

【世界史研究】

赞比亚初期不愿接受 中国援建坦赞铁路的原因*

沈 喜 彭

(安徽师范大学 传媒学院, 安徽 芜湖 241003)

关键词: 赞比亚; 卡翁达; 坦赞铁路; 坦桑尼亚

摘 要: 在坦赞铁路建设问题上, 赞比亚在初期不肯接受中国政府提供的援助。1967 年 9 月, 在求助西方国家无望后, 赞比亚最终决定接受中方提供的铁路援助。

中图分类号: K473 文献标志码: A 文章编号: 1001-2435(2010)06-0724-05

Causes of Zambia's Refusal to Accept China's Aid of Tan-Zam Railway

SHEN Xi-peng (School of Media and Communications, Anhui Normal University, Wuhu Anhui 241003, China)

Key words: Zambia; Kaunda; Tan-Zam Railway; Tanzania

Abstract: Zambia was not willing to accept China's aid on Tan-Zam Railway at first. It was in September, 1967 that Zambia had no choice but to accept China's aid due to the denied help of western countries.

坦赞铁路是迄今为止中国在非洲最大的一项援外项目, 它横跨东非坦桑尼亚与中非赞比亚两国, 正线全长 1860 余公里。^{[1]148}为援建这条海外铁路, 中国政府不但向坦、赞两国提供高达 10 亿元人民币的长期无息贷款, 还先后选派 5 万余人次的援外人员参与筑路工作。1967 年 9 月, 中、坦、赞三国签订的《修建坦桑尼亚-赞比亚铁路的协定》拉开了中国援建坦赞铁路的序幕, 该协定也是赞比亚最终愿意接受中国政府援建坦赞铁路之标志。不少学者将中国援建坦赞铁路的原因归结为坦、赞两国向中国吁求的结果, 这是一种误解。大量资料表明, 在 1967 年 9 月以前, 赞比亚始终倾向于接受西方国家而非中国的援助。本文在参阅中、美、赞三国档案文献及其它资料的基础上, 对赞比亚初期在中国援建坦赞铁路上所持的态度及其原因进行考察与分析。

一、赞比亚初期不愿接受中国政府的援助

坦、赞两国分别于 1961 年 12 月与 1964 年

10 月以和平方式获得独立。早在赞比亚独立前, 坦、赞两国领导人尼雷尔与卡翁达就开始酝酿修建一条连结两国的跨国铁路。坦、赞两国独立后, “两国本身对这项工程是无能为力的”^{[2]3}, 因而它们先后向英、美、德等国吁请援助, 结果是四处碰壁。中国政府认为“修建赞坦铁路不仅有利于赞坦两国的政治、经济发展, 有利于削弱帝国主义在中、东非的殖民势力, 而且对南非和葡属殖民地的民族独立运动也将产生深远的影响”^{[2]3}, 因而决计帮助坦、赞两国修建坦赞铁路。然而, 出人意料的是, 赞比亚领导人在初期却不愿接受中国政府援助修建坦赞铁路。这突出表现在以下三个方面。

首先, 阻挠坦桑尼亚接受中国政府提供的铁路援助。1965 年上半年, 赞比亚非但自己不愿接受援助, 还极力劝阻坦方不要接受中国政府提供的铁路援助。1965 年 2 月, 在坦桑尼亚总统尼雷尔首次访华期间, 中、坦两国达成了修建坦赞铁路的原则协议。当尼雷尔总统在会谈中提出希望中国帮助坦、赞两国修建坦赞铁路时, 刘少

*收稿日期: 2010-08-10

基金项目: 安徽师范大学博士科研资助项目(160-751018)

作者简介: 沈喜彭(1981-), 男, 安徽颍上人, 博士, 讲师, 研究方向为亚非史、文化产业管理。

奇主席慷慨应允。会晤时，刘少奇对尼雷尔说：“坦赞铁路建设与赞比亚有关，你们可以同赞比亚商量，我们也可以同赞比亚商量。不管赞比亚持什么态度，我们将尽快派勘察组在坦桑尼亚境内勘察、选线，然后再进行设计。”^{[3]5}尼雷尔对此表示十分感谢。然而，赞比亚不但拒绝接受由中方来援建坦赞铁路，而且还劝告坦方不要单方面接受中国政府的援助。在赞比亚的影响下，坦桑尼亚对是否继续接受中方的援助发生了动摇。据美国解密档案资料，当被告知周恩来将于1965年6月回访坦桑尼亚时，坦方政府立即告知英美等国“抓紧时间于5月31前对是否援建坦赞铁路给予确切答复，以便坦方政府推辞中方的援建承诺。”^{[4]8}另据中国驻坦桑尼亚大使何英发回国内的报告，1965年5月10日，尼雷尔要求何英转告中国领导人，“我们认为修路是件大工程。说老实话，西方剥削的钱多，比中国富裕些。我想再摸摸清楚，如西方真愿意帮助修铁路，即可考虑让他们来修。”^{[4]7}不过，随着周恩来的如期来访与会谈，尼雷尔很快就“改变了态度，放了心”，并同意“中方技术人员来坦勘察路线”。^{[4]9}

坦、赞两国在对待中国援助方面的歧见最终引发了一场会议争执。据美国方面的资料，1965年6月，尼雷尔、卡翁达等人出席了在伦敦召开的英联邦会议。在其中一次大会上，赞方政府代表对坦方政府提出了批评：“坦赞铁路是一个整体工程，你们怎能在未同赞方磋商之下就私自接受了中国的援助呢？”尼雷尔回答说：“我没有想到赞比亚政府会对此生气，要是此事发生在你们那里，我将不会生气。”尼雷尔最后建议“让中国帮助修建坦桑尼亚境内的铁路，让西方国家帮助修建赞比亚境内的铁路。”^{[5]1}赞比亚阻止坦桑尼亚接受中国政府的铁路援助失败后，只能更加寄望于西方国家。

其次，拒绝周恩来提出的铁路考察方案。赞比亚政府对周恩来提出的铁路考察方案的回绝是赞方拒绝接受中方援助的又一例证。据中国外交部解密档案资料，1965年4月，在万隆会议召开10周年的庆典活动上，周恩来总理同赞比亚国防部长姆威英加进行了一次会谈。会谈中，“总理向姆威英加表示，这是两国建交后双方负责人的第一次接触，希望今后能更多接触。关于修建铁路事，总理向他介绍了同尼雷尔会谈的情

况，表示中国将派铁路专家组去坦桑勘察，如赞同意，中国专家组也可以去赞工作，以便能全面考虑修路方案，然后再具体商谈修路问题。”^{[6]7}姆威英加表示将在请示后给予答复。赞比亚最终拒绝了周恩来的建议。值得一提的是，赞比亚拒不接受中国政府的考察要求与其积极欢迎西方国家予以考察的态度形成了鲜明对比。当得知英国政府“认为拟建中的坦赞铁路应是一个整体，不能分开修建，并愿意出半资予以勘察”时，卡翁达十分高兴，很快发表声明说：“中国没有向赞比亚提供援助，但很清楚，中国已向坦桑尼亚提供援助。铁路是一个联合事业，赞、坦已各自向各国试求援助，两国政府已成立联合委员会，用以研究各方提供的援助，并将对最合适的援助作出报告。”^{[7]6}在美国的斡旋下，加拿大政府最终同意出资另一半同英国一道对坦赞铁路进行考察。结果呈现了这样一幕，即当中国技术人员在坦桑尼亚境内考察时，英、加技术人员也同时在赞比亚境内进行考察，并且“中方的考察人员被赞方警告严禁进入赞比亚边境之内”。^{[8]87}

再次，对中国驻赞比亚大使提出的有关建设坦赞铁路的话题持消极态度。1965年2月，秦力真出任中国驻赞比亚使馆大使。1965年2月至1966年1月间，秦大使曾多次拜访赞比亚官方人士并同他们谈及坦赞铁路问题，然而所得到的答复几乎全是敷衍之词。例如，1965年4月，在同卡翁达的会谈中，秦力真说：“中国一直认为，援助从来就是相互的，你们的反帝反殖事业和你们进行的赞比亚化，实际上也支持了我们。我们应该相互支持。”卡翁达答复说：“完全正确。谢谢阁下……我们要些什么，准备向中国提出那些援助要求，我们会主动提出。”^{[9]10}

二、赞比亚消极对待中国政府的援助

1966年2月至1967年9月间，在坦赞铁路问题上，赞比亚政府采取了消极应对策略，即它开始利用英美等国排挤中国的心理，故意同中国政府接近，以促成西方国家援建坦赞铁路。赞比亚的消极态度表现在以下几个方面。

第一，主动同中国使馆工作人员交往却回避坦赞铁路建设问题。1966年2月，赞比亚开始主动同中国驻赞比亚使馆进行交往。在中赞关系方面，“凡我提出的问题，不少是同意的。譬如，

我贸易代表团来访,为赞比亚大学募捐演出,同意我友好代表团访问,我副部长访赞时,卡翁达曾两次主动表示愿意访华。”^{[10]31}在交通问题上,“赞方已向我提出帮助修建铁路工厂。目前和外长谈话,对方又提出交通事业的贷款问题。像这样实质性的问题,自建交以来,从未表示过。”^{[10]32}然而在坦赞铁路问题上,“赞比亚同我接近只是一个姿态,目的是用以缓和国内和坦桑尼亚方面的压力并向西方讨价还价。”^{[10]37}

第二,婉拒周恩来提出的坦赞铁路修建协定。1966年8月,赞比亚副总统卡曼加率代表团来华访问。在会谈中,周恩来说:“关于修建坦赞铁路的问题,如果阁下同意,我们可以简单地签订一个协定。这个协定可以公开,也可不公开,完全由阁下决定。阁下如果需要,则签,如果认为不适宜,则请代交卡翁达总统。”卡曼加婉拒中方提出的签约建议,回复说:“将同卡翁达协商,然后再同中国驻赞大使商谈。”^{[11]201}

第三,卡翁达总统访华期间,对是否愿意接受中国的援助不置可否。1967年6月,卡翁达总统率代表团来华访问。根据何英大使的回忆,会谈时,“卡翁达未主动提出援建坦赞铁路问题”,“周恩来直截了当地提出修建铁路问题,并反复询问有关情况”,卡翁达的回复是:“我访华之前已向美、日、英、法四国私人公司提出要求,下个月坦、赞、肯、马四国要召开财政和交通运输部长会议,进行讨论,作最后决定。”^{[12]38}将向西方国家私人公司的援助请求安排在出访中国之际,这恐怕是别有用意吧。

其它不少资料也表明赞比亚对中国政府的援助持消极态度。据国外学者的说法,一直到1967年9月《修建坦桑尼亚—赞比亚铁路的协定》签订后,赞比亚仍然渴望获得西方国家的援助,“援建坦赞铁路的大门仍然对西方各国敞开着”。^{[13]137}赞比亚方面的资料也可为证。三国协定签订后不久,赞比亚驻美国使馆工作人员在发往国内的电报中称:“据报道中,坦、赞三国已经签订了修建坦赞铁路的协定,这在当地引起了很大轰动,人们在议论美国与日本组成的联合公司正希望能够对坦赞铁路予以援建。如果还没有最终答应接受中国的援建,那么请指示我们该做些什么。”^{[14]2}次日,赞比亚政府的回电是:“对于你所提的问题,坦、赞两国已经答应接受中国政府的援助,但是希望你竭力避免指明我国承诺

的程度,如果有哪个国家愿意帮助我们的话,他应该拿出诚意来。这边日本公司所要求的条件是根本无法接受的。”^{[15]1}

综上所述,在坦赞铁路援建问题上,赞比亚政府在初期一直倾向于接受西方国家而非中国政府的援助。

三、赞比亚不愿接受援助的原因

在1965年2月至1967年9月间,赞比亚为何一直倾向于由西方国家而非中国来援建坦赞铁路呢?对这一问题的探讨不仅有助于我们了解中国援建坦赞铁路的真实历史,还有助于我们对20世纪60年代整个世界形势的认识。

首先,归因于赞比亚独立之初的特殊国情,这是赞比亚不愿接受中方援助的重要内因。在政治方面,赞比亚政府可谓危机四伏,新政权同时面临国内民族、种族问题以及国际方面等诸多难题。20世纪60年代中期,赞比亚的总人口数约为405万,其中欧洲白人人数近7.5万。^{[16]78}虽然赞比亚人多属班图语系黑人,但是他们却分属奔巴族、通加族等73个部族。^{[16]79}卡翁达本人系赞比亚北方省钦萨利县的奔巴族人。此时,由于各部族的居住区域相对固定,并且坦赞铁路的修建将会给赞比亚南北各省的利益带来巨大的影响;加之,多数欧洲白人移民对中国持有偏见等等,因此,坦赞铁路的是否修建以及由谁帮助修建便成为影响赞比亚执政党稳定的重要因素之一。在外交方面,赞比亚实行的是“不结盟”与“反种族主义”的政策。由于属于反种族主义斗争的前线国家,诸多因素使得以卡翁达为首的赞比亚政府在独立初期将政府工作重点放在巩固政权方面。^{[17]232}卡翁达担心如果接受共产主义国家的援助,那将意味着他们要接受一批来自世界各地的“自由战士”,那样赞比亚的国家安全将没有保障,“自由战士将越来越把这个国家置于安哥拉和莫桑比克进行报复的威胁之下”。^{[18]3}简言之,赞比亚在独立初期视政权巩固与国家安全为第一要务,它认为接受中国的经济援助可能会带来潜在的威胁。

其次,归因于赞比亚在经济、军事上受制于英美等国,这是影响赞方态度的重要外因。经济方面,一直到1970年,赞比亚政府始终未能将关系赞比亚经济命脉的铜矿资源掌控在自己手

中。1970年以前,“赞比亚的铜矿工业一直处于英美股份有限公司以及英国信贷公司的控制之下。1969年,前者控制了赞比亚52%的铜矿资源的生产;后者则控制了48%铜矿资源的生产。”^{[19]17}此外,英美等国不但是赞比亚铜产品的主要开发国,而且是其主要出口国。据记载,1966年时,大约有2.9万名欧美技术及管理人員在赞比亚铜矿工作。^{[19]18}同年,赞比亚铜产品的出口的情况是:英国23.6万吨;德国12万吨;日本8.1万吨;法国4万吨;美国2万吨。^{[20]1}不仅如此,在农业方面,英国农场主还占有赞比亚全部耕地面积三分之一左右的土地。^{[18]2}经济上严重受制于英美等国,赞比亚自然不愿在坦赞铁路问题上得罪那些极力阻止中国插手非洲事务的西方国家。

军事上,赞比亚希望借助英美的力量来遏制南罗得西亚的独立。1965年11月11日,南罗得西亚以伊朗·史密斯为首的白人政党宣布脱离英国的统治获得独立,由于没有得到英王的授权因而被称为“片面独立”。早在一年前许多持反对态度的非洲人就预感到南罗得西亚有宣布独立的可能。那时,许多非洲国家的领导人开始向英国政府呼吁,希望它对南罗得西亚的独立予以干涉,直到南罗得西亚能保证黑人掌权的情况下才宣布独立。多数非洲国家领导人相信英国殖民当局能够阻挡南罗得西亚的独立,卡翁达是这些乐观派中的一位。1964年,卡翁达在接受采访时说:“我不认为我们会担心南罗得西亚的‘片面独立’,假如它真的宣布独立的话,我想英国和其他国家绝对不会袖手旁观的。我们赞比亚人当然会竭尽所能来协助其他国家,以争取南罗得西亚的黑人政权。我们认为这和种族问题无关。”^{[21]6}在很多场合,卡翁达警告说,如果南罗得西亚“片面独立”的话,赞比亚一定会为英国提供军事基地。军事上有求于他国,赞比亚在包括坦赞铁路在内的涉外事务方面自然要顾及英美等国的态度。

第三,归因于当时赞比亚对中国缺乏全面的了解。与中坦关系相比,中赞关系要疏远很多。这表现在许多方面。中赞两国虽在赞比亚独立之初便建立起了正式外交关系,并互设了使馆,但是赞比亚却迟迟不向中国派遣驻华大使。对中国

政府多次发出的访华邀请,赞比亚政府先后以“天气太冷”等各种原因而婉拒。^{[6]5}1965年6月,当周恩来总理访问坦桑尼亚时,卡翁达不仅没有邀请周恩来顺道来访,而且还对周恩来在坦桑尼亚发表的“非洲的革命时机已经成熟”的言论非常反感。^{[17]232}他曾对美国的外交官员说:“周恩来的演说发表不久,阿尔及利亚就发生了军事政变。”^{[22]2}在国际事务问题上,赞比亚也往往同中国唱反调。例如,在联合国代表权问题上,赞比亚政府称:“我们主张北京中国必须与福摩萨¹成为一个中国并作为一个国家进入联合国。”^{[23]6}在商谈召开第二次亚非会议问题时,赞比亚坚决支持苏联参加会议,“因为俄国部分领土是在亚洲而我们不管中国与俄国之间是否有分歧。”^{[23]6}受“三年自然灾害”及“文革”的负面影响,在“冷战”思维弥漫的特殊历史条件下,赞比亚对中国政府是否有能力援建坦赞铁路表示疑虑。在“中国只能用竹子去铺设坦赞铁路”^{[24]153}等言论的影响下,不愿同中国过于接近而又寄希望于发达国家,赞比亚在初期不愿接受中国关于坦赞铁路的援建便显得不足为怪了。

余 论

坦赞铁路最终在中国政府的援建下于1976年顺利建成通车。赞比亚为何最终接受了中国政府对坦赞铁路的援建呢?其一,寄望英美等国援建坦赞铁路的梦想破灭。在坦赞铁路建设问题上,赞比亚尝尽了英美等国的各种阻碍伎俩。它们最初否定修建坦赞铁路的经济价值,继而采取帮助考察、制造坦、赞两国关系不和等手段拖延赞比亚接受中国政府的援助进程,最后通过帮助两国修建坦赞公路、坦赞石油管道等措施企图打消赞比亚修建坦赞铁路的念头。在多次求助失败后,赞比亚政府逐渐认识到试图获得英美等国的帮助已无可能。其二,在制裁南罗得西亚的过程中,赞比亚越来越认识到拥有一条可靠铁路出海口的重要性。赞比亚是一个内陆国家,它在铁路运输及煤炭资源方面都严重依赖南罗得西亚。赞比亚宣布对南罗得西亚的实施制裁后,南罗得西亚立即切断了同赞比亚的各方面联系。结果,在长达32个月的时间里,赞比亚一直都存在着煤

¹ “福摩萨”(Formosa)即今“台湾”。在葡语中“Formosa”意为“美丽之岛”,欧美各国至今仍以“福摩萨”称呼台湾。

炭、石油等资源的短缺问题,而南罗得西亚却可以从南非源源不断地获取充裕的资源。此外,英美两国在制裁南罗得西亚时的无所作为,也激化了赞比亚同英美之间的矛盾。其三,对中国的了解加深,在政治上减低了对中国的疑虑。1967年赞比亚驻华使馆人员的到任密切了中赞两国之间的联系。赞比亚领导人在访华期间的所见所闻,使他们认识到中国虽不是一个富国,却是一个大国,他们完全有能力建成坦赞铁路。在援外政策上,赞比亚注意到中国政府信守周恩来提出的“援外八项原则”,并践行不向国外输出革命的承诺。上述诸因素使得赞比亚对接受中国政府的援助比较放心。

在20世纪60年代特殊的历史背景下,中国政府之所以积极援建坦赞铁路,原因也是多方面的。其中有反帝、反修的需要,“当前,我应采取积极而又慎重的方针,大力开展同赞的友好关系;警惕和防止帝、修、反的各种破坏活动和美制造‘两个中国’的阴谋;争取迅速同赞达成建交协议,并早日派出使馆占领阵地;对赞在独立后可能向我提出的经济援助应适当给予满足,以加强争取。”^[18]¹⁴有出于加入联合国、筹备召开第二次亚非会议的现实考虑;也有发展中非、中赞关系的诉求,“铁路建成,可加强赞坦联合,促使赞采取同坦桑政府同样的政策。”^[25]⁴³

参考文献:

- [1] 《赞比亚设计基础资料汇编》编委会. 援外成套项目设计基础资料汇编: 赞比亚(第三篇)[M]. 1979.
- [2] 外交部档案馆. 外交部非洲司关于拟议中的赞比亚-坦桑尼亚铁路问题的外事调研文章[B]. 档号: 108-00649-03. 1965-11-3.
- [3] 张铁珊. 友谊之路: 援建坦赞铁路纪实[M]. 北京: 中国对外贸易出版社, 1999.
- [4] 外交部档案馆. 坦桑尼亚总统尼雷尔同中国驻坦桑大使何英谈修建坦桑尼亚-赞比亚铁路等问题[B]. 档号: 108-00585-01. 1965-5-10.
- [5] U.S. DDS. Tanzania-Zambia Rail Link[B]. Jun. 25, 1965.
- [6] 外交部档案馆. 中国外交部转告驻赞比亚和坦桑尼亚使馆关于周恩来总理在印度尼西亚会见赞国务部长姆威英加时谈修建赞至坦铁路事[B]. 档号: 108-00649-01. 1965-4-22.
- [7] 外交部档案馆. 赞比亚总统卡翁达对修建赞至坦桑尼亚铁路的态度[B]. 档号: 108-00649-02. 1965-7-2.
- [8] Richard Hall & Hugh Peyman. The Great Uhuru Railway: China's Showpiece in Africa[M]. London: Victor Gollancz, 1976.
- [9] 外交部档案馆. 赞比亚总统卡翁达接见我驻赞比亚大使秦力真的谈话记录[B]. 档号: 108-00651-03. 1965-5-28.
- [10] 外交部档案馆. 卡曼加副总统率领的赞比亚政府代表团成员情况、驻赞使馆对赞情况、中赞关系的看法等[B]. 档号: 204-01155-02. 1966-8-7.
- [11] 李同成, 金伯雄. 中国外交官在非洲[C]. 上海: 上海人民出版社, 2005.
- [12] 何英. 援建坦赞铁路决策的回顾[C]. 新中国外交风云: 第三辑. 北京: 世界知识出版社, 1994.
- [13] George T. Yu. China and Tanzania: A Study in Cooperative Interaction[M]. Berkeley: University of California Press, 1970.
- [14] 赞比亚档案馆. Memo from L. F. Kaemba[B]. NAZ MFA 1/103/113. Sep. 13, 1967.
- [15] 赞比亚档案馆. Memo from L. F. Kaemba[B]. AZ MFA 1/103/114. Sep. 14, 1967.
- [16] 戴维斯. 赞比亚图志[M]. 北京: 商务印书馆, 1976.
- [17] John Hatch. Two African Statesmen: Kaunda of Zambia and Nyerere of Tanzania[M]. London: Secker & Warburg, 1976.
- [18] 外交部档案馆. 中国驻坦桑尼亚使馆告北罗得西亚形势[B]. 档号: 108-00648-01. 1964-1-4.
- [19] Robert H. Bates. Unions, Parties, and Political Development: A Study of Mineworkers in Zambia[M]. New Haven: Yale University Press, 1971.
- [20] U.S. DDS. Memorandum for Mr. Califano[B]. Jan. 6, 1966.
- [21] The Times. Oct. 24, 1975.
- [22] U.S. DDS. Kaunda/Fredericks Talks[B]. Jul. 1, 1965.
- [23] 外交部档案馆. 赞比亚对恢复我在联合国席位的态度[B]. 档号: 108-01191-03. 1965-2-8.
- [24] Philip Snow. The Star Raft: China's Encounter With Africa[M]. New York: Weidenfeld & Nicolson, 1988.
- [25] 外交部档案馆. 外交部非洲司关于拟议中的赞比亚-坦桑尼亚铁路问题的外事调研文章[B]. 档号: 108-00649-03. 1965-11-3.

责任编辑: 肖建新