

新冠肺炎疫情对中非 供应链合作的影响

黄 梅 波 张 宇 宁

内容提要 从本世纪初开始,中国和非洲大陆的贸易投资额不断攀升,中非供应链也随之发展完善。中非建立起了采矿业、农业和制造业等供应链体系,助力双方经济增长。在这一过程中,非洲借助中非供应链逐渐融入并在全球供应链中发挥越来越重要的作用。与此同时,中非供应链成为以中国为中心的全球供应链新体系构建的重要一环。2020年新冠肺炎疫情在全球蔓延,供应链安全性和可持续性受到重视。中非供应链合作既有国际物流和清关受阻、生产能力下降、资金流动紧张和供应链安全问题等制约因素,也存在着电子商务和移动支付快速发展、非洲各国更加注重基础设施、企业提高供应链管理水平 and 供应链数字化等利好因素。在后疫情时代,中国和非洲各国应在符合双方利益和国情的前提下,积极采取相应措施推动中非供应链合作,提高中非供应链的弹性、韧性和安全性。

关 键 词 新冠肺炎疫情 中非供应链合作 供应链安全 非洲大陆自贸区

作者简介 黄梅波,上海对外经贸大学国际发展合作研究院教授(上海 200336);张宇宁,上海对外经贸大学国际经贸学院研究生(上海 200336)。

中非供应链伴随中非贸易投资发展起来,并在实践中不断完善。中非资源供应链为中国经济发展提供了支撑,而中国也通过中非合作帮助非洲逐步把资源优势转化为发展优势,一大批中国企业出海非洲,带动非洲国家建成了上下游一体化的资源产业链。新冠肺炎疫情暴发后,中国提出加快构建国内国际双循环相互促进的新发展格局,中非供应链的重要性更加凸显。如何在后疫情时代把握中非供应链发展机遇、为双方经济发展作出更大贡献,是实现中非供应链可持续发展

需要思考的问题。

本文拟对中非供应链发展现状进行研究,以提炼实践经验,同时分析新冠肺炎疫情下中非供应链面临的挑战和机遇,并特别探讨中非供应链的安全和可持续问题。保障中非供应链稳健运转,避免不必要的断裂情况发生,需要政府企业鼎力合作,密切关注威胁供应链安全的不确定因素,促进中非供应链的数字化和高效化。

中非供应链发展现状

供应链是围绕着核心企业,通过对信息流、物流、资金流的控制,将供应商、制造商、分销商、零售商直到最终用户连成一个整体的功能链条。全球供应链是指在全球范围内实现产品设计、采购、生产、销售及服务等全流程高效协同的经济组织状态,是国际分工不断演化的必然结果。全球超过 1/2 的贸易是基于全球分工生产的产业组织形式实现的,^①即最终产品在最后组装之前其原材料或零部件已经跨越了一国或多国的边界,因此维护供应链的弹性和韧性具有重要意义。

20 世纪 90 年代以来,非洲大陆这一全球最后一个“十亿级蓝海市场”开始融入全球经济体系,并且逐渐走上工业化发展道路。中国和非洲政治信任度高,经济互补性强,尤其是 2000 年中非合作论坛成立以来,中非之间贸易、投资和援助快速增长,中非合作范围更广、层次更深、方式更多元。供应链合作成为双方合作的重点领域和重要发展方向,特别是在新冠肺炎疫情暴发后,供应链安全问题更受到重视。

(一) 非洲供应链发展现状

非洲供应链发展可以分为全球和区域两个层面。从全球供应链层面来看,由于历史殖民因素,非洲通过与欧洲的贸易往来被纳入全球供应链,随之与北美、东亚等区域建立起商品或原材料供应联系。21 世纪初,非洲凭借能源和劳动力的比较优势,进入经济快速增长阶段,特别是 2000—2012 年,年均经济增长率达到 5%,撒哈拉以南非洲达到 5.6%。^②非洲国家开始逐步融入全球供应链体系。从区域供应链层面来看,非洲国家经济结构类似、比较优势并不明显,相比

① 苏庆义:《全球供应链安全与效率关系分析》,《国际政治科学》2021 年第 2 期,第 2 页。

② African Development Bank Group, *African Development Report 2012: Towards Green Growth in Africa*, January 2013, p. 6.

同其他地区的贸易往来,非洲大陆的内部贸易对国内生产总值贡献较低。随着广阔的资源和市场得到开发,非洲大陆在全球供应链中发挥了越来越重要的作用,但由于非洲国家属于初级产品提供型供应链参与模式,而且区域内供应链贸易水平较低,当面对世界经济不景气或新冠肺炎疫情冲击时,非洲国家首当其冲。相比之下,拥有多样化贸易模式的国家更能保证参与全球供应链的安全性。目前,非洲供应链主要呈现以下特点。

第一,非洲国家属于初级产品提供型供应链参与模式。由于制造业水平落后导致生产加工能力低下,非洲对世界其他区域的出口严重依赖初级商品,约占其出口总额的70%,而制成品仅占15%,非洲国家大部分出口商品被进口国买来后用于加工增加值更高的最终产品。^①由于严重依赖初级商品出口,非洲大陆很容易受到大宗商品价格波动等外部冲击的影响。2010—2016年,非洲出口总额下降了4000亿美元,主要是由于燃料价格下降。^②

第二,非洲国家的全球供应链参与度有限,但在逐步提升。1990年,非洲只有莱索托和毛里求斯的全球供应链参与度较高,其他大部分国家都处于全球供应链的边缘。到2015年,撒哈拉以南非洲地区的全球供应链参与度有所提高,几乎达到与中东和北非地区一样的水平。^③作为许多商品服务最终品和中间品的生产者和消费者,非洲国家开始逐步融入全球供应链体系,并在其中发挥着独特作用。

第三,非洲国家的区域供应链参与度亟须加强。非洲区域内贸易水平较低,大部分贸易增长是非区域的。这表明非洲国家在逐渐融入全球供应链体系的同时,忽略了非洲大陆区域供应链的建设,这正是非洲大陆自贸区要实现的目标之一,即促进非洲国家提升区域内贸易水平。2012年非洲联盟通过的《促进非洲内部贸易行动计划》决议和2021年正式启动的非洲大陆自由贸易区,都表明非洲国家以深化区域一体化为跳板融入全球供应链的愿望,这将促进非洲区域经济一体化,增加区域内贸易量,进而提升非洲国家的全球供应链参与度。

(二) 中非供应链合作的战略地位

动荡的国际政治局势和新冠肺炎疫情加速了全球供应链区域化,各国供应链

① Jaime de Melo and Anna Twum, "Prospects and Challenges for Supply Chain Trade under the Africa Continental Free Trade Area," *Journal of African Trade*, Vol. 8, No. 2, 2021, pp. 49–50.

② UNCTAD, *Reaping the Potential Benefits of the African Continental Free Trade Area for Inclusive Growth*, United Nations Publications, 2021, p. 57.

③ Jaime de Melo and Anna Twum, "Prospects and Challenges for Supply Chain Trade under the Africa Continental Free Trade Area," pp. 52–53.

布局开始由成本导向转为成本降低与风险分散，同时区域供应链内部愈发开放活跃，区域供应链之间则趋于封闭，壁垒高筑。为应对新变化、新危机，中国作为连接发达经济体和非洲国家之间的关键节点，在维护中美、中欧供应链的基础上，以“一带一路”为纽带，大力构建中国—东盟、中日韩俄、中国—中东非洲三大区域供应链，以区域协同发展体系为路径，推动区域供应链全球化，最终形成以中国为中心的全球供应链新体系。中非供应链是全球供应链新体系构建的重要一环，提高中非供应链的安全性、可持续性和数字化，有利于双方在百年未有之大变局下把握机遇，在新一轮科技革命和产业变革中谋求发展。

贸易合作是中非供应链发展的内生动力。中非供应链合作依赖于中非贸易发展，中非供应链的高效、安全运行又为中非贸易合作提供了必要保障。改革开放以来，特别是 20 世纪 90 年代后，中国进入高速发展阶段，同非洲的贸易投资往来也快速增长。从 2009 年起，中国稳居非洲第一大贸易伙伴国地位，对华贸易占非洲进出口总额的比重在不断上升。2002—2021 年，非洲从欧盟 27 国的进口额由 509 亿美元增至 1569 亿美元，占非洲进口总额的比重却由 42.38% 降至 26.33%，下降了 16.05 个百分点；非洲对欧盟 27 国的出口额由 572 亿美元升至 1624 亿美元，占非洲出口总额的比重却由 51.29% 降至 31.1%，比 2002 年锐减了 20.19 个百分点。与之形成鲜明对比的是，同期非洲从中国的进口额由 73 亿美元增至 1483 亿美元，占比由 6.08% 增至 24.89%，增加了 18.81 个百分点；非洲对中国的出口额由 50 亿美元增至 1059 亿美元，占比由 4.48% 增至 20.29%，增加了 15.81 个百分点。^① 因此，尽管欧盟仍是非洲最大的贸易伙伴，但其在非洲对外贸易中所占比重在逐年下降，而中国作为非洲重要贸易伙伴的绝对和相对地位都在不断上升。2009 年中国成为非洲第一大贸易伙伴国，此后便一直保持这一地位，中国对非洲经济发展的重要性不言而喻。

对非贸易占中国进出口总额的比重较小，但总体呈现上升趋势。2002—2021 年，中国从非洲进口占中国进口总额的比重从 1.69% 增至 3.94%，增加了 2.25 个百分点；中国对非洲出口占中国出口总额的比重从 2.24% 增加到 4.41%，增加了 2.17 个百分点。中非贸易占中国对外贸易的比重虽小，但是双方进出口商品结构互补性高。中国出口到非洲的产品以机械设备等工业制成品为主，而且近年来机械设备出口占比在提升。这说明，非洲工业化进程在加快，不少国家制定了长期经济发展战略，整体加工制造能力有所提升，对大型生产设备需求旺盛。随着中国制造业企业投资非洲，机械设备的出口前景良好。中国从非洲的进口以

① 本文关于中非贸易的数据均来源于联合国商品贸易统计数据库，<https://comtrade.un.org/>。

矿物燃料、润滑油及有关物质为主。中非在矿产资源上的互补性极高，中国储量极低、严重短缺的 5 种矿产中有 3 种对非洲的依存度在 50% 以上，其中包括在新能源汽车、航天航空中应用广泛的钴矿。因此，非洲矿产品对于中国发展高新技术、促进经济转型发挥着积极作用。

作为中非贸易的承载者，中非供应链在维护中非贸易的高效、安全运行方面发挥着重要作用。中非加强供应链合作不仅保障了双方商品和服务贸易需求的及时满足，更促进了非洲国家融入全球供应链体系的进程，因而受到了中非双方高度重视。2021 年 12 月发布的《中非合作 2035 年愿景》明确指出，支持有实力的中国在中非经贸合作区升级为中非产业链供应链合作示范区，支持非洲持续优化营商环境，这表明中非在供应链领域的合作已上升到战略高度。^①

（三）中非主要供应链

随着中非贸易迅速发展，双方供应链合作逐渐完善，取得了很大成就。到目前为止，中非之间相对成形、发展较成熟的供应链主要集中在采矿业、农业和制造业，其中采矿业供应链和农业供应链占据主导地位，这是由中非的比较优势互补性决定的。非洲经济建立在以农作物和矿石为主的资源单一结构上，尽管工业化进程已然开始，但经济基础相对薄弱，制造业和服务业在国民经济中的占比仍有待提升。

1. 采矿业供应链

非洲矿产资源丰富，金刚石、铂族金属、铝土矿、钴矿和铀矿等重要矿产资源储量均居世界首位，铬、锰、钒、钛、铜、镍、石油和天然气等矿产资源储量也非常丰富。与欧美发达国家类似，在部分战略性矿产资源方面，中国对非洲的依存度较高。^② 根据 2021 年中国海关统计数据，中国对南非锰矿、铬矿、铂矿、锆矿的依存度分别为 42.9%、74.5%、57.1%、17.8%，对刚果（金）钴矿的依存度高达 99.9%，对马达加斯加和莫桑比克的晶质石墨依存度达到 75.8%，对几内亚铝矿依存度为 52.7%，同时对卢旺达钨矿有 10.2% 的依存度。^③

中国战略性矿产对非洲的较高依存度表明，在加强中非采矿业供应链合作

① 中国商务部西亚非洲司：《中非合作 2035 年愿景》，2021 年 12 月 8 日，<http://xyf.mof.gov.cn/article/lt/202112/20211203226116.shtml> [2021-12-18]。

② 《全国矿产资源规划 2016—2020 年》规定中国战略性矿产分为，能源矿产（6 种）：石油、天然气、页岩气、煤炭、煤层气、铀；金属矿产（14 种）：铁、铬、铜、铝、金、镍、钨、锡、钼、锑、钴、锂、稀土、锆；非金属矿产（4 种）：磷、钾盐、晶质石墨、萤石。

③ 依次从中国海关总署下载数据后计算得依存度，<http://www.customs.gov.cn/>。

上, 中国对非洲有着客观需求, 非洲丰富的矿产资源是新能源、化学化工等行业上游原材料, 对中国乃至世界部分行业的发展至关重要。同时, 非洲各国也意识到矿业在多数非洲国家发展议程中具有重要作用, 呼吁通过国际合作来加强非洲矿业产业链发展。众所周知, 矿业是高投入行业, 非洲国家若想提高矿业在全球的竞争力, 就需要借助外资来优化供应链, 特别是仓储和运输。许多非洲本土矿产企业积极寻求与中国公司合作, 以提升采矿技术和物流水平。经过多年耕耘, 中国企业与非洲许多国家开展了深入合作, 在当地投资设厂, 直接开发矿产资源, 同时积极创新物流模式, 保障了中非矿产供应链持续稳定。目前, 中非矿业供应链具有借鉴意义的有钴矿供应链、铝矿供应链和铜精矿供应链。

第一, 中非钴矿供应链, 整合优势资源以进行一体化经营。在钴矿供应链构建上, 一方面, 中国企业通过合资、采矿权租赁和矿石包销采购的方式来获取刚果(金)矿产开发权, 例如华刚矿业股份有限公司与有重要影响力的矿业公司合作在当地投资, 以参股的方式获取和参与资源配置。^① 另一方面, 中国企业积极克服道路交通、仓储物流等基础设施和配套服务缺乏的障碍, 例如中色集团就在刚果(金)筹备自建了物流车队和独立的钴矿仓储场所。此外, 中国中铁、中国五矿在非洲采取类似的产业链协同运营, 力图破解刚果(金)钴矿供应链的开采、仓储与物流瓶颈。

第二, 中非铝矿供应链, 打造全程物流链。润迪铝业深耕几内亚铝土矿多年, 是中国企业投资几内亚铝矿的成功案例。新冠肺炎疫情暴发后, 润迪铝业依托疫情前几年在几内亚建设、拥有和运营的河港码头及其配套设施, 与周边矿企进行合作, 在短时间内实现了项目现有运矿道路、港口以及周边矿区的相互连接, 形成了一个高效率、低成本的物流平台。^② 这不仅打通了几内亚到中国铝矿物流供应链的关键环节, 满足国内各大工厂对几内亚铝土矿的需求, 还为周边企业持续稳定生产提供了坚强有力的物流保障。

第三, 中非铜精矿供应链, 创新跨海运输方式。新冠肺炎疫情暴发以来, 集装箱运输市场供给严重不足, 但同时非矿企的铜矿、钴矿等高价值矿物运输需求日益增长。为保障非洲矿产的充分及时供应, 中远海运集团基于在全球综合物流供应链积累的多年经验, 从客户需求出发, 创新地使用“集改散”模式, 即把集装箱运输改为散货船运输, 成功将 1 万吨铜精矿从南非德班运抵中国。这一

① 蒋柳红:《试论中国企业在非洲矿产的投资方式、风险分析及应对策略》,《市场论坛》2013 年第 5 期,第 32 页。

② 《几内亚金波项目五年磨砺, 打造几内亚铝土矿—中国氧化铝厂全程物流链》, 中国商务部, 2021 年 2 月 24 日, http://www.mofcom.gov.cn/article/zwjg/zwxx/zwxxw_yf/202102/20210203040795.shtml [2021-12-10]。

创新模式一方面在集装箱舱位和用箱紧张情况下,有效满足了客户紧迫的运输需求,另一方面为中远海运散杂货船队带来高价值回程货源,企业利润增加。

2. 农产品供应链

农业是非洲国家经济主导部门,部分非洲国家农业产值占国内生产总值的比重超过30%,农业就业比重约为60%,17个国家依赖农产品出口。^①随着中非供应链合作不断深化,许多非洲特色农产品进入中国市场,不仅满足了中国消费者的多样化需求,还为非洲农民增收创效、带来丰厚回报。2000年之前,中非农产品供应链主要集中在小麦、玉米等粮食作物上。中非合作论坛建立后,中国增加了对非洲农产品的进口配额和关税减免,中非经济作物贸易额持续增长,如津巴布韦、莫桑比克、马拉维等国的烟叶,赞比亚、莫桑比克等国的棉花,埃塞俄比亚的芝麻等,都在中国农产品市场占有重要地位。^②随着农业合作的推进,中非双方根据农产品加工、储藏、运输、质检、清关的不同之处,灵活变通,对农作物供应链进行特殊处理与设计。中非加速发展农产品供应链,不仅有助于发挥非洲国家在劳动密集型农产品上的比较优势,还间接促进了非洲国家提高农业生产技术、提升农产品附加值。目前相对成形并有借鉴意义的中非农产品供应链有咖啡供应链、干辣椒供应链和可可供应链等。

第一,中非咖啡供应链,严格监控咖啡质量。中国咖啡市场的年销售额达一百亿美元以上,预计未来还将保持较快增长,因此建立高质量的供应链系统对整个咖啡行业十分重要。2021年,非洲国家咖啡出口占中国咖啡进口的14.4%,其中埃塞俄比亚占非洲咖啡出口的82.1%。^③中非咖啡供应链的优势在于能够把控咖啡质量,从招标采购、加工处理、分级检疫,到竞标出口、物流储存、品质监控、进口清关,每个环节都有严格把控,可以直接追根溯源。

第二,卢旺达干辣椒供应链,创新跨国检疫合作。植物检验检疫不合格是一些非洲农产品无法进入中国市场的重要原因。2021年3月,卢旺达政府和中国海关总署签订了干辣椒输华检验检疫要求的议定书,允许符合要求的卢旺达干辣椒进入中国市场。为保障干辣椒进口,中方就产品质量安全管控、检验检疫要求等向非洲企业进行说明,并提前审核货物原产地证书、植物检疫证书等单证,加强对农药残留、添加剂等检测项目的预先评估,开辟非洲干辣椒输华“绿色通道”。

① 李岩、杨颖红、刘晖:《新冠肺炎疫情背景下中非农业合作的思考》,《农业经济》2020年第10期,第128页。

② 唐丽霞、赵文杰:《中非合作论坛框架下中非农业合作的新发展与新挑战》,《西亚非洲》2020年第5期,第11页。

③ 根据中国海关总署数据计算得出, <http://www.customs.gov.cn/>。

第三，科特迪瓦可可供应链，建设加工和仓储的配套设施。科特迪瓦的可可产量居世界第一，是其国家经济支柱产业，但可可加工技术落后，当地加工率和产品附加值较低，可可产业亟待开发。科特迪瓦可可加工厂及可可豆仓库建设项目是中国和科特迪瓦在农业领域合作的重点项目，该项目已经建设了两个年加工能力 5 万吨的可可豆加工工厂，并分别配套一个 14 万吨和 16 万吨的可可豆原料仓储及配套设施。这改变了当地可可产业以出口原材料为主的现状，从源头上提高了非洲可可产品的质量，提升了中非可可供应链的加工和仓储能力。

3. 制造业供应链

相比于采矿业和农业等非洲传统优势行业，中非制造业供应链合作发展相对缓慢，这也是未来中国对非投资的重要方向。众所周知，制造业是工业的关键，落后的制造业将拖慢一个国家的工业化进程。然而，由于政局不稳、建设资金不足和教育水平落后等因素，2020 年撒哈拉以南非洲地区（不包括高收入）的制造业增加值仅占国内生产总值的 11.16%，远低于 15.93% 的世界平均水平。^① 为改变制造业落后的现状，非盟《2063 年议程》明确提出，到 2063 年非洲制造业占国内生产总值的比重达 50% 以上，吸纳 50% 以上的新增劳动力。中国制造业体系齐全、技术先进，许多中国制造业企业投资非洲国家，有助于非洲制造业升级，中非制造业供应链应运而生。目前，发展较成熟的中非制造业供应链有汽车供应链和纺织业供应链。

第一，中非汽车供应链，全产业链建设助力非洲汽车制造业发展。2018 年福田汽车联合中非产能合作基金、中非发展基金成立了中非福田投资有限公司，建设了集投资和贸易于一体的全产业链平台，助推中非汽车产业合作与发展。此外，中非福田投资有限公司在创造稳健经济收益的同时，还推动新能源汽车在非洲的发展，目前已与尼日利亚、阿尔及利亚达成合作意向。

第二，中非纺织业供应链，填补当地纺织业空白，积极承担企业社会责任。中国企业积极在非洲建设纺织工厂，例如埃塞俄比亚的米娜纺织、马达加斯加的鹿王羊绒等，这些工厂充分利用当地棉花产能，打破了当地长时期无纺织印染企业的状态。纺织产业这种劳动密集型制造业供应链和产能的恢复严重依赖劳动力的正常供给。^② 为减少疫情对中非纺织业供应链的影响，在非企业充分利用基础设施建设优势，帮助非洲建立、改造多家达到抗击新冠肺炎疫情条件的医疗

① 世界银行数据库，<https://data.worldbank.org/cn/indicator/NV.IND.MANF.ZS?locations=ZF> [2021-12-20]。

② 洪卫：《疫情冲击对制造业供应链的影响分析及“后疫情时代”的政策取向》，《西南金融》2020 年第 6 期，第 7 页。

机构，例如本地口罩厂、疫苗生产厂等，助力本地疫情防控工作。^①这不仅彰显了中国企业的社会担当，还促进了非洲纺织业复工复产，稳定了中非制造业供应链。

新冠肺炎疫情下中非供应链面临的挑战与机遇

2020年初以来，新冠肺炎疫情在世界各地迅速传播，给各国造成了沉重的医疗卫生负担，全球经济增速放缓，世界市场需求低迷，国际投资数额减少，经济全球化遭受严重冲击，全球供应链的安全性和可持续性受到质疑，供应链趋于区域化、精简化。更为严重的是，疫情期间，为遏制病毒蔓延，各国实行了运输管控和入境隔离政策，极大地限制了人员流动，对国际运输业造成巨大冲击。在复杂的国际环境中，非洲融入全球供应链面临诸多挑战。与此同时，非洲正在通过加强中非供应链合作更好地融入全球供应链，争取在全球供应链中发挥重要作用。

（一）疫情下中非供应链面临的挑战

非洲是世界上经济发展较为落后的地区，中非供应链也相对比较脆弱。面对突如其来的新冠肺炎疫情，非洲各国的应急预案难以应对，经济发展减慢甚至倒退。疫情对中非供应链的物流、清关、资金、生产和安全都带来了不同程度的冲击。

1. 国际物流受阻，清关手续复杂

为抗击新冠肺炎疫情，几乎所有非洲国家都进行严防严控，暂停国际航班，关闭陆地和海上边界，对入境人员实施隔离，对进出口商品严格管控。这些措施导致跨境贸易大幅下降和国际物流延误，国家间争端层出不穷，中非供应链愈发不稳定。目前非洲90%的贸易是通过海运，货物在港口停留时间的长短会显著影响中非供应链的运转周期。受能力不足、技术落后、效率低下等因素影响，非洲国家港口普遍存在货物装卸慢、停留时间长的情况，尼日利亚、坦桑尼亚、苏丹等国港口尤其如此。物流交付时间被迫延长，运输成本上涨。

清关是跨境贸易的最后一步，疫情使得清关手续更复杂。首先，疫情严重影响了清关检查的速度。对于来自国外的货物，为确保病毒不会随包裹进入境内，海关工作人员会对包裹进行烦琐的消毒工作，清关时间因此变长。其次，清关条

① 中非民间商会：《中国企业投资非洲报告》，<http://enimg.cabc.org.cn/uploads/2021/11/09/1636429443.pdf> [2021-12-21]。

例发生变动。非洲各国因疫情对入境货物和相关清关条例临时做出调整,若商品在清关过程中不能满足疫情防控要求,货物可能会被退回、拒收甚至没收,这将给企业带来额外的经济损失。最后,企业为保障顺利清关付出成本。清关流程复杂会延长运输时间,企业为避免相应的赔偿或者损失,可能会提前咨询交易国当地的服务机构、购买进出口贸易保险,这也是一笔不低的费用,将增加企业的经营成本。

新冠肺炎疫情对全球供应链来说是重大的外部冲击,但随着疫情形势趋于好转和国家间加强合作,国际物流受阻、清关手续复杂等供应链安全问题得到缓解,全球或区域供应链如何可持续发展成为国际社会关注的热点。

2. 生产能力下降和社会动荡

非洲虽然是全球新冠肺炎确诊率和致死率较低的地区,但是基于落后的经济发展现状,疫情持续会引发社会动乱,拉大贫富差距,造成严重的经济损失。首先,非洲工厂的生产能力下降,销往中国的初级产品和原材料供应不足。非洲国家的疫情封管措施限制了人员流动和经济要素流动,许多工厂暂停经营甚至面临倒闭,生产能力急剧下滑,中非供应链处于非常脆弱的状态。其次,工厂暂停生产,失业人数增加,社会愈发动荡不安。失业率过高会引发违法犯罪、社会暴乱等一系列问题,加剧中非供应链的不稳定性。以南非为例,该国 2021 年第二季度失业率达 34.4%,第三季度进一步增至 34.9%,达到 2008 年以来最高水平,失业率高企成为南非亟须解决的问题之一。^①最后,疫情使得非洲贫困人口增加,社会消费购买能力下降。就贫困家庭的收入损失而言,非洲是世界上受新冠肺炎疫情影响最严重的地区。据估计,2021 年非洲贫困人口率增加了 3 个百分点,约有 4.9 亿人生活在贫困线以下,估计比疫情大流行前多出 3700 万人。^②当人们连最基本的生活都无法保障时,对国外商品的消费能力会下降,例如中国的智能手机在非洲销量减少。总之,非洲国家经济生产能力的提高是一项长期且艰巨的任务,需要进行经济改革以及包括中国在内的国际社会支持,未来中非供应链将对提高非洲整体经济发展水平发挥更重要的作用。

3. 供应链资金流动紧张

新冠肺炎疫情使得从事中非贸易的企业面临很大的流动性难题,资金流动减慢增大了中非供应链断裂的风险。首先,消费者支付时间推迟。消费者是整条供

① Statistics South Africa, "Quarterly Labour Force Survey (QLFS) – Q3: 2021," 30 November, 2021, <https://www.statssa.gov.za/?P=14957> [2021-12-18].

② UNCTAD, *Economic Development in Africa Report 2021*, United Nations Publications, 2021, p. 19.

供应链唯一的资金来源。国内和国际物流的运输速度减慢,清关手续烦琐,商品交付给消费者的时间被迫延长,消费者自然会较晚支付货款,企业回款周期变长,流动资产减少,企业偿还短期负债的能力下降,短期经营风险增大。其次,预付货款或增加。考虑到疫情带来的极大不确定性,在进行跨境贸易时,卖方可能要求买方的预付货款增加,这同样会加重企业的流动性风险,供应链资金流动愈发缓慢。最后,存货积压不利于资金使用的经济性。疫情冲击导致海上贸易萎缩,国际货船的运输能力下降,如果企业不能根据疫情防控政策及时调整库存,那么存货会堆积在仓库,增加不必要的仓库储存成本,占用大量的流动性资金,阻碍资金的灵活使用。

4. 供应链安全和可持续问题凸显

国际标准化组织在 2007 年报告中将供应链安全定义为“对供应链遭受损害或破坏的抵抗力”^①。影响供应链安全的内部风险是供给风险和需求风险,外部风险主要是监管和法律风险、基础设施风险和灾难性风险。^② 当今全球供应链各个流程环环相扣,趋于复杂网络状,任何一个流程出现迟滞都会沿着供应链网络影响上下游企业,“蝴蝶效应”使得全球供应链在受到外部冲击后多个环节受阻甚至断裂。

当前,新冠肺炎疫情蔓延及地缘政治变迁使得世界各国开始从国家未来发展方向的角度对供应链安全给予高度重视。供应链因此可能受到的影响轨迹有四种:回流、多样化、区域化和分布式制造。回流、区域化和分布式制造是全球供应链某种形式的紧缩,^③ 这意味着全球供应链正朝着分散化和本地化的方向发展,全球资源或将重新分配,跨国公司或将改变长期战略。新冠肺炎疫情导致的全球供应链破坏,进一步加剧欧美国家对供应链安全的担忧,从而推动原材料采购地的多元化。^④ 非洲依靠丰富廉价的劳动力资源、储量庞大的稀缺资源以及不断壮大的消费市场,逐渐成为欧美国家低科技产品的销售地和海外投资建厂的目的地。然而,欧美国家推动采购地多元化或将加剧与中非供应链的不正当竞争。有些欧美国家对中非合作大肆虚假报道、歪曲事实,企图通过制造负面舆论来阻

① 葛琛、葛顺奇、陈江滢:《疫情事件:从跨国公司全球价值链效率转向国家供应链安全》,《国际经济评论》2020年第4期,第69页。

② Stephan M. Wagner and Christoph Bode, “An Empirical Examination of Supply Chain Performance Along Several Dimensions of Risk,” *Journal of Business Logistics*, Vol. 29, No. 1, 2008, pp. 310 – 312.

③ UNCTAD, *World Investment Report 2020*, United Nations Publications, 2020, p. 156.

④ 贺俊:《从效率到安全:疫情冲击下的全球供应链调整及应对》,《学习与探索》2020年第5期,第80页。

碍中国同非洲各国友好往来、共同建设中非供应链的步伐。^① 2020 年 7 月，美国国务卿蓬佩奥不仅无视中国在疫情期间对非洲国家的人道主义援助，反而攻击中非合作，认为中国援助非洲是为了获取自身利益。这些不实指责可能会误导一些不明事实的非洲民众，从而使他们对中国投资及产品产生抵制情绪。从长远来看，这增加了中非供应链的不确定因素，不利于双方深化供应链建设合作的基础。

近年来国际社会逐渐意识到，在保障供应链安全运作之外，还需要提高供应链的可持续发展能力。当外部冲击超过了全球供应链的自我调节能力时，其发展会偏离可持续路径，因此需要全球供应链具有充分的弹性，能够对外部冲击做出及时且充分的调整。这就要求供应链上的各个主体提升供应链管理水平，把握全球供应链管理最新的理论、方法和技术。联合国将供应链可持续性分为四部分：人权、公平劳动、环境保护和反腐败。^② 因此，可持续性归根到底是制度可持续性。^③ 加强供应链的可持续性需要政府和企业共同努力，提高中非供应链的透明度和可追溯性。中国同非洲各国应当加强在供应链治理、劳动权益保护和节能减排方面的交流合作，从事中非外贸投资的企业需要增强社会责任感，保护劳动权益，主动减少对环境的污染。

（二）疫情给中非供应链带来的机遇

尽管疫情给中非供应链发展带来了种种挑战，但危机中孕育着新机，挑战中包含着机遇。新冠肺炎疫情使得许多非洲国家的发展问题进一步暴露，这也有助于它们调整经济发展策略，改变对外贸易格局。因此，非洲国家可以采取适当的财政政策和货币政策，引导社会资本流向，加快疫情后的经济复苏，同时促进经济可持续发展，这将对保障中非供应链的长久稳定具有深远意义。具体而言，疫情给中非供应链合作带来的机遇有以下几方面。

1. 电子商务和移动支付快速发展

在全球供应链的管理中，利用电子商务技术优化供应链管理，可以实现企业内部业务流程一体化并向企业外的合作伙伴延伸，使物流、信息流、资金流发挥

① Mark Kapchanga, "Pompeo's Attack on China - Africa Friendship of No Value," *Global Times*, July 12, 2020, <https://www.globaltimes.cn/page/202007/1194228.shtml> [2021 - 12 - 07].

② UN Global Compact, "Supply Chain Sustainability," <https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/our-work/supply-chain> [2021 - 12 - 17].

③ 王静：《嵌入全球价值链的产业链供应链可持续发展研究》，《社会科学》2021 年第 7 期，第 74 页。

最大效能。^① 客户需求是供应链运转的前提条件，而跨境电商平台为消费者提供了海外购物的渠道，极大地刺激了全球供应链的发展与完善。一方面，早在新冠肺炎疫情暴发前，中非双方便开始合作建设电子商务平台，方便中小企业参与中非贸易，跨境电商逐渐成为中非贸易往来的新增长点。另一方面，在新冠肺炎疫情大流行之时，消费者逐渐认识到在线购买产品和移动支付的便捷性，生产者也意识到在线销售产品的低成本优势，非洲市场正逐渐转向电子商务。新冠肺炎疫情期间，非洲网上购物以创纪录的速度增长，非洲数字经济市场快速扩张。

第一，B2C 跨境电商和 B2B 中非跨境电商平台支持中非供应链运行。近年来，B2C 跨境电商进入非洲市场，中国商品在非洲本土进行电商交易。尼日利亚、肯尼亚、南非等国均建立了电子商务平台并成为跨境电商的首选国家。^② 2012 年，被称为“非洲阿里巴巴”的茱米亚（Jumia）电商平台设立，目前已覆盖十多个非洲国家，尼日利亚是该平台在非洲最大的市场。^③ 2014 年，第一家进入非洲互联网行业的企业科丽贸（Kilimall）在肯尼亚首都内罗毕成立。截至 2021 年，科丽贸在非洲市场占有率保持领先地位，尤其是东非市场份额保持在 50% 以上。新冠肺炎疫情暴发后，南非的跨境电商取得长足进步，中国产品受到民众喜爱，本土最大电商平台 Takealot 的家电销量屡创新高，其中中国家电的表现十分亮眼。此外，还有入驻肯尼亚的阿曼波（Amanbo）、加纳的集海汇（Topspin）和坦桑尼亚的中非商道（Afrindex）。

新冠肺炎疫情使得电商平台不断优化，企业纷纷创新营销模式。受疫情影响，一些传统零售业纷纷转战线上，非洲本土的电商平台借此机会，引入货到付款的业务模式，优化平台产品展示信息，致力于帮助消费者更全面地了解产品，这也为中国企业进入非洲市场提供了优质高效的电商平台。同时，为解决疫情初期中非供应链中断而导致的货品大量积压的问题，直播带货成为新型营销方式。例如，2020 年 5 月，非洲农产品在中国网购平台直播销售，3000 斤卢旺达咖啡豆被一抢而空，电子商务的优势展现得淋漓尽致。

第二，移动支付日益完善为中非供应链合作保驾护航。移动支付是电子商务的重要环节之一，其发展程度将直接影响电子商务和中非供应链运转的效率高低。疫情期间，移动支付在非洲各国得以快速推广。南非本土最大的在线支付平

① 杨长春：《论国际贸易与国际物流的关系》，《国际商务》2007 年第 10 期，第 29 页。

② 黄梅波、段秋韵：《“数字丝路”背景下的中非电子商务合作》，《西亚非洲》2021 年第 1 期，第 62—63 页。

③ David Thomas, “Alibaba Tests Water with E-Commerce Initiatives,” *African Business Magazine*, November 12, 2019, p. 1.

台“快速支付”(PayFast)表示,疫情期间南非居民的手机网购订单大增,2020 年 3 月至 2021 年 2 月,该在线支付平台处理的手机支付交易量同比增长 143%,网上购物占零售总额的 40%,而截至 2019 年底,网上购物仅占零售总额的 2%。^①此外,非洲国家联合推出的泛非支付结算系统将节省货币交易时间。2022 年 1 月,非洲大陆自由贸易区秘书处联合非洲进出口银行等机构发布泛非支付结算系统,将结束非洲国家间跨境支付对第三方货币的依赖,惠及非洲中小企业、生产加工商和出口商,促进非洲贸易和经济可持续增长。

第三,非洲国家通信基础设施建设为电子商务和移动支付的发展提供技术保障。2021 年 9 月,埃塞俄比亚政府针对其国家电信公司的部分私有化发布了《方案邀请书》,旨在引进意向企业的电信运营和基础设施管理等方面的先进经验,并助力埃塞提升通信技术水平。2022 年 1 月,吉布提第一个中立海底电缆着陆站开工,有助于改善吉布提宽带网络连接,进一步满足国际海底电缆系统及电信运营商和地区公司的网络需求。

2. 基础设施建设改善及物流效率和质量提高

随着全球贸易发展,物流管理已经成为供应链管理最核心的部分,高效、专业的物流服务将保证顾客产品的安全送达,优化的仓储管理、打包拣货和运输路线将为企业节省物流成本。良好的基础设施建设是供应链物流的必要保障,然而非洲大陆的基础设施整体水平较低,由于道路基础设施落后,交通拥堵问题严重,商品配送超时经常发生,进行基础设施投资与建设迫在眉睫。鉴于以道路设施为基础的物流对于供应链的重要性,中国政府、企业与非洲国家开展了有效合作,进一步提升了中非供应链的物流效率和质量。

第一,物流企业出海非洲,帮助中非外贸企业缩短货物运送时间。2017 年入驻南非的中非跨境物流服务公司布法罗(BUFFALO),打通了本地仓库管理、跨境仓库管理、空运订舱、海外快件清关各环节,使得跨境物流成本由之前的 50~120 元下降到只有 10~30 元。2018 年 WIFFA 中非物流专项联盟成立,目前拥有 8 大口岸、100 多家海运供应商和独立质检机构,能够为外贸企业提供跨口岸合约订舱服务、第三方检验服务和端到端物流服务。2021 年 6 月,阿里巴巴旗下的物流公司菜鸟网络顺势而上,正式开通中国—非洲跨境包裹专线,大幅缩短中国到非洲跨境包裹的物流时效。此外,民间第三方物流服务发展迅速,承包从国际物流到质检清关的全过程服务。面对新冠肺炎疫情下的中非供应链断裂难题,中非商会于 2021 年 2 月成立了中非物流合作工作委员会,与中非供应链各

^① 《南非网上购物持续增长》,中国驻南非大使馆经济商务处,2021 年 3 月 12 日, <http://za.mofcom.gov.cn/article/jmxw/202103/20210303042897.shtml> [2021-12-17]。

企业建立有效链接，同时与国际海运、寄递物流、报关清关等会员公司加强联系协调，推动建立了上下游企业之间稳定的合作关系，这为特殊时期的中非物流路线打了一针强心剂。

第二，非洲国家积极行动，推动中非物流条件改善。吉布提和埃塞俄比亚积极行动，投资已有的航空基地以扩展中非货物运输新航线。吉布提国际自贸区的中非海空快线于2021年11月启用，这为非洲贸易商提供了速度快、价格低的物流解决方案，可在很大程度上优化非洲贸易商的供应链，提升市场竞争力。埃塞俄比亚航空公司增加对货运服务基础设施的投资并建造新的电子商务仓库，这将改善非洲的物流基础设施，有利于加速非洲内陆的货物转运，配合中国对于非洲的专用物流建设，中非跨境包裹的时效性有望继续提升。

新冠肺炎疫情使非洲国家深刻意识到，道路基础设施是特殊时期经济活动有序开展的基本条件，许多非洲国家利用财政政策对道路基础设施进行投资，以提升国内物流尤其是“最后一公里”的配送速度。2020年8月，南非政府宣布将实施278个总额为302亿兰特的道路基础设施项目，并在项目实施中与财政部等部门合作，简化采购流程，加快招标与授标过程。^①2021年12月，肯尼亚政府公布2022年将在重要公共基础设施项目上推出3500亿肯先令PPP项目，在建设—拥有一运营（BOT）框架下，优先考虑私营企业投资的道路、港口、供水和环卫等项目。^②

第三，中非供应链物流上升到国家战略。中国积极探寻中非供应链综合物流解决方案，2021年9月湘粤非铁海联运通道开始运行，建设内陆港，打造“湘粤非铁路+海运”多式联运通道，湖南省的大宗货物不再绕路上海或深圳，为湖南乃至中西部“出海”提供了更为便捷和经济的供应链综合物流解决方案。《山东省“十四五”海洋经济发展规划》也提到，要提升现代航运发展水平，依托中非铝土矿全程供应链物流体系，构建“一带一路”中非双向物流黄金大通道，这有助于提高中非供应链物流的运载能力，特别是保障了几内亚铝土矿供应链的高效稳定。

3. 信息管理数字化

信息为供应链管理者提供赖以决策的事实依据，因此对供应链的运作至关重要

① 《南非国家公路局准备实施建设项目以提振经济》，中国驻南非大使馆经济商务处，2020年8月7日，<http://za.mofcom.gov.cn/article/jmxw/202008/20200802990561.shtml> [2021-12-20]。

② 《2022年肯将推出3500亿肯先令PPP项目》，中国驻肯尼亚大使馆经济商务处，2021年12月18日，<http://ke.mofcom.gov.cn/article/jmxw/202112/20211203229642.shtml> [2021-12-23]。

要。信息收集、处理、传输和应用是极其复杂的过程，数字化信息管理能够充分利用已有信息，降低交易成本，提高供应链整体运作效率。供应链物流数字化，可以确保供应链清晰透明，有助于降低交易成本，消除多余的中间环节，降低供应链的治理和监测成本，加强集权式协调和控制，最终提升企业在增加值中所占的份额和在国际贸易中的议价能力。

第一，非洲各国的信息共享平台已粗具规模。2020 年 10 月，非洲贸易观察网站开始运行，这是非洲联盟、欧盟委员会和国际贸易中心实施的一个贸易信息平台，有助于识别和比较非洲的贸易机会。通过该平台，企业可以直接在非洲开展业务，不必重建整个供应链，这将有效缓解信息不对称带来的潜在风险，方便中国以及其他地区和非洲的供应链合作。

第二，非正式供应链数字化为信息管理提供大量的一手数据。疫情期间，总部位于尼日利亚的商业数字化服务平台 TradeDepot，致力于将非洲消费品品牌与遍布非洲大陆的数百万个零售网点的目标市场连接起来，通过将非洲整个商业价值链数字化，促进非正式零售供应链数字化和现代化。这使其在帮助小型零售商实现与各类批发商的合作和进行后续的分销工作之余，还可以直接掌握供应链信息，通过分析能够了解消费者偏好、商品交付时间、不同仓库的库存水平等，从而优化配置供应链，实现最优配送和付款方式。

第三，中非数字经济合作持续推进。《中非合作 2035 年愿景》为双方中长期合作指明方向，中非将拓展在大数据、电子商务等领域的合作，支持非洲建设新型基础设施，发展数字产业，弥合数字鸿沟。通过国家层面的政策支持，数字化管理将为中非供应链合作提供及时、准确、可利用的信息。

4. 企业供应链管理水平不断提升

新冠肺炎疫情是对企业供应链管理的一次重大考验，部分中非企业在疫情期间调整跨境供应链策略，灵活应对各种突发状况，不仅保证了货物的及时准确送达，更是在危机中提升了管理水平。

第一，新冠肺炎疫情倒逼企业提高售后服务水平。由于国际和国内物流的延迟、清关手续复杂和生产能力下降，货物交付时间被迫推迟，消费者难免会有不满，这就要求中非企业做好售后服务，包括提前告知消费者预计的送货时间、为消费者开通退款渠道和购买货物运输延迟保险等。

第二，新冠肺炎疫情倒逼企业提高库存管理水平。优秀的库存管理能够保障库存货品的良好状态和高效的资金周转，这对疫情期间企业的短期流动性至关重要。为此中非企业需要转向准时制生产（Just-in-time），加速半成品流转，将库存积压减少到最低限度，从而提高企业的生产效益。这就要求对物流、销售、财务和生产有着精准的信息把握，也倒逼企业提高信息化管理水平。

第三,新冠肺炎疫情倒逼企业提高物流配送技术。疫情激发了无接触物流配送服务新需求,对于国际物流更是如此。为护航跨境物流,许多中非物流公司进行数字化、智能化运营,利用现代计算技术,以包装设计为抓手,在确保安全前提下最大限度地缩小货物体积,提高运输工具的装载率,商品在境外的物流信息也将及时上传,客户和供应商能更容易地实时跟踪商品的出库和运输信息。

5. 非洲大陆自贸区的促进作用

2021年1月1日,非洲大陆自贸区(AfCFTA)正式启动,这是非洲大陆一体化的重要一步,为非洲各国提供了一个重新审视和克服非关税壁垒和其他限制以促进贸易多样化和工业化的机会,促进非洲大陆跨境电商发展是其目标之一。物流不畅且成本高和供应链断裂是当前中非跨境电商发展的重要阻碍,非洲大陆自贸区将带来区域内物流基础设施的建设和数字化水平的提升,使得商流、物流、信息流、资金流、服务流等整合水平提升,完善非洲内部供应链服务体系。

第一,非洲大陆自贸区实施后将增加内部贸易,带动非洲经济复苏。非洲大陆自贸区启动后,预计将促进非洲国家之间在工业、能源、矿业和农业等领域的贸易往来。据国际货币基金组织测算,非洲大陆自贸区通过取消成员间90%的关税,内部贸易增长率将超过80%,出口将增加约600亿美元。^①出口增长有利于推进非洲经济复苏,带动人均可支配收入上涨,居民购买力提升,对国外产品的需求增加,中非供应链才有动力去运转。

第二,非洲大陆自贸区促进非洲内部基础设施建设。目前正在实施的非洲综合高速网络计划将连接非洲54个国家,由12000公里的新轨道组成,这与非洲国家的道路基础设施投资相配合,共同提升非洲内部的物流质量。此外,次区域中心基础设施建设也会助力中非供应链合作,例如埃塞俄比亚航空公司在亚的斯亚贝巴博莱国际机场建设东非智能物流和履行中心,有利于解决非洲大陆内部许多跨境和贸易问题,从而提升中非供应链和物流效率。

第三,中国与非洲国家签署了第一个自由贸易协定——《中华人民共和国政府和毛里求斯共和国政府自由贸易协定》,将进一步提升两国互利合作水平。该协定在非洲大陆自贸区的体系下,争取为中国企业提供更为便利的贸易条件。毛里求斯与其他非洲国家间现有的零售网络、制造和物流平台等可以帮助企业降低成本。未来更多的中非自贸协定将与非洲大陆自贸区交织成一个密切联系的整体,推进中非贸易交往和供应链合作,实现“1+1>2”的协同作用。

^① 姚桂梅:《非洲大陆自贸区与中非经贸合作:影响与对策》,《当代世界》2021年第3期,第61页。

中非供应链合作的推进路径

当今世界正经历着百年未有之大变局，后疫情时期孕育着新机会，也隐藏着新挑战，但经济全球化是不可逆转的时代潮流，供应链合作已日益成为提高企业竞争力的重要手段。非洲大陆正面临着疫情后的经济振兴，加强国际供应链合作是其走出困境的途径之一。后疫情时代，提高中非供应链的安全性、可持续性和数字化，将有利于双方把握历史机遇，谋求共同发展。具体而言，中非双方可以从以下四个方面开展合作，促进供应链转型升级。

（一）深化中非基础设施和数字技术合作

物流和信息基础设施，包括公路、铁路、航空和海运网络以及基于连通性的信息流是供应链成功的关键。然而，根据国际金融公司 2020 年发布的报告，非洲基础设施投资缺口每年为 670 亿~1070 亿美元。^① 非洲的网络基础设施更为薄弱，全球移动通信系统协会 2019 年 7 月发布的《撒哈拉以南移动通信报告》显示，撒哈拉以南非洲地区到 2025 年将有超过 1.7 亿人首次使用移动互联网，这将使非洲移动互联网普及率接近总人口的 40%，但仍处于世界较低水平。^② 近年来，中国已成为投资承建非洲基础设施项目最引人瞩目的国家。根据全球发展中心的报告，中国开发银行为撒哈拉以南非洲地区公私基础设施项目提供的贷款是美国、德国、日本和法国开发金融机构总和的两倍多，2007—2020 年中国进出口银行和国家开发银行提供了 230 亿美元的融资，而所有其他主要开发性金融机构总计提供了 91 亿美元。^③ 埃及苏伊士运河双翼平旋铁路大桥的建成是中非基础设施合作的最新成果，未来中国将会继续加大对非洲基础设施建设的投资，向非洲国家转移先进的技术、管理和运营经验，为中非供应链提供可靠的物流配套设施。

在数字经济和关键技术的推动下，传统供应链正向数字化供应网络变迁。供应链数字化基于互联网的物联网、云计算、增强现实（AR）和虚拟现实（VR）技术以及平台的电子商务、金融科技和区块链发展，大数据分析也在数字化过程中发挥着重要作用。参与中非供应链的上游原材料生产商和供应商、中游的核心

① IFC, *e - Conomy Africa 2020*, International Finance Corporation Publications, 2020, p. 24.

② GSMA, *The Mobile Economy Sub-Saharan Africa 2021*, 2021, p. 2.

③ CGD, *Stuck Near Ten Billion: Public-Private Infrastructure Finance in Sub-Saharan Africa*, Center For Global Development Publication, 2022, p. 11.

生产企业、下游的分销商，以及贯穿整条供应链的物流、金融和技术服务商，都应当在疫情后认识到供应链断裂的严重后果，提升供应链的数字化、可视化，提高供应链数据的可利用性。这不仅需要中非企业加强科研投入，还需要政府采取必要措施支持参与供应链企业的转型升级，例如与非洲国家开展技术分享交流、对数字化转型的外贸企业实施税收优惠等。

（二）推进战略性能源供应的可持续性

能源的可持续供应是中国能源安全困境中的首要问题。^① 中国国家能源局在《2022 年能源工作指导意见》中提出统筹国内外能源资源，适应能源市场变化，增强能源供应链弹性和韧性。加强能源安全对保障能源供应可持续性具有重要意义，对于中非能源供应来说，影响安全的关键是运输。中国从非洲进口能源大部分是通过海运，而海运恰是中国能源进口安全最脆弱的环节，这是因为国际上围绕海上战略通道的争夺加剧、海上通道沿岸国的政局恶化、海盗与海上恐怖主义等非传统安全威胁上升。^② 特别是，从非洲到中国的海上运输高度依赖于马六甲海峡，谁控制了马六甲海峡，谁就能威胁中国的能源安全。此外，地缘政治博弈也加剧了中非能源供应的不确定性。2017 年 12 月，特朗普政府发布上任后的首份《美国国家安全战略》，从根本上确立了美国在非洲与中国展开地缘政治竞争的战略选择。而同样需要遏制中国发展的拜登政府上台，意味着美国不可能根本性改变其在非洲的战略追求。^③

面对海上运输的脆弱性和地缘政治的威胁，中国和非洲各国更应加强国际合作，保障战略性能源供应链的安全，进而在复杂的国际局势下提升可持续性。一是，中非双方采取更加灵活的外交策略，与马六甲海峡周边国家以及主要海上强国维持良好关系，共同维护马六甲海峡畅通，保障中非能源供应链运转。二是，面对日益加剧的地缘政治冲突，中非双方需要进一步加强合作，共同反对霸权主义和单边主义，防止西方对中非合作指手画脚，制造负面舆论。在能源开发上，中国能矿企业积极拓展非洲市场，加强对新能源发展所需矿产的投资，促进非洲经济社会发展，保障中国战略性能源安全供应。

① Malavika Jain Bambawale and Benjamin K. Sovacool, "China's Energy Security: The Perspective of Energy Users," *Applied Energy*, Vol. 88, No. 5, 2011, pp. 1949 – 1950.

② 王历荣：《中非能源合作海上运输安全影响因素探析》，《理论观察》2013 年第 6 期，第 36 页。

③ 张春、赵娅萍：《美国对非洲政策的战略指向及未来走势》，《西亚非洲》2021 年第 2 期，第 21 页。

（三）保障中非供应链的安全性和稳健性

中非供应链在全球供应链中是比较脆弱的，其原因除了新冠肺炎疫情影响外，还包括非洲经济随大宗商品价格变化波动较大、地缘政治竞争和自身经济结构存在缺陷等。鉴于中非供应链对中非双方发展的重要意义，提高中非供应链的安全性和稳健性迫在眉睫。首先，缩短中非供应链。由于全球供应链的每个环节、每个参与者都密切相关，一旦出现断裂就必然使链条上或网络中所有参与者遭受损失，而且这种结果往往是不可逆的。鉴于此，中非双方应缩短供应链，建立中国和非洲各国的双边供应链，这样即使一国的供应链中断，也不会影响其他国家与中国的贸易往来。而这些点对点的供应链可以在非洲大陆自贸区框架下并联起来，相互配合，组成中非之间的区域长供应链。其次，中非双方要向微笑曲线两端努力，实现价值链攀升。目前，中国和非洲基本处于微笑曲线的低端，中国在积极转向研发设计和销售服务。附加值较低意味着需要依靠劳动力优势从事组装加工，同时也意味在人口红利消失时将失去经济发展动力，因此中非双方要在经贸合作的同时注重创新驱动的可持续发展，提高中非供应链的韧性和弹性。最后，中非双方要重视资源产品的供应安全。非洲丰富的矿产资源吸引了许多发达国家的注意，地缘政治成了中非供应链脱钩的新威胁。面对不确定性的国际环境，中非双方更要保持良好的合作关系，在非企业要主动履行合约，保障特殊资源的供应；同时中国要带动非洲融入以中国为核心的区域供应链，促进中非供应链进一步融合、稳定发展。

（四）加强中非质检及清关合作

质检及清关是保证中非供应链稳定运行、提高效率的重要环节。在质检合作方面，中国和非洲各国要开发建设标准体系，通过权威机构的检测，及早对中非供应链的每个环节建立溯源体系，树立质量效应。首先，中国帮助非洲建设国家质量基础设施。通过援建非洲国家的质量基础设施，尤其是农产品的国家基准实验室，方便非洲企业在出口前就为本国实验室按照中国标准进行检测，把控安全和质量，降低不符合中国标准的风险。其次，由行业协会发起品质认证项目。中非民间商会作为中国企业在非洲的组织，可以带头认证某些行业的可信赖品牌或单品，帮助消费者获得高品质的非洲产品。这不仅能为中国和非洲消费者提供可靠产品从而规范供应链质量，还会保证中非生产商和经销商的利益从而实现双方经济的内外联动。最后，中非双方共同推动非洲国家在实验室检测认证技术领域的人才培育。中国的第三方检测从业人员已将近 150 万人，非洲国家要想在质量检测行业有所进步，必须培育专业人才。非洲各国可在职业学校设立第三方检测

的专业或者课程，给表现优异的学生提供工作机会，为非洲国家质量检测行业提供源源不断的高技术人才。

在清关方面，清关时间在中国和非洲各国相差较大，非洲国家因管理方法落后、贪污腐败等原因，清关阻碍较大，双方应在提高清关效率上积极努力，向国际先进做法看齐。首先，中非双方要加快 AEO 互相认证。AEO 即“经认证经营者”（Authorized Economic Operator），是世界各国海关对高信用企业的统称。海关通过这一制度对信用状况、守法程度和安全管理良好的企业进行认证认可，从而使得 AEO 认证企业可以享受到通关优惠便利。其次，加强海关的服务意识。海关作为政府的职能部门，要加强服务意识，坚持客户导向，为企业创造高效的通关环境。最后，中非企业要积累通关经验，尝试建立自有清关公司。例如，中国的布法罗国际物流服务公司为提升清关效率，依靠其多年的清关经验建立了自有的清关公司，目前可以为机电产品、食品酒水、日化用品、化工原料、五金杂货等进行报关，清关流程可以缩减到三小时以内。^①

总之，中非供应链是中非双方战略合作的重要内容，不仅需要顶层设计，更要求企业切实提升供应链管理水平。中非供应链的安全稳健不仅有利于中国企业开发投资非洲、为中国经济发展提供战略性资源保障，也有利于增加当地就业、促进非洲工业化进程。在非洲大陆自贸区启动的利好情况下，中非双方要把握机遇，把重心放到供应链建设上，用发展成果回应国际上对中非合作的质疑和抹黑。只有中非双方共同努力，才能不断推进中非供应链的可持续性发展，于变局中彰显合作互惠初心，岿然不动于复杂的国际局势。

（责任编辑：李若杨 责任校对：贺杨）

① 邓黎：《中非跨境物流服务发展面临的挑战及对策——基于 BUFFALO 的案例》，《对外经贸实务》2020 年第 5 期，第 86 页。

Impact of COVID – 19 on China – Africa Supply Chain Cooperation

Huang Meibo and Zhang Yuning

Abstract: From the beginning of this century, the bilateral trade and investment between China and Africa keep increasing, and China – Africa supply chain cooperation also develops along the way. The supply chain systems in mining, agriculture and manufacturing industries have been established, which promotes the economic development of both sides. In this process, Africa has been gradually integrating into and playing an increasingly important role in the global supply chain. Meanwhile, China – Africa supply chain with China as its core has become an important part of the new global supply chain system. As the COVID – 19 pandemic has wreaked havoc around the world since 2020, attention has been paid to the security and sustainability of the supply chain. On the one hand, the supply chain cooperation between China and Africa is constrained by limited international logistics, cumbersome customs clearance procedures, falling productivity, tight financial flows and security issues. On the other hand, there has been positive factors such as the rapid development of e – commerce and mobile payment, African countries’ greater emphasis on infrastructure, the improvement of supply chain management by enterprises and the digitalization of the supply chain. In the post – pandemic era, China and African countries should actively take appropriate measures to promote China – Africa supply chain cooperation in line with the interests and national conditions of both sides, and ensure the flexibility, resilience and security of the supply chain between China and Africa.

Keywords: COVID – 19, China – Africa supply chain cooperation, supply chain security, African Continental Free Trade Area (AfCFTA)

Authors: Huang Meibo, Professor at International Development Cooperation Academy, Shanghai University of International Business and Economics (Shanghai 200336); Zhang Yuning, Master’s candidate at School of International Business, Shanghai University of International Business and Economics (Shanghai 200336).

The Supreme Being Worship of African Traditional Religions and Its Characteristics

Zhou Haijin

Abstract: The supreme being worship in traditional religions is the core of the African view of universe and life, but it has long been regarded as the product of foreign civilization by the scholars of Eurocentric bias, and is traced back to the monotheist worship of Christianity and Islam. Scholars who refute this cultural hegemony argue that Africans along the Nile developed the world’s first theological system long before the