

紅海「阿卡巴」海灣內， 由以色列擁建的港埠及其營運發展

文／ 陳 文 樹

阿卡巴海灣以及海灣北側，分屬以、約、埃三國三個港埠

位於紅海北端、西奈半島以東的「阿卡巴」灣(Aqabah Gulf)，由埃及、以色列、約旦和沙烏地阿拉伯等四個國家在其周邊分別擁有海岸線，其中以埃及與沙烏地阿拉伯各有近約300公里的較長海岸線，而以色列和約旦則僅各有10~11公里的極短海岸線，後者在世界地圖上幾乎無法瞧見，然而卻已可供建設為海運事業所賴以存設推展的港埠。

就地理位勢細觀，可知悉埃及的西奈半島在紅海北部，形成有兩個海灣，除了前述的東邊阿卡巴灣以外，西邊另有一處與蘇伊士運河南段相連的蘇伊士灣，名氣尤大於阿卡巴灣，運河並和全球海運業務的榮枯興頹息息相關。惟就海灣面積而論，以上的蘇伊士灣與阿卡巴灣俱屬小海灣，在阿拉伯半島和伊朗(古名波斯)之間的「波斯灣」，倒是名聲極為響亮，頻傳劍拔弩張之動盪，並常令國際局勢為之緊張的海灣。

以色列亦在鄰近位置即阿卡巴港之西，興建有一座艾拉特港(以色列在疆域西部、瀕地中海處另有一座規模更大的港口--海法港，以及其他稍小型的港埠)，而約旦在瀕臨紅海、阿卡巴灣處所建成的港埠，乃是其全國唯一的港口--阿卡巴港，而且兩國也都在港埠所在地各自劃設有城市，

還都基於靠海的緣故而成為遊客所愛蒞臨賞景戲水的觀光勝地。此外，埃及在此一地帶，同樣建有一座港城--塔巴(Taba)市，蓋在瀕臨海灣之處古來本即較容易吸引人們前往定居，並因對外運輸之需要而就地建成海港，也常是重要的戰略樞紐據點和馳名的度假勝地。

就以上三個分別屬於三國，皆是瀕臨阿卡巴灣北邊且幾皆是毗鄰設置的海港而言，最繁榮者自然是以色列的艾拉特港了，約旦的阿卡巴港次之，埃及的塔巴港又略遜於前兩者。此一情勢的演進，當和塔巴城所倚峙的西奈半島係屬不易發展的沙漠地形深有關連，而且埃及在瀕地中海的北部海岸已建有亞力山卓港，並在蘇伊士運河的北、南兩端亦各有塞得港和蘇伊士港，因此尚無庸急於擴建塔巴港，故本文不就塔巴港另行著墨。

阿卡巴海灣南端的蒂朗海峽，具有扼控紅海通航的重要功能

阿卡巴灣最寬處約24公里，船舶若從南端的蒂朗海峽(Tiran Strait)向北溯延160公里左右，即可抵臨以色列、約旦與埃及三國的邊界附近。阿卡巴灣是屬於裂谷地形並係遭到海水淹覆所形成的海灣，最深處是位於海灣的中央，近達1,850公尺深，深度甚於較其來得寬闊的蘇伊士灣。居乎阿卡巴灣最南端的蒂朗海峽，係連通阿卡巴灣與紅海的主要通道，寬約

6公里，乃因海峽東側的蒂朗島而得名，而在蒂朗島和沙烏地阿拉伯之間另有一條為較窄，且平均深度僅為16公尺的「水道」(waterway，因寬度不足，故稱水道而非海峽)。

面積約80平方公里的蒂朗島係隸屬於埃及的離島，為其所控制的蒂朗海峽，闢設有兩條最大深度各為290公尺和73公尺的航道，得通行大型船舶，並可分別通往約旦等國的港口。埃及曾在1956年和1967年，兩次針對和以色列有海運往來的船舶，禁止其通行蒂朗海峽的航權，前者引發過蘇伊士運河危機，後者更因而爆發戰爭，即成為「六日戰爭」的導火線，後經國際調停甫迅告解除對蒂朗海峽的禁航，以、埃兩國並在多年之後方才簽訂和約，由以色列將其所佔領，包括塔巴港城在內的整個西奈半島歸還埃及。斯座聲名顯赫的蒂朗島，島上則極為乾旱，鮮少見有青綠的植被，周圍的淺水區擁有大片的珊瑚礁，而蒂朗海峽靠近蒂朗島的淺水區，則是一處極受遊客喜愛的潛水勝地。

中古時期，勢力延及北非、西亞的羅馬人，開啓了歐、亞、非三洲之間的貿易，並以阿卡巴港作為通往紅海的貿易據點。羅馬軍國聲勢衰落之後，改由阿拉伯人佔領該地，十字軍亦曾數度攻佔阿卡巴並在這兒建立城堡，不過終究未能擁佔阿卡巴，每次皆在短暫駐軍後即又被阿拉伯人奪回。但是，部落型態的阿拉伯勢力，畢竟無法於此長期有效的統治阿卡巴，突厥族裔的奧圖曼帝國遂在其強

大興盛之際，於14世紀佔有阿卡巴暨整個西亞地區，現今位於阿卡巴市郊的一座「滿美洛堡壘」(Mameluk Fort，Mameluk源出埃及語，曾是埃及中王朝時期的統治者)，便是由奧圖曼帝國就原有的城堡所改造擴建，從堡壘上鑄刻字體的碑文，得顯示堡壘係於伊斯蘭勢力強盛時期所初建，乃是當地的歷史遺址和著名地標之一。

嗣後多年，阿卡巴港爰告成為奧圖曼帝國麾下的重要港口，土耳其人並於其統治後期建造連接大馬士革和聖城麥加的鐵路，直至第一次世界大戰之後，戰敗崩解的奧圖曼帝國方才結束對於龐大西亞地區的統治。大戰期間，發生於阿卡巴之戰役(Battle of Aqaba)，對於擊敗奧圖曼帝國的戰局具有決定性的影響，並終結土耳其人在此長達約莫500年的統治，電影名片--「阿拉伯的勞倫斯」對於不列顛勢力在阿卡巴港和周邊地帶，策動阿拉伯族裔如具有領導力的沙烏地部族(日後該部族於阿拉伯半島上建立的國家，即被命名為沙烏地阿拉伯)，挺而反抗奧圖曼帝國之經過，曾有深入的描述。

以色列轄屬的艾拉特港，以及其營運動態和日後發展

同樣位於紅海阿卡巴灣北端的艾拉特(Eilat Harbor)，是以色列最南端並建起於谷地盡頭、低平狹窄海岸上的港埠城市。約旦固然有瀕臨阿卡巴灣的阿卡巴港和阿卡巴市，而以色列卻在同一海灣建有艾拉特港和艾拉特市，所以以色列是將該海灣稱為

「艾拉特灣」(Eilat Gulf)；因此，到以色列的外國旅客若，對以國民眾提到阿卡巴灣，可常會遭到白眼並被當場糾正的。

艾拉特港市的海岸線僅約10公里長，若登臨至艾拉特的山上既可俯瞰整個城市的風貌，並可觀睹到東鄰的約旦阿卡巴港城和西鄰的埃及塔巴港城(倘若沿著90號公路朝西而行，可以抵達以、埃邊境的塔巴城)，乃至於遠處的沙烏地阿拉伯疆域。艾拉特之面積小於東側的阿卡巴市，僅約220平方公里，人口卻有4萬7千人之多，這在以色列或其他的西亞或中東地區，已可算是一個大城。

艾拉特市並建有一座「艾拉特國內機場」，另則有屬於國際港的艾拉特商港，後者乃是艾拉特城和周邊地區所有人員、貨物賴以對外連通的首要設施，藉由海運所能發揮的運輸功能，遠大於空運的機場。在1948年5月的建國之初，以色列便亟力爭取於紅海邊的「艾拉特海灣」(即國際間通稱的阿卡巴灣，本文以下涉及約旦方面方稱為阿卡巴灣)擁有約10公里長的海岸線(約旦阿卡巴市的海岸線為11公里長)，俾可自建港埠，使得船舶可逕自從艾拉特港航赴東非和遠東，無需經由瀕地中海的海法(Haifa)港或阿什克倫(Ashqelon)港發出船舶，再通過蘇伊士運河以到達東非、西亞和遠東，是兼具經濟用途和戰略意義的港埠。

1921年，在西亞殖民統治的英國，係以約旦河為邊界將原稱的「巴勒斯坦」地區分為東、西兩部分，西

部仍稱巴勒斯坦、東部則改稱外約旦，前者仍由英國佔有，後者暫為聽令英方之酋長國型態。1946年5月25日，約旦王國正式宣告獨立，但約旦河西岸和阿卡巴灣一帶的領域尚未劃定分明；1950年4月，約旦河西岸和東岸合併稱為「約旦哈希姆王國」，而阿卡巴灣岸的艾拉特地方，則在英方主導下於1948年時，劃予由猶太族裔建國的以色列。

當地的熱帶地中海型氣候，夏季最高溫曾達到47℃，但在每年冬季卻頗為溫暖，陽光亦趨於和煦，全年平均降雨量約30公厘，海岸沙灘、海底珊瑚礁和市郊的艾拉特山景色極為優美，爰有發達的旅遊業，尤以「瑞葛弗沙漠」、鋸齒狀的光禿山峰和趨近山峰夾峙形貌的峽谷最能吸聚人氣；北邊谷地中的「提姆納」地方盛產銅礦，是艾拉特市和以色列的重要寶藏，離海岸或艾拉特港不遠處則設立有大型煉油廠，並有油管將煉妥的油料泵運至位於地中海沿岸的海法港與阿什克倫港去。

建於海灣之邊的艾拉特港，是一處課得免課徵進口稅的自由港，港區的水位在每日潮汐漲落時的高、低潮位，大都維持在高於海平面0.8公尺和0.2公尺的高度，潮差僅0.6公尺，可利於船舶的穩定停靠和裝卸貨物。港內計有12個貨物碼頭(含兩個貨櫃碼頭)和4個專屬的大型油輪泊靠碼頭，貨輪、油輪所泊靠碼頭之長度各為740公尺和990公尺，航道最大水深則各為13公尺和18公尺。其中的油輪碼頭最大可供停靠50萬載重噸

的巨型油輪泊靠；貨櫃碼頭的貨櫃年裝卸量，在邇來數年約為每年**6.5萬TEU**。碼頭旁的貨物堆放場之佔地面積，和建有倉庫而可供於室內堆放貨物的總面積，各為**5.5萬平方公尺**和**10萬平方公尺**。

艾拉特港主要的出口貨物為石油、礦石、鉀碱及磷酸鹽等；進口貨物主要則有木材、建築材料及糧食等。在各式各樣的岸吊設備和裝於船上的吊運機具以及拖船…等裝卸設備當中，以屬於岸吊型態的起重機具有最大的吊重能力，可吊起**80噸**的貨物，散裝貨物的裝卸速度，得為每小時**800噸**；而配置的拖船，功率則大都在**2,000kW**以上。除此之外，還可視狀況臨時調撥碼頭以供郵輪停靠，以色列雖然長期處於備戰狀態，並屢有難以全面杜防的恐怖事端，但是觀光旅遊產業倒頗受國民和政府、業界的重視。

自以色列建國起便於艾拉特地方立即設港設市以來，迄今已近達**68年**的漫長歲月，港務管理部門雖曾基於裝卸量逐年增多，而考量擴建碼頭並增設吊運機具，但因艾拉特市僅有**10公里**的海岸線，根本無法在岸邊增建

碼頭。因此，僅能藉由改換更新穎優良的吊運機組，以縮短裝卸貨物的時間，達到在相同時間內增加貨物裝卸量之目的。否則，只能如同新加坡或香港般的，透過在海岸邊填造陸地和「突堤」的方式以供建造碼頭，惟此等工程必然極為浩大，是否符於經濟效益恐不樂觀，而且不免引生周旁阿拉伯國家的憤慨和抗議。

以色列現今業已和中國大陸合作，將於境內建造一條南、北兩端各係坐落於艾拉特港和阿什克倫港的鐵路，此一近乎縱貫以色列全域的鐵路，在建竣之後必將成為連接紅海和地中海的陸運交通新動脈，重要性不言而喻。這條與蘇伊士運河頗近之貨運鐵路，另被媒體喻稱「陸地新運河」，總長預計為**350公里**，造價估達**20億美元**。日後，行駛於其上方的貨運列車，通行時速設定為**250公里/小時**的高速，將可望於**2025年**之前建竣通車，既得紓解通過蘇伊士運河的船舶數量，並對於繁榮當地的交通運輸，以及發揮陸上接駁功能，促進紅海和地中海之海運，咸有至為明顯之效益。



圖一：阿卡巴灣(Aqabagulf)



圖二：蒂朗海峽(Tiran Strait)



圖三：位於紅海阿卡巴灣北端，由以色列擁有的艾拉特港(Eilat Harbor)