

Distr.
GENERAL



E/CN.17/1996/20/Add.4
29 February 1996
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

联合国
经济及社会理事会



可持续发展委员会

第四届会议

1996年4月18日至5月3日

《小岛屿发展中国家可持续发展行动纲领》

执行进度报告

秘书长的报告

增 编

小岛屿发展中国家海上运输

目 录

	<u>段 次</u>	<u>页次</u>
一、本报告的编制方法和构架	1 - 2	3
二、航运在小岛屿发展中国家可持续发展中所起的作用	3 - 9	3
三、目前航运状况概览	10 - 19	8
A. 小岛屿发展中国家的国际贸易	11 - 13	8
B. 小岛屿发展中国家的商船队	14 - 17	9
C. 航运业的变化	18 - 19	16
四、建议	20 - 23	16
A. 国家一级	21	16
B. 区域或分区域一级	22	18
C. 国际一级	23	20
五、结论	24	20
<u>附件</u> 按船舶类型划分的小岛屿发展中国家船队的船龄分布情况，截止 1995 年 7 月 1 日。		

一、本报告的编制方法和结构

1. 联合国贸易和发展会议(贸发会议)和国际海事组织(海事组织)的任务管理机构在现有资金条件下,与各个国际,国家以及区域组织进行了联系,要求它们为修订资料提供援助。这次调查于1995年9月开始进行,涵盖25个组织。调查范围包括:

- (a) 确定已确认的小岛屿发展中国家在运输、通信和检疫领域所面临的挑战;
- (b) 确定为执行小岛屿发展中国家可持续发展行动纲领第七章所必须采取的行动;
- (c) 鉴定目前各国、各区域和全球为应付这种挑战正在采取的行动;
- (d) 提出有关消除(b)与(c)之间的差异以及采取补救行动的方法和手段方面的建议;
- (e) 监测建议执行情况;
- (f) 必要时,向可持续发展委员会提交工作报告

2. 迄今为止,已收到的联合国系统组织和其他国际组织的回应很少。因此,本报告所载的资料基于贸发会议本身内部的经验和研究。如果收到其他资料,将会发行一份增编。本报告结构包括一份小岛屿发展中国家国际贸易回顾、一份商船队分析和有关海事政策建议。

二、航运在小岛屿发展中国家可持续发展中所起的作用

3. 经济发展、贸易和海洋运输相互之间有着不可分割的联系。对发展中国家来说尤其如此,因为出口在小岛屿发展中国家国内生产总值中所占比重越来越大。例如,商品和劳务出口在国内生产总值所占比例从1960年的17%增长到1993年的30%。在出口扩大的同时,年平均实际国内生产总值相应出现增长。1970—1993年

期间，整个发展中国家年平均增长率为 3.7%，低收入群组的实际国内生产总值的年平均增长率为 5.2%。¹ 总之，出口是可持续发展的一个重要因素。

4. 为了参与并扩大贸易，有效的海洋运输和港口基础设施不可缺少。这一点对处于不利的地理和经济条件的小岛屿发展中国家来说尤其重要。这些不利条件表现为经销费用很高，缺乏可靠的航运服务，转运费用昂贵，港口设施不足，海事管理有限，与航运公会商议运费率时规模不经济。例如，小岛屿发展中国家的总运费估计比发达市场经济国家高出 45.5%。表 1 提供了关于小岛屿发展中国家与其他国家群组的比较，说明了小岛屿发展中国家之间的差别。此外，大多数偏远小岛承受的运费在进口值中所占百分比甚至更高，从 12% 到 18% 不等，几乎为其他发展中国家整个群组的两倍。

表 1

进口总值中的运费总额估计，1993 年*

(百万美元)

国家	总进口运费 估计	进口值 (到岸价格)	运费在进口值中 所占百分比
巴哈马	207.5	3 500	5.93
塞浦路斯	236.2	2 590	9.12
科摩罗	7.2	56	12.84
毛里求斯	217.8	1 715	12.70
圣多美和普林西比	3.9	22	17.76
塞舌尔	24.3	189	12.84

表 1(续)

国家	总进口运费 估计	进口值 (到岸价格)	运费在进口值中 所占百分比
安提瓜和巴布达	21.9	245	8.95
巴巴多斯	51.4	574	8.95
多米尼加	10.3	115	8.95
多米尼加共和国	312.9	2 436	12.84
格林纳达	12.4	120	10.31
海地	52.7	410	12.84
牙买加	252.0	2 097	12.02
圣基茨一尼维斯	8.9	100	8.95
圣卢西亚	28.6	320	8.95
圣文森特和格林纳丁斯	8.24	92	8.95
特立尼达和多巴哥	142.5	1 448	9.84
巴林	376.4	3 825	9.84
马尔代夫	16.6	185	8.95
新加坡	4 751.9	85 234	5.58
马耳他	213.8	2 173	9.84
斐济	74.8	634	11.79
基里巴斯	1.5	15	9.76
巴布亚新几内亚	166.8	1 299	12.84

表 1(续)

国家	总进口运费 估计	进口值 (到岸价格)	运费在进口值中 所占百分比
所罗门群岛	16.6	101	16.42
汤加	4.96	61	8.14
瓦努阿图	9.7	80	12.10
萨摩亚	9.3	105	8.87
小岛屿发展中国家小计	7 241.1	109 741	6.60
世界总计	201 385	3 601 481	5.59
发达市场经济国家	118 043	2 600 770	4.54
发展中国家总计	83 342	1 000 711	8.33
其中：			
非洲	9 837	88 979	11.06
美洲	15 098	189 094	7.98
亚洲	56 951	707 430	8.05
欧洲	934	10 940	8.54
大洋洲	522	4 268	12.23

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。

注：

* 关于世界和国家群组的估计数据不全，因为本表只包括货币基金组织成员国的数据。

5. 贸发会议所起的改进发展中国家海事部门的作用集中在两大领域。第一个领域是，拟定国际一级政策，以促进所有国家群组公平参与全球航运业。问题范围包括：国际航运立法，保护托运人利益，商船队的发展，多种联运以及港口发展。这一政策领域的实质性成效已经导致达成一系列国际协定。

6. 维护海洋环境对小岛屿发展中国家尤其重要。货船引起的海洋污染，尤其重要的是客船和游览船引起的海洋污染，必须得到控制，必须采取必要的行动防止海洋环境的继续恶化。尤其紧迫的是，必须采取必要的措施促使建立港口接收设施，以收集来自船舶的残余油料和化学品以及垃圾，1973年《国际防止船舶污染公约》及其1978年议定书（MARPOL73/78）的附件中对此已有定义。

7. 为了确保《国际防止船舶污染公约》条款得以执行，贸发会议与海事组织之间已经开始进行合作，目的是制定一项财务文书，以便确保对港口废物接收设施的投资的筹资。这一合作的基础是在1994年6月举行的海事组织理事会会议上奠定的，其后，又在1994年7月得到贸发会议发展服务部门航运常务委员会的注意。

8. 在执行这一协定的过程中，贸发会议和海事组织秘书处联合编制了一份题为“接收设施”（SPI3/4）的文件，该文件后来在海事组织于1994年10月24日至28日在该组织总部举行的第三届会议上提交给船舶/港口交接工作组。该文件忆及按《国际防止船舶污染公约》在港口建立接收设施的必要性，并且确认，除了必须实际上提供这种设施以外，还必须订立一项文书，以鼓励实际上利用现有设施的船舶，并使用一种能够反应“污染者付款”原则有方式，对投入和运营接收设施的费用进行分配。

9. 第二个领域是技术合作和人力资源开发。这些是对贸发会议的研究，政策分析以及政府间商议的重要补充。通过研究，可以对处理发展问题提出新的见地；通过培训方案，可以把这项研究的结果传播给发展中国家的决策者和其他官员；技术合作是在发展中国家提出需要时向它们提供的后续援助的手段。同时，技术合作专家获自

这一领域的信息和想法,使得秘书处成员能够更好地了解发展中国家的需要,更好地了解如何才能使秘书处的工作有助于满足这种需要;因此,技术合作成为对研究的想法的重要来源。由于发展中国家的特殊需要,贸发会议技术合作过去一向是面向这些国家的。这项方案继续扩大到小岛屿发展中国家。

三、目前航运状况概览

10. 本节对小岛屿发展中国家国际贸易和商船队的特征进行了一次分析。不过,并不是所有小岛屿发展中国家都面临相同的海洋运输问题。它们的地理位置,自然条件和经济发展阶段悬殊很大。因此,一个象新加坡这样的国家,由于它占有得天独厚的地理位置,是全世界第二大集装箱运输国²,人均国内生产总值近 20000 美元³,因此它所面临的问题与其他许多小岛屿发展中国家所面临的问题就大不相同。例如,大洋洲发展中国家的人均收入低则为 447 美元(基里巴斯),高则达 2222 美元(斐济)⁴。

A. 小岛屿发展中国家的国际贸易

11. 对航运业服务的需求出自国际贸易。较发达的小岛发展中国家在制成品方面占有较大的优势(80%),而对许多欠发达的国家来说,原材料占很大的比重。

12. 通过价值指标对小岛屿发展中国家的国际贸易进行的一次审查表明,进出口贸易的结构和方向都发生了变化。就进出口贸易的结构而言,1988—1994 年年期间,总出口额每年大约增长 11.5%,其中以制成品增长为最快,年平均增长率达 17.2%。⁵ 贸易结构的变化反映了制成品增长,而食品出口下降。1988—1994 年期间,出口方向也发生了变化。例如,1988 年,发达市场经济国家在小岛屿发展中国家出口额中大约占 56%。然而,到 1994 年,发达国家的份额下降到 44.5%。相反,发展中国家在小岛屿发展中国家出口中所占份额从 1988 年的 39.9% 增长到 1994 年的 51.8%。⁶

13. 1988—1994年期间,进口总额年平均增长率为8.9%。⁷制成品在进口额中所占份额仍然最大,从1988年的69.0%增长到1994年的81%。在其他商品组,食品和燃料进口仍然保持持续稳定;不过,农业原材料下降34.3%,而矿砂和金属增长了30.0%。1988—1994年间的进口方向从发达市场经济国家(下降8.3%)转向发展中国家(增长15%)。不过,发达市场经济国家仍然是主要原产国,1994年占进口总额的55%以上。发展中国家和亚洲社会主义国家的份额分别扩大到41.0%和3.2%。

B. 小岛屿发展中国家的商船队

14. 公开注册船队的影响对小岛屿发展中国家群组船队能力分析造成统计上的偏向。公开注册是用来把安全规章比较严格而营业费用较高的国家的商船吨位吸引到比较灵活而且注册费用较低的国家的立法机制。公开注册国家的好处是,如果船舶管理公司建立在该国境内,则税收收入和就业机会将会增加。不过,主要好处仍然属于真正船东的国民,因为公开注册国家的国民所拥有的吨位的比例极小(见表2)。

15. 在小岛屿发展中国家群组中,公开注册吨位占总吨位的77.2%。因此,要使小岛屿发展中国家船队分析达到更加精确的程度的话,应当着重对其余3060万载重吨位进行分析。这个船队的组成已在表3作了概述,表明注册的吨位集中在新加坡、安提瓜和巴布达以及圣文特和格林纳丁斯。后面的加勒比国家也扩大了公开注册设施。不包括主要公开注册国家,这三个国家占整个小岛屿发展中国家船队的95%。导致百分比如此之高的部分原因是包括100和100总注册吨位以上的登记制度。⁸因此,许多较小的船队没有列入劳埃德海运信息服务有限公司的全球性数据库。不过,不到100总注册吨位的船舶正在许多小岛屿发展中国家运行。例如,在马尔代夫,有250—350艘大约50—75载重吨位的小船在各珊瑚岛间载运货物,⁹而在加勒比地区,1990年初,大约有400—500艘小船(200—300载重吨位)从事贸易。¹⁰同样,在

巴布亚新几内亚，有 200—300 艘私有船舶正在岛屿间运营。¹¹

表 2

在最重要的公开的国际注册本上的总船队中，
注册国家国民所拥有的以及在注册国家注册的吨位，

截止 1994 年 12 月 31 日*

(载重吨位)

注册或登记国家	在注册国家注册的 总吨位	注册国家国民 所拥有的以及 在注册国家注 册的吨位	国民在总 注册船队 中所拥有 的吨位份额
利比里亚	91 764	0	0.0
巴拿马	86 460	0	0.0
塞浦路斯	35 785	2 856	8.0
巴哈马	34 697	187	0.5
挪威国际船舶注册处	31 533	29 676	94.1
丹麦国际船舶注册处	6 170	6 039	97.9
百慕大	4 493	0	0.0

资料来源：根据劳埃德海事信息服务有限公司（伦敦）提供的数据。

注：

* 1000 和 1000 总注册吨位以上船舶。

16. 小岛屿发展中国家船队的船龄是第二个质量因素。商船队中 70% 的船龄在 15 和 15 年以上。因为维修和保养随着船龄迅速增加, 这种老化的船队导致营业费用增加, 时间拖延和不可靠性, 此外, 过老的船舶还给环境带来了更大的危险。简而言之, 小岛屿发展中国家船队正在老化, 需要更新。表 4 简要提供了按船舶类型划分的小岛屿发展中国家船队船龄; 本报告附件提供了按国家划分的详细情况。

17. 有关船队所有权/船舶类型的数据的另一个结论是, 小岛屿发展中国家必须增加其为其本身贸易服务的能力。这是必不可少的, 因为大部分船队 (77. 2%) 为外国拥有。尽管这种引起人们关注的状况提供了外汇收入, 为海员提供了就业机会, 使贸易多样化, 但是不足以弥补小岛屿发展中国家的贸易需求, 因为大多数制成品是用集装箱船或普通货船运载的。集装箱船只占小岛屿发展中国家船队的 3. 6%, 而普通货船占 17. 5% (参见表 3)。如果在新加坡和正在扩大公开注册设施的两个加勒比国家 (安提瓜和巴布达以及圣文森特和格林纳丁斯) 注册的船舶不包括在这两种基本类型的船舶 (集装箱船和普通货船) 之内, 则小岛屿发展中国家的船队是极小的。

表 3

小岛屿发展中国家的商船队,按船籍、^a国家群组和船舶类型^b划分,

截止 1994 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
巴哈马	35 740 833	19 604 600	7 523 744	5 923 633	225 637	1 783 219
塞浦路斯	39 325 233	8 876 343	21 791 666	6 562 318	1 274 668	820 238
佛得角	32 320	562	..	28 001	..	3 757
科摩罗	2 959	..	..	2 295	..	664
毛里求斯	301 082	..	203 750	85 043	..	12 289
圣多美和普林 西比	2 277	..	..	1 285	..	992
塞舌尔	3 721	..	..	2 825	..	896
安提瓜和巴布 达	1 982 504	3 711	154 253	1 326 325	454 119	44 096
巴巴多斯	114 253	76 219	..	20 005	..	18 029
古巴	542 991	102 249	632	298 463	..	141 647
多米尼加	2 833	..	..	2 833	..	..
多米尼加共和 国	11 852	1 635	..	9 251	..	966
格林纳达	555	..	..	555	..	..
海地	170	..	..	..	..	170

表 3 (续)

	总船队	油轮	散装大船	普通货船 ^a	集装箱船	其他类型
牙买加	10 545	3 292	..	7 253	..	..
圣基茨—尼维 斯	550	..	..	550	..	..
圣卢西亚	2 279	..	..	2 279	..	..
圣文森特和格 林纳丁斯	8 595 448	1 749 929	3 353 395	2 944 655	223 267	324 202
特立尼达和多 巴哥	17 037	..	..	7 524	..	9 513
巴林	243 347	98 297	13 143	98 759	..	33 148
马尔代夫	106 808	12 679	19 536	66 937	..	7 656
新加坡	18 520 025	8 893 630	5 626 138	1 889 004	1 494 500	616 753
马耳他	26 267 730	10 646 168	10 923 409	3 669 158	450 363	578 632
斐济	27 385	4 705	..	11 078	..	11 602
基里巴斯	4 674	..	..	3 980	..	694
瑙鲁	..	..	..	..	..	..
巴布亚新几内 亚	51 051	5 044	..	42 313	..	3 694
所罗门群岛	5 746	..	..	3 155	..	2 591
汤加	12 307	..	..	11 043	..	1 264

表 3 (续)

	总船队	油轮	散装大船	普通货船 ^c	集装箱船	其他类型
图瓦卢	77 164	..	..	18 519	..	58 645
瓦努阿图	2 569 838	21 833	1 669 670	498 349	29 890	350 096
萨摩亚	6 501	..	..	6 066	..	435
小岛屿发展中						
国家总计	134 582 018	50 100 896	51 279 336	23 543 454	4 832 444	4 825 888
占总数百分比	100	37. 2	38. 1	17. 5	3. 6	3. 6

资料来源：劳埃德海运信息服务有限公司，伦敦。

注：

^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 100 和 100 总注册吨位以上船舶。

^c 包括客轮/货轮。

表 4
按船舶类型划分的小岛屿发展中国家船队船龄分布情况，
截止 1995 年 7 月 1 日^a
(占总载重吨位的百分比)

国家分组	船舶类型	总计	0-4 年	5-9 年	10-14 年	15 年 和 15 年以上	平均船龄 (年) ^b
	所有船舶	100	1.45	5.44	19.62		
群岛平均	油轮	100	7.63	4.44	18.88	69.05	17.92
	散装大船	100	3.70	2.46	37.55	56.29	17.14
	普通货船	100	3.08	6.89	13.60	76.43	18.99
	集装箱船	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：根据劳埃德海运信息服务有限公司提供的数据编制。

注：

^a 不包括公开注册国家。贸发会议《海洋运输回顾》中定义的公开注册国家群组包括巴哈马，百慕大，塞浦路斯，利比里亚和巴拿马。

^b 为计算平均船龄起见，假设在各船龄组的下限和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。

C. 航运业的变化

18. 国际班轮航运业的调整趋势是影响许多小岛屿发展中国家运输能力的又一个因素。在过去 10 年中,大规模集装箱营运人之间订立的合并和合作商业协定导致了运输服务的集中。这种状况造成了规模经济,并促进了主要贸易之间的集中和分散服务格局的扩大。然而,就小岛屿发展中国家而言,这种状况产生的影响是增加了对转运港服务的需求,要求获得有集装箱装箱能力的船舶,对电子数据交换技术进行投资以及培训管理人员。此外,如果没有这些基础设施投资(主要是船舶和港口设施),许多小岛屿发展中国家将几乎无法有效地进行贸易和持续发展。

19. 总之,小岛屿发展中国家比以往任何时候都更加依赖于贸易和有效航运服务。不过,这些能力在继续减弱,这是因为船舶不当并且老化,班轮航运公司日益集中以及需要转运服务的中心港扩大所致。

四、建议

20. 尽管小岛屿发展中国家情况各异,但是海事部门已经提出了若干建议,各成员国可以有选择地加以考虑。

A. 国家一级

21. 建议各国:

(a) 通过鼓励投资的财政政策,促进对现代船舶的投资。财政政策除其他以外,特别包括迅速折旧备抵,投资贷款以及降低海员个人所得税;

(b) 通过海事组织提供的专门培训,并选派政府官员参加专业培训并送往诸如马尔默世界海洋大学的学术机构学习,改善海上安全和环境管理;

(c) 通过优惠财政政策以及设备和船舶主要零部件关税豁免,鼓励发展船舶维

修设施；

(d) 提供并改进船舶废物接收设施；

(e) 加强或促进托运人协会承担保护托运人利益的中心作用；

(f) 通过直接贷款或保证开发机构提供贷款来支持港口基础设施投资；

(g) 就由小群岛组成的小岛屿发展中国家而言，考虑对私营船舶公司实行许可证办法并提供邮政补贴的需要；

(h) 批准与海事部门有关的联合国公约，即《班轮公会行为守则公约》，《联合国船舶登记条件公约》，《联合国国际多式联运公约》，1978年《联合国海上货物运输公约》（汉堡规则）以及1993年《国际海事留置权和抵押公约》；

(i) 为私营和公营部门人员提供其他管理培训；

(j) 逐步淘汰现有超龄船舶，禁止进口船龄超过15年的不能符合海事组织最低安全规定的船舶；

(k) 通过一项面向本国港口工作人员的人力资源方案改进管理人技能；

(l) 积极参与贸发会议和海事组织有关全球航运政策，港口发展和海洋安全/污染的会议；

(m) 增订海洋安全和环境保护程序；

(i) 研究实施《关于港口国管制的巴黎谅解备忘录》¹²通过的国际文书，其中包括：1966年《国际船舶载重线公约》；关于1966年《国际船舶载重线公约》的1988年议定书；1974年《国际海上人命安全公约》；关于1974年《国际海上人命安全公约》的1978年和1988年议定书；1973年《国际防止船舶污染公约》，经1978年有关该公约议定书修改；1978年《海员培训，发证和值班标准国际公约》；1972年《国际海上避碰规则公约》；以及1976年《商船最低标准公约》（劳工组织公约第147号）。

B. 区域或分区域一级

22. 关于区域或分区域一级建议如下：

(a) 扩大区域或分区域海事能力，办法是：

(i) 加入《班轮公会行为守则公约》；

(ii) 成立一个区域内班轮运价公会；

(iii) 防止向区域进口应当淘汰的船舶；

(iv) 在分区域和国家一级增订并协调各小岛屿发展中国家海事立法，以便为进一步提高海上运输效率提供法律框架；

(b) 提供经过改进的区域内海上运输服务，办法如下：

(i) 与外国船舶抵押银行合作，在区域开发银行内设立船舶融资司；

(ii) 对运载易腐败食品的船只优先提供泊位；

(iii) 对固定商船提供优惠泊位待遇；

(iv) 改进船舶—海岸无线电通信；

(v) 成立小船东区域协会；

(c) 通过改善航运基础设施降低总体海上运输费用。行动应当包括：

(i) 调查并改善港口拥挤状况；

(ii) 审查并调整海关和单证交付程序；

(iii) 调查港口工人作业方法，并使之现代化；

(iv) 严格审查今后对重大港口发展项目的资本投资；

(d) 保护托运人利益，办法如下：

(i) 在全区域成立托运人协会；

(ii) 鼓励成立为区域服务的班轮公会；

(iii) 鼓励托运人协会和小船东协会利用海上运输中心提供的服务；

(iv) 鼓励托运人直接与船东商议利用现有北—北和北—南航线的间接

- 服务的优惠费用，保证为有特殊运输需求的商品也提供适当的服务；
- (v) 促进签订集装箱箱位租赁权协定，并促进按所要求的次数提供转运服务；
 - (vi) 鼓励贸易商之间进行合作，以便为经济和便利目的统一拼箱装载的办法，并商定更加合理的运费；
 - (vii) 促进商船之间的信息和市场情报交流，以确定在获取航运和其他运输服务方面的合作机会，并发展保持有关可获得航运服务的信息，特别是有关南—南机会的信息的数据；
 - (viii) 鼓励贸易商一起行动，与当地运输公司，船舶营运人以及关心对航运投资问题的企业家讨论其南—南运输需求；
 - (ix) 鼓励贸易商就航运所要求的最低数量问题达成协议，以证明建立或改进服务的合理性；
- (e) 提高区域的海事管理人技能和知识，办法如下：
- (i) 成立一个海上运输中心，设立两个部门：海上安全管理部门和经济政策部门；
 - (ii) 通过诸如贸发会议海上运输领域培训发展方案一类的办法，开设航运和港口管理短期培训课程；
 - (iii) 鼓励区域航运公司与外国船东建立合资公司，在协议合同中突出培训部分；
 - (iv) 积极参加区域港口管理协会；
- (f) 增订海上安全和环境保护程序，办法包括：
- (i) 酌情进行人力问题研究，以评估区域培训的需要并补充区域培训能力；

- (ii) 制定一项审查和颁发资格证书的制度；
- (iii) 增订/加强检查已在区域登记的船舶的程序。

C. 国际一级

23. 鉴于发展基础设施和获取海上运输工具需要很大的投资,小岛屿发展中国家在国家和区域一级的努力需要通过国际援助得以补充。敦促国际社会采取以下行动:

(a) 提供援助,以帮助小岛屿发展中国家对港口基础设施,用于区域内运输的现代化船舶,港口接收船舶废物的设施以及开发海上运输管理和职能技术进行投资;

(b) 支持小岛屿发展中国家为改进区域海上运输,包括海上安全和海洋污染作出的区域一级的努力。

五、结论

24. 在可持续发展范围内提高小岛屿发展中国家的海事能力需要采取多边行动。这种行动包括各别国家政府作出决定;不过,为了获得经济和政治影响,小岛屿发展中国家还必须进行区域和国际合作。相反,如果不进行协调,个别国家将继续受到已经控制经济和政治政策的大集团的排斥。

注

- ¹ 《国际贸易和发展统计手册，1994年》(联合国出版物，出售品编号：E/F. 95. II. D. 15)，表 6. 2。
- ² 《海洋运输回顾，1994年》(联合国出版物，出售品编号：E. 95. II. D. 17)。
- ³ 《国际贸易和发展统计手册，1994年》……，表 6. 1。
- ⁴ 同上。
- ⁵ 贸发会议秘书处，根据联合国秘书处统计司提供的数据编制。
- ⁶ 《国际贸易和发展统计手册，1994年》……表 3. 2。
- ⁷ 同上，表 3. 3。
- ⁸ 劳埃德海事信息服务有限公司，伦敦。
- ⁹ 贸发会议，岛屿间海事信息系统项目报告 (MDV/89/005)，1990年。
- ¹⁰ 贸发会议，咨询报告，岛屿间运输问题 (UNSTAD/RDP/LDC/32)，1990年。
- ¹¹ 同上。
- ¹² 《关于港口国管制的巴黎谅解备忘录》，1992年年度报告，第 39 页。

附 件

按船舶类型划分的小岛屿发展中国家船队的船龄分布情况，截止 1995 年 7 月 1 日

(占总载重吨位的百分比)

国家分组	船舶类别	总计	0-4	5-9	10-14	15 年和	平均船龄
			年	年	年	15 年以上	(年)*
美属萨摩亚	所有船舶	100	0.0	0.0	100.0	0.0	12.00
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	100.0	0.0	12.00
安提瓜和巴布达	所有船舶	100	30.6	9.3	32.4	27.7	11.25
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	散装大船	100	0.0	0.0	67.5	32.5	15.25
	普通货船	100	23.4	10.4	32.8	33.4	12.48
	集装箱船	100	53.9	9.8	22.9	13.4	7.46
	所有其他船舶	100	18.3	0.0	40.4	41.3	14.30

附件(续)

国家分组	船舶类别	总计	0-4 年	5-9 年	10-14 年	15年和 15年以上	平均船龄 (年)*
阿鲁巴	所有船舶	100	0.0	0.0	100.0	0.0	12.00
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	100.0	0.0	12.00
巴哈马	所有船舶	100	12.7	12.5	15.2	59.6	16.07
	油轮	100	15.2	15.3	6.0	63.5	16.07
	散装大船	100	7.9	7.1	28.9	56.1	16.47
	普通货船	100	11.2	8.2	26.2	54.4	15.91
	集装箱船	100	16.3	8.6	0.5	74.6	17.40
	所有其他船舶	100	9.2	21.5	26.4	42.9	14.30
巴林	所有船舶	100	39.9	0.0	1.2	58.9	13.90
	油轮	100	98.7	0.0	0.0	1.3	2.26
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.6	0.0	8.7	90.7	21.01

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	15年和平均船龄				
			0-4 年	5-9 年	10-14 年	15年以上 (年)*	平均船龄
巴巴多斯	所有船舶	100	2.3	4.3	67.9	25.5	14.11
	油轮	100	0.0	0.0	100.0	0.0	12.00
	散装大船	100	0.0	0.0	100.0	0.0	12.00
	普通货船	100	3.4	13.4	20.3	62.9	17.28
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	11.0	0.0	39.2	49.8	15.88
佛得角	所有船舶	100	2.6	2.7	8.1	86.6	20.27
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	3.2	0.2	0.0	96.6	21.33
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	16.3	52.8	30.9	14.28
科摩罗	所有船舶	100	0.0	16.9	0.0	83.1	19.47
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	21.8	0.0	78.2	18.73
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	0-4 年	5-9 年	10-14 年	15年和 15年以上	平均船龄 (年)*
库克岛	所有船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
古巴	所有船舶	100	0.9	5.9	6.7	86.5	20.27
	油轮	100	0.0	19.9	5.1	75.0	18.51
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	普通货船	100	1.6	3.3	10.7	84.4	20.12
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	1.8	0.0	98.2	21.73
塞浦路斯	所有船舶	100	8.5	5.0	17.8	68.7	17.77
	油轮	100	21.0	7.7	11.0	60.3	15.55
	散装大船	100	3.0	2.0	19.2	75.8	19.18
	普通货船	100	4.0	10.7	18.3	67.0	17.77
	集装箱船	100	41.8	7.0	28.0	23.2	9.79
	所有其他船舶	100	7.2	11.7	24.3	56.8	16.38

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	0-4	5-9	10-14	15年和	平均船龄
			年	年	年	15年以上	(年)*
多米尼加	所有船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
多米尼加共和国	所有船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
斐济	所有船舶	100	0.7	0.2	30.0	69.1	18.83
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	1.6	0.4	66.3	31.7	14.99

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	0-4 年	5-9 年	10-14 年	15年和 15年以上	平均船龄 (年)*
格林纳达	所有船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
海地	所有船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
牙买加	所有船舶	100	0.0	0.0	46.1	53.9	17.39
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	100.0	0.0	12.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	100.0	0.0	12.00

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	0-4 5-9 10-14 15年和 平均船龄				
			年	年	年	15年以上 (年)*	
基里巴斯	所有船舶	100	17.3	0.0	24.2	58.5	16.12
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	32.6	0.0	30.5	36.9	12.43
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	5.8	0.0	94.2	0.0	11.42
马尔代夫	所有船舶	100	0.4	0.0	3.4	96.2	21.58
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	普通货船	100	0.6	0.0	5.3	94.1	21.35
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
马耳他	所有船舶	100	4.7	8.0	12.4	74.9	18.62
	油轮	100	7.5	5.9	7.4	79.2	18.88
	散装大船	100	2.0	10.7	18.4	68.9	18.16
	普通货船	100	2.8	3.3	11.3	82.6	19.82
	集装箱船	100	22.2	15.8	1.6	60.4	15.03
	所有其他船舶	100	0.1	19.6	14.6	65.7	17.58

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	0-4 年	5-9 年	10-14 年	15年和 15年以上	平均船龄 (年) ^a
马绍尔群岛	所有船舶	100	7. 2	0. 8	10. 5	81. 5	19. 39
	油轮	100	9. 0	0. 0	2. 6	88. 4	19. 94
	散装大船	100	4. 9	2. 4	20. 4	72. 3	18. 62
	普通货船	100	0. 0	12. 8	45. 2	42. 0	15. 56
	集装箱船	100	0. 0	0. 0	40. 7	59. 3	17. 93
	所有其他船舶	100	0. 0	2. 0	98. 0	0. 0	11. 90
毛里求斯	所有船舶	100	0. 0	38. 3	43. 2	18. 5	11. 94
	油轮	100	0. 0	0. 0	100. 0	0. 0	12. 00
	散装大船	100	0. 0	0. 0	96. 1	3. 9	12. 39
	普通货船	100	0. 0	50. 9	4. 6	44. 5	13. 91
	集装箱船	100	0. 0	100. 0	0. 0	0. 0	7. 00
	所有其他船舶	100	1. 4	15. 8	0. 0	82. 8	19. 35
密克罗尼西亚联邦	所有船舶	100	0. 0	1. 4	0. 0	98. 6	21. 79
	油轮	100	0. 0	0. 0	0. 0	0. 0	0. 00
	散装大船	100	0. 0	0. 0	0. 0	100. 0	22. 00
	普通货船	100	0. 0	1. 6	0. 0	98. 4	21. 76
	集装箱船	100	0. 0	0. 0	0. 0	0. 0	0. 00
	所有其他船舶	100	0. 0	0. 0	0. 0	100. 0	22. 00

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	0-4 5-9 10-14 15年和				平均船龄 (年)*
			年	年	年	15年以上	
瑙鲁	所有船舶	100	..	..	..	..	..
	油轮	100	..	..	..	..	..
	散装大船	100	..	..	..	..	..
	普通货船	100	..	..	..	..	..
	集装箱船	100	..	..	..	..	..
	所有其他船舶	100	..	..	..	..	..
荷属安的列斯	所有船舶	100	3. 8	8. 6	58. 8	28. 8	14. 07
	油轮	100	0. 0	18. 5	59. 2	22. 3	13. 31
	散装大船	100	0. 0	0. 0	83. 1	16. 9	13. 69
	普通货船	100	7. 0	9. 1	41. 8	42. 1	15. 06
	集装箱船	100	0. 0	33. 9	0. 0	66. 1	16. 92
	所有其他船舶	100	2. 5	4. 8	78. 3	14. 4	12. 95
纽埃	所有船舶	100	..	..	..	..	..
	油轮	100	..	..	..	..	..
	散装大船	100	..	..	..	..	..
	普通货船	100	..	..	..	..	..
	集装箱船	100	..	..	..	..	..
	所有其他船舶	100	..	..	..	..	..

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	0-4 年	5-9 年	10-14 年	15年和 15年以上	平均船龄 (年)*
帕劳	所有船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
巴布亚新几内亚	所有船舶	100	12.8	50.5	15.0	21.7	10.37
	油轮	100	0.0	0.0	44.1	55.9	17.59
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	15.3	59.5	10.4	14.8	8.98
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	13.0	30.7	56.3	16.98
圣基茨-尼维斯	所有船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	0-4 年	5-9 年	10-14 年	15年和 15年以上	平均船龄 (年)*
圣卢西亚	所有船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
圣文森特和 格林纳丁斯	所有船舶	100	4.5	2.3	10.5	82.7	19.71
	油轮	100	0.3	0.0	3.8	95.9	21.56
	散装大船	100	7.0	2.9	11.4	78.6	19.00
	普通货船	100	1.9	2.4	11.1	84.6	20.15
	集装箱船	100	47.9	0.0	27.9	24.2	9.63
	所有其他船舶	100	0.1	8.3	24.9	66.7	18.25
圣多美和普林西 比	所有船舶	100	0.0	0.0	29.9	70.1	19.01
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	14.0	86.0	20.60
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	46.8	53.2	17.32

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	15年和平均船龄				
			0-4年	5-9年	10-14年	15年以上 (年)*	
塞舌尔	所有船舶	100	5.6	0.0	0.0	94.4	20.88
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	24.5	0.0	0.0	75.5	17.10
新加坡	所有船舶	100	21.5	27.2	17.5	33.8	11.87
	油轮	100	21.6	37.1	6.2	35.1	11.50
	散装大船	100	28.8	21.7	34.5	15.0	9.54
	普通货船	100	3.5	4.2	19.7	72.6	18.70
	集装箱船	100	20.2	20.5	10.0	49.3	13.89
	所有其他船舶	100	12.1	28.2	30.7	29.0	12.28
所罗门群岛	所有船舶	100	0.0	3.5	15.9	80.6	19.89
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	2.6	97.4	21.74
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	7.7	32.1	60.2	17.64

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	0-4 5-9 10-14 15年和 平均船龄				平均船龄 (年)*
			年	年	年	15年以上	
托克劳	所有船舶	100	..	..	..	..	..
	油轮	100	..	..	..	..	..
	散装大船	100	..	..	..	..	..
	普通货船	100	..	..	..	..	..
	集装箱船	100	..	..	..	..	..
	所有其他船舶	100	..	..	..	..	..
汤加	所有船舶	100	1. 2	0. 0	1. 6	97. 2	21. 60
	油轮	100	0. 0	0. 0	0. 0	0. 0	0. 00
	散装大船	100	0. 0	0. 0	0. 0	0. 0	0. 00
	普通货船	100	0. 0	0. 0	0. 0	100. 0	22. 00
	集装箱船	100	0. 0	0. 0	0. 0	0. 0	0. 00
	所有其他船舶	100	4. 3	0. 0	5. 9	89. 8	20. 55
特立尼达和多巴哥	所有船舶	100	0. 0	6. 6	9. 0	84. 4	20. 11
	油轮	100	0. 0	0. 0	0. 0	100. 0	22. 00
	散装大船	100	0. 0	0. 0	0. 0	0. 0	0. 00
	普通货船	100	0. 0	0. 0	0. 0	100. 0	22. 00
	集装箱船	100	0. 0	0. 0	0. 0	0. 0	0. 00
	所有其他船舶	100	0. 0	14. 9	20. 5	64. 6	17. 72

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	0-4 年	5-9 年	10-14 年	15年和 15年以上	平均船龄 (年) ^a
图瓦卢	所有船舶	100	0.0	6.5	34.9	58.6	17.54
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	17.1	59.1	23.8	13.53
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	20.1	79.9	19.99
瓦努阿图	所有船舶	100	5.4	21.6	30.9	42.1	14.59
	油轮	100	7.9	0.0	0.0	92.1	20.42
	散装大船	100	5.2	23.7	28.0	43.1	14.61
	普通货船	100	7.5	20.4	51.5	20.6	12.29
	集装箱船	100	0.0	0.0	100.0	0.0	12.00
	所有其他船舶	100	3.1	19.7	15.0	62.2	16.93
美属维尔京群岛	所有船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00
	油轮	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	散装大船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	普通货船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	集装箱船	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
	所有其他船舶	100	0.0	0.0	0.0	100.0	22.00

附件 (续)

国家分组	船舶类别	总计	0-4	5-9	10-14	15年和	平均船龄
			年	年	年	15年以上	(年)*
群组平均	所有船舶	100	4.81	6.11	19.56	69.53	18.17
	油轮	100	8.63	4.97	16.45	69.95	17.88
	散装大船	100	3.92	4.70	33.83	57.54	17.13
	普通货船	100	3.47	7.33	15.16	74.04	18.69
	集装箱船	100	18.39	17.78	21.05	42.77	13.55
	所有其他船舶	100	2.83	5.16	29.72	62.29	17.69

资料来源：根据伦敦劳埃德海事信息服务有限公司提供的数据编制。

注：

* 为计算平均船龄起见，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。