地区冲突与国际贸易:中印边界冲突对子爵号飞机交付的影响

李继高

摘 要: 1962 年的中印边界冲突,几乎令中国引进子爵号飞机的计划流产。冲突发生后,印度政府实行民用航空管制,致使子爵号飞机的交付遇阻,并一度濒临失败的边缘。维克斯公司借助英国政府的力量,劝服印度政府最终同意飞机停靠印度机场,向中国交付六架子爵号飞机。冷战东西方贸易管制之下,中国与西欧国家的贸易不仅受限,而且还会受到周边形势的影响。这是冷战时期中西贸易关系的基本特征。在国际贸易关系当中,签订贸易协议和合同之时,应考虑并评估地区安全环境和风险系数,防范突发事件对国际贸易的影响,事发后政府可发挥积极作用,减少和避免不必要的损失。

关键词: 子爵号飞机;中印边界冲突;中英贸易;国际贸易
中图分类号:D815 **文献标识码:**A **文章编号:**1004-9142(2024)02-0031-10

20 世纪 50 年代末 60 年代初,美苏间的冷战形势迎来短暂的缓和,为东西方贸易关系的改善创造了条件。1958 年对共产党国家出口管制统筹委员会(Coordinating Committee for Export Control to Communist Area,又称巴黎统筹委员会,后文简称巴统)第二次修订贸易管制清单,取消了部分民用航空产品的出口限制,为中英飞机贸易的推进扫清了障碍。[①]然而,贸易的进行并非一帆风顺。1962 年爆发的中印边界冲突,几乎令中国引进子爵号飞机(Viscount)的计划流产。从历史研究的角度来看,有关中

作者简介:李继高,华侨大学国际关系学院讲师,历史学博士。

基金项目:本文系 2019 年度福建省社会科学规划项目“罗尔斯·罗伊斯公司与中国:贸易和技术交流史(1945—1985)”(FJ2019B042)和 2017 年度第二期华侨大学高层次人才科研启动项目“东西方贸易关系重建的缘起——对 1952 年莫斯科国际经济会议及其意义的历史考察”(17SKBS203)的阶段性成果。本文同时得到广东省东方历史研究基金会项目资助。在此对审稿专家提出的宝贵中肯意见,表示诚挚的谢意!

① 在这次修订中,巴统军事禁运清单虽然在范围和程度上有所扩展和加强,但所有巴统成员国一致同意将民用飞机移出军事清单,一些重量低于 9 万磅(相当于 40823 千克)的飞机未被列入常规管制清单。也就是说,重量低于 9 万磅的民用飞机可以向中、苏等国家出口。No. 334: Memorandum of discussion at the 377th meeting of the National Security Council, August 21, 1958, *FRUS*, 1958-1960, vol. IV, pp. 730-734.

印边界冲突的研究,多探讨其对中苏关系恶化的影响,还未有成果述及冲突对中英飞机贸易的影响。① 新近有学者开始关注中印边界冲突后印度的空防问题,不过其视角和着力点是英美关系,即英美在南亚次大陆的政策分歧。② 涉及子爵号飞机贸易的论著,则集中于美国对英国的压制、中方的决策和谈判部署,以及贸易合同的签订和信贷条款内容几个方面,对飞机交付过程中遇到的困难及其解决,则缺乏必要的关注和论述。③

本文将以子爵号飞机的交付过程为叙事线索,着重考察中印边界冲突发生后,英国交付子爵号飞机面临的困难、解决的途径和方式,以及交付的路线和行程,并总结冷战时期中西(欧)贸易关系的基本特征。英国在事件过程中处理问题的方式方法以及主要考虑因素,对于我国在"一带一路"建设过程中处理周边形势与中国对外贸易间的关系,具有一定的参考价值和借鉴意义。本文在材料的使用方面,除利用了英、美、中三国已公开的资料外,还挖掘使用了英国政府外交部(Foreign Office)、贸易部(Board of Trade)、殖民部(Colonial Office)等相关部门未出版的原始档案。

一、贸易合同签署及飞机原定的交付计划

中、英关于子爵号飞机的贸易合同,是1961年12月1日在北京签署的,从8月5日开始谈判,至11月30日双方达成一致,历经三个多月的艰难谈判。④ 在贸易谈判开启之后,英国政府内部以及政府与企业之间,就开始讨论并考虑如何向中国交付飞机的问题,包括飞机的交付方式和运送路线等。英国殖民部首先提出了两种方式供选择:1. 飞机生产出来后先在英国登记,并涂上英国航空标识,由英方人员运送至香港,直接交给中方的临时雇员,进行登记后在同一天内飞往广东;2. 前一种选择中,飞机到达香港后,将飞机的英国标识改为中国的标识,再移交给中方相关人员。英国殖民部认为,后一种选择需要更长的时间,而且可能会产生法律和政治方面的问题。因此,更加倾向于选择第一种方式。不难发现,两种方式的共同点是都要在香港停留,有鉴于此,殖民部于9月23日致电香港殖民当局寻求意见。⑤

对于飞机经香港交接一事,香港当局认为,可能产生的政治和法律问题,以及飞往广东的技术问题都没有什么大的困难,但存在两个潜在的风险:一是如果香港当局给予支持和方便,香港飞机工程公司(Hong Kong Aircraft Engineering Company)可能面临美国客户的责难。但考虑到这样对其本身也很不利,因此美方不太可能会出面干预。二是在港停留时间过长带来的安全风险问题。基于上述两点,香港当局建议尽量减少在港停留时间,并尽可能将这一过程置于香港当局的管控之下。因此,香港当局也更倾向于选择第一种方式。此外,香港当局还建议,鉴于合同签署18个月内可能出现的各种情况,对从昆明进入交付的可能性也该进行考虑。⑥ 殖民部大体上同意香港当局的看法,将上述看法告知了航空部(ministry of Aviation)并抄送了贸易部和外交部,以进一步交换意见。⑦

---

① 最具代表性的论著有:戴超武:《中印边界冲突与苏联的反应和政策》,《历史研究》2003年第3期;戴超武:《关于1962年中印边界冲突和中苏分裂研究的若干问题》,《当代世界与社会主义》2010年第4期;沈志华:《难以弥合的裂痕——苏联对中印冲突的立场及中苏分歧公开化(1959—1960)》,《清华大学学报(哲学社会科学版)》2009年第6期;沈志华主编:《中苏关系史纲:1917—1991中苏关系若干问题再探讨(增订版)》,社会科学文献出版社2011年版;Sergey Radchenko, *Two Suns in the Heavens: The Sino-Soviet Struggle for Supremacy*, Chicago: Stanford University Press, 2009.

② 刘恒:《1962—1963年印度空防问题与英美关系》,《冷战国际史研究》2018年第1期。

③ 具体内容可参见:Jeffrey A. Engel, "The Surly Bonds: American Cold War Constraints on British Aviation," *Enterprise & Society*, vol. 6, No. 1, 2005, pp. 1-44; 王红续:《毛泽东时代的中英经贸关系》,中共中央党校博士学位论文,1999年。

④ Visit of British Aircraft Corporation Delegation Report by Commercial Secretary, K. G. Ritchie, August 14, 1961, FC1381/10, FO 371/158424; No. 1013 Telegram from Foreign Office to Peking, November 30, 1961, BT 11/5834.

⑤ No. 965 Telegram from the Secretary of State for the Colonies to Hong Kong, September 23, 1961, CO 1030/1306.

⑥ No. 875 Telegram from Hong Kong to the Secretary of State for the Colonies, October 3, 1961, CO 1030/1306.

⑦ Letter from J. C. Burgh, Colonial Office to R. Anderson, Ministry of Aviation to, October 17, 1961, CO 1030/1306.

在英国政府内部,专门负责飞机生产登记的是航空部。至于出口相关的外交问题,则需要咨询外交部的意见。航空部首先提议英国维克斯公司(Vickers-Armstrongs)提供一份子爵号飞机的交付方案,确保未来安全交付。维克斯公司提供了四种路线选择:1. 从维克斯子爵号飞机生产地即英国萨里韦斯利(Wisley, Surrey)经香港,最后抵达广东。英国登记和运送人员都是英国乘务人员。在广东去除英国的标识。在香港除去运送套件设备。在香港交给中国的临时雇员驾驶飞往广东。2. 从维克斯子爵号飞机生产地英国萨里韦斯利飞抵香港。英国登记和运送人员都是英国乘务人员。在香港去除英国的标识,涂上中国标识。在香港除去运送套件设备。在香港由中国的乘务人员驾驶飞往广东。3. 从维克斯子爵号飞机生产地英国萨里韦斯利飞到泰国曼谷。英国登记和运送人员都是英国乘务人员。在曼谷去除英国的标识和运送套件设备,并涂上中国标识。在曼谷交由中国的驾驶员飞往中国。4. 从维克斯子爵号飞机生产地英国萨里韦斯利飞抵缅甸仰光。英国登记和运送人员都是英国乘务人员。在仰光去除英国的标识和运送套件设备,并涂上中国标识。在仰光交由中国驾驶员飞往中国。对于上述四种方案,维克斯公司认为第一种最切实可行。但将香港作为交接地,也可能会面临无法预见的困难。至于飞机运送方式和交付频率,则是在合同签署后的 18 个月内,以空运的方式和每个月一架的频次交付给中国。① 航空部就上述路线选择咨询了外交部的意见,外交部认为整个交付过程都处于英国的管控之下,因此子爵号飞机的交付不会存在任何"法律"登记困难。不仅如此,飞机的交付还有先例可循。就在不久前,英国向日本出售并交付了一批子爵号飞机,其间没有发生任何问题。② 11 月 8 日,殖民部致电香港当局,进一步表示"在政府看来不会有任何法律困难"。③

从上述内容不难发现,英国政府和航空公司方面,对于子爵号飞机的成功运送和交付充满信心,因为整个过程都处于英国的管控之下。英国方面主要的考虑和担忧,集中于飞机逗留香港时间的长短,以及因此可能产生的安全和法律问题,完全未考虑或预料到飞经印度遇阻一事。而贸易谈判和合同签署期间,双方也都未预料到中印边界冲突的发生及其造成的困难。

二、中印边界冲突与运送困难的发生

1962 年 10 月 20 日至 11 月 21 日,中、印在喜马拉雅山麓进行了多次战役。虽然中方在取得全胜后,主动撤回原来的防守界限之内,但两国关系彻底恶化,随时都有爆发战争的可能。④ 中印边界冲突发生后,印度政府于 11 月 28 日致电国际民航组织(International Civil Aviation Organization)表示,根据《芝加哥公约》第 89 条关于国际航空服务协议的规定,印度政府将对经过印度的民航飞机进行管控,同时宣布印度国家进入严重紧急状态,并声明在这种情况下"可能无法遵从国际民航和《国际航空服务运输协议》的所有相关规定"。国际民航组织秘书长随即将印度政府的来电,转发给国际民航协议签署各国。⑤

印度政府的这一举动,其主要目的尚未可知,但却打乱了英国维克斯公司向中国运送子爵号飞机的原定计划。维克斯公司遂请英国政府协助,克服运送过程中可能遇到的困难。1963 年 1 月 7 日,英国联邦关系部(Commonwealth Relations Office)电告驻印度高级专员公署(下称驻印公署),维克斯公司计划于 6 月或 7 月开始,按照每月一架的频率,通过空运的方式,经停印度向中国运送子爵号飞机。鉴于中印关系恶化,并考虑到绕行印度运输成本高昂,联邦关系部请驻印公署就印度是否会加以阻止进行评

① Letter on "Delivery of Vickers Viscount Aircraft to China", from W. F. Lethbridge, Ministry of Aviation to R. J. Beveridge, General Department, Foreign Office, October 18, 1961, CO 1030/1306.

② Letter from E. W. G. Dolan, Ministry of Aviation to J. C. Burgh, Colonial Office, October 24, 1961, CO 1030/1306.

③ No. 1126 Telegram from the Secretary of State for the Colonies to Hong Kong, November 8, 1961, CO 1030/1306.

④ 戴超武:《中印边界冲突与苏联的反应和政策》,《历史研究》2003 年第 3 期。

⑤ Telegram from R. H. Oakeley, Commonwealth Relations Office to J. A. G. Banks, Delhi, January 7, 1963, FC1381/1, FO 371/170700.

估和试探。[①] 是时,中国对外贸易部副部长卢绪章确定于 1963 年 3 月访问英国。消息公布后,也引起英国驻印公署的注意。因此,驻印公署向联邦关系部表示,印度官方还不曾提出过这一问题。不过,驻印公署对任何关于取消子爵号飞机合同,或延迟交付的建议,都保持关切。相应地,如果印度提出这一问题,驻印公署将随时了解跟进。[②]

1 月 18 日,驻印公署向联邦关系部表示,"无论如何,目前推进子爵号飞机交付都将面临巨大的阻碍。在印度,向中国出售飞机此刻就是一个敏感问题,而最近关于英国海外航空公司试图向中国出售该公司所属的大不列颠飞机(Britannia)的新闻报道,让这一问题变得更加敏感和棘手",因此,"此刻不宜向印度方面提出向中国交付飞机一事,这很可能会招致印度的强烈反应,并要求英国完全取消向中国出售子爵号飞机"。在驻印公署看来,"在印度与中国方面达成某种协议之前,对中国采取任何类似的姿态,在政治上都是不明智的"。对于维克斯公司按原定计划于 6 月安排向中国运送子爵号飞机,驻印公署强烈反对此时与印度就此事进行接触,并认为维克斯公司不得不等待时机,"当中印关系出现稳定且和缓的局面时,再继续尝试与印度进行冒险性的接触。目前来看,这样的时机并未出现,至 6 月时是否会出现转机也无法预测"。[③]

在可能无法经停印度交付飞机的情况下,维克斯公司开始考虑寻求其他替代路线和方案,但这同时又将面临新的问题和困难。在维克斯公司 1 月 23 日向航空部提交的报告中,列出了其他的替代性方案:第一种是从英国到巴基斯坦卡拉奇,之后到达锡兰首都科伦坡,再飞行至泰国曼谷,最后抵达中国香港。另一种是从英国到巴林酋长国(英国的保护国)[④],由巴林到阿曼马西拉岛(Masira)(英国的保护国),再到锡兰首都科伦坡,经停泰国曼谷后最终抵达香港。若要实施这两种方案,必须在飞机上安装可拖动或滑动的油箱,目的是增加 500 加仑油作为燃料。这将会在原来的成本总数基础上,增加 6 万到 10 万英镑,用于这些油箱的生产制造。由于之后将这些安装在飞机上的油箱空运回英国非常困难,可能必须生产多达四整套油箱。这样算下来,成本就更加昂贵了。这还不是最糟糕的,更为严重的影响是会导致飞机交付的推迟。据维克斯公司预计,如果决定安装油箱,将至少需要 9 个月的时间(用于生产和安装)。如果在 2 月底做出决定,第一架飞机将会在此之后至少 4—5 个月交付,剩余的五架飞机可能要在第一架交付后 5—6 个月内完成交付。第三种可选的路线,是从英国到波斯湾港口城市亚丁(Aden)[⑤],先后停靠马西拉岛和新加坡等地,最后到达香港。在这一过程中,只能借助英国皇家空军的基地停靠。虽然维克斯公司还没有就这一基地能否使用进行确认,但是这一线路将涉及在飞机内部安装额外的油箱和特别的航行设备。从技术的角度讲,维克斯公司对这一方案的可行性感到非常忧虑,因为这样必须修改飞机的结构,从而严重影响其他飞机的生产,特别是 VC10 和 BAC111 飞机的设计和生产。这样做不仅额外成本将会高达 13 万英镑,交付时间也会大大推迟。第一架飞机的交付将需要 8 个月,其余飞机的交付时间可能更长。由于缺乏备降的机场,还可能需要面对新的复杂情况和危险。为了避免发生需要着陆的紧急情况,将必然需要最为彻底详细可靠的飞行测试,这些都会进一步推迟交付飞机的时间。因此在维克斯公司看来,第三条线路不是切实可行的选择。除了上述三条线路之外,维克斯公司剔除了经美国跨太平洋抵达中国,以及经苏联最后到达中国的两条线路。前者需在美国境内一些

---

① Telegram from R. H. Oakeley, Commonwealth Relations Office to J. A. G. Banks, Delhi, January 7, 1963, FC1381/1, FO 371/170700.

② Telegram from L. S. Ross of Peking H. B. M. Charge d' Affaires to H. B. McKenzie-Johnston of Far Eastern Department, Foreign Office, January 14, 1963, FC1381/7, FO 371/170700.

③ Telegram from Mark Allen, Office of the High Commissioner for the United Kingdom, New Delhi to C. G. Costley-White, Commonwealth Relations Office, January 18, 1963, FC1381/12, FO 371/170700.

④ 1820 年,英国入侵巴林,并在 1880 年和 1892 年通过签订政治军事条约,使其成为英国的保护国。1957 年 11 月,英国声明巴林是"英国保护下的独立酋长国"。1971 年 8 月 14 日,巴林获得完全独立,改国名"巴林酋长国"为"巴林国"。2002 年后,国名改为"巴林王国"。

⑤ 1839 年,亚丁被英国占领,在其后一个多世纪里都是英国的殖民地,1850 年成为自由港,1967 年也门民主人民共和国成立后,被定为首都。

地方停靠,如阿拉斯加州的安克雷奇(Anchorage, Alaska),而后者需要在苏联境内降落。美国一直都反对向中国出售这批飞机,而中苏关系的恶化使得让苏联提供支持又不太可能。对维克斯公司来说,上述所有方案都无法避免交付延期的问题。按照合同的规定,推迟交付将面临巨额的赔偿。此外,如果推迟达6个月以上,中国有权取消购买合同。①

在英国政府和维克斯公司的印象中,在子爵号飞机贸易合同漫长艰难的谈判过程中,中国一直都对维克斯公司和英国驻华代办处的诚意,以及保证合同按规定履行的能力存有疑虑。事实上,在合同签署后与中方的接触中,这种疑虑的确变得非常明显。据英方人员的观察和了解,中国现在有两个持不同立场的派别。热衷于购买英国飞机的一派,想要订购更多的英国飞机;而另一派反对继续购买大量的英国飞机,并且一直在寻找机会挫败前者的信心。因此,即使能说服中方接受推迟交付,也势必会授人以柄,让反对购买英国飞机的一派占据上风。基于上述原因,维克斯公司认为,取消子爵号飞机购买合同的直接影响,不仅对他们自己和英国政府是非常不利的,而且会对中英贸易产生长期和灾难性的影响。在这一方面,中方在合同谈判期间就明确声明,飞机完好无损地交付至广东是极为重要的。比较棘手的是,为了适合所选择的运送路线,对飞机所做的任何结构方面的改变,都会让维克斯公司在交付飞机给中方时面临巨大的困难,因为飞机完全不符合中方当初的要求。如果选择抵达香港后再对飞机进行重新的改造,又会带来许多新的问题:首先,维克斯公司必须派遣专门的工程师在香港监督安装改造工作;其次是因改造工作耗时较长,很可能需要面对台湾国民党方面制造的麻烦。因此,维克斯公司坚持认为,应该尽最大努力说服印度政府。②

2月8日,维克斯公司再次致信航空部,进一步解释了为何不考虑经苏联和蒙古向中国交付飞机的方案。原因有二:一是中苏间的政治形势,在交付期间依然会继续。苏联不仅短时间内不太可能答复,而且不会提供必要的飞行数据信息和支持。二是中方要求交付时飞机要运行一级良好、清洁干净,而且此后还要英方继续提供维修等售后服务。很明显,无论苏联还是蒙古,都没有这样的设施。③ 2月11日,航空部向外交部经济关系司(Economic Relations Department)、贸易部和联邦关系部,转达了维克斯公司可能更改飞机运送线路的消息,并告知原定于2月13日讨论向中国运送飞机事宜的会议将推迟,内阁可能会就此进行讨论,并做最终的决议。④ 同一天,英国驻华代办处致电贸易部表示,“中国可能不会那么容易接受推迟交付”,即使因印度的阻碍无法通过原定路线交付飞机,“中国可能会期望通过苏联或巴基斯坦,或是阿富汗等地进入中国西北进行交付”。在英国驻华代办处看来,中国应会要求英方按合同规定交付子爵号飞机。⑤

三、英国政府出面解决和飞机的推迟交付

在子爵号飞机的交付即将陷入困境之际,英国政府考虑到其他线路的可行性太低,决定无论结果如何,必须在6月前“大胆”、“冒险”地与印度方面进行接触,请印度政府同意飞机经停印度。由于同一时期有新闻报道,中国有意购买英国海外航空公司的大不列颠飞机,英国联邦关系部向外交部提出建议,

① Letter from Ministry of Aviation to A. C. Buxton, Economic Relations Dept., Foreign Office, February 11, 1961, FC1381/12, FO371/170700.

② Letter from Ministry of Aviation to A. C. Buxton, Economic Relations Dept., Foreign Office, February 11, 1961, FC1381/12, FO371/170700.

③ Letter from Ministry of Aviation to A. C. Buxton, Economic Relations Dept., Foreign Office, February 11, 1961, FC1381/12, FO371/170700.

④ Letter from Ministry of Aviation to A. C. Buxton, Economic Relations Dept., Foreign Office, February 11, 1961, FC1381/12, FO371/170700.

⑤ Telegram from Peking to Board of Trade, February 11, 1963, FC1381/11A, FO 371/170700.

如果印度方面同意,作为妥协和交换条件,英国可以向印度承诺,拒绝向中国出售这批大不列颠飞机。① 英国外交部虽然肯定了联邦关系部的建议,但表示必须尽快就子爵号飞机如何交付做出最终的决定,因为事情已经变得很急迫了,维克斯公司还在焦急地等待着英国政府的指导性建议,为交付路线改变争取更多的时间,避免延期交付造成更大利益损失。②

为了解决子爵号飞机交付遇到的难题,英国政府于 3 月 20 日举行了跨部门间会议,会议主要是澄清并梳理相关的事实,明晰各方的立场和态度,但并未形成一致的决议。③ 考虑到交付日期日渐临近,如果继续推迟,维克斯公司将来不及实施替代性方案。英国政府不得不做出决定,请驻印公署开始着手与印度高层进行接触,试探印度政府的反应,"如果涉及英国计划出售给中国大不列颠飞机的消息,可以说目前没有这样的贸易谈判进行"。④

4 月 4 日,英国驻印度高级专员与印度外交部长德赛(M. J. Desai),就子爵号飞机飞经印度的计划进行了正式的会谈。德赛表示需要向总理尼赫鲁汇报,以及与相关部门人员讨论后做出回复。⑤ 4 月 22 日,英国驻印度公署接到印度外交部的口头通知,表示印度政府已就英国子爵号飞机飞经印度一事进行了讨论,除一些细节(如飞机在印度境内飞行的路线)还需进一步讨论确认外,已经基本同意了英国的请求,稍后会有书面确认书。英国驻印公署随即将此消息电告了联邦关系部。⑥ 4 月 27 日,印度外交部官员尤姆斯(Mohamond Yumms)正式告知英国驻印公署官员贝尔彻(R. H. Belcher),表示印度政府已经同意,给英国维克斯公司交付中国的子爵号飞机经停印度提供便利,并指明飞机应该在印度巴勒姆国际机场(Palam International Airport)降落停靠。在此过程中,印度皇家空军官员将会对飞机进行核实。得到印度政府的正式书面答复后,英国联邦关系部于 5 月 2 日,将印度的决定告知航空部,请其转达维克斯公司,并嘱咐维克斯公司尽一切可能保密,防止泄漏后印度报刊的大肆报道导致这一许可被取消。⑦

5 月 22 日,航空部致信外交部远东司,告知维克斯公司已决定于 6 月 27 日从英国出发,向中国交付第一架子爵号飞机,并附了一份初步拟定的航行线路及日程表(见表 1),以寻求外交部远东司的看法和意见。⑧ 英国外交部经过讨论后,对英国到缅甸仰光之间的航行安排没有异议,但对仰光到香港之间的航行安排提出了修改建议。⑨ 鉴于飞机航行至东南亚后形势有些复杂,英国政府相关部门致电相关驻外使领馆,对上述飞行安排是否存在困难进行了询问和确认,以最终保证航行和交付过程万无一失。⑩ 6 月 26 日下午 7 点 45 分,英国外交部通知其驻华代办处,第一架子爵号飞机交付的起飞日期,由原定的 27 日推迟到了 30 日,并请代办处转告中国方面飞机将大约在 7 月 9 日抵达广东。除此之外,电

---

① Minute from C. S. Pickard, Commonwealth Relations Office to Mr. Hamilton, Foreign Office, March 12, 1963, FC1381/17, FO 371/170700.

② Letter from E. B. Peck, Foreign Office to C. S. Pickard, Commonwealth Relations Office, March 15, 1963, FC1381/17, FO 371/170700.

③ Aircraft for China: Brief for Meeting on Thursday March 21, 1963, FC1381/17A, FO 371/170700; Note of a Meeting held at the Board of Trade, March 20, 1963, FC1381/20, FO 371/170700.

④ Letter from R. H. Belcher, Deputy High Commissioner, New Delhi, March 25, 1963, FC1381/19, FO 371/170700.

⑤ No. 984 Telegram from Delhi to Commonwealth Relations Office, April 5, 1963, FC1381/22B, FO 371/170701.

⑥ No. 1133 Telegram from Delhi to Commonwealth Relations Office, April 22, 1963, FC1381/22C, FO 371/170701; Telegram from J. A. G. Banks, British High Commission, New Delhi to R. H. Oakeley, Commonwealth Relations Office, April 23, 1963, FC1381/31, FO371/170701.

⑦ Letter from Mohamond Yumms, Ministry of External Affairs to R. H. Belcher, British High Commission, New Delhi, April 27, 1963, FC1381/31, FO371/170701; Letter from R. H. Oakeley, Commonwealth Relations Office to Craig, Ministry of Aviation, May 2, 1963, FC1381/31, FO371/170701.

⑧ Letter from W. F. Lethbridge, Ministry of Aviation to J. B. Laughton, Far Eastern Department, Foreign Office, May 22, 1963, FC1381/30, FO371/170701.

⑨ Minute from J. D. Laughton, Foreign Office, June 11, 1963, FC1381/30, FO371/170701.

⑩ 更为详细具体的信息确认和电报来往,请参见 FC1381/30, FO371/170701.

报还包含了第一架子爵号飞机运送航班的最终飞行路线、日期等详细信息(见表2)。[①] 26日下午10点50分,英国外交部将第一架子爵号飞机飞行的路线、日期等详细信息,电告有关各方。[②]

表1　英国维克斯公司向中国方面交付子爵号飞机航行路线及日程[③]

航行日程(Schedule)		
出发地	伯恩茅斯(Bournemouth)	
飞经(不停靠,笔者加,下略)	法国	按照常规计划飞行
飞经(不停靠)	瑞士	按照常规计划飞行
重新加油(降落)	意大利(布林迪西 Brindisi)	由操控员提前24小时向机场指挥官发出请求
飞经(不停靠)	希腊	由操控员提前12小时向有交通管制的希腊雅典中央机场发送请求
飞经(不停靠)	塞浦路斯	按照常规计划飞行
飞经(不停靠)	黎巴嫩	操控员提前从黎巴嫩贝鲁特交通运输管理总局获得飞经许可
重新加油(降落)和夜晚停靠	叙利亚(大马士革 Damascus)	按常规计划飞行
飞经(不停靠)	约旦	按常规计划飞行
重新加油(降落)	巴林酋长国	按常规计划飞行
重新加油(降落)和夜晚停靠	巴基斯坦(卡拉奇 Karachi)	由操控员提前6小时向机场指挥官发出请示
重新加油(降落)	印度(新德里 New Delhi 和加尔各答 Calcutta)	需航空部通过联邦关系部向印度官方说明请示并获得许可
飞经(不停靠)	缅甸	需航空部通过英国驻缅甸仰光大使馆事前知会缅甸方面
重新加油(降落)和夜晚停靠	泰国(曼谷)	由操控员提前向曼谷交通部发送请示
飞经(不停靠)	越南(北纬17度线以南)	由操控员提前向西贡民航管理局发送请示
降落并逗留5天	中国香港	由操控员按常规向民航主任请示
抵达目的地	中国广东	交付中国方面

来源:此表翻译自英国外交部档案(档案号 FO371/170701)

表2　第一架子爵号飞机运送航班的最终飞行路线、日期等详细信息

第一架子爵号飞机运送航班从英国到中国香港的航行路线、日期等详细信息的最终版			
飞机型号	子爵号843型	登记号	G-ASDP
机组人员	驾驶员马拉(Marah)、四位机组人员,以及定额外的四位临时雇员,全部为英国人		
乘客	2名技术员,都是英国人,无中国乘客		
运送货物	只包含飞机备用零件		

① No. 691 Telegram from Foreign Office to Peking, 7. 45 p. m. , June 26, 1963, FC1381/34, FO371/170701.

② No. 1002 Telegram from Foreign Office to Bangkok, 10. 50 p. m. , June 26, 1963, FC1381/34, FO371/170701.

③ Letter from W. F. Lethbridge, Ministry of Aviation to J. B. Laughton, Far Eastern Department, Foreign Office, May 22, 1963, FC1381/30, FO371/170701.

续表

航行日程(全部为英国当地时间)				
起飞及飞经或降落停靠地		原定日期	具体时间	推迟日期
起飞	英国	6 月 27 日	0700	6 月 30 日
飞经	法国			
飞经	瑞士			
降落停靠加油	意大利布林迪西		1100	
起飞	意大利布林迪西		1200	
飞经	希腊			
飞经	塞浦路斯			
飞经	黎巴嫩			
降落停靠过夜	叙利亚大马士革		1600	
起飞	叙利亚大马士革	6 月 28 日	0500	7 月 1 日
飞经	约旦			
降落停靠加油	巴林酋长国		0830	
起飞	巴林酋长国		0930	
降落停靠过夜	巴基斯坦卡拉奇		1300	
起飞	巴基斯坦卡拉奇	6 月 29 日	0030	7 月 2 日
降落停靠加油	印度新德里		0300	
起飞	印度新德里		0430	
降落停靠加油	加尔各答		0730	
起飞	加尔各答		0830	
降落停靠过夜	缅甸仰光		1030	
起飞	缅甸仰光	6 月 30 日	0130	7 月 3 日
飞经	泰国			
降落停靠加油	柬埔寨金边		0400	
起飞	柬埔寨金边		0530	
降落停靠加油	新加坡			
起飞	新加坡			
降落停靠过夜	英属北婆罗洲		0900	
起飞	英属北婆罗洲	7 月 1 日	0200	7 月 4 日
抵达检修	中国香港		0630	
起飞	中国香港	7 月 5 日		7 月 9 日
到达	中国广东	7 月 5 日		7 月 9 日
维克斯公司已经发出了航行许可,并已经收到飞行许可认可。航空部正在等待印度和柬埔寨方面确认飞行许可。(1963 年 6 月 21 日)				

来源:此表翻译自英国外交部档案(档案号 FO371/170701)

经过各个环节的协调和进一步的推迟,7 月 2 日上午 8 点 48 分(英国时间),第一架子爵号飞机才从英国起飞。① 7 月 5 日晚,中国外交部将香港到广东的飞行路线及详细技术信息,经英国驻北京代办处转给英国伦敦,以及香港当局等相关各方。② 香港当地时间 7 月 6 日,飞机到达香港,7 月 14 日从香港起飞,在广东白云机场降落交付给中国。至此,英国出售给中国的 6 架子爵号 843 型民用客机,克服千难万阻成功交付第一架。

7 月 30 日,第二架子爵号飞机从英国起飞,于 8 月 3 日到达香港,8 月 9 日在广东交付中方。③ 8 月 30 日,第三架子爵号飞机从英国出发,于 9 月 4 日抵达香港,9 月 10 日交付至广东。④ 第四架子爵号飞机原定 10 月 20 日从英国起飞,于 10 月 24 日到达香港。⑤ 但因英方自己的原因推迟,11 月初在广东交付时由于飞机发动机和机舱门方面存在诸多问题,中国接收人员拒绝接受,要求英方修复故障并通过检测后才同意接受。因此,子爵号飞机的交付日期一再被推迟。⑥ 直到 12 月 19 日,因为舱门和高度计的问题依然没有解决,第四架子爵号飞机还没有正式完成交付。而第五架飞机原定 11 月 30 日就应该到达广东,到 12 月 19 日时仍未交付。⑦

对于英方一再推迟交付飞机的行为,以及飞机交付时出现的各种问题,中国国家机械进出口公司总经理李梦吼在三个不同的场合,向英国驻北京代办处商务专员用严词进行了抱怨。中国对外贸易部西欧司司长,也言辞和缓地进行了类似的抱怨。据英国代办处所知,维克斯公司子爵号飞机及其备用零部件的库存大为下降,并且改善的前景堪忧。这可能是导致英方推迟交付的一部分原因。⑧ 12 月 23 日,英国外交部才致电其驻北京代办处,告知说外交部接到航空部的来信,第五架飞机最早也得 1964 年 1 月 7 日才能出发,而第六架飞机将会紧随其后从英国起飞进行交付。⑨ 最后一架子爵号飞机于 1 月 11 日在广东交付时,中国国家机械进出口公司总经理李梦吼原计划出席最后的交付仪式,但因无法抽身而未能亲往。⑩ 至此,子爵号飞机合同历经千难万阻,终于成功完成。这是中英航空业贸易和合作的开端,在中英经贸关系和中国对外贸易史上,具有深远的影响和意义。

四、余论

冷战时期的中西(欧)贸易,是东西方贸易的组成部分,受到美国和巴统的严厉限制。这是冷战时期东西方贸易关系,也是中西贸易关系最基本的特征。此外,中国与西欧国家的贸易,货物的运送困难且距离遥远,能否如期交付直接影响贸易合同的执行,以及双方贸易互信的建立和相关贸易的持续。而借助成功贸易的先例,不仅可以增强双方贸易互信的基础,还可打开贸易禁运的缺口。

中国与西欧国家间的贸易,还往往会受到其间国家及地区形势的影响。中印边界冲突对子爵号飞机交付的影响,便是其中一例。从中国引进子爵号飞机的艰难过程,可以深刻地感受到冷战及地区冲突

① No. 717 Telegram from Foreign Office to Peking, 5. 45 p. m. , July 2, 1963, FC1381/39, FO 371/170701; No. 1053 Telegram from Foreign Office to Bangkok, 6 p. m. , July 2, 1963, FC1381/39, FO 371/170701.

② No. 486 Telegram from Peking to Foreign Office, 5. a. m. , July 6, 1963, FC1381/40, FO 371/170701; No. 487 Telegram from Peking to Foreign Office, 7. 48 a. m. , July 6, 1963, FC1381/40A, FO 371/170701.

③ Viscounts for China, Ministry of Aviation, July 24, 1963, FC1381/45, FO 371/170702.

④ Viscounts for China, Ministry of Aviation, August 26, 1963, FC1381/50, FO 371/170702.

⑤ Ministry of Aviation's minute on Viscounts for China-Finalised details of fourth Flight, October 15, 1963, FC1381/60, FO 371/170702.

⑥ Minute from J. D. Laughton, Foreign Office, November 25, 1963, FC1381/67, FO371/170703.

⑦ No. 956 Telegram from Peking to Foreign Office, December 19, 1963, FC1381/72(A), FO371/170703.

⑧ No. 945 Telegram from Peking to Foreign Office, December 14, 1963, FC1381/72, FO371/170703.

⑨ No. 1372 Telegram from Foreign Office to Peking, December 23, 1963, FC1381/72, FO371/170703.

⑩ No. 120 Telegram from Peking (Charge D'Affaires) to Board of Trade, November 30, 1963, FC1381/73, FO371/170703; No. 127 Telegram from Peking (Charge D'Affaires) to Board of Trade, December 13, 1963, FC1381/73(A), FO371/170703.

影响下,中国对外贸易所面临的复杂局面和困难。20 世纪 60 年代初,中国的对外贸易环境一度曾异常恶化。在西方对华贸易禁运依旧持续的情况下,中苏关系恶化不仅导致中国与苏东国家的贸易一落千丈,而且使中国与欧洲国家贸易受到一定程度的影响。同一时期,中美之间的长期敌对,使中欧经大西洋和太平洋的贸易道路也受到阻碍。而经地中海和中东,停靠印度和东南亚的"海上丝绸之路",成为中国与欧洲国家间贸易的重要路线和选择。

在子爵号飞机贸易的过程中,作为卖方,英国维克斯公司与政府各部门以及政府内各部门间,都保持着密切的联系和良好的沟通。中印边界冲突发生后,尽管英国政府感到非常为难,仍然"冒险"出面与印度官方高层交涉,争取到了印度方面的许可,避免了英国维克斯公司的经济损失。实际上,从 1959 年开始,包括在中英子爵号飞机贸易谈判期间,中印边界小规模的冲突就持续不断。英国维克斯公司和政府部门,都未将 1962 年中印大规模的边界战争可能造成的困难,纳入贸易合同无法履行的例外条件中。不过,这并未影响英国政府为其维克斯公司出面和提供担保。在国际贸易关系当中,评估预测国际安全的形势和风险系数,并提出切实可行的预案和措施,避免和减少经济利益损失是非常必要的。而政府为企业提供担保,并在发生危机时出面提供支持,对贸易的顺利进行至关重要。

至于在中印边界冲突的情况下,印度为何会同意英国的请求,允许维克斯公司经停印度向中国交付子爵号飞机,由于缺乏直接核心的印度原始档案,还无法做出准确的判断。但可以从侧面观察和猜测印度的考虑。子爵号飞机所安装的达特发动机,英国内阁是在 1960 年 3 月批准同意罗尔斯·罗伊斯公司(Rolls-Royce),将其生产许可和专利技术转让给印度的。[①] 也就是说,印度不仅拥有子爵号飞机,还拥有生产制造这种飞机的技术和专利许可。而印度作为不结盟的领袖、美苏争取的民族独立国家,还可从美国和苏联购买更先进的飞机和技术。换句话说,仅仅六架对印度自身没有任何价值的子爵号飞机,对印度并不会造成重大威胁。为此而与英国为难,对印度来说得不偿失。从印度的角度来看,考虑对子爵号飞机放行,以换取英国政府在其他方面的让步或友好是值得的,也是更为重要的。英国在中印边界冲突中,始终站在印度一方谴责中国的立场和态度,可作为这种利益关系和"友谊"的参考。不仅如此,从长远和实际来看,印度与英国保持友好关系获益良多。1963 年 11 月,英国同意与美国一起以联合军事演习的形式,为印度提供空防保护,主要目的就是威慑中国,防止中国再度向印度发起反击。[②]

英国作为印度曾经的宗主国,印度作为英联邦的重要成员,彼此间有着错综复杂和密切的政治经济利益关系。英国政府为此与印度官方高层正式交涉,必然会引起印度政府方面的重视。中印边界冲突过后,尽管中印紧张敌对的关系未能改善,但英国政府认为在中国主动撤军后,显然不会再对印度发动进攻。以最小的代价换取最大的利益,正是英国外交所擅长的。英国政府"冒险"出面,也有着自己的关切。英国向中国出售的子爵号飞机,是中英航空业贸易和合作的开始,英国不仅将这笔交易的成功看作中国脱离传统贸易渠道(苏联),转变对外贸易政策和重心的标志,而且将其视为扩大中英大型工业设备贸易的开端。而与印度的反对比较起来,英国更加看重美国的态度。

(责任编辑:仲平)

① C. C. (60) 20 conclusions, Minute 4, Aircraft Industry-India, 11 a. m., March 24, 1960, CAB128/34.

② 刘恒:《1962—1963 年印度空防问题与英美关系》,《冷战国际史研究》2018 年第 1 期。