

区域动态（撒哈拉以南非洲）

目录

专题聚焦	2
各国动态	3

专题聚焦

撒哈拉以南非洲港口功能与布局

当前，撒哈拉以南非洲的港口体系正处于重塑与整合的关键阶段。一方面，港口通过提升集装箱和散货处理能力，强化与内陆国家的交通连通，日益融入全球航运网络。根据《2024 年海运回顾》（2024 Review of maritime transport）提供的数据，非洲港口在 2022 年下半年以来的船舶靠港频次出现显著增长，2023 年下半年已成为全球港口中增速最快的区域。然而，与增长势头并行的则是区域港口系统所面临的深层结构性挑战。目前，撒哈拉以南肥厚港口基础设施老化、物流效率低下、腹地交通薄弱及治理机制不健全等问题，依然严重制约着撒哈拉以南非洲港口的高效运行。

本报告重点关注撒哈拉以南非洲港口在区域物流系统中的功能与枢纽地位，分析东部非洲、南部非洲和西部非洲的港口功能与布局特点，以回应当前全球供应链重构与非洲区域贸易自由化进程中的新需求。在东部非洲，沿印度洋海岸分布的一系列港口形成了以门户型港口为核心的跨境物流网络。肯尼亚的蒙巴萨港是东部港口体系中的关键角色之一。南部非洲的港口特色显著，大致可分为集装箱与综合货运港口，如德班港；资源型出口港口（矿产、煤炭、石油），如贝拉港；转运与支线补给港口，如路易港。西部非洲是非洲人口最为密集、经济体量增长最为迅速的区域之一，其港口体系则呈现出更复杂的多中心特征，并在近年来同步推进现代化改造以争夺主干航线的靠泊权与区域货源。简而言之，撒哈拉以南港口如何实现从“规模竞争”向“结构优化”的战略转型这一议题值得长期关注。

各国动态

尼日利亚

尼日利亚港口正面临严重的“空箱危机”

目前尼日利亚港口约有 6.5 万至 10 万个标准箱（TEUs）的空集装箱遗留。这些空集装箱不仅占用港区空间，还造成环境污染和公共健康风险。海洋赋权与研究中心（The Sea Empowerment and Research Center, SEREC）指出，部分航运公司为了节省返程运输成本，常常在完成卸货后不将空箱运回原港，仅携带少量出口货物返航，导致大量空箱积压。此外，约 45% 的集装箱为老旧、不适航设备，加剧港口拥堵。该中心研究显示，将一个 40 尺空箱从尼日利亚运回中国需花费约 3500 至 6000 美元，整船返航成本高达 900 万美元，航运公司因此倾向于弃箱。为解决这一“空箱危机”，海洋赋权与研究中心提出三项建议：一是鼓励尼日利亚企业增加出口；二是提升港口管理效率与基础设施水平；三是建立高效的空箱回收系统。

——编译自 6 月 11 日 *Tribune Online*

新闻链接：

<https://dailynews.co.tz/dp-world-invests-214-42bn-to-boost-efficiency-at-dar-port/>

坦桑尼亚

迪拜环球港务公司向达累斯萨拉姆港投资 2144.2 亿坦桑尼亚先令

2024 年，迪拜环球港务公司（DP World）在 2023 年与坦桑尼亚政府和坦桑尼亚港务局（Tanzania Ports Authority, TPA）签署三项关键协议后，向达累斯萨拉姆港投资 2144.2 亿坦桑尼亚先令，旨在提升港口运营效率和区域竞争力。政府发言人格森·姆西格瓦（Gerson Msigwa）表示，该投资用于采购八台新型货物装卸设备、两台岸桥、20 辆牵引车及 31 辆集装箱拖车，并安装七台发电机。此外，迪拜环球港务公司已投入 3.1 亿坦桑尼亚先令用于第一阶段现代化 ICT 系统。目前，港口年收入从 1.1 万亿增至 1.5 万亿坦先令；赔偿支出上涨 36%；运营成本每年减少约 5000 亿；船只平均等候时间从 30 天下降至 6 天，显著降低物流和消费者成本。地中海航运公司（Mediterranean Shipping Company, MSC）也取消了每个集装箱 100 美元的滞港附加费。截至 2025 年 3 月，迪拜环球港务公司已为 764 名坦桑尼亚人提供直接就业机会，同时带动大量间接就业。

迪拜环球港务公司是总部位于阿联酋迪拜的全球港口运营商。目前在六大洲超过 75 个国家和地区运营 80 多个海运码头和内陆终端，近年来，该公司大力投资非洲市场，在塞内加尔、莫桑比克、埃及、卢旺达等地布局，并于 2023 年与坦桑尼亚政府签署合作协议，推动达累斯萨拉姆港现代化升级。该公司专注提升港口效率、推动数字化和绿色物流发展，正积极将非洲多地港口打造为区域性贸易与物流枢纽。

——编译自 6 月 11 日 *Daily News Tanzania*

新闻链接：

<https://dailynews.co.tz/dp-world-invests-214-42bn-to-boost-efficiency-at-dar-port/>

南非

南非港口迎来有史以来最大集装箱船

2025 年 6 月 9 日，全球超大型集装箱船 MSC Rifaya 计划外靠泊德班，成为有史以来停靠南非港口的最大船舶。该船长近 400 米、总重超过 20 万吨，具备高达 19,437 至 19,466 标准箱（TEU）的载货能力，刷新了南非接待集装箱船的纪录。MSC Rifaya 原本由以色列阿什杜德港出发，前往新加坡途中因紧急技术问题需要临时检修，最终在未预先安排的情况下靠泊德班港。此次靠泊作业复杂程度极高，调动了 4 艘港口拖轮和一支经验丰富的引航团队，展现出德班港在基础设施建设、应急能力和专业技术方面的世界一流水平。

德班港代理港务经理恩库姆布齐·本-马兹维（Nkumbuzi Ben-Mazwi）表示，能在如此短时间内成功接纳如此规模的船舶，不仅证明了德班港的全球化运营能力，也体现了南非在航运与港口管理方面逐步迈入国际先进行列。此次事件被南非航运界誉为“具有战略意义的节点”。航运界专家认为，德班港成功接待 MSC Rifaya，不仅巩固了其作为非洲门户港的重要地位，也大幅提升了与全球主要港口如新加坡、鹿特丹和上海的竞争力。同时，这也为南非政府和国有企业 Transnet 当前在物流系统改革和基础设施升级方面注入了信心。

——编译自 6 月 14 日 *Business Insider Africa*

新闻链接：

<https://africa.businessinsider.com/local/markets/historic-moment-as-south-african-port-hosts-the-largest-ever-container-ship/g4mdzlv>

大湖地区

卢旺达与刚果（金）之间的冲突持续紧张

2025 年上半年，卢旺达与刚果（金）之间围绕边境危机展开密集外交博弈，尽管和平谈判正在推进，但局势依然紧张而脆弱。自 2021 年起，M23 反叛组织在刚果（金）东部地区迅速扩张，夺取大片战略要地，导致数千人丧生、超过百万民众流离失所。联合国和美国指责卢旺达为 M23 提供军事支持，但卢旺达坚决否认，称自身长期受到藏匿在刚果（金）境内的反卢武装威胁。虽然卢旺达与刚果（金）在 4 月与美国的推动下提交和平协议草案，并原计划于 6 月 15 日在华盛顿签署正式和平协议，但卢旺达外交部长奥利维耶·恩杜洪吉雷赫（Olivier Nduhungirehe）于 6 月 14 日宣布协议将推迟，称当前协商尚未达成互利共赢的共识。此外，卢旺达于 6 月 8 日宣布退出中部非洲国家经济共同体（Economic Community of Central African States, ECCAS），进一步凸显了围绕刚果（金）东部局势所引发的地区地缘政治紧张与分歧。

美国在此问题上高度介入，或出于战略资源利益和地缘政治影响力的双重考量。此前，特朗普总统的非洲事务高级顾问马萨德·布鲁斯（Massad Boulos）曾透露，美国正推动刚果（金）与卢旺达签署和平协议的同时，也在推动与两国分别签署双边矿产协议，以推动刚果（金）的矿山开发与基础设施建设，以及卢旺达的矿产加工业发展。协议将涵盖钽、黄金等关键资源，是美国在全球绿色能源供应链竞争中强化非洲布局的重要一步。此外，美国也希望通过外交领导力，强化其在非洲大湖地区的地缘影响力，对抗其他大国的渗透。当前，美国与卡塔尔分别牵头推动多哈与华盛顿两条谈判渠道，力图在 6 至 7 月达成和平协议，但持续的不信任和冲突风险令前景充满变数。

——综合编译自 6 月 14 日 *Business Insider Africa* 和 5 月 2 日 和 6 月 14 日 *TRT GLOBAL*

新闻链接：

<https://africa.businessinsider.com/local/lifestyle/rwanda-drc-peace-talks-under-intense-pressure-as-us-sets-ambitious-deadline/wqekbjd>

<https://trt.global/afrika-english/article/97c4de600cb1>

<https://trt.global/afrika-english/article/c0ba0ff6f51>

西部非洲

地中海航运公司在西部非洲部署超大型船舶

全球航运巨头地中海航运公司（Mediterranean Shipping Company, MSC）首次在非洲部署了 24000 标准箱（TEU）级别的超大型集装箱船——MSC DILETTA 和 MSC TÜRKIYE。这两艘船已投入“非洲快航”服务，连接中国、韩国、东南亚与西非多国（加纳、多哥、科特迪瓦、喀麦隆）港口。MSC DILETTA 于 2024 年 4 月 23 日首次靠泊多哥洛美港，成为服务该地区的最大型集装箱船。

专注全球范围内的港口动态与重大项目报道的新闻媒体《国际港口技术》（Port Technology Journal）期刊分析认为，此次部署背后主要原因包括：亚洲与西非贸易量快速增长、客户对更大运输能力与物流效率的需求提升，以及西非港口基础设施持续改善。地中海航运公司此举不仅有助于优化航运效率，也有利于提升西非地区的贸易连通性和经济发展潜力。

——编译自 5 月 30 日 *Port Technology Journal*

新闻链接：

<https://www.porttechnology.org/news/msc-deploys-mega-ships-to-west-africa-for-trade-boost/>

编译：阎自仪

校对：撒哈拉以南非洲组