

经济及社会理事会

Distr.: General
6 January 1999
Chinese
Original: English

可持续发展委员会

第七届会议

1999年4月19日至30日

小岛屿发展中国家可持续发展行动纲领的执行进度

秘书长的报告

增编

小岛屿发展中国家的海洋运输*

目录

段次 页次

一. 航运在小岛屿发展中国家可持续发展上所起的作用	1-4	2
二. 当前航运状况概览	5-13	5
A. 小岛屿发展中国家的国际贸易	6-8	5
B. 小岛屿发展中国家的商船队	9-12	5
C. 航运业的变迁	13	6
三. 建议	14	6

* 本报告是联合国贸易和发展会议编制的。它是 E/CN.17/1996/20/Add.4 号文件的简要增补,也包括联合国各机构、关心的政府机构和各种其他机构和个人之间协商和信息交流的成果。

一. 航运在小岛屿发展中国家持续发展上所起的作用

1. 经济发展、贸易和海洋运输都是密切相关的。在发展中国家,这种情况尤其明显,因为出口比国内生产总值(国内总产值)增长更为快速。举例而言,商品和服务出口按其在国内总产值所占份额计算,已从 1970 年的 13%增加到 1995 年的 28%。与出口扩展的同时,实际国内总产值年平均增长率也相应提高。1970 至 1995 年期间,发展中国家经济作为一个整体来看,年增长率平均为 4.3%。就低收入的一组国家而言,实际国内总产值年增长率平均为 5.5%,而高收入的一组国家则为 4.1%。¹

2. 有效率的海洋运输和港口基本设施都是扩展对外贸易的基本条件。对地理位置和经济条件不利的小岛屿发展中国家,尤为重要。这些不利的条件表现在运销费用高昂、缺乏可靠的航运服务、转运收费高昂、港口设施不足、海事管理有限和与航运工会商议时无法利用规模经济。就以小岛屿发展中国家总运费的估计数为例,1993 年比发达市场经济国家高 50%以上,而 1996 年更高出 66%以上。表 1 列出了小岛屿发展中国家同其他各组国家的比较,并显示小岛屿发展中国家彼此间大有差别。此外,大多数偏远小岛,按进口价值的百分比计算,其承付的运费还更高;比例从 12 至 18%不等,比其他发展中国家整组几乎高出一倍,而比发达国家将近高出三倍。

3. 联合国贸易和发展会议(贸发会议)在运输领域的工作,包括海洋运输,²是以 1996 年在南非举行的贸发会议第九次会议所通过的《米德兰特宣言》为基础。研究和技术合作针对海洋运输与贸易有关的方面,从而改善小岛屿发展中国家与贸易有关的服务质量和能力,以便有效地参与世界贸易。研究、技术合作和人力资源开发活动是解决运输问题的综合性办法中相辅相成的部分。研究为解决发展问题的方法提供了新的见解。在这方面,特别重要的是《海洋运输回顾》。这是贸发会议每年出版的一份出版物,分析世界上海运贸易和航运的短期和中期趋势。1997 年一期的《回顾》³ 特别讨论小岛屿发展中国家的海洋运输问题、它们参与世界航运的情况和它们作为海洋运输服务消费者的立场。这项研究的成果可以通过训练方案分发给发展中国家的决策人员、管理人员和私营部门。技术合作提供了应发展中国家要求向它们提供后继援助的手段。同时,技术合作专家从外地传送的信息和构想可以使秘书处成员更确切地了解发展中国家的需要和秘书处的工作如何能够面向协助满足这些需要;因此技术合作成为促进研究和政策发展的构想来源。

4. 最近结束的一个关于协助私人参与的试办项目是把政策拟订和培训两方面的援助构成部分合并在一起的技术援助方案的一个例子。首先在泰国实施之后,这种性质的一个项目现在开始在印度尼西亚实施,用意是在晚些阶段把类似的活动推广到小岛屿发展中国家。事实止,尽管印度尼西亚并不算小岛屿发展中国家,但该国遭遇到的若干海洋运输问题,特别是岛屿间运输,同该区域小岛屿国家所遭遇的情况类似。在实施这些项目期间,贸发会议协助受惠国家设计有助于发展海洋部门的政策框架和为运输业者举办讨论会,以便协助他们提供有效的运输服务,和为运输用户举办讨论会,以便使他们能够最妥善地利用现有的低成本运输服务。

表 1

进口总值中的运费总额估计数,1993 年和 1996 年^a

(百万美元)

国家	进口总运费估计数		进口值(到岸价格)		运费在进口值中所占百分比	
	1993	1996	1993	1996	1993	1996
非洲						
圣多美和普林西比	3.90	7.28	22	41	17.76	17.76
佛得角	24.54	44.20	191	344	12.85	12.85
科摩罗	7.20	21.58	56	168	12.84	12.85
毛里求斯	217.80	278.48	1 715	2 193	12.70	12.70
留尼汪	383.41	284.95	3 633	2 700	10.55	10.55
塞舌尔	24.30	43.55	189	339	12.84	12.85
	661.15	680.04	5 806	5 785	11.39	11.76
亚洲						
马尔代夫	16.60	37.79	185	422	8.95	8.95
新加坡	4 751.90	7 332.08	85 234	131 506	5.58	5.58
巴林	376.40	434.47	3 825	4 451	9.84	9.76
塞浦路斯	236.20	363.22	2 590	3 984	9.12	9.12
	5 381.10	8 167.56	91 834	140 363	5.86	5.82
欧洲						
马耳他	213.80	275.85	2 173	2 803	9.84	9.84
加勒比和北美洲						
安提瓜和巴布达	21.90	28.74	245	321	8.95	8.95
巴哈马	207.50	220.40	3 500	3 720	5.93	5.92
巴巴多斯	51.40	63.58	574	710	8.95	8.95
百慕大	52.74	57.22	589	639	8.95	8.95
多米尼加	10.30	20.69	115	231	8.95	8.95
多米尼加共和国	312.90	809.41	2 436	6 300	12.84	12.85
格林纳达	12.40	10.83	120	105	10.31	10.32
瓜德罗普	309.63	489.25	2 410	3 808	12.85	12.85
海地	52.70	112.16	410	873	12.84	12.85
牙买加	252.00	327.68	2 097	2 726	12.02	12.02
马提尼克	209.55	258.37	1 631	2 011	12.85	12.85
圣基茨和尼维斯	8.90	14.95	100	167	8.95	8.95
圣卢西亚	28.60	19.79	320	221	8.95	8.95

国家	进口总运费估计数		进口值(到岸价格)		运费在进口值中所占百分比	
	1993	1996	1993	1996	1993	1996
圣皮埃尔和密克隆	4.20	5.17	43	53	9.76	9.76
圣文森特和格林纳丁斯	8.24	15.94	92	178	8.95	8.95
特立尼达和多巴哥	142.50	177.83	1 448	1 807	9.84	9.84
	1 685.46	2 632.01	16 130	23 870	10.45	11.03
大洋洲						
美属萨摩亚	6.54	5.19	73	58	8.95	8.95
斐济	66.23	113.04	720	885	9.20	12.77
法属波里尼西亚	88.43	98.10	731	811	12.10	12.10
关岛	46.57	56.01	385	463	12.10	12.10
基里巴斯	1.50	9.66	15	99	9.76	9.76
瑙鲁	12.00	2.33	134	26	8.95	8.95
新喀里多尼亚	111.77	120.72	924	998	12.10	12.10
巴布亚新几内亚	166.80	215.33	1 299	1 676	12.84	12.85
所罗门群岛	16.60	26.43	101	161	16.42	16.42
汤加	4.96	5.94	61	73	8.14	8.13
瓦努阿图	9.70	19.48	80	161	12.10	12.10
西萨摩亚	9.30	15.44	105	174	8.87	8.87
	540.40	687.67	4 628	5 585	11.68	12.31
小岛屿发展中国家 小计	8 481.9	12 443.1	120 571	178 406	7.03	6.97
世界共计	201 385	259 940	3 601 481	4 954 040	5.59	5.25
发达市场经济国家	118 043	151 145	2 600 770	3 604 494	4.54	4.19
发展中国家共计	83 342	108 795	1 000 711	1 349 546	8.33	8.06
其中:						
非洲	9 837	12 073	88 979	105 821	11.06	11.41
美洲	15 098	21 929	189 094	309 560	7.98	7.08
亚洲 ^b	56 951	72 263	707 430	906 714	8.05	7.97
欧洲	934	1 842	10 940	21 866	8.54	8.42
大洋洲	522	688	4 268	5 585	12.23	12.32

资料来源:贸发会议秘书处根据国际货币基金组织(货币基金组织)的到岸价格/离岸价格系数以及贸发会议《国际贸易与发展统计手册》汇编。

a 关于世界和各组国家的估计数据不全,因为本表只包括货币基金组织成员国的数据。

b 1993年数字包括一些大洋洲国家的数字。

二. 当前航运状况概览

5. 本报告本节包括说明小岛屿发展中国家国际贸易和小岛屿发展中国家商船队特性的最新情况。然而,不同的小岛屿发展中国家所面临的海洋运输问题仍然大不相同。这一组国家的地理位置、天赋的自然条件和经济发展的阶段相差悬殊。因此,一个像新加坡这样的国家,由于它占有绝佳的地理位置、是全世界第二大集装箱运输国、拥有竞争力强大的航运业和人均国内总产值接近 25 000 美元,⁴ 它的海洋市场和海洋问题显然同大多数其他小岛屿发展中国家大不相同。举例来说,大洋洲发展中国家的人均收入从基里巴斯的 543 美元低值到斐济的 2 640 美元高值⁴ 不等,而其对外贸易当中,海洋运输的成份显然不足。

A. 小岛屿发展中国家的国际贸易

6. 1985 至 1995 年期间,按名义价值计算,人口不到 5 百万的小岛屿发展中国家的出口增长率就全球而言仍然稳定(每年大约增长 5%)。同时,同一组小岛屿发展中国家的进口按名义价值计算大幅减慢(从 1985 至 1990 年期间平均增长率每年 8.3% 减至 1990 至 1995 年的 3.8%),原因是,这些国家在 1990 年代头半期的国内总产值增长略为减慢。

7. 在小岛屿发展中国家出口总值当中,以发达国家为目的地的出口平均占三分之二,而其余则运往发展中国家。1995 年,只有很少数的几个小岛屿发展中国家(例如塞舌尔和图瓦鲁),其运往其他发展中国家的商品出口超过运往发达国家的出口。在这一年,据估计,有三分之二小岛屿发展中国家运往欧洲联盟(欧盟)各国的出口商品要比运往其他发达国家区域为多,其余的三分之一,则为小岛屿发展中国家运往北美和中美的出口商品和运往日本的商品各占一半。出口商品运往欧洲所占份额增加特别多的岛屿国家包括巴巴多斯、佛得角、科摩罗和马尔代夫,而多米尼加和圣多美和普林西比则见到其商品出口总额中运往北美和中美的份额显著增多。

8. 小岛屿发展中国家进口大部分来自发达国家,其所占的总份额(68.5%)比 10 年前(64.8)略高。1995 年,就几乎一半的小岛屿发展中国家而言,来自欧盟的商品进口要比任何其他发达国家区域为多,而其他小岛屿发展中国家,则来自北美和中美洲商品进口较多或来自日本的商品进口较多的国家各占一半,1985 至 1995 年期间,其来自北美和中美进口商品大幅增加的小岛屿发展中国家包括牙买加和特立尼达和多巴哥,而同一期间,巴巴多斯是来自欧洲进口商品增加的国家之一。

B. 小岛屿发展中国家的商船队

9. 在分析小岛屿发展中国家这组国家的商船队运输能力时,船队开放注册造成了统计上的偏差,开放注册是一种合法机制,用来把商船吨位从安全规章比较严格,营业费用较为高昂的国家吸引到营运较为灵活而注册费较低的国家。开放注册国家所得到的好处是一旦船舶管理公司在该国境内设立,其税收收入和就业机会都会增加。不过,主要的好处仍然属于船东国国民,因为开放注册国家国民所拥有的吨位比例微不足道。

10. 在小岛屿发展中国家,这组国家当中,开放注册吨位占总吨位的 82.1%。因此,要更准确的分析小岛屿发展中国家的船队,就应当着重其余 3050 万载重吨位进行分

析。表 2 扼要例举了这个船队的组成并指出注册吨位集中在新加坡、安提瓜和巴布达、圣文森特和格林纳丁斯和巴巴多斯。主要的开放注册国家除外,这四个国家在小岛屿发展中国家船队总吨位中占 96%。百分比如此之高的部分原因是,仅录记注册总吨位 100 吨以上船只的登记制度。⁵ 因此,许多较小的船只并没有记入劳埃德活动信息服务公司(伦敦)所保管的全球数据库。不过,注册吨位不到 100 吨的船只仍有许多继续在许多小岛屿发展中国家营运。

11. 小岛屿发展中国家船队的船龄是第二个质量因素。表 3 显示,同其他各组国家相比,小岛屿发展中国家船队船龄的分布生产情况十分不利。这个船队的主要部分在经济和技术两方面老旧必然导致营运费用增高,维修和保养随着船龄迅速增加船期安排拖延和不可靠、还带来了与船舶老旧相关的更大的环境危险。简言之,小岛屿发展中国家的船队日益老旧,需要更换。

12. 从船队所有权/船舶种类数据得到的另一项结论是,小岛屿发展中国家需要提高它们为其本身贸易服务的能力。在小岛屿发展中国家注册的现有船队当中,大多数(82.1%)提供开放注册设施,因而并没有回应对外贸易的需要。尽管这种偏重提供了外汇收入、为海员提供了就业,但它不足以充分弥补小岛屿发展中国家的贸易需要,因为大多数制成品是以集装箱货轮或普通货轮运载的。1997 年,前者仅占小岛屿发展中国家船队的 5.5%,后者仅占 16.7%。如果把在安提瓜和巴布达、巴哈马、百慕大、塞浦路斯、马尔他和圣文森特和格林纳丁斯、新加坡和瓦努阿图注册的船只除外,小岛屿发展中国家所拥有的两种基本类型(集装箱和普通货轮)的船队数目很少。

C. 航运业的变迁

13. 改组趋势和特别是国际班轮航运业向全球化推进是影响许多小岛屿发展中国家运输能力的另一项因素。过去十年来,大型集装箱货轮业者之间的商业合作协议和收购日益增多导致能力集中。这种情况造成了规模经济和主要贸易地区之间扩展出中枢集中和辐射分散形态的服务布局。然而,对小岛屿发展中国家而言,其影响是转运的服务需要增高、需要备有集装箱吊升能力的船只、对电子数据交换技术作出投资和培训管理人员。如果不作出这些基础设施投资(主要是船舶和港口设备),许多小岛屿发展中国家从航运服务获得收入的能力将会是微不足道的。

三. 建议

14. E/C/1996/20/Add.4 号文件所载的各项建议仍然有效,并提出了要向小岛屿发展中国家提供均衡结构发展所需的运输服务以及增进其对世界贸易的参与所必需达到的最低条件。在基础设施、船舶和人力方面,都需要作出更多投资。还需要改善法律和政治框架和使营运制度同国际惯例看齐。为了确保建立有助于外国投资的必要框架和为了促进私营部门参与海洋运输切需至少在区域一级协调规章制度,和利用现有的合作机会,使本地和外国业者能够更方便地进入海运市场和确保小岛屿发展中国家业者的竞争能力。国际组织应当在这些领域继续向小岛屿发展中国家提供援助。特别应当支助旨在改善区域海洋运输的区域努力。

表 2

小岛屿发展中国家的商船队,按船籍、^a 国家群组 and 船舶类型^b 划分,
截至 1995 年 12 月 31 日

(载重吨位)

	总船队	油轮	散装大船	普通货船 ^c	集装箱船	其他类型
非洲						
圣多美和普林西比	2 492	..	..	1 285	..	1 207
佛得角	26 689	1 525	..	13 019	7 954	4 191
科摩罗	2 138	..	..	1 474	..	664
毛里求斯	363 251	84 464	5 137	133 388	130 915	9 347
留尼汪	-	-	..	-	-	-
塞舌尔	4 079	..	..	3 278	..	801
非洲小计	398 649	85 989	5 137	152 444	138 869	16 210
亚洲						
马尔代夫	145 236	12 679	..	124 882	..	7 675
新加坡	29 537 419	13 894 128	8 012 579	2 699 573	3 379 025	1 552 114
巴林	276 725	98 512	44 110	98 348	..	35 755
塞浦路斯	36 994 017	6 685 656	20 232 826	6 638 150	2 462 572	974 813
亚洲小计	66 953 397	20 690 975	28 289 515	9 560 953	5 841 597	2 570 357
欧洲						
马耳他	38 006 551	16 665 836	14 818 464	4 873 379	735 435	913 437
加勒比和北美洲						
安提瓜和巴布达	2 916 330	6 253	294 531	1 490 545	1 088 884	36 117
巴哈马	39 287 545	20 449 958	8 266 669	7 356 651	959 292	2 254 975
巴巴多斯	1 427 315	639 650	402 493	321 660	..	63 512
百慕大	7 392 210	4 142 034	1 943 287	226 279	547 695	532 915
多米尼加	3 076	..	..	2 531	..	545
多米尼加共和国	10 243	1 635	..	7 549	..	1 059
格林纳达	950	..	..	950	..	..
瓜德罗普	-	-	-	-	-	-
海地	963	..	..	793	..	170

	总船队	油轮	散装大船	普通货船 ^c	集装箱船	其他类型
牙买加	6 112	3 065	..	2 813	..	234
马提尼克	-	-	-	-	-	-
圣基茨和尼维斯	550	..	..	550	..	..
圣卢西亚	..	..	..	..	..	..
圣皮埃尔和密克隆	-	-	-	-	-	-
圣文森特和格林纳丁斯	12 385 105	1 959 336	5 542 384	4 109 794	149 292	624 299
特立尼达和多巴哥	8 780	..	..	3 731	..	5 049
加勒比和北美洲小计	63 439 179	27 201 931	16 449 364	13 523 846	2 745 163	3 518 875
大洋洲						
美属萨摩亚	-	-	-	-	-	-
斐济	29 542	3 605	..	10 940	..	14 997
法属波里尼西亚	-	-	-	-	-	-
关岛	-	-	-	-	-	-
基里巴斯	7 054	3 048	..	3 352	..	654
瑙鲁	..	..	..	..	..	..
新喀里多尼亚	-	-	-	-	-	-
巴布亚新几内亚	66 221	4 380	..	50 878	..	10 963
所罗门群岛	6 775	..	..	3 155	..	3 620
汤加	15 471	..	..	11 319	..	4 152
瓦努阿图	1 846 875	21 502	1 034 371	386 846	..	404 156
西萨摩亚	6 441	..	..	6 066	..	375
大洋洲小计	1 978 379	32 535	1 034 371	472 556	..	438 917
小岛屿发展中国家共计	170 776 155	64 677 266	60 596 851	28 583 178	9 461 064	7 457 796
占总额的百分比	100.0	37.9	35.5	16.7	5.5	4.4

资料来源:劳埃德海运信息服务公司(伦敦)。

两点(..)指数字为 0 或微不足道。(-)指无数据可查。

- ^a 本表所用的名称和所示的资料涉及船籍,并不表示联合国秘书处对任何国家或领土或其政府当局的法律地位的看法,也不表示对其边界划定的看法。
- ^b 总注册吨位 100 吨以上的船舶。
- ^c 包括客轮/货轮。

表 3

按船舶类型划分的小岛屿发展中国家船队船龄分布情况,截至 1995 年 12 月 31 日

(占总载重吨位的百分比)

国家分组	船舶类型	共 计	0-4 年	5-9 年	10-14 年	15 年以上	平均船龄(年) ^a	平均船龄(年)1994 年 ^a
世界共计	所有船只	100	15.6	14	18.2	52.2	14.96	15.00
	油轮	100	20.9	12.6	9.6	56.9	14.97	15.35
	散装货轮	100	12.3	15.5	25.9	46.3	14.63	14.58
	普通货轮	100	7.4	10.2	19.8	62.6	17.01	16.61
	集装箱货轮	100	26	19	17.5	37.5	12.20	12.03
	所有其他	100	13.2	16.4	21	49.4	14.80	14.41
发达市场经济国家	所有船只	100	15.5	14.7	20.1	49.7	14.69	14.75
	油轮	100	16.8	10.4	11.6	61.2	15.92	16.29
	散装货轮	100	11.8	17.3	29.6	41.3	14.09	14.04
	普通货轮	100	12.9	14.8	23.2	49.1	14.88	14.42
	集装箱货轮	100	25.9	19.1	15.7	39.3	12.39	11.71
	所有其他	100	16.4	18.9	21.4	43.3	13.75	13.38
主要开放注册国家	所有船只	100	16.7	11.7	14.5	57.1	15.46	15.81
	油轮	100	26.5	11.2	6.5	55.8	14.37	15.28
	散装货轮	100	7.1	10.8	21.9	60.2	16.77	16.76
	普通货轮	100	5.7	12.2	19.8	62.3	17.05	16.84
	集装箱货轮	100	32.1	15.2	19.6	33.1	11.34	11.78
	所有其他	100	12.1	20.00	15.10	52.80	15.07	14.46
发展中国家(不包括 开放注册国家)	所有船只	100	13.8	18.00	23.20	45.00	14.22	14.31
	油轮	100	17.1	16.1	14.5	52.3	14.72	15.50
	散装货轮	100	15.8	25.3	33.2	25.7	11.73	11.78
	普通货轮	100	2.8	6.4	16.4	74.4	18.84	18.20
	集装箱货轮	100	21.4	21.5	14.7	42.4	13.03	11.18
	所有其他	100	11.6	11.9	26.9	49.6	15.21	15.06
小岛屿发展中国家	所有船只	100	4.45	5.44	19.62	70.50	18.33	
	油轮	100	7.63	4.44	18.88	69.05	17.92	
	散装货轮	100	3.70	2.46	37.55	56.29	17.14	
	普通货轮	100	3.08	6.89	13.60	76.43	18.99	
	集装箱货轮	100	17.43	23.46	14.50	44.61	13.55	
	所有其他	100	2.57	3.54	30.92	62.97	17.86	

资料来源:根据伦敦劳埃德海事信息服务公司提供的数据编制。

- ^a 计算平均船龄时,假设在各船龄组的下限与上限之间对船龄进行平均分配。15 年和 15 年以上船龄组的平均船龄假设为 22 年。

注

- ¹ 贸发会议《1996 年国际贸易和发展统计手册》(联合国出版物,出售品编号 E/F.97.II.D.7),表 6.2 和 6.3。
- ² 见《联合国贸易和发展会议第九届大会记录,南非共和国,米兰德,1996 年 4 月 27 日至 5 月 11 日,报告和附件》(联合国出版物,出售品编号 E.97.11.D.4),第一部分,A 节。
- ³ 贸发会议《1997 年海洋运输回顾》(联合国出版物,出售品编号 E.97.II.D.9)。
- ⁴ 贸发会议《1995 年国际贸易和发展统计手册》(联合国出版物,出售品编号 E/F.97/II.D.7),表 6.1。
- ⁵ 劳埃德海运信息服务公司(伦敦)。
-