

# 中資在德國

一個初步研究報告

全球化監察

---



中資在德國——一個初步研究報告

出版：全球化監察

電郵：[info@globalmon.org.hk](mailto:info@globalmon.org.hk)

德國勞工世界（Forum Arbeitswelten）為此次研究提供了各種幫助，全球化監察特此致謝。

此報告版權屬於全球化監察。非牟利機構在註明此報告出版者後可以轉載報告內容。

出版日期：2019 年 8 月

## 內容

中國在德國的投資：簡介	1
在北萊茵-西法倫（North Rheine-Westphalia）的製造業投資	6
杜伊斯堡（Duisburg）—中國通往歐洲的出入口？	12
漢堡（Hamburg）港的投資計劃	16
總結	22
引用資料	23



## 中國在德國的投資：簡介

自 1999 年推出“走向國際”策略以來，中國政府一直在推動中國企業往海外投資。這導致了中國海外直接投資（Overseas Direct Investment，簡稱 ODI）和其他形式的投資從那時起有了顯著的增長。實際上，中國的 ODI 的發展快速程度已經讓它在 2015 年成為世界第二大外國直接投資（Foreign Direct Investment，簡稱 FDI）的來源。雖然中國初期在歐洲的投資增長較緩慢，但在 2009 年的全球經濟危機後有了大幅度的增長。隨著 2015 年一帶一路的倡議，中國借鑒絲綢之路的遺產創造了六條經濟走廊和連接亞洲、歐洲、非洲的海上絲綢之路，中國海外投資的政治重要性因而得到了提升。

在眾多歐洲國家中，德國一直是中國海外投資的主要接受國之一。儘管最近中國的投資日益多元化轉向其他歐洲國家，但德國仍然被認為是中國 ODI 最具吸引力的目的地之一。2000-2015 年間，德國總共接受中國 FDI 79.05 億歐元，在這期間的歐盟接受投資中排名第四（Hanemann and Huotari 2016）。<sup>2</sup>2000 年代中期，投資主要集中在小型綠地項目上，但 2011 年起，特定項目的投資飆升（Hanemann and Huotari, 2015）。2011-2016 年間，中國在德國公司的投資額從 6.9 億歐元增長到 70 億歐元（儘管其中的 45 億美元來自 Midea 對 Kuka 的收購）（Fernández, 2018）。即使 2018 年報告指出，歐洲的投資整體上有下滑的趨勢，但中國在德國投資的總價值仍有所增長（Reuters, 2019）。作為一帶一路計劃中的一部分，隨著中國力求擴大國際連接和通往歐洲的運輸路線，德國也已成爲中國前往歐洲的火車終點站。

自中國擴大了對歐洲的投資後，德國成爲了對中國來說非常重要的國家，全球化監察更熱衷於了解當地對中國的看法及迄今為止所產生的影響，特別是工作場所。爲此，我們於 2018 年 11 月參訪了德國兩週，與企業職工委員會成員，工會成員，以及其他社運份子和專家會面，了解他們與中國投資相關的經驗，同時參訪了中國投資活動的戰略地點。我們參訪了德國兩個不同的地點。第一個是北萊茵-西法倫（North Rhine-Westphalia）<sup>3</sup>，一個中國公司已經收購了各個行業的製造業工廠的早期工業區。杜伊斯堡市（Duisburg）最近受到了關注，因爲它在中國的新絲綢之路上扮演了來自重慶路線的鐵路終點站角色。第二個地點是漢堡（Hamburg），這個城市一直是中國公司建立歐洲總部的重要地點，現在有 500 個這樣的總部。當地計劃在港口建造一個新的集裝箱碼頭，可能由中國公司建造和經營，這已成爲一個值得關注的問題。本報告透過我們此次參訪的討論和結果，加上最近的相關報導和文獻，探討重要的新興問題，以了解中國在德國的投資以及潛在更長遠的影響。

---

<sup>1</sup>拉丁美洲隨後也被納入該倡議。

<sup>2</sup>如果僅包括 2000 - 2014 年的數據，實際位置是第二名。參閱 Hanemann 和 Huotari 較早前 2015 年的報告。

<sup>3</sup>我們訪問了幾個城市，包括科隆（Cologne），波鴻（Bochum），杜塞爾多夫（Düsseldorf），杜伊斯堡（Duisburg）和萊茵河畔蒙海姆（Monheim am Rhein）。

## 中國如何在德國進行投資？

德國是一個公認吸引 FDI 的國家<sup>4</sup>，也被視為中國投資者在歐洲投資的重要地點。中國公司在德國進行了大量各種規模的投資。例如，2016 年中國公司在德國進行了 68 次收購（Deutsche Welle, 2018），其中一個主要原因是其先進的製造能力。德國被中國視為一個不僅可以從收購工業資產中獲益，同時還可以從相關的先進知識和專業技能中獲益的地方。從德國獲取知識和生產專業技能符合了中國的“中國製造 2025”策略，旨在提升他們的製造能力，以實現中國在 2049 年成為主要工業國家的目標。其他使得德國受中國投資者歡迎的原因還包括了德國領先的國際地位和競爭力，進入其他歐洲市場的能力，以及“德國製造”標籤（Bian and Emons, 2017）的良好聲譽，有利吸引顧客購買成品。

與這些目標相關的是，中國在德國的 FDI 最重要的領域是汽車和工業設備。2000 年至 2014 年間，汽車和工業設備佔據了中國對德國總投資的 65% 以上（Hanemann and Huotari, 2015）。其他重要行業包括可再生能源，消費品和金融及運輸服務。這些在德國的大部分投資採取收購形式 - 根據 2015 年的一份報告，佔中國 FDI 的 82%（Hanemann and Huotari, 2015 年） - 使得中國得以快速進入市場並獲取知識和資產。然而，德國作為中國在某些領域的 FDI 接受者，落後於一些歐洲國家。其中包括中國海外投資歐洲最大的領域，能源。儘管有可再生能源的交易，但與其他歐洲國家的其他類型的能源投資（例如能源開采和公用事業）相比，該領域的總體投資很小。在交通、基礎設施，基礎材料、金屬、礦物上的投資也較小（Hanemann and Huotari, 2015）。

---

<sup>4</sup>其他幾個歐盟國家，美國和日本也是德國最大的投資者。



德國地圖

來源: <http://ontheworldmap.com/germany/germany-political-map.html>

德國的工業區是接受中國 FDI 比例最大的地區。2000 年至 2014 年間，德國南部和西部（前西德國家）獲得中國最多的 FDI。巴伐利亞（Bavaria），黑森（Hesse），和北萊茵-西法倫（North Rhine-Westphalia）是接受中國 FDI 最多的州，每個州都獲得了累積價值超過 10 億歐元的中國公司 FDI 項目（Hanemann and Huotari, 2015）。

### 呈現擔憂和冷靜的態度

雖然德國政府仍然相對歡迎<sup>5</sup>，但對中國在德國投資的性質和後果的擔憂一直在增加。其中一個主要原因是對技術損失和技術優勢的擔憂，特別是在投資規模增加的情況下，中國表達了追趕德國等先進製造企業的雄心壯志。貝塔斯曼基金會（Bertelsmann Stiftung）的一項基礎研究發現，在 2014 年至 2017 年間，中國在德國的併購中，近三分之二涉及北京的“中國製造 2025”計劃（Fernández, 2018）中列出的十個領域。不僅德國政府可能對此感到擔憂，據我們採訪過的一位工會顧問說，有時德國工會認為中國投資比其他類型的投資更受歡迎，但人們擔心技術轉讓的未來影響以及可能導致的後續競爭。與此同時，在

<sup>5</sup>德國總理安格拉·默克爾（Angela Merkel）最近將一帶一路描述為一個“重要項目”並評論說：“作為歐洲人，我們希望發揮積極作用以實現相當程度上的互惠……我們視這個計劃為互動，相互關聯和相互依存的一個很好的體現”。引自 Escobar, 2019。

中國對德國的 FDI 增長的同時，近年來德國對中國的 FDI 一直在下降（Bian and Emons 2017）。

#### 近期中國在德國的收購例子

- 2011 年：Lenovo 收購了價值 9 億美元的技術和消費電子公司 Medion 的 51% 股權。
- 2012 年：濰柴動力（WeiChai）以 7.38 億歐元受夠了卡車製造商凱傲（KION）25% 的股份，是當時中國在德國的最大直接投資。
- 2014 年：AVIC Systems（航空航天和國防集團 AVIC 的子公司）以 4.73 億歐元受夠了汽車系統製造商 Hilite International。
- 2015 年：中國中鼎密封件有限公司以 9500 萬歐元的價格收購注射制模公司 Wegu Holding GmbH 100% 的股份。
- 2016 年：中國化工集團公司（ChemChina）以 9.25 億歐元收購機械製造商 Kraus-Maffei 三分之二的股份，是當時中國對德國公司最大規模的收購。
- 2016 年：北京控股有限公司以 14 億歐元收購廢物管理公司 EEW Energy 100% 的廢物。此次收購僅在收購 Kraus-Maffei 幾週後完成。
- 2016 年：投資集團復星國際有限公司以 2.1 億歐元收購私人銀行 Hauck & Aufhäuser 的 99.91% 股權。
- 2017 年：Midea 以 45 億歐元收購了機器人製造商 Kuka 94.55% 的股份。
- 2017 年：Biotest Pharmaceuticals 同意以 13 億美元和中國製造集團公司（Creat Group Corp.）達成收購交易。
- 2017 年：中國海航集團收購了德意志銀行（Deutsche Bank AG）7 億歐元（3.04%）的股權。據透露，收購後不久海航的股權已升至將近 10%。
- 2018 年：中國吉利集團收購了戴姆勒（Daimler）73 億歐元（9.7%）的股權—戴姆勒是迄今為止中國對全球汽車製造商的最大投資。



中國電器製造商 Midea 在 2016 年對德國機器人製造商 KUKA 的收購被視為中德投資關係的一個重要轉折點，引起了政府和工人的關注。當消息傳出時，約有 3,000 名員工聚集在奧格斯堡 (Augsburg) 工廠，擔心新的所有權會對公司造成影響。然而，兩年後，根據 KUKA 企業職工委員會主席的說法，Midea 承諾保持工廠的運作並保住大家的工作。工會 IGMetall 也未能成功為該公司尋找到替代買家。儘管如此，Kuka 作為經濟戰略領域的主要公司，此次收購也使政府感到震驚。實際上，該公司被描述為“工業 4.0，數碼網絡經濟的先驅” (Hanemann and Huotari, 2015)。雖然政府最終承認此次收購并未損害國家利益，但它確實面臨一些柏林官員的反對，並促成了德國政府在 2017 年收緊對所有非歐盟外國投資監管的政治氣氛 (Goetker and Ningelgen, 2017)。根據新規定，如果外國公司在德國公司獲得 25% 或更高的股份，政府有權進行干預。

隨著全球趨勢的增長，最近出現了一些額外的跡象表明德國政府對中國的投資越來越警惕。2018 年 7 月，總理安格拉·默克爾 (Angela Merkel) 的內閣首次否決了一家中國公司對一家德國公司的收購，它暗示了將以“安全為由”阻止煙台市台海集團收購 Leifeld Metal Spinning。Leifele Metal Spinning 為核能和航空航天工業生產設備 (Fernández, 2018)。

中國政府制定的“中國製造 2025”計劃進一步加劇了中國投資所帶來的政治影響，這或許是德國對其態度降溫的一個相關原因。尤其是許多中國公司與中國政府有關係。這可能不僅包括負責中國海外投資很大一部分的中國國有企業 (SOEs)，還包括有些所有權結構不明確的公司，即使他們聲稱與政府沒有聯繫。全球越來越關注華為技術的安全性以及許多人認為該公司與中國共產黨有聯繫的方式 (華為否認這一點) 以及有關技術可能替中國政府進行監控的指控，這些都無助於改善這個形象。值得注意的是，在撰寫本文時，德國迄今尚未屈服於美國封殺華為的壓力 (Whittaker 2019)。儘管如此，中國對專注於先進技術的中小型德國公司的投資有時也會受到關注，被視為是政治多於經濟意義的收購。

然而，限制不僅來自德國政府。2017 年，中國政府也推出了新的限制措施，以規範或限制中國公司的某些類型的海外投資，部分原因是為了限制資本外逃。這導致中國在國際的 ODI 下降，以及某些受限制的領域投資者撤回投資，如酒店業等。在中國推出新限制措施之後，據報導，德國賣家有時對中國投資更加謹慎，並要求更高金額作為抵押或其他支付要求，導致一些交易失敗 (Deutsche Welle 2019)。

## 在北萊茵-西法倫（North Rhine-Westphalia）的製造業投資



杜伊斯堡馬克思 (Duisburg Marxloh) 的阿蘇爾貝格 (Alsumer Berg) 的景觀：北萊茵-西法倫是早期的工業中心。照片：全球化監察。

2018 年 11 月，我們參觀了北萊茵-西法倫州的工業區，該區域的一些公司已被中國投資者收購。

參訪中，我們會見了中國投資者收購的四家公司的企業職工委員會和工會的代表。我們還從其他工會研究人員和顧問那裡了解到中國在該地區投資的其他案例。所有公司都是製造業。

我們專注的收購了德國四家公司的中國公司擁有不同類型的所有權。A 公司，Tailored Blanks 已於 2013 年被國有企業（SOE）武鋼（WISCO）收購，隨後於 2016 年底與中央國有企業，寶鋼集團（Baosteel Group）合併。兩家公司（B 公司和 C 公司）已於 2010 年和 2014 年分別被中國內地私人資本收購。第四家公司（D 公司）最近於 2017 年被一家在 2016 年成立的香港公司收購。香港資本受到不同規則的約束，與中國大陸資本相比，可能會觀察到不同的行為模式，很大一部分“香港”資本可能源於大陸。<sup>6</sup>事實上，就 D 公司而言，在更仔細地審視投資公司的所有權結構並將其追溯到更高層次時，很明顯最終收購 D 公司的香港公司與中國大陸資本的聯繫非常緊密。此外，投資公司的主席還分別在

---

<sup>6</sup>香港長期以來一直是中國大陸對外 ODI 的最大比例。例如，根據官方統計數據，2016 年香港佔中國 ODI 總量的 58%。雖然在香港投資的部分資金用於中國大陸的再投資，但普遍認為很大一部分資產也被重新定向在海外投資。

兩家中國大陸公司擔任高級職位（分別為主席和副主席），這些公司與 D 公司一樣，也為鐵路行業生產設備。



杜伊斯堡(Duisburg)中國投資公司武鋼（WISCO）Tailored Blanks 的辦公室外面。  
照片：全球化監察。

## 收購

根據受訪人士的說法，四家公司在收購時都遇到了一定程度的財務困難，因此中國投資在很大程度上（至少在最初階段）被視為保障公司未來的積極影響。在某些情況下，進一步的投資保障了公司的未來，因此被視為積極的信號。對於 D 公司而言，由於中國已經成為銷售其在德國生產的產品的地點，中國改變了政策，使得中國生產的產品比海外產品更受青睞，加劇了公司財務上的擔憂。這導致了公司的客戶流失。中國公司的收購和與其他為中國市場生產的公司的連接，被視為繼續進入中國市場並改善公司財務狀況的一種方式。然而，四家公司被中國投資者收購之後的經驗卻有所不同。在一些公司經歷裁員的同時，進一步期待的投資並未在其他公司中發生。在一個案例中，有人擔心金融體系發生了變化，企業職工委員會對中國投資者控股公司的活動幾乎沒有任何瞭解。而且，貸款被用來償還舊債，不是如承諾般用於新的投資。與此同時，一些我們訪問或瞭解過的公司自收購以來一直遭受損失和/或其他財務困難。在這方面，最初的樂觀和期望並未實現。

其中一個案例中出現的投訴是，由於中國投資者需要很長時間才能在中國獲得批准收購德國公司，因此收購過程所需的時間比原先預期的要長得多。然而，在接管之前，德國公司工人代表對中國收購的瞭解程度似乎有所不同。這可能部分受到公司規模的影響。較大的公司有權獲得更多的代表權，例如公司的規

模影響了企業職工委員會成員的數量；在那些有 500 多名員工的公司裡，工人在公司的監事會中有代表，可以直接參與有關收購過程的決策。無論如何，企業職工委員會應該被告知公司的經濟狀況以及可能對勞動力產生負面影響的變化（ETUI n. d.）。

在我們訪問過的公司中，一位企業職工委員會主席表示，在工人威脅要罷工之後，企業職工委員會才參與了有關收購的談判。另一家公司的企業職工委員會成員告訴我們，當中國投資公司從中國派遣了一支 40 至 50 人組成的團隊到德國工廠進行調查時，他們才知道有被收購的可能。在該公司裡，收購過程據說耗費了大約半年的時間，並且在出售公司多數股權的協議之後舉行了一次集會，投資集團公司主席透過視頻通話通知公司的員工。D 公司，作為一家在收購時有超過 500 名員工的公司，董事會中有一名工會代表知道收購過程中並參與其中。然而，無論參與過程如何，其他研究在之前就已經發現，在收購完成後，企業職工委員會和員工與新老闆幾乎沒有聯繫的情況並不少見，而且這代表了與員工代表的關係並不好（Bian and Emons 2017）。

當德國公司被中國公司收購時，通常會簽訂協議來保障工作並確保工作場所的位置持續五年。在第一階段，中國投資公司作出的變化相對較小。然而，在五年之後，我們採訪過的一些人注意到了一些變化，包括增加了更多的中國管理人員並縮小了勞動力的規模。在 C 公司，人們注意到，前五年除了支付工資之外，這家中國公司基本上不做任何事情，也沒有在機械方面投入大量資金。B 公司也簽署了一份為期五年的保障工作安全的協議，並正在開始談判新的協議。在一個案例中，出現了一個 35 小時工作週的集體談判協議，他們同意以相同的工資將工作周延長三個小時，以換取工作安全的保障。在最近被收購的 D 公司裡，我們被告知他們在減少成本，輪班安排和休息時間方面存在一些小規模的衝突，但工會代表似乎很想指出這種類型的衝突自中國投資以來並非獨一無二。

## 減少勞動力

該地區的一些中國投資公司繼續遭受重大損失，並開始減少工人數量。Tailored Blanks 就是其中一個例子。從 2018 年 3 月開始，它開始了一項裁員計劃，目的是削減 270 名工人中的 50 名，並開始與企業職工委員會談判條件。根據企業職工委員會主席的說法，管理層最初並不知道他們必須與企業職工委員會進行談判，否則必須為解僱員工而支付賠償金。在我們 11 月中旬與他會面前兩週，他們就賠償金額簽署了裁員協議。將有 40 名自願裁員，另因現有合同到期會再減少 10 名員工。商定的賠償金額似乎對工人來說非常有吸引力。結果，60 名工人自願參加了這項裁員計劃，儘管他們只需要找到 40 名志願者。我們被告知，裁員的總費用約為 500 萬歐元，而這筆費用將直接由中國老闆寶鋼支付。附加條件是 2019 年不會再裁員。有趣的是，根據企業職工委員會主席的說法，該公司以前曾呈現出一副從未讓人失望的有錢大公司的樣子。寶鋼是世界上最大的鋼鐵生產商之一，2017 年被世界鋼鐵協會評為世界第二大鋼鐵生產商（世界鋼鐵協會 2018）。

## 2018 年 11 月的僱員情況

公司	2018 年 11 月的員工 人數	裁員及勞動力減少
A 公司	270	公司準備裁員 50 人。
B 公司	350 (280 名正職, 70 名合約工人)	
C 公司	200	收購時有 700 名員工。2015 年減少至 350 人，2017 年減少至 200 人。
D 公司	480	收購時有 594 名員工。

Tailored Blanks 並不是唯一我們聽到在該地區被縮減勞動力或在不久的將來面臨這種前景的案例。C 公司自被中國公司收購以來也面對顯著的失業情況。這間公司在 2010 年被中國投資者收購時擁有 700 名員工。2015 年，員工人數減少到 350 人，2017 年減少到 200 人。這家工廠面對的主要就業威脅之一是生產地點的重新安置。由於成本較低，該公司正在將生產線轉移到塞爾維亞 (Serbia) 的工廠，並將這裡工廠的機械和設備送往該處。我們環顧工廠時，看見曾經放置機器的大空地。在僅剩的機器中，還有其他已經打包好並準備發送的物品。工程委員會成員告訴我們，該公司似乎打算在塞爾維亞生產這些部件，然後在德國組裝，以便仍然可以使用“德國製造”的標籤。然而，他相信最終的目標是在中國全線生產。公司被收購五年後，工廠的所有物品都已被復制並送往中國。中國公司後來開始在中國生產一些電機，雖然質量被描述為與德國生產的“不同”。據說該公司另外兩家德國工廠面臨同樣的命運（關於就業和生產地點的重新安置）。

D 公司也經歷了勞動力的減少，出售給香港公司時有 594 名員工，但是當我們在 2018 年 11 月訪問德國時，已經下降到 480 名。就這個案子和我們對談過的工會代表沒有將勞動力減少歸因於中國的投資。早已有計劃減少員工 120 人，以平衡公司的虧損。他們透過不填補因年老而退休和自願離職的工人職缺來減少勞動力。

訪問期間，我們也聽說了工程公司 KHD Humboldt WEDAG 在收購後遇到的困難。這家為水泥行業提供產品和服務的公司的 90% 股權，被中國國有企業中航國際北京有限公司收購，該公司是 2011 年中國航空航天工業集團公司（中航工業集團）的中央航空和國防國有企業的成員單位。在討論目前的情況時，我們採訪的工會顧問描述了公司面臨的危急情況，它缺乏來自中國的新策略，並在過去幾年中遭受虧損。由於 KHD 已經將工作人員減少了 19% (Bian 2018)，該公司於 2019 年 3 月 12 日宣布，位於科隆 (Cologne) 的 KHD Humboldt Wedag 的主要子公司 Humboldt Wedag，計劃削減約 80 個工作崗位，並將在未來幾週與企業職工委員會進行討論 (KHD 2019)。

根據我們在德國訪問時聽到的經驗和當地媒體的報導，最初對勞動力投資的積極預期隨後減少，與 Hans Bockler 基金會最近發表的一項研究報告一致。該研究記錄了 14 個中國投資公司的高失業率案例，其中大部分（12）在 2011 年至 2013 年間被收購。其中兩起案件因公司破產而導致 100% 的員工被裁除（Bian 2018）。

## 變化和新挑戰

最近的一次被香港投資者收購的公司要談其擔憂仍為時過早，雖然其他三家公司在收購後短期內經歷的變化相對小，但過了一段時間後依然發生了改變。其中一項重大的變化是管理層。儘管原先的管理層大多保持不變，但隨著時間的推移，中國經理被引入，或和德國管理層共同管理或取代他們。不是所有的中國經理都會講德語。即使公司保留了一些德國管理人員，另外一個問題是他們與在中國的決策人並沒有直接溝通的渠道。一位企業職工委員會主席表示，“與他們打交道是近乎不可能的事”，並且任何決定都需耗時數月才能從中國下達。他告訴我們，有關交給中國報告內容的信息很少，他懷疑中國管理層並沒有回覆任何與他們討論過的內容。

“文化差異”和事情如何在德國運作的相關知識也被認為是一個大問題。翻譯的困難是一個顯著的問題，然而有關對程序缺乏了解、會議如何進行、民主決策以及對德國法律制度及其對工人權利的保護的不充分理解，這些問題也被上報了。一位企業職工委員會主席根據他的印象給的評論是，如果一家公司做得不好，中國管理層只希望工人減薪。他評論說，即使這在中國可能是正常的，在德國並不如此。一些受訪者表示，中國管理人員擔心經營德國公司遇到困難會讓他們在中國失去面子。其中一家中國公司在開始翻新建築物時也遇到了問題，只是因為發現他們沒有尋求相關的規劃許可。當我們參觀時，那座有問題的建築物是空置而且未被使用的。

儘管中國公司在德國投資的目標之一是為了進入歐洲市場，但這並不總是一個直接的過程。中國投資公司的過度自信或缺乏經驗導致了一些困難。這包括了中國投資者在向相關客戶銷售時缺乏經驗。例如，在 Wisco 和 Tailored Blanks 的例子中，雖然最初的意圖是 Tailored Blanks 在收購 Wisco 後在生產上使用他們的鋼材，據受訪者稱，報告指出 Wisco 的鋼材質量不夠好以致不能在德國的汽車工業中被使用，這意味著他們不得不從其他公司購買鋼材而造成經濟上的損失。幸運的是，我們被告知，隨著 Wisco 與寶鋼的合併，寶鋼能夠提供優質合適的鋼材，這個案例在未來有了更多的樂觀空間。事實上，企業職工委員會主席認為，如果沒有寶鋼的接管，那麼公司將不得不關閉；反之，他們現在有了更具競爭力的機會。對於歐洲市場缺乏了解也被認為是 C 公司的問題之一。雖然德國工廠的一切都是定制的，但中國投資公司習慣於生產系列模型，對所涉及的規模知之甚少。據說這導致了很多客戶的流失。

除了勞動力的減少和來自管理層的一些額外壓力之外，我們訪問過的公司據說工廠的工作條件在被中國投資者收購之後只有很小的變化。然而，據觀察，一些中國投資者比以前的老闆更關注利潤率。例如，B 公司的企業職工委員會成

員評論說，新投資者曾期望利潤率會提高，但由於生產的副成本如能源價格增加了，導致利潤下降，這對企業職工委員會形成了壓力。

在其中一個工作場所，該公司之前已經派遣少量（10-20 名）中國工人到德國從事生產線工作，但這個情況在他們發現工人只持有旅遊簽證時就停止了（不被允許在德國工作）。這些工人由一名翻譯陪同，但企業職工委員會仍然不清楚他們是否已經被正式告知工廠的相關安全程序。



Schorch 生產的採礦機械在多特蒙德（Dortmund）的 Zollerncolliery 博物館展出。該公司的歷史可以追溯到十九世紀。它在 2010 年被中國臥龍集團收購。照片：全球化監察。

## 前景

總體而言，我們訪問過的四家公司的工作前景存在着不同程度的樂觀情緒。雖然 C 公司隨著勞動力大幅減少，機器和生產線轉移到其他地方的情況越來越多，前景似乎暗淡，但其他公司仍然維持更高的樂觀。例如，B 公司的企業職工委員會成員說，他們對未來感到相對積極。他們表示希望控股集團公司能夠收購更多可以利用他們產品的公司，有助於保障工作。據我們與 D 公司當地工會的一位代表的談話，該公司的工人原先擔心收購 5 到 6 年後會發生什麼。不過，他聲稱雖然行業發生了很多變化加上競爭激烈，就目前而言，多虧中國的投資，公司才得以維持相對的穩定。

## 杜伊斯堡（Duisburg）—中國通往歐洲的進出口？

“誰擁有杜伊斯堡，就擁有了西歐”  
——根據當地社運份子的說法，這是這個城市的流行說法——

我們對所有媒體炒作杜伊斯堡的新角色及其對中國的重要性感興趣，參觀了該城市以及用於來自中國運輸路線的鐵路集裝箱碼頭。杜伊斯堡市，在二十世紀大部分時間是鋼鐵和煤炭城鎮，在北京重振絲綢之路之前，它已被認為是世界上最大的內陸港口。現在，隨著連接杜伊斯堡和中國的中國鐵路快速鐵路服務，據報導，該港口迅速成為歐洲的中央物流樞紐之一。對中國而言，杜伊斯堡作為新絲綢之路的西部終點，標誌著一帶一路倡議中一個非常重要的戰略位置。從重慶到杜伊斯堡的航線於 2011 年首次啟動，自 2015 年以來定期貨運列車運行於兩個城市之間，覆蓋 1 萬多公里，途經新疆、哈薩克斯坦、俄羅斯，白俄羅斯和波蘭。火車開往萊茵河，抵達可以讓貨物上船的杜伊斯堡聯運碼頭（DIT）。



重慶和杜伊斯堡之間的鐵路線。資料來源：白俄羅斯鐵路。

據報導，這是大約 80% 來自中國大陸的火車的第一站，每週有大約 25 至 30 列火車從中國抵達杜伊斯堡的內陸港口（Oltermann 2018; Xinhua 2018）。據報導，由於中國業務的增長，去年 DIT 再租賃了來自杜伊斯堡港的 20 萬平方米土地（Chazon 2019）。根據港口首席執行官 Erich Staake 的說法，重慶和杜伊斯堡之間鐵路運輸貨物的運費幾乎是船運的兩倍，但速度要快得多，只需 12 天而不是 45 天（Oltermann 2018）。儘管如此，就貨運量而言，貿易對德國方面而言並不均衡或有利。返回中國的集裝箱數量只有中國運往杜伊斯堡的一半，港口只能賺取送返中國集裝箱費用的五分之一（Oltermann 2018）。





DIT 在杜伊斯堡的集裝箱碼頭。照片：全球化監察。

杜伊斯堡是一個失業率居高不下的城市，2018 年佔 12%，幾乎是全國平均水平的四倍。考慮到這一點，鐵路連接被認為有利於城市創造就業的潛力。實際上，由於鐵路連接首先開始運營，因此僱用了額外的司機和工人來應付集裝箱運輸的增加。新華社 2018 年的一份報告引用了杜伊斯堡市中國事務官員約翰內斯·普魯格（Johannes Pflug）的話，這條路線的鐵路運輸業務創造了 6000 多個工作崗位（Xinhua 2018）。這可能會繼續下去，因為倉庫和鐵路連接的物流中心需要額外的土地，儘管一位當地的社運份子告訴我們，這個計劃的建造地點和杜伊斯堡有一段距離，因此對城市的潛在利益是值得質疑的。與此同時，城裡的中國企業也受到了影響。自習近平於 2014 年對德國進行國事訪問期間到訪杜伊斯堡以來，據報導，該市的中國企業數量翻了一倍，達到 100 家。憑藉新業務的潛在前景和獲得進一步的市場准入，中國開發商 Starhai 集團還計劃在杜伊斯堡的 Niederrhein 商業園區建設一個價值 2.6 億歐元的“歐洲中國貿易中心”（Grey and Schlautmann 2018）。



中國鐵路集裝箱運輸有限公司（CRCT）的集裝箱在杜伊斯堡碼頭的火車上。照片：全球化監察。

然而，儘管中西方媒體都介紹了鐵路連接的重要性，除了創造就業機會之外，鐵路連接可能對城市產生重大影響的想法遭到一些當地社運份子一定程度的質疑，他們不認為對這個城市有多重要。在談到中國對這個城市的投資時，一位社運份子確實對數據安全以及該市與華為計劃的數碼化合作關係表示擔憂。2018年1月，杜伊斯堡和華為簽署了諒解備忘錄，共同致力於“智慧城市”的發展。然而，與中國投資的一些國家不同，中國對該市的投資被描述為被接受的，而不是引起衝突或反對的東西。事實上，與新絲綢之路沿線的其他一些城市形成鮮明對比的是，這個港口仍然由德國人經營（Grey and Sclautmann, 2019）。據報導，這個城市的獨立性是當地官員熱衷於維護的。意識到斯里蘭卡（Sri Lanka）漢班托塔（Hambantota）港的命運，中國事務官員約翰內斯·普魯格（Johannes Pflug）表示，“我們必須保持獨立，不惜一切代價避免陷入中國的債務陷阱”（引自 Chazon 2019）。



中國海運集裝箱在杜伊斯堡碼頭的火車上。 照片：全球化監察。

## 漢堡（Hamburg）港的投資計劃

在漢堡，是一個完全不同的狀況。根據當地社運份子和企業職工委員會代表的說法，中國公司計劃開發部分港口一事值得關注。

漢堡港是德國最大的港口，也是歐洲第三大港口。2016 年處理 890 萬標準箱的集裝箱，按集裝箱吞吐量（世界航運理事會 n. d.）排名全球第 17 位。因此，它是貿易和物流的重要場所。漢堡港現有四個主要的集裝箱碼頭：Altenwerder 集裝箱碼頭，Burchardkai 集裝箱碼頭，Tollerort 集裝箱碼頭和 EUROGATE 集裝箱碼頭。除 EUROGATE 碼頭外，其他三個碼頭均由 Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) 經營，是一家物流和運輸公司。它在 2007 年被私有化並在法蘭克福證券交易所（Frankfurt Stock Exchange）上市後，漢堡州在部分私有化後，仍保留了 68.4% 的股份（HHLA 2017）。Altenwerder 集裝箱碼頭被認為是“最先進的”（HHLA n. d.），並以其高度自動化著稱。



Tollerort 集裝箱碼頭：漢堡現有的四個主要集裝箱碼頭之一。照片：全球化監察。

儘管漢堡港在歐洲和全球作為主要的運輸和物流樞紐具有重要意義，但在用於港口活動的土地和處理貨物量方面，漢堡港的規模一直在縮小。結果，一些港口區域被交給了房地產。包括了用於開發哈芬（Hafen）市的土地 - 一個 157 公頃的退役港口區域，預計到 2025 年將有 12,000 名居民（Foster 2014）。特別是自 2008 年以來，它處理的集裝箱數量也在下降，並且已開始失去連接到其他一些港口的基地，如安特衛普（Antwerp）和鹿特丹（Rotterdam）。

然而，隨著漢堡港 2018 年第一季度吞吐量下降，不難發現與有些國家的集裝箱運輸量有所增長。中國是這些國家之一。根據漢堡港口營銷聯合首席執行官 Ingo Egloff 的說法：

“中國是漢堡港最重要的貿易夥伴。我們與中華人民共和國的集裝箱運輸量有 4.5% 的明顯增長。巴西（增長 37.7%），瑞典（增長 38.5%）和以色列（增長 63.8%）的集裝箱服務也出現大幅增長。漢堡與這些國家之間新的或擴大的班輪服務是這個積極趨勢的原因之一。”（引自 World Maritime News 2018）。

## 新的發展計劃

儘管該港口一直在下滑，但 2017 年 1 月漢堡港務局開展了為期五個月的初步創意競賽，以開發該港口占地 42 公頃的 Steinwerder-Süd。同年後期，上海振華港機（ZPMC）德國有限公司及其母公司中國跨國工程建設公司中國交通建設有限公司（CCCC）<sup>7</sup>被宣佈為競賽的獲勝者，他們提議建造一個新的全自動化集裝箱港口。與該提案相關的潛在建設成本估計在 12 至 14 億歐元之間。根據港口相關企業職工委員會的一位受訪者的說法，中國的出價是不尋常的，因為它首次提出“包括一切”，包括上層建築和基礎設施。這意味著 CCCC 將負責所有建築工作，從而獲得對建造的碼頭及其運營的更大控制。在以前的實踐中，城市本身將負責提供和維護基礎設施。據報導，競賽中的第二名是荷蘭公司 C Steinweg Group 在該地點開發短途海運碼頭的計劃（Louppova 2017）。漢堡市也未能成功申請港口區的開發。

中交建設新碼頭的計劃遭到了港口現有企業的批評，聲稱港口的業務不足，只會導致現有業務重新分配，導致工作職缺不穩定（Schlautmann 2017），港口相關企業職工委員會成員也表示會對就業產生不利影響。實際上，漢堡港務局自己的發展計劃估計現有碼頭及其預計的擴張可以應對至少到 2025 年的預測量（Schlautmann 2017）。宣布 CCCC 為項目獲勝者的原因受到了質疑。

我們與港口有關的所有三個企業職工委員會的代表談話，他們都表達了對新集裝箱碼頭需求的懷疑，特別是考慮到現有碼頭目前尚未滿載，且自 2008 年以來該港口在處理的集裝箱數量一直減少。其中一人估計，該港口有能力處理超過現有數量的 500 萬 TEU。根據漢堡港務局企業職工委員會主席 Doris Heinemann-Brooks 的說法，自 2008 年危機以來容量很小，以至於起重機只能停放。他們還沒有成功地讓貨物返回港口。其中一些現在流向波蘭和鹿特丹，可能還有克羅地亞，因為歐洲其他地方的勞動力被認為更便宜和更快。雖然港口丟失了貨運量，但到目前為止對就業的影響不大，儘管過去兩年有一些削減和短期職位。有人對未來潛在的減薪表示關注，例如由於擬議的新航站樓而增加的競爭可能會加劇。另一位企業職工委員會主席估計，由於競爭加劇以及擬議的新航站樓將完全自動化，新航站樓的計劃將減少數百個工作崗位。與此同時，HHLA 企業

---

<sup>7</sup> CCCC 是一家上市公司，自 2006 年起在香港證券交易所上市（聯交所股票代碼：1800），自 2012 年起在上海證券交易所上市（上證所：601800）。

職工委員會主席 Norbert Paulsen 估計，這些計劃可能會流失多達 400 個工作崗位。

至於那些預計不會被削減的工作，對勞工權利和良好薪酬工作的潛在威脅是另一個令企業職工委員會擔憂的問題。一位受訪者表示擔心漢堡可能會出現類似的問題，特別是在歐洲其他地方的中國投資工作場所條件惡劣，例如意大利托斯卡納（Tuscany）地區的紡織業以及希臘比雷埃夫斯（Piraeus）港的問題。事實上，由於擔心中國在其他地方投資的經歷，德國社運份子已經開始就他們受到中國國有航運和物流公司中遠集團（COSCO）在比雷埃夫斯港投資影響的經歷，與希臘的工會活躍份子進行交流。



漢堡擬設立新集裝箱碼頭的地點。 照片：全球化監察。

漢堡社運活躍份子很可能會對此感到擔憂。在我們隨後訪問雅典以了解有關中遠案件的更多信息時，我們從當地工會會員那裡聽說，自中遠收購港口以來，勞工條件如何受到影響。<sup>8</sup>他們說明了工作條件惡化，健康和培訓程序不足導致事故，與管理層談判達成集體協議的困難，以及港口不再擁有決定權而是操控在遙遠的中國手中的問題。反工會活動是另一個問題。根據希臘港口僱員聯合會的 Anastasia Frantzesaki 的說法，一些工會成員面臨報復或不被晉升，同時其他人因工會活動而被解僱。與此同時，最近一個黃色工會成立了，並與現有工會競爭簽署集體談判協議。同時，希臘碼頭工人聯合會秘書長 Giorgos Gogos 也表示擔心，管理層正在努力減少他們所僱用的碼頭工人的數量，以便

---

<sup>8</sup>中遠集團於 2009 年首次接管了 2 號碼頭，隨後是新建的 3 號碼頭。2016 年，中遠控制了整個港口。

公司更多地採用外包合同和派遣工人做準備。在考慮比雷埃夫斯（Piraeus）的工作條件時，應該注意的是，在希臘債務危機和簽署備忘錄之後<sup>9</sup>，希臘的勞動法也已惡化。這種情況導致工作條件惡化，因為公司未必有違反法律。

我們討論了有關港口的銷售（我們訪問過的工會會員之一從中國媒體那裡了解到港口的銷售情況）以及港口運作的知識分享這兩方面缺乏討論和對話的問題。與此同時，2009 年部分港口的早期私有化導致了港口周圍的改變都需要得到中遠集團的許可，例如移動圍欄，即使港口的其餘部分仍由國家擁有。雖然這些因素本身可能不是中國投資所獨有的，並且受到希臘自身政治和經濟形勢的極大影響，但據觀察，中國的投資與其他國家的投資有所不同，當中的協議涉及兩國的高級政治官員。一名受訪者還指稱，在早些時候的罷工中，中遠和中國大使一起試圖（不成功）說服政府派遣特種部隊來結束罷工。



漢堡擬設立新集裝箱碼頭的地點。照片：全球化監察。

在漢堡的案例中，雖然在我們的訪問時中國投資的計劃尚未最終確定，與新碼頭建設的競爭和發展計劃有關的情況被認為是不尋常的，並且與過去的決定有所區別。一個原因是圍繞計劃的整個過程被認為是不民主的且缺乏透明度。一位企業職工委員會成員指出，雖然民主討論有悠久的傳統，但該計劃的經驗卻有所不同。他稱這是一個“令人髮指的改變”，即在沒有民主程序的情況下放棄這樣一個重要的港口。他還評論說，有傳言稱在去年的 G20 峰會期間可能已

---

<sup>9</sup> 這指的是希臘於 2015 年 7 月與歐盟委員會，國際貨幣基金組織和歐洲中央銀行商定的第三次經濟調整計劃。為了換取金融紓困，希臘不得不同意嚴厲的緊縮條件和國有資產私有化。2016 年，該港口已在此背景下完全售罄給中遠集團。

完成某種秘密協議。無論這種謠言是否可信，它的存在都可被視為反映出對發展計劃的決策程序缺乏信任。

值得注意的是，開發港口的計劃也與土地租賃期限的變化同時發生。以前港口土地只能租賃 40 年，而在競爭之後租約最長可以改為 99 年。根據我們訪問的那些人說，議會在幾乎沒有討論的情況下在法律上通過這項變化。事實上，無論誰最終被批准開發該地區，都可以做任何他們想做的事情，例如不開放讓人進入或引進工人，也被視為令人憂慮。



漢堡港務局。照片：全球化監察。

事實上，另一個發展計劃中被視為不尋常的因素是，它沒有將土地使用所獲的部分資金回流到城市中讓公眾收益，因為以這種方式放棄土地，國家將失去潛力收入來源。無論投資者來自哪個國家，這種投資都被視為有問題。方法改變的一種解釋是漢堡的政治和經濟形勢以及銀行的行為。因此，相信情況是通過投機損失大量資金而導致該市缺乏資金投資港口本身。

與此同時，雖然潛在新發展的程序和計劃被認為是令人憂慮的，因為它有可能為其他類似的投資開展先例（威脅勞工權利和侵蝕民主），但私有化在其他地方已經產生負面影響也得到了關注。同時，漢堡缺乏空間和可負擔房屋的問題與開發不必要的額外集裝箱碼頭的建議形成對比。

儘管存在這些擔憂，但有人指出，由於與支持擬議開發的社會民主黨人的傳統聯繫，當地工會在很大程度上沒有反對港口計劃。這被視為使得挑戰計劃變得更加困難的因素。當地議會和議會外已經有一些小規模的反對行動向公眾宣傳，



但受訪者認為大眾對勞工問題缺乏興趣，這意味著迄今為止難以吸引更廣泛的關注來挑戰發展計劃的問題。希望將來他們能夠找到一種方式來告知公眾並製造阻力，例如舉行大型公眾示威以展示反對計劃的力量。

我們還了解到，有一條將改變漢堡港務局管理的新法律正在準備中，預計會在2019年夏季準備就緒。這一點在開發港口計劃中是令人的憂慮的，但相關的細節資料太少。



漢堡另一個現有的集裝箱碼頭。該集裝箱碼頭是自動化的。照片：全球化監察。

## 總結

本報告研究了中國在德國投資所產生的一些成果，經驗和關注，借鑒了企業職工委員會代表，工會會員和其他社運份子或專家的觀察和經驗，他們對中國投資的工作場所和有可能受中國投資影響的工作場所有直接的了解。雖然這次透過我們於2018年11月到德國的訪問進行初步探索，但並不是一項深入的研究，只能考慮一些由少數例子引起的問題，但它確實開始明確的展現出中國投資的一些模式，並確定了一些中國投資公司在德國面臨的挑戰，其中包括了值得關注的問題。這些問題包括了投資者對當地法律和程序缺乏了解，投資者無法完全掌握公司和/或客戶的運營，溝通困難和文化差異，對勞工權利的潛在威脅以及缺乏民主決策過程的透明度和侵蝕。此外，儘管投資最初似乎可以解決財務困難並保護就業，但在某些情況下，他們似乎已經面臨問題，投資者的表現和管理方面的後續變化可能在短短幾年後發生。投資者的長期意圖和計劃也可能是未知數。雖然Bian and Emons (2017)早期的研究得出結論，儘管存在一些負面影響，但迄今為止中國投資比最初擔憂的較為正面，我們的初步研究卻表明，在考慮長期影響時需要謹慎。

了解其他地方的經驗，正如漢堡和希臘的勞工運動家一直在努力做的那樣，一方面要獲得更多意識，另一方面要為類似投資可能帶來的任何潛在挑戰做好準備。雖然中國在一些發展中國家的投資越來越受到批評，因為它們對勞工，當地人民和環境等潛在的不利影響，但在德國等發達國家的投資有時被認為相對較少問題。我們在訪問德國時所獲得的經驗表明，這不應該如此容易被假定。這並不是說所面臨的問題必然是相同的 - 投資以及它們如何被看待和體驗往往受到有關國家經濟和政治形勢的極大影響 - 然而，比較和分享經驗可能對那些被影響到的人士有益處。

## 引用資料

- Bian, SW. (2018) Personalabbau in Chinesische Kontrollierten Unternehmen: Chinesische Investitionen in Deutschland. Mitbestimmungsreport Nr. 46. October 2018. *Institut für Mitbestimmung und Unternehmensführung (I.M.U.) der Hans-Böckler-Stiftung.*
- Bian, SW. and Emons, O. (2017). Chinese investments in Germany: increasing in line with Chinese industrial policy. *In: Chinese investments in Europe: corporate strategies and labour relations.* Edited by Jan Drahoukoupil. *European Trade Union Initiative.* Brussels.
- Chazon. G. (2019). The unlikely end to China's new silk road is in Germany's Rust Belt. 10<sup>th</sup> April 2019. *Ozy and the Financial Times.* Available from: <https://www.ozy.com/fast-forward/the-unlikely-end-to-chinas-new-silk-road-is-in-germanys-rust-belt/93751>
- Deutsche Welle (2019). Exit the Dragon? Chinese Investment in Germany. DW. 5<sup>th</sup> February 2018. [online] Available from: <https://www.dw.com/en/exit-the-dragon-chinese-investment-in-germany/a-42457712>
- Escobar, P. (2019). The EU bows to 'systemic rival' China. 27<sup>th</sup> March 2019. *Asia Times.* [online]. Available from: <https://www.asiatimes.com/2019/03/article/the-eu-bows-to-systemic-rival-china/>
- ETUI (no date). Workplace representation. *European Trade Union Initiative.* [online]. Available from: <https://www.worker-participation.eu/National-Industrial-Relations/Countries/Germany/Workplace-Representation/>
- Fernández, E. (2018). Once welcoming, why Germany is wary of Chinese investment amid Trump's trade war. 26<sup>th</sup> August 2018. *South China Morning Post.* [online] Available from: <https://www.scmp.com/week-asia/business/article/2160911/once-welcoming-why-germany-wary-chinese-investment-amid-trumps>
- Foster, N. (2014) HafenCity scheme set to transform Hamburg's property market. 12<sup>th</sup> April 2014. *The Financial Times.* [online] Available from: <https://www.ft.com/content/5dc98988-bb35-11e3-948c-00144feabdc0>
- Goetker, U. and Ningelgen, A. (2017). An update on foreign investment control in Germany. *McDermott Will and Emery.* [online] Available from: <https://www.mwe.com/insights/an-update-on-foreign-investment-control-in-germany/>
- Grey, J. and Schlautmann, C. 2018. How China put Duisburg back on the Trade Map. *Handelsblatt Today.* 15<sup>th</sup> August 2018. [online] Available from: <https://www.handelsblatt.com/today/companies/the-freight-game-how-china-put-duisburg-back-on-the-trade-map/23583018.html?ticket=ST-460524-IdCD0S2zDuNqEvadZZ4c-ap5>
- Hamburg Marketing (no date). At home in the world. *Hamburg Marketing.* [online] Available from: <https://marketing.hamburg.de/internationality.html>
- Hanemann, T. and Huotari, M. (2015). Preparing for a new era of Chinese capital: Chinese FDI in Europe and Germany. *Mercator Institute for Chinese Studies and Rhodium Group.*
- Hanemann, T. and Huotari, M. (2016). A new record year for Chinese outbound investment in Europe. *Mercator Institute for Chinese Studies and Rhodium Group.*

HHLA (no date). How CTA works. *Hamburg Hafen Und Logistik AG*. [online] Available from: <https://hhla.de/en/container/cta/how-cta-works.html>

HHLA (2017). Combined Management Report. HHLA Annual Report 2017. *Hamburg Hafen und Logistik AG*.

Chinese consortium to build a new container terminal in Hamburg? Julia Louppova. 21<sup>st</sup> July 2017. *port.today*. Available from: <https://port.today/cccc-builds-container-terminal-hamburg/>

KHD (2019). KHD plans headcount reduction. *KHD Humboldt Wedag*. 12<sup>th</sup> March 2019. [online] Available from: <http://www.khd.com/ad-hoc-disclosure-details/items/khd-plans-headcount-reduction.html>

Louppova, J. (2017). Chinese consortium to build a new container terminal in Hamburg? 21<sup>st</sup> July 2017. *port.today*. [online]. Available from: <https://port.today/cccc-builds-container-terminal-hamburg/>

Oltermann, P. (2018). Germany's 'China City': how Duisburg became Xi Jinping's gateway to Europe. 1st August 2018. *The Guardian*. [online] Available from: <https://www.theguardian.com/cities/2018/aug/01/germanys-china-city-duisburg-became-xi-jinping-gateway-europe>

Reuters (2019). Chinese FDI into North America, Europe falls 73% in 2018: report. *Reuters*. 14<sup>th</sup> January 2019. [online] Available from: <https://www.reuters.com/article/us-china-fdi/chinese-fdi-into-north-america-europe-falls-73-percent-in-2018-report-idUSKCN1P800H>

Schlautmann, C. (2017). Chinese land chunk of Hamburg's Port. *Handelsblatt Today*. [online] Available from: <https://global.handelsblatt.com/companies/chinese-land-chunk-of-hamburgs-port-797845>

Whittaker, Z. (2019). US threatens to reduce intelligence sharing if Germany doesn't ban Huawei. *TechCrunch*. [online] Available from: <https://techcrunch.com/2019/03/11/germany-intelligence-sharing/>

World Maritime News. 2018. Cargo throughput declines at Port of Hamburg. *World Maritime News*. 21<sup>st</sup> May 2018. [online]. Available from: <https://worldmaritimenews.com/archives/253179/cargo-throughput-declines-at-port-of-hamburg/>

World Shipping Council (no date). Top 50 World Container Ports. *World Shipping Council*. [online] Available from: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

World Steel Association. (2018). World Steel in Figures 2018. *World Steel Association*. Brussels.

Xinhua (2018). New Silk Road brings more than trade to China, Europe. 18th August 2018. *Xinhua*. [online] Available from: [http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/18/c\\_137399857.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/18/c_137399857.htm)







