

V. 非洲的海上貿易 Africa's Seaborne Trade

非洲的面積約 3,022 萬平方公里，2024 年人口共約 14 億 8,359 萬。但它的貿易卻遠遠與其廣闊的土地面積不成比例。它是世界上最貧困的地區，在 2023 年時非洲的海運貿易出口量達 6 億 1,180 萬噸，占全世界海運貿易出口量的約 5.28%；進口的貨物達 4 億 5,947 萬噸，約占全世界海運貿易進口量的 3.97%。非洲的海運貿易區域可以拆分為北非，西非，東非和南非等四個區域。出口以初級商品占主導地位，其中最重要的出口貨物是產自阿爾及利亞(Algeria)、利比亞(Lybia)、奈及利亞(Nigeria)和安哥拉(Angola)的石油與石油製品。乾散貨的出口主要是鐵礦砂、煤礦、磷礦石(phosphate rock)、鋁礬土礦(Bauxite)和各種農產品。2006 至 2013 年間的出口貿易量成長緩慢，平均每年約只有 1.97% 左右，但是 2014 年起，迄 2023 年，出口量都維持在 6 億噸上下 僅有少許波動；進口貿易量成長較大，2006~2021 年間平均每年約達 5.44% 左右。

西非的海岸線範圍北起摩洛哥(Morocco)南到納密比亞(Namibia)。面積 825 萬平方公里，最重要的進出口物資是產自奈及利亞(Nigeria)與安哥拉(Angola)的石油。奈及利亞所生產的石油，由靠近 Port Harcourt 的 Bonny Inshore Terminal 裝運出口，2024 年裝船出口約 5 億 1,100 萬桶，安哥拉的原油裝船則在 Cabinda 市以北 17 英哩的 Malongo Terminal 裝船，2024 年年出口了約 4 億 150 萬桶，絕大部分的原油是出口到中國。喀麥隆的原油則由於國內需求提高，出口量逐年減少，該國在 Limbe 附近有國營的煉油廠，原油或油品如有過剩，則自附近的 Limboh Terminal 裝運出口。

西非國家其餘的是乾散貨物的出口，包括

(一) 鐵礦砂，從

茅利塔尼亞(Mauritania)的 Nouadhibo 港出口的鐵礦砂(2024 年出口量達 1,330 萬噸)、

賴比瑞亞共和國(Liberia)的 Port of Buchanan 港、

幾內亞共和國(Guinea)的 Conakry 港、

獅子山共和國(Sierre Leone)的 Pepe 港、

迦納共和國(Ghana)的 Takoradi 港、

加彭共和國(Gabon)的 Owendo 港等裝船出口。

(二) 從摩洛哥 Jorf Lasfar phosphate terminal 出口的磷礦、

(三) 幾內亞(Guinea)的 Kamsar 港與 Conakry 港出口的鋁礬土礦(2024 年出口量達 1 億 2,800 萬噸，且其儲量也是全世界最多，截至 2025 年的儲量約 74 億噸，全球已知儲量約為 290 億噸)，和

(四) 各類農業產品。

西非有貨櫃航線通往西歐、地中海與亞洲，在西非的停靠港口包括摩洛哥的 Casablanca (卡薩布蘭加)，剛果的 Pointe Noire (諾亞港)，安哥拉的 Port of

Luanda (羅安達港)，納密比亞的 Walvis Bay 等。摩洛哥的坦吉爾港(Port Tangier)常被定期貨櫃航運公司當成在西北非的一個轉運港口來停靠。

2024 年 1 月份兩大貨櫃輪船公司 Maersk 與 CMA-CGM 合作，以 13,000 ~ 15,000 -TEU 的貨櫃船首次開闢了 West Africa Express (WAX) service，往來亞洲與西非各港口的定期貨櫃航線，迦納(Ghana)的 Tema 港被列為該航線船舶停靠西非地區的第一個港口，貨櫃船在離開亞洲的最後一個停靠港馬來西亞的 The Port of Tanjung Pelepas (TPT)可在 21 天內抵達 Tema 港，這是自亞洲港口抵達西非港口最短的運輸時間了。2024 年該港裝卸了相當於 166 萬 8,688 隻 20 英尺的貨櫃。另外由 Tema 港所管轄的 Port of Takoradi 則是該國主要的散裝貨物進出口港，出口貨物包括鐵礦砂、鋁礬土礦、錳礦與可可亞；進口的貨物包括石灰石、水泥、煤炭、小麥與石油製品等。

位於西非的幾內亞灣（Gulf of Guinea）常年被船體保險公司列為禁航區域，其主要原因與該地區的安全風險有關，包括：

1. **海盜活動頻繁**：幾內亞灣是全球海盜活動最為頻繁的地區之一。海盜經常襲擊商船，劫持船員並勒索贖金，甚至造成船舶損壞或失踪。
2. **劫持與勒索**：該地區的海盜劫持船舶、船員及貨物進行勒索，對航運構成重大威脅。這種行為使船舶保險費用上漲，並且提高了船體險保險公司對承保船舶航行該區域的風險評估。
3. **安全防範措施不足**：雖然當地政府和國際組織加強了打擊海盜活動的措施，但由於該區域的海上監控和執法資源相對匱乏，海盜活動仍難以完全遏制。
4. **地理位置與衝突區域**：幾內亞灣位於西非沿海，部分國家常年呈現政治動盪和衝突，這一情況使船舶航行該地區的安全風險更形惡化。局部的內戰與地方性衝突會影響海上航行的穩定性和安全性。
5. **高風險船舶類型**：商船，特別是油輪與乾貨輪，在該區域經常成為海盜的目標，這些船舶載運著高價值的貨物和資源，對海盜具有吸引力。

由於上述原因，船體險保險公司將 Gulf of Guinea 列為高風險區域，並可能要求船東支付額外的保險費用，甚至限制其承保之船舶進入該區域。

The Map of the Listed Areas of War Risk Navigation Limitations :

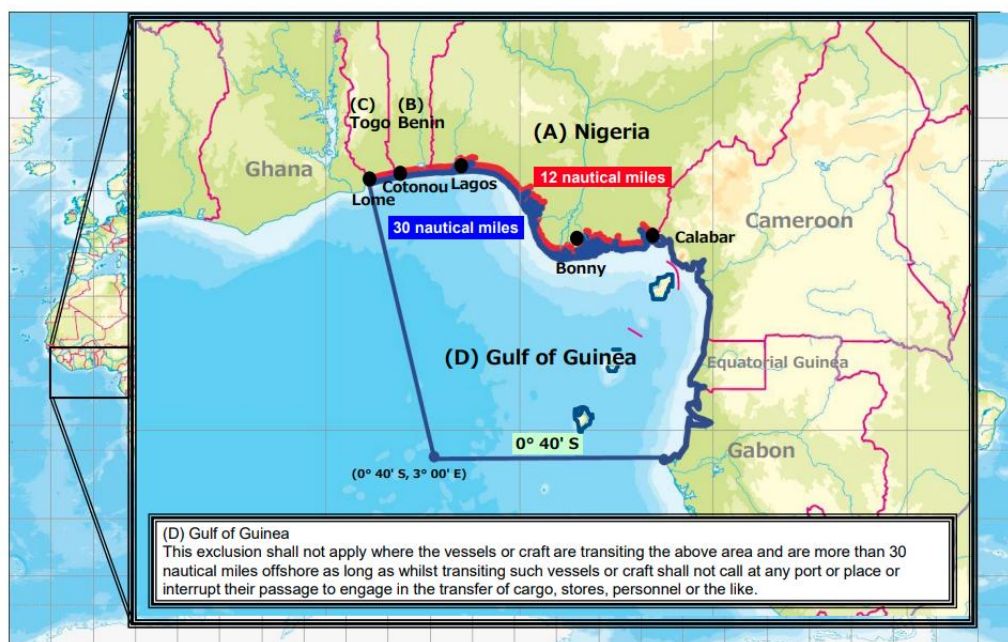
.....

Gulf of Guinea

The waters enclosed by the following boundaries:

- a. On the west, from the coast of Togo $6^{\circ} 06' 45''$ N, $1^{\circ} 12'$ E, south to
- b. high seas point $0^{\circ} 40'$ S, $3^{\circ} 00'$ E
- c. and then east to Cape Lopez Peninsula, Gabon $0^{\circ} 40'$ S, $8^{\circ} 42'$ E.

Map 1 (A) Nigeria, (B) Benin, (C) Togo, (D) Gulf of Guinea



北非的海岸線國家從埃及(Egypt)往西延伸到利比亞、突尼西亞(Tunisia)與阿爾及利亞，四個國家有面積 530.6 萬平方公里，2024 年有人口約 1 億 7,768 萬人，2024 年的 GDP 為 1 兆 9,580 億美元。這一區域的人民年平均收入遠遠高於大部分西非（除了加彭與赤道幾內亞共和國以外）與東非（除了模里西斯共和國以外）國家，利比亞是北非一個主要的石油出口國，使其雖為北非國家中 GDP 最低的國家，卻仍然是成為非洲國家中較富裕的國家之一。在海運貿易方面，埃及的塞德港(Port Said)是洲際貨櫃船航線在這一地區的主要停靠港，該區的其他港口如埃及的達米耶塔(Damietta)港、亞力山卓(Alexandria)港、利比亞的班加西(Benghazi)、Misurata 與的黎波里(Tripoli Port)、突尼西亞的突尼斯(Tunis)、阿爾及利亞的阿爾及爾(Algiers)等的進出口貨則是倚賴塞德港、直布羅陀或是西班牙南部的阿爾吉西拉斯(Algeciras)來轉運。利比亞盛產的石油經由

Ras Lanuf oil terminal,

As-Sidrah Oil Terminal,

Zawya (Zawiya or Azzawya) Port,

Zwitina Port,

Elbrega Port,

Bouri oil terminal,

Marsa al Hariga oil terminal 等港口的輸油管裝船出口。

2024 年出口約 3 億 6,500 萬桶原油。

埃及的達米耶塔港與塞德港也是埃及進口小麥的卸貨港。

另外在利比亞的 Misurata 港亦是該國鐵礦砂與煤炭的主要進口港口。

非洲東部的海岸線由北起自蘇丹(Sudan)、南蘇丹(South Sudan)、厄里垂亞(Eritrea)、吉布地(Djibouti)、索馬利亞(Somalia)、肯亞(Kenya)、坦尚尼亞(Tanzania)南至莫三比克(Mozambique)為止的七個國家，再加上馬達加斯加(Madagascar)共和國和模里西斯共和國(Mauritius 群島)組成。它是一個小的經濟區域，面積為 555 萬平方公里，2024 年人口約為 2 億 6,064.61 萬人，。莫三比克有煤炭與煉焦煤(Coking coal)的生產，近年來出口量愈來愈大，但仍不及南非的出口量。煤炭與煉焦煤從貝拉港(Beira)的錨地或馬普多港(Maputo)與納卡拉港(Nacala)裝運出口，其中大部分的煤炭出口到鄰近南亞次大陸的印度。貝拉與馬普多這兩個港口亦是莫三比克主要的貨櫃進出港口。馬普多港為莫三比克第一大港口，在 2024 年一共裝卸了 3,090 萬噸的貨物，其中包括括鉻礦(chromium)、鉻鐵合金(ferrochrome)、磁鐵礦(magnetite)、煤炭、磷酸鹽礦(phosphate ore)、釩礦(vanadium)、鈦礦(titanium,)、銅礦(copper)與蛭石礦(vermiculite，一種層狀的鉍鋁矽酸鹽礦物，具有膨脹性和輕質的特性，因此被廣泛應用於各種領域，主要用途為用於園藝與農業、建築材料、吸水材料與保溫材料等。)等各種散裝礦產。其中用於製造不鏽鋼的原料之一，鉻礦，在 2025 年 1 月到 6 月從馬普多港裝船出口共達 1,410 萬噸。

東非地區其他主要的貨櫃船停靠港包括蘇丹的蘇丹港(Port Sudan)與吉布地的吉布地港(Djibouti)，肯亞的蒙巴薩港(Mombasa)，與坦尚尼亞的達雷斯薩蘭港(Dar Es Salaam)。蘇丹港與吉布地港這兩個港口多半是遠東或印度往來紅海、地中海或歐洲航線的中途停靠站，除了服務蘇丹與吉布地兩國的進出口以外，也是另兩個內陸國，南蘇丹與衣索匹亞，所倚賴的港口。尤其南蘇丹生產的石油，皆以油管越境送到蘇丹的蘇丹港出口。蒙巴薩港與達雷斯薩蘭港則是扮演印度洋區間內航線(印度、巴基斯坦往來東非之間)的停靠港。馬達加斯加和模里西斯群島則須仰賴由南非德班(Durban)出發的支線接駁航線來裝運進出口貨。其中模里西斯的 Port Louis 亦常是船舶航行南美或南非與遠東地區之間的中途停靠港，在此轉運或補給。

最後，南非到目前為止仍是非洲最為先進的國家，約 6,044 萬的人口，在 2024 年 GDP 為 8,704.2 億美元，每人平均收入約 14,401 美元。這使得它的大小和財富可與部份歐洲國家相提並論。

南非是全球重要的煤炭、鐵礦砂與其他礦產的生產與出口國，煤炭與鐵礦砂分別自理查灣(Richards Bay)和撒丹哈灣(Saldanha Bay)兩個深水港裝運出口，這兩個港口都可以使用到 Capesize 或 Newcastlemax 船型。理查灣附近的德班港也分攤部分煤炭的出口裝船業務，但是該港的煤炭出口只能使用到最大船型為 Kamsarmax (約 82,000 載重噸)船型。在 2024 年南非以海運出口約 7,050 萬噸煤炭與 5,470 萬噸鐵礦砂。

另一項主要的出口工業原料是錳礦，南非的錳礦蘊藏量占全球的 80%，達到 6

億公噸，在 2024 年裝船出口 2,360 萬噸，分別以 Supramax 或 Ultramax 船型從東岸的 Port Gqeberha (舊稱伊利沙白港，Port Elizabeth)，或以 Capesize 或 Newcastlemax 船型，與鐵礦砂併船載運出口，主要的目的地為中國與亞洲的幾個工業生產國。

主要的海運進口貨物為各式零組件、汽車與汽車零組件、無線通訊設備、自動化作業機器等貨櫃裝運的雜貨，以及油輪裝運的各種石油製品。德班、開普敦 (Cape Town)、Port Gqeberha 等三個港口均有直達貨櫃航線抵達西歐、地中海、美洲與亞洲的港口，並且是亞洲往來南美東岸或亞洲往來西非航線的中途停靠港。理查灣與東倫敦(East London)則是另外兩個新興的貨櫃進出口港。

非洲經濟共同體: African Economic Community，簡稱：AEC

<https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E9%9D%9E%E6%B4%B2%E7%BB%8F%E6%B5%8E%E5%85%B1%E5%90%8C%E4%BD%93>