



## 情况说明

### 注意

报刊、广播电台或电子媒体不得在 2018 年 10 月 3 日格林尼治标准时间 7 时(纽约凌晨 3 时、日内瓦上午 9 时、德里中午 12 时 30 分、香港下午 3 时)前引用或摘录本情况说明和相关报告的内容。

UNCTAD/PRESS/IN/2018/6\*

原文: 英文

## 海上贸易与非洲

### 如能加强航运、港口和内陆交通，人口增长和区域一体化或可培育非洲的海上贸易

2018 年 10 月 3 日，日内瓦——非洲融入世界贸易的程度极低，这一点可以从其海事部门的轮廓线中看出，但这也预示着世界上人口最年轻、人数第二多的大陆蕴藏着巨大的机遇。

#### 海运贸易

非洲严重依赖轮船和港口为其洲际贸易提供服务。尽管就价值而言，非洲大陆仅占全球贸易额的 2.7%，但其在全球海运贸易方面的占比更高——分别占海运出口量和进口量的 7% 和 5%。虽然三分之一的非洲国家是内陆国，但海运仍是进入全球市场的主要途径。

非洲大陆贸易集中度高，多样化程度有限，这影响到非洲的海上贸易。因此，2017 年海运出口商品中 40% 是原油，而逾三分之二的进口是干货(干散货和集装箱货物)，近 20% 的进口是石油产品和天然气。

欧洲联盟依然是非洲的主要贸易伙伴，但其贸易份额已从 1995 年的半壁江山降至 2017 年的三分之一。近年来，与美利坚合众国的贸易份额下降，而与中国的贸易份额增加：与中国乃至整个亚洲的贸易份额逐渐挤压了欧盟和美国在非洲贸易中的份额。这给非洲大陆开启了新机遇，不仅是作为消费市场，同时也作为潜在的制造业区域。例如，埃塞尔比亚的纺织品和服装制造业活动日益增加便是例证。

非洲的港口占全球集装箱贸易量的 4%，其中很大一部分是进口制成品。非洲的航运和港口并不总是符合全球趋势和标准。除摩洛哥、埃及和南非的 4 个集装箱码头之外，没有任何其他非洲港口跻身 2016 年全球集装箱港口 100 强。

#### 供需模式

通过实现经济多样化，并更深入地融入区域和全球价值链，非洲能够改善其集装箱贸易，提高港口吞吐量，显身为集装箱货物出口国。但是，要实现这一点，单有贸易政策和区域一体化倡议，例如《非洲大陆自由贸易协定》(AfCFTA)，是不够的。

\* 联系单位：UNCTAD Communications and Information Unit, +41 22 917 58 28, +41 79 502 43 11, [unctadpress@unctad.org](mailto:unctadpress@unctad.org), <https://unctad.org/press>

如希望接收我们的新闻材料，请在以下网址登记：<https://unctad.org/en/Pages/RegisterJournalist.aspx>。

非洲集装箱港口和内陆运输网络需要支持此类努力，升级基础设施和服务，并提高绩效，以达到国际标准。除其他外，这意味着需要提高生产率水平：在西非，每辆起重机每小时平均吊运大约 20 次；在南非为 25 至 30 次；而在亚洲，则为 35 至 40 次。

非洲航运连通性低于全球平均水平，而连通性可严重影响运输成本的水平。非洲国家的航运连通性深受其地理位置的影响。连通性最好的国家位于非洲大陆的三个角落，这里国际航运路线与枢纽港相连，特别是摩洛哥、埃及和南非的枢纽港。连通性其次的国家是次区域装载中心，特别是吉布提、多哥和毛里求斯(见图)。公共与私人投资的结合、港口改革、连接内陆邻国的转运服务改善，都推动了这些国家成为非洲集装箱航运连通性的领头羊。

非洲大量使用和进口海运服务，多年来一直力求更大程度地参与运输服务的供给。但这一点尚未实现，非洲拥有的世界船队有限，2017 年全球最大的 35 个船主国中没有一个非洲国家。从悬挂国旗的船队来看，这一点也十分明显。只有利比里亚在船旗国中排名靠前，就悬挂国旗的吨位而言，该国在全球屈居巴拿马和马绍尔群岛之后位列第三。

非洲海上运输的供需模式凸显出非洲国家既作为海上运输服务的使用者、也作为其提供者的潜力。为实现这种潜力，它们可借助其增长前景并依托其比较优势，如大量低廉的劳动力以及可容纳各种海上贸易行业的漫长海岸线。

## 前进道路

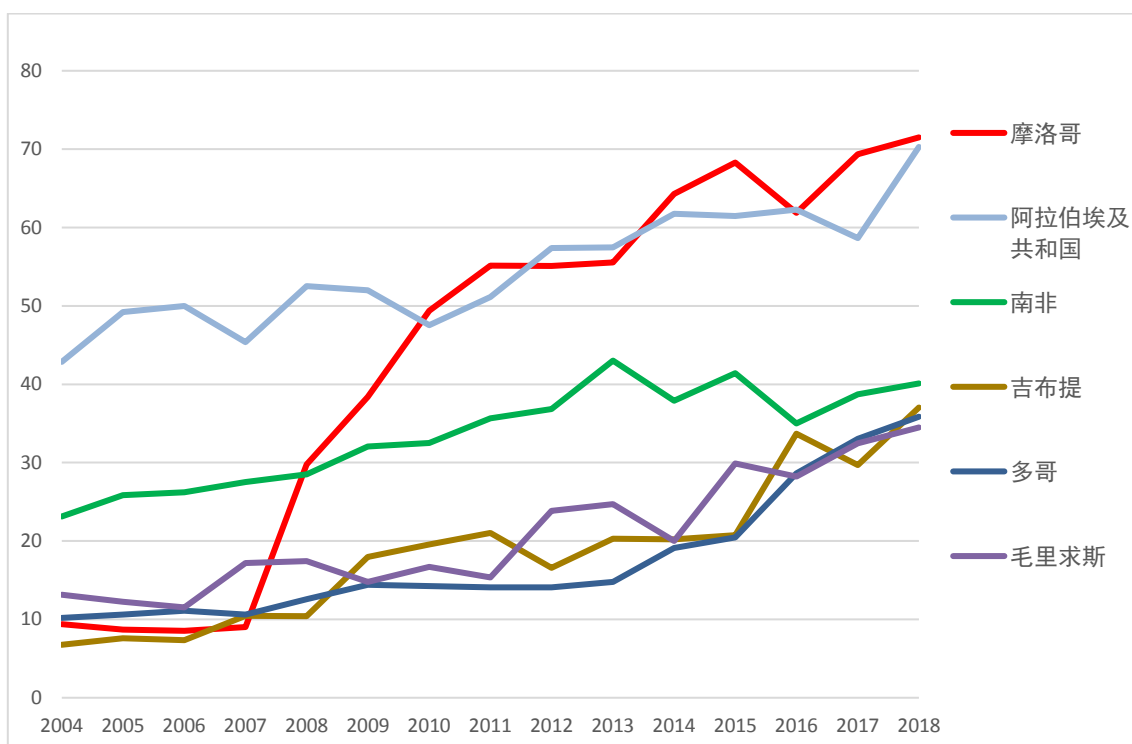
虽然许多挑战限制非洲大陆在全球经济领域大显身手，但若干有利因素表明，非洲是一个沉睡的巨人。在这一征程中有利于非洲的因素包括：强有力的经济增长、人口红利、资源、日益增加的与运输基础设施相关的投资和融资承诺，包括中国的承诺。

贸发会议通过若干旗舰方案支持非洲国家在这方面的努力。这包括港口管理、贸易便利化和可持续运输方面的各项技术援助方案，以及为实现《非洲大陆自由贸易协定》与非洲联盟密切合作。贸发会议还通过在大多数非洲国家实施的海关数据自动化系统(ASYCUDA)方案积极支持海关改革。

为协助非洲充分发挥潜能，国家、区域和国际行为体需要采取一系列有针对性的干预措施。这些措施须符合可持续发展目标，并如运输和贸易便利化活动那样纳入可持续发展的三个层面。此类措施包括：

- 通过疏浚工程加深水深并确保拥有适当的货物装卸设备，让非洲港口准备好容纳更大的船舶。
- 通过多式联运和运输走廊办法以及建设内陆运输基础设施，改善进入内地和内陆国的交通。
- 利用有关技术和数字解决方案，便利运输和贸易，减少效率低下现象，改进流程和提高透明度，并促进运输系统的安全和复原力。
- 加强海上和陆上运输连通性，以降低运输成本，改善非洲国家在全球航运网络中的地位。这也必须包括建设软性基础设施，以便通过协调运输法规(包括公路和铁路运输法规)支持过境运输和贸易便利化。
- 通过推广海事行业集群，借由航运和港口活动促进相关服务业部门，包括在“蓝色经济”背景下开展此类活动，鼓励成员国加大参与海运贸易的力度。

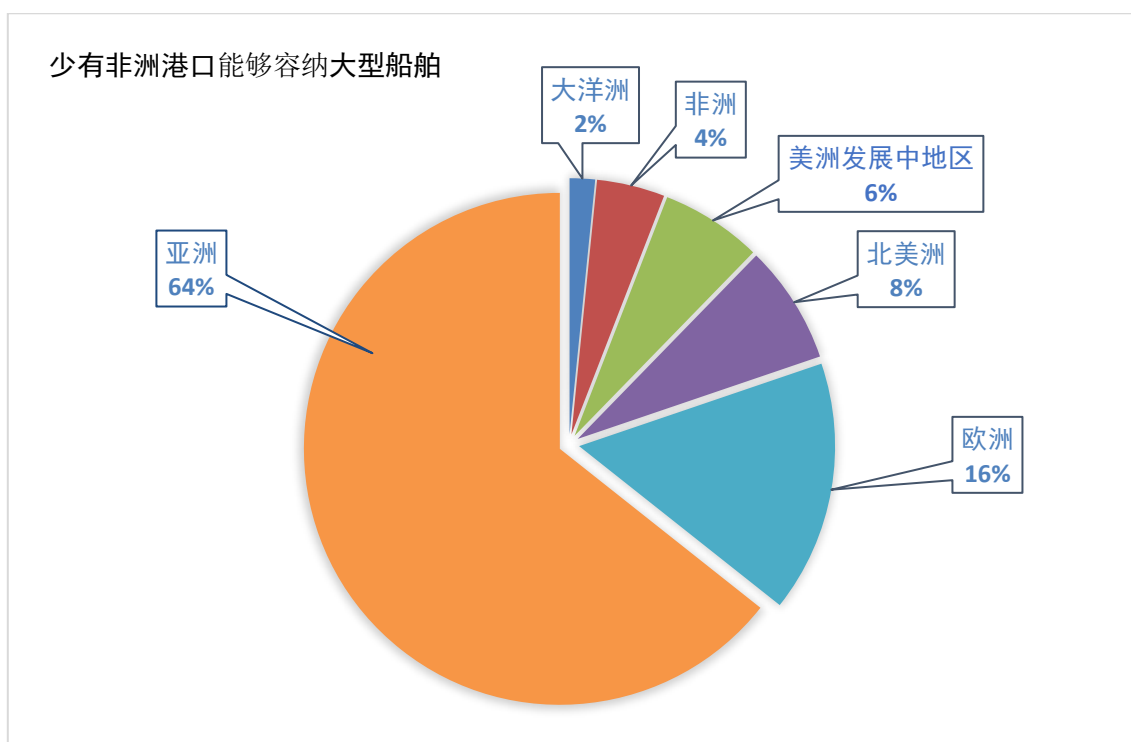
图 1：2004-2018 年非洲班轮航运连通指数前六名



资料来源：贸发会议班轮航运连通指数数据库：

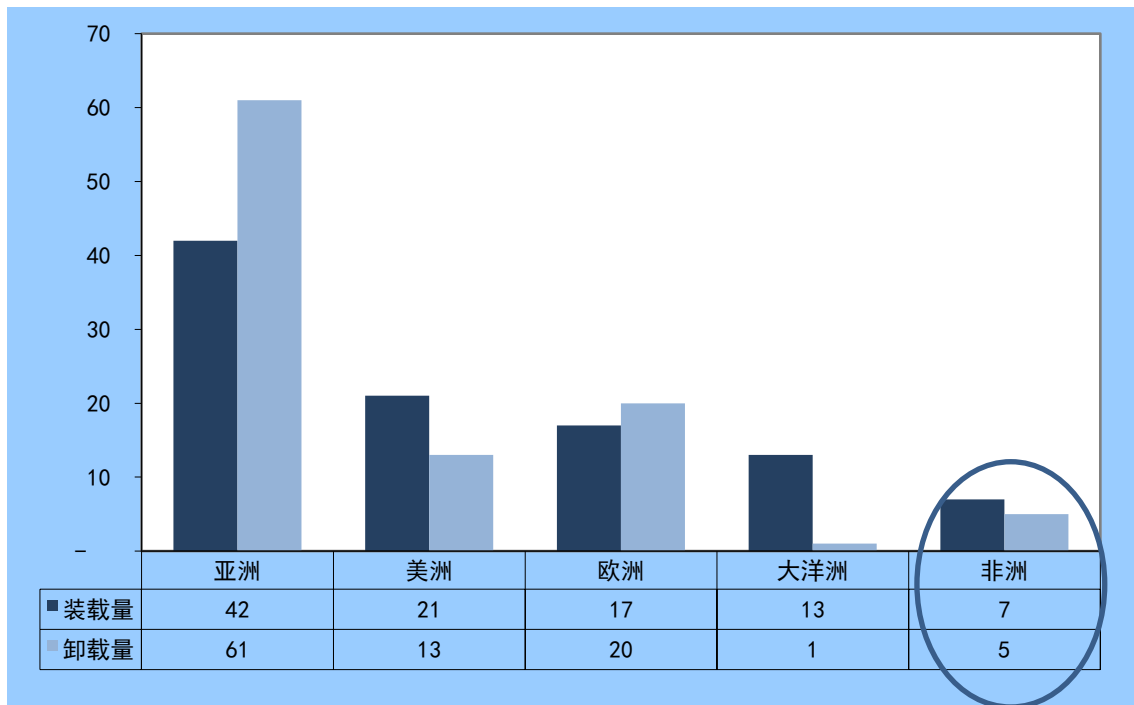
<http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>

图 2：2017 年世界集装箱港口吞吐量



资料来源：贸发会议——《2018 年海运述评》

图 3：按区域分列的 2017 年世界海运贸易



资料来源：贸发会议——《2018 年海运述评》

\*\*\* \*\* \*\*\*