

# 科威特的对外贸易及港口

周顺贤

## 科威特概况

科威特位于阿拉伯半岛东北部，东临阿拉伯湾，北部和西部同伊拉克接壤，南部同沙特阿拉伯毗邻。面积为 17,818 平方公里。1983 年人口已达 167 万，其中科威特籍的阿拉伯人不到一半，另一半是其它阿拉伯国家、巴勒斯坦、伊朗、印度、巴基斯坦、孟加拉等国的侨民。官方语言是阿拉伯语。绝大多数居民信奉伊斯兰教。首都科威特市。

科威特在 1961 年 6 月 19 日独立之前，一度是英国的“保护国”。1961 年 7 月科威特加入阿拉伯联盟。1963 年成为联合国的第一百名成员。

科威特气候炎热，雨量稀少，全国只有 3~5% 的土地可以耕种，农业在国民经济中所占的比重很小，因此，人民需要的粮食、蔬菜、水果大部分从国外进口。

石油是科威特的主要财富。在石油发现之前，科威特居民主要依靠在沿海采集珍珠和在内地饲养牲畜为生。从 1945 年开始开采石油至今，科威特已一跃而成为世界上首屈一指的石油富国。国民收入的 90% 以上来自石油出口。1981~1982 年度的财政收入高达 112 亿美元。1980 年的人均收入为 17000 多美元，超过了美国、西欧等发达国家的水平。

科威特的石油蕴藏量约 96 亿吨以上，

在资本主义世界仅次于沙特阿拉伯，占第二位。阿拉伯石油出口国家组织 1982 年 7 月发表的一份报告指出，以 1981 年的开采速度计算，科威特的石油还可开采 168 年，比任何一个阿拉伯国家的时间都长。<sup>\*</sup> 1972 年，科威特石油产量高达 16,340 万吨，创造了产油新记录。1973 年 10 月中东战争以后，年产量一直控制在 1 亿吨左右。1983 年，OPEC 石油组织决定：科威特日产原油不超过 100 万桶。

随着石油财富的迅猛增加，科威特呈现出一派繁荣的景象，民族经济得到了发展，一批以石油化工为主体的民族工业迅速建立。近年来，科威特政府采取了很多措施，促使经济多样化，如兴办了建筑材料企业、水泥厂、房屋建筑联合企业、鱼类加工厂、面粉厂、食品厂、卫生设备厂等等。

引人注目的是在幅员不大（约相当于北京的面积）的科威特，今天具有现代化规模的大型港口达 5 个之多。它们对科威特的国计民生起着举足轻重的作用，使科威特享有“港口之国”的盛名。

科威特市集中了全国三分之二的人口。市内高楼林立，立体公路交叉，超级市场商品琳琅满目。它是科威特的贸易和金融中心，又是阿拉伯湾的最大港口之一。

注：\* 伊拉克还可开采 91 年、阿联酋 58 年、利比亚 58 年、沙特 49 年、叙利亚 31 年、阿尔及利亚 30 年、埃及 14 年。

## 科威特的对外贸易情况

科威特是一级“港口国家”，贸易成了科威特人的基本职业，有人说：“科威特人是天生的商人。”

科威特是个典型的消费型国家。对外贸易在科威特经济中占有极为重要的地位。这个国家所需要的一切工业品和消费品几乎都依赖进口。它的主要贸易伙伴是日本、美国、英国等国家。出口的货物是石油、石油副产品以及少量的化肥和鱼类。

科威特对外贸易的主要途径是海港。

1973年以后，科威特的外贸增长尤其迅速。以舒威赫港为例，1973年的卸货量为1,304,873吨；1982年，卸货量达到7,156,166吨，九年中增长了503%，年增长为57%。其中又有两次飞跃：1975~1977年是第一次飞跃。1975年卸货量为1,946,640吨 1977年是4,221,255吨，三年中增长了296%，平均年增长率72%；第二次飞跃是1980~1981年。1979年卸货量4,557,946吨，1981年为6,596,377吨，两年中增加了145%。

促使科威特外贸迅速发展的因素很多，主要的有：

(1) 石油的发现和开采。1946年开始，科威特就开采并向世界市场出口石油，但是，当时的石油生产被英、美、日的石油公司控制，科威特仅取得不大的油税收入。1960年，“石油输出国组织”成立以后，科威特同该组织中其它产油国家一起，利用“石油武器”，争得了部分自主权。1975年3月，科威特政府全部接管了外国石油公司，大幅度地增加了国民收入，推动了各项经济建设事业的蓬勃发展。

(2) 居民人口从206,473人(1957年)增加到150万人(1982年)，在四分之一世纪中增加了740%。城市中，建筑群雨后春笋般地出现，使各个港口大量输入各类建筑材

料；同时，为了满足广大居民的高标准消费，各种舶来品源源不断地涌入国内市场。

(3) 对科威特外贸影响最大的莫过于两伊战争(1980年9月爆发)。这一战争使伊拉克所有港口和伊朗的大部分港口瘫痪，于是地理位置得天独厚的科威特港口“近水楼台先得月”，大部份伊拉克外贸物资和部分伊朗外贸物资通过科威特港口运卸，使之出现了突如其来的高速发展。早在1979年9月，伊拉克政府就要求科威特帮助它承担部分外贸货物的卸运任务，当时科威特同意：每年在它的港口卸货100万吨，尔后，由陆路运往伊拉克。

(4) 国际海运业的机械化、现代化，尤其是集装箱货轮和滚动式货轮(RO-RO)的问世、专用码头的建立都为科威特外贸的发展提供了良好的条件。

科威特的对外贸易分为三种：进口、出口和转口贸易。

### 进口贸易

科威特的食品、消费品和工业品几乎完全依靠外国，因此，进口在外贸中占有绝大部份的比例，出口只是一个零头数。

最大宗的货物来自日本、英国、法国、美国、联邦德国的加拿大等国家，其它国家还有苏联、印度、伊朗等等。

进口货物主要有下列不同的类型：

(1) 建筑材料：水泥、钢铁、木材；

(2) 食品：粮食、肉类和其它食品；

(3) 其它工业品和消费品：包括汽车、重型机械、电器、电子产品、纺织品、服装等等。

1982年，科威特进口的建筑材料约占进口总吨位的60%，食品约占20%，其它各种消费品占20%。

## 出口贸易

科威特的出口对象主要是日本、美国、英国、联邦德国、法国、荷兰、意大利、加拿大、南朝鲜、伊朗等国家。

科威特1983年出口贸易额为184.18亿美元，占世界第十七位。

除原油以外，最大宗的出口货是化肥，其次是硫磺和海虾。1981年，出口共40万吨，其中化肥28万吨、硫磺9万吨、海虾1万吨、其它2万吨。

科威特进出口贸易额

单位：百万美元

| 国 家 | 日 本  | 美 国 | 英 国  | 法 国 | 西 德 | 加 拿 大 | 苏 联            |
|-----|------|-----|------|-----|-----|-------|----------------|
| 进 口 | 3471 | 498 | 1522 | 828 | 379 | 144   | 1.5<br>(百万卢布)  |
| 出 口 | 1281 | 886 | 601  | 295 | 493 | 61    | 15.2<br>(百万卢布) |

## 转口贸易

两伊战争爆发以后，科威特的转口贸易迅速增长，1980~1982年最为显著。1979年，转口货物仅19万吨。1982年增加到551万多吨，占科威特贸易港卸货吨位的40.5%。

转口贸易的对象以伊拉克为主，在1982年的转口贸易额中占97.5%。其次是沙特、阿联酋、巴林、约旦、叙利亚等。

转口货物品种繁多，从散装或袋装水泥、钢管、木材到大米、玉米、汽车，应有尽有。

## 科 威 特 的 港 口

科威特港口的兴建，使享有“石油之国”盛誉的科威特，又获得了“世界一级港口国家”的称号。

港口在科威特的对外贸易中起着特殊显著的作用，也和科威特海运事业的繁荣至关重要。例如：八十年代通过港口的进出口货物量，占进出口总额的80%左右，充份证明港口是科威特连结外部世界的大门；又例如：1967、1973年的第三、四次中东战争，苏伊士运河封闭，迫使大量西去船只，在科威特港口卸货，然后循国际公路输往地中海东岸各国；1980年两伊战争爆发以来，科威特港口成了伊拉克、伊朗进出口物资的吞吐据点，大量商品在此转口装卸。

国际经济学家认为，要了解科威特对外贸易的兴隆和海运事业的发展，只要观察科威特港口情况的变化，就能粗知大略。现将其港口特点简述如下：

### (1) 港口工程浩大

短短廿年内，兴建了六大新型港口，分为3个贸易港（舒威赫港、舒埃布港、多哈港）和3个油港（艾哈迈迪港、阿卜杜勒港、左尔港），前者的任务是重点进口外来物资，也出口、转口物资和输出少量工业产品；后者的任务是出口液态石油和液态氨。贸易港中的舒威赫港，六十年代初建，1983年扩建，将拥有43个水深14米的现代化泊

位,还将填海造地、挖掘隧道和人工运河、建造几座冷冻库,架设过海铁路公路桥(长10公里)接通伊拉克。贸易港中的舒埃布港于1964年兴建,辟有固体货物泊位18个,液体货物泊位4个。现在这两个贸易港被公认为阿拉伯海湾(波斯湾)中运输量最大的港口,也反映了今天的科威特将成为阿拉伯海湾地区的贸易中心。

## (2) 港口设备新颖

科威特公开宣称,它的港口要做到大大改善服务质量,能接待当前世界上最新式货轮,以符合“世界一级港口”的称号。设备新颖的主要内容有:(a)泊位长、吃水深,巨型货轮、滚动式货轮(RO—RO)都能靠岸。(b)划出集装箱专用泊位和码头,现在科威特港年可接待集装箱货轮1007艘,装卸集装箱为118,000个;舒埃布港年可装卸集装箱

250,000个。(c)舒埃布港的泊位4个,总长1,419米,水深15米,可接纳100,000吨级的大油轮入港。(d)装置自动输送带,可将化肥直接从工厂送入船舱,既降低工人劳动强度,又加快装载速度,还缩短船舶停港时间。因此,海湾地区的阿拉伯国家集议,拟将科威特港口,作为所有国家的母港,也说明了科威特将成为这一地区的海运中心。

## (3) 港口吞吐量大

根据资料,海湾地区总共有贸易港18个,年吞吐量为5,700万吨,目前科威特的3个贸易港年吞吐量有1,600万吨,占海港吞吐量的28.1%,其中多哈港建于1978年,来往船舶主要是木船、渔船和帆船,1983年2月份进出该港共有1,155艘,内有84%属于伊朗船舶。多哈港的主要对口港是伊朗的布希哈尔港,进出口货物对象国也是伊朗。

# 科威特的贸易政策

科威特执行贸易自由、外汇自由的政策,限制较少。科威特有关贸易的主要规定如下:

(1)进口货的关税低,仅货价的4%。海湾商人通过科威特的渠道进口商品,科威特商人以适当的利润将商品再出口。科威特港口很像自由港。

(2)转口贸易货物只收4%的过境税(相当于进口税),当这些货物运出科威特时,税款退还。海关手续简便,这是刺激商人通过科威特港口进口货物的重要原因。

(3)科威特银行为海湾商人提供信贷方便,这也刺激了海湾地区通过科威特进口货物。

由于转口贸易在科威特对外贸易中占有重要地位,因此,贸易界的人士要求科威特政府采取有利于转口贸易继续发展的措施,制定转口贸易法,取消1981年7月内阁作出

的有关在科威特境内禁止储存过境贸易货物的决定,而代之以征收上岸税、照明税、土地税、储藏税等,既可增加财政收入,又可充分发挥科威特港口的作用,给科威特人带来一些好处。

同时,还要求加强科威特和地中海东岸国家土耳其、叙利亚、约旦、黎巴嫩等国之间的双边运输业务。科威特和这些国家有频繁的单边贸易关系。它们是科威特市场上蔬菜和水果的主要供应地,大型卡车在公路上陆续不断地将食品运到科威特后空载返回,造成很大的浪费。科威特和这些国家之间都有完整的高质量的公路网联结着。科威特和伊拉克之间铁路干线的建造将进一步把科威特和叙利亚、土耳其等国连成一体。有关国家欢迎这种运输合作。它有几个优点:

1. 缩短30~50%的运输距离;节省时间、节省过境税和苏伊士运河税;充分利用

返程空车。

2. 减少有关国家港口的压力，使它们能集中力量用于其它运输业务。

这一计划的兑现将使科威特港口再一次成为东西方贸易的重要枢纽（第一次是1969年苏伊士运河通航之前，阿拉伯湾的港口曾长期是东西方的交通要道），使科威特和海湾的船只在海运方面，特别是在承运东西方的货物方面发挥重要的作用，从而使科威特海员和商人在世界贸易中占有一席之地。

科威特贸易政策变化的新趋向是走“经济集团”的道路，即和阿拉伯湾的其它5个阿拉伯国家协作，组成一个经济实体。1981年2月4日科威特和沙特、阿联酋、卡塔尔、巴林、阿曼等国在利雅得会议上，成立了“阿拉伯海湾合作委员会”。宣告这个委员

会的宗旨和任务是：巩固和加强各国间的经济联系，包括活跃贸易交往、统一调度港口运输、加强人员资金的流动、给予会员国以优惠待遇等等。因而从发展来看，科威特的贸易政策，将受到这个委员会的影响和制约。

但从当前来看，该委员会对科威特所奉行的外贸自由、外汇自由政策，不致有任何干预。可是另一方面，即在港口和运输方面，却将有重大变化，因为“阿拉伯海湾合作委员会”的主要设想，要选择设备先进，能适应发展迅速的世界海运事业的海港，作为海湾阿拉伯所有国家的母港。

科威特的舒埃布港口，可能中选，届时，科威特将被公认为海湾地区的航运中心和贸易中心。