

中国参与非洲公路建设的现状与前景

杨雪松

一、非洲的经济发展概况

非洲是全球最贫穷的大洲,2009 年全非洲的贸易总额仅占世界贸易总额的 2%, 预计 2010 年将略有增长,占 3%。

非洲国家普遍面临的问题是基础设施落后和公共机构脆弱,这使多数非洲国家陷入了一个恶性循环:基础设施落后限制了经济增长,经济发展缓慢又限制了政府在基础设施建设等领域的投入。另外,当前金融危机导致全球经济低迷,非洲的经济增长前景也不可避免地受到影响。出口市场萎缩、大宗商品价格回落以及外资的撤出,削弱了非洲大陆在近年来取得的部分经济成就。

为实现经济健康持续增长,非洲国家近年来一直致力于推动经济一体化进程。自 1991 年签订旨在建立非洲经济共同体的《阿布贾条约》以来,非洲国家在推动地区经济一体化方面取得了不少进展,包括东部和南部非洲共同市场在内的五个地区组织已经建立自由贸易区,而东非共同体五国也已实现关税同盟。尤其在当前应对国际金融危机方面,非洲国家经济一体化的作用尤为明

显。更加积极地推动经济一体化,是非洲克服国际金融危机不利影响的现实要求。同时,非洲可以通过加快经济一体化开拓内部市场,减少国际商品需求下降的影响,并通过加强基础设施建设等,为下一轮经济增长夯实基础。

二、非洲公路建设概况及存在的问题

非洲是世界交通运输业比较落后的一个洲,还没有形成完整的交通运输体系。大多数交通线路从沿海港口伸向内地,彼此互相孤立。交通运输以公路为主,另有铁路、海运等方式。目前非洲公路总里程约 130 多万公里,铁路约 7.8 万公里,内河通航里程约 5.2 万公里。海运业占重要地位,航空业近年来也有较快发展。

(一)非洲公路建设概况

上世纪 70 年代以来,非洲国家的公路建设步伐明显加快。一些国家为了发展贸易,联合修建了一条穿越撒哈拉沙漠的公路干线,全长为 8266 公里,而且全程柏油路面。它把阿尔及利亚与马里、尼日利亚、尼日尔等国家连接在一起。非洲统一组织和联合国国际开发协会等机构也参与了筑

路工作。这条公路的建成便利了非洲的南北交通,使一些拥有丰富矿产资源的地区得到了有效开发。与此同时,另外一条横贯非洲大陆、全长 5000 公里的公路干线也成功修建,它东起印度洋沿岸肯尼亚的蒙巴萨,西到大西洋几内亚湾沿岸的拉各斯,中间经过乌干达、卢旺达、布隆迪、扎伊尔、刚果、加蓬、赤道几内亚、喀麦隆、中非、苏丹和乍得等国家。这一巨大的工程也是由沿途各国分段修建的。它对于贯通这些国家和非洲中部地区的贸易和矿产、农产品的运输起到了极其重要的作用。

(二)非洲公路建设存在的问题及采取的措施

资金、管理和技术是非洲公路建设存在的主要问题。金融危机对于非洲最直接的影响之一就是当地基建项目能够获得的资金有所减少,而基础设施的改善对于提高当地的竞争能力、加强与世界各地的贸易联系十分重要。

非洲国家在金融危机造成投资困难的情况下,从长远发展的角度出发,为基础设施建设积极筹集资金。2009 年 4 月初,东南非洲为“非洲南北经济发展走廊”

基础设施升级项目筹得 12 亿美元, 希望在未来五到十年内彻底改善该地区的交通要道, 节省地区贸易货物运输时间和费用。这将进一步开发该地区国家的发展潜力, 增加地区内贸易并提升对外贸易竞争力。除此之外, 东非共同体国家肯尼亚和坦桑尼亚也已启动耗资 1.56 亿美元的公路建设项目。这些基础设施建设项目将进一步促进地区内商品、服务和人员的流动。另外, 安哥拉公共工程部长卡尔内罗日前宣布, 未来两年, 政府在公路建设上将投资大约 30 亿美元。安哥拉全国公路网规划大约 7.3 万公里, 长度为非洲之最, 全部建成需要更大投资。事实上, 政府目前能安排的投资只能满足 8000 公里的道路建设, 预计可在 2010 年实施。

鉴于非洲消费增长的瓶颈仍然是基础设施, 如果刺激计划能够用在非洲的基础设施建设上, 非洲的商品需求将会增长, 事实证明一条公路往往能带动一片经济活动, 中国目前在非洲最主要的投资项目之一就是公路建设, 同时在农业、矿业、石油开采等领域也有较大投资。中国公司的投资在很大程度上减缓了金融危机下外来资金减少的趋势, 利用充裕的资金和专业知识的非洲大陆开展了多个重要的项目。例如, 2009 年 5 月标准银行集团和工商银行博茨瓦纳 Morupule 水电站扩建所需的 16 亿美元资金担任联合管理人。中国水利水电建设集团也签署了几个重要的项目, 包括在 2009 年 3 月赢得了苏丹总长 486 公里的公路建设项目,

以及位于赞比亚的 Kariba 北岸电站扩建项目。

三、中国在非洲公路建设的案例与经验

(一) 中国在非洲承包公路项目概况

近年来, 我国一直比较注重对外承包工程和劳务合作的发展。其中非洲地区已是我国对外工程承包比较大的区域之一。仅中铁七局海外公司 2008 年就新签合同额 3 亿美元, 并成功进入埃塞俄比亚、博茨瓦纳两个新市场, 先后中标坦桑尼亚 60 公里道路项目、埃塞俄比亚 118 公里道路项目、赞比亚 50 公里红土路升级项目、赞比亚 340 公里道路升级项目、坦桑尼亚 84.6 公里道路项目, 以及博茨瓦纳 38 公里道路项目。

近期, 中国中铁海外公司中标非洲加蓬公路建设项目, 项目工期 24 个月, 合同总金额 9500 万美元 (约合人民币 64885 万元)。中铁七局中标非洲博茨瓦纳道路修建项目, 工程合同价值约 3019 万美元。另外, 中交建设集团中标加南部富加穆至穆伊拉公路, 全长 116 公里, 造价 820 亿非郎 (约合 1.23 亿欧元)。中水电集团中标加东南部拉莱尤至拉斯图维尔公路, 全长 97 公里, 造价 598 亿非郎 (约合 8870 万欧元)。中国海外工程公司中标加南部恩代恩代至莱邦巴公路, 全长 37 公里, 造价 450 亿非郎 (约合 6700 万欧元)。

(二) 中国的机械设备存在竞争优势

非洲地区工程建设市场的特点和经济发展状况决定了质优价廉的工程机械设备在非洲地区更受青睐。与欧美等发达国家相比, 我国工程机械设备具有较强的价格竞争力, 而且质量过硬, 售后服务比较健全。因此, 我国质优价廉的工程机械设备在非洲市场具有很强的竞争力和发展潜力。此外, 在当前金融危机的影响下, 欧美等发达国家由于受金融危机的影响, 在非洲的投资正在缩减, 这也在客观上为中国工程机械设备扩大在非洲市场的份额提供了机遇。

(三) 中国在工程施工方面的劣势

中国承包商习惯于在基础设施建设项目中自带劳工, 以便能够按时完工。其根本原因还在于, 虽然非洲劳动力成本更低, 但技术不熟练。将来中非合作中最重要的是寻找到转移技术和技能的途径, 使中国工程师能够训练本土劳工, 让一些工作能够由当地劳动力完成。

(四) 中国路桥公司在安哥拉承包工程案例

2002 年, 安哥拉结束了长达二十七年的内战, 目前正处于百废待兴、战后重建的经济发展快车道上。安政府为了尽快重建破坏殆尽的基础设施, 每年制定相应的国家预算计划, 有步骤地对交通、通信、水利、医院、学校等进行大规模重建。因此, 安工程承包市场从 2003 年启动, 到 2008 年已经进入高峰期, 全国各地的公路、铁路、机场、学校、医院及市政项目纷纷上马。虽受国际金融危

机影响,2009 年增长速度稍有放缓,但总体上仍保持良好的势头。

中国路桥公司以公路项目为切入点进入安哥拉市场,随后在该国政府投资项目上接连中标,进一步巩固了中国路桥公司在当地工程承包市场的地位。截至 2008 年底,中国路桥公司已签约的道路项目的总里程达 2000 多公里,成为与安哥拉公路局合作规模最大的承包商。

中国路桥公司注意政治风险、金融风险以及市场风险,合理规避其他风险,如税务风险、法律风险等。在汇率问题上,增加了当地币的各种存款,争取了大额的汇兑收益,降低了汇率风险,使公司资产得到保值增值。中国路桥公司通过多次与政府机关、中介机构协商,争取了税收优惠政策,清理了自办事处成立以来的全部应交税金,取得了完税凭证;但还应继续加大这方面的工作力度,甚至投入一定的费用聘请当地专家对工程给予指导,以合理规避这些风险。

四、中国在非洲公路建设的前景

总体而言,中国公司在非洲承包工程的内外环境日益看好。2009 年,我国领导人将第一次外访任务定在非洲,表示了我国对中非关系的高度重视,同时,在也客观上为我国工程机械设备出口和工程承包营造了一个良好的出口环境。其实,“中非友谊”在新中国的外交史上一直占据着非常重要的位置,中国一直高度关注与非洲国家的友好关系。在援助非

洲时,我国将基础设施建设放在了优先考虑的位置,不断扩大在基础设施建设、农业、电信等领域同非洲国家的合作,这些领域已成为中非关系发展的亮点。

(一)中国与非洲贸易增长加快

据英国《经济学家》杂志报道,中国最近已经取代法国,成为撒哈拉以南非洲地区最大的贸易伙伴。中国政府推出的经济刺激方案也有效防止了中非贸易的进一步下跌。大规模的基础设施投入刺激了对非洲大宗商品的需求,尤其是石油、铁矿石、棉花、木材、贵金属、铜、锡和铂金。

(二)国内市场饱和促使中国企业选择非洲市场

中国国内的竞争日益激烈,使企业的利润空间受到挤压,特别是中国的资本和劳动力成本变得更加高昂,而非洲通常能够给中国企业足够的运营空间,企业面临的竞争不太激烈。另外,由于中国对欧洲和美国的出口大幅下降,对于中国那些具有全球竞争力的产品,非洲很可能将成为一个重要的市场。同样由于衰退的影响,中国低成本消费品在与较为昂贵的当地和国际品牌竞争时很可能赢得更大的市场份额。

(三)非洲市场为中国机械设备出口提供机遇

2009 年非洲联盟第 12 届首脑会议将“非洲基础设施建设”作为会议的主题。这不仅显示了非洲地区在基础设施方面的不足,以及非洲各国对于改善基础设施的高度重视和迫切愿望,也反映了非洲基础建设市场的巨大潜

力。可以预计,当全球遭受金融危机的冲击时,非洲地区正在酝酿着新一轮的基础设施建设高潮。这对中国工程机械设备的出口将会形成很大的带动作用。

(四)中国企业应拓宽融资渠道

除积极用好我国的援外资金,商业资金外,还应该及时了解掌握国际融资信息,参与国际招投标,为项目拓宽资金渠道,如世界银行、非洲开发银行以及美国、欧盟都是主要投资伙伴。欧盟委员会已批准向非洲提供 64 亿美元的援助计划,该笔拨款将用于援助非洲的基础设施,特别是建设贯穿非洲的公路建设项目。这些项目将会纳入 2008 至 2013 年的欧盟—非洲合作伙伴项目计划。欧盟列出了八条准备援建的跨国公路,包括跨越七个国家、总长 4500 公里的达卡尔(塞内加尔)至恩贾梅纳(乍得)高速公路,以及跨越十二个国家,从毛里塔利亚到尼日利亚的努瓦克肖特,再到拉各斯的公路。

(五)中国企业应选择适当的项目合作模式

根据多年的经验,非洲的道路建设市场前景可观,中国企业进入这个市场完全可行。但是中国企业进入非洲道路建设市场应该选好合作模式,如首选交钥匙工程或 EPC 模式。同时,中国企业在项目管理上应遵守当地法律,符合国际管理,注重企业社会责任,并且应该做好应对不利因素(如战争、瘟疫、自然灾害等)的准备,并且合理规避风险。

(作者单位:中国路桥公司)