

## 非洲交通发展现状及前景

黄新民 郑丽娟

**内容提要** 自 20 世纪 80 年代以来,虽然以轨道交通、飞机、汽船、汽车、管道运输为基础的新式现代交通体系进一步打破了非洲各地区之间的地理分割,但是现代非洲交通仍不能适应非洲各国发展经济建设的需要。非洲交通发展存在不少制约因素,如国家贫困,政府用于基础设施建设资金不足;自然环境恶劣,交通建设与维护难度巨大;专业人才缺乏,管理不善;交通方式落后,大陆内部一体水平较低。鉴此,非洲国家宜借鉴其他国家经验,结合本国国情,拓宽筹资渠道,改革管理机制,促进交通运输事业的进一步发展。

**关键词** 非洲交通 发展现状 制约因素 战略措施

**作者简介** 黄新民,浙江师范大学行知学院交通运输专业主任、副教授、浙江师范大学非洲研究院兼职研究员(金华 321004);郑丽娟,浙江师范大学行知学院交通运输专业讲师(金华 321004)。

何谓“交通”?《辞海》的解释是“各种运输和邮电通信的总称。即人和物的运转输送,语言、文字、符号、图像等的传递播送。”<sup>②</sup>实际上,今天所说的“交通”,常常与“运输”联系在一起,是指运输工具在运输网络上的流动和运输工具上载运的人员与物资在两地之间位移的经济活动的总称。<sup>③</sup>现代交通主要分为铁路、公路、水路、航空和管道 5 种交通方式,其中铁路、公路、水路、航空可用于客运和货运,而管道运输只用于货运,它们各有优

---

\* 本文是黄新民副教授主持的浙江师范大学非洲研究院研究课题“中非交通合作六十年”(IASKT201104)的阶段成果。

② 辞海编辑委员会编《辞海》,上海辞书出版社,1989年版,第2页。

③ 冯树民《交通运输工程》,知识产权出版社,2004年版,第1页。

缺点和适用范围。本文即采用上述分类方法，评析当代非洲交通的发展现状，探讨其中存在的问题，提出需采取的发展方略。

## 非洲交通发展现状与特点

20 世纪 80 年代以来，很多非洲国家纷纷调整经济发展战略和经济政策，允许国营经济、私人经济、合营经济等多种经济成分并存，合理利用外资、外援，交通运输发展取得巨大成绩。非洲各国也逐渐认识到依靠集体力量发展交通运输的重要性，西非国家经济共同体（ECOWAS）、南部非洲发展共同体（SADC）和东非共同体（EAC）等区域功能组织在区域交通发展中起到重要作用。特别是进入 21 世纪以后，非洲大陆总体上政治稳定，经济发展迅速，交通运输发展有了一个好的外部环境，交通基础设施建设有了突飞猛进的发展。

### （一）铁路交通发展缓慢

当前，非洲铁路交通总体发展呈现缓慢态势，而且很不均衡，既有像南非这样的铁路强国，也有像尼日尔这样的铁路空白国家。随着世界各国对非洲石油和其他矿产资源的需求加大，一些资源丰富的非洲国家加大了铁路建设力度，使最近十年非洲铁路里程明显增加。2004 年 1 月，在非洲铁路联盟第 31 届大会上，非洲国家提出并通过了依靠自身力量修建铁路，实现整个非洲大陆的铁路一体化决议。2004 年 10 月，非洲铁路联盟在利比亚首都的黎波里举办的第二次会议上就“十大铁路通道”提出建议，并列出了“十大铁路通道”清单（见表 1）。<sup>①</sup> 2005 年 5 月，在尼日利亚铁路公司总部召开的主题为“交通运输大通道”的铁路大会上，工作组向第 32 届成员国大会提交了实施“十大铁路通道”的建议，并优先安排三四项工程将“非洲发展新伙伴关系计划”框架内的非洲国家连接起来。截至 2006 年，非洲拥有铁路约 10.7 万公里，<sup>②</sup> 比 1985 年时的 8 万公里增加了 25%。为举办 2010 年世界杯足球赛，南非耗资 23 亿美元建成了连接南非最大城市约翰内斯堡与首都比勒陀利

---

① 参见商务部网站 《尼日利亚等 14 个非洲国家筹划横穿非洲大铁路》，<http://www.mofcom.gov.cn/aarticle/o/dj/200506/20050600124999.html>，2009-06-02。

② CIA, “The World Factbook”, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html>，2009-01-22。

亚的快速轻轨铁路。该铁路已于 2010 年 6 月南非世界杯开赛前 3 天正式开始运营,第二阶段建设将于 2011 年 4 月完工,届时将使南非行政首都比勒陀利亚与约翰内斯堡和坦博国际机场连为一体。<sup>①</sup>

表 1 非洲十大铁路通道及其涉及的国家

通 道	涉 及 国 家
北非—中部非洲—南部非洲通道	利比亚至尼日尔、乍得、中非共和国、刚果(布)、安哥拉、纳米比亚和南非
西非—中部非洲通道	塞内加尔至马里、布基纳发索、尼日尔、尼日利亚和乍得; 科特迪瓦至加纳; 多哥至贝宁、尼日利亚及喀麦隆
东北非通道	苏丹至埃塞俄比亚、肯尼亚、坦桑尼亚、乌干达
东北非—西非通道	苏丹至乍得、尼日利亚
东非—中部非洲—南部非洲通道	坦桑尼亚至卢旺达、刚果(布)、乌干达; 达累斯萨拉姆至基戈马、布隆迪
中部非洲—东非通道	苏丹至中非共和国、喀麦隆
北非通道	摩洛哥至阿尔及利亚、突尼斯、利比亚、埃及、毛利塔尼亚
东非—南部非洲通道	坦赞尼亚至赞比亚、津巴布韦、莫桑比克、南非
中部非洲通道	喀麦隆至加蓬、刚果(金)
北非—西非通道	塞内加尔至毛利塔尼亚、摩洛哥

资料来源: 商务部网站,《尼日利亚等 14 个非洲国家筹划横穿非洲大铁路》, <http://www.mofcom.gov.cn/aarticle/o/dj/200506/20050600124999.html>, 2009-06-02.

## (二) 公路交通建设规划新图景

公路是非洲最主要的交通方式。2003 年 8 月,联合国非洲经济委员会、非洲开发银行、非洲联盟会同区域性国际组织共同制定了穿越非洲的公路网规划,目标是通过发展非洲公路基础设施和加强以公路为基础的贸易走廊建设与管理,以促进非洲贸易和减轻贫困。穿越非洲公路网规划现有 9 条线路,公路总里程 56 683 公里,<sup>②</sup>即:穿越非洲公路 1(开罗—达喀尔公路)、穿越非洲公路 2(阿尔及尔—拉各斯公路)、穿越非洲公路 3(的黎波里—开普敦

<sup>①</sup> 李建民 《南非拟引进中国技术发展铁路交通》, [http://news.xinhuanet.com/2010-09/08/c\\_12531238.htm](http://news.xinhuanet.com/2010-09/08/c_12531238.htm), 2010-10-18.

<sup>②</sup> See “Trans-African Highway Network”, <http://en.wikipedia.org/wiki>, 2007-07-18.

公路)、穿越非洲公路4(开罗—开普敦公路)、穿越非洲公路5(达喀尔—恩贾梅纳公路)、穿越非洲公路6(恩贾梅纳—吉布提公路)、穿越非洲公路7(达喀尔—拉各斯公路或努瓦克肖特—拉各斯公路)、穿越非洲公路8(拉各斯—蒙巴萨公路)、穿越非洲公路9(贝拉—洛比托公路)。近十年来,经济发展较快的非洲国家,如南非、尼日利亚、肯尼亚等十分重视交通基础设施建设,兴建了一批高等级公路。截至2006年,非洲的各等级道路总里程约200万公里,比80年代的163万公里增加了19%。<sup>①</sup>在非洲各国和国际社会的共同努力下,穿越非洲的公路网框架结构已初步建成,极大地促进开通路段附近区域经济发展和社会进步。

### (三) 水路交通发展平稳推进

非洲内河通航里程为5.2万公里,内河运输只是在尼罗河中下游、尼日尔河的断续航段、刚果河中上游河段及东非大湖区有经济价值。海洋运输仍是当今非洲国际贸易的最主要的交通运输方式。世界贸易航线中,与非洲相关的航线是大西洋航线、印度洋航线、世界集装箱海运干线。非洲34个国家和地区共有沿海和内陆港口近700个,其中规模较大的港口有87个。<sup>②</sup>产油大国利比亚拥有油轮23艘,该船队是非洲最大的油船队。<sup>③</sup>到21世纪,随着非洲经济的发展,加之各国港口间竞争的加剧,非洲各国政府采取私有化政策并积极吸引外资,通过引入新的管理机制和扩大设备投资等措施对港口进行改造,加大港口建设力度。如埃及政府除了对现有的一些港口进行改造外,还在苏伊士运河两端新建了塞得东港和苏赫奈港两个港口。南共体也正在加大港口建设方面的投资,争取在2011年前使集装箱吞吐量在2006年的基础上提高40%。<sup>④</sup>

### (四) 航空交通流量增速较快

非洲航空交通起步较晚,但发展较快。目前,几乎所有国家都建立了自己的机场和航空公司,有不少机场已成为现代化的大型国际航空枢纽。航空

---

① CIA, “The World Factbook”, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html>, 2009-01-22.

② 王作秋 《世界港口及内陆点索引手册》,人民交通出版社,2004年版,第157~179页。

③ 参见外交部网站 《利比亚国家概况》, [http://www.fmprc.gov.cn/chn/pds/gjhdq/gj/fz/1206\\_28](http://www.fmprc.gov.cn/chn/pds/gjhdq/gj/fz/1206_28), 2010-03-12.

④ 石寿河 《非洲国家加大港口建设力度》, <http://www.zgsyb.com/Article/ArticleShow.asp?ArticleID=19256/>, 2006-06-29.

运输量较大的非洲国家有南非、埃及、摩洛哥、尼日利亚、突尼斯、肯尼亚、阿尔及利亚等国（参见表 2）。这些国家的航空运输都是近几十年发展起来的，已拥有一批先进的机种和现代化的导航设备。非洲与欧洲之间的航线占了非洲航空运输的大部分，与北美、中东和亚洲之间也有少量直飞航班。非洲国家主要经营国内航线和少量的国际航线。非洲的航线主要是南北和东西航线。其中南北航线比较重要。世界航空交通业内人士认为非洲大陆航空市场前景较好，近年来，非洲航空运输增长率达到 5.8%。非洲国家的机场每年接纳 1.25 亿乘客，尤其是南非和埃及机场，预计 20 年内，非洲国家机场的客流量将翻 3 倍达到 3.77 亿人。目前非洲航空运输占世界航空运输的 2%，预计非洲航空运输增长速度要比世界平均水平快。<sup>①</sup>

表 2 根据 2008 年客流量排名的非洲八大机场

排 名	机 场	客 流 量（万人次）
1	奥利弗·雷金纳德·坦博国际机场（南非） (OR Tambo International Airport)	1 850
2	开罗国际机场（埃及） (Cairo International Airport)	1 436
3	开普敦国际机场（南非） (Cape Town International Airport)	842
4	穆罕默德五世国际机场（摩洛哥） (Mohammed V International Airport)	620
5	穆尔塔拉·穆罕默德国际机场（尼日利亚） (Murtala Muhammed International Airport)	510
6	迦太基国际机场（突尼斯） (Carthage International Airport)	500
7	乔莫·肯雅塔国际机场（肯尼亚） (Jomo Kenyatta International Airport)	492

<sup>①</sup> 参见驻安哥拉使馆经商处网站 《非洲航空运输增长 5.8%》，<http://ao.mofcom.gov.cn/aarticle/sqfb/200805/20080505565725.html>，2009-03-24。

8	胡阿里·布迈丁机场 (阿尔及利亚) ( Houari Boumediene Airport)	420
---	---	-----

资料来源：笔者根据维基网站 (<http://en.wikipedia.org/wiki>) 各机场网站的数据整理。

(五) 管道交通建设方兴未艾

管道交通是使用管道输送油品、天然气、煤浆、矿浆等流体货物的一种交通方式，它随着石油开发而兴起，并随着石油、天然气等流体燃料需求量的增长而得到大力的发展。随着油气资源的加快开发，管道交通作为一种新型交通运输方式在非洲得到迅猛发展。目前，产油大国尼日利亚、阿尔及利亚、利比亚、埃及等国均修建了比较完善的管道交通网。尼日利亚有 5 000 公里长的输油管道，将各炼油厂和部分港口、油井和储油库相连。

从北非到南欧长达 1 400 多公里的管道将天然气从埃及、利比亚、突尼斯和阿尔及利亚经过摩洛哥输送到西班牙。埃及拥有波斯湾石油出口的两条重要通道：苏伊士运河和苏伊士——地中海的萨穆德管道。阿尔及利亚国内有 9 条输气管道（总长 4 699 公里）、8 条输油管道（总长 3 604 公里）、3 条凝析油管道（总长 1 330 公里）、2 条液化石油气管道（总长 1 331 公里），另有 3 条通往欧洲的输气管道。<sup>①</sup>

2000 年 10 月建成的乍得——喀麦隆石油管道长达 1 070 公里，其中 850 公里在喀麦隆境内。<sup>②</sup> 该管道将乍得多巴油田的原油输送到喀麦隆大西洋沿岸的克里比港，从这里将原油输送至世界市场。连接尼日利亚、贝宁、多哥和加纳 630 公里的西非天然气管道铺设工程于 2005 年开工建设，于 2010 年年底竣工。<sup>③</sup>

南非的管道运输网络总长 3 000 公里，输送全国 85% 的石油加工产品。<sup>④</sup> 于 2009 年开工建设的莫桑比克——南非的石油管道长达 500 公里，计划于

① 参见外交部网站 《阿尔及利亚国家概况》，<http://www.fmprc.gov.cn/chn/pds/gjhdq/gj/fz/1206>，2010-04-25。

② 姚桂梅 《中国与非洲的石油合作》，载《国际石油经济》2006 年第 11 期，第 33 页。

③ 苑芳 《西非天然气管道铺设工作将于今年年底竣工》，<http://gb.cri.cn/27824/2010/10/14/2225s3021769.htm>，2010-12-10。

④ 参见外交部网站 《南非国家概况》，[http://www.fmprc.gov.cn/chn/pds/gjhdq/gj/fz/1206\\_39](http://www.fmprc.gov.cn/chn/pds/gjhdq/gj/fz/1206_39)，2010-12-08。

2011 年投入使用。<sup>①</sup>

2009 年 7 月,尼日利亚、尼日尔和阿尔及利亚能源部长签署跨撒哈拉天然气管道建设协议。该管道全长 4 128 公里,南起尼日利亚的瓦里(Warri),北至阿尔及利亚的哈西鲁迈勒(Hassi R'Mel),再连接阿尔及利亚 3 条通往欧洲的输气管道,将尼日利亚的天然气出口到欧洲,计划于 2015 年投入使用。<sup>②</sup>建成后的跨撒哈拉天然气管道将是非洲的第一大天然气管道。

#### (六) 轨道交通建设潜力巨大

经过多年的探索和努力,非洲各国的城市交通取得了很大进展,也从中得到了很多经验教训。非洲一些人口高密度城市的市中心逐渐形成了以轻轨和地铁的大容量交通为主的城市轨道交通系统。自 1985 年轻轨 1 号线开始投入运营服务以来,突尼斯建成了由 6 条运营线路组成的轻轨系统,合计总长 52.9 公里。1987 年,埃及开罗地铁通车,这是非洲的第一条地铁。目前开罗地铁系统已开通运营的线路有两条,即地铁 1 号线和地铁 2 号线,合计总长 65 公里。地铁 3 号线全长 33.6 公里,第一期工程已于 2008 年 9 月开工建设。为了满足到 2022 年时大开罗地区的交通需要,埃及政府还将规划再建地铁 4、5、6 号线。<sup>③</sup>非洲第二条地铁——阿尔及利亚阿尔及尔地铁将于 2012 年交付使用。2009 年 5 月 20 日,科特迪瓦举行“阿比让城市轻轨项目”可行性研究报告工作会议,研究建设阿比让城市轻轨,以解决越来越严重的交通拥挤问题。该项目规划总长 32 公里,工程造价 1 250 亿西郎。<sup>④</sup>虽然南非有着先进的静态交通规划和完善的城市智能交通系统,为了减少城市道路交通拥堵和环境污染情况,南非政府也已经开始在其交通“减肥”规划中考虑开通有轨电车环线,增加公共交通工具的使用率。继 2009 年 5 月赢得投资 11 亿美元、30 公里长的拉各斯第一条轻轨(蓝线轻轨)工程后,中国土木工程集团(中土集团)尼日利亚公司于 2010 年 4 月 18 日又赢得投资 6.8 亿美元、28 公里长的拉各斯第二条轻轨(红线轻轨)建设工程。拉各斯州政府远期规划建设总

---

① See “Mozambique – South Africa Oil Pipeline”, [http://en.wikipedia.org/wiki/Mozambique%E2%80%93South\\_Africa\\_Oil\\_Pipeline](http://en.wikipedia.org/wiki/Mozambique%E2%80%93South_Africa_Oil_Pipeline), 2009-06-02.

② See “Trans – Saharan Gas Pipeline”, [http://en.wikipedia.org/wiki/Trans-Saharan\\_gas\\_pipeline](http://en.wikipedia.org/wiki/Trans-Saharan_gas_pipeline).

③ 参见维基网站, [http://en.wikipedia.org/wiki/Cairo\\_Metro](http://en.wikipedia.org/wiki/Cairo_Metro), 2010-12-10.

④ 参见驻科特迪瓦使馆经商处网站《科有关部门研究阿比让城市轻轨建设项目》, <http://ci.mofcom.gov.cn/aarticle/jmxw/200905/20090506272032.html>, 2009-06-02.

长为 300 公里的 7 条轻轨。<sup>①</sup>

表 3 开罗地铁网线路里程和开通时间

	线 路	区 段	里 程 ( 公 里 )	开 通 时 间
地铁一号线	第一期	哈勒万—穆巴拉克站	27.3	1987.10
	第二期	穆巴拉克站—麦尔吉	15.4	1989.4
	第三期	麦尔吉—新麦尔吉	1.0	1990.7
	合 计		43.7	
地铁二号线	第一期	舒布拉—萨达特站	10.9	1996.10
	第二期	萨达特站—开罗大学	5.5	1999.4
	第三期	开罗大学—吉萨郊区	2.5	2000.10
	第四期	吉萨郊区—马尼布	2.1	2005
	合 计		21	
地铁三号线	第一期	阿特班—阿巴斯	4.3	2008.9 开始建设
	第二期	阿巴斯—新埃及	6.2	
	第三期	阿特班—盐巴巴 和艾里克特·卡特—沙哈布	8 3.6	
	第四期	新埃及 开罗机场	12.1	
	合 计		33.6	

Source: Hubert METGE, *World Bank Urban Transport Strategy Review: The Case of Cairo - Egypt*, 2000, p. 23.

## 非洲交通发展制约因素

20 多年来,在非洲区域化政策指导下,通过非洲各国人民的不懈努力,非洲交通发展取得了可喜的进步。无论是交通运输线路长度、还是交通运输工具数量及客货运输量,较之 80 年代都有很大的增长。虽然以轨道交通、飞机、汽船、汽车、管道运输为基础的新式现代交通体系进一步打破了非洲各

<sup>①</sup> 李怀林、曹凯 《中土集团公司将承建拉各斯第二条城市轻轨项目》, [http://news.xinhuanet.com/2010-04/18/c\\_1240782.htm](http://news.xinhuanet.com/2010-04/18/c_1240782.htm)



地区之间的地理分割,但是现代非洲交通仍不能适应非洲各国发展经济建设的需要,尤其不能适应地区经济合作的需要,存在以下制约因素。

### (一) 国家贫困,政府用于基础设施建设资金不足

全球化趋势使非洲国家的贫困现象日益扩大,债务负担影响着非洲国家基础设施的建设以及脱贫目标的实现。虽然近些年非洲经济取得了良好的增长势头,但大部分非洲国家仍处于贫困化状态。从满足人们基本生存需求的粮食供应情况看,非洲有发展农业的得天独厚的自然和资源条件,但由于政府长期对农业的忽视,造成了非洲农业发展落后,土地资源没有得到充分地开发利用,粮食生产增长速度越来越慢,已大大落后于人口增长速度,非洲粮食供需矛盾日益突出。<sup>①</sup> 由农业和粮食问题而引发一系列政治、经济和社会问题,给国民经济带来许多不利的影响。2008 年,非洲债务总额已逾 3 000 亿美元。<sup>②</sup> 债务问题已成为制约非洲经济健康发展的“头号杀手”。严重的资金不足,使政府用于交通、教育、卫生等方面的公共支出明显减少,由此国家基础设施建设面临资金匮乏的掣肘。

### (二) 自然环境恶劣,交通建设与维护难度巨大

非洲是一个热带大陆,撒哈拉以南非洲地区以热带草原和热带雨林气候为主,大部分地区年降水量在 1 000 毫米以上,整个大陆降水量不足 200 毫米的地区约占 1/3,生态环境脆弱。由于粗放型经济发展方式、淡薄的环保意识,加上自然灾害、环境污染、森林破坏、冲突和战争等原因,已造成严重的非洲生态环境问题。非洲大约有 2/3 的土地被沙漠和干旱土地所覆盖,世界上已经荒漠化的土地有一半在非洲。<sup>③</sup>

因此,囿于自然地理条件,在非洲修筑公路、铁路费时又费力,不仅造价高,而且养护费用昂贵。如撒哈拉大沙漠干旱缺水,气候炎热,修筑铁路公路的难度无法想象。炎炎烈日使穿越草原地区的铁路运输线得不到充足的供水,而急风暴雨使水土流失,路面毁坏,造成交通中断。据统计,喀麦隆陆路保养费比造价高 13 倍。

---

① 参见安春英《非洲经济增长与减贫发展的悖论——兼论非洲从贫困化增长到益贫式范式的转变》,载《西亚非洲》2010 年第 3 期,第 22 页。

② 高秋福《非洲形势的回顾与展望》,http://news.xinhuanet.com/world/2008-12/26/content\_10563184.htm,2009-05-29。

③ 梁涛《非洲是荒漠化最大受害者》,http://news.xinhuanet.com/mrdx/2005-10/24/content\_3676060.htm,2009-06-02。

### （三）专业人才缺乏，管理不善

据联合国人类住区规划署（United Nations Human Settlements Programme, UN-HABITAT）2009年10月发布的报告，撒哈拉以南非洲城市人口中，贫民窟居民占71.9%。<sup>①</sup> 贫困影响了非洲各国对基础设施和文化教育的投资，导致科学不发达，教育水平落后，劳动力素质较低，这种情况远不能适应当今知识经济时代的发展要求。由此造成交通设施管理水平的滞后。目前，许多非洲国家已实现了内燃机化，摩洛哥、阿尔及利亚、刚果（金）、南非等国家还实现了铁路电气化。这些国家虽然拥有了现代化基础设施，但是缺乏懂得现代化技术的管理人才，使交通运输设备的效能无法充分发挥。如坦赞铁路的施工质量和运输设备在当地堪称一流，然而由于缺乏技术管理人才，对铁路经营管理不善，一些机车报废，设施严重损坏，只有少数机车正常运行。有的非洲国家则由于港口管理水平低下，致使货物积压，拖延了交货时间，造成不必要的经济损失。

### （四）交通方式落后，大陆内部一体化水平较低

例如，从铁路交通情况看，虽然非洲铁路发展历史比较悠久，但全非洲至今没有形成统一的铁路网，营运水平很低。非洲铁路总长约占世界铁路总长的9%，平均密度仅为35.5公里/万平方公里（而欧洲为600公里/万平方公里），居世界各大洲之末。迄今为止，非洲只有一条横贯东西的铁路，而无一纵贯南北的铁路。而且非洲铁路网发展很不均衡，线路分布也很不合理，多数集中在沿海地区，内陆交通线多从农矿区伸向海港，分支很少，且以矿产和农林产品的货物运输为主，运出量远远超过运入量。非洲各国之间，甚至一个国家内部的现有铁路轨距不一致，各类交通运输设施陈旧，技术落后。地区间的铁路联网工程虽然经过十多年努力，但是进展缓慢，这给铁路正常运营造成很大困难。

又如，从航空交通状况看，目前，非洲航空运输业位居世界各大洲的末位。虽然非洲的航空运输业近几年有了很大发展，但设备老化、飞机陈旧、缺乏零配件、航空公司服务差、很多国家相互之间没有直航等问题限制了非洲航空运输业的继续快速发展。非洲航空安全性差，事故发生率高。美国联

<sup>①</sup> 参见中国商务部西亚非洲司网站 《非洲城市贫民生活的改善任重道远》，<http://xyf.mofcom.gov.cn/aarticle/ghlt/cksm/201004/20100406866878.html>，2010-06-02。

邦航空管理局对 2007 年底前十 年各大洲飞机失事率的研究表明，非洲航空公司的安全记录最糟糕，机身损毁失事率比美国高出 25 倍。<sup>①</sup> 虽然非洲各国的航空和运输部长们早在 1988 年于科特迪瓦的亚穆苏克罗达成了《亚穆苏克罗协议》，并在 1999 年由非洲各国领导人签署，以实现航空服务领域的开放，但时至今日，《亚穆苏克罗协议》没有得到实施，原因之一是，一些国家担心开放市场会给国内航空公司的经营造成冲击。政府的过度保护造成了票价高、客流量低、航班有限等问题，最终仍会让这些航空公司陷于经营困境，阻碍非洲航空业的整体发展。

因此，非洲铁路、公路、水运、航空、管道交通等方面均存在各种问题，且各种交通方式、线路和港站之间还互相分隔，缺乏合作，难以实现各种交通方式的配合联运和发挥综合运输的功能，阻碍非洲交通运输业的快速持续发展。

## 结语：促进非洲交通发展的路径

在研究分析非洲经济落后和不发达原因的时候，越来越多的国内外学者开始关注非洲的“能力建设”（capacity building）问题，其中也包含非洲交通基础设施能力建设。值得庆幸的是，非洲各国已经注意到这个问题。2009 年 2 月，来自非盟 50 多个成员国的国家元首、政府首脑或其代表在亚的斯亚贝巴举行非盟第 12 届首脑会议，其主题是“非洲基础设施建设”，与会人员着重讨论了非洲交通和能源领域的基础设施建设、全球金融危机以及非盟政府等问题。从未来发展，非洲交通要赶上其它各洲的水平，还要经历一个漫长的过程。

非洲各国要实现交通可持续发展，可借鉴已有的国际经验，结合本国国情采取以下战略措施，发展非洲交通。

第一，借鉴中国大力发展铁路，特别是加快建成高速铁路网的成功经验。非洲发达国家地区间发展铁路特别是高速铁路，将有利于其工业化和城镇化的发展，有利于资源节约型和环境友好型社会建设，产生巨大而直接的社会

---

<sup>①</sup> 何人斯 《全球今年空难已 13 起 非洲空难率比中美高 25 倍》，<http://news.sohu.com/20100917/n275010402.shtml>，2010-12-10。

效益和经济效益。

第二,借鉴世界各大城市从过分依赖小汽车,到发展以轨道交通为骨干的城市综合公共交通运输系统的经验。非洲城市交通应以轨道交通为优先发展。事实上,开罗地铁和阿尔及尔地铁为非洲城市轨道交通的建设和运营积累了宝贵经验,因为轻轨的造价较低(约为地铁的 $1/2$ ),施工简便,建设工期较短,而且轻轨的单向高峰小时客运量为1万~3万人次,足以大大缓解城市交通状况,轻轨是适合非洲城市的轨道交通方式。

第三,为了加快落后地区的发展,韩国在公路发展方面提出了“全国5小时圈化”的目标,使汽车能在5小时之内到达边远地区,从而促进了经济的发展。由于非洲各国的落后地区可开发的水运资源不多,民航建设耗资大,铺设铁路耗资巨大且建设周期长,因此,非洲国家可借鉴韩国经验,因地制宜地修建公路、尤其是高等级公路,加快非洲公路网的建设,对于非洲各国落后地区的经济开发具有直接的意义。

第四,由于具备得天独厚的交通运输有利条件,“纽伦港”(Nylonkong,即纽约、伦敦、香港三座城市)<sup>①</sup>曾成功地实现了从制造业向金融服务业,进而向全球航运中心的快速转型,超越了其他世界城市。有鉴于此,非洲国家应统一规划建设完善港口,明确港口群分工及定位,合理、有序开发和利用港口资源,加强港口基础设施建设,建立非洲港口战略联盟,重视港口腹地与区域经济一体化建设,完善国家综合运输网络,促进沿海港口向规模化、集约化、现代化方向发展。

第五,“纽伦港”的航空业发展快速而且先进,与世界各地联系紧密,其发达的航线航班以及地面的铁路、公路织成了一张立体交通网络,为世界各地的金融家提供了便利,国际贸易和人员往来推动了这3座城市金融服务业的快速发展。随着非洲大陆对投资需求持续增加和旅游业的日益兴旺,非洲航空运输业的市场潜力巨大与目前的服务能力形成明显差距。正如南非交通部官员科伦·姆西比所言,面对众多难题,非洲航空运输业别无他法,只有加强合作,整合并共享人财物资源,通过竞争使有实力的航空公司脱颖而出,

---

<sup>①</sup> Michael, Elliott, “Tale Of Three Cities”, <http://www.time.com/time/nation/article/0,8599,1704398,00.html>, 2010-05-12.

从而带动非洲航空运输业的整体腾飞。<sup>①</sup>

第六，利用管道运输石油、天然气，充分发挥其效能。近年来，非洲的石油和天然气探明储量还在不断增加。目前，这些能源资源的运输主要由海洋水运、管道运输两种交通方式进行，并辅以其他交通方式。但由于铁路和内河运输发展落后，非洲的很多石油公司只能选择使用公路交通运输，而道路质量、汽车状况和环境因素都大大影响着公路交通运输方式的可持续性和安全性。因此，非洲各国政府、石油企业以及利益相关部门应联手合作，大力发展管道交通，为石油产品在非洲安全运输创造一个可持续的、安全的系统，才能为非洲石油产业找到更多的发展机会。

第七，深化改革，建立现代制度，提高交通管理水平。非洲各国可利用企业改制的契机，按照现代企业制度要求，对非洲交通运输企业进行“公司制”改造，建立所有权、决策权和管理权制衡体制，以调动政府、企业、个人的积极性，以提高非洲交通运输企业现代化管理水平。

第七，拓宽筹集渠道，积累资金。政府主导的多元化多渠道的融资方式是非洲交通融资操作的发展趋势。为此，非洲国家要进一步深化金融改革，尤其是发展证券市场，使其成为多方筹集资金的工具。<sup>②</sup>除了政府财政投资、接受外援、土地开发收益、债务融资、股权融资外，还应采用特许权融资“BOT”（Build Operate Transfer，即建设—经营—转让）、“TOT”（Transfer Operate Transfer，即转让—经营—转让）、“ABS”（Asset - Backed Securitization，即资产证券化融资）、项目融资（Project Finance）等多种模式，按照商业原则进行非洲交通项目的融资操作，为非洲国家的交通发展积聚所需资金。

---

① 韩秀申 《非洲航空运输市场看好》，<http://gn.mofcom.gov.cn/column/print.shtml?/ztdy/200306/20030600104335>，2009 - 10 - 18。

② 参见谈世中主编 《反思与发展——非洲经济调整与可持续性》，社会科学文献出版社，1998 年版，第 203 ~ 233 页。

## Present Situation and Prospect of African Transportation Development

*Huang Xinmin & Zheng Lijuan*

**Abstract:** Since the 1980s , although new style modern transportation system based on orbital transportation , airplane , steamboat , automobile and pipeline transportation has further broken the geographic division between African regions , it still fails to fulfill the needs of economic development in African countries. The constraints facing the Africa in transport development were national poverty , government's lack of funds for infrastructure , harsh natural environment , increased difficulties in traffic construction and maintenance , lack of professionals , mismanagement , backward mode of transport and low level integration in internal mainland. In view of this , African countries should learn from experience in other countries , combine with their national conditions , broaden the financing channels and reform management mechanism to further promote the development of transport business.

**Key Words:** African transportation; Present development situation; Constraints; Strategic measures

( 责任编辑: 安春英 责任校对: 詹世明)