

非洲大型基礎建設風潮所面臨之挑戰與市場商機

市場情報中心林志都研究員 2026.7.31 撰擬

摘要

因美中衝突與美以伊戰爭等地緣政治因素，導致非洲豐富的原油天然氣與礦產受到各國重視，加上如奈及利亞 Dangote 煉油廠等部分大型基礎建設的成功營運，讓非洲各國政府、國際組織與歐美投資人再度對非洲大型基礎建設回復信心，一連串的大型建設計畫也開始展開，衍生出新的基建商機。

一、非洲大型基礎建設風潮再興

2020 年以來，非洲大陸接連有一連串的超大型基礎建設工程完工或計畫再啟，促使歐美主要媒體如《經濟學人》宣告「非洲超大型（基礎建設）計畫再次回歸 The Return of the African megaproject」。這些大型基礎建設包括（參考圖 1）：

圖 1. 非洲現在進行或規劃中的部分大型基建案件所在地圖



MAP: THE ECONOMIST

資料來源：經濟學人、本研究整理

(一) **Dangote 煉油廠** (西非奈及利亞南部。2017 年開始興建，2024 年啟用)：奈及利亞出身的非洲首富 Aliko Dangote 原於 2013 年宣布建設煉油廠以供應奈國與西非市場燃油與石化原料需求，但歷經被迫換址、重新覓址等問題，延至 2016 年才在新址，位於奈及利亞最大城市拉哥斯東部的 Lekki 工業區動工；原定 2018 年開始營運的計畫也因行政問題、預算追加與資金取得與之後爆發的 Covid 疫情等，一路延至 2024 年中才正式投產。其處理量達每日 60 萬桶原油，現為世界第二大煉油廠。

(二) **衣索比亞復興大壩** (Grand Ethiopian Renaissance Dam，簡稱 GERD) (東非衣索比亞。2011 年開工，2020 年開始蓄水，2025 年正式啟用)：位於尼羅河上游的青尼羅河 Blue Nile，為非洲最大的水力發電廠。規劃建設時即因下游的蘇丹與埃及擔憂大壩蓄水導致下游無水可用與生態變化，而與衣索比亞政府有多次紛爭與會談，但因衣國長期電力不足，寄望能透過 GERD 計畫供應足夠電力，因此仍積極建設，並於 2025 年 9 月啟用。目前預計發電量可逾 5000 千瓩 (MW)，讓衣國發電量加倍，並可能有剩餘電力可賣給鄰國。但這也導致埃及與衣國之間的外交衝突。衣索比亞大壩選址與規劃早在衣索比亞帝國 (1270 年至 1974 年) 末期的 1964 年即已由美國協助完成，之後歷經帝國皇帝被政變推翻、1977 年索馬利亞入侵衣國、與 1974 年至 1991 年的衣索比亞內戰後才在 2011 年開工。工程期間衣索比亞也曾陷入內戰 (2020 至 2022 年的提格雷族戰爭 Tigray War 與 2023 年至今的安哈拉衝突 Amhara Conflicts)，這也凸顯出非洲大型基礎建設計畫的政治風險。

(三) **拉穆港-南蘇丹-衣索比亞運輸走廊** The Lamu Port-South Sudan-Ethiopia-Transport (LAPSSET) Corridor (東非肯亞北部，連結南蘇丹與衣索比亞。2012 年啟動至今) (簡稱拉穆 Lamu 走廊)：1975 年構思的 Lamu 走廊計畫，主要是希望開發肯亞北部，並透過對肯亞北部 Lamu 深水港的開發，以及以公路、鐵路與輸油管連結北方的伊索比亞市場與西方的南蘇丹油田，開拓肯亞第二個出海口，以舒緩肯亞與東非各國長久以來對位於肯亞南部的肯亞最大港口蒙巴薩 Mombasa 的依賴。2009 年肯亞總統 Mwai Kibaki 將此計畫納入肯亞願景 2030 Vision 2030 計畫之一，但實際大規模的建設遲至

2012 年才啟動，且至 2026 年之前，只有拉穆港的建設完成，周邊與延伸到鄰國的交通設施與輸油管都尚未建設，但 2026 年後肯亞政府與投資人再度積極重新評估此案。

(四) **Lobito 走廊計畫 Lobito Corridor** (南部非洲之安哥拉至中部非洲之剛果民主共和國 DRC 與尚比亞，2005 年至今)：Lobito 走廊計畫主要是利用歐洲殖民時期連結葡萄牙屬安哥拉與比利時屬剛果 (之後的 DRC) 邊境城鎮的 Benguela 鐵路 (1899 年起開始興建，1929 年完成)，西端延伸至 DRC 境內與尚比亞，同時更新鐵路與港口建設，並建造周邊道路。Benguela 鐵路於漫長的安哥拉內戰 (1975 年至 2002 年) 中嚴重受損；2006 年安哥拉政府取得中國貸款重建此一鐵路位於安哥拉境內路段；2023 年美國、歐盟與安哥拉、DRC 與尚比亞三國簽訂合作意向書，提供資金重建並將鐵路延伸到剛果與尚比亞境內，以便於取得 DRC 及尚比亞兩國境內的銅與稀土等重要礦產。隸屬美國聯邦政府的美國國際開發金融公司 (International Development Finance Corporation，簡稱 DFC) 出資 5.5 億美元推動此一計畫。2024 年 8 月第一批來自 DRC 的銅透過此一鐵路系統由 Lobito 港出航，抵達美國，也象徵此一計畫的成功。

(五) **奈及利亞-摩洛哥天然氣輸氣管計畫 (Nigeria-Morocco gas pipeline)**，西非奈及利亞至北非摩洛哥，目前尚在規劃中，預計 2028 年動工)：此一計畫擬由奈及利亞東南部產油區建設輸氣管，沿西非海岸線，建設長達 6,900 公里的海底輸氣管到摩洛哥，除了供應沿岸之西非十餘國能源需求外，在摩洛哥也會接上現有連到西班牙之輸氣管，將奈國天然氣送到非洲。此一計畫已獲得西非國家經濟共同體 ECOWAS 核可，預計造價 250 億至 270 億美元。即使此計畫目前是針對奈及利亞天然氣的輸出，但亦有助於未來沿岸之塞內加爾與茅利塔尼亞的天然氣輸出；若正在探勘的象牙海岸其天然氣蘊藏量足夠出口，預計也可以利用此一管線系統。目前此計畫仍在尋找投資人。同時從 1990 年代以來與摩洛哥就持續有地緣衝突的鄰國阿爾及利亞也正規畫跨撒哈拉輸氣管計畫，希望由奈及利亞油田一路向北跨越撒哈拉沙漠，將天然氣輸送至阿爾及利亞。

二、非洲基建建設風潮起因與挑戰

（一）起因

1. 美中衝突與伊朗戰爭凸顯非洲能源原物料價值

在美中對峙與伊朗戰爭導致中東原油與天然氣出口不易的背景下，非洲豐盛的原油、天然氣、銅與稀土等礦產成為各國積極爭取的資源，因此中國與歐美各國也更願意投入資金贊助當地建設計畫。原由中國出資，後轉向與歐美合作的 Lobito 走廊計畫就是一個最好的例子。

2. 部分大型建設成功的「展示效應 demonstration effect」，帶動非洲各國政府的雄心壯志與投資人信心：GERD 計畫與 Dangote 煉油廠的成功，讓非洲各國政府開始相信大型基建計畫能在非洲大陸成功營運，吸引外資，因此願意宣傳或推動更多大型建設計畫：東非肯亞與坦桑尼亞政府在 2025 至 2026 年上半年之間爭相爭取 Dangote 集團至東非設立煉油廠，以供應當地燃油與石化原料需求；最後在 2026 年 7 月 7 日 Dangote 集團宣布將在肯亞海岸的 Lamu 島設廠，預估造價達 170 億美元，完工後將是東非最大煉油廠；衣索比亞政府宣布規劃建設新國際機場，造價達 125 億美元，美國 DFC 也有意出資；奈及利亞政府也宣布積極重新規劃建設從 1960 年代起即開始討論的西非運輸走廊公路（象牙海岸阿比尚至奈及利亞拉哥斯公路計畫 Abidjan-Lagos Corridor）。投資人也因前述煉油廠與大壩計畫的成功，而開始對非洲的大型基礎建設計畫有信心。

3. 戰略物資需求大，投資人的態度改變：許多非洲基礎建設計畫都是在歐洲殖民時期打下根基，在 1960 年代的非洲獨立風潮中，世界銀行等國際機構曾希望透過這些計畫的更新與擴大，能帶動非洲各國的繁榮，但大部分計畫均以失敗收場。現在各國政府、國際機構與私人投資者有鑑於在目前不穩定的全球環境下戰略物資與能源的重要性，以及前述 GERD 計畫與 Dangote 煉油廠成功的「展示效應」，願意承擔更高的投資風險，再給非洲一次機會，再次賭在非洲基礎建設的成功上。

（二）挑戰

1. 地籍、土地使用權與環保問題

由於非洲許多地區未有清楚的地籍資料或土地使用權法規，環保影響亦難以估計，因此許多計畫會因相關因素受影響，如 2026 年 7 月烏干達農民就在英國法院對坦桑尼亞海岸輸油管的英國營運商提出告訴，控訴輸油管可能影響當地水源與生態，導致計畫中止。

2. 「走廊租金 corridor premium」效應導致工程延宕，預算不斷追加暴漲

由於非洲普遍有基礎建設缺乏或及其老舊的問題，許多計畫工程都是在周遭未有適當道路港口水電與衛生安全設施的環境中施工，導致工程中常衍生各種費用，預算不斷追加暴漲也因此常有。例如 Dangote 煉油廠在建設期間就因各種因素與疫情導致成本暴漲數倍；Lobito 走廊計畫也必須重建 1920 年代建造的鐵路。這樣因基礎建設不足而導致工程延宕、成本增加的效應被部分經濟學家稱為「走廊租金」，意指為了達成目標，必須繞道而行，多付一筆租金（過路費）。

3. 好高騖遠、過度樂觀、資源重疊

許多國家的基礎設計畫均以己身一國或少部分人利益為出發點，同時在估計籌劃階段其目標即不切實際，或是需要在天時地利人和各方均配合的完美狀態下才有可能達到其對外宣傳的實效：例如除了奈及利亞至摩洛哥的西非輸氣管計畫外，與摩洛哥不睦的鄰國阿爾及利亞也同時規劃另一條由奈及利亞向北跨越撒哈拉沙漠的輸氣管，徒然浪費資源；且據奈國當地專家估計，以奈國現有天然氣生產量，根本無法同時供應兩條輸氣管；同時這些輸氣管計畫的前提都是奈及利亞與管線所經國家願意投入大量經費與人力資源，更新擴大現有天然氣生產設備與維護相關管線，包括抵禦當地盜賊與恐怖分子攻擊，但數十年來西非各國政府在這方面效率低落；另外隨著歐洲人口老化縮減、積極轉向可再生能源，當地市場對天然氣的需求也不見得穩定。衣索比亞在提格雷族掌握大權期間，大部分基礎建設與海外投資均被指定或引導至提格雷族領地，導致衣國當時的七族聯合政府中其他族群長期不滿，也埋下了之後 2020 年提格雷戰爭爆發的遠因。

4. 種族、宗教、地域與政治風險

非洲許多地區均有不同的種族、宗教與地域衝突風險，加上貧富差距大，連帶使得政治穩定性可能成為不定時炸彈。衣索比亞大壩計畫因各種因素引發的一連串內戰，導致由 1960 年代一路延後到 2020 年代動工，就是最好的例子。而即使是政治相對穩定的民主國家，也常有中央或地方政府首長換人後，先前計畫就遭擱置或減少預算的例子。

三、小結

即使有部分計畫可能失敗，部分計畫可能雷聲大雨點小，同時大型基礎建設對於非洲一般人民生活的改善程度仍有待觀察，各界仍然對非洲大型基礎建設前景寄予厚望，冀望相關工程能改善非洲部分地區或國家的經濟狀況。臺灣業者也可多留意，爭取相關基建商機。