速,仅4 a的时间就新增海外港口15个,包括比雷埃夫斯港、蒙巴萨港、庭堪港、莱城港、清津港、罗津港、先锋港、端川港、巴塔港、舒艾巴港、巴尔博亚港、达曼港、切佩尔港、不莱梅港和科纳克里自治

港;从地域分布来看,中国海外港口的投资进一步拓展到了朝鲜半岛、西亚波斯湾地区、大洋洲巴新地区、中美洲南部,欧洲的海外港口布局从西北欧向南延伸,包括莱茵河沿岸、爱琴海地区,非洲则从北非地区向南延伸,包括几内亚湾地区和东非等。总体来看,该阶段中国港口海外投资在非洲西岸、波斯湾地区和朝鲜增长较快;从航区来看,新增海外港口主要分布于西北欧、南亚、东亚、非洲西岸、非洲东岸、澳新和南美西岸等航区,东亚、南亚和非西航区增长较快。

就布局特点而言,该阶段海外港口投资的空间分布呈现明显的扩散态势,尤其体现在欧洲和非洲地区,这种特征说明中国海外港口投资趋同布局的方式得到扭转,开始从自身企业发展和全球码头网络建设的角度考虑海外港口投资的区位,当然也同国际政治环境的缓和及中国外交关系的发展有密切关联,但在局部地区仍有集聚分布的特点,主要体现在波斯湾地区和朝鲜。参与的主体更加多样

化,地方政府及委托企业、投资集团和专业码头运营商开始参与海外港口投资建设,新增主体包括中国路桥公司、山东省政府、山东帝豪国际投资有限公司、沿边海华集团、招商局国际等。

2.4 2013—2016年的局部集聚阶段

自2013年开始,中国海外港口的投资建设呈现爆发式的增长态势,仅4a的时间新增海外港口高达52个,包括釜山港、科伦坡港、亚丁港、海法港、皎漂港、吉大港、瓜达尔港、昆波特港、皇京港、吉布提港、泽布吕赫港、鹿特丹港、墨尔本港、休斯顿港等;从地域分布来看,中国海外港口投资的布局范围进一步扩大,从北海南岸向东延伸至波罗的海里加湾地区,从地中海北岸及爱琴海延伸至地中海南岸的直布罗陀海峡和突尼斯海峡,从红海北缘向南延伸至曼德海峡和亚丁湾地区,从波斯湾向东延伸至霍尔木兹海峡和阿曼湾地区,从中美洲南部向北延伸至美国东南缘,新增海外港口进一步拓展到孟加拉湾、马六甲海峡周边、澳大利亚等地区,到2016年底中国海外港口投资基本完成了全球架构的搭建;从航区来看,新增海外港口主要分布于西北欧、地中海、非洲东岸、非洲西岸、北美东岸、东亚、南亚、东南亚,基本覆盖了全球航区。

从空间布局来看,该阶段与上一阶段(2009—2012年)相比出现了明显的集聚。一方面,2013年“一带一路”合作倡议的提出和实施显著影响了中国海外基础设施投资和建设的空间布局倾向,海外港口投资显著集中于“一带一路”沿线地区的枢纽港和干线港。另一方面,从局部集聚的海外港口分布来看,2013—2016年期间中国进一步加强了世界范围战略通道和重要海域的控制,在直布罗陀海峡、突尼斯海峡、曼德海峡、几内亚湾、英吉利海峡、多佛尔海峡、达达尼尔海峡、博斯普鲁斯海峡、波斯湾、阿曼湾、孟加拉湾、马六甲海峡、佛罗里达海峡均有中国海外港口的集聚。从参与主体来看,更多的企业参与到海外港口投资中,企业类型也更加多样化,地方港务集团开始加快国际化步伐,新增主体包括中国建筑、中国岚桥集团、中铁七局、中国电建集团、中投公司、上港集团、青岛国际、河北港口集团等。

2.5 2017年至今的稳定拓展阶段

从2017年开始,中国海外港口投资建设继续保持高速发展态势,仅2017年和2018年以及少量未来投资意向就新增了多达26个海外港口,主要包括泽布吕赫港、汉班托特港、巴拉那瓜港、温哥华港、

纽约港、高雄港、克里比港、罗安达港、马赛港、汉堡港、悉尼港等;从地域分布来看,2017年以后中国海外港口的布局范围有所扩大,从墨西哥湾和佛罗里达海峡向北扩散至北美洲东海岸,同时拉美地区开始出现中资海外港口,其余海外港口则在上一阶段原有布局范围继续集聚;从航区来看,2017年以后新增港口在全球12个航区均有分布,中国海外港口布局趋于稳定。

海外港口投资格局稳中有拓,2017年以后新增港口集中布局于欧洲和非洲,欧洲主要集中于地中海和黑海地区,同时进一步向北扩散到了科拉半岛,非洲则在几内亚湾继续保持集聚态势。从参与主体来看,参与主体及其类型保持稳定,其多样性有所加强,大型粮油企业甚至是侨商也开始参与到中国海外港口的投资建设中,港务集团在海外港口投资事务中更加活跃,新增主体包括宁波舟山港、烟台港、旅法温商等。

3 海外港口进入路径

3.1 海外港口投资地域结构分析

截至目前,中国企业参与投资和建设的海外港口数量超过了100个,海外港口的投资格局和进入模式正在发生深刻的变化。从国别分布来看(图2a),当前中国海外港口投资布局具有显著的分散化特征,中国企业一共对62个国家的港口进行了投资和建设,除了美国、朝鲜、法国、澳大利亚、马来西亚等少数国家,中国境外港口在每个国家投资布局的数量不超过2个。这种投资模式是在多方作用下形成的,一方面,港口作为国家的出海门户和经济载体,被投资国出于自身经济发展和国家安全的考虑,会对国外资本进入本国港口的行为进行一定的约束;另一方面,中国当前海外港口投资的主力是港航企业和码头运营商,注重全球码头网络的构建,并致力于提高全球航运资源的支配能力,因此在海外港口投资上会倾向于提高海上战略要冲和全球航区重要门户的覆盖程度。境外港口分布较多的少数国家分为3种类型:第一种为核心贸易伙伴,以2015年的数据为例,美国是中国第四大进口市场和第一大出口市场,双方有着紧密的贸易联系;第二种为战略物资运输的合作伙伴,如马来西亚扼守着东南亚的“十字路口”马六甲海峡,澳大利亚是中国铁矿石重要的进口国;第三种为具有战略合作关系的邻近国家,如朝鲜和中国共同开发罗先

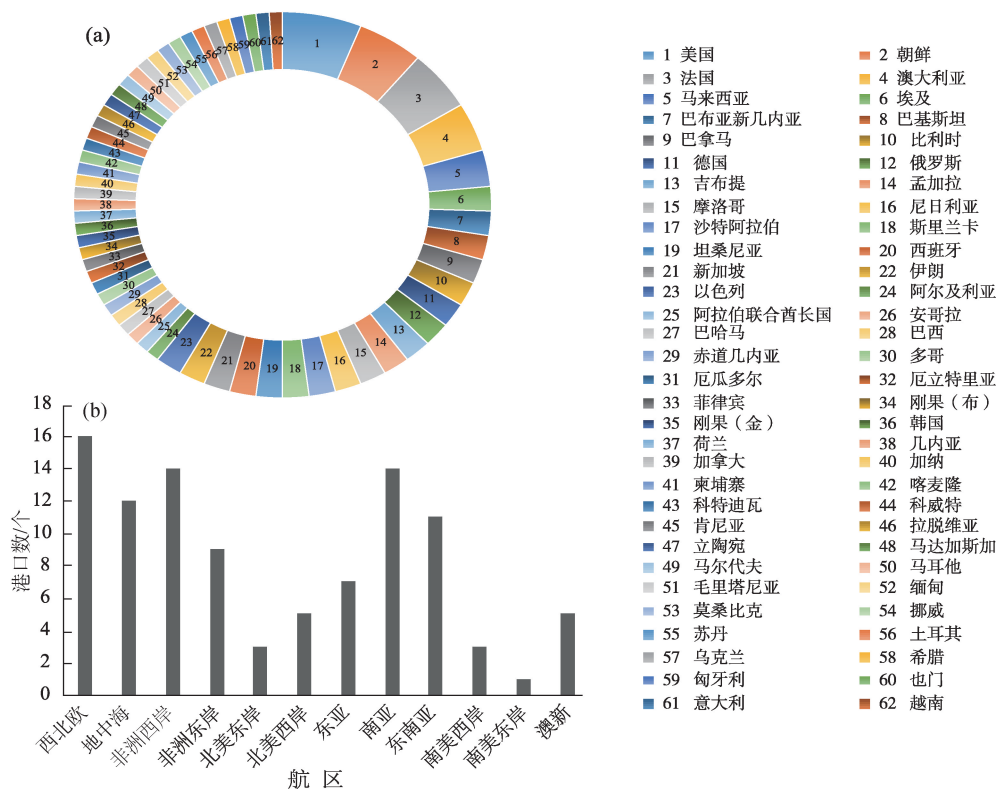


图2 中资海外港口的国别(a)和航区(b)分布

Fig.2 Distribution of overseas ports with Chinese investment by country (a) and navigating area (b)

特区,中国资本得以进入罗津港和先锋港等朝鲜港口。

从中国海外港口在全球的航区分布来看(图2b),投资布局集中于西北欧、非洲西岸、南亚、地中海和东南亚等航区。其中分布最为密集的是西北欧航区,该航区是中国进入欧洲的重要门户,同时扼守英吉利-多佛尔海峡等战略要冲,随着中国同欧洲国家的经济合作愈加紧密,该航区的海外港口投资得到空前的发展;其次为非洲西岸和南亚航区,非洲西岸是中国最早开始进行海外港口投资建设的地区,投资性质多为国家援助,尤其在几内亚湾及其周边地区,海外港口的分布非常密集,这与中国同非洲国家的外交关系有着紧密的联系,南亚航区包括中东地区,是全球石油运输最为重要的航区,因此中国在波斯湾和孟加拉湾等地区集中布局了海外港口来保障海上石油运输;地中海航区在全球航运市场中具有重要地位,是沟通亚非欧三大洲的重要路径,也是中国海上丝绸之路的必经地区,因此在中国境外港口投资布局中的重要性不断提高;东南亚航区尤其是马六甲海峡直接影响中国战略物资的海上运输,受到中国同东南亚国家关系的影响,目前海外港口更多地布局在马来西亚。

3.2 参与企业结构分析

从企业投资海外港口的数量变化来看(图3),招商局较晚开始投资布局,并在2010—2012年处于停滞状态,但在2013年投资港口的数量出现爆发式增长,仅1 a的时间就布局了多达15个海外投资港口,但其后投资港口的数量回到低速增长的状态。2013年是中国推进“一带一路”倡议的起始年,同年招商局的海外港口布局迅速加快了步伐,其投资行为具有政策驱动的特征,这主要是由于合作倡议的推行显著改善了沿线国家地区的发展环境和市场潜力,引起了码头企业海外投资行为的快速响应。

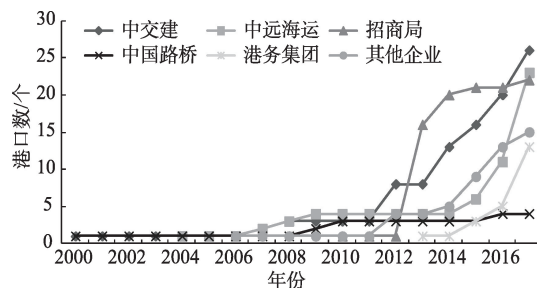


图3 不同企业进入海外港口的数量变化

Fig.3 Change in the number of overseas ports involving different Chinese enterprises

中远海运海外港口投资在2004—2015年长期处于缓慢增长的状态,从2016年开始急速增长,仅2017年其资本就进入了12个海外港口,与招商局相比,中远海运的海外港口投资并没有明显受到国家政策和基础设施投资热潮的影响,作为港航企业,中远海运的海外港口布局服务于自身航运主业的发展需要,2016年中远集团同中海集团重组形成了中国最大的港航企业,其航运业务要求完善的全球航运网络作为支撑,因此加大了海外港口的投资力度。

港务集团在海外港口投资方面偏于保守和谨慎,起步较晚,但近年来逐步加快了国际化的步伐,从2013年开始资本进入海外港口,实际从2015年开始稳步增长,特别是上港集团同中远海运多次联合收购海外港口股权,走在了国内港务集团国际化的前列。在海外港口承建方面,中交建和中国路桥起步均很早,并以援非项目为主,此后长期处于缓慢发展的状态,在2011年之后开始稳步增长,一方面中国基础设施建设产能过剩,对外输出成为消解产能的重要手段,另一方面基建企业成为中国“走出去”战略的排头兵,承担了引领后续企业进入海外市场的使命。其他企业包括太湖柬埔寨国家经济合作区投资有限公司、山东帝豪国际投资有限公司、沿边海华集团、中粮集团乃至旅法温商等,主营业务类型多样化,部分投资主体体量很小,主要投资港口后方腹地的载体建设,在2012年之前此类投资企业几乎没有,此后快速发展,得益于“一带一路”合作倡议带来的政策红利,投资主体更加广泛,投资模式趋于成熟。

通过股权收购的方式进入海外港口的中国企业主要为中远海运和招商局,同时也包括港务集团和投资企业等。中远海运是由中国航运业两大巨头中远集团和中海集团于2016年重组成立,因此其海外港口投资可分为3部分,即重组前中远太平洋、重组前中海集团和重组后中远海运的海外港口投资。中远太平洋海外港口投资起步于2004年,投资港口包括安特卫普港、苏伊士运河码头、Euromax码头、比雷埃夫斯港和Kumport码头,构成了当前中远海运全球码头网络的基本框架。值得注意的是,中远太平洋在Euromax码头和比雷埃夫斯港的投资过程中,采取了分多次进行股权收购的投资模式,在资金较为紧缺的状况下有效地提高了企业对海外港口的控制力。中海集团海外港口投资起步于2008年,投资港口仅包括西雅图码头和釜山码

头,对集团整体的港口投资格局起到了补充完善的作用。企业重组之后,中远海运在海外港口股权收购上步伐明显加快,据统计,仅2016年4月至2017年7月,中远海运就进行了9起股权收购,涉及金额超过了730亿元。重组后中远海运的海外投资呈现几个显著的特征:首先是投资港口数量激增,仅2017年就布局了多达12个海外港口;其次是海外港口的股权占比明显提高,2016年以前海外投资港口以参股为主,而在2016年之后除中远-新港码头和瓦多港外全部实现了控股;最后是股权收购形式的变化,2016年以前主要从港务局和企业手中收购港口股权,而在2016年之后开始出现直接收购企业股权以进入该企业旗下海外港口的形式,通过收购Noatum公司和东方海外的股权,使企业的资本进入了近10个海外港口。

招商局从2010年开始进行海外港口的股权收购,并于2013年收购了Terminal Link公司49%的股权,从而进入了安特卫普港、蒙特伊尔港、勒阿弗尔港、福斯港等12个海外港口,招商局海外港口的投资起步较晚,但投资模式较为成熟,海外港口股权占比较高,目前已经形成较为完整的全球码头网络。而在港务集团中,上港集团携手中远海运收购东方海外,青岛国际同中远海外收购了瓦多港49.9%的股权,北部湾港务集团于2014年收购了关丹港40%的股权。总的来说,港务集团海外港口投资处于起步阶段,投资港口数量少,股权占比较低。另外,中投公司于2015年联合中远海运、招商局收购了Kumport码头约26%的股权,并在2016年收购了墨尔本港20%的股权。

3.3 股权分析

从1978年至今,中国企业通过股权收购的形式进入的海外港口数量达到32个,占全部中资海外港口的31.4%,已经成为中国进入海外港口的形式(图4)。从不同发展时期入股海外港口的数量变化来看,股权收购模式经历了爆发式的发展过程。2013年以前中国企业通过股权收购进入的海外港口仅5个,包括安特卫普港、比雷埃夫斯港、苏伊士运河码头、西雅图码头、庭堪国际集装箱码头,其中安特卫普港和比雷埃夫斯港均经历了多次股权收购,在该时期股权占比仅为25%和33%,2013年以前平均股权占比仅为28%,以参股为主,对海外港口的控制程度有限。

2013—2016年间,中国入股海外港口的数量多达19个,股权收购开始成为中国进入海外港口的主

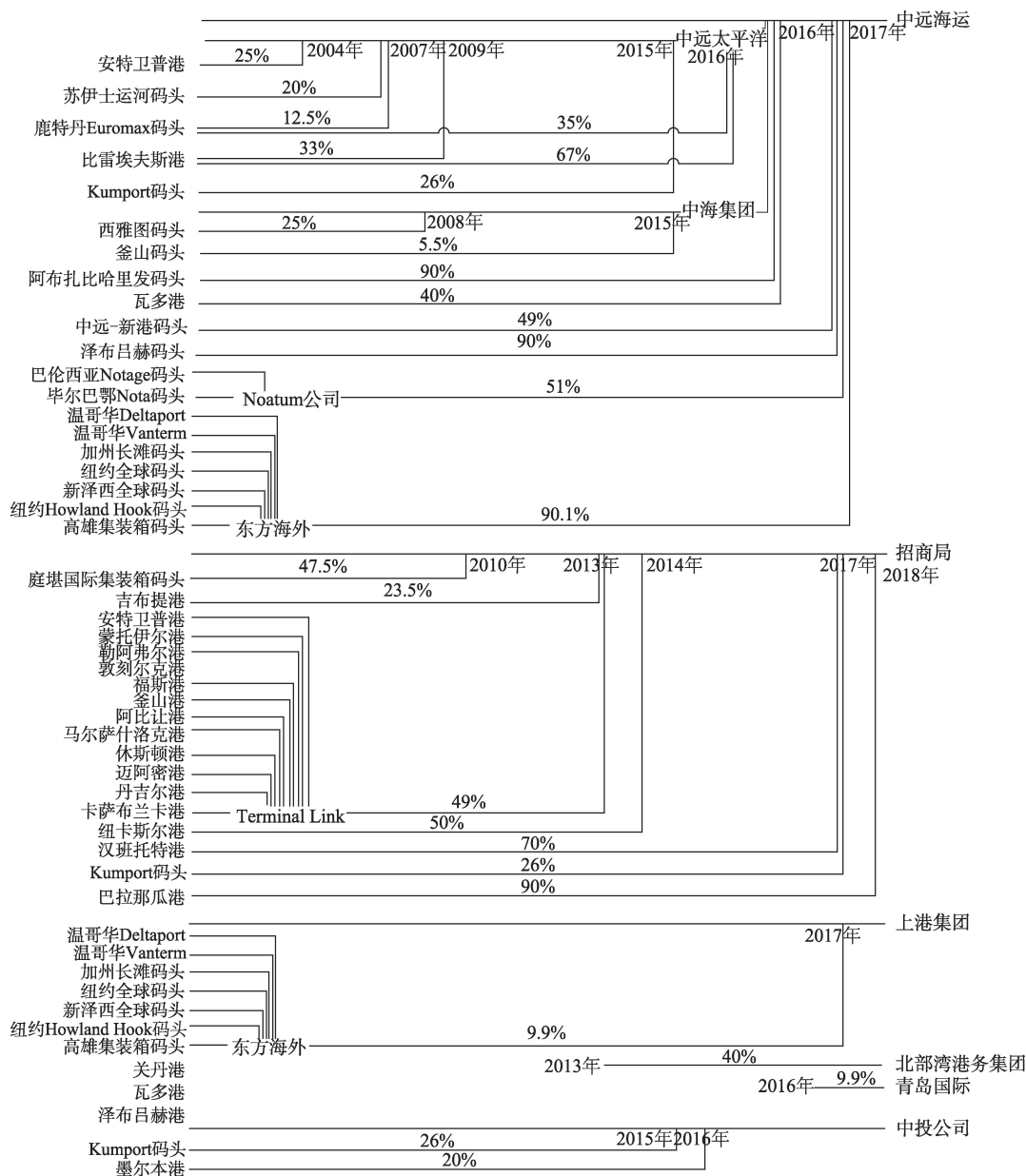


图4 国内企业股权收购时间图

Fig.4 Stock acquisition timing chart of Chinese enterprises

要形式,这个时期最鲜明的特征就是政策导向性,2013年“一带一路”倡议的提出大大刺激了中国海外港口投资,一方面沿线地区基础设施建设迎来重大机遇期,强劲的市场需求拉动中国企业“走出去”投资海外港口;另一方面亚投行等多边金融机构和丝路基金等开发投资基金的设立,为中国企业提供了有力的金融支持,促成了该时期以股权收购形式进入的海外港口数量爆发式增长,平均股权占比达到46%,相比上一时期有了显著提高,这意味着中国企业在海外港口运营管理中的影响力得到增强,但控股的港口数量很少。

2017年中国入股海外港口的数量进一步增长,仅1 a的时间中国企业收购了多达8个海外港口的股权,海外港口进入模式趋于成熟,平均股权占比达到了81%,相比上一阶段有了巨幅增长,该年10个海外投资港口中,除中远-新港码头外均实现了控股,这是中国海外港口投资进入2017年后最为重要的变化,中国对海外港口的控制能力得到了有效提高,开始掌握港口运营管理的决策权。

从空间分布来看(图5),中国以股权收购形式进入的海外港口在除南美东岸外的航区均有布局,但地域差异非常大,入股海外港口高度集中于西北欧

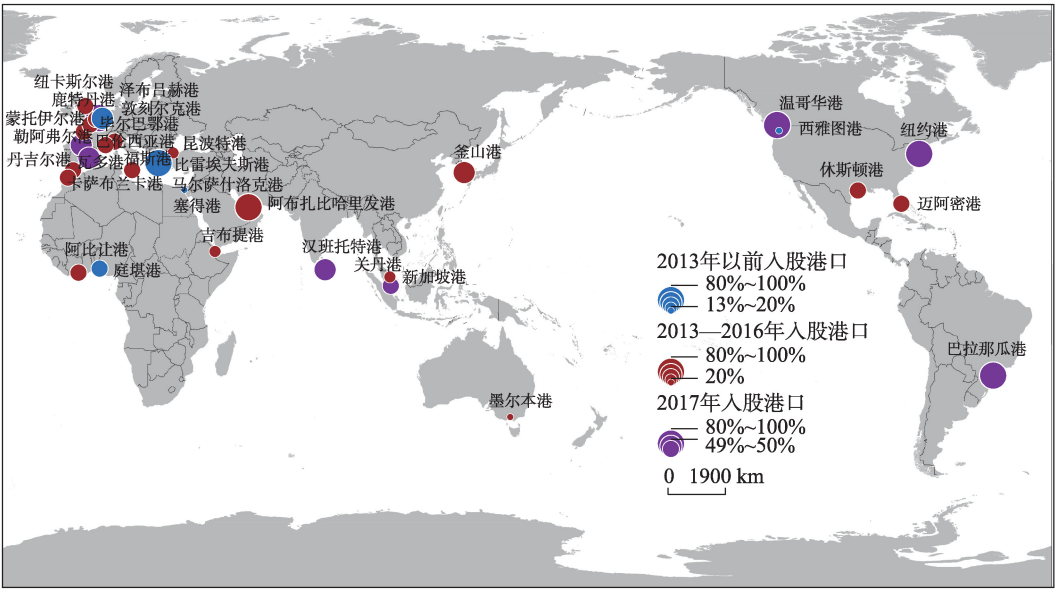


图5 入股港口空间格局演化及股权占比

Fig.5 Spatial pattern and change of overseas ports whose shareholders include Chinese enterprises and stock right proportion of these enterprises

和地中海航区, 占到了中国入股港口总数的45%以上, 一方面地中海和西北欧地区分别是中国海上丝绸之路和陆上丝绸之路沿线的关键区域, 同时该地区航运业历史悠久, 港口在全球航运网络中具有枢纽作用, 因此中国企业倾向于在该地区投资港口; 另一方面, 该地区以欧洲国家为主, 港口运营管理水平较高, 金融体制机制比较完善, 因此适于采用股权收购这种成熟的海外港口进入模式。另外, 中国入股海外港口在北美东岸和非洲西岸2个航区分布较多, 前者是由于北美东岸的港口比较发达, 吞吐量规模很大, 在全球航运网络中发挥着重要作用, 后者则是中国长期援助非洲国家港口建设的重要区域。

从股权占比来看(表1), 南美东岸、南亚和北美东岸3个航区平均股权占比达到了70%以上, 其中北美东岸入股港口数量多, 股权占比高, 形成了一个区域性的海外港口网络, 并且具有较高的控制力。西北欧、北美西岸、东亚、地中海4个航区入股海外港口股权占比达到了50%以上, 在海外港口运营中具有较大的话语权, 其中西北欧和地中海2个航区入股海外港口数量众多, 同时股权占比较高, 成为中国海外港口投资的核心区域。非洲西岸和东南亚2个航区的股权占比均在40%以上, 但尚未达到控股的程度, 中国企业进入非洲西岸港口的主要模式为基础设施项目承建, 因此股权收购模式

表1 全球航区入股港口数量及平均股权占比

Tab.1 The number of overseas ports whose shareholders include Chinese enterprises and average stock right of these enterprises in different navigating areas

全球航区	入股港口数量	平均股权占比/%
西北欧	8	57.0
地中海	7	53.4
北美东岸	4	74.5
非洲西岸	3	48.5
非洲东岸	2	21.8
北美西岸	2	56.7
南亚	2	80.0
东南亚	2	44.5
东亚	1	54.5
南美东岸	1	90.0
澳新	1	20.0

推广程度有限, 而东南亚国家与中国地缘关系较为复杂, 在该地区投资的港口控制力较低。

从国内投资企业来看, 以股权收购模式进入海外港口的企业较为集中, 其中中远海运收购了19个海外港口的股权, 是中国入股海外港口最多的企业, 同时平均股权占比达到了58%以上, 特别是2016年重组之后, 投资能力大大增强, 股权收购的步伐明显加快, 在保证港口投资范围的前提下, 更加强调了对海外港口的控制力。招商局入股的海外港口数量达到了18个, 但入股海外港口的平均股权占比仅为48.6%, 明显低于中远海运, 在海外港口

的控制力上有待进一步加强。另外,港务集团近年来也加快了国际化的步伐,但海外投资起步较晚,投资行为较为保守,常见同大型港航企业合作进行海外投资,目前入股港口总数达到8个,平均股权占比仅为13.7%,虽然参与到海外港口的运营管理中,但影响力比较有限。

4 海外港口进入模式与机理

4.1 进入模式分析

2000年以前,中国海外港口主要的进入模式为援非项目和港口建设工程承建。2001—2008年,港口租赁、股权收购和境外经贸区建设等新的形式陆续出现,结合2000年及以前来看,中国海外港口进入模式形成了2条演化路径:一种以企业投资为主,进入模式从港口租赁向股权收购转变,但2001—2008年间多为参股;另一种以援助建设为主,从援非项目、港口建设工程向境外经贸合作区建设转变,形式更加多样化,从单向援助逐步转向双向受益。2009—2012年,海外港口进入模式在原有演化路径上继续深化,跨国并购主要体现在股权占比明显上升,如庭堪国际集装箱码头由招商局国际持股47.5%,在基础建设方面,从原有单纯的港口建设项目承建向BOT(build-operate-transfer,建设—经营—转让)模式的海外码头新建项目转变,承建单位在特许经营年限内具有运营码头的权力,在园区建设这种特殊形式上,从境外经贸合作区发展为商贸物流合作园区,同时进入模式更加多样化,开始出现港口私有化过程中的特许经营权转让和成立合营公司在期限内运营等新形式。2013—2016年,海外港口进入模式相对稳定,以股权收购、基础设施

建设项目承建、特许经营权转让、港口租赁和土地租赁等形式为主,其发展体现在股权收购上,该阶段中国收购了多达19个海外港口的股权,并且股权占比相较从前有了大幅提升,占比达到49%以上的海外港口大量出现,部分海外港口实现控股,另外,进入形式的多样化有一定的发展,如吉布提港除了企业入股的形式之外,也包括驻军和保障基地的建设。2017年至今,海外港口进入模式的类型继续保持稳定,主要包括股权收购、特许经营权转让、港口建设项目承建等,股权收购方面取得深度发展,股权占比显著提高,本阶段绝大多数采用股权收购进入的海外港口均实现了控股,中国海外港口投资开始强调控制力并取得了实质成效,在港口建设项目承建方面形式更加多样,包括粮食码头和港区国际商贸城建设等。

总的来说,中国企业进入海外港口的模式大致可以分为4种,包括基础设施项目承建、港口经营权转让、港口股权收购和码头管理输出(图6),其中码头管理输出模式在当前中国海外港口投资中应用较少,仅见于青岛国际获得胶澳港的原油码头操作权等个别案例,本文仅讨论前3种。基础设施项目承建主要包括后方腹地载体建设、港口码头建设、港口配套设施建设和军事基地建设4个方面,其中后方腹地园区建设形式趋于多样化,包括境外经贸合作区、中欧物流商贸合作园区、国际商贸城等多种载体;港口码头建设则包括港口扩建、多功能海港建设以及油码头、粮食码头、集装箱码头等各类码头建设;港口配套设施建设主要包括燃煤电站、核电站的修建以及航道疏浚等工程;军事基地建设方面主要指海外保障基地建设,目前仅出现在吉布提港。本文中港口经营权转让包括港口特许经营

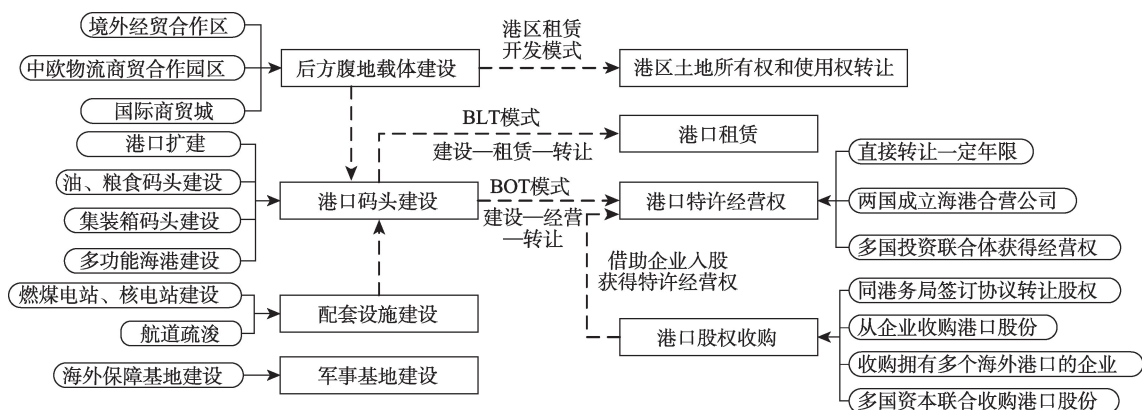


图6 海外港口进入模式

Fig.6 Entry pattern of overseas ports

权转让、港口租赁、港口土地所有权和使用权转让等形式。随着海外港口投资的不断发展,股权收购的模式也逐渐成熟并趋于多样化,主要的收购形式包括同港务局签订协议转让股权、从企业收购港口股权、收购拥有多个海外港口的企业以及多国资本联合收购港口股权。

本文在海外港口投资案例的梳理过程中发现,3种海外港口进入模式具有交错演化的特点,并非绝对的发展路径,如海外港口码头建设从以往的BT(build-transfer, 建设—转让)模式逐步转为BOT模式和BLT(build-lease-transfer, 建设—租赁—转让)模式,从而形成了基础设施项目承建向港口经营权转让过渡的发展路径;企业通过港口股权的收购在一定条件下也可以获得港口的特许经营权,从而实现了股权收购向港口经营权转让的过渡;另外,在同一类型的进入模式中,也会发生升级和转化,如基建项目承建模式中存在由外围的配套设施建设和腹地园区建设为核心的港口码头建设的发展过程。

4.2 发展机理

4.2.1 海外港口投资布局的影响因素

海外港口投资的行为涉及企业、港口和国家3个分析尺度,企业是投资行为的行动主体,港口是投资行为发生的物质载体,而企业和港口分别处于母国和东道国的宏观环境中,因此这3个分析尺度都对海外港口投资行为产生深刻的影响,本文将其归纳为国家经济发展环境、重大对外开放战略、全球航运格局和地理替代性、企业自身发展需求4个影响因素。

(1) 国家经济发展环境。中国的国民经济发展环境是驱动企业投资海外港口的基础性因素。国家经济水平的提高和国际贸易的增长客观上要求本国航运产业进一步发展并构建全球航运网络,而港口作为全球航运体系中重要的枢纽,承担着船只挂靠、转运和辐射腹地的职能,成为国家投资和进入的海外经济载体。国内市场开放程度的提高构成了本国资本“走出去”的制度基础,为海外港口投资提供软支撑。另外,2009年4万亿元基础设施投资至今,中国基础设施建设领域趋于饱和,竞争激烈,利润空间不足,因此迫使国内基建企业“走出去”寻找新的市场空间。东道国的经济发展环境包括市场环境、金融机制和港口运营模式是中国企业资本选择投资港口的先决条件。中国企业投资海外港口,首先要考量的是东道国的市场环境与金融

体制是否允许外国资本进入港口行业,对外国企业控制本国港口是否有限制。东道国港口运营模式对中国资本进入该国港口有很大影响,如完全私有化的港口,可以通过直接收购该港口股权、收购持有该港口股权的公司等多种形式进入该港口。母国和东道国的经济发展环境共同决定了企业进入海外港口时选择的投资模式。海外港口进入模式首先受限于该国经济发展水平,对于经济落后、基础设施建设能力有限的国家多采用基础设施项目承建的形式进入港口,对于经济发达、港口基础设施完善的国家则采取租赁和股权收购等形式进入港口,但能否采用更为成熟的金融资本进入模式,主要取决于母国的经济发展水平和资本市场发育程度。

(2) 重大对外开放战略。母国重大对外开放战略是企业投资海外港口的直接驱动因素,如中国2001年“走出去”写入国家战略、2013年“一带一路”倡议提出带来了海外港口投资的跨越式发展,前者是中国企业海外港口投资的起点,后者是海外港口数量爆发式增长的起始年。中国海外港口的布局体现出极强的战略导向性,主要表现在“一带一路”沿线地区的高度集聚。良好的外交关系是企业选择海外港口的重要影响因素,甚至会促成短期内没有明显收益、同全球码头网络搭建关联不大的援助性投资行为,而紧密的经贸合作关系的影响更为直接,为了建立两国加强经贸往来的经济载体,扩大自身在东道国的影响力,母国会积极推动资本进入东道国的港口,此时投资行为具有可预期的收益和持续发展能力。两国的经贸合作形式推动了海外港口投资模式的多样化,如两国为了加强在经济、贸易、物流等领域的合作,在港区及腹地建立境外经贸合作区、物流商贸合作园区、国际商贸城等。

(3) 全球航运格局和地理替代性。全球航运格局在中国海外港口投资中起到空间导向的作用,为了进一步扩大自身在全球航运体系的运输组织能力,完善全球港口网络的构建,中国企业近年来更倾向于在全球范围投资枢纽港,全球前100位港口中已有22个有中国资本参与,从空间布局来看,这些港口分布在东亚、东南亚、南亚、澳新、西北欧、地中海、美东、美西等8个航区,形成了中国海外港口格局的基本框架(图7)。地理替代性对枢纽港导向下的海外港口投资起到补充作用,在特定情况下企业可以选择区位条件同枢纽港类似的港口进行替代性投资。一些重要的国际枢纽港,由于私有化过

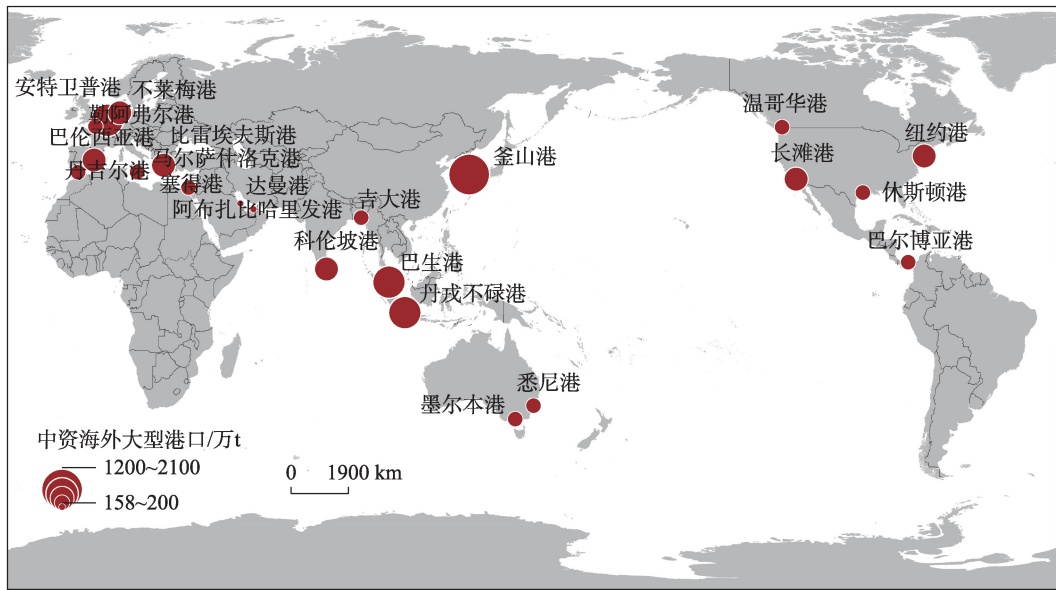


图7 中资大型海外港口空间布局

Fig.7 Spatial pattern of overseas ports with Chinese investment

程基本完成,或者同中国的地缘关系比较紧张,中国企业无法进入,但在全球航运体系中具有至关重要的作用,往往会采取在该类港口的周边地区新建一个替代性的港口,如新加坡港是全球航运体系中的重要枢纽,同时扼守马六甲海峡这条对中国至为重要的能源通道,但由于两国地缘利益的冲突无法进入,作为替代,中国同马来西亚合作,新建皇京港并计划修建铁路直达港区,部分程度上替代新加坡港在中国海外港口布局中的作用。在中国海外港口布局中还有一批规模较小的次要港口,多数集中在非东和非西航区,具有显著的援助建设性质,进入方式以基础设施项目承建为主。

(4) 企业自身发展需求。企业自身发展需求包括产业链延伸和市场空间拓展是海外港口投资行为的根本动力。在全球航运市场“货量减、运价跌”的背景下,迫于承运利润薄弱的压力,航运企业开始寻求产业链和价值链的延伸,介入码头经营,在广泛投资码头建设的基础上,航运企业以一个核心港口为基础集中建设航运网络,并调整航线组织。地主港务集团对海外港口投资一直以来持保守态度,受到“一带一路”倡议的引导,同时面临国内港口的激烈竞争,近年来寻求新的市场空间,主动加快了国际化的步伐,开始涉足海外港口投资领域。以中交建特别是旗下的中国港湾工程为代表的基建企业,在产能过剩的背景下,凭借中国在基础设施建设领域的技术和成本优势,成为中国“走出去”

战略的排头兵,为其他企业进入海外港口打下了良好的基础。航运企业和码头运营商的港口网络拓展与优化是企业选择海外港口的重要因素。企业注重同自身已有码头网络的联动,进一步完善自身航运组织能力,港口企业倾向于在自身码头网络邻近区域的枢纽港进行布局,而基建企业则倾向于在主要援助地区集中建设港;同时也会受到企业其他业务的支撑,如港航企业的航运业务较为集中的国家和地区往往会成为该企业海外港口投资的重要选择。核心业务类型是企业选择海外港口投资模式的核心因素,如码头运营商、港航企业和地主港务集团倾向于股权收购的形式,基建企业多以项目承建为主,投资企业的进入形式则更加多样化。

4.2.2 影响因素的相互关系

国家经济发展环境、重大对外开放战略、全球航运格局和地理替代性、企业自身发展需求4个因素共同影响了海外港口投资的布局,但在不同的空间尺度和演化阶段,影响因素发挥的作用和不同影响因素之间的功能联系各不相同。①从空间尺度上看,宏观尺度下海外港口投资行为同时受到母国和东道国的影响,国家经济发展环境和重大对外开放战略起到了主导作用,它们为投资行为提供了基础环境和发展契机;微观尺度下海外港口投资行为最终需要落实到企业主体去执行,因此企业自身发展需求起到了主导作用,它是投资行为产生的直接动力,同时在这个空间尺度上,被投资港口的选择

显得尤为重要,企业基于现有的全球枢纽港体系来完善自身码头网络,因此全球航运格局和地理替代性虽然是一个大尺度的影响因素,但在微观尺度起到了支撑作用。②从演化阶段来看,2000年以前中国海外港口投资行为是经济援助性质的,这种行为是基于两国外交关系和经济合作的考量,此时重大对外开放战略起到了主导作用,投资行为的执行主体是国有企业,主要基于国家需要并非自身发展需求;2001—2008年,“走出去”写入国家战略,海外港口投资行为从经济援助向商业合作转变,此时重大对外开放战略和企业自身发展需求成为主导因素;2009—2012年,中国因大规模基础设施投资导致产能过剩,海外港口投资布局向全球范围扩散,此时国家经济发展环境和企业自身发展需求起到主导作用;2013—2016年,“一带一路”合作倡议提出,海外投资港口向沿线地区集中布局,此时重大对外开放战略起到绝对主导作用;2017至今,海外港口投资规模仍在增进,投资布局趋于稳定,此时企业自身发展需求起到主导作用。

4种影响因素之间具有一定的功能联系,它们在驱动海外港口投资和布局的过程中发生的相互作用衍生出多种关系机制。①海外港口投资需求的尺度传递机制。海外港口投资是伴随国家经济发展产生的宏观需求,但投资行为的执行主体始终是企业,这种国家尺度的投资需求借助重大的政策和发展战略,传导到微观尺度的企业主体上,在具体的业务需求引导下推动海外港口投资。②投资海外港口的双层选择机制。海外港口投资布局的行为可以分解为东道国的选择和港口的选择两个层面,其中东道国的选择由国民经济发展环境和重大对外开放战略决定,投资港口的选择则是在企业自身发展需求驱动下的港口布局行为,而全球港口体系则是投资港口选择的基础。③海外港口投资模式的多线更替机制。在国家宏观环境的基础支撑下,随着企业投资能力的增强,不同企业业务类型对应的海外港口投资模式均呈现阶段性的更替,在国民经济发展环境的基础支撑下,企业主体不断发展,投资能力不断提高,从而推动海外港口投资模式的更替,按企业主营业务类型这种更替过程分为港口建设和港口收购两条线,前者经历了港口直接建设—港口腹地基建—港口腹地产业载体建设的变化,后者则经历了港口租赁—港口参股—港口控股或全资的变化。

5 结论与讨论

港口是航运网络的构成要素,是航线挂靠和航班组织的基本单元,在航运网络的构建中发挥着枢纽作用。中国海外港口投资在“一带一路”合作倡议的推动下开始高速发展,投资港口数量猛增,中国企业参与海外港口管理的程度不断提高,在沿线地区初步形成了一个以中国为连通核心的航运网络,构成了“一带一路”沿线地区基础设施互联互通的骨干部分,同时沿线地区海外港口成为中国“海上丝绸之路”倡议的重要支撑点,在增进“海上丝绸之路”沿线国家海上运输合作和贸易往来中发挥了基础性的作用。中国对“一带一路”沿线地区海外港口的投资帮助东道国提高了港口运输能力,并加快发展临港产业,进而带动沿线国家和地区的共同发展。海外港口投资的研究逐步得到学者的关注,以往的研究多从企业视角出发,重点关注企业海外投资行为,侧重于港航企业的经营管理、投资港口区位选择、效益评价、风险控制和海外发展战略等方面,本文将研究尺度上升到国家,而投资企业成为研究样本,将企业港口投资区位偏好转为海外港口投资格局的研究。总的来看,中国海外港口经历了零星分布、就近布局、全球扩散、局部集聚和总体稳定5个阶段,而在格局变化的过程中体现出3个重要特征:首先,中国海外港口投资的所属国别极为分散,但上升到航区尺度后明显集中于西北欧航区和地中海航区;其次,海外港口股权收购的核心企业是中远海运和招商局,基础设施项目承建的核心企业是中国港湾工程;最后,从2013年开始以股权收购形式进入的海外港口数量开始急剧增加,并随着投资过程的不断深入,股权占比明显提高,当前中国企业海外港口投资更多地追求控股。中国企业进入海外港口的模式大致可以分为基础设施项目承建、港口经营权转让、港口股权收购和码头管理输出4种,前3种海外港口进入模式具有交错演化的特点。中资海外港口投资格局的影响因素包括国家经济发展环境、重大对外开放战略、全球航运格局及地理替代性和企业自身发展需求,在不同的空间尺度和演化阶段下主导因素和作用方式各不相同,影响因素的内在功能联系形成了3种关系机制,包括海外港口投资需求的尺度传递机制、投资海外港口的双层选择机制和海外港口投资模式的多线更替机制。

本文刻画了中国海外港口投资的空间格局及其演化过程,并从地域分布、企业主体和港口股权,3个视角分析了海外港口投资的结构特征与进入路径,最后总结了海外港口投资的进入模式和发展机理,形成了较为完整的研究脉络,但仍有多个方面可以继续深入探讨:首先,本文将项目承建和港口租赁等模式也归入海外港口投资的范畴,但在数量分析上侧重港口股权收购,实际上这2种模式也可以根据合同金额和港口经营权年限的差异进一步分析;其次,在进入模式上,本文提到了多种进入模式之间存在内在关联,比如港口股权收购和项目承建的模式都可能是以获取若干年的港口特许经营权为目的,模式之间的相互转化过程和机制需要进一步研究;最后,在发展机理上将海外港口投资的影响因素总结为4个方面,在未来的研究中可以进一步细化,以更好地刻画影响因素的内在工作方式和功能联系。

受限于海外港口投资数据和相关资料的可获得性,本文将海外港口投资及股权变化的研究统一到港口尺度,但企业投资已经深入海外港口内部的码头乃至泊位,港口内部多种外来资本交错的权属格局对世界各国海权的控制与博弈具有重要意义,也是本文下一步主要的研究方向。

参考文献(References)

曹有挥, 蒋自然, 陈欢, 等. 2015. 长江沿岸港口体系的形成过程与机制 [J]. 地理科学进展, 34(11): 1430-1440. [Cao Y H, Jiang Z R, Chen H, et al. 2015. The evolution course and mechanism of the port system along the Yangtze River. *Progress in Geography*, 34(11): 1430-1440.]

程佳佳, 王成金, 何嘉明. 2016. 国际码头企业的珠江三角洲进入路径与空间网络 [J]. 地理研究, 35(7): 1314-1328. [Cheng J J, Wang C J, He J M. 2016. Expansion of international terminal operators in the Pearl River Delta: Temporal path, spatial network and influence. *Geographical Research*, 35(7): 1314-1328.]

费春蕾. 2017. 不同投资模式下的中国企业投资海外港口运营效率评价研究 [D]. 大连: 大连海事大学. [Fei C L. 2017. Chinese enterprises under different investment models invest in the evaluation of operation efficiency of overseas ports. Dalian, China: Dalian Maritime University.]

郭艳, 张蔚蔚. 2007. 中国航运企业发展现状及对策研究 [J]. 中国水运(学术版), (1): 204-206. [Guo Y, Zhang W W. 2007. Chinese shipping enterprise development present situation and countermeasure research. *China Water Transport (Academic Version)*, (1): 204-206.]

韩菲. 2012. 我国远洋运输企业海外投资战略研究 [D]. 青

岛: 中国海洋大学. [Han F. 2012. Study on overseas investment strategies of ocean shipping enterprises of China. Qingdao, China: Dalian Maritime University.]

胡非凡, 吴志华. 2006. 远洋运输企业的跨国并购 [J]. 中国水运, (1): 14-15. [Hu F F, Wu Z H. 2006. Cross-border mergers acquisitions of ocean shipping enterprises. *China Water Transport*, (1): 14-15.]

刘汉波. 2000. 中远集团海外发展战略及策略研究 [D]. 大连: 大连海事大学. [Liu H B. 2000. Overseas development strategy and tactics of COSCO. Dalian, China: Dalian Maritime University.]

刘万锋. 2008. 码头运营商在中国港口投资的趋向和特点 [J]. 港口经济, (10): 43-45. [Liu W F. 2008. The trend and features of terminal operators' investment for China's ports. *Port Economy*, (10): 43-45.]

刘杏. 2007. 中国港口企业跨国并购分析 [D]. 广州: 暨南大学. [Liu X. 2007. Analysis of Chinese port enterprise's transnational M&A. Guangzhou, China: Jinan University.]

潘坤友, 曹有挥, 梁双波, 等. 2013. 中国集装箱多门户港口区域空间结构的形成与机理 [J]. 地理科学进展, 32(2): 214-222. [Pan K Y, Cao Y H, Liang S B, et al. 2013. A study on formation and mechanism of multi-port gateway regions in the China's container port system. *Progress in Geography*, 32(2): 214-222.]

王成金. 2008a. 全球集装箱航运的空间组织网络 [J]. 地理研究, 27(3): 636-648. [Wang C J. 2008. Spatial organization networks of world marine container transportation. *Geographical Research*, 27(3): 636-648.]

王成金. 2008b. 世界航运企业重组及其对航运网络结构的影响: 兼论对中国港口体系的影响 [J]. 世界地理研究, 17(1): 94-104. [Wang C J. 2008. International reorganization of shipping liners and its effect on world network structure. *World Regional Studies*, 17(1): 94-104.]

谢泽彪, 刘文, 张华. 2017. 谈“一带一路”战略与海外港口投资问题的思考 [J]. 珠江水运, (15): 82-83. [Xie Z B, Liu W, Zhang H. 2017. The discussion for the Belt and Road Initiative and investment of overseas ports. *Pearl River Water Transport*, (15): 82-83.]

张磊. 2014. 国内港航企业海外投资港口情况分析 [J]. 港口经济, (3): 49-52. [Zhang L. 2014. Analysis for overseas ports invested by domestic port and shipping enterprises. *Port Economy*, (3): 49-52.]

Ducruet C, Notteboom T. 2012. The worldwide maritime network of container shipping: Spatial structure and regional dynamics [J]. *Global Networks*, 12(3): 395-423.

Franc P, Van der Horst M. 2010. Understanding hinterland service integration by shipping lines and terminal operators: A theoretical and empirical analysis [J]. *Journal of Transport Geography*, 18(4): 557-566.

- Notteboom T E. 2002. Consolidation and contestability in the European container handling industry [J]. *Maritime Policy & Management*, 29(3): 257-269.
- Notteboom T E, Rodrigue J P. 2012. The corporate geography of global container terminal operators [J]. *Maritime Policy & Management*, 39(3): 249-279.
- Notteboom T E, Verhoeven P, Fontanet M. 2012. Current practices in European ports on the awarding of seaport terminals to private operators: Towards an industry good practice guide [J]. *Maritime Policy & Management*, 39(1): 107-123.
- Olivier D. 2005. Private entry and emerging partnerships in container terminal operations: Evidence from Asia [J]. *Maritime Economics & Logistics*, 7(2): 87-115.
- Pallis A A, Parola F, Satta G, et al. 2018. Private entry in cruise terminal operations in the Mediterranean Sea [J]. *Maritime Economics & Logistics*, 20(1): 1-28.
- Parola F, Notteboom T, Satta G, et al. 2013. Analysis of factors underlying foreign entry strategies of terminal operators in container ports [J]. *Journal of Transport Geography*, 33: 72-84.

Spatial change of China's investment pattern for overseas ports and its mechanism

CHEN Peiran^{1,2,3}, WANG Chengjin^{1,2*}, LIU Weidong^{1,2}

(1. Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, CAS, Beijing 100101, China;

2. College of Resources and Environment, University of Chinese Academy of Sciences, Beijing 100049, China;

3. School of Geography, Beijing Normal University, Beijing 100875, China)

Abstract: Along with the global strategy written into national strategy in 2000 and the Belt and Road Initiative proposed in 2013, China is accelerating the pace of investment for overseas ports. This study constructed a data base of examples of overseas ports investment by Chinese enterprises from 1978 to date, analyzed the spatial change of investment pattern on a global level, and clarified the features and pathway for Chinese enterprises entering overseas ports from the aspects of regional structure, participants, ownership change, and so on. It also examined the main entry patterns of overseas ports, internal relationship between different entry patterns, and correlation and shift between different patterns. Finally this article discussed the development mechanism of China's overseas port investment based on, in progression, why Chinese enterprises went global, why these enterprises invested where they did, and why these enterprises chose certain pattern. The results show that: The process of Chinese investment for overseas ports can be divided into five development stages—before 2000, these overseas ports scarcely distributed in North Africa; from 2000 to 2008 China's investment for overseas ports tended to distribute in its surrounding areas; from 2009 to 2012 ports distribution turned to a global spread; from 2013 to 2016 overseas ports tended to concentrate as guided by the opening strategy; since 2007 ports distribution has remained overall stable. The changing process of distribution reflects three features: 1) Country distribution is dispersed, while these ports assemble significantly in Northwest European and Mediterranean at the navigation area scale. 2) The investors include large shipping enterprises, wharf operators, and infrastructure enterprises, among which the core enterprises for overseas ports' stock acquisition include China Ocean Shipping (Group) Company and China Merchants Steamship Company, and the core enterprise for overseas ports' infrastructure construction is China Harbour Engineering. 3) The number of overseas ports invested through stock acquisition began to increase rapidly since 2013 and as the investment process constantly deepening, overseas ports investment changed from equity participation to holding. Overseas ports entry patterns include infrastructure project construction, transfer of port managerial authority, acquisition of port's stock, and port management export. The influencing factors for overseas ports investment can be summarized as national economic development context, key opening-up strategy, global shipping pattern, spatial substitution, and enterprise self-development demand. Leading factors and their functions changed at different spatial scales and stages of development.

Keywords: overseas port investment; spatial pattern and change; ownership change; entry pattern; China