

專刊暨經驗交流

您見過戰爭的慘狀嗎？越南淪陷前胡志明市(西貢市)

田文國¹、李大民²

二次大戰已過70年，國府遷台也將近70載，也就是說，除少數『八二三炮戰』時在金門服役的人，以及更為少數曾參加1950年代初期外島戰役如『大陳島撤退戰役』的職業軍人外，基本上70歲以下的台灣人都沒有戰爭經驗。也就如此，在目前兩岸關係緊張時，看著電視上名嘴乃至『專家』興致勃勃地在談著台海戰爭武器之比較，就不免讓人為台灣未來可能付出的代價捏一把冷汗。

戰爭是什麼？它哪裡是冷冰冰的軍力比較，或死傷人數統計！大陸馮小剛導演拍《1942》，片頭一開始的場景，就血腥地拍出無辜百姓及軍人剎那間斷手斷腳、哀號崩潰的畫面，徹底寫實的血肉橫飛讓你如置身現場，果然片子一出，就有許多人以它過於血腥，缺少藝術處理，但面對這種批評，馮小剛導演只如實地回答：『真實的戰爭就是如此！所有的後加處理，只會讓觀眾更不了解戰爭。』

一、越戰時空背景

越戰又稱越南戰爭(1961年~1975年)，是越南共和國(以下簡稱

南越)與美國，共同對抗共產主義的越南民主共和國(以下簡稱北越)與越南南方民族解放陣線(以下簡稱越共)的戰爭。越戰是第二次世界大戰以後，美軍參戰人數最多、影響最大的戰爭。

- 1、1945年，第二次世界大戰結束後，越南(圖1所示)區分南北而治，胡志明在越南北部的河內宣布獨立，並建立越南民主共和國；而法國及越南反共人士則扶持保大皇帝阮福璉，在南部的西貢(胡志明市)建立越南國。為爭奪對越南全境的控制權，雙方進行長達9年的法、越戰爭。
- 2、1954年3月13日，在中共的援助下，北越在奠邊府戰役擊敗法軍，法國邀請蘇聯、中共、越共的代表在日內瓦召開會議。
- 3、法國於1954年7月21日簽訂『日內瓦停戰協定』後撤出越南。南、北越以北緯17度線分治，北越由胡志明統治，南越仍在保大皇帝的控制之下。
- 4、1955年10月23日，吳廷琰在西貢舉行公民投票，罷黜保大皇帝，建立越南共和國。

1. 台灣海洋大學商船系教授 輪機長 驗船師
2. 旭航船舶技術公司總經理

- 5、1959年，越共中央委員會決定武裝統一越南，大量軍事人員前往南越組織武裝顛覆活動，翌年，由其所控制的越南南方民族解放陣線成立。
- 6、1963年11月1日，南越楊文明等軍官以武力推翻吳廷琰政權。
- 7、1965年6月14日，阮文紹被推選為越南共和國元首，任職至南越政府滅亡。
- 8、1972年3月，北越發動更大規模的『復活節攻勢』。尼克森總統下令美國B-52戰略轟炸機對北越進行全面轟炸，北越的『復活節攻勢』以失敗告終，損失逾10萬名部隊，被迫回到談判桌前。
- 9、1973年1月27日，參加『關於越南問題的巴黎會議』的四方(美國、北越、南越、越南南方共和臨時革命政府)在巴黎正式簽訂『巴黎和平協定』，後美軍於2個月內全部撤出越南。



圖1越南地圖

資料來源：Google 越南地理位置

二、美國介入

- 1、1946年初，胡志明曾要求美國幫助越南人民從法國的統治下獨立，但是美國對屬於共產黨的越南獨立同盟會(以下簡稱越盟)並不支持。在中國大陸被全面赤化後，美國開始支持保大皇帝，提供法國軍事援助以對付越盟。
- 2、1954年9月，美國為遏阻共產勢力擴張，邀集英國、法國、澳大利亞、紐西蘭、菲律賓、泰國及巴基斯坦等國，簽訂『東南亞防禦公約』(Southeast Asia Collective Defense Treaty)。
- 3、1954年10月23日，美國在最後一批法軍撤離後，取代法國介入越南衝突，宣布直接支援南越政府剿共。
- 4、1955年2月12日，首批美軍300人的顧問抵達南越，並協助訓練南越三軍，為美國捲入越南戰爭泥淖的開始。
- 5、1961年5月，為了進一步幫助南越吳廷琰政府，甘迺迪(John F. Kennedy)總統派遣一支特種部隊進駐南越，開啓美國捲入越南爭紛。

三、表面現象的戰爭結束實際暗潮洶湧

- 1、1973年1月27日『巴黎和平協定』雖已簽訂，但越戰並未就此結束游擊戰依舊進行中，北越重新控制越南南部的大部分鄉村。

- 2、1975年1月北越重新發起最後的決定性攻勢。南越政府軍心土崩瓦解。
- 3、1975年3月17日南越總統阮文紹宣布放棄中央高地。各地南越軍隊無秩序地撤退，各大城市相繼迅速陷落。
- 4、1975年4月7日美國福特(Gerald Ford)總統發表聲明，要求美國國會重新考慮援助南越。被美國國會否決。
- 5、1975年4月23日福特總統宣布越戰正式結束。南越軍民對美國產生失望與厭惡感。
- 6、1975年4月29日美軍組織有史以來最大規模的直升機撤退行動。美國人被迫離開越南。
- 7、1975年4月30日一架直升機從美國大使館撤離最後一批美國公民，成為美國捲入越戰結束的象徵。西貢陷落，北越攻陷美國駐西貢大使館和南越獨立宮總統府，南越覆滅。

- 8、1976年7月2日南、北越終於統一，組成新的越南社會主義共和國定都河內，西貢市改名為胡志明市，越共取得政權並執政至今。

四、我所見過戰爭的慘狀

翻閱日記本其中記載，1974年任職大來航運雜貨船『捷川輪』(M/V CHIEH CHUAN)三管輪，係前川崎汽船公司國川丸如圖2所示，於1973年賣給大來航運航行東南亞至美東航線，隨工作商船航行由美國莫比爾港(Mobile)裝載包裝大米至西貢(胡志明市)，於Feb/18/1974抵達西貢(胡志明市)。我有親身經歷過戰爭中城市慘狀，如果說能那最好是不是，其淒慘之狀絕對超過您的想像！看過1942這部馮小剛導演的戰爭電影嗎？其中部份情節似曾相識，那也就是越南戰爭當我毫不誇張身在其中看到的慘烈感受，如圖3~12所示。因為當年照相機並不普遍，所有照片都由相關網站上取得。

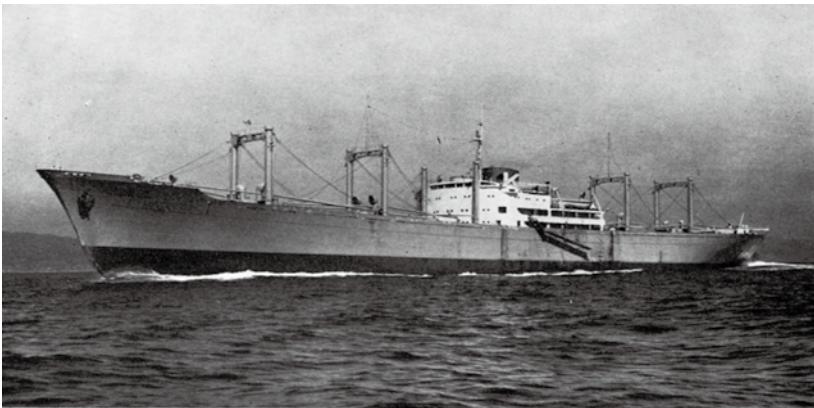


圖2前川崎汽船公司『國川丸』1973年賣給大來航運後改名『捷川輪』



圖3駕駛台二邊堆積沙包



圖4船隊跟隨前後軍艦護衛進入



圖5碼頭上工人裝卸狀況



圖6碼頭上工人裝卸狀況



圖7大使館二樓宿舍床頭架設手提機鎗



圖8大使館二樓宿舍機鎗彈帶掛床頭牆上



圖9越南戰場慘狀



圖10越南戰場慘狀



圖11越南碼頭上出賣原始本錢少女



圖12為生存越南百姓水中逃生慘狀

以上全部資料來源：Google 越南戰爭照片

- 1、Feb/18/1974抵達西貢河口，感覺到肅殺氣氛，由港口工人開始在駕駛台二邊堆積沙包，如圖3所示。
- 2、Feb/19/1974，0900am船舶起錨進港，進入西貢河河道沿途船隊跟隨前後軍艦護衛進入，如圖4所示，只見河的兩邊稻田、草樹全被汽油彈燒光，說是怕越共躲在草裡向船上射擊，天空且有直升機在船隊上方來回飛行場面壯烈肅殺。
- 3、河道下錨裝卸貨：港口裝卸作業想像不到戰地碼頭工人超過一半為女性，感觸戰亂地區最可憐為女人，為了照顧家庭老小，所有生產事業幾乎都停頓，沒有工作及收入可做，再辛苦只要能有一口飯吃也必須承擔，如圖5、6所示。
- 4、中華民國大使館狀況：Feb/20/1974我休假外出，堂兄田文虎為陸軍政戰軍官，外派越南胡志明市大使館連絡官，乘計程車到中華民國大使館工作隊，古堡式二樓建

築，警衛森嚴大鐵門深鎖，等了一會突然大鐵門開了，有一台吉普車正要進入我立即衝向前去，坐在右方穿軍服的軍官立即掏出手槍指著我，我即刻出示護照告知我來自台灣要找我堂兄，該軍官即收回手槍示意警衛讓我進入。

見到文虎哥，他鄉遇親情非常興奮，在辦公室聊一會，帶我上二樓到宿舍，眼前的景象讓我震驚，每張單人床其床頭背牆上掛著一把手提機槍，接連著長長彈帶盤踞在整個牆壁上格外顯眼，如圖7、8所示，我詢問文虎哥有這麼緊張嗎？他回答前一個月中華民國大使館曾被夜間攻擊，現今只要夜間聽到槍聲雙手向後一伸立即取得機槍，臥倒後即刻準備就地還擊。

試想這是國家駐外大使館都如此沒有保障的必須自己保衛自己，也使我打心裡對戰亂國家駐在大使館持續執行公務的官員，獻上無比的敬重與祝禱。

- 5、我沒有見過現場雙方戰鬥人員慘況，想像中應如圖10、11所示，但我在市區街上所見滿街穿著軍服缺胳膊缺腿傷殘要飯的軍人，戰爭殘酷淒慘在此做了最好的教材，戰爭為國捐軀的人我們見不到，但是傷殘者返回家鄉，誰有能力養殘呢，家庭已澈底無能力，政府為了全力戰爭，那有心思管理，放著缺胳膊缺腿傷殘的軍人自生自滅，為了生存有能力出來要飯還是比較幸運的一群。
- 6、碼頭上無數出賣原始本錢女人，包括不少華裔女子，長年戰爭市場幾乎停滯，沒有絲毫收入但家庭老小生計仍要維持，人在極端生存壓力下，尊嚴為何物已無法考慮了，讓我深刻感觸戰爭對毫無戰鬥能力的女人是極端不公平，如圖11所示。
- 7、長年戰爭下餐廳食物價格貴飛漲三倍以上，大樓缺水、缺電斷簷殘壁下即使價格便宜也無人問津。
- 8、外出得格外小心，乘坐計程車偶爾街上聽到槍聲，警察、游擊隊及北越份子我們分不清，夜間更聽到爆炸聲，且見遠處有射火箭炮的火光，加油站被攻擊火燒也不足為奇。
- 10、碼頭工人超過一半為女性，使我深深體會戰爭時，大砲一響女人最慘。

11、街市上幾乎都是賣美軍軍品物質，除武器外什麼美軍物質及軍需物都買得到。

12、『捷川輪』老船員董興根當年五十多歲，一生都在商船上工作，時任職助理三管輪，海上工作中曾參與見過各種戰爭現場，包括：

(1)上海國共內戰時黃浦江撤退。

(2)韓戰運送戰略物資。

(3)越南法國大撤退時慘狀。

我好奇的詢問他，比較您的海上工作到戰地經歷，與越南現在比較，那一場戰地最慘烈，他毫不猶豫回答說上海國共內戰時黃浦江撤退最慘，尤甚此地更嚴重十倍，聽到後我不敢再想像。

13、胡志明市堤岸華人區5~10%富人早逃走了，剩下(90~95%)沒有足夠的錢根本跑不掉，如圖12所示。那時外僱船員薪額高，且西貢堤岸華裔女孩多，物質缺乏，多位華僑也詢問未婚者可願娶她們女兒？一同帶離越南，但由於時間匆促交情不深故無法有進一步結果。

14、帶黃魚：這是事實但我聽說但從未見過。由於戰火傷亡慘重，在堤岸華人區，有錢華僑家中躲藏的年輕親人或子女，拜託利用商船帶他們偷渡去公海轉船或去香港，即所謂的黃魚，且每個黃魚都是以黃金多少兩來計價，人頭價格頗高。

但也聽說後越南政府為防堵年輕人利用商船偷渡出境，嚴厲追緝並在海上當場擊斃，如此嚴格執法很快就杜絕年輕人偷渡。

15、當年代『航海通訊』月刊船員投稿報導中『西貢十最』摘錄如下：

- (1)歷經長時間的戰禍，一般老百姓的生活最苦。
- (2)天災、人禍、氣候、衛生等因素，使得各種傳染病最多(吃、喝、玩、樂都要特別小心)。
- (3)因受戰爭的影響，社會治安及交通最亂。
- (4)上船的海關，有總部海關、地區海關、憲警聯合海關、特別海關，單位最多。
- (5)海關的服裝五花八門，制服、便衣、拖鞋、短褲，人手一袋，毫無紀律可言，臉皮最厚。
- (6)為了逃避戰禍的威脅，難民湧向城市，街道最髒。
- (7)商店及攤販無商業道德，要價最狠(往往較實價高出數倍)。
- (8)傳統的習慣，女人種田、做工，多數男人最懶。
- (9)港區內可做通夜工(市區十時戒嚴)，工人當中女人最多。
- (10)因為船上女工很多，所以船員最方便(可以公開議價就地取材)。

五、結論

有過這切身體會經驗，即便海上見過大風大浪，我自己也從不敢說不怕戰爭，即便服役海軍戰艦時曾面臨外島金門與馬祖列島補給護航進入準戰爭狀態，我也知道戰爭的死生並不同，它何止輕如鴻毛，更常讓你虛無到找不出一個可以坦然面對的理由。

戰爭，不是電動遊戲；是為國家而戰，不是在網路上按個讚；閉上眼睛想想台北市為了應對戰爭攻擊，停水、斷電切斷瓦斯只要一周就好，誰能夠評估一下後果會如何嗎？你只有這一生，不可能重來；台灣這麼小，只要輸一次就全盤盡輸。兩岸的未來原就可以有戰爭之外的選擇，它不是零和遊戲，關鍵在當政者做了什麼。而當政客輕言有國際外援乃至興奮地談獨立及戰爭時，我真希望問他一下：你去過戰場嗎？您真認識戰爭嗎？

[註]本文李大民總經理當輪機員於越戰時曾去過西貢(胡志明)市，其中有些觀點及他的見識一同討論過後完稿，特列共同發表。

擬建中之以色列新鐵路，可帶動兩個 分別瀕臨地中海與紅海重要港埠的發展

文／謝晚娛

連通地中海阿什杜德港與紅海艾拉特港的新鐵路，將由中國大陸承建

近些年間經濟往來日益熱絡的以色列和中國大陸，正準備攜手合作，建造一條用以連接瀕地中海的阿什杜德港與瀕紅海艾拉特港兩座港城的「高速貨運鐵路」，這條擬建鐵路的長度和造價預計為350公里和20億美元(不含購置列車之費用)，列車時速設定為250公里/小時，即單程之行駛時間為1.4小時(84分鐘)。而在阿什杜德港和同樣亦是瀕臨地中海的第一大港--海法港之間，則早即已有鐵路相連(為一般的鐵路，非行將建造的高速鐵路)，因此海法港和艾拉特港兩個港埠，同樣將可咸由鐵路相連接。

另一備受舉世關注之事，乃是該鐵路將由中國大陸的營建業者承包興建，此不啻是中國大陸將經濟和營建實力，從中東的阿拉伯國家伸進猶太族裔國家的重大明證，日後無論是調停地區爭議或弭定族裔糾紛，中國大陸將有可能取代歐美列強，成為主導局勢的新主力。再加上中共在南亞的巴基斯坦、孟加拉和斯里蘭卡等「親中國家」，皆曾取得有商港或軍港的專用港區，從而構建成一條「珍珠鏈」(string of pearls，由於該

語是西方媒體用以暗批、明指中共的擴張勢力，因而中國大陸之媒體反倒無意引用該語)，且在非洲亦已因多年來協助建設的緣故，而與不少國家締組成龐大的勢力。該等挺進擴張之作為，早即深令西方列強覺得不是滋味，今又與以色列建立起極其友好的關係，故此舉必然會導致邇來和以色列卻頻生嫌隙之美國格外的緊張。

美國媒體早自中國大陸於數年前，表示有意競標這條連接地中海與紅海的高速鐵路起，即曾鎖定此一訊息而頻予報導，認為中國大陸將會增進在以色列境內基礎設施、重要產業，乃至於增進在戰略運用等多項領域的影響力，歐洲著名媒體《德國之聲》(Deutsche Welle)，亦於近年內本建設案已漸趨明朗起數次密集報導。揆諸西方媒體之原意，原係擔心中國大陸的勢力在中東日益壯大，而相對瓜分掉歐美強國可能在當地攫得的利益，容亦存有鼓動以色列業界和民眾，挺身反對由中國大陸承建鐵路之意念。孰料不僅未能達到預期之目的，反倒炒熱了這項建設，並且仍舊是一如各界事先之預估者然，係由中國大陸奪標承造。

這項被國際媒體簡稱為“Med-Red”(即從地中海至紅海，from the Mediterranean to the Red

Sea，以下亦以「兩海鐵路」稱之)的鐵路建設方案，預定的施工期為5年。由以色列「內部事務部」(相當於吾國內政部)組成的委員會，在2013年10月時便已核准由「港口鐵路局」(Israel Port Railway Authority，簡稱IPRA)提報之“Med-Red”鐵路規劃路線，並復於2014年招開的國際標中，旋由中國大陸的營建業者如願得標。

以色列環保部長阿米爾·佩雷斯，曾以深有破壞環境之顧慮為由，而亟力反對興建該兩海鐵路，不過後來則因在環評會議中，採行環保團體的意見，決議調整部分行經自然保護區的路線後而讓步，所以環保上的疑慮業已可迎刃而解。只是，本項作為不免使得整個建設，例如原訂於2014年下半年破土動工的計畫略有延遲，但則只是時間上的問題，待修正之路線規劃底定並獲致審議通過之後，即可大舉趕工、戮力建設。

就政經局勢以論之，幾乎所有的國際觀察家皆明瞭，包括以色列周邊的阿拉伯國家在內，世界上確有不少國家並不樂見由中國大陸得標以建造該條兩海鐵路，擔憂一旦以、中(指中共，下同)兩國走得過近，他日有可能發展為進一步的軍售或軍事交流，必然會使兩國的經濟實力和軍事力量愈加的壯大，繼而引起地區穩定狀況的變異或國際秩序的失衡。

以色列政府其實亦明瞭國際各界

的想法，故屢對外強調建造這條兩海鐵路，旨在冀盼鐵路建成後，紅海的艾拉特港口和地中海的阿什杜德港口之間將有便捷的高速貨運鐵路相連，使得來自亞洲國家的海運貨物得在艾拉特港改以鐵路轉運至阿什杜德港，再從後者處將貨物(或貨櫃)裝上船舶以運抵歐洲，無需通過蘇伊士運河，而可節省運河通行費和運輸的時間，反之從歐洲運往亞洲的貨物亦然。蓋即使必須經過兩次的轉運、即從「輪船至列車」和再從「列車至輪船」的轉運，但仍可縮短時程和成本，而且該條連通兩個海洋的鐵路，將一如「陸上運河」般的得由以色列完全自主控制，不必擔心一旦和周邊阿拉伯國家交惡後，船隻有被禁行蘇伊士運河的偌大風險，或是在運河兩端海域被攻擊的不測風雲。

事實上，早在2012年7月中共便和以色列共同簽署一份具有政經合作和戰略意義的協定，當時的中共國家主席暨共黨總書記雙職皆為胡錦濤先生，以色列總理則為本雅明·納唐亞胡(Benjamin Netanyahu)。其中，在交通運輸方面，復由以色列「交通基礎設施和道路安全部」部長--伊斯拉爾·凱茨和中共時任的「交通運輸部」部長--李盛霖，簽立關於以色列鐵路等基礎設施的《建設備忘錄》，俾據此而於以國境內推動兩國在交通基礎設施領域上的合作。中以兩國在公共交通方面的合作意向，可以追溯

到2011年9月，當時訪華的交通部長凱茨與中國簽署了關於公共交通的協定，之後以色列內閣會議爰於翌(2012)年2月5日通過建造這條高速兩海鐵路的計畫方針，惟路線則再另作規劃。

當然，締結成書面的《備忘錄》係基於兩方平等而著重於相互合作，惟就可能的實務觀之，大多數人皆悉乃是由中共協助以色列推行建設，以色列卻鮮少可能派員至中國大陸從事道路、港埠或機場之工程建設。在簽署備忘錄未久，「兩海鐵路」及其他港灣工程、港區鐵路的建設，咸如水到渠成般的陸續由中共麾下之事業得標，以、中兩國之關係必然因為此等工程建設的緣故而愈為親近。

兩海鐵路兩端的阿什杜德港城和艾拉特港城，及其日後和該鐵路的依存關係

阿什杜德(Ashdod)是以色列瀕臨地中海邊的一個港城，就整個以色列陸地疆域言之係座落於中西部位置，耶路撒冷和特拉維夫各在其東邊和北邊，但就沿循地中海的海岸線言之，阿什杜德是在海岸線的南邊，另之大港、即以色列最大港的海法港則是趨近以色列地中海海岸線的北端。阿什杜德市面積有47.242平方公里，人口數達210,000人，是以色列第五大城市和第二大港口。姑且不論數千年前由大衛王、所羅門王統治下的猶太王國之狀況，就近代的情形以

論之，阿什杜德是一個由移民們胼手胝足，始從非城鎮狀態的荒漠區所建立的海港型城市，確可形容為「篳路藍縷，以建『港城』」。

在1948年以色列獨立建國後未久，於1948年爆發的第一次中東戰爭中，阿什杜德是由埃及居首的阿拉伯聯軍所曾抵臨的最北點，之後以國甫告穩定局面並擊退阿拉伯聯軍。8年後、即1956年，阿什杜德正式設市，移民紛自摩洛哥、埃及等地移入；翌(1957)年7月，以色列政府復將特拉維夫以南約32公里處、面積達24平方公里之土地撥予阿什杜德。接著，大量來自蘇聯的猶太移民相繼加入基礎建設的行列，在城址建設初現規模後，阿什杜德遂於1961年4月展開建造港埠、碼頭和從事購置裝卸機具的龐大工程。4年後，即1965年11月首艘貨船進港，自此阿什杜德已成為名符其實的海港，城市不但穩健的發展，人口亦同告穩定增加，躍進為現今之以色列著名港市。

阿什杜德的氣候為典型的地中海型氣候，夏季白晝漫長、炎熱乾燥，其他三季的氣候反倒溫和適中，且因季風和緩吹拂之因素，所以雨量充足而不致缺水，這正是它得以發展為港城的重要原因。和第一大港--海法及第三大港--艾拉特同列為以國擴展航運貿易中心樞紐的阿什杜德港，距離以色列「本古里昂國際機場」(以首任總理之名為名)35公里，故得有利

於發展海空聯運。城市內有密的鐵路可朝南北方向，通往瀕海各城市和港口區，並有4號高速公路與特拉維夫和阿什肯內等地方相銜連，而且從4號高速公路又可延伸出41號高速公路，以通往港口和港邊工業區。

建成於1965年的阿什杜德港，在歷經近乎整整半個世紀的營運和擴建之後，現今已是卓然有成，有「『船』流不息」的航線通分別連通全球多處港口，船舶又以通往美國的紐約和邁阿密、西班牙瓦倫西亞、香港以及台灣海峽兩岸的基隆和上海、寧波、漢口(為河港，港區位於長江北岸漢口沿江地帶，且有部分港區延伸入長江武昌河段，阿什杜德港並與「武漢新港」締結為友好港口)…等港口者最為頻繁。近數年內，每年進出港的船舶約143,900艘，最大的泊位可供停泊6萬噸級的大型巴拿馬級船舶，其貨物裝卸輸送量年約1,900萬噸，占全以色列散裝貨物吞吐總量的30%左右，每年進出港的貨櫃則約120萬TEU。

此外，阿什杜德港的貨物倉儲區面積廣達50萬平方公尺，並且擁有先端的立體倉儲技術，劃設有農產品、工業材料、電子產品和危險化學品…等專用貯存倉庫。2010年時，以色列和埃及政府簽訂有一項協定，由以、埃兩國各選設一個港口作為泊靠郵輪之口岸，備供搭載以歐美國家為主的遊客旅遊以、埃，俾可共同賺取

外匯、兩蒙其利，以色列之方即係選定阿什杜德港為口岸，邇來諸年每年進出阿什杜德港口的旅客已近達30萬人次。

瀕臨紅海阿卡巴灣(Aqabah Gulf)的艾拉特港(Eilat)，是以色列最南端的一座港埠城市，海岸線僅約10餘公里。位於以色列、約旦、埃及和沙烏地阿拉伯四國交匯處的阿卡巴灣，一直是由以色列、約旦二國各自建立的艾拉特和阿卡巴兩座港市最具盛名，筆者曾於7月中旬出版的本刊中，介紹過阿卡巴灣和該座艾拉特港城，故不再重覆描述其營運狀況，以下僅就這座雖然只有10餘公里左右海岸線的港城之特別地方予以另行著墨。必須先行強調者乃是，以色列人對於此一普被國際海運界泛稱作阿卡巴灣的海灣(乃因海灣近旁有座屬於約旦的阿卡巴古城而得名)，卻是稱作「艾拉特灣」，到達以色列推展商務或從事旅遊的外籍人士若對以國民眾提到阿卡巴灣，可常會遭到糾正或不被理會的。

在第二次世界大戰結束後未久，同意猶太族裔建立專屬國家的不列顛殖民政府，在劃設以色列之版圖時，即曾接納以色列臨時政府之意見，為其留設靠臨紅海之海岸線，但又因為周旁國家如埃及或同樣行將建國之約旦、沙烏地阿拉伯境內臨時政府之掣肘，遂在多方協議下撥劃名為艾拉特之地方，近約10餘公里的海岸線予以

國。如此為之，以色列得以在紅海海岸建港，俾推展海運航貿、從事物流補給，同時得因擁有位在國境南端的出海口，而可更進一步的確保國家安全。

自建國當下的1948年，以色列政府即旋於艾拉特地方建港設市，迄今已逾70年的漫長歲月，幾與瀕地中海的海法港在同一期間，成為以國靠臨兩處海洋的兩個要城，而於1961年始破土建造的阿什杜德港，則較艾拉特港晚了13年方才問世。艾拉特港是一處得免課徵進口稅的自由港，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50萬載重噸之巨型油輪泊靠；貨櫃碼頭的貨櫃年裝卸量，在邇來數年約為每年6.5萬TEU，此當然未可和諸國際著名貨櫃港相提並論。

惟由於今已頗難在艾拉特地方的海岸邊增建碼頭，所以艾拉特港僅能藉由改換更加新穎優良的吊運機組，方可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(註)。港埠管理當局亦已規劃，日後若因業務增加以致現有碼頭數量不敷使用，將考量於艾拉特灣西南方向的沙質海岸延建碼頭，或透過在海岸邊填造陸地和「突堤」的方式以供建造碼頭。根據以、中兩方所簽訂關於以

色列境內鐵路等基礎設施的《建設備忘錄》，最重要者自然是連接阿什杜德和艾拉特兩座港城的高速貨運鐵路專案，嗣後兩座城市間的貨運車程將可縮減至1.4個小時左右，並可裨益於鐵路兩端兩座港城的繁榮發展，且尚有助於一個位處艾拉特市北邊的內陸運河港區之建設。

在特拉維夫大學「國家安全學院」任職的前以國高層官員--埃蘭(Oded Eran)，曾就本條擬建鐵路的效益從事深入的研究，還特地將其與埃及的蘇伊士運河相比較，認為寄望於「紅海-地中海」貨運高速鐵路，將比仰賴蘇伊士運河尤能推動以色列的貿易發展，雖然是施行於陸地上的建設，卻愈可促成海運的興盛。不但連入境以國的貨物可加速運抵至國內，連轉運的貨物(櫃)亦可縮短行程，將無庸再顧慮通過運河的等待時間，且轉運貨物的船舶不以在以色列登記註冊者為限，舉凡所有的貨船皆可改採此一模式以進行運輸。

這條可供高速通行的新鐵路，是以促進全球性物流的「海陸聯運」為首要目標。在上述的作業模式下，本條鐵路則將成為「國際路線」，而這種以鐵路於途中辦理過境轉運的模式，則無需實際辦理通關檢查而可快速通行。此一以接駁方式所施行的「海陸聯運」，將連帶改變航運業排定船舶的方式，如欲從亞洲將貨物運抵歐洲去，航線得於以色列分成兩段

以進行，不再需要萬里迢遙的奔行到底。建造鐵路期間的投資和獲利狀況暫且不論，自鐵路通車以後最能因此而受益者，理當是身為鐵路所在地地主國的以色列和承包興建的中國大陸了，後者因為航運貿易之版圖日益蓬勃興盛，而只要能良善的管理模式得供遵循，將可節省極為可觀之運輸成本，並加速貨物的運抵目標區。

也正因如此，不少的中資航運事業已研擬計畫，將於適當時機和該條鐵路的經營管理單位簽訂長期之轉運合約，而阿什杜德、艾拉特兩個港埠的管理當局極有可能會於日後，以各購置近半股權的方式成為此條高速鐵路的經營者和擁有者，使得海陸聯運的方式可更有效的推動實施。以色列政府亦就中國大陸對於該條可充分發揮海陸聯運功能的鐵路之倚賴了然於心，而且雙方亦皆明白必可藉由此一連通紅海與地中海的「兩海鐵路」之建設，而加強中、以兩國的關係。

美國《防務新聞》週刊曾報導，中資的公營事業暨民營企業在中共政府的鼓勵下，已大舉投資以色列的多項建設，並逐漸取得對於以色列產業的控制權或影響力，週刊發行人對中共有可能攫取以色列的技術、創意而表示憂慮，同時暗批以色列總理納唐亞胡漸與中共政權靠攏，卻相對疏離和美利堅的合作。如今，中國大陸果然一如先前各界之預料，由中資企業取得“Med-Red”鐵路的營建權，

中共並極可能在後續數十年間發展出和以色列愈益親近的邦誼，而這條鐵路亦將成為由以色列自主控制，得與由埃及所控制的蘇伊士運河分庭抗禮或互相扮演陸海制衡的角色。

中共之與以色列積極交好，不僅在航貿、經濟領域得有豐沛的回饋，在其他眾多領域乃至於科技領域的交流、國防武器的交易和國家防務的互補，亦可擁有諸多的斬獲。2000年時，基於美國的強烈反對，以色列不得不取消原先既已和北京政府所訂立，旨在出售“Falcon”空中預警飛機的合約，蓋以色列對中共的軍售作為必須經過美國的同意方可進行。此一取消預警機交易的事端，當然在當時不免會造成以、中雙方的裂痕，但則隨著「兩海鐵路」的合作興建以及其他由中共企業承包建設以色列境內港埠的計畫，已逐漸彌合之前的裂痕，甚且使兩國的關係比裂痕形成前愈益的親近穩固。

以色列引進中國大陸技術和資金，投入數項港灣工程建設

目前為以色列境內排名僅次於海法港的阿什杜德港，因其地理位置顯較位於疆域北邊的海法港口於為佳，且又行將興建「兩海鐵路」，故嗣後阿什杜德港的貨櫃、貨物裝卸運載量，必然在兩海鐵路建竣後大幅的成長，預計至遲得於2020年時達到每年100萬TEU的運輸量，同時發展為以色列全境最為重要的港口。

有鑒於此，阿什杜德港早即自2010年時便著手規劃港埠區內的南港口擴建方案，以期得以在趨近飽和的狀態下，可有更寬敞的場址和更完善的設備以吊運、裝卸貨櫃和散裝貨物。因為在以色列舉國之內，必須招募眾多人員的營建事業始終難有雄大的規模，爰繼完成規劃之後，依據以國《政府採購協定》暨以色列《國家招標法》，招開國際標後發包興建。與此同時，現之海法港亦正投入於「卡梅爾」(Carmel)港區之擴建，但彼此相較之下於阿什杜德推行的南港口擴建案，尤具較大的規模和聲勢。

早在2014年9月23日，「中國港灣工程公司」與「以色列港口發展和資產公司」兩事業之代表人員共同於以色列總理府內簽署一項攸關承包阿什杜德南港口建設之《專案協定》，以色列總理納唐亞胡及交通部長、財政部長、阿什杜德市市長，中國駐以色列大使高燕平…等咸出席此一簽約儀式。該項阿什杜德南港口專案建設之合約，金額近約10億美元，係由中共麾下企業在以色列所承包且備受各界矚目的大型工程項目，如果不列計軍事武器的交易等項，乃是以、中兩國建交近卅年來，在經貿領域上名列前茅的重大合作建設。

復就合約金額言之，中共事業承包該項阿什杜德南港口的擴建工程，為近年之間僅次於承建「兩海鐵路」

的大型工程方案。以色列政府並深切期待雙方在港口、鐵路等基礎設施建設上，以及經貿科技等領域持續加強合作，同時引進更多的中國公司在以色列投資、承建工程項目，達成雙方互利的合作。號稱是全球第二大經濟體和氣勢最為浩大的發展中國家，與著重於發展尖端科技的以色列，得藉由大型的營建工程互相挹注補益，各引對方之長以填補己方在技術或人力資源上的不足，並以之作為落實雙方合作、奠植長遠互信的重要媒介。此等具建設性之跨國合作，和各可為其國家尋得最佳利益並深固邦誼的作法，確可供作吾國政府和業界的借鏡或取法。

註：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。