

Distr.
GENERAL

UNCTAD/SDTE/TLB/5
31 March 2003
CHINESE
Original: FRENCH

联合国贸易和发展会议

非洲港口：私营部门的改革和作用

贸发会议秘书处的报告

摘 要

港口发展是非洲国家进入国际贸易的关键之一。直到最近，非洲的港口始终由国家垄断，大部分港口生产率低下，投资不足，服务标准不高。如此一来，非洲的海上运输成本在世界上居高不下，这也是非洲产品在国际市场上缺乏竞争力的原因之一。要想解决这些问题，必须进行体制改革，向私人伙伴开放港口业务。第一批公私伙伴关系是 1990 年代末期建立的，在大多数情况下，这是区域竞争或国际金融机构施加压力的结果。

非洲国家因其发展和历史的差异，很难认定一个关于改革和公私伙伴关系的标准“非洲”模式。与私营部门的合作采取了许多形式，地区与地区之间，甚至在同一个国家之内都有所不同。在东非和南部非洲，由于对区域发展的政治推动，港口业务的私有化进展最明显。

现在就举出一些醒目的、可定量表示的结果，评估公私合作对港口效率的影响还为时尚早。但可以看到，主要指标有了很大改进，例如，集装箱码头的生产率提高了，货运量增加了，服务也更为快捷，同时，从私营部门参与的第一个年头起，区域间竞争就更趋激烈。然而，某些码头仍然因海关和保安服务等其他伙伴的行为，或因铁路和公路等陆路运输的缺乏效率而受到有害影响(延误、货物丢失等等)。

就中期而言，几乎所有非洲港口都将走向独立管理，以及管理和业务职能的分离。鉴于大多数非洲港口能力有限，而且，国家垄断有可能只不过变成了私人垄断，据认为，“地主港口”选择或许更为妥善。

目 录

	<u>段 次</u>	<u>页 次</u>
摘要.....		2
非洲港口：地图.....		5
缩略语.....		6
导 言.....	1 - 4	8
一、全球化和港口改革.....	5 - 10	8
二、非洲港口：整体状况.....	11 - 14	10
三、海上运输成本和港口基础设施.....	15 - 18	12
四、私营部门参与非洲港口：进程和模式.....	19 - 22	13
五、区域状况和公私伙伴关系.....	23 - 28	15
六、非洲港口的商业化改革.....	29	18
七、私营部门的参与对就业水平的影响.....	30 - 32	19
八、业务私有化之后的绩效.....	33 - 39	20
九、非洲港口私人投资的限制.....	40 - 42	23
十、谈判框架和竞争规则.....	43 - 45	24
十一、港口基础设施私有化：前景.....	46 - 47	26
结 论.....	48 - 51	27

目 录(续)

页次

表

1. 非洲海上运输一览.....	10
2. 改革前和改革后的港口管理模式.....	11
3. 非洲港口的公私伙伴关系.....	14
4. 私营部门参与的体制形式.....	15
5. 区域竞争和进行改革的非洲港口的集装箱货运量.....	16
6. 港口商业化实例.....	18
7. 吉布提港私有化管理的结果.....	22
8. 地位不同的实体管理的集装箱码头的绩效比较.....	23
9. 马普托港：调整和公私伙伴关系项目的时间框架.....	25
10. 预计的私营部门参与行动.....	27

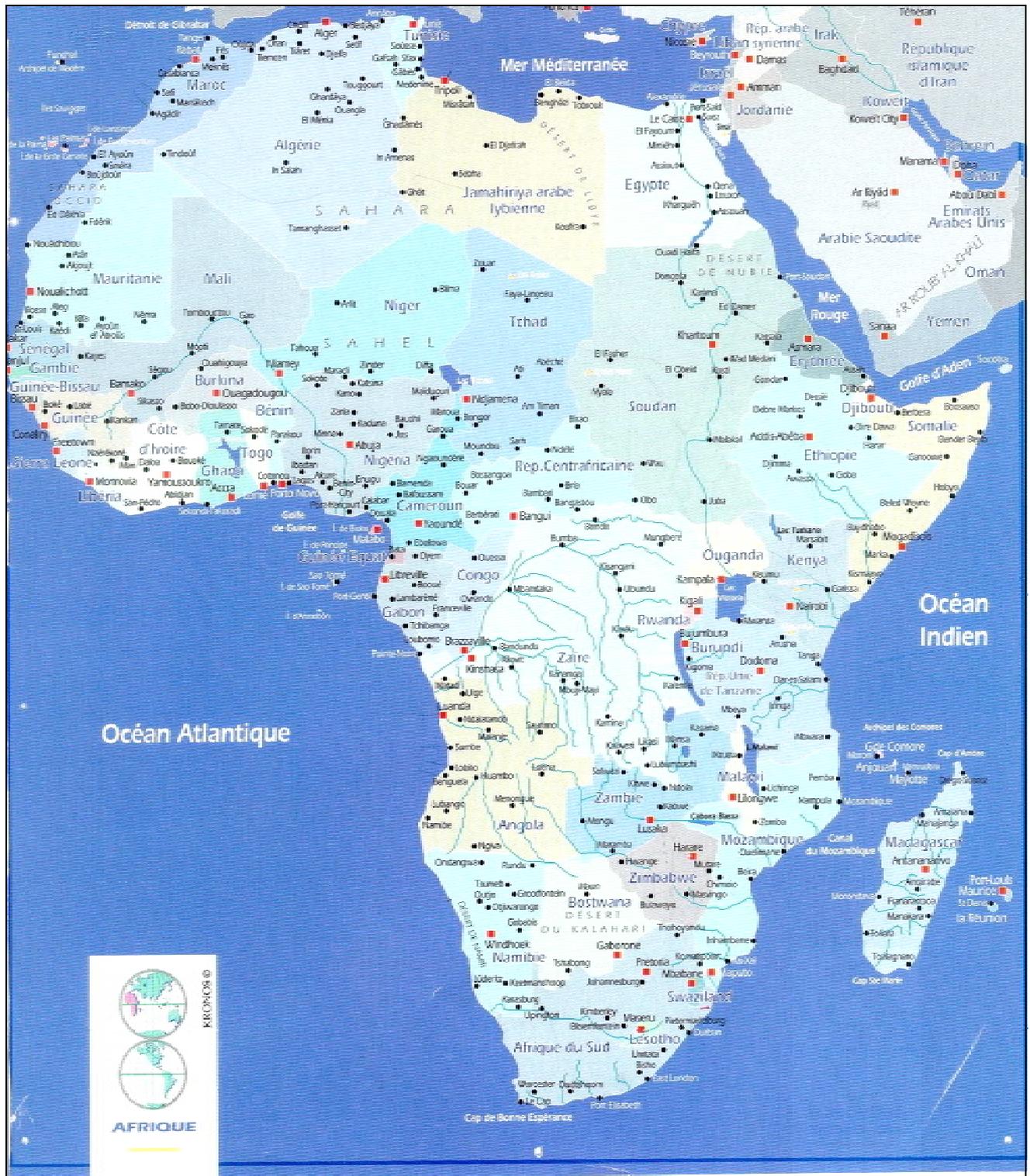
图

1. 涉及私营部门的服务和设备.....	17
2. 私营部门参与后获得的好处分类.....	20

附 件

一、南非《国家港口政策白皮书》摘录.....	30
二、《非洲发展新伙伴关系》正式文件摘录.....	32
三、特定非洲港口：比较性概览.....	33
四、非洲港口的集装箱化运输，1997-2000年.....	34
五、特定非洲港口和区域组织：电子信箱地址.....	36
参考文献.....	37

非洲港口：地图



缩略语

AFUR		
BOT		建造—经营—转让
CFM		莫桑比克铁路运输局
CHCL		货运公司
GPHA		加纳港务局
HPC		哈钦森港口控股公司
IAPH	港埠协会	国际港埠协会
ICTS		国际集装箱码头服务公司
IMF	货币基金组织	国际货币基金组织
MMA		毛里求斯海洋局
MOWCA		西非和中非海事组织
MPDC		马普托港口开发公司
NEPAD		非洲发展新伙伴关系
PAPC		泛非港口合作联盟
PMAESA		东部和南部非洲港口管理协会
PMAWCA	中西非港协	西部和中部非洲港口管理协会
PPI		基础设施的私人参与
SADC	南非洲发共体	南部非洲发展共同体
SAPO		南非港口业务
SATCC	南非洲运委会	南部非洲运输和通讯委员会
TEU		二十英尺等量单位；二十英尺标准箱
TICTS		坦桑尼亚国际集装箱码头服务公司
UAPNA		北非港口管理协会
UNCTAD	贸发会议	联合国贸易和发展会议

2001 年 12 月与南非国家港务局局长、东部和南部非洲港口管理协会主席 Siyabonga Gama 的访谈摘要，载于《东部和南部非洲港口管理协会通讯》(2002 年第一季度)：“设立地主港口管理机构，随之允许私营部门参与进来，利用货运机会，这一观念正在开始取得成果。港口管理人员因此有充分的时间分析港口绩效，探讨如何加以改进，所以确实出现了新的活跃局面。”

第一届泛非港口大会(2001 年 12 月 10 日至 12 日)制订的《阿比让宣言》摘录：
大会：

“重申非洲国家和分区域经济集团需要就整体的运输基础设施以及具体的港口问题(港口处理非洲大陆 90%的贸易)采取协调一致的发展政策，因为运输基础设施和港口是贸易的关键所在；

“鼓励在港口基础设施的筹资和管理方面发展公私伙伴关系。”

导 言

1. 联合国贸易和发展会议第十届会议(贸发十大, 2000年2月12日至19日, 曼谷)要求秘书处继续援助发展中国家处理与提供国际运输服务有关的问题, 以帮助它们更为有效地参与全球化进程。海运和陆路运输成本极高, 成为进入外国市场的一个重大障碍。港口在促进国际贸易方面发挥了至关重要的作用, 是各种运输形式的主要相交点, 也是进入国际贸易的唯一门径。基础设施发展水平和港口服务质量是决定货物运输成本的主要因素。因此, 改善港口状况将促进一国的对外贸易。以往, 贸发会议在这一领域的工作始终注重通过编写和分发研究报告和技术报告, 并通过团体培训和外地项目, 提高现有设施的效率。

2. 但近年来, 港口的体制结构发生了重大变化, 尤其是私营部门的作用日益扩大。2001年下半年期间, 贸发会议对50个非洲港口进行了一次调查¹, 主要是为了解私营部门参与港口管理和发展以及服务部门私有化的各种途径。调查还旨在评估公私伙伴关系对就业、服务价格、绩效指标和公营部门与私人部门之间关系的影响。

3. 本研究报告描述了非洲港务部门出现的体制变化, 报告了改革过程中作出的选择及其对主要指标的影响。这样做是为了向政治决策者和准备让私营企业参与其港口活动的非洲港务部门提供从类似环境下的港口经验中得出的有益信息。

4. 1995年, 贸发会议秘书处进行了一项研究,² 建议港口监督者推进港口的解除管制、商业化和私有化。此后, 1998年又开展了一项研究,³ 就港口设备的私有化提出了建议: 主要是长期租借港口码头, 通常至少为期20年。这项研究也是很有益的, 因为它提供了评估各项选择和组成部分潜在影响的指标, 目的是促进选择最为恰当的程序。该项研究还涉及财政和业务绩效指标, 这对私有化进程的成败关系极大。

一、全球化和港口改革

5. 伴随势不可挡的放松管制和自由化潮流, 1990年代, 全球化改变了世界经济的结构。港口业同样也面对着新的挑战 and 机会, 因为人们日益需要港口成为整体性的运输中心和后勤基地, 同时适应该行业本身的发展(集装箱化、大型船舶、新的

通讯技术等等)这就要求巨额资本投资。⁴ 新的形势在一定程度上是以合并和公私伙伴关系和联盟为特点, 为了作出相应调整, 海上运输业制订了鼓励创新、提高生产率和降低成本战略。

6. 鉴于港口发展所需投资的数额和高成本, 特别是面对集装箱化的扩展, 世界各国政府和港务当局必须作为当务之急, 进一步实行改革, 并推行有效战略, 以吸引私人资金。与私营部门的伙伴关系将提高服务的效率, 确保设备的维护、更新和效率。

7. 过去 10 年来, 发展中国家和发达国家都进行了有私营部门参与的港口管理改革, 采用的方法包括下放管理权利, 各种形式的优惠, 乃至部分和完全私有化。阿根廷和智利等发展中国家始终走在港口基础设施和业务私有化的前列。⁵ 对传统管理办法重新作了审议, 私人参与管理促进了港口体制框架的重新规划。私营部门逐渐参与了各项港口经营, 而这本来是国家的责任, 同时, 港务当局作为“地主”, 日益充当了管理人的角色。

8. 由于向国内外私人经营者开放了这一途径,⁶ 港口得以在管理、网络、信息体系现代化等领域利用私营部门——主要是大的多港口经营者的技术诀窍优势, 并为基础设施的投资和维护吸引资金, 按照世界银行的数据, 仅在 2000 年一年, 发展中国家港口项目的私营部门投资总额就达到 26.32 亿美元, 而 1992 年仅为 3.04 亿美元。私营部门和公营部门合作的主要好处包括提高业务绩效, 增加货运量和减少港口费用。人们目前意识到, 港口业务方面的公私伙伴关系还减轻了行政负担, 减少了控制层次, 布宜诺斯艾利斯⁷ 和巴拿马的一些成功就表明了这一点。

9. 世界银行是大多数发展中国家在执行向私营部门开放港口业务战略时寻求咨询意见和资金的国际金融机构, 在结构调整方案的背景下, 情况尤其如此。世界银行充分意识到在这一领域的各项新的挑战 and 广泛的培训需求, 于 2001 年开发了港口改革工具包, 为港口部门的发展提供了一个模式。工具包的目的是帮助决策者和改革者顺利推行其港口管理改革和发展战略。它探讨了私营部门参与的各种选择及其对港口的法律和业务含义。工具包方便用户使用, 含有关于公私伙伴关系的各种工具和实例, 它包括八个单元, 除其他外, 涉及港口的作用, 港口的备选结构、改革的财政影响和社会改革。工具包有只读光盘形式, 也可通过互联网索取 (<http://www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit.htm>)。

10. 东部和南部非洲港口管理协会与世界银行一道，于 2002 年 7 月在毛里求斯举办了一次关于工具包的研讨会。其目的部分是通过讲解帮助该地区港口管理者熟悉这一工具包，部分是为了促进交流关于公私伙伴关系的经验。

二、非洲港口：整体状况

11. 非洲的港口对该大陆各国经济至关重要：它们在促进非洲与国际市场一体化方面发挥了基本作用，因为非洲大陆 90% 的国际贸易是海上贸易。因此，运转良好的港口至关重要。非洲已经认识到其在改革中的分量，尽管这不象在拉丁美洲国家和东亚那样意义深远。改革趋势自 2000 年初已经加快步伐。

表 1. 非洲海上运输概览

人口(百万)	819.8	非洲大陆面积为 30,328,662 平方公里，有 53 个国家，其中 38 个国家为沿海国家，15 个国家为内陆国家，80 个港口处理国际和区域贸易。2001 年，这些港口处理了 7.5 亿吨货物和石油产品(南非占 27%)，居世界贸易的 6.3%。这一数额与其他发展中国家相比是很小的，后者的数额大的多：亚洲高出 6 倍，拉丁美洲高出 1 倍。这些港口均为区域协会的成员(东部和南部非洲港口管理协会、西部和中部非洲港口管理协会、北非港口管理协会，定于 2001 年 12 月组成了泛非港口合作联盟。
国内生产总值(百万美元)	518.9	
人均国内生产总值(百万美元)	633	
进口到岸价格(百万美元)	126.8	
出口离岸价格(百万美元)	105.2	
贸易余额(百万美元)	-21.6	
贸易余额(占出口百分比)	-20.5%	
对外贸易(占国内生产总值百分比)	44.7%	
2001 年海上运输量(百万吨)	750	
运输成本(占 2001 年进口额百分比)	12.97	
运费(占进口到岸价格百分比，2001 年自南非)	10.55	

资料来源： 贸发会议秘书处。

三、海上运输成本和港口基础设施

15. 将非洲国家与拉丁美洲和亚洲其他发展中国家作一比较，结果表明，非洲国家在国际市场上的竞争力因一系列因素受到限制，而运输部门显然是货物运输方面的一个主要问题。非洲进口商和出口商都面临海上和陆路运输的高成本。平均运费率⁸要比其他发展中国家高出 47%，两倍于发达国家的费率，估计达 5.21%。因高额运输成本而首当其冲的是非洲大陆 15 个内陆国家。⁹ 按照世界银行的数据，¹⁰ 将一个集装箱由巴尔的摩海运到达累斯萨拉姆或德班的成本分别为 1,000 美元和 2,500 美元；而同一个集装箱运送到布隆迪的布琼布拉或斯威士兰的姆巴巴纳的总运输成本已经分别上涨到 10,000 美元和 12,000 美元。贸发会议关于南部非洲发展共同体(南非洲发共体)内陆国家问题的一份研究报告发现，¹¹ 陆路运输更为昂贵：就每一进口的集装箱而言，海上运输与陆路运输的运费差额比率为 1 比 4。这类额外的花费不仅仅是因为距离所致，它极大地拖累了这些国家的竞争力。在有关港口，这些高额的费用主要是由于等待时间过长、空时损耗、低生产率以及无效的服务。

16. 一般来说，港口的基础设施状态良好，但缺乏适当的国家资源意味着维修和更新能力受到限制，不能适应部门内日益加剧的竞争。贸发会议的调查表明，59% 的非洲港口都有一集装箱码头，2000 年非洲大陆集装箱化总运量估计为 720 万标准箱，或占世界总量的 3.5%。¹²

17. 然而，按照贸发会议 1989 年对四个国家的调查，¹³ “港口尽管在政府控制下，但如果明确的有明确的目标，并可自由适用灵活的商业经营原则，对不断变化的市场作出反映，自然能取得成功”。这项调查虽然是很久以前作出的，但它表明，非洲港口因基本体制问题和管理不善而缺竞争力。

(a) 体制问题可概括如下：

由于其他伙伴缺乏效率，拖延通关；¹⁴

程序落后，人力资源缺乏；

在与邻近内陆国的付款交易中出现的外汇问题；

(b) 在管理方面，政治干预和多层次的政府监督，打消了优秀的工作人员的积极性，使管理人员不愿意采用新方法。

18. 除了这些问题外，还有与港口自身业务无关的其他因素，削弱了非洲大部分港口谋求进一步发展或吸引私人伙伴的能力。这些因素主要是：

- (a) 地方市场有限：除了南非、埃及和尼日利亚等一些例外，大部分港口的总运输量每年低于 1,000 万吨，只有 10 个港口每年处理的集装箱化运输超过 20 万标准箱；
- (b) 陆路运输系统，也即公路和铁路欠发达，妨碍了改善港口后勤的各项努力；
- (c) 当地社会和法律环境。

四、私营部门参与非洲港口：过程和模式

19. 正是在这一背景下，1990 年代末期，非洲开始反思港务当局如何才能提高港口的生产率和竞争力。为在预算紧张的情况下满足市场的新要求，同时，许多时候出于国际金融机构(货币基金组织和世界银行)的压力，港务当局进行了改革，以通过下放各种服务，建立按照自主、商业化和与时俱进的方针经营的港口。面对新的竞争环境和技术变革，与私营部门的伙伴关系已经不可或缺。

20. 非洲日益强调与私营部门的合作，¹⁵ 以便为港口现代化争取更多资金，并利用私人、主要是外国公司在管理和生产力方面的经验。

非洲发展新伙伴关系官方文件摘录，关于基础设施的一章：“建立和促进公私伙伴关系，对港口、道路、铁路和海运的建设、发展和维护给予优惠。”

21. 首先也是最大胆的，1990 年末期开始实行私有化，这主要集中在东部和南部非洲地区，而非洲西部和北部则是另外一种情况。到目前为止，有三个国家(表 3)的私营部门，主要是国际多港口经营者充分参与了港口管理和发展：吉布提、莫桑比克和坦桑尼亚。这三个国家对参与形式、业务和设备以及改革进程本身，各有其不同的观念。

表 3. 非洲港口的公私伙伴关系

	<u>日期</u>	<u>合同类型</u>	<u>期限</u>	<u>经营者</u>	<u>投资方案</u>
1. 莫桑比克， 贝拉港	1998年10月	租借	25年	Cornelder Moçambique	1,300 万美元
2. 莫桑比克， 纳卡拉港	2000年1月	租借	15年	SCDN	5,200 万美元 ^a
3. 坦桑尼亚， 达累斯萨拉姆 集装箱码头	2000年4月	租借	10年	ICTS/HPH	650 万美元
4. 吉布提， 国际自治港口	2000年5月	管理	20年	Dubai Port International	5,400 万美元
5. 莫桑比克， 马普托港	2000年9月	租借	15年	Mersey Docks (MPDC)	5,000 万-1 亿美元

资料来源：贸发会议秘书处。

^a 纳卡拉发展走廊，总投资。

22. 按照调查显示的情况，公私伙伴关系最普遍的选择是建设—经营—转让租借办法，占私营部门参与非洲港口的 40%，其次是管理合同(25.3%)和私有化(22.7%)。只有 9%的港口倾向于向经营者租赁设备。非洲报告的与私营部门的各类合作形式可总结如下：

- (a) 所有港口业务的管理合同：吉布提；
- (b) 租借现有码头：达累斯萨拉姆、贝拉、杜阿拉等；
- (c) 租借新的码头(集装箱码头、散装船码头等等)：达喀尔、阿布贾、洛美等等。

表 4. 私营部门参与的体制形式

<p>达累斯萨拉姆(坦桑尼亚)集装箱码头</p> <p>1998 年, 坦桑尼亚政府制定了港口私有化计划; 1999 年 8 月进行招标, 完成了这一过程。</p> <p>2000 年 4 月, 坦桑尼亚国际集装箱码头服务公司获得达累斯萨拉姆港口集装箱码头为期 10 年的租借管理权; 该公司于 2000 年开始营运。它包括:</p> <ol style="list-style-type: none">1. 国际集装箱码头服务公司和国际控股公司: 70%2. 一家地方公司——Vertex 金融服务公司(30%)。 <p>与有关当局的协议要求该集装箱码头服务公司:</p> <ul style="list-style-type: none">支付 368 万美元的年租赁费;为在码头上装卸的每只集装箱支付 13 美元的税款;在今后五年内每年将集装箱装卸成本减少 3%;生产率在今后 2-4 年提高到每小时装卸 20 只集装箱, 5-10 年内提高到 25 只集装箱;实现集装箱码头现代化: 650 万美元;维修设备。 <p>2001 年 6 月, 坦桑尼亚国际集装箱码头服务公司向哈钦森港口控股公司出售了其股份。</p>	<p>马普托港(莫桑比克)</p> <p>莫桑比克的三大港口——马普托、贝拉和纳卡拉构成了重要的区域运输系统中心。2000 年 9 月, 莫桑比克当局推行了马普托港的管理私有化, 并为此与一企业集团签署了为期 15 年的租赁合同, 该集团包括:</p> <ol style="list-style-type: none">1. 3 个国际公司(Mersey Docks and Harbour (18.3%)、Skanska (16.3%)和 Liscont (14.8%));2. 莫桑比克铁路运输局占 33%, Gestores de Mozambique 占 16%。 <p>新的公司称为马普托港口开发公司。所有有形资产仍为国家财产, 有关协定的要点为:</p> <ul style="list-style-type: none">500 万美元的年租赁费;第一个五年总收入的 10%, 在随后的两个五年期内分别为 12.5% 和 15%。 <p>在这一过程中, 作为莫桑比克最大雇主的莫桑比克铁路运输局进行了改组, 预计它将成为一个控股公司, 负责监督莫桑比克港口和铁路的租借事宜。</p>
--	--

五、区域状况和公私伙伴关系

23. 按照我们的调查, 私营部门在北非和东非参与的程度最高, 达 41.7%, 在南非为 37.5%。在东非和南部非洲, 这些比例反映了南部非洲发展共同体各国政府

的意愿，¹⁶ 它们承认其财政和技术资源以及专门知识有限，难以实现各自国家和区域运输系统的现代化，并提高其效率。¹⁷ 在其《运输议定书》中，¹⁸ 它们强调需要建立自由化的环境，促进发展与私营部门在业务和投资方面的伙伴关系。南部非洲发展共同体建议其成员在港口部门的公司伙伴关系方面采用“地主港口”模式。¹⁹

24. 或许应当指出，南非洲发共体成员国的港口是对当地和国际私人经营者最为开放的港口，包括达累斯萨拉姆、马普托、纳卡拉等等。这些港口也从一项广泛的区域战略中受益，根据该项战略，开发了一系列由私人部门参与的区域走廊，包括马普托走廊、瓦尔维斯湾走廊、塔拉拉开发走廊(坦桑尼亚—赞比亚)和纳卡拉开发走廊(马拉维—莫桑比克)。

25. 在邻近内陆国家赢利贸易的过境运输和转运中的区域竞争，是刺激非洲港口进行改革和吸引私营部门的基本因素。表 5 清楚表明，有大的内地贸易区、区域竞争激烈的港口，向私营部门开放的改革进展最快。在这些港口，过境活动占整体活动的很大一部分；吉布提港就是一个明显的例子，其 75% 的货运量目前都运往埃塞俄比亚。

表 5. 区域竞争和进行改革的非洲港口的集装箱货运量

港口	内陆邻国	竞争港口	过境 ^a	标准箱
阿比让	马里、布基纳法索、尼日尔	达喀尔、泽玛、科托努、洛美、拉各斯	10.4 ^b	434 600
达喀尔	马 里	阿比让、班珠尔、科纳克里	3.5	165 000
达累斯萨拉姆	布隆迪、卢旺达、乌干达、刚果、马拉维	贝拉、马普托、内罗毕、德班	17	118 000
吉布提	埃塞俄比亚	阿萨布、柏培拉、内罗毕、亚丁	75	127 100
杜阿拉	中非、乍得	卡拉巴尔、哈考特港	7.5	126 900
德 班	博茨瓦纳、莱索托、马拉维、斯威士兰、赞比亚、津巴布韦	马普托	-	1 291 100
马普托	马拉维、赞比亚、津巴布韦、斯威士兰	达累斯萨拉姆、德班		34 871
蒙巴萨	布隆迪、卢旺达、乌干达、苏丹、刚果民主共和国	达累斯萨拉姆、马普托	16	236 900
泽 玛	布基纳法索、马里、尼日尔	阿比让、科托努、拉各斯、洛美	2.3	209 500

资料来源：贸发会议秘书处。

^a 在 2000 年货物总装卸量中所占比例。

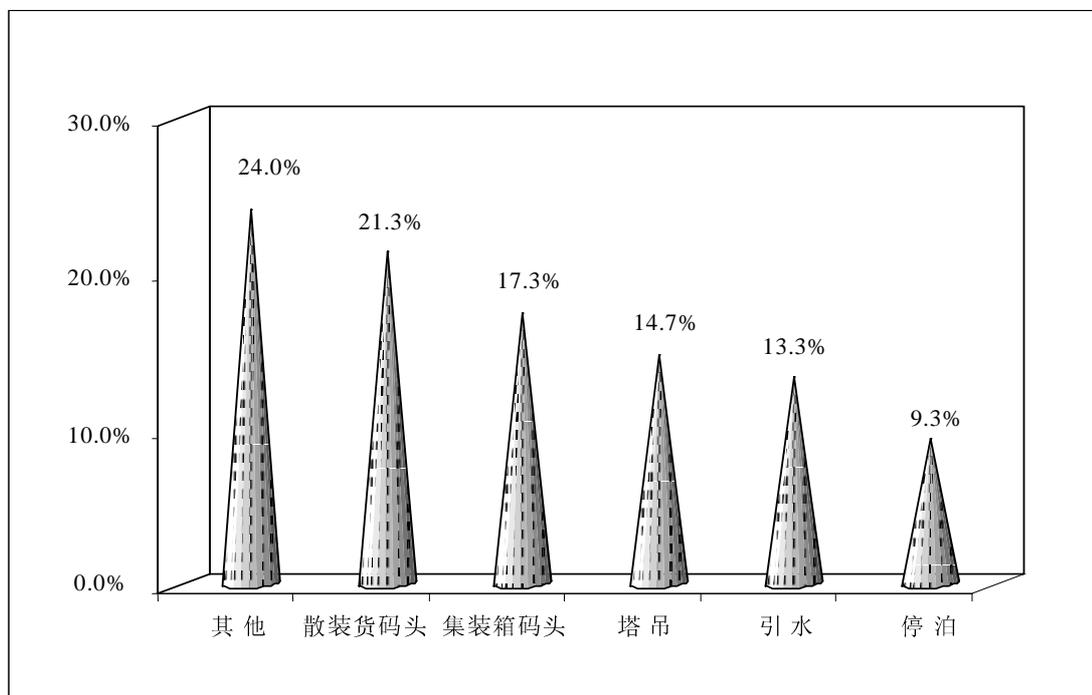
^b 2000 年，为布基纳法索和马里的转运量占阿比让港货运总量的 7%。

26. 还应当注意的是，私营部门在已经为重型设备投资的港口，例如集装箱码头具有特殊的存在或利益。表 5 中所有港口都有一个集装箱码头，除马普托外，每个港口的集装箱吞吐量每年都超过 10 万只标准箱。

27. 调查表明，就服务而言，私人经营者在“杂项”(货物搬运和装卸、铲车、石油码头等)的参与占 24%，在散装货码头的活动中占 21.3%，其次是集装箱码头，占总量的 11.3%。在对调查表作出答复的港口中，59%的港口有一个集装箱码头，与私营部门合作的港口中，88%的港口装备了一个集装箱码头。后者中的 77%，有私营部门参与了与集装箱码头有关的业务。这些业务涉及 12 个码头的 14 个项目，采取了租借(64%)，管理合同(21%)和同等比例私有化和租借(7%)的形式。

28. 向私营部门的开放还有其他同等重要的因素，例如国家的财政状况和经济发展战略。例如，港口对私营部门开放程度最高的三个国家(坦桑尼亚、莫桑比克和吉布提)缺乏足够资金，并正在执行结构调整方案。

图 1
涉及私营部门的服务和设备



六、非洲港口的商业化改革

29. 目前，所有的非洲港口都是公有制(见附件三：“特定非洲港口：比较性概览”)，少数港口则为国家港口(垄断所有业务)。不过，非洲大陆所有地区都在研究或进行体制改革；与此同时，地方和国际私人营运者应邀参与业务管理，或参与建设或扩展专门码头，尤其是阿比让、库哈(南非)、达喀尔、蒙巴萨和洛美。一般来说，目前的体制改革分两阶段进行(表 6)，例如，在南非、²⁰ 喀麦隆、加纳(2002 年 7 月)或摩洛哥(2002 年底)的改革方案可概述如下：

- (a) 将管理工作与商业经营相分离。前者交港务局负责，而由一具有贸易管理权的独立的私人法律实体(部门、公司等等)接管业务；
- (b) 将港务局转化为地主港口，仅拥有基础设施，并作为管理者行事。该机构有权以租借或租赁的形式将其业务的全部或一部委托给私人经营者。

表 6. 港口商业化实例

路 易 港(毛里求斯)

新的法律于 1998 年 8 月 1 日生效，将毛里求斯海运管理局改组为毛里求斯港务局。毛里求斯港务局成为一地主港务机构，而货运有限公司则成为路易港的唯一经营者。货运有限公司是 1983 年根据私法成立的公用事业公司；国家握有其 60% 的资本，毛里求斯港务局握有 40% 的资本。1999 年 1 月，毛里求斯港务局批准货运有限公司租借毛里求斯集装箱码头，为期五年，并于 1999 年 5 月将设备出售给该公司。毛里求斯港务局于 2000 年 1 月颁布了经修订的新的费率，并于 2001 年 10 颁布了人力资源发展计划。目前，政府正与国际私人经营者谈判，转让毛里求斯港务局持有的股份。

加 纳

加纳港务局于 2001 年 9 月实施其私有化方案的第一阶段，在租借基础上，将货物搬运和装卸服务部分转让给私人公司。第二阶段将于 2002 年 7 月开始，到 12 月结束，加纳港务局将具有地主港口，作为管理机构行事。它还将确保征收租借费。到这一阶段结束时，泽玛港将彻底私有化。

南 非

近来之 2001 年 3 月开始的改革已导致国家公司 Portne 一分为二，建立了国家港务局，负责管理工作，以及南非港口营运公司，负责业务活动，两个公司都是独立的。这一分离是批准租借之前的第一阶段，还要在七个南非港口向私人公司下放港口业务。正在制定新的法律，规定港务局将是一个“地主机构”。目前，南非港口营运公司管理所有的集装箱码头，77%的杂项商品码头和 35%的散装货码头。其余业务是由私人营运者根据租赁合同进行经营。

七、私营部门的参与对就业水平的影响

30. 贸发会议的调查表明，在私营部门进入后，与改革前时期相比，各港口的就业水平或有所提高(35%)，或陷入停顿(35%)，或有所下降(30%)。²¹ 就业减少只出现在东部和南部非洲港口管理协会的港口，而就业增加也只见于其他两个集团(西非和中非港口管理协会和北非港口管理协会)。这一区别的原因或许在于，东部和南部非洲港口管理协会地区所包括的国家，其在私营部门参与政策上取得了极大进展(吉布提、莫桑比克和坦桑尼亚)。

31. 在莫桑比克，莫桑比克铁路运输局在私有化改革期间，在港口和铁路执行了一项重大的裁员方案；莫桑比克铁路运输局有 18,000 多名雇员，计划减少 60% 以上。它设立了一个工人问题技术小组，与特许方一道，监督裁员和融入社会方案。该方案为期三年，执行资金为 1.33 亿美元，分别来自政府(2,000 万美元)、莫桑比克铁路运输局(1,300 万美元)和世界银行(1 亿美元)。有 8,000 万美元将用于支付解雇费和专业再就业方案。就马普港而言，计划在私营部门参与之前，将总数估计为 2,000 名的雇员裁减 40%。

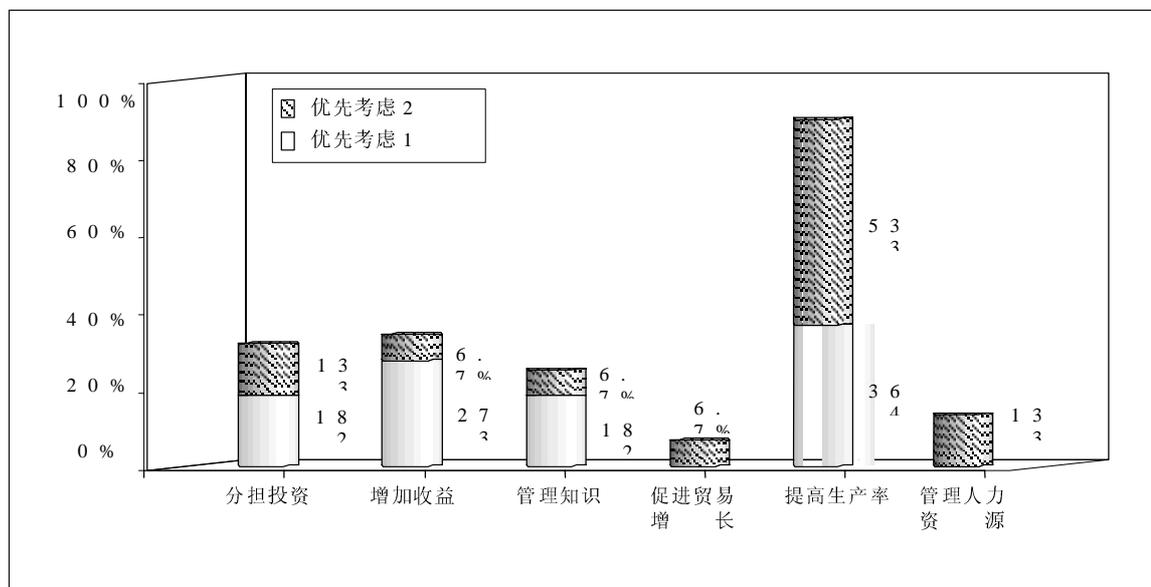
32. 在坦桑尼亚，达累斯萨拉姆新的集装箱码头经营者经港务当局同意，解雇了所有人员，估计为 600 人，并支付了解雇费。在第二个阶段，经营者将从解雇人员中重新招聘 300 人。在吉布提，各方没有宣布裁员方案，正在研究改革港口的工作。

八、业务私有化之后的绩效

33. 关于与私营部门合作的积极影响问题，私有化港口的反应与私营部门参与港口业务时的预期是一致的。就结果的分类而言，在两类情况(优先考虑 1 和优先考虑 2)中，都可以明显看到生产率提高了，分别达到 36.4%和 53.3%。人们在改革中很少强调一个方面，即增加港口收益，有 27.3%的港口达到了这一目标，这也成为向私营部门开放港口的最初好处之一。因私营部门参与获得的其他积极结果包括分担投资费用和分享管理经验。

图 2

私营部门参与获得的好处分类



34. 在与私营部门建立伙伴关系的港务当局中，有 65%对私人营运者的参与表示满意。其余的 35%没有表示任何意见，但据报告，没有任何港口对私营部门表示不满。关于私营部门参与港口业务的弊端，分别有 33.3%的港口谈到了解雇人员和非竞争行为，其次有 25%的港口谈到了港务当局失去对港口业务的控制。其他意见包括港务当局与私人经营者之间难以沟通。

35. 似乎还难以取得完整的统计数字，分析私营部门参与非洲大陆的港口业务对生产率和绩效的影响；事情还刚刚起步。但从对调查表的答复中可以看到关于改革前和改革后的一些比较性数据，这些数据是可喜的，可以概况如下：

- (a) 船舶平均周转时间减少了 17%到 9%不等；
- (b) 科托努的集装箱化年吞吐量增加了 219%，阿尔及尔增加了 10%；
- (c) 吉布提的集装箱装卸增加了 118%，路易港增加了 103%，赛伊德港增加了 21.2%。

36. 除了调查结果之外，私营部门管理的港口的其他初步迹象也表明，业务效率和生产率都有了提高(表 7)。在引进私人管理的头一年，这些港口的全球货运量都大幅度增加，转运量增长了一倍(见上文表 6)。这些绩效的取得，都是因为改进了经营管理，推行了操作和维修现有设备的制度，并没有作出新的巨额投资。

37. 不过，由具有私营地位的自治私营部门实体管理的非洲大陆其他港口，也取得了与私人管理港口相应的成果。一个例子是货运有限公司管理的路易港集装箱码头，这是由 Namport 和 Le Port(留尼汪)公司管理的纳米比亚港口。对达累斯萨拉姆和路易港集装箱码头指标进行的比较(表 8)表明，私有化不是提高港口绩效的唯一办法；新加坡港就是一个最好的例子。公共部门一旦必须拿出成果，并能独立决策，也可以取得同样的甚至更好的结果。

38. 达累斯萨拉姆集装箱码头在私人经营者展开活动后一年，就取得了良好绩效；集装箱化货运量增加了，转运量激增(表 8)。码头生产率提高了将近 80%，集装箱平均等待时间减少了 26 到 17 天。到目前为止，平均生产率大幅度提高，比率达 19-20 集装箱/小时。²² 在一年的经营之后，特许租借获得了 110 万美元的利润。同样，在货运有限公司经营不到一年后(1999 年 2 月至 12 月)，路易港(毛里求斯)集装箱码头的生产率提高了一倍以上，船舶等待时间减少了一半以上，由 0.24 天减少到 0.11 天。第二年，绩效指标继续改善，生产率提高了 30%以上。路易港和 Le Port (留尼汪)公司宣布，起重机械的生产率已经与发达国家相当，前者为 19.5 次起吊/小时/起重机械，后者为 22 次。

39. 上述结果表明，将管理活动与业务活动相分离，并委托实行商业管理的独立的公共部门组织开展业务，也可以取得良好绩效。这一“地主”式港口管理办法标志着除私有化以外的另一种可能性，可以用来管理一些小港口，这些港口很难吸引私营部门参与港口管理和发展，其货运量极为有限，不能刺激业务竞争。

表 7. 吉布提港私有化管理的结果

迪拜当局在与亚丁港(由 Yeminvest 公司管理)的激烈竞争中,^a 于 2000 年 5 月 8 日与迪拜港务局以为期 20 年的管理合同的形式, 签署了一项港口经营和发展协定。当局的目的是改革管理, 改进服务和开发自由贸易区。作为所有者的吉布提政府没有参与管理, 而是委托管理人员来履行此项职能。后者则根据其效益来取得报酬。迪拜港务局在其方案中, 预计港口吞吐能力将由 125,000 标准箱增加到 300,000 标准箱, 为此, 尤其要改进集装箱的转运设施, 并最大限度地妥善管理现有港口基础设施。迪拜港务局的第一个动作是实现计算机化和培训, 估计需要 200 万美元。

吉布提港: 货运量和绩效指标
(千吨)

总货运量	2000	2001	2001/2000
船舶数量	1 124	1 018	-9.4%
总货运量	4 027	4 199	4.3%
转运量	380	541	42.4%
过境量	3 004	3 135	4.4%
集装箱码头			
标准箱	127 126	147 908	16.3%
吨	1 040	1 275	22.6%
标准箱过境进口	46 179	49 774	7.8%
标准箱过境出口	13 393	15 230	13.7%
标准箱转运量	29 532	36 224	22.7%
标准箱空置	33 369	40 957	22.7%
标准箱满装	89 104	101 228	13.6%
港口平均停泊时间(日)	20	20	0.0%
集装箱进口成本(美元/标准箱)	253	253	-
劳务时间(船舶/日)	0.56	0.56	-
周转时间(船舶/日)	1.32	1.64	25.0%
起重机械生产率(起吊次数/小时/起重机械)	20	24	20.0%
码头占用率 (%)	58%	56%	-3.4%
年平均/停留时间 (日)	25	25	-

资料来源: 吉布提港务局。

为管理目的, 吉布提港务局设立了中央管理小组, 由一名总经理和一名财务主管组成, 后者常驻港口。此外, 还有一些专家来短期出差, 促进目标活动的进展。就中期而言, 吉布提当局期待该港务中心将用来开展从迪拜转移过来的某些活动, 成为迪拜在非洲大陆的落脚之地。为此, 迪拜航空局也于 2002 年 6 月将吉布提空港纳入了一项管理合同。

在私人管理的第一年(2000 年 6 月至 2001 年 6 月), 港口的过境量和转运量分别大幅度提高 14% 和 86.7%, 集装箱码头的平均生产率(集装箱数/小时)也提高了 118%。

截至 2001 年底, 尽管总货运量相对停滞——主要包括埃塞俄比亚的过境货运(75%), 1999 年, 这一过境货运达到了创记录水平^b——但经过连续三年的下降之后集装箱化货运量和转运量都有大幅度增加(分别为 22.6% 和 22.7%)。在 2002 年第二个季度, 平均生产率有时达到每小时 31 次起吊。

^a 为 PSA 合作公司和也门控股公司的一家联合企业, 自 1999 年 3 月以来一直在管理亚丁港集装箱码头。2001 年, 集装箱货运量增长了 52%, 转运量则占货运量的 77%。到目前为止, 设备投资超过了 650 万美元。

^b 因为 1998 年中期埃塞俄比亚的全部外来海上货运由阿萨布港转移到吉布提港。

表 8. 地位不同的实体管理的集装箱码头的绩效比较

绩效指标	路易港集装箱码头 *			达累斯萨拉姆集装箱码头		
	1999年12月	2000年12月	2000/1999	2000	2001	2001/2000
标准箱	127 131	150 185	18.1%	111 500	135 400	21.4%
吨数	1 135 441	1 296 882	14.2%	1 205 800	1 389 700	15.3%
标准箱空置	34 593	45 004	30.1%	28 449	34 213	20.3%
标准箱满装	92 538	105 181	13.7%	83 051	101 187	21.8%
劳务时间(船舶/日)	0.85	0.72	-15.9%	1.2	0.7	-39.2%
回程时间(船舶/日)	0.11	0.07	-39.8%	0.2	0.2	-10.0%
船舶周转时间(船舶/日)	0.96	0.78	-18.6%	1.4	0.9	-37.9%
船舶生产率(装卸/船舶/日)	291	379.4	30.4%	210	371	76.7%
起重机械生产率(起吊次数/小时/龙门吊)	14.4	17.8	23.6%	16	14.2	-11.2%
码头占用率(%)	49.4	42.8	-13.4%	48	44	-8.3%
年平均/停留时间(日)	6.5	6	-7.7%	26	17	-35.5%

资料来源：毛里求斯和坦桑尼亚港务局和贸发会议秘书处。

* 不包括一号和二号码头的的数据

九、非洲港口私人投资的限制

40. 1990年到1999年，就私人部门在基础设施的参与而言，非洲大陆仅占向发展中国家的资金总流量(估计为5,792亿美元²³)的5%。在这一比例中，运输部门仅占8%，而电讯则占47%，能源占40%。根据世界银行的一份研究报告，1990年到1998年之间，撒南非洲与私营部门有四个港口伙伴关系项目，同一时期，拉丁美洲和加勒比地区有48个项目，资金达24亿美元。

41. 目前，很少有可靠数据，用来估计私营部门在非洲港口的投资额。同样，贸发会议调查结果也不足以提供确切数字，表明有哪些部门从私人投资中受益或者这类投资的总额。但对调查表的答复表明，过去五年来，就投资而言，私营部门大约占了投资的55.6%，有80万美元到3,000万美元左右用于装卸设备。其后是基础设施，占22.2%，然后是信息系统设备，占16.7%。

42. 除了货运量有限和市场狭小外，私营部门投资业务在非洲港口设备方面参与率较低，还有其他因素，即使是在针对现行金融结构进行大胆改革的地方，情况也是如此：

(a) 当地银行不准备发放长期信贷；

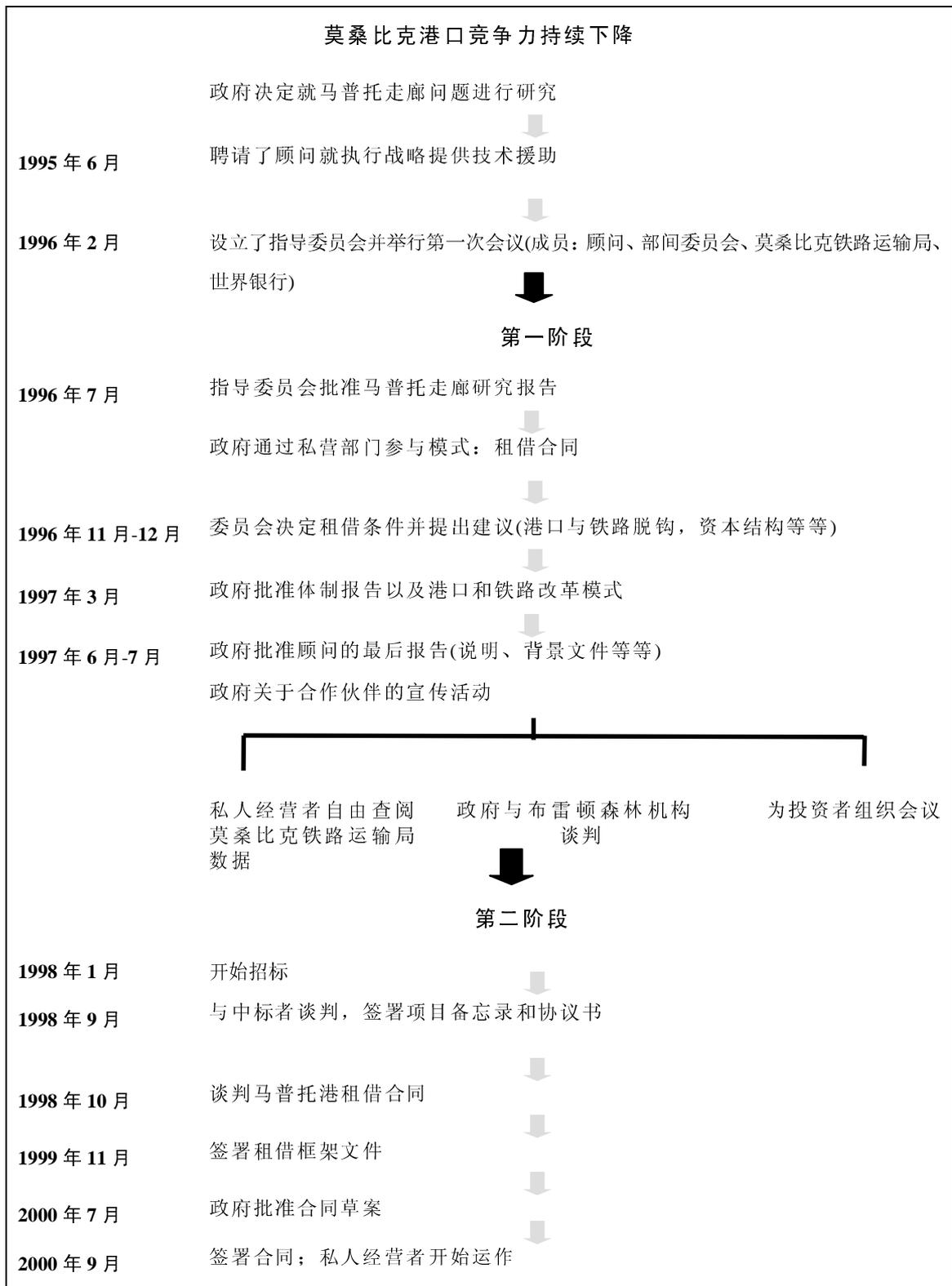
(b) 国际金融机构的国别风险观念对非洲大陆长期项目的融资极为不利。

地方私人企业很难从本国市场和国际大公司那里获取必要资金，尽管它们有足够的财政能力，但并不愿意投入巨额资金。公共当局于是通过担保从世界银行、西非开发银行等金融机构获得的长期贷款，承担了对投资费用的责任。这些贷款的发放往往附加了条件，即为私人伙伴购买的设备和服务必须给予优惠。

十、谈判框架和竞争规则

43. 私人经营者和公共部门之间的谈判框架并不总是有利于私人公司的参与，一些伙伴关系项目出现了改革进程的严重拖延(表 9)和谈判长时间悬而不决的情况；这就损害了项目的活力，削弱了伙伴之间的信任感。在一些极端的例子中，此类拖延导致了私人经营者撤出，蒙巴萨港就是这种情况，²⁴ 有关蒙巴萨港的一份协议已于 1997 年 9 月撤消。因此，稳定的社会、法律、行政和政治环境，加上稳妥的体制和明确的规章制度，是涉及不论国内还是国外私人经营者的任何伙伴关系战略的一个决定性因素。

表 9. 马普托港：调整和公私伙伴关系项目的时间框架



资料来源：莫桑比克铁路运输局。

44. 实际上，在这个狭小的市场上，很难展开竞争，这就必须建立体制规则和框架，²⁵ 以便充分利用私营部门参与港口的好处，同时预防在只有一个私人经营者的情况下出现国家垄断转向私人垄断，或若干经营者组成卡特尔。调查表明，在已经与私人公司建立伙伴关系的港口，56.5%的港口制订了适当的竞争规则。在私营部门还没有进入的港口，16.7%的港口有一个管理框架，以提供适当的保护措施，防止垄断性做法。但在莫桑比克，情况表明，法律框架不足以保护港口客户免受垄断情况下不正当做法的侵害(哄抬物价、勾结垄断等)。

45. 关于定价，调查结果表明，91%的私有化港口都建立了价格控制机制。负责执行和监督这些机制的有关当局可能是交通部(35%)、港务局(35%)或其他行政机构(30%)。

十一、港口基础设施私有化：前景

46. 今后数年，已有许多关于私营部门参与非洲港口的计划(表 10)。在某种程度上，非洲大陆几乎所有国家目前都在进行改革，以实现港口管理的商业化，推动私人经营者参与港口管理。这些计划也与设备和服务现代化的投资项目联系在一起。

47. 在西非，改革和公私伙伴关系项目迅速扩展，主要涉及多港口经营者，例如 Bolloré、P & O 和 Mersey，目标是建设新的码头和实现现有设备现代化：这方面的例子有杜阿拉、阿比让、科托努、达喀尔和泽马。该地区一方面在向内陆邻国提供服务上，另一方面在争取区域贸易中心上加剧竞争，促进了各国采取这些行动。

表 10. 预计的私营部门参与行动

国 别	港 口	私营部门参与的项目
贝 宁	科托努	建造新的集装箱码头的计划
喀麦隆	杜阿拉	为杜阿拉集装箱码头谈判管理和维护合同
科特迪瓦	阿比让	* 2001年10月签署的扩展阿比让港口的协议：建造集装箱码头和出口加工区。私人特许方估计投资：1.18亿美元 * 招标，弗里迪集装箱码头租借，2001年11月30日
吉布提	吉布提	建造散装船码头
肯尼亚	蒙巴萨	政府批准的蒙巴萨港在建项目： * 私营部门参与开发两个新的集装箱码头 * 各类货物的装卸作业私有化
尼日利亚	拉各斯 阿库尔港	* 筹备港口部门私有化 * 向国际经营者租借拉各斯集装箱码头试点项目 * 修订以往的立法
塞内加尔	达喀尔	* 扩展集装箱码头；估计费用：3,400万美元 * 计划建造矿石码头
南 非	开普敦	水果产品码头(建造—经营—转让)
多 哥	洛 美	* 私人经营者(Ecomarine)建造新的集装箱码头 * 计划出让各类货物的装卸业务

资料来源：贸发会议秘书处。

结 论

48. 本研究报告表明，非洲几乎全部港口，尽管是国家所有，但同世界其他地区一样，正在进行改革，以实现所有港口业务的商业化，促进私营部门参与。在政治层面，人们承认，就出口竞争力而言，国家的退出和建立公私伙伴关系是有好处的，因为这可以降低成本，提高效率。

49. 向私人伙伴开放其业务的港口，例如吉布提和马普托，在第一个年头，已经可以看到生产率提高，货运量增加(尤其是转运量)，服务效率得到加强，投资也增长了。但必须指出，一些国家公司经营的港口，只要有行政和财政自主权，并规定了绩效要求，同样也取得了这类结果，例如路易港和沃尔维斯湾港。这些港口取得的成果表明，这是非洲绝大多数港口的另一种选择。这些港口发现，由于货运量有限、它们很难吸引私人投资，同时，从国家垄断变为私人垄断的危险，也提出了如何在完全私有化和国家管理之间实现平衡的问题。因此，在地主港口，业务由私人或国家的一个自治部门来独立经营，这种选择对大多数非洲港口来说都是非常适宜的。

50. 贸发会议的调查表明，没有与其他运输环节和其他港口伙伴的协调，很难取得期待成果，而任何港口改革都有可能落空。因此，区域运输政策倾向于将港口改革同其他与铁路和公路有关的现代化和私有化项目联系起来：这方面的例子有马普托和贝拉的发展走廊，塞内加尔的铁路整修项目和恢复加纳的阿克拉——泽玛铁路，这些项目都是为了打开内陆邻国的通道。

51. 非洲港口的客户常常抱怨服务不正规，不可靠，以及经常出现的堵塞和严重的官僚主义导致拖延。为了最大限度地发挥港口改革的积极影响，非洲各国必须奉行全面的战略，将所有政府机构和所有港口伙伴纳入其中，不管后者是来自私人还是公共部门。

注

¹ 该调查题为“私营部门参与非洲港口的经验”，调查的形式是向非洲大陆各地区的 50 个港口发放了调查表：收到了 34 份答复，涉及 46 个港口。2000 年，这些港口的集装箱货运量估计占非洲所有港口 20 英尺标准箱总量的 92%。这些答复或者来自港务当局，或者来自有关部，也有的来自私人管理的港口。调查结果将不予发表。

² 贸发会议，《港口解除管制、商业化和私有化比较分析》(UNCTAD/SDD/PORT/3)，1995 年。

³ 贸发会议，“港务当局和政府关于港口设施私有化的指导方针”(UNCTAD/SDTE/TIB/1)，1998 年。

⁴ 例如，一台现代龙门吊的成本，目前已经超过了 600 万欧元

⁵ 按照贸发会议的定义，即服务和资产的所有权由公共部门向私营部门的转移(UNCTAD/SDTE/TIB/1)。

⁶ 按照国际港埠协会(港埠协会)说法，世界范围实现私有化的港口不超过10%；其他大多数港口是由港务局和私营部门特许人实行联合管理(港埠协会体制改革工作组最后报告，1999年4月)。

⁷ 世界银行，《全球经济前景》，2002年。

⁸ 2001年，除南非外的非洲的运费和保险费为进口品成本加运费的12.97%(贸发会议，《2002年海运概览》，表14)。

⁹ 2001年，这些国家支付的款项估计在运费中占20.8%，即世界平均比例的四倍。

¹⁰ 世界银行，《发展前景》，2002年。

¹¹ “东非：运输成本，竞争力和出口绩效”，E. Mbuli为2001年12月6日至8日在桑给巴尔举行的贸易和运输会议编写的文件。

¹² 贸发会议，《运输通讯第21号》，2001年。

¹³ “非洲港口的人力资源和体制发展”，贸发会议，1990年3月(RAF/89/028)。

¹⁴ 2001年6月以来在拉各斯港发生的阻塞主要是因为采用了新的海关程序；它导致了货运转向邻国港口，增加了成本。

¹⁵ 《非洲发展新伙伴关系》强调了私人投资在非洲的基础设施和整体发展方面的重要性(见：www.nepad.org)。

¹⁶ 吉布提共和国除外，它不是南部非洲发展共同体成员。

¹⁷ 南部非洲运输和通讯委员会于2002年4月24日至26日就运输投资问题组织了一次论坛(见：www.satcc.org)。

¹⁸ 同上。

¹⁹ 东部和南部非洲港口管理协会也向其成员建议了这一模式(见：东部和南部非洲港口管理协会，《通讯》，2002年第二季度)。

²⁰ 附件一载有《国家商业港口政策白皮书，2002年3月6日》的摘要。

²¹ 调查没有研究劳资改革问题，重点放在了公私伙伴关系对就业水平的影响上。

²² 《集装箱国际》(2002年9月)。

²³ 非洲公共设施管理协会，第二次会议，5月2日至3日，加纳，阿克拉。

²⁴ 1996年9月，费利克斯托港口咨询公司就蒙巴萨港与肯尼亚港务局签署了为期15个月的管理合同。

²⁵ 关于有关条例，详见贸发会议，“港务局和政府关于港口设施私有化的指导方针”(UNCTAD/SDTE/TIB/1)，1998年。

附件一

南非《国家港口政策白皮书》摘录

(运输局，2002年3月6日)

A. 《国家运输政策白皮书》所载政策方针

建议采取四项基本的港口政策方针：

1. 设立国家港务机构；
2. 设立独立的港务管理局；
3. 将港务管理与港口业务职能相分离；
4. 在商业化港口系统中通过创造竞争气氛，促进港口业务的低成本、高服务水平和发货人选择办法。

B. 新的港务管理制度的基本指导原则

1. 经公共企业部批准，将按照运输网络的改组方案，将目前在运输网络内的国家港务局从该网络中剥离出来；
2. 在后运输网络时代的国家港务局将成为国家所有的新的公司实体；
3. 国家港务局将成为南非各港口的地主，拥有港口区的所有土地和基础设施；
4. 通过租赁和租借促进私营部门更大程度的业务参与；
5. 租赁或租借将通过竞争性招标公开进行；
6. 招标过程将保持透明，并基于明确的目标/指标、标准和可衡量的交付方式。

C. 南非国家港务局的作用

国家港务局将负责管理国家商业性港口系统。为成为地主式的港口机构，国家港务局将不参与港口业务(例如装卸和集散业务)。国家港务局将拥有土地。然而，码头基础设施，例如码头建筑、车间、路面、铁路支线和码头服务和公用设施(例如水、电、排水系统和电讯)以及必要的货物装卸设备，例如起重机，都将由码头经营

者按照其与国家港务局的租赁或租赁合同条款，自行购置、建造、操作和维护。这就意味着国家港务局将不雇用货物装卸工。

D. 私营部门参与南非港口

国家港口政策旨在实现整个国家的长期利益。政府将推动私营部门参与港口业务，允许港口内和港口间的竞争。码头的不同经营者将在以下基础上进行竞争：

(a) 服务质量：

船舶周转时间；

港口业务和财务/技术服务；

协调并统一标准成本和标准效率；

(b) 设施和业务效率：

利用情况；

技术。

E. 港口管理框架

据认为，必须对国家港务局采用某些形式的管理监督，以确保港口战略的性质，港口发展和改革的竞争方向，以及南非商业港口和业务，尤其是出口商的业务不受任何影响。港口管理需要在技术、环境和社会监督与经济监督之间作出区分。

附件二

《非洲发展新伙伴关系》正式文件摘录

(四) 运 输

目 标

- 减少人口、货物和服务跨边界流动的延误；
- 缩短在港口的停候时间；
- 改进陆地运输网，促进经济活动和跨边界贸易；
- 增加跨非洲的空中客运和货运的连接。

行 动

- 设立海关和移民工作队，协调过境和签证程序；
- 建立和促进公私伙伴关系，对港口、道路、铁路和海运的建设、发展和维护给予优惠；
- 促进协调运输模式标准和条例，并增加使用多式联运设施；
- 与区域组织协作，开发运输发展通道；
- 促进公司伙伴系统，实现航空业合理化和建立空中交通管制能力。

附件三

特定非洲港口：比较性概览

国 别	主要港口	港口结构	港务当局	说 明
南非	德班、开普敦、伊丽莎白港	工具, 服务	南非港口业务	管理和业务相分离
贝宁	科托努	地主	科托努自治港	一些业务正在实行私有化
喀麦隆	杜拉	地主, 工具	喀麦隆港务局	集装箱码头: 马尔斯克公司
科特迪瓦	阿比让	工具, 服务	阿比让自治港	一些业务正在实行私有化
吉布提	吉布提	地主	吉布提 港务局	由马尔斯克公司经营集装箱码头
埃及	赛伊德港、亚历山大港	服务	交通部	货物装卸私有化
加蓬	让蒂尔港、利伯维尔-奥文多	工具, 服务	加蓬港口和码头局	集装箱码头和新设备租借方案
加纳	泽马	地主, 工具	加纳港口和码头局	整个港口由国际经营人迪拜港务局管理
肯尼亚	蒙巴萨	工具, 服务	肯尼亚港务局	-
毛里求斯	路易港	地主, 工具	毛里求斯港务局	港口由一董事会管理: 货物装卸私有化
摩洛哥	卡萨布兰卡、穆罕默迪耶	服务	港务管理局	管理和业务相分离
莫桑比克	马普托	地主	港务局和莫桑比克铁路运输局	一些业务正在实行私有化
	纳卡拉	地主		集装箱码头由货物装卸公司(自治的国家公司)管理
	贝拉	地主		该局为农业、设备和环境部下属部门
纳米比亚	吕德里兹、鲸湾	工具, 服务	纳米比亚 港务局	科内德公司(莫桑比克)
尼日利亚	拉各斯、哈考特港等	服务	尼日利亚港务局	SCDN
				默西船坞(MPHC)
				散装船码头由私人管理
塞内加尔	达喀尔	工具服务	达喀尔自治港	2001年12月与安特卫普港签署协议议定书, 对尼日利亚港口进行审计, 以促进尼日利亚港务局私有化
坦桑尼亚	达累斯萨拉姆	地主	坦桑尼亚港务局	货物装卸私有化
多哥	洛美	地主, 工具	洛美自治港	集装箱码头: 哈钦森港口控股公司
突尼斯	突尼斯	服务	商船队和港务局	集装箱码头: Delmas
				商船队和港口局为交通部下属部门; 政府目前正在完成立法, 包括修订《港务守则》, 以吸引私人公司参与港口业务

资料来源: 各国港务局和贸发会议秘书处。

附件四

非洲港口的集装箱化运输，1997-2000年

2000 年排名	港口	国家	贸发会 议分类	区域协会	总标准箱	总标准箱	总标准箱	总标准箱
					1997年	1998年	1999年	2000年
1	德班	南非	南非	东部和南部非洲港口管理协会	941,733	1,079,692	969,085	1,291,100
2	亚历山大	埃及	北非	北非港口管理协会	397,327	515,963	628,724	601,987
3	达米亚特	埃及	北非	北非港口管理协会	606,973	309,088	432,329	583,060
4	赛伊德	埃及	北非	北非港口管理协会	415,694	269,915	410,728	527,896
5	阿比让	科特迪瓦	西非	西非和中部非洲港口管理协会	416,100	468,727	463,835	434,654
6	开普敦	南非	南非	东部和南部非洲港口管理协会	316,383	329,428	331,766	394,913
7	卡萨布兰卡	摩洛哥	北非	北非港口管理协会	210,687	245,382	280,982	311,695
8	伊丽莎白港	南非	南非	东部和南部非洲港口管理协会	180,000	205,134	250,846	242,718
9	蒙巴萨	肯尼亚	东非	东部和南部非洲港口管理协会	230,047	248,451	232,510	236,928
10	阿尔及尔	阿尔及利亚	北非	北非港口管理协会	120,836	162,454	190,325	216,052
11	拉迪斯	突尼斯	北非	北非港口管理协会	127,421	161,584	201,653	214,770
12	泽玛	加纳	西非	西部和中部非洲港口管理协会	140,260	169,687	197,900	169,679
13	达喀尔	塞内加尔	西非	西部和中部非洲港口管理协会	110,836	115,039	149,000	165,000
14	路易港	毛里求斯	东非	东部和南部非洲港口管理协会	116,956	136,417	144,269	157,420
15	勒波尔	留尼汪(法国)	东非	东部和南部非洲港口管理协会	123,734	145,286	146,172	154,389
16	阿帕帕	尼日利亚	西非	西部和中部非洲港口管理协会	98,101	102,339	137,540	131,466
17	吉布提	吉布提	东非	东部和南部非洲港口管理协会	148,872	136,217	128,791	127,126
18	杜阿拉	喀麦隆	西非	西部和中部非洲港口管理协会	116,835	118,374	120,772	126,958
19	达累斯萨拉姆	坦桑尼亚	东非	东部和南部非洲港口管理协会	103,432	108,362	106,304	117,912
20	苏丹港	苏丹	东非	东部和南部非洲港口管理协会	61,318	69,708	82,244	94,182
21	科托努	贝宁	西非	西部和中部非洲港口管理协会	54,293	57,441	58,882	81,862
22	塔马塔夫	马达加斯加	东非	东部和南部非洲港口管理协会	53,067	62,078	66,513	67,062
24	洛美	多哥	西非	西部和中部非洲港口管理协会	47,855	47,521	50,246	57,350

2000 年排名	港口	国家	贸发会议分类	区域协会	总标准箱 1997年	总标准箱 1998年	总标准箱 1999年	总标准箱 2000年
25	科纳科里	几内亚	西非	西部和中部非洲港口管理协会	40,459	43,753	50,688	44,431
26	奥兰	阿尔及利亚	北非	北非港口管理协会	33,426	42,107	41,984	41,984
27	利伯维尔	加蓬	西非	西部和中部非洲港口管理协会	36,651	26,958	38,211	40,059
28	塔科拉迪	加纳	西非	西部和中部非洲港口管理协会	24,752	29,341	37,843	39,805
29	马普托	莫桑比克	东非	东部和南部非洲港口管理协会	17,536	23,982	30,340	34,871
30	贝拉	莫桑比克	东非	东部和南部非洲港口管理协会	37,522	36,090	32,737	34,498
31	鲸湾	纳米比亚	东非	东部和南部非洲港口管理协会	25,025	31,606	32,818	33,700
32	阿加迪尔	摩洛哥	北非	北非港口管理协会	19,374	15,197	26,745	29,817
33	班珠尔	冈比亚	西非	西部和中部非洲港口管理协会	19,649	25,240	30,003	28,743
34	努瓦克肖特	毛里塔尼亚	西非	西部和中部非洲港口管理协会	22,864	18,364	19,130	27,665
35	斯基克达	阿尔及利亚	北非	北非港口管理协会	9,000	11,799	22,646	25,453
36	达卡拉	莫桑比克	东非	东部和南部非洲港口管理协会	10,733	14,722	19,493	25,207
37	东伦敦	南非	南非	东部和南部非洲港口管理协会	26,518	27,542	32,263	24,078
38	洛比托	安哥拉	西非	西部和中部非洲港口管理协会	8,326	20,200	21,000	23,573
39	黑角	刚果	西非	西部和中部非洲港口管理协会	13,306	21,200	15,431	22,000
40	维多利亚港	塞内加尔	东非	东部和南部非洲港口管理协会	16,100	21,100	18,898	19,700
41	丹尼尔	摩洛哥	北非	北非港口管理协会	12,108	15,131	15,241	16,758
42	马萨瓦	厄立特里亚	东非	东部和南部非洲港口管理协会	10,144	13,161	13,121	13,000
43	阿萨布	厄立特里亚	东非	东部和南部非洲港口管理协会	34,756	14,479	268	300
共计 1 (43 个港口)					5,569,539	5,753,138	6,329,017	7,102,834
共计 2 (剩余港口估计)					86,875	100,361	133,141	151,291
共计 3=1+2					5,656,414	5,853,499	6,462,158	7,254,125
最不发达国家港口					832,090	871,613	923,086	1,017,751

资料来源：贸发会议秘书处。

注：斜体数字为贸发会议秘书处的估计数字。

附件五
特定非洲港口和区域组织：电子信箱地址

东非 吉布提 肯尼亚 毛里求斯 留尼汪 坦桑尼亚	www.port.dj www.kenya-ports.com www.mauport.com/ http://mpa.intnet.mu www.reunion.port.fr www.tanzaniaports.com
西非和中非海事组织 安哥拉 喀麦隆 佛得角 刚果 科特迪瓦 加蓬 冈比亚 几内亚 塞内加尔 尼日利亚 多哥	www.mowca.org www.eplobito.com www.cameroonports.com http: /www.enapor.cv www.congoport-papn.com www.paa-ci.org www.ifrance.com/websystemes/oprag www.gamport.gm www.eti-bull.net/pac/ www.tpsnet.org www.rapide-pana.com www.nigeria-ports.com www.togoport.com
北非港口管理协会 阿尔及利亚 安纳巴 斯基克达 阿尔及尔 贝贾亚 奥兰 埃及 摩洛哥	www.annaba-port.com www.skikda-port.com www.portalger.com.dz www.portdebejaia.com.dz www.oran-port.com www.rafimar.com www.imsalex.com www.odep.org.ma
泛非港口合作联盟	www.afriports.org
东部和南部非洲港口管理协会	www.pmaesa-agpaea.org
西部和中部非洲港口管理协会	www.pmawca-agpaoc.org
南部非洲 南非 莫桑比克 纳米比亚	www.portnet.co.za www.cfmnet.co.mz www.namport.com

参 考 文 献

Bakr, Mohamed A., “A model in privatization, successful change management in the ports of Saudi Arabia”

Containerisation International, August, September and October 2002

Crook, Gary, “Evolution of Institutional Framework and Port Reforms” , First Pan African Port Conference, Abidjan (10-12 December 2001)

Economic Commission for Africa (ECA), “Evaluation Report on the Second United Nations Transport and Communications Decade in Africa (UNTACDA II)” (ECA/RCID/042/01)

Hoffman, J., Isa, P., Pérez, G., “Trade and maritime transport between Africa and South America” , Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), Transport Unit, March 2001

International Journal of Maritime Economics , vol. 3, No. 2, June 2001

Jeune Afrique L’Intelligent, No. 2161 (10-16 June 2002)

Kenya, “An overview of port commercialization: the African experience”, Kenya Ports Authority (KPA), Mombasa, Kenya, 28-30 April 1998 (ECA/RCID/23/97)

Mbuli, Ernest, “East Africa: Transport cost, competitiveness and export performance”, Trade and Transport Meeting, Zanzibar (6-8 December 2001)

《非洲发展新伙伴关系》, 文件查询: www.nepad.org

南非洲发共体, 南非洲运委会组织的运输投资论坛文件, 纳米比亚, 温得和克, 2001年4月24日至26日

SADC, “Protocol on transport, communications and meteorology” , Maputo, 1998

South Africa, “White paper on national commercial ports policy”, National Department of Transport, 6 March 2002

Southern Africa Transport Network, “Comparative Transit Transport Cost Analysis” , September 2001, ARD-RAISE Consortium

UNCTAD, “Comparative analysis of deregulation, commercialization and privatization of ports” (UNCTAD/SDD/PORT/3), 1995

UNCTAD, “Guidelines for port authorities and governments on the privatization of port facilities” (UNCTAD/SDTE/TIB/1), 1998

UNCTAD, “Human resources and institutional development in African ports” (RAF/89/028, March 1990)

UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2002, Geneva, 2001(贸发会议, 《2002年海运概览》, 日内瓦, 2001年)

UNCTAD, “Review of progress in the development of transit transport systems in Eastern and Southern Africa” (UNCTAD/LDC/115, 20 July 2001)

UNCTAD, Transport Newsletter, Nos. 20 and 21 (2000 and 2001)

World Bank, “Global economic prospects and the developing countries 2002”

World Bank, “Public policy for the private sector”, World Bank Group, Nos. 100, 167, 193, 196, 222 and 223

-- -- -- -- --