

中國海軍進駐印度洋新門戶的瓜達爾港

著者／陳文樹

國立成功大學機械系畢業
現職於交通部中華郵政公司工程司



瓜達爾港新建碼頭



巴基斯坦海軍官校學生

瓜達爾港地理位置，及其建設為港口之規劃

瀕臨印度洋、位於巴基斯坦俾路支省的瓜達爾市，已接近於巴國和伊朗的交界處，並近乎為巴國海岸的最西端，是巴基斯坦往

西方、通往波斯灣與荷莫茲海峽，或是往西南方、通往阿拉伯海的門戶，地理位置或戰略形勢甚為重要。就瓜達爾市的形貌觀之，係突出於海面上的半島，並由一處地峽與陸地相連，半島和地峽兩旁各有一處海灣，如附圖所示。於本(21)世紀初甫破土新建的瓜

瓦(Peshawa)…等城鎮所形成的北部內陸地區，巴國政府及各界莫不期待瓜達爾港的興建和營運，得以帶動西南地區的繁榮進步，拉近該地區和東部岸帶區、北部政商地區的差距。

在1947年，巴基斯坦脫離不列顛王國所殖民的印度地區宣告獨立建國時，包括瓜達爾在內的現今巴國西南疆域，尚為隔著阿曼灣相望的阿曼所控制，此際阿曼亦同樣爭取擺脫不列顛之殖民而亟求獨立。俟1958年，巴基斯坦才經過談判，由其付出補償費而向阿曼索還瓜達爾，惟重回巴國版圖、隸屬於俾路支省的瓜達爾，卻又因俾路支地區(又稱俾路支斯坦，Baluchistan)分離獨立運動的紛擾，因此巴國聯邦政府難以有效掌控開發。雖然，早在1964年巴基斯坦即曾研擬於海岸線西端的瓜達爾興建港口，同時研擬鋪設起自中亞國家，經過阿富汗終迄於瓜達爾的石油、天然氣輸送管道，但後續30餘年間卻因諸多因素而僅停留於「口說」的模糊階段，未能付諸實行。在廿世紀期間，本土地區(不計外島)擁有980餘公里長海岸線的巴基



巴基斯坦是全球人口最多的回教國，各地均建有清真寺

達爾港(Gwadar port)，正是瀕半島東側的瓜達爾灣，距離位處海岸線東方的巴國最大城暨最大港--喀拉蚩(Karachi)約460公里。長久以來，巴基斯坦西南地區遠較東部海岸帶貧窮落後，亦比不上由首都伊斯蘭馬巴德(Islamabad)和位居古代絲路路線上之白夏



巴基斯坦海軍部隊



巴基斯坦海軍潛艇

斯坦，卻僅有喀拉蚩和卡西姆(Qasim)兩處均坐落於海岸東端的國際商港，一直延至1993年主管海運之部門，方才深入評估瓜達爾的建港效益和可行性。在各部會決議認為確具效益且屬可行後，又迄同世紀底的千禧年左右，始完成斯座深水港的規劃；然而，另一棘手的問題乃是財務狀況不佳之巴國，無法籌覓資金以供建港，遂使得建港工程裹足不前。

1998年，巴基斯坦政府曾透過國內「投資聯合會」主席--阿克塔特的牽線，先和一家美資公司簽訂共同投資4.6億美元，以開發瓜達爾港的備忘錄。惟依據備忘錄內容，嗣後該美資公司將可自主決定採取各種安全防衛措施，並建立衛星地面站、微波發射塔和有別於巴基斯坦政府使用的電子通信網路，甚且可取得周邊用地以建設專用的機場，後因巴基斯坦軍方和各界均認為該聯合開發案，將讓美方獲取超值利益而齊表反對，瓜

達爾市議會更通過決議拒絕接受前述備忘錄之內容，因此該美國公司原欲投資興建瓜達爾港，並於建竣後肩負經營的方案爰遭無限期擱置。1999年，穆夏拉夫總統執政後決定另覓合作對象，著手推行建設瓜達爾深水港和預留腹地以供日後興建海軍基地之專案，並於2000年7月至中國大陸友好訪問時，向素來與其邦誼深固的中國大陸求助，後者於翌(2001)年欣然允諾，同年8月兩國政府在北京簽署「瓜達爾港一期工程融資協定」，此一浩大的建港工程才得以進入實施階段。

原由中國大陸融資建設，新加坡代為經營的瓜達爾港，又將自2012年起改由中共接手經營

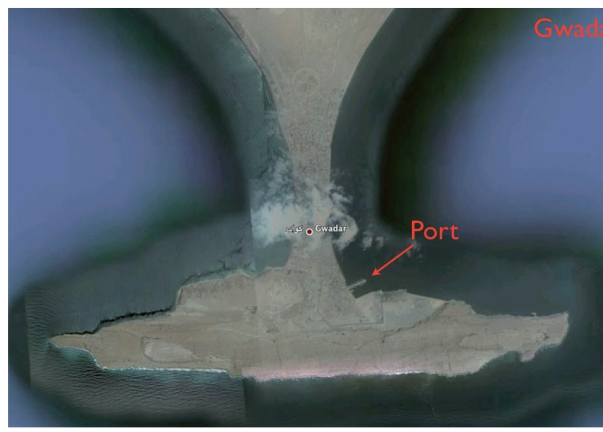
自2002年3月起，中國大陸正式挹注資金並提供技術與人力協助巴基斯坦興建瓜達爾港，在巴國前總理--阿濟茲(Shaukat Aziz)主持建港破土典禮時，還特地邀請中共國務院

副總理吳邦國前往觀禮並壯大聲勢。瓜達爾港的興設計可分為兩期，第一期工程的總經費為2.48億美元，分別由中國大陸和巴基斯坦投入1.98億和0.5億美元的資金。主權國的巴基斯坦僅約投入所需金額的1/5，且係用於修建港務辦公大樓和繳納各種稅捐等項目（繳納之稅捐，實際上還是由巴國政府收回）；中方出資的費用在於主體建設和通信導航、裝

卸輸送、電腦控管、消防環保等方面，工程是由「中國港灣公司」承包營建，主要在於建造三座多用途碼頭，碼頭結構是按照重量為5萬噸的貨櫃船所設計，乃採用高樁預應力梁板(High pile pre-stressed slab)構造，總長度702公尺，三座碼頭的輸送容量則訂為10萬標準貨櫃/年、雜貨散裝糧穀72萬噸/年，進港航道總長為4.35公里。施工期間，



瓜達爾軍港建成後，巴國部分海軍將從喀拉蚩軍港移駐瓜達爾軍港



俯瞰瓜達爾港和周邊環境



瓜達爾港水域

中方派出約450名工程師駐留瓜達爾參與建港或擔任技術指導，在戮力趕工的努力下實際工期僅為33個月，在2005年12月便告完工，較契約工期提早了4個月，工程品質並被評定為優良。

第一期工程甫告結束未久，中、巴兩國旋即合作於隔年展開規模愈為浩大，總投資為5.24億美元的第二期建港工程，投下的經費是第一期工程的4.84倍，約12億美元的資金，當然仍是由中國大陸承擔近乎80%的建港費用。第二期工程係另再建造一條16~20公尺深的航道、防波堤、10座碼頭(其中有3座為貨櫃碼頭，另7座為散裝或具特定用途如裝卸糧穀用的碼頭)、兩處專供油輪停靠卸油的泊區(兩處油輪停靠泊區係共用一個688公尺長，可讓油輪停泊於雙側的突堤碼頭)，以及各種進步的陸岸設施。二期建港工程完工後，瓜達爾港可停泊5萬噸級貨櫃船或10萬噸級散裝乾貨船或20萬噸級油輪，裝卸能力大

幅提升，全部工程並已於去(2010)年竣工。

斯項重大的港口建設，亦帶動了其他同屬重大等級的道路建設，投資最大的乃是建造一條連接喀拉蚩與瓜達爾、全長700公里的高速公路，建路所投入的2億美元資金主要仍是來自中共的融資。巴國政府還與中國大陸協議，幾於同一時段內建造了可連通喀拉蚩和新疆喀什的公路，使得瀕海的瓜達爾、喀拉蚩直到遠在天邊的崑崙山區，自2007年起皆可藉由跨國公路相連於一起了，這條全長1,224公里的公路又稱作「喀拉崑崙公路」(Karakoram Highway，簡稱KKH，其中在中共境內為415公里，巴基斯坦境內809公里)或「中巴能源走廊」，蓋日後將再沿著走廊修築鐵路和輸送石油、天然氣的管線，逕將來自中東、伊朗或非洲的石油，經由瓜達爾和喀拉蚩輸送到至中國大陸西北部。此外，巴基斯坦民航局還於鄰近瓜達爾市的北邊郊區預留了12平方公里的土地，作為後續建造瓜

達爾機場的用地，根據巴國官方首長或媒體的透露，爾後興建機場之經費和專業技術，也將是來自中共的支援。

瓜達爾港所在的俾路支省，自巴基斯坦先後脫離大英帝國和印度而建國以來，幾乎即是巴國較為偏遠困苦的地區，而呈半島地形的瓜達爾城，原來僅是俾路支省的邊陲漁村，故瓜達爾港的闢建乃至於瓜達爾自由貿易區的開發，除了得帶動俾路支省的建設外，另可再透過鐵、公路或油管的布建，將瓜達爾和阿富汗、乃至中亞其他國家如烏茲別克、塔吉克及土庫曼…等國相連接，讓瓜達爾成為此等內陸國的出海口，甚至於成為中西亞地區的貿易中心¹。而中共的盤算則是，鑒於40%的石油係仰自海外進口，且若購自海外的石油全皆倚賴船運容有相當的風險，一旦麻六甲海峽遭到封鎖恐將陷入危難的處境，必須以分散開來而建於數國的陸岸油管來運送，諸如將其購自非洲(主要為蘇丹，但蘇丹業經公民投票通過將劃分為兩國)和西亞(特別是波斯灣地區)的石油，部分改從瓜達爾登陸，直接以油管逐段加壓泵送至

大陸西部的新疆省去，冀望藉由快速而大量的輸入石油，促進新疆地區的經濟迅速成長發展。

然而，這座原先被視為能夠瓜分半壁海運版圖的新港埠，卻於第一期工程建竣後差點陷入難以經營之窘境，亟待設立管理單位展開有效的營運，否則將有淪為蚊子港之危機。巴基斯坦政府係採取招開國際標方式，委由各國有意投入之業者承包瓜達爾港的經營。原本係有中國大陸的遠洋企業、阿拉伯聯合大公國的杜拜港口世界公司(DP World)和「新加坡國際港務集團」(PSA International Ltd)…等業者參與競標。但因審標期間發生對於中共工程人員的恐怖襲擊而使中共意興闌珊，且媒體傳出DPW在印度政府暗中反對、遊說下退出競標，故而係由PSA得標，自2007年起取得長達八期、每期5年，共計40年的長期經營管理權。依據雙方契約，在PSA代營的40年內，巴基斯坦給予PSA多項優惠措施，計有舉凡攸關港口營運和推展港口自由經濟區所進口的物料及設備，皆可免課進口稅，免除港口運輸捐和各類燃油

稅，且在前20年內免除營利所得稅；PSA則承諾將於第一期、即2007～2012年的時間內，投入5.5億美元的經費以添置各種設施，但兩方簽定的合約又提到，若在第一期的5年經營期間內，有一方認為不符預期將可於該期屆滿時解約，由巴國政府另覓經營者。

瓜達爾港的揭幕儀式甫告結束，即有一艘於事先特地邀請，來自非洲國家的貨輪停靠港口，象徵港口的正式啟用，短期間內進出並停泊該港的各類貨輪中，以載運有72,000噸小麥的貨輪最受矚目，該貨輪自加拿大啟航後先航往喀拉蚩港卸載20,000噸的小麥，再航抵瓜達爾港將52,000噸小麥卸貨，並由陸路轉運至巴基斯坦其他地區去。然而，自PSA接掌經營港務事業起，卻因港埠的營運績效不如預期以及若干複雜的國際因素²，而令PSA覺得難以施展身手，且PSA和巴國海運當局對於契約的見解又存有歧異，以致PSA在接手三年餘之後即於2010年底向巴方提議中止經營。由於當初便曾規範，巴方和PSA集團若有一方認為經營成效不符預期可以俟2012年的首期合約屆滿時解約，其他諸多見解相異

之處若欲藉由訴訟化解爭執，未悉究將伊於胡底？因此，巴基斯坦政府遂思量另尋代理經營瓜達爾港之新夥伴。

在巴基斯坦本身條件不足，無法自行經營的情況下，遂於今(2011)年初轉向當初協助建造瓜達爾港的中國大陸，請求承接代理經營港埠業務。依據巴基斯坦《伊斯蘭堡郵報》於今年5月下旬的報導，表示經由巴國政府之透露中共業已同意前述請求，而此一決定乃是其國防部長穆赫塔爾隨同總理吉拉尼訪華後達成的新協議，巴國則對於中國大陸就瓜達爾港口多年來、多方面的援建深表感謝。另外，巴基斯坦亦提出數項變革方案，例如將部分原所保留下來、備供遠期擴建的港區，改劃為軍港並尋求來自中國大陸之合作建港，同時亦不排除同意其海軍部隊派駐於新建的軍港區。後項意見經由媒體披露後，已引起多個軍事大國的注意，擔心將因此而牽動列強軍力部署和南亞乃至於世界局勢的變化。

中巴兩國計畫合作增建海軍基地， 使瓜達爾兼為中國大陸在印度洋的 門戶

惟原先基於國際情勢無意爭取瓜達爾港經營權，且了解接手經營必然亦是無利可圖的中共，卻仍對巴國的請求表示同意，關鍵乃是在於國家安全的考量，特別是可藉此增闢運輸石油的通路，維持供油的穩定，同時延伸其海洋防護線（即媒體或軍事觀察家泛稱的「珍珠鏈」）。中巴兩國甚至還似如槓上開花般的加碼協議，又將由中方挹注資金、技術，於瓜達爾商港旁增建一處軍港，日後中共則可派駐海軍艦隊在此駐防；巴方另又請中共提供貸款以供建造4,400噸級巡防艦且培訓其艦艇駕駛操作人員，正由中方研議中。此等舉動自然又引起多國的關注，美國和印度當然是備感緊張，而急於透過管道明瞭個中究竟並思求應對之策，而與美國久不和睦且國境與巴基斯坦相接的伊朗倒是密切觀望，容或希望印度洋海域可藉由多國制衡的形勢，倏然扭轉當前一國獨大的局面，從而

擺脫美國對其之監視圍堵。

上段提及的「珍珠鏈」係中國大陸所劃設，在起自南海、西臨波斯灣的海運航線上，擇重要港口而建立的基地連線。路線環繞中南半島和孟加拉、印度、巴基斯坦、伊朗諸國，像是一串低垂於胸前的珍珠項鍊，沿線港口則有南海西沙群島永興島（亦稱武德島，但我中華民國仍宣示有西沙群島主權）、緬甸實兌港、孟加拉吉大港、斯里蘭卡漢班托特和巴基斯坦的瓜達爾等。中共之所劃設此一「珍珠鏈」航線，並於鏈上設立已獲地主國同意，可供駐防軍隊的基地，首在確保運送石油的安全，因為中共在逐步布建陸上輸油管之前，有80%的進口石油必須航經麻六甲海峽，而且美國、印度兩國在波斯灣、印度洋上皆派駐有艦隊或軍隊，中共不免憂心一旦和美、印或其他對象發生利益衝突，能源的供輸運補將遭切斷，導致國力的癱瘓，遂處心積慮的劃設該條「珍珠鏈」。

日後，中共從巴基斯坦、孟加拉和緬甸均將建置可供輸油的管線，逕自通往其大西邊

區的新疆或西南的雲南，珍珠鏈必然具有極高的戰略地位。而鏈上最西端的瓜達爾，距伊朗邊界僅72公里，距波斯灣咽喉重地、為全球40%之石油運輸必經之路的荷莫茲海峽亦只不過400公里，重要之程度尤高，並得以之抗衡美國布署於波斯灣的武力。職是之故，在巴基斯坦主動提請中共代為經營瓜達爾港，並且同意在當地擴建軍港，同時撥置部分軍港區供中共駐留海軍，當係符應中共的需求，就算需撥付資金協助巴國建設，亦是十分划算的投資，甚至還有樂在心中的感受。還有時事觀察家指出，中共在2007年競標瓜達爾港的經營權時，雖因俾路支省異議團體的恐怖行動以致趨於低調，而讓當時認真競標的新加坡PSA集團乘勢獲標，導致原先的計畫變質走樣；孰料PSA集團在無利可圖之下，不願繼續經營，正是重讓中共和巴國合作經營港埠的良機，且使其在瓜達爾建立海軍基地的構想，得以水到渠成般的獲得實現。

毗鄰伊朗和阿富汗的巴基斯坦俾路支省，多年來係屬巴國建設較少，生活較困苦的區

域，邇來十年間因為瓜達爾商港的興建啟用，和即將肇建的軍港等發展計畫，得為俾路支省帶來欣榮的生機，雖然由新加坡PSA集團經營瓜達爾商港期間，績效不如預料，但將來的前景依然樂觀可期。巴國領導階層和媒體又數度表示，中共已答應在俾路支省建造一條連接省區主要城鎮的高速公路以及一條快速道路，並計畫為其增建得由瓜達爾通達阿富汗坎達哈(Kandahar，該城為Taliban、即塔利班，又稱「神學士」反抗勢力的大本營)的鐵路。巴基斯坦聯邦政府並計畫與俾路支省地方政府共同斥資，改善農村地區的民生建設和醫療教育，同時於瓜達爾市新建一所海事學院和海軍訓練分校³，培育各類的海事專業人才，俾可於10~30年後自行接管、經營瓜達爾港，並建構具有強大武力，足以捍衛海疆的海軍部隊，減少對外國的倚賴。

按國際通例，受援助國家的政府部門往往會較主動的放出訊息，一則向民眾表示執政者有良好的能力對外爭取援助，再者則可藉由「既已宣布，何能縮手」的方式對援助國施壓，使援助計畫更能早日落實。惟可想見

者，瓜達爾在中共代理經營商港和派遣海軍駐防軍港後，恐將宛如中共的勢力區，和遠在海岸線另一端，以運送美軍貨物為最大宗且有多個美國官、軍機構駐防當地的喀拉蚩分庭抗禮⁴。政經觀察家之審度巴基斯坦，不無兩面取巧，誘使中、美兩強對巴國增加援助的意圖，惟有朝一日是否反將弄巧成拙，目前實在難以論斷。當前，美國最擔心的是一旦對中共並無好感的俾路支省民眾，如果將來因為中共的援助而改為親中，以及阿富汗神學士集團由於交通便利的緣故而滲入俾路支省，將使其長期進行的反恐作為逐漸失效，因此必然會另採新的制衡措施，俾和中共較勁，此等變化局勢有待各國密切留意。👁️

- 1 鄰近中國大陸的中亞國家，是全世界距離海洋最遠的地區，今若能在同為回教國家的巴基斯坦之瓜達爾城，就近打開一扇通海的港埠，乃彼此樂見其成的共同期待。
- 2 瓜達爾港的興建，對於巴基斯坦和印度兩「非友好國」之間，乃至於巴國和鄰近國家尚有敏感的質變。之前，巴基斯坦計有90%的對外貿易都是經由距離印度頗近的喀拉蚩商港以吞吐運輸，1971年的「印巴戰爭」期間喀拉蚩港即曾遭到印度的封鎖而重創了巴基斯坦的國力，孟加拉則順勢脫離了在此役中戰敗的巴基斯坦而宣告建國。嗣後，印巴兩國每有衝突，印度某些親政府媒體即暗示印方可能封鎖喀拉蚩港，此係促成巴國另於離印度較遠的西境新建瓜達爾港的幕後主因之一。另因上世紀底印度曾協助巴基斯坦西鄰的伊朗，於波斯灣岸建造查巴哈(Chabahar)港，故瓜達爾港的興建也散發出相互較勁的力道。
- 3 目前，巴基斯坦的海軍基地、訓練中心和學校，幾皆集中在海岸東端的喀拉蚩，巴國政府亦有意將部分的海軍基地和訓練機構移往海岸西端的瓜達爾。今年5月22日，因為恐怖組織為報復賓拉登遭美軍海豹部隊擊斃，而在喀拉蚩邁赫蘭海軍航空基地引發的襲擊事件，便造成了數部海軍飛機被炸毀，和十餘名海軍幹部、武裝分子的死亡。
- 4 自本(21)世紀初，美國對阿富汗展開反恐戰爭的十年以來，供應戰場所需使用的軍需貨物、輜重武器，即源源不絕的從喀拉蚩港運上陸岸，再以鐵路為主的陸運方式，送至阿富汗境內的美軍基地去，這些經過巴基斯坦境內運補予駐防阿富汗美軍的貨物，的確對喀拉蚩商港的業績有極大的裨益。惟美國認為其既對巴國給予援助，且巴國又得以因為運補軍需而帶動經濟成長，孰料巴國卻又和中共日益親近，不免耿耿於心懷。