

从人文地理视角看苏伊士运河的经济影响

段九州

2021 年 3 月 23 日, 400 米长的海运集装箱船“长赐号”在埃及苏伊士运河搁浅, 运河的堵塞打乱了全球航运节奏。目前每天通过苏伊士运河往西方的运量是 51 亿美元; 东向亚洲的货运量是每天 45 亿美元。“塞船”导致苏伊士运河双向航运停摆, 每天价值约 96 亿美元的航运也跟着被卡住, 概算的经济损失每天约达 4 亿美元以上。经过数天的救援行动, 埃及苏伊士运河管理局 (Suez Canal Authority, SCA) 表示, 所有 422 艘因堵塞而滞留在运河两端的船只已经在 4 月 3 日全部通过苏伊士运河。考虑到堵塞船只疏散时间, 整个事件对全球航运干扰影响长达 12 天。¹

与马六甲海峡相似, 苏伊士运河是一个全球海运关键阻塞点 (chokepoint), 可处理 12% 的全球贸易, 10% 的世界石油和 8% 的全球液化天然气 (Liquefied Natural Gas, LNG) 流量。² 但与天然存在的航海通道不同, 苏伊士运河是经过打通苏伊士地区的狭窄地峡修建而成的, 是人类对自然的改造工程, 并最终改变人类社会本身。在人类历史上, 不乏大型建设工程, 但很少有像苏伊士运河这样对世界和本国都产生如此深远影响的。本文试图从人文地理的角度来分析苏伊士运河的建成对世界贸易和埃及经济的影响, 并在此基础上展望未来的发展和面临的挑战。

一、苏伊士运河与现代全球贸易体系的形成

在过去的数千年中, 莫桑比克海峡一直是连接印度洋与世界的重要中转和贸易枢纽。马达加斯加是世界第四大岛, 形成了海峡的东部边界, 西部边界则是莫桑比克。科摩罗群岛和法国的马约特岛 (Mayotte) 位于海峡北口的中心。最早的定居者是来自东南亚的南岛海员。接下来, 通过大规模迁徙, 班图人在公元 1000 年左右来到了莫桑比克沿岸和岛屿。在公元 11 和 12 世纪, 阿曼阿拉伯商人和波斯商人以单桅三角帆船航行于东非海岸, 建立了贸易站, 开始了从东非到中东的奴隶贸易, 并将伊斯兰信仰带到了后来被称为“斯瓦希里” (Swahili)³ 的地方。

随着欧洲殖民国家的力量提升, 船舶补给点和安全通过莫桑比克海峡的通道对于两国与印度和中东的贸易路线至关重要。尽管到 1820 年大多数国家都禁止了奴隶制, 并且削减了西非的奴隶制, 但奴隶贸易还是继续转移到了东非。20 世纪 50 年代, 英国皇家海军和美国海军定期在反奴隶贸易行动中巡逻该海峡。到 20 世纪 60 年代, 莫桑比克海峡已经在印度洋以及东亚和西方世界的贸易中发挥了主导作用。然而, 于 1869 年 11 月 17 日开放的苏伊士运河, 大大减少了亚洲、欧洲和美洲之间的运输时间和贸易成本。这结束了莫桑比克海峡作为亚洲与西方之间必不可少的纽带的长期和核心职能, 使之成为辅助性的角色。⁴

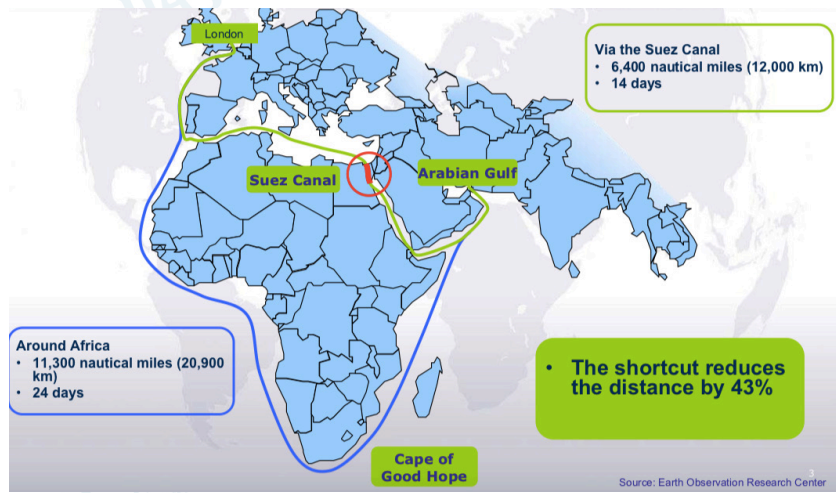
苏伊士运河不仅将大西洋与印度洋连接起来, 还重新定义了非洲和亚洲之间的常规边界。在殖民帝国时代, 苏伊士运河甚至成为了西方和东方的地理分水岭。英国皇家地理学会的大量档案资料揭示在整个 19 世纪末到 20 世纪末, 苏伊士运河都是英国衡量世界格局的重要地理分界线。在 19 世纪 80 年代和第一次世界大战之间, 苏伊士从运河航道扩展到一个具有象征意义的地缘战略标记, 最后扩展到“已知”与“未知”, “自我”与“他者”之间的边界。到 20 世纪 30 年代, “苏伊士东部”的概念已牢固地确立为英帝国在欧洲与神秘的亚洲之间的分界线。到了 20 世纪末, “苏伊士东部”不再具有明确的帝国含义, 但仍被当时的西方政治地理学家认为是资本主义和共产主义之间的断层线。⁵

与其他的地理意义相比, 苏伊士运河最重要的影响当属造就了当前的全球贸易航路, 其主要体现在两个方面。第一个也是最明显的影响是世界各地之间旅行距离的减少。第二个影响涉及在同一时期蒸汽轮船的出现, 该轮船能够以更快的速度和一致的速度使用更多的直接路线, 从而增加了人类从较短的行进距离中获得收益。苏伊士运河于 1869 年开放, 它代表了有史

以来最重要的海上“捷径”之一。它通过绕开好望角航道而将亚洲到欧洲的旅程缩短了约 6000 公里，从而带动了欧洲与亚太地区的经贸融合。对于欧洲国家来说，亚洲变得更具商业上的可及性，由于距离的摩擦减少，互动性增强，殖民贸易也进一步扩大。作为当时的全球帝国，英国的海上力量也得益于这种交通条件的改善。⁶

当前苏伊士运河的战略重要性持续存在，主要是因为中东石油贸易和亚太商业贸易。从波斯湾到北欧山脉的旅程尤其受到苏伊士运河的影响，因为它将围绕非洲的 21000 公里路程（耗时 24 天）减少为 12000 公里的路程（耗时 14 天），根据船速可节省 7 至 10 天的运输时间。苏伊士运河缩短了海上运输距离，并大大降低了航运成本。例如，苏伊士运河使从鹿特丹到孟买的海上航行距离缩短了 41%，而从上海到伦敦的航行距离缩短了 32%。因此，主要的商业中心可以在更短的时间内得到服务，并且可以更有效地使用船只，以及增加每年航行派出的次数（见图一）。⁷

图一 苏伊士运河和好望角航路对比



图片来源: history.stackexchange.com

二、苏伊士运河对埃及国内人文地理的影响

埃及在古代世界中的中心地位，主要因为其位于连接欧洲、非洲和亚洲的交通的十字路口。在五千多年的时间里，从最早的王朝到现代的阿拉伯埃及共和国，地理位置促进了埃及在东地中海地区的政治和经济格局中发挥主导作用。尼罗河、海洋以及沙漠主导了整个埃及的历史、经济和社会格局，同时提供了增长动力和扩张的限制。自公元前四世纪亚历山大大帝时代以来，埃及的位置就一直非常重要。他的军队发现了不同的文明，包括非洲、埃及、地中海和波斯文明，由此出现了当时的世界概念。在罗马—希腊古典时代，当时的古代贸易渗透到伊拉克和埃及的领土。随着公元 642 年阿拉伯人对埃及的征服，阿拉伯地区开始在埃及经济中占有一席之地。因为东亚—欧洲和西方之间的过境贸易非常广泛，所以埃及变成了古代世界上生产力和人口最密集的两个地区之间的“纽带”。阿拉伯近东地区变成了一个巨大的商业走廊，有两个主要的侧翼，其中之一就是埃及。⁸

然而，随着好望角航线的发现，埃及的过境贸易开始衰落。而苏伊士运河的开放在改善欧洲和亚洲贸易方面发挥了积极作用，主要服务于西方国家的经济。但在地方层面上，它并没有使埃及恢复到以前的繁荣，反而对埃及几十年甚至几百年来建立的传统贸易路线，即三角洲和尼罗河流域直至上埃及的农业和工业，产生了相对的负面影响。1956 年苏伊士运河国有化后，经济收入回到了埃及，提高了埃及的经济地位，但并没有完全弥补在运河开通前的旧贸易路线和旧经济体系中具有战略地位的尼罗河沿岸城市的地位损失。

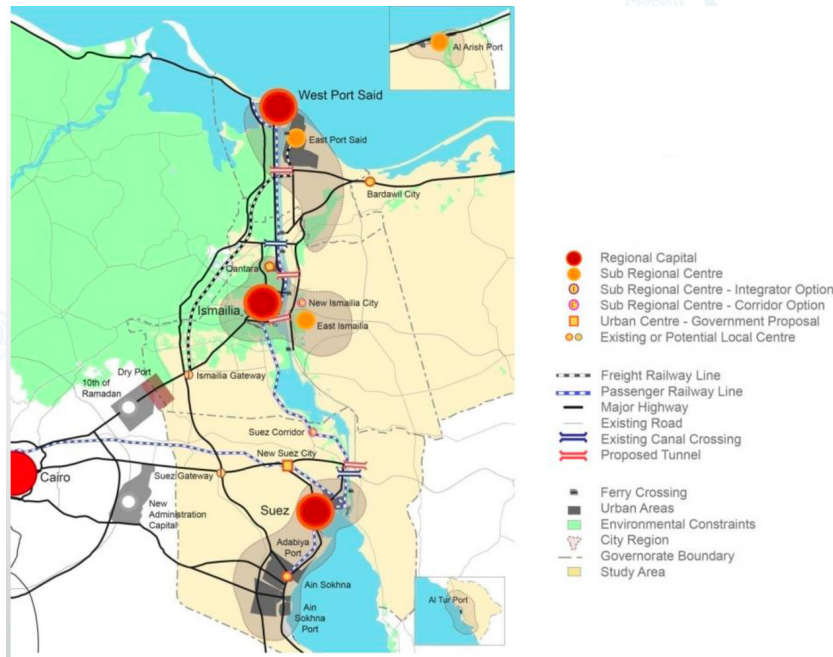
整体来说，苏伊士运河的建成对埃及的人文地理产生了三个重要影响。第一，运河沿岸城市的崛起和开罗的繁荣。1869 年，运河的修建导致了新的定居点的增长，而除了苏伊士之外，这里从前几乎都是无人居住的干旱地区。由于运河的建成，超过 28000 公顷的土地被纳入耕种范围，约有 8% 的埃及总人口迁入当地，并出现了不同规模商业和工业活动。运河地区主要的

城市中心是塞得港 (Būr Sa'id), 及其东岸的对应港口福阿德港 (Būr Fu'ād); 位于鳄鱼湖北岸的伊斯梅利亚 (Al-Ismā'liyyah); 南部的苏伊士及其西岸的陶菲克港 (Būr Tawfiq)。灌溉和家庭及工业用水是由尼罗河通过伊斯梅利亚向运河地区提供的。⁹

第二, 上埃及 (Upper Egypt)¹⁰ 地区的衰落。在贸易路线从红海南部港口转移到开罗 (古称 Fustat/Bolaq), 并将苏伊士作为红海的主要港口后, 上埃及逐渐陷入贫困, 前往埃及北部尤其是开罗的移民开始增加。在苏伊士运河开通后, 重要的贸易路线变成了东北部, 那里出现了新的城市, 便提高了开罗的战略价值。直到今天, 上埃及人还是在开罗的国内移民中占很大比例。这种国内移民是来自一个被认为是不发达、贫穷和更传统的宗教地区的劳动力迁移。上埃及人移民到开罗的动机往往是由于家庭成员和社会网络的存在, 以及获得政府职位的可能性等。还有一群移民把移居开罗看作是移居富裕的海湾国家之前的一个过渡步骤。¹¹

第三, 新苏伊士运河的开通加剧了上述趋势。2015 年苏伊士新运河的开通有利于支持运河地区发展项目, 该项目的目标之一是为居住在运河地区、西奈半岛和邻近省份的年轻人创造就业机会并创造新的城市社会定居点。同时, 政府在运河沿岸组建三个新的省份, 即苏伊士、伊斯梅利亚和塞得港, 并重新定义各省的现有边界, 目的是为了改善每个省的投资机会, 并启动强大的国家发展项目。因此, 苏伊士新运河的弊端与旧运河的影响相同, 它们都将地理上的重要性从三角洲和红海南部城市转移到埃及东北部, 开罗、苏伊士和运河上的城市的崛起导致埃及南部地区的贫困加剧。(见图二)

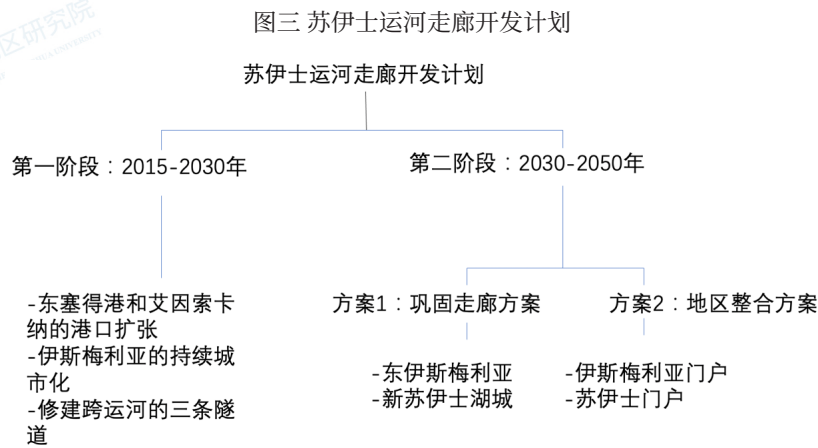
图二 苏伊士运河走廊规划图



图片来源: Suez Canal Authority

三、基于地理优势的经济规划：苏伊士运河走廊

由于其位于当前全球航路和埃及经济的核心地区, 苏伊士运河自然地成为了埃及与世界经济接轨的窗口以及未来复兴的希望。埃及政府在 20 世纪 90 年代后期提出苏伊士运河走廊计划 (Suez Canal Corridor Project, SCCP, 见图三), 旨在将苏伊士运河地区转变为全球经济枢纽。该计划规划了伊斯梅利亚的一个技术谷, 苏伊士湾以西的工业区以及连接运河区两岸的三条隧道。埃及政府为该项目指定的面积约为 160 平方公里, 包括了运河沿岸主要的居民中心及邻近省份的农业区。¹² 苏伊士运河走廊计划及其周边地区的开发被认为是埃及摆脱当前经济危机并使其经济规模与世界上最大的经济体接轨所依赖的发展载体。要做到这一点, 埃及就必须无限制地开放国内和国外投资, 增加苏伊士运河在世界贸易中的份额。如果埃及能够克服一些相当大的障碍, 那么苏伊士运河走廊项目就有潜力将该国转变成世界一流的贸易和工业中心。¹³



图片来源：作者自制，信息来源于 Suez Canal Authority

为了进一步实现上述目标，苏伊士运河管理局为苏伊士运河地区从2015年到2050年的土地需求提供了一个战略框架。这一空间战略主要建立在四个主要的原则基础上，包括：加强经济集聚效应，利用经济特区的优势，改善互联互通以及保护自然资源。该空间战略确定了主要的物流集群将在塞得港和艾因—索哈纳 (Ain Sokhna) 之间的运河沿线。农业集聚区将分布在整个苏伊士运河地区，旅游业集聚区将位于苏伊士湾、西塞得港和西奈半岛北部沿海地区。同时，能源产业集聚将在伊斯梅利亚、苏伊士湾和北西奈地区。¹⁴

整个项目的推进将分为两个阶段。第一阶段是在2015年至2030年之间。这一时期埃及将见证苏伊士运河地区三个区域城市（塞得港、伊斯梅利亚、苏伊士）的大规模扩张，主要完成在吸引投资所需的基础设施方面实施关键的升级。在这一阶段，埃及政府承诺开发新的穿越运河的隧道，新的铁路连接塞得港和斋月十日城。此外，连接东塞得港和斋月十日城的新公路将延伸到艾因—索哈纳，这将相应地连接东塞得港和艾因—索哈纳的港口。第二阶段是在2030年和2050年之间。在这一时期，大部分的经济增长将伴随着东塞得港和艾因—索哈纳的大幅扩张以及坎塔拉市 (Qantara) 的小幅扩张。同时，在2030年之后，发展将需要大规模的城市扩张，这种新城开发将根据2030年之后继续在苏伊士运河地区发展的方案而有所不同。¹⁵

第一种方案是巩固走廊方案 (Consolidated Corridor option)。这个方案的发展集中在苏伊士运河的东侧，这加强了苏伊士运河三个主要城市的重要性，并根据经济发展战略中确定的优先产业部门，在运河附近发展新的城市区域。这个扩展案例将强调在东塞得港和艾因—索哈纳的发展。伊斯梅利亚和东伊斯梅利亚将成为一个重要的居住中心，为东塞得港服务。为此，埃及会修建新的横跨运河的隧道，连接东伊斯梅利亚和东塞得港。基于巩固走廊方案的发展规模，伊斯梅利亚的增长将在伊斯梅利亚东部。工业发展将集中在苏伊士和艾因—索哈纳，而物流活动将集中在东塞得港。在伊斯梅利亚，高等教育机构将作为经济的基础，成为信息和通信技术发展的主要中心。此外，东伊斯梅利亚将成为可再生能源的中心。2030年后，城市扩张将向东伊斯梅利亚转移，因为伊斯梅利亚的大部分地区被农业区所包围，这限制了它的城市发展。这种城市扩张将依靠公路和铁路，在东塞得港、东伊斯梅利亚、阿里什 (Al Arish) 和图尔 (Al Tur) 之间展开人口流动。到2050年的土地分配计划显示，东塞得港和艾因—索哈纳的大部分土地使用将以制造业、物流业和港口为主，而居民区将位于苏伊士运河走廊沿线的现有城市，然后在新城镇如巴达维尔市 (Bardawil City)、东伊斯梅利亚和苏伊士湖城 (Suez Lake City) 扩展。¹⁶

第二种方案是地区整合方案 (Regional Integrator option)。该方案旨在通过在开罗和苏伊士运河之间开发新的区域性和非区域性定居点，将苏伊士运河经济与大开罗都市经济结合起来。这个方案的目的是首先在2030年前沿着苏伊士运河建立定居点。根据巩固走廊方案，塞得港将是人口最多的地区，而在区域一体化方案中，伊斯梅利亚将是人口密度最高的城市地区。2030年后，发展规划将朝西部方向转型，包括建立伊斯梅利亚门户 (Ismā'iliyyah Gateway) 和新的苏伊士城，它将位于连接东塞得港和艾因—索哈纳的高速公路沿线。直到2030年，居民区将位于西塞得港、伊斯梅利亚城和苏伊士城，2030年后将扩大到伊斯梅利亚门户、苏伊士门户和巴达维尔城等新城市。工业发展将集中在苏伊士城市区域，包括苏伊士市、阿达比亚 (Adabiya)、艾因—索哈纳和新苏伊士，而物流服务将位于塞得港城市区域，包括东塞得港、西塞得港。信息通信技术和可再生能源将位于伊斯梅利亚市、东伊斯梅利亚和伊斯梅利亚门户，该门户将把斋月十日城和十月六日城连接到艾因—索哈纳、东塞得港、伊斯梅利亚。此外，阿里什和图尔将成为一个区域中心。根据这个方案，大部分交通在2050年将依靠东塞得港和艾因—索哈纳高速公路进行，而

东塞得港和艾因—索哈纳之间的大部分土地将用于制造业、港口和物流服务。¹⁷

从当前埃及政府的投入来看，以上两种方案涉及的部分项目都在同时进行。比如，新行政首都正好位于开罗和苏伊士运河的中间地段，有利于地区整合方案的落实；而运河以东的西奈半岛的基础设施建设也是当前塞西政府的重要目标，这有利于巩固运河走廊的方案。因此，这两种方案在未来并非完全互斥，而可能是交叉进行的状态。不可否认的是，埃及当前的人口重心仍在开罗周边和三角洲地区。除非政府强制性进行人口迁徙，苏伊士运河地区的崛起仍需要从尼罗河沿岸地区吸取人力和自然资源，例如埃及政府已经修建水渠将尼罗河水引入运河沿岸城市以及北西奈地区。以埃及历史上在沙漠戈壁地区的新城建设案例来看，这样的人口聚集过程必将是缓慢和长期的。正如上述方案所规划的，苏伊士运河走廊经济愿景的最终实现可能需要长达几十年的时间。

结语

自将近一个半世纪前建成以来，苏伊士运河一直是埃及经济的重要组成部分。如果进行适当的扩大和升级，它将使该地区成为全球性的物流和贸易中心，并成为21世纪埃及发展和增长的引擎。但是，这个大型项目必须经过仔细的计划和适当的管理，并且必须从其他国家的类似尝试中吸取教训；否则，该项目也有浪费宝贵资源的风险。在埃及规划部2018年1月宣布的《埃及2030年愿景声明》中出现的经济发展计划名单中，苏伊士运河经济区位居前列。虽然运河经济区在未来每年产生约250亿美元的收入，但其在2016—2020年的实际利润总额仅约为5.81亿美元。¹⁸迄今为止，经济规划与当前现实之间的差距凸显了埃及政府仍然面临的挑战，包括：为运河地区的发展调动更多投资；减少目前阻碍投资者的官僚主义；以及培训满足就业市场需求的优质人力。

段九州，清华大学国际与地区研究院助理研究员，研究国家为埃及和土耳其。

- 1 “What the closure of the Suez Canal costs global trade”, TRT World, (March 25, 2021), <https://www.trtworld.com/magazine/what-the-closure-of-the-suez-canal-costs-global-trade-45321>.
- 2 “The Suez Canal and SUMED Pipeline are critical chokepoints for oil and natural gas trade”, U.S. Energy Information Administration, (July 23, 2019), <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=40152>.
- 3 阿拉伯语为“海岸”之意。
- 4 “The Forgotten Chokepoint: The Mozambique Channel’s rich past and bright but insecure future”, Center for International Maritime Security, (December 25, 2014), <https://cimsec.org/forgotten-chokepoint-mozambique-channels-rich-past-bright-insecure-future/>.
- 5 Benjamin Sacks, “The Geographical Imagination and Britain’s Entanglements ‘East of Suez’”, (November 29, 2015), <https://blog.geographydirections.com/2015/11/28/the-geographical-imagination-and-britains-entanglements-east-of-suez/>.
- 6 “Geographical Impacts of the Suez and Panama Canals”, in Jean-Paul Rodrigue, *The Geography of Transport Systems*, New York: Routledge, 2020, <https://transportgeography.org/contents/chapter1/emergence-of-mechanized-transportation-systems/suez-panama-canal-geography-impacts/>.
- 7 T. Notteboom, “Towards a New Intermediate Hub Region in Container Shipping? Relay and Interlining via the Cape Route vs. the Suez Route”, *Journal of Transport Geography*, 22 (2012), pp.164–178.
- 8 John P. Copper, *The Medieval Nile, Route, Navigation, and Landscape in Islamic Egypt*, 2014, The American University in Cairo Press.
- 9 Silvia Boca, Manar Al Gammal, “Overland Routes through Egypt: transit points, cities and geographical projects”, Conference Paper, (June 2016).
- 10 指上游埃及南部地区，包括开罗南郊以南直到苏丹边境的尼罗河谷地。
- 11 Ayman Zohry, “The Development Impact of Internal Migration: Findings from Egypt”, International Union for the Scientific Study of Population, (October 2, 2009), <https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.507.6821&rep=rep1&type=pdf>.
- 12 Ahmed Farouk Ghoneim, “Egypt’s Suez Canal Corridor Project”, Middle East Institute, (August 19, 2014), <https://www.mei.edu/publications/egypts-suez-canal-corridor-project-0>.

13 参见：

إبريل ٢٠١٣، تطوير إقليم قناة السويس مشروع مصر القومي، مجلة المقاولون العرب
<https://www.arabcont.com/magala/details-913-9-1.aspx>

14 “Troubled Waters: Suez Canal Corridor Development Project Problematic for Egypt”, (31 May 2013), MS Risk, <http://msrisk.com/africa/troubled-waters-suez-canal-corridor-development-project-problematic-for-egypt/>.

15 General Authority for Suez Economic Zone, <https://szone.eg/>.

16 Dona Alaa El Din Mohamed Ali, The Use of Special Economic Zones to Drive Sustainable Development in Egypt: A Case Study on the Suez Canal Region, Master Thesis, The American University in Cairo, August 2nd 2019.

17 Ibid.

18 “Suez Canal Economic Zone reports in revenues from 6 seaports”, Hellenic Shipping News, (June 29, 2020), <https://www.hellenicshippingnews.com/suez-canal-economic-zone-reports-581-6mln-in-revenues-from-6-seaports/>.

《区域观察》	
<p>清华大学国际与地区研究院 海淀区清华园1号 中国，北京100084 清华大学中央主楼205室 电话：+86-10-62787747 官方网站：http://iias.tsinghua.edu.cn/</p>	<p>协调人：张静 本期执行编辑：高良敏、郑楠 编委会（按姓氏笔画排序）： 王霆懿、李宇晴、杨崇圣、何演、周燕、郑楠、 段九州、高良敏、傅聪聪</p>
<p>未经授权，请勿转载，引用请注明出处。</p>	