

# 瓜達爾港 喀什經濟穩增長新引擎

瓜達爾港大大縮短能源輸送距離

中巴鐵路模擬路線

全長 5709 公里

400 公里

全長 14490 公里

### 瓜達爾深水港項目分兩個階段完成

#### 第一期工程

總投資 2.48 億美元；中方出資 1.98 億美元，主要用於港口基礎設施建設：3 個多功能碼頭和總長 4.35 公里的進港航道等；巴方負責配套資金 5000 萬美元，主要用於繳納各種捐稅、修建港務辦公樓等配套工程。

#### 第二期工程

修築 10 個船艦停泊處：其中有 3 個集裝箱碼頭；將為油輪修築兩處停泊港口；總投資為 5.24 億美元。

11月11日，巴基斯坦政府將 2281 畝瓜達爾港自貿區土地的使用權移交給中國海外港口控股有限公司，租期 43 年。中方企業將管理瓜達爾國際機場、瓜達爾自由區和瓜達爾海運服務 3 家公司，全權打理瓜達爾港業務。這一舉措，或使「一帶一路」重要支點城市——喀什成為最直接受益者。

香港商報記者 林楠

## 華獲巴瓜達爾港使用權

巴基斯坦政府將 2281 畝瓜達爾港自貿區土地的使用權移交給中國，這是個雙贏之舉，瓜達爾港將成為中巴深層經濟合作的新平台。

就中國而言，該港口不僅具備重要商業潛力，軍事和戰略意義也不可小覷。在美國對西太平洋、馬六甲海峽具有壓倒性優勢的情況下，60%能源供給依賴中東的中國嚴重依賴這一地區的海上航路。一旦發生緊急情況，該航路被封鎖，將危及中國的能源安全。

### 中國能源威脅或將減少

瓜達爾對中國的戰略價值在於它靠近伊朗和阿拉伯半島之間的霍爾木茲海峽。中國 60% 的能源供應都來自中東，並且一直擔心在該地區大量駐軍的美國切斷這些供應線。能源問題專家尼亞茲 (Tarique Niazi) 表示：「由於沒有藍水海軍，中國擔心任何敵對國家都能夠切斷其能源供應。」

有分析指出，巴方有意在該處修建陸上輸油管線，直通中國西部。如此一來，中國從中東進口的石油將平添一處繞過「馬六甲海峽」的捷徑。中國海軍編隊遠赴蘇伊士運河、地中海、亞丁灣一帶參與打擊海盜巡航時，瓜達爾港將成為大型艦隊沿途補給、維修的後勤保障基地。

就巴基斯坦而言，同樣具備現實經濟價值和深遠意義。巴媒體「暢想」，如果深度開發，瓜達爾港有望成為轉載、倉儲、運輸於一體的地中海海上中轉站和中亞戰略樞紐。不僅促進巴基斯坦對外貿易，創造大量就業機會，改善人民的貧困狀況，還為被陸地包圍的中亞打開一扇通往世界的窗口。

而在戰略意義上來講，巴基斯坦最大的港口卡拉奇是該國對外經貿的重要吞吐地，而且是巴基斯坦的重要軍港，而在卡拉奇西部 725 公里處的瓜達爾，無疑成為巴基斯坦延長沿海戰略縱深的重要選擇。

外交部發言人洪磊表示，中國企業接手瓜達爾港經營權，是中巴經貿合作下的商業項目，是兩國互利友好合作的一部分。瓜達爾港項目是中巴經濟走廊框架下的重點項目之一，中巴企業將繼續按照平等協商、互利共贏原則推動瓜達爾港建設與開發。

## 中企到巴投資優勢多

瓜達爾是位於巴基斯坦西南海岸邊陲地區一個貧窮的小漁村，其所在的俾路支省也是巴基斯坦最為貧困、最為落後、人口最稀少的省份，它東臨伊朗，北與動盪不安的阿富汗接壤。

巴基斯坦技術交流與合作公司總經理西迪克·烏爾·拉曼·拉納把中巴經濟走廊視為中國的改革開放地，他認為瓜達爾港就像改革開放以前的深圳，如果沿線能發展起來幾個工業城市，整個阿拉伯海的市場都將在那邊。

作為巴基斯坦工商聯盟的代表，拉納認為民營企業之間的合作是中巴經濟走廊最強大的活力與推動力。他分析了中國企業到巴基斯坦投資的幾大優勢：

巴基斯坦有充足的原材料，有便宜的勞動力，有優惠的政策，此外，還有廣闊的市場。拉納表示，中國的污染企業有搬遷的需求，數十個造紙廠已經停產，他們可以把設備搬到巴基斯坦，把企業搬過來。

拉納不希望中國企業一家家搬過去，而希望中國企業

業搞一個聯合體，把水泥廠、城廠、玻璃廠打包一起搬遷。巴基斯坦方面也提供了足夠優惠的政策。

按照巴政府規劃，瓜達爾深水港項目分兩個階段完成：一期工程總投資 2.48 億美元，中方出資 1.98 億美元，以贈款、無息貸款、優惠貸款和買方信貸等進行融資，主要用於港口基礎設施建設，包括 3 個多功能碼頭和總長 4.35 公里的進港航道等；巴方負責配套資金 5000 萬美元，主要用於繳納各種捐稅、修建港務辦公樓等配套工程。

第二期工程將比第一期工程更加宏偉，修築 10 個船艦停泊處，其中有 3 個集裝箱碼頭。此外，還將為油輪修築兩處停泊港口，一處同停泊處和地下輸油管相連的煉油廠，總投資為 5.24 億美元。

為了鼓勵國內外投資者到經濟特區投資，巴政府特別針對能源、稅制等國內投資短板，專門為投資者出台了利好政策來鼓勵投資，包括保障能源、減免稅收、提供一站式服務等等。

## 喀什是最直接的受益者

對喀什來說，有可能成為中國西部世界級的物流中心。再進一步，當越來越多的貨物聚集時，喀什就可能成為貿易中心。

當中國內地的貨物進出不再經過沿海口岸時，就可能為中國的西部帶來繁榮，乃至形成以喀什為中心的都市圈。

中巴鐵路連接瓜達爾港和喀什之後，就相當於成為了中國另一條大動脈，整個中國西部便有了更加強勁的經濟發展動力。目前，喀什經濟社會全面發展，喀什東城金融貿易區正在加快設施建設中。中國接管瓜達爾港後，將為喀什更好地融入瓜達爾經濟圈做出推動作用。

## 地理位置極富戰略意義

瓜達爾在巴基斯坦長約 700 公里的海岸線上，曾經隻是一個名不見經傳的小碼頭。然而，這個毫不起眼的小地方卻緊扼從非洲、歐洲經紅海、霍爾木茲海峽、波斯灣通往亞太地區數條海上重要航線的咽喉；距離全球石油供應的最主要通道之一、霍爾木茲海峽僅 400 餘公里。獨特而極富戰略意義的地理位置，曾經令前蘇聯和美國為爭奪它而動足了腦筋。

同時，瓜達爾深水港是巴基斯坦第三大港口，可以作為東亞國家轉口貿易及中亞內陸國家出海口。利用中亞與該港口相連的公路與鐵路，中國有望開闢一條往新疆等西部地區輸送能源的通道。因為中國 60% 的能源補給來自中東，80% 的石油進口經過馬六甲海峽。

## 借力瓜達爾港 喀什將成世界物流中心

記者觀察

東西部發展的嚴重不均衡依舊是當下中國最大的問題之一。那這些問題的原因呢？技術落後還是勞動力質素低下？以上所謂的西部落後的原因，雖然出自名家之口，而且信譽也不少，但是，都沒有切中要害。

西部地區貧窮的根源是資本要素的流動性匱乏！說白了，錢都不往這來，西部怎麼富起來？對此最好的

解決辦法，就是讓中國西部成為資金的必經之地。

待及中巴貿易通道建成，中國內地前往歐洲和非洲的貨物，可以不再先用火車運到上海轉船繞道十萬公里經馬六甲，而直接可以火車到瓜達爾再轉船。中巴經濟走廊建成，喀什和瓜達爾必將成為世界最繁忙的物流中轉基地。這對巴基斯坦重要，對中國西部而言更加重要。

上海、新加坡、深圳、香港，這些世界上最大的港

口，無疑都是閃耀的經濟明星。而物流的中心就是資金流的中心；資金流的中心一定是金融的中心；金融中心又一定會派生出貿易中心、商業中心、生活中心、服務中心……

十年前，新加坡僅僅每年的期貨交割的金額就超過中國全年的 GDP。依靠強大的物流能力，新加坡成為了也是世界金融中心、貿易中心。因為為了處理自己的貨物，世界各國的銀行都需要在新加坡設立分

行。一個人口不足 500 萬的國度，外資銀行就有幾百家，在銀行就業的員工就是幾十萬，為銀行服務的行業則需要更多的人。而中國的西部落後於東部，主要原因也在此。

所以，中巴經濟走廊成為中國內陸與中亞、中東、歐洲、非洲的交通要道以後，喀什將成為世界級的物流中心。當喀什成為世界的物流中心以後，為處理本國的貨物，各國就會在喀什設立銀行，喀什就會順其自然地成為金融中心。當中國內地的貨物和資金進出不再經過上海這樣的沿海口岸時，就會為中國的西部帶來繁榮，盤活整個內陸地區。

### 瓜達爾港經營史一覽

上世紀 90 年代

美國 Uncol 公司計劃投標巴基斯坦的輸油管工程。這條輸油管原計劃投資 17 億美元。在當時的計劃中還打算把這條輸油管延伸到瓜達爾港。但是，由於美國擔心阿富汗內戰影響工程的進展以及俄羅斯害怕美國以此插足中亞事務，因此俄羅斯急急忙忙買斷了土庫斯坦境內 80% 的油氣儲量開採權。巴基斯坦的輸油管處在了無米下鍋的尷尬境地，美國的這項計劃也就擱置了。

2007 年

在瓜達爾港一期建成之後，巴基斯坦政府出人意料地將 40 年的經營權交給了新加坡，由新加坡國際港務集團負責運營。然而，新加坡方面接手港口後，後續建設遲遲不到位，瓜達爾港投入運營以來始終沒有達到預期效果。

2010 年 9 月底

鑒於港口運營狀況不佳，巴政府開始對將瓜達爾港交由新加坡公司管理一事展開重新評估。時任巴基斯坦海軍總司令兼政府海事顧問的諾曼·巴希曾公開批評瓜達爾港投入運營來並沒有達到預期的效果，並提出由中國公司負責瓜達爾港運營管理或許更好些。

2011 年 5 月

時任巴基斯坦防長的穆赫塔爾表示，中方同意接手瓜達爾港。

2013 年 1 月底

巴基斯坦資訊部長卡拉拉證實了中國將接手瓜達爾港的消息，並透露，新加坡港務集團將把運營權轉交給中國海外集團。

2015 年

11 月 11 日

巴基斯坦政府將 2281 畝瓜達爾港自貿區土地的使用權移交給中國海外港口控股有限公司，租期 43 年。中方企業將管理瓜達爾國際機場、瓜達爾自由區和瓜達爾海運服務 3 家公司，全權打理瓜達爾港業務。



巴基斯坦瓜達爾港