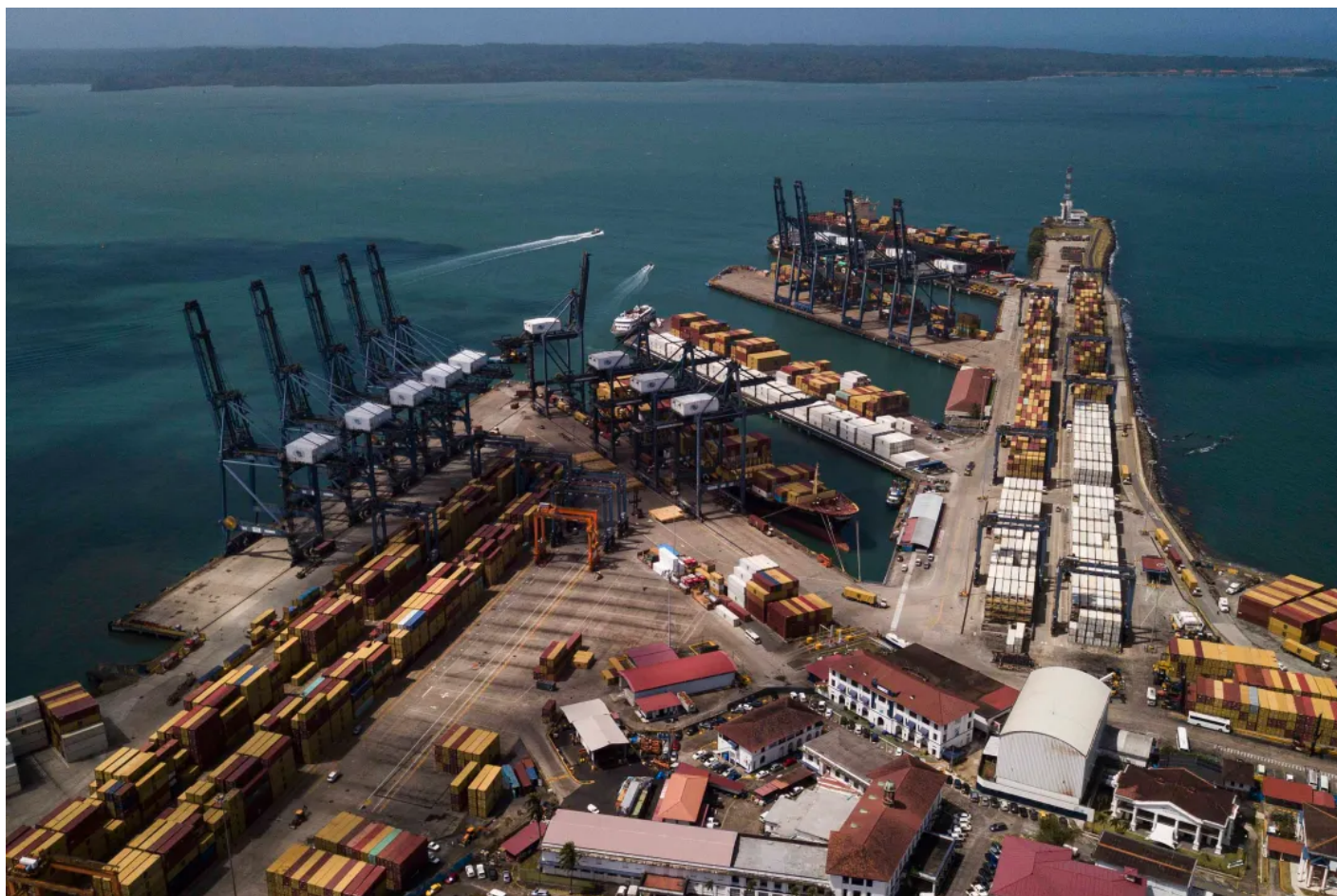


評論 | 2/43個港口：為巴拿馬運河港口混戰的中 美，到底在爭什麼？

按計劃最遲可在4月2日正式完成所有程序。到時花落誰家？



2025 2 4

Matias Delacroix/AP/

一樁千億商業交易捲起中美政治風暴，也讓由香港首富李嘉誠創立的長江和記實業（CK Hutchison Holdings Limited）處於風眼之下。3月初，長和宣布與美資基金貝萊德（BlackRock）牽頭的財團達成原則性協議，向對方出售在巴拿馬運河兩端的兩個港口業務。長和在新聞稿中強調，這項交易是純商業性質，與近期關於巴拿馬港口的政治新聞完全無關。

華盛頓顯然不認為這樁交易是純商業運作。在長和公布這個消息十小時後，美國總統特朗普（川普）對國會宣布「勝利」，「美國政府將收回巴拿馬運河」，「一家美國大公司將購買巴拿馬運河兩個港口，以及與巴拿馬運河和其他幾個運河相關的項目」。

自上任後，特朗普不斷放出「奪河論」。在1月的總統就職演說中，他誓言「奪回對巴拿馬運河的控制權」，不容中國染指這條戰略水道。去年聖誕節，特朗普於自家的「真實社交」（Truth Social）平台上寫道：「祝大家聖誕快樂，包括那些可愛的但非法運營巴拿馬運河的中國軍人」。這一「中國士兵進駐運河」的不實言論惹來巴拿馬和中國的強烈抗議。而特朗普「不排除派兵收回運河」的言論，更令外界譁然。

正當外界認為這單交易既實現了特朗普的「精神勝利」，又讓李嘉誠套現千億且從地緣政治危機中脫身時，北京在消息公布九天後高調開炮，直指這單交易看似「合法」但有著「非法目的」，更抨擊李嘉誠和長和「與美共舞」、「唯利是圖」、「背叛和出賣中國人」。18日，香港特首李家超首度開腔，指港府反對「外國政府」脅迫施壓手段，截稿前更有消息指，包括國家市場監督管理局已受北京高層指示，調查這單千億港口交易有否涉及潛在國家安全問題及反壟斷行為。



| 2025 2 21

Tarina Rodriguez/Bloomberg via Getty Images

巴拿馬運河的所有權、港口的管理權歸誰？

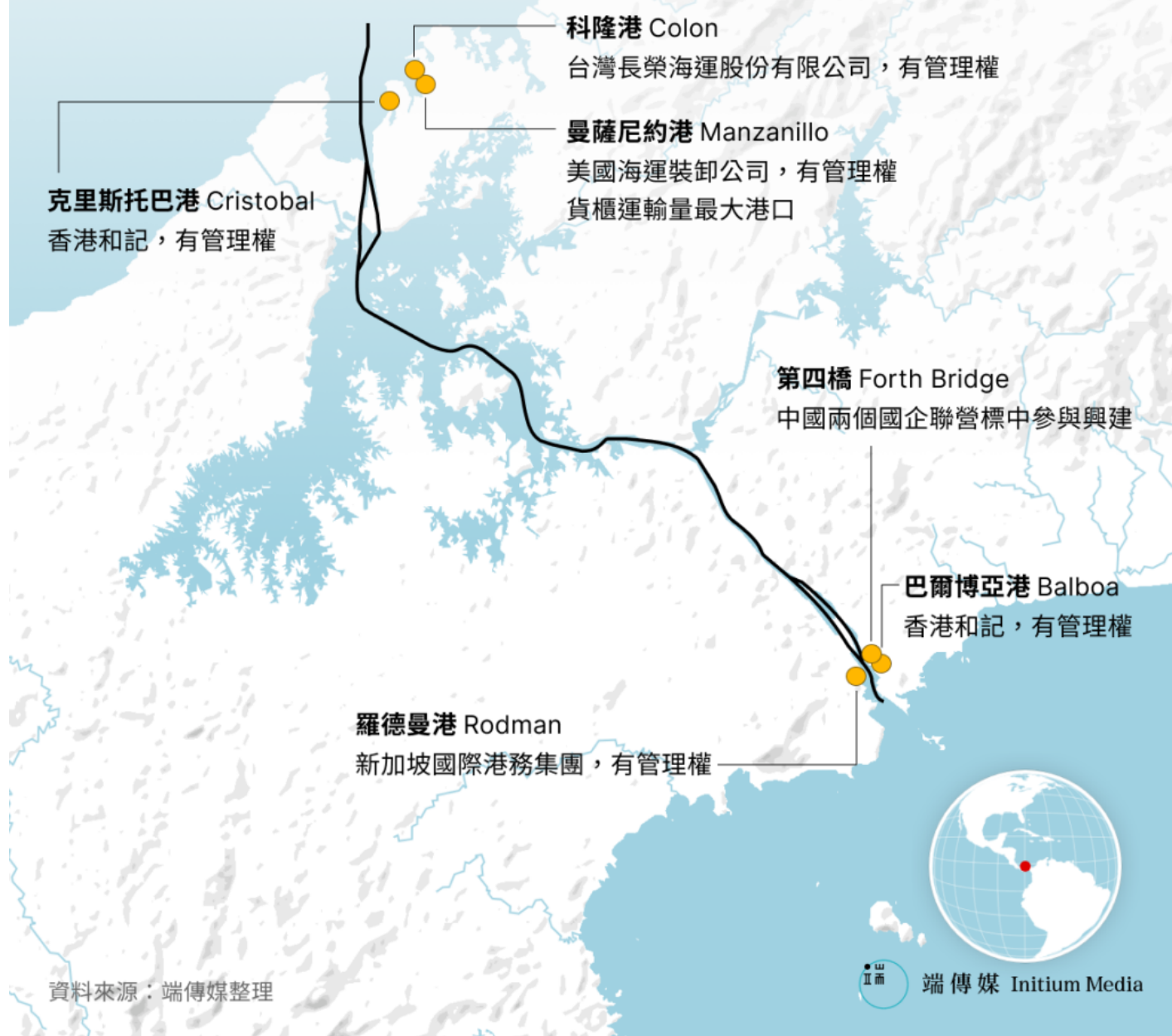
全長82公里的巴拿馬運河位於中美洲國家巴拿馬共和國的中央，呈S形的河道連結著太平洋的巴拿馬海灣與加勒比海和大西洋，是全球最具戰略價值的航道之一。它在南北美洲中間一刀開通，使得船隻無需繞行南美洲最南端的麥哲倫海峽，大大降低了航程與成本。自16世紀初期，歐洲皇室和航海家們就開始構想在巴拿馬開鑿一條人工運河。1881年，法國首先嘗試建造巴拿馬運河但未成功。

我們如今知道的巴拿馬運河，與巴拿馬獨立史有密切關係。二十世紀初，美國作為新興強國，向哥倫比亞提出支付4000萬美元以獲得運河建設的特許權，但被哥國以主權獨立為由拒絕。就在這時，意欲脫離哥倫比亞的巴拿馬，在美國的軍事支持下，於1903年11月宣告獨立，且美巴兩國簽署了《海-布納瓦里拉條約》（Hay-Bunau-Varilla Treaty），保障獨立之餘、授予美國對運河的永久特許權。巴拿馬運河於1914年完工後，美國對運河擁有長達數十年的控制權。

二戰後，反殖民運動（Decolonization）席捲全球。巴拿馬人不滿運河區被分而治之而造成“國中國”的現狀，抗議和衝突事件時有發生。據指1964年的「烈士日」（Martyrs' Day）事件與巴拿馬運河的移交有關，當時有一批巴拿馬年輕學生來到運河區的一間學校升旗，但遭該區的美國警察阻止，對峙導致20多人喪生、數百人受傷。巴美隨後暫停外交關係。

為回應當地對美國控制權的不滿與政治壓力，至1977年時任美國總統卡特（Jimmy Carter）簽署條約，同意分22年，將運河區的主權逐步移交給巴拿馬。1999年12月31日，在世紀交替前一天，巴拿馬運河的主權移交正式完成。自此，巴拿馬被視為主權完整，政府屬下的運河管理局（Panama Canal Authority）全權負責運河營運。

巴拿馬運河上的主要港口、基建位置

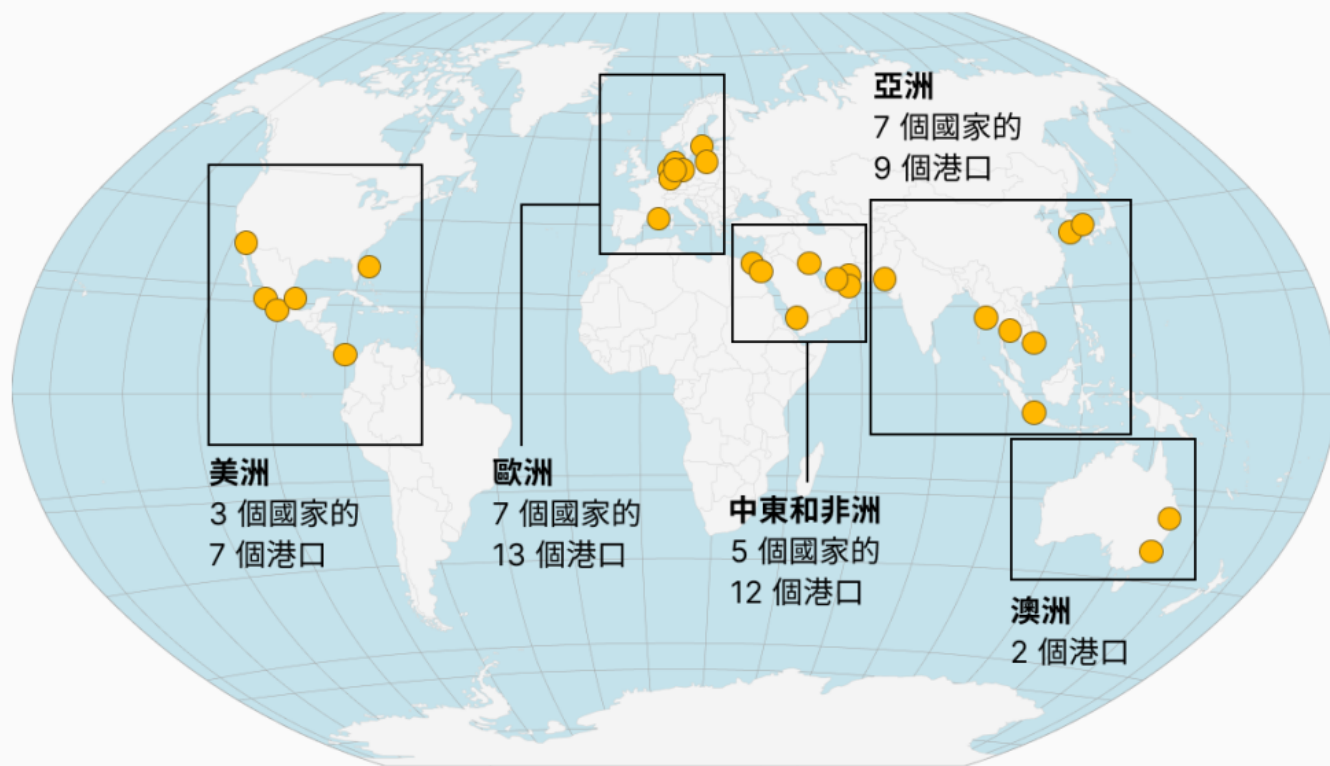


而巴拿馬運河上有五個主要港口，由東至西分別為科隆港（Colon）、曼薩尼約港（Manzanillo）、克里斯托巴港（Cristobal）、巴爾博亞港（Balboa）、羅德曼港（Rodman）。其中，曼薩尼約港是巴拿馬貨櫃運輸量最大的港口，由美國海運裝卸公司（SSA Marine）經營。科隆港和羅德曼港則分別由台灣長榮海運股份有限公司和新加坡國際港務集團（PSA International）管理。這五個港口，前三個在巴拿馬運河的上端，後兩個在運河的下端，地理位置上各在兩個海灣，且三三兩兩對望，競爭可謂激烈。

自1997年以來，長和旗下的「和記港口集團」一直負責克里斯托巴港和巴爾博亞港的運營。當時美國對這些港口的興趣不高，和記幾乎沒有競爭對手。和記屬下的巴拿馬港口公司（Panama Ports Company）在最新的新聞稿中稱，巴拿馬港口公司是唯一一家有巴拿馬政府持股的港口運營商，過去三年已向巴拿馬政府支付了5900萬美元，其中包括貨櫃運輸費用、股息和預付股息。應巴拿馬政府要求，公司支付了相當於5年股息總額的3500萬美元的預付股息，以應對金融危機。

2021年，也就是四年前，和記擁有的25年特許經營權到期。依照「自動續約條款」，和記下一個25年的特許經營權將延續到2047年。根據條款，和記需向巴拿馬當局支付1.3億美元的股息和3千萬美元左右的稅務，以換取這兩個港口的特許經營權。

和記計劃賣出其全球53個港口業務中的43個港口（含2個巴拿馬港口）



註：和記管理的中國和香港港口不含在內

資料來源：和記港口



端傳媒 Initium Media

和記旗下共有53個港口，根據新聞稿，這次李嘉誠的長和向貝萊德-TiL財團（BlackRock-TiL Consortium）出售的，實際上是除中國和香港以外、和記港口集團在全球23個國家所擁有的43個港口的經營權，總共199個泊位，其中包括了備受矚目的兩個巴拿馬運河港口。未來，貝萊德及其財團將獲得這兩個港口90%的權益，另外10%則由巴拿馬政府持有，形同香港企業勢力完全退出。

長和經此「大刁」（big deal），預期扣除貸款後現金回籠高達190億美元，即1482億港元。目前，交易案正等待巴拿馬政府以及相關監管部門批准，按計劃最遲可在4月2日正式完成所有程序。

特朗普為何想要「收回」巴拿馬運河？

根據巴拿馬政府統計，2024年巴拿馬運河的收入約為50億美元，佔全國GDP的4%。2023年，運河共記錄超過1.1萬次的航行，運送貨物總量超過2.355億噸。其中美國佔整個運河貨運量的74%，是巴拿馬運河最主要的用戶，其次是中國，僅佔21%。

那麼，特朗普對巴拿馬運河的指責，會不會是一個並不存在的問題？在這位新總統對此大發牢騷前，美國使用運河並沒有明顯問題。白宮也未提出任何確實的證據證明中國已「掌控」巴拿馬運河。

特朗普之所以關注它，可能是迎合美國右派奪回巴拿馬運河的長期執念。美國右派人士常掛在嘴邊的「失落的帝國」與其輝煌時代里，巴拿馬運河代表的是國家實力的象徵。在大衛·麥卡洛（David McCullough）撰寫的有關巴拿馬運河建造的《兩海之路》（Path Between The Seas）一書中，作者稱它為「新世紀初美國力量首次宏偉和自信的展示……一個如哥倫布航行一般古老夢想的實現」。當部分右派人士發現，對美國消逝的統治力的「哀嘆」和民粹主義能激起選民的迎合時，「奪河論」因此有了大眾基礎。

但這也可能更是某種深思熟慮的「雙層博弈」。華盛頓的政治菁英們或許希望藉此一石二鳥地解決困擾美國的國內外議題：在國內，充滿民族主義的論調對特朗普的支持者來說，是投其所好；在國際上，降低巴拿馬運河不斷上漲的船隻過境費，兼能遏止中國在加勒比海航海咽喉的勢力擴張。

有分析指，於2023年8月在波蘭格丁尼亞（Gdynia）港發生的事件觸動了華盛頓的神經：格丁尼亞港也是由長和管理，港口對面是波蘭特種部隊基地和海軍造船基地。俄烏戰爭中，美國國防部臨時租用附近泊位向烏克蘭輸送軍援。但當美國海軍一艘裝滿坦克、裝甲車、直升機等重型武器的滾裝船正準備停泊卸貨時，卻發現船頭必須伸入長和管轄範圍內約50米。不知出於什麼原因，長和拒絕該船隻停泊，它只好駛離到其他港口卸貨，耽誤了軍援。在2024年，這個港口已經被波蘭政府關注，以國家安全為由要求加強監管，而長和一直沒有回應。

當然，在對外表述上，美國持有的理由是事關公平貿易的。美國智庫大西洋理事會（Atlantic Council）在今年1月發文為特朗普的言論護航，強調巴拿馬運河所涉及的法律和地緣政治的複雜性，並援引美巴簽署的《永久中立條約》，指巴拿馬已經或即將違反其部分條約義務：

- **過境費：** 巴拿馬承諾確保過境費和相關收費「公正、合理、公平，並符合國際法」。
- 特朗普政府認為美國公司目前支付的費用「過高」，這違反了條約中的「合理性」。美國是運河的最大用家，收費對美國航運的影響最大，因此在制定上應考慮美國的利益。
- **中立：** 雙方同意保持運河永久中立，並特別強調確保軍艦的通行。
- 巴拿馬自加入中國「一帶一路」倡議後，雙方在運河兩岸建造的基礎設施和中方對這些設施的經濟控制，引發了美國對其快速軍事化可能性及其控制運河通道的能力的擔憂，繼而對巴拿馬是否有決心和能力有效維護條約中約定的運河中立性產生懷疑。因此，美國認為有理由採取先發制人的行動。

除此之外，華盛頓也宣稱，自《香港國安法》頒佈，包括長和在內的港企都有受制北京之嫌，而讓長實繼續管理克里斯托巴港和巴爾博亞港，有監控運河作業的隱憂。華盛頓智庫戰略與國際研究中心（CSIS）美洲計畫主任伯格（Ryan Berg）分析指，透過這些港口，中國可掌握來往的船隻信息，從而分析和獲取關於全球貨運流動的戰略情報。這在未來供應鏈戰爭中具有極大價值。

一方想收回，另一方也想賣出。許多人相信，篤信「不賺盡最後一個銅板」的李嘉誠想儘快脫手這一地緣政治的「燙手山芋」。如美中之間衝突升級，全球航運將不可避免地受到嚴重衝擊，港口資產價值將大幅縮水。另一全球港口營運商，迪拜環球港務集團(DP World)在最新的財報中指出，地緣政治的挑戰令旗下港口部門在2024年的融資成本上升，造成利潤下跌了2%，雖然港口收入增長實際上超過20%。

相比之下，李嘉誠手中中國和香港的港口業務遠離地緣政治衝突的熱點，加上中國龐大的製造業基礎夯實，短期內很難被其他國家替代。中國和香港的港口又是中國製造產品出口的物流起點，和記繼續持有這些作為戰略性資源的港口，風險較低。



中國在巴拿馬，拉美影響力的擴大與退潮

自2017年以來，巴拿馬一直是中國在拉丁美洲擴大影響力的重要據點。那一年，巴拿馬斷絕了與台灣的百年邦誼，與中國建交，這對中國來說是一個巨大的外交勝利。幾個月後，巴拿馬成為首個加入中國「一帶一路」倡議的拉丁美洲國家。在這之後，多明尼加共和國、薩爾瓦多、尼加拉瓜和洪都拉斯也陸續與台灣斷交，轉而支持北京。

時任巴拿馬總統巴雷拉在中巴建交後訪問北京，帶回了200億美元的協議。立場親中的巴雷拉認為，與中國建交及加入「一帶一路」是經濟利益最大化，能提升國家的國際地位。2018年，習近平到訪巴拿馬，成了首位訪問巴拿馬的中國領導人。兩國關係持續升溫。

中國從巴拿馬獲得的無疑是貿易大單和地區影響力。根據協議，北京承諾為巴拿馬建造多個大型基礎建設工程，包括修建一條從首都巴拿馬城通往哥斯達黎加西部邊境的高鐵，及巴拿馬城內的一條新地鐵線；又由嵐橋集團牽頭開發集裝箱港口——瑪格麗特島港，並承諾其發展。中國還中標了巴拿馬運河第四座大橋的修建合同，大橋銜接巴拿馬城與西郊衛星城市及泛美公路，造價為14億美元，是中企迄今在拉美贏得的「最大單」。2018年起，中巴兩國還就自由貿易協定展開多輪談判。

此外，中國不忘加強軟實力輸出，在巴拿馬開設了第一所「孔子學院」，並在 Covid 疫情期間向巴拿馬捐贈了醫療用品。中國企業還為巴拿馬記者提供「媒體培訓」。

從2017年「一帶一路」倡議啟動至2023年，中國對巴拿馬的投資增長了四倍，已達14億美元。雖然美國對巴拿馬的投資在數額上高得多，2023年美對巴國的投資總額為45億美元，但中國對巴拿馬的援助卻更為集中在基礎設施的建設上，且更願意為巴拿馬提供融資及貸款。報導指，中國為巴拿馬提供的最大一筆融資是在2019年，中國國有的進出口銀行向一家私營的巴拿馬銀行提供了2億美元貸款承諾。

與此同時，中國藉由巴拿馬將「一帶一路」的觸角深入其他拉丁美洲國家，積極在美國的「後花園」擴張。在秘魯，中國出資建設了一個新港口，錢凱港。中國也成為南美洲最大的貿易夥伴，是拉丁美洲僅次於美國的第二大貿易夥伴。聯合國拉丁美洲和加勒比海經濟委員會（ECLAC）在一份報告中稱，近年來中國與拉丁美洲和加勒比海國家貿易額不斷上升，預計2023年將達到4890億美元，而2002年這一數字僅為180億美元。

不過，巴拿馬自加入「一帶一路」後與中國雙邊外交煥發的活力，在親中的巴雷拉卸任後逐漸消退。正值「一帶一路」倡議於全球陷入困境，留下多個「爛尾工程」，新總統科爾蒂索（Laurentino Cortizo）上任後也全面檢討巴雷拉在2014至2019年執政5年間，與中國簽署的全部25項協定。而就全球而言，超過一半「一帶一路」後啟動的計畫被喊停，包括擬議中的鐵路項目，自由貿易協定的談判也遭到擱置。

中國企業雖然擁有瑪格麗特港的所有權，更宣稱是「世界核心樞紐港口」，但它實際上需要從零開始建設，且需要同已成熟發展多年的五個現存的港口競爭。這一「大躍進」式的港口建設目標，隨後被證明與實際不符。到了2021年，因為在一項審計中發現嵐橋集團違反了合同條款，投資金額與對當地勞動力的雇用與合同不符，科爾蒂索政府還撤銷了嵐橋集團在瑪格麗特島港口的特權，瑪格麗特港就此停擺。

與此同時，前任總統巴雷拉與中國的親密關係遭到質疑。巴雷拉的WhatsApp帳戶洩露的文件顯示，巴雷拉兄弟擁有的酒類出口業務在中國獲得了一筆意外之財，儘管此利益交換從未得到證實。

2024年現任總統穆利諾上任後，中方為巴拿馬建造的四號橋工程一度中斷，原因是巴拿馬政府的四號橋預算經費吃緊。工程投標過程亦被拿出來質疑。有議員認為，中標的中資集團有向當地官員行賄的記錄，質疑批出這一合同的前總統巴雷拉私下與中國企業私相授受。



2025 2 25

Walter Hurtado/Bloomberg via Getty Images

從不予置評到連番追擊，北京為何轉變態度

放在中國影響力退潮的背景下理解北京現在的態度，是饒有趣味的。起初北京的回應還算克制，在長和出售港口的消息被披露後，外交部最初的言辭甚至有「默許」之意：中國外交部發言人林劍3月5日在記者會上指「對有關商業交易不予評論」，以及「中方支持香港企業赴海外投資興業」。港府亦跟隊表示，「所有在港註冊的公司均需按香港法例及當地法規營運，特區政府從無干預香港公司的商業營運。」

然而，隨著正在北京召開的兩會趨近閉幕，官方口徑突然出現了「戰狼式」反撲。13日，大公報發表的評論文章《莫天真，勿糊塗》，狠批李嘉誠和長和將港口賣予美商是「喪權辱國」的決策是將國家重要戰略資產拱手讓人。15日的《偉大的企業家都是錚錚愛國者》再次批評長和出售全球碼頭業務並無考量國家民族利益。這兩篇文章被港澳辦和中聯辦聯手轉載，火力可謂前所未見。

「阿爺」的態度急轉彎是否暗示北京早前對交易細節並不知情？或者說，長和在出售港口業務前未得到中央某種形式上的首肯，又或者只是避重就輕地向上匯報？《華爾街日報》19日引述消息稱，中國國家主席習近平對交易感到憤怒，部份原因是長和未有事先徵得中央同意，令中央頓失與美國政府談判的籌碼，舉動違背了國家利益。



海外流散港媒《綠豆》也援引知情人士消息指，在長和宣布交易當天，長和主席兼全國政協委員李澤鉅，正身處北京出席兩會。當被正國級領導人召見，問到關於巴拿馬港口交易一事時，李澤鉅堅稱碼頭業務是賣給了意大利營運。李澤鉅所指的交易背後的買家是李嘉誠的世交、意大利的 Aponte 家族。雖然“BlackRock-TiL”財團由貝萊德牽頭，但 TiL 的母公司正是 Aponte 家族旗下的全球航運巨鱷：MSC 地中海航運公司集團。後者就算拿不到長和的兩個巴拿馬港口，也已經手握全球超過 100 大港，長和的交易對 Aponte 家族來說，或許只是小菜一碟。

然而，就中國而言，在巴拿馬的一個瑪格麗特港仍了無生氣，兩個看似有牽連的港口交出管理權之後，中國在港口一役像被釜底抽薪。北京的「遲緩」或許是姍姍來遲的反應，而交易正值兩會期間，也可能讓當權者深感大失顏面，因此無論如何要出招「挽尊」。北京這一干預行動，有例可循。2021 年，中國當局以《反壟斷法》立案審查美國私募基金巨頭黑石集團（BlackStone）收購北京知名開發商 Soho China 的計劃，直接導致黑石放棄這一 30 億美元的收購案。

但這一次，北京或許沒有足夠的監管力來阻止交易。由於長和這單交易僅針對海外資產，不涉及旗下在中國內地和香港的港口，因此市監局是否有權限審查仍存疑。而李家超在答記者問時，對港府會否動用《港區國安法》阻止交易的選項避而不談，以免進一步削弱外界對香港自由市場的信心。

除了用「出口術」掀起民族主義情緒對李嘉誠大加鞭撻外，當局恐怕沒有更多的法寶來懲罰這名以「跑得快」聞名的商界「超人」。李嘉誠在這十年間不斷縮減旗下公司在中國市場的投資，目前長和僅有 12% 的收入來自內地和香港的業務，其餘大部分來自歐洲、北美和澳洲。中央能對長和施加的壓力集中在公司在香港的港口和電力基建合同續簽上，或其家族本身。而忌憚任何干涉交易的重大舉措都有可能加劇中美緊張關係，中央對李嘉誠的懲戒或只停留在「口誅筆伐」之上。

讓中南海惱怒的，或許還有貝萊德與特朗普政府的無間合作。包括《金融時報》和《華爾街日報》都撰文指出，貝萊德急速促成這單收購案是為了滿足特朗普政府的願望。《大公報》〈莫天真〉一文引述「一些美英媒體披露」指出貝萊德集團行政總裁芬克（Larry Fink）與特朗普私交甚篤，洽購巴拿馬運河港口業務期間曾到白宮向特朗普匯報情況。

在北京的邏輯中，貝萊德集團是「白手套」，交易背後是特朗普政府的操縱。根據《大公報》的預言，巴拿馬運河被「美國化」、「政治化」後，美方勢必將之用於政治目的，例如針對中國航運實施選擇性限流、加徵「政治附加費」等手段，對中國企業的物流成本和供應鏈穩定性構成很大風險。

相較之下，北京對香港的私營企業的控制力或許還未到達這個程度。長和作為香港商界的佼佼者，抓準時機與貝萊德迅速達成交易，若中央事先確不知情，事後還無法阻止，便只能表現出「狂怒」、「無能」，從而愈加顯得「無能狂怒」。目前香港建制陣營及中國方面的輿論趨勢，都在對李嘉誠進行敲打、威脅，恐怕是希望他會不敵壓力，自己收回交易。



2025 3 20

Ben Curtis/AP/

另邊廂，特朗普的「領土購物車」會奏效嗎？

北京能藉由「一帶一路」在美國「後花園」大挖牆腳，很大程度上是因為美國當時的外交政策對拉美國家的忽略。特朗普第一任期在外交上秉持的「孤立主義」令他放棄了與拉丁美洲和亞洲國家的跨太平洋經濟合作協議（TPP），這是前任總統奧巴馬通過長期談判、為應對中國影響力最終達成的。不僅如此，特朗普還停止了美國、墨西哥和加拿大之間的「北美自由貿易協定」，又就同樣的內容重開新的談判，並宣揚要在墨西哥「建牆」，貶低來自拉丁美洲或加勒比國家的移民。根據民調公司蓋洛普（Gallup）當時的一項全球調查，自特朗普2017年1月上台以來，美國的領導形象在整個拉美都跌落到平均低於中國的水平。

在與巴拿馬的雙邊關係上，根據2017年12月主動辭職的美國前大使約翰·費利（John Feeley）的敘述，美國之所以在自家後院遭受外交挫敗，完全是因為特朗普和他的幕僚放棄了這一選項。費利透露，他曾試圖讓美國公司在巴拿馬競標基礎設施項目，以抗衡中國。但在說服美國公司競標上，美國駐巴拿馬大使館從未得到過白宮的支持。2017年初特朗普首任總統就職典禮上，費利向特朗普報告對巴拿馬外交新動向時，這位新總統關心的卻是：「我們那棟 Trump 酒店還是巴拿馬最高的建築嗎？」

當巴拿馬宣布與台灣斷交，改與中國建交時，費利在消息宣布前一小時才獲悉該決定，而竟然還是他打電話給時任總統巴雷拉時對方順口提及，而非主動告知。這也側面反映出，在特朗普第一任期中，美國的貿易保護主義和孤立主義令其與拉美國家關係趨向緊張而形成的部分真空，迅速被一旁靜觀其變的北京填補。北京的影響力雖不至於撼動美國的霸主地位，但已經擁有足夠影響拉美的槓桿。

八年以後，特朗普展開他在白宮的第二任期。原先打著「美國優先」而奉行的孤立主義，開始轉變為一種帶有狹隘帝國主義和民族主義情緒的擴張主義。在巴拿馬運河的問題上，特朗普多次強調美國人應該是運河的「合法所有者」，並不惜搬出前總統里根競選時的那句：「我們買下了它、我們付了錢、我們建造了它」，雖然里根在當選後沒有履行他收回巴拿馬運河的承諾。

一些支持者認為，特朗普的「奪河論」只是虛張聲勢，是特朗普在商戰中最擅長的「討價還價」，為的是向巴國政府施壓，以降低對美國船隻的收費和減少中國的滲透。然而，巴拿馬運河並不是孤立事件，特朗普「領土購物車」里放著的還有另外兩個重要的戰略資源：加拿大和格陵蘭島。《大西洋月刊》的評論指，特朗普在推行新的「帝國主義」。他所信奉的是「利維坦」式的國際政治體系，在那裡「強權即真理」。鼓動民族主義情緒和動用及獎勵企業來實現國家權力的擴張以獲取戰略資源，或能加強美國對中國的競爭力，並確保自己佔據主導地位；但這不是沒有代價的。



2023 9 20

Justin Sullivan/Getty Images

夾在兩個超級大國間，巴拿馬的得失

在美中爭霸的背景下，巴拿馬這個加勒比海的小國深受影響。2019年中美爆發貿易戰後，中美貿易商品過河費大減，巴拿馬政府比往年少收2980萬美元。加上「一帶一路」遺下的「爛尾」局面，美國仍舊是巴拿馬最大的海外直接投資來源，現實狀況令巴拿馬政府開始重新定位對美國和中國的外交關係。

今年2月，美國國務卿盧比奧訪問巴拿馬，當面要求現任的巴拿馬總統穆里諾信守承諾，維持巴拿馬運河的中立性，否則美國將採取「必要措施」。於是當年發生在瑪格麗特港的一幕彷彿重演，在李嘉誠賣出港口前，巴拿馬當局以審計為由，派近12名審計員在1月底進入和記公司辦公室，以核實和記是否「正確報告了其收入、付款和對國家的貢獻」。

穆里諾也宣布退出「一帶一路」，他雖然多次言辭激烈地駁斥特朗普的不實指責是「一派胡言」，反對特朗普企圖奪取運河所有權，但仍盡力撇清巴國與中國的外交關係會威脅甚至替代美國在巴拿馬的地位。對巴拿馬來說，當「選邊站」不可避免時，孰輕孰重顯而易見。

《紐約時報》在《民主死於愚蠢》一文中直斥特朗普任性、反覆無常和魯莽言行的代價是美國與盟國間長遠的互信。在巴拿馬港口事件中，特朗普對運河不加掩飾的覬覦、咄咄逼人的外交姿態，可能會換取到一時的退讓和屈服，外界認為巴拿馬政府在稍後極有可能下調對美國船隻的收費或給予一定優惠，但這同時扭轉了美國數十年的外交政策、違反了既定的國際法以及破壞了美巴關係。這對美國未來在巴拿馬等拉美國家實施影響力和軟實力是極大的反作用力。

而北京對事件的回應絕不會只停留在砲轟李嘉誠上。就在幾週前，中共中央對外聯絡部副部長馬輝率團訪問巴拿馬，會見巴國政界和學界菁英。中國一直將自己定位為美國在全球領導地位的替代者，並稱自己同為發展中國家更熟悉發展中國家的需求。中國人民大學拉丁美洲研究中心主任崔守軍充滿信心地推論，特朗普的第二任期會把巴拿馬推向中國。他說：「有一個極其霸道的美國總統和一個務實的中國夥伴，面對這種選擇，答案是不言而喻的。」

中美爭奪巴拿馬港口，無論是或不是意氣之爭，都是窺看兩國關係及其全球擴張目的的不錯座席；而在交易正式達成之前，長和會如何應對壓力，還會有什麼變數，一切仍待上演。