

專刊暨經驗交流

土耳其與海洋的依存關連，以及伊斯坦堡港的海運發展狀況

文/ 宛櫻

土耳其跨越兩洲，地理位置極其獨特，並與數個海域及海峽，如黑海、博斯普魯斯海峽皆具密切關連

土耳其是舉世極為特殊，唯一地跨歐、亞兩洲的國家(註一)，陸地總面積近達78萬平方公里，其國疆主要為雄踞西亞的安納托利亞半島(the Anatolian Peninsula，又泛稱Asia Minor、即小亞細亞，占土耳其總面積的97%)以及巴爾幹半島的色雷斯(Thrace)東部地區，後者面積雖僅3%之比例，卻容納有全土耳其約13%的人口。就地形和首都--安卡拉所在的位置以論述，土耳其應屬亞洲國家，惟土耳其卻較喜和歐洲國家或國際組織接觸往來，如官方、民間的各種交流合作或各項的運動競賽皆然，只是在其欲加入為歐盟成員的歷程，卻在長期折衝下依舊未能達標而仍持續努力中(註二)。

不少人乃至歷史學者，常認為土耳其是吾國隋、唐朝代北方的「突厥」族裔，於朝向西南方位遷徙而至今之西亞地帶所建立的國家，這當然有部分的道理。較準確的說法乃是於突厥族之遷徙途間，不斷併入其他源於中亞地區的族裔而形成泱泱族群大國，還曾發展出強大的奧圖曼(又譯鄂圖曼，中國大陸則譯稱奧茲曼)帝國，而以突厥族裔為主所

建立的國家則不以土耳其為限，另有若干中亞國家如烏茲別克、塔吉克…等亦然。

在其遷徙和立國過程中，已大幅變更生活型態和習俗，最大的變化則是信奉伊斯蘭教並援用阿拉伯文字，復於語言中融入阿拉伯語。不過在近代，土耳其近乎舉國各界，深覺歐洲國家有更好的環境和更高的文明，遂自20世紀起開始萌生融入歐洲的主張並展開行動，最明顯的改變即是將其文字改為仿羅馬字體的拼寫型式。相較於以突厥為主之族裔，在中亞、西亞肇建有數個國家，散布於西亞、總人口數得近約三千萬人的庫德族裔，卻未能在歷史洪流中因緣際會以興建民族國家，而土耳其政府則極防備境內庫德族民族主義或自決訴求的高張。

土耳其大部分的國疆是北瀕黑海、南臨地中海並西接愛琴海，和其陸鄰的歐亞諸國計有希臘、保加利亞、敘利亞、伊拉克、喬治亞、亞美尼亞和伊朗等國(1915~1917年的一次大戰期間，奧圖曼帝國曾在亞美尼亞境內展開多次的迫害屠殺)。而在安納托利亞半島和東色雷斯地區之間，或謂在黑海和地中海之間，則有博斯普魯斯海峽(Bosporus Strait，又稱伊斯坦堡海峽，海峽名稱之原意為「牛渡」，係出自天神宙斯化身

為牛並載運美女渡河之希臘神話)、馬勒馬拉海(Marmara Sea, 是舉世面積最小之海, 僅約11,350平方公里)和達達尼爾海峽(Dardanelles Strait), 將土國的歐亞陸疆隔阻開來, 並且是唯一可據以連通黑海與地中海的管道。

博斯普魯斯海峽夾處於歐亞兩洲之間, 長約30公里、最寬和最窄處各約3,700公尺與747公尺, 水深27.5-124.0公尺, 兩岸為堅硬、不易侵蝕的花崗岩和片麻岩, 岸壁十分陡峭。位於海峽中段略南、係屬歐洲的伊斯坦堡, 即是隔此海峽與小亞細亞相望。該海峽和馬勒馬拉海、達達尼爾海峽, 是黑海沿岸國家如俄羅斯、烏克蘭和羅馬尼亞、保加利亞…等國的船舶或艦隊, 從黑海進出地中海的必經水道, 海峽中在黑海與地中海之間的水流常頗湍急, 僅在每日漲潮之際甫會稍緩。水流方向在此是呈上下交錯的立體流動情形, 深度在20公尺左右之內的上層水是從黑海流向馬勒馬拉海, 而愈深之下層水則由馬勒馬拉海流向黑海, 復因魚群可季節性的通過海峽往返各海, 故可帶來密盛的漁業



博斯普魯斯海峽(Bosphorus Strait)

資源, 爰使漁捕事業併隨海運產業, 亦為土耳其經濟上的重要支柱。

上述的博斯普魯斯海峽以及馬勒馬拉海、達達尼爾海峽, 在地理的劃分上皆是屬於黑海, 而土國又視以上三者共為土耳其海峽或黑海海峽。黑海是歐亞大陸間的內海型態海洋, 面積約莫42.4萬平方公里, 流入黑海的河流主要有貫穿歐洲多國的多瑙河和流經俄羅斯的聶伯河。土耳其乃是黑海沿岸諸國當中, 擁有海岸線最為綿長的國家, 並因控制通行權而具重要的地位。以往, 在猶無國際法令的規範下, 土耳其和沙俄時期的俄羅斯, 即常因船舶通行權之事而頻生齟齬, 國際間亦頻因之而引發關係重大的伐交運作, 伐交未成即引生伐兵之舉。

1841和1871年間, 版圖遼闊、勢力龐大的土耳其前身--奧圖曼帝國, 曾陸續片面制定對於通過海峽之商船和軍艦的管理條例, 大有「萬事決之於我」的態勢, 週邊諸國莫可奈何。在第一次世界大戰期間, 俄、英、法諸國曾達成秘密協議, 設若其所結盟的國家在戰爭中勝出奧圖曼, 將逼令奧圖曼割讓君士坦丁堡、博斯普魯斯和達達尼爾海峽兩岸的大片土地, 乃至於馬勒馬拉海中的島嶼予俄國, 交換條件是日後須讓英、法的船艦自由通行博、達兩海峽和馬勒馬拉海。



博斯普魯斯海峽大橋(Bosphorus Strait Bridge)，又稱7月15日烈士大橋

孰料在1917年俄國布爾什維克主義十月革命成功後，新設的共產蘇維埃政權和諸歐洲國家交惡，行將肇建的蘇聯領導人--列寧遂宣布廢除前項秘密條約。嗣後，通過以上海峽的船隻，是依據1936年在瑞士簽訂的公約以行駛，公約的基本原則在於匡衡擁有海峽兩岸陸疆之國，必須面對天然地形的特殊因素，而讓週邊海洋國家得以善用海上資源、行使海權並適當發展海運。

土國的首都固然是位處安納托利亞高原中央地帶的安卡拉，但多年來伊斯坦堡卻一直是最大和最受關注之城市，同時亦為土耳其的最大港，土國又另在其他海域邊之岸帶建有多處海港，屢有船舶載貨往來其間，故而土耳其乃是西亞、東歐首屈一指、當之無愧的海運大國。

伊斯坦堡港為土耳其最大的海港及其經營動態

伊斯坦堡之建城可溯循至近約2,700年前，而其之長久綻放光芒或奠肇

輝煌悠遠歷史，乃歷經東羅馬帝國(又稱拜占庭帝國)、奧圖曼帝國…諸王朝的統治所致，亦稱拜占庭(Byzantine)或君士坦丁堡(Constantinople)。奧圖曼帝國在顛峰時期擁有之版圖尤大於東羅馬帝國，斯時整個黑海和愛琴海幾乎皆是其「內海」。

在國人或世人印象中，昔之突厥或土耳其族裔善長騎馬、騎駱駝並藉以闢土拓疆，惟實亦善於航海，爰可渡海征服整個巴爾幹半島、高加索地區和今部分隸屬俄羅斯、烏克蘭之地區。1929年曾在伊斯坦堡的塞拉伊圖書館內，發現一張屬複製，並是由當時海軍上將--皮里·賴斯，於1513年簽署於羊皮紙材質的精美航海圖，上方準確繪有大西洋兩岸的輪廓，連南美洲的亞馬遜河流域、今位於智利的合恩角乃至南極洲的形貌均準確的繪製於其上，但其簽署年分則比史上記載人類首航抵臨上述諸地的時間提早甚多，遂被判定應是出於19世紀時的贗造品。不過，土耳其人倒也一如周旁的伊朗人、阿拉伯人，確曾在勢力高峰期時發展出燦耀的海事文明，以至迄今其航海事業仍甚昌明強盛。

兼為伊斯坦堡省首府的伊斯坦堡城，位於金角灣與馬勒馬拉海之間的地岬上，面積計254平方公里，人口約560萬(若含週邊衛星城或以全色雷斯地區併計，更可逾七百萬)，現行98%的居民信奉伊斯蘭教。由於伊斯坦堡曾是數個帝國時期的王城所在地，也因此而使得伊斯坦堡的舊城區到處皆有悠久的古蹟及

宏偉的宮殿、寺院、博物館等建築。15世紀中葉，土耳其人在逐離東羅馬帝國勢力，並以其作為奧圖曼帝國首都後，正式將原稱君士坦丁堡(以君士坦丁大帝之名以命稱)之城易稱其為伊斯坦堡。一次世界大戰後奧圖曼帝國解體，所分出且最主要的新國家、即土耳其係於1923年遷都安卡拉(註三)，然而伊斯坦堡始終仍是土耳其的最大城和最大港。實際上，伊斯坦堡在博斯普魯斯海峽東岸亦擁有猶斯屈達爾(Üsküdar)之地方，爰得成為地跨歐、亞兩洲的大城市。

土耳其全國共有20餘個國際和國內商港，國際港除了伊斯坦堡港以外，另有Izmir、Iskenderun、Mersin和Derince四港，即共有五個國際商港，每一商港又可劃分為若干個港口區，因而若以港口區論計則有近約70餘個之多。例如，瀕臨馬勒馬拉海東北側的伊斯坦堡港(Istanbul Port，國際港口代碼TRIST)係居歐亞交通要衝之位置，並是國際海陸運輸的樞紐，又可分成昆.波特(Kum port，其名稱便將港、即port顯示於內)、海達爾帕夏(haydarpasa)、阿姆巴厘(ambarli)以及馬達斯(Mardas)等數個碼頭作業港區，其貨物(櫃)的裝卸作業是由「土耳其海運公司」等事業局負其事。油輪卸油之碼頭是坐落於阿姆巴厘港區，可供泊靠的最大型油輪達25萬載重噸，蓋土耳其自產油源不敷消費需求，必須從鄰近國家如敘利亞進口原油以就地提煉。另如前面段落所提，在海黑靠近博斯普魯斯海峽處蘊涵

有豐富的漁業資源，因此在鄰近海達爾帕夏港區處亦闢設有全國最大的漁港

伊斯坦堡當地屬亞熱帶地中海型氣候區，盛行東北風，既是全國交通運輸、經濟文化和觀光旅遊的中心，又是全國進出口貿易的重地，全國有50%的進口和15%的出口均是經由伊斯坦堡港以進行吞吐。年均溫為8~20℃，全年平均降雨量則近約500公厘，港口和各碼頭區潮汐變化小，極有利於船舶的靠泊和裝卸貨物。公路網密布於全市，鐵路亦甚便利發達，國際機場又僅距離港口約20公里，每天有頗多次的定期航班飛往世界各地，可裨益於「海陸聯運」及「海空聯運」業務之推展。



伊斯坦堡的海達爾帕夏(haydarpasa)貨櫃港區

橋梁、隧道的建設問世使伊斯坦堡得與土耳其東疆緊密相連暨結語

現今，土耳其計有五條可供跨越或鑽越博斯普魯斯海峽的陸運通道，分別為公路使用的博斯普魯斯大橋、穆罕默德二世大橋、亞武茲蘇丹大橋、甫於2016年完工的歐亞隧道(Avrasya

Tüneli或Eurasia Tunnel)以及專供鐵路列車使用的馬勒馬拉隧道(Marmara Tunnel)，條條俱是連通歐亞兩洲的要道。此等橋梁與隧道的建設，得令屬於跨洲海洋國家的土耳其，具便捷連通歐亞兩洲的忒大功能，也讓被海峽分隔開來的土國西部領疆，特別是伊斯坦堡城愈具萬方來儀的效應，無論是船舶、車輛乃至航空器皆有輻輳匯聚、不絕於途的展現。

於1973年通車的博斯普魯斯大橋是最先建成者，為懸索吊橋之型式，長1,560公尺、橋面寬33公尺，橋身高於水面之上64公尺，橋梁兩端的橋塔各高達165公尺，跨距闊達1,074公尺，因此在海峽水道中得無任一橋墩，兩端引橋分別為255公尺和231公尺，海峽兩岸林木蔥蘢，優美的景點和高雅的別墅星羅散布其間。2016年7月15日，土耳其爆發意欲推翻總統埃爾多安的政變卻以敗局告終，這座大橋上正是發生首波衝突但則倏被平定的現場，同月25日內閣通過將博斯普魯斯大橋易名為「7月15日烈士大橋」，並在橋上興建一座紀念碑，以收惕厲之旨。餘所跨越海峽之四座橋梁或隧道，不再逐一列述。

博斯普魯斯大橋自建竣起，即相當雄偉壯麗的架設於海峽兩岸，固然是便捷有效以連通歐亞兩洲的陸運交通，也可帶動「海陸聯運」暨海運業務的明顯成長。遙憶距今約2500年前，波斯帝國的大流士一世率軍西侵歐陸時，曾在博斯普魯斯海峽上搭建一座浮橋；而在

11~13世紀的十字軍東征時期，軍隊則曾多次藉由乘船渡過海峽以直逼耶路撒冷，這些「而今安在哉」的經過，則讓土耳其和伊斯坦堡愈益兼具光耀與滄桑的歷史，並在發展海運的宏途上賡續肩負巨大的使命。

附註：

- 一、埃及則是舉世唯一地跨非、亞兩洲的國家，其主要疆域是在紅海西側、有尼羅河流經其間的北非，但是居紅海之東的西奈半島則屬亞洲。
- 二、土耳其自1987年起即申請加入歐盟，相關談判於2005年正式啟動，但因為各種因素的影響，以致歐盟認為土耳其在許多領域依舊未能符合入盟門檻。迄今，土耳其仍然是入盟的「待議國」，然而各項談判卻幾乎陷於停頓。
- 三、在第一次世界大戰後，因為原奧圖曼帝國解體而新建之土耳其，改以主要族裔之古名--突厥以作為國名。對該帝國戰勝國之一的不列顛(影片《阿拉伯的勞倫斯》即以此情節為劇情)，各界刻意以和土耳其語音相近，帶有報復、嘲諷意味的「火雞」(turkey)以譯稱之，因而土耳其國名和火雞的英(美)文發音及拼寫，遂告全同。