

# 二十世纪五十年代初波兰对华关系视野下的 中波航运合作研究

杨 猛

〔摘要〕20 世纪 50 年代初，中波联合航运事业正式起步。出于建设现代化海洋国家和实现社会主义工业化的目的，波兰政府于 1950 年 6 月主动邀请中国政府共商航运合作事宜。然而在合作谈判过程中，波方的态度和立场逐渐从积极转为谨慎、犹豫乃至退缩。究其原因，除了两国间分歧和抵牾日益显现外，还在于抗美援朝战争爆发后远东海域航运安全风险的陡然上升。然而考虑到苏联方面的介入以及对华贸易的潜在价值，波兰最终还是投身于联合航运公司的建立与中波航线的开辟。尽管合作初期困难重重，但航线的特殊地位给波兰带来了发展机遇，航线的运营也为新中国开展对外贸易提供了便利。

〔关键词〕中波关系；航运合作；中波轮船股份公司；国家利益

〔中图分类号〕D232；K27 〔文献标志码〕A 〔文章编号〕1003-3815(2024)-04-0078-12

## A Study of Sino-Polish Shipping Cooperation from the Perspective of Poland's Relations with China in the Early 1950s

Yang Meng

**Abstract:** Sino-Polish joint shipping ventures officially began in the early 1950s. Driven by the goals of building a modern maritime nation and achieving socialist industrialization, the Polish government proactively invited the Chinese government to discuss shipping cooperation in June 1950. However, during the negotiation process, Poland's attitude and stance shifted from being proactive to being cautious, hesitant, and even reluctant. This change was due to the increasing differences and conflicts between the two countries as well as to the heightened risks to maritime security in the Far East following the outbreak of the War to Resist U. S. Aggression and Aid Korea. Nevertheless, in light of Soviet involvement and the potential value of trade with China, Poland ultimately committed to establishing a joint shipping company and to open Sino-Polish shipping routes. Despite initial difficulties, the special status of these routes provided Poland with development opportunities, while operation of these routes facilitated foreign trade for new China.

冷战时期的中波关系不同于一般意义上的国家关系，它呈现出既复杂又特殊的双重面向，这一特点鲜明地体现在 20 世纪 50 年代两国关系的发展与变动之中。1949 年 10 月 7 日，波兰共和国与中华人民共和国正式建交<sup>①</sup>。中波两党、两国的外交联系受到苏联因素影响。直至 1956 年 10 月波兰事件爆发，中国开始调解东欧事务，中波关系才迈上新台阶。此后，两国在政治、经济、文化等领域的交往愈加密切。概而言之，20 世纪 50 年代是冷战时期中波关系的“波峰”，它见证了中波双方从建交之初的陌生状态，逐步走向波兰事件后的亲密关系。这十年的中波关系亦是新中国同苏

① 根据“日丹诺夫报告”要求，共产党和工人党情报局成员国“在涉及到联共（布）利益的所有问题上，必须同联共（布）协商”。波兰同新中国建交，显然与苏联不无关联。参见《哥穆尔卡在华沙波兰工人党和波兰社会党积极分子会议上的讲话》（1946 年 11 月 30 日），中国社会科学院苏联东欧研究所编《波兰关于社会主义建设问题的理论观点摘编》，1984 年印行，第 1—2 页。

联、东欧社会主义国家关系的重要组成部分，其中既涉及社会主义同盟关系理论，又包含国家对外关系的基本考量。

然而，学界关于这一主题的研究，或将波兰作为东欧国家之一反映在概述中国与东欧国家的整体关系之中<sup>①</sup>，或专注于探讨中国在1956年波匈事件中发挥的作用<sup>②</sup>，对于这一时期中波关系发展的过程、细节问题，仍缺乏深入阐释。本文重点关注中波航运合作，即通过这一具体事件和领域的研究，力求丰富20世纪50年代初中波两国交往历程的历史书写。

纵观中波航运合作研究的既有成果，由于以往国内外档案开放程度不高以及语言限制，学者们很难真正做到利用多国档案进行历史研讨。中国学者的研究主要基于国内官方报刊和少量英文档案，往往从宣传领域和企业发展方面强调两国合作对新中国远洋业发展的意义，极少关注中波两国关系发展及航运合作历程<sup>③</sup>。国外学者则从波兰档案入手，对波兰航运政策、中波航运合作的谈判过程以及合作的整体概况进行分析，但他们对中文档案的利用和对冷战时代背景的关注稍显不足<sup>④</sup>。鉴于此，本文拟主要利用中波两国外交部和两党的档案文献，以及中波轮船股份公司<sup>⑤</sup>内部档案，将航运合作置于冷战时期波兰发展对华关系的整体框架内进行讨论，试图揭示波兰联合航运构想的内生因素，从更深层次解读航运合作所承载的波兰对华战略考量，以期通过这一个案，管窥冷战初期中国同东欧社会主义国家间的关系。

## 一、波兰“海洋观”与中波航运合作的缘起

早在新中国成立之前，波兰等东欧社会主义国家就开始寻求加强对华经贸联系。1949年4月23日南京解放之际，波兰大使馆并未追随国民党政府前往广州。当时波兰使馆的主要负责人扬·皮亚诺夫斯基（Jan Pianowski）意识到，由于波兰执政党——波兰统一工人党与中国共产党政治信仰十分相近，因而解放军非但不会威胁波兰外交人员的安全，而且中波两国未来或可建立更深层次的经济联系<sup>⑥</sup>。1949年6月，中华全国总工会副主席、党组书记刘宁一率团访问波兰期间，波方表示愿与中国通商，如若中国政府同意，波方可立即派遣代表赴华商议贸易合作<sup>⑦</sup>。

- 
- ① 参见沈志华《处在十字路口的选择：1956—1957年的中国》，广东人民出版社，2013年；Li, R. (2022). "The Early Activities of COMECON and Economic Relations between China and Eastern European States (1949 - 1960)". *Известия на Института за исторически изследвания*, 37 (1)。
- ② 参见沈志华《一九五六年十月危机：中国的角色和影响——“波匈事件与中国”研究之一》，《历史研究》2005年第2期；沈志华《中国对东欧十月危机的反应和思考——“波匈事件与中国”研究之二》，《史学月刊》2007年第1期；Rowiński, J. red. (2006). *Polski październik 1956 w polityce światowej*. Warszawa: Polski Instytut Spraw Międzynarodowych。
- ③ 参见陈赞威《迅速发展的波兰造船业和航运业》，《世界知识》1956年第15期；杨尚荣《新中国成立之初中波贸易对“一带一路”倡议的启示》，《兰州学刊》2017年第3期。
- ④ 参见Wróbel, J. (2016). *Chipolbrot. Z dziejów polsko-chińskiego sojuszu morskiego 1950 - 1957*. Łódź: Instytutu Pamięci Narodowej w Łodzi; Roe, M. "Chinese - Polish Co - operation in Liner Shipping". in Lee, T. et al. (2016). *Shipping in China*. London and New York: Routledge; Roe, M. (2018). *Polish Shipping under Communism*. London and New York: Routledge; Gnoinska, M. (2010). "Poland and the Cold War in East and Southeast Asia, 1949 - 1965". Ph. D. diss., George Washington University; Gnoinska, M. "Chipolbrot-Continuity in Times of Change: Sino-Polish Relations during the Cold War, 1949 - 1969". in Schaufelbuehl, J. M., et al., eds. (2019). *Europe and China in the Cold War*. Leiden: Brill; Chrzanoski, I. (1977). "Polish shipping and shipping policy". *Maritime policy and management*, 4 (5); [美] 玛格丽特·郭什卡著，黄茗莎译：《1949—1986年中苏互动下的波中关系》，《冷战国际史研究》2011年第2期。
- ⑤ 以下简称中波轮船公司。该公司是新中国最早的远洋航运公司，也是最早的中外合资企业之一，还是新中国与东欧社会主义国家合作经营的第一家企业。参见裴坚章主编《中华人民共和国外交史（1949—1956）》，世界知识出版社，1994年，第64页。
- ⑥ Raport nr 13 za miesiąc kwiecień 1949 roku - opracowany na podstawie miesiąc MSZ z dnia 5 kwietnia 1948 roku Nr. GM. 012/48 / tjn. , 6 V 1949 r. , Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych ( AMSZ ) , Z-11 , W-1 , T-12 , k. 163 - 170.
- ⑦ 《建国以来周恩来文稿》第1册，中央文献出版社，2008年，第253—254页。

波兰的态度与其国内政治形势的变化和“六年计划”<sup>①</sup>的开展密切相关。1948年夏秋之交，波兰工人党内部发生政治危机，该党总书记瓦迪斯瓦夫·哥穆尔卡（Władysław Gomułka）的下台标志着“波兰道路”的终结，波兰开始全盘接受苏联模式。同年12月，波兰统一工人党第一次代表大会通过了“六年计划”。该党最高领袖博莱斯瓦夫·贝鲁特（Bolesław Bierut）和该计划的总设计师、副总理希拉里·明兹（Hilary Minc）<sup>②</sup>不仅一致认为，“‘六年计划’是一个思想、政治和社会计划”，还在宣传该计划时强调了摆脱对资本主义国家依赖的必要性。这样一来，即便“六年计划”并未明确外贸规定，但该计划突出的“政治性”决定了波兰对外贸易的开展将首选社会主义国家。<sup>③</sup>

此外，美国遏制政策的实施倒逼波兰增加对社会主义阵营的依赖。1947年12月17日，美国决定“立即、无限期地停止向苏联和东欧国家出口所有美国短缺物资和有助于增强苏联军事潜力的物资”。次年3月1日，美国更是实施了针对社会主义国家的出口许可证制度，禁止向苏联、东欧国家出口美国贸易管制清单内的各种物资。1949年2月《出口管制法》的出台，标志着美国正式确立起对社会主义国家的贸易管制制度。<sup>④</sup>波兰因其独特的地缘政治位置，在冷战初期一直被美国视作苏联的缓冲带和卫星国而加以遏制。可是，美国对波兰的遏制政策反而成为了一股推动力量，促使波兰与社会主义国家抱团取暖。

中华人民共和国的成立使中波经贸合作成为可能。1949年10月5日，波兰外交部副部长斯坦尼斯瓦夫·雷什琴斯基（Stanisław Leszczycki）致电周恩来总理，重点强调了波兰对两国建立经济关系的重视和期待<sup>⑤</sup>。毛泽东第一次出访苏联之际，波兰等东欧国家更是委托中国驻苏联大使王稼祥向毛泽东转达贸易请求。1949年12月底，毛泽东指示国内有关部门作好与东欧国家贸易的准备，此时从莫斯科出发的波兰商务代表团已在进京途中<sup>⑥</sup>。1950年初，中波两国政府部门缔结商贸协议，波兰成为第一个同新中国开展易货贸易的东欧国家<sup>⑦</sup>。

更加值得注意的是，当捷克斯洛伐克、民主德国、匈牙利等国尚忙于筹备同新中国签订贸易协定时<sup>⑧</sup>，波兰已率先开拓中波经济联系的新领域——航运合作。1950年6月26日，首任波兰驻华大使尤利乌什·布尔金（Juliusz Burgin）照会中国外交部，邀请中方共商联合航运，共建航运公司<sup>⑨</sup>。这是明兹在布尔金赴华前交代的一项重要任务，它代表的是波兰统一工人党高层的意志<sup>⑩</sup>。

那么，在东欧国家普遍寻求同新中国发展贸易关系的背景下，波兰为何突然将目光转移到航运

① “六年计划”的主要任务是发展经济和建设波兰社会主义基础，要求大力发展生产力、实现社会主义工业化、提高劳动人民物质福利和发展文化。参见刘祖熙《波兰通史》，商务印书馆，2006年，第481页。

② 自1945年以来，明兹领导的工业部和捷斯瓦夫·鲍布罗夫斯基（Czesław Bobrowski）领导的中央计划委员会主导着波兰经济政策的制定。直到1948年2月波兰成立国家经济计划委员会，经济最高权力中心也随之集中到该部门。国家经济计划委员会主席、副总理明兹成为波兰经济政策的主要制定者。参见Kaliński, J. (1995). *Gospodarka Polski w latach 1944 - 1989*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, s. 18 - 19.

③ Kaliński, J. (1995). *Gospodarka Polski w latach 1944 - 1989*. k. 30 - 31.

④ 崔丕《美国的冷战战略与巴黎统筹委员会、中国委员会（1945—1994）》，东北师范大学出版社，2000年，第5页。

⑤ 《周恩来就中国与波兰建立外交关系问题与波兰外交部副部长斯坦尼斯瓦夫·莱西斯基博士的往来电》（1949年10月5日），中国外交部档案馆藏，档案号109-00009-01。

⑥ 《波商务代表团抵京》，《人民日报》1950年1月3日。

⑦ 《中波签订易货合同》，《人民日报》1950年4月7日。

⑧ 葛君《试论新中国与民主德国的早期贸易关系（1950—1955）》，《中共党史研究》2016年第11期《中捷签订贸易协定》，《人民日报》1950年6月15日《坚决保卫和平争取德国统一》，《人民日报》1950年6月25日《中匈签订贸易协定》，《人民日报》1951年1月23日。

⑨ Nota Ambasady RP do MSZ ChRL Z propozycją nawiązania rozmów w sprawie powołania wspólnej linii żeglugaowej, 26 VI 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-26, k. 1 - 2.

⑩ Wyciąg z notatki Ambasadora J. Burgina Nr. 24/4/50, 19 VII 1950 r., Archiwum Akt Nowych (AAN), 2/274/0/5/1553, k. 8 - 10.

合作领域呢？航运在波兰统一工人党规划中波关系未来走向的考量中，又占据何种地位呢？通过梳理第二次世界大战前后的波兰航运史，不难看出，波兰的联合航运构想与其“海洋观”的继承、发展有着莫大的渊源。

“海洋观”一词盛行于波兰第二共和国时期，意为波兰的独立应当是建立在海洋和腹地相互影响基础之上的经济和政治独立。这一观点的主要提出者、波兰第二共和国副总理尤金纽什·费利齐扬·克维亚特科夫斯基（Eugeniusz Felicjan Kwiatkowski）认为，几个世纪以来，波兰与波罗的海之间形成了一条南北贯通的自然经济发展线。波兰越是密切地、直接地、积极地从事海上贸易，从波罗的海中受益越多，其内部发展进步就越快，社会的繁荣程度就越高，对外影响力也越大。这一理念建立在近代波兰航运业发展基础之上，与格丁尼亚港口的出现息息相关。

第一次世界大战后，波兰海岸线扩展至近百英里。在日益增长的经济需求和自由独立的心理驱使下，波兰当局于1923年开始建设格丁尼亚港。1939年，格丁尼亚港成为波罗的海沿岸最大港口。彼时的波兰拥有81艘商船，总吨位约10万吨。这对于新生国家的海洋贸易来说，意义不容小觑。波兰历史学家安杰伊·什切爾斯基（Andrzej Szczerski）将格丁尼亚港的建设和海运业的发展视作波兰逃避德国和苏联而独立发展的新渠道<sup>①</sup>。

二战后政权的更迭并没有清除波兰“海洋观”的历史记忆，波兰工人党发展海洋事业的热情丝毫不逊于战前的资产阶级政府。波兰工人党领导人贝鲁特十分看重克维亚特科夫斯基的专业理念，任命其负责全国港口的重建工作<sup>②</sup>。克维亚特科夫斯基的“海洋观”深刻影响了1945年至20世纪50年代初的波兰海洋政策。1947年，发展海洋事业作为重点投资项目被正式列入“三年计划”<sup>③</sup>。在1947年10月举行的第三次工业大会上，明兹重点强调了港口和海运建设的紧迫性。他认为，壮大波兰船队不仅有助于及时运进铁砂、棉花、石油等原料和粮食，还担负着煤炭、木材、钢材和各种杂货的出口运输任务。除本国货物外，捷克斯洛伐克和民主德国等社会主义国家的大宗外贸货物也可由波兰船舶接手运输，波兰可从其中获得可观的货运收入。<sup>④</sup>

1947年至1949年的“三年计划”是成功的，波兰港口重建和船队扩建取得了显著成效。该计划完成之际，格但斯克—格丁尼亚港口群吞吐量排名欧洲第三<sup>⑤</sup>。由此，波兰领导人建设现代化海洋国家的需求愈加强烈，这突出表现在波兰发展对华关系的新思路之中。1950年初，明兹提议在中波两国之间开通定期班轮航线，通过联合航运打破资本主义国家对航运市场的垄断，从而拓展波兰的航运版图，获取工业化建设所需的原料并减少外汇支出<sup>⑥</sup>。由此观之，联合航运构想并不是波兰政府的“一时兴起”，实则是依托“海洋观”促进社会主义工业化的衍生和延伸。

从本质上讲，波方主动提出航运合作亦旨在强化中波经贸关系的紧密程度。1950年7月8日，布尔金同中国贸易部部长叶季壮深入探讨了机械、粮食、羊毛、工业原料及各类制成品的交易问题，双方拟定的贸易额高达3000万美元且上限未定。如此巨大的贸易额度促使布尔金致电明兹，

① Szczerski, A. (2010). *Modernizacja: sztuka i architektura w nowych państwach Europy Środkowo-Wschodniej 1918 - 1939*. Łódź: Muzeum Sztuki w Łodzi, k. 230 - 232.

② Zareba, J. (1998). *Eugeniusz Kwiatkowski-romantyczny pragmatyk*. Warszawa: Olympus Centrum Edukacji i Rozwoju Biznesu, k. 158 - 159.

③ “三年计划”是二战后波兰在极端困难的条件下制定并实施的。该计划旨在恢复并发展国民经济，倡导构建平衡的经济结构。1949年11月1日，该计划提前完成，为此后“六年计划”的实施奠定了经济基础。参见 Kaliński, J. (1995). *Gospodarka Polski w latach 1944 - 1989*. s. 19.

④ *III Zjazd Przemysłu Ziemi Odzyskanych, październik 1947 r.*, “Konspekt Pogadanki”, Nr. 200, s. 3.

⑤ Kaliński, J. (1977). *Plan odbudowy gospodarczej 1947 - 1949*. Warszawa: Książka i Wiedza, s. 195.

⑥ Wyciąg z notatki Ambasadora J. Burgina Nr. 24/4/50, 19 VII 1950 r., AAN, 2/274/0/5/1553, k. 8 - 10.

希望波兰政府据此有利形势及时调整对华经济政策，他还建议明兹派出高规格代表团赴华商议贸易问题。<sup>①</sup> 波兰对华贸易的前景进一步印证了联合航运提议的合理性，而构想的落实则取决于中方的回应和谈判的进程。

## 二、航运合作谈判与隐忧初现

海洋运输是保证进出口贸易的重要条件。由于美国和台湾当局势力的环伺，新中国的远洋运输业几乎处于瘫痪状态<sup>②</sup>。彼时中国与西方国家的贸易均由外轮承运，完全通过租船从国外进口物资<sup>③</sup>。1949年12月30日，美国国家安全委员会审议通过了NSC48/2号文件，它的出台标志着美国在亚洲遏制战略的形成，美国全面建立起对华贸易管制<sup>④</sup>。次年1月，美、英、法等六国成立了“巴黎统筹委员会”（以下简称“巴统”），中国面临的经济封锁形势更为严峻，租用外船开展的有限贸易也变得岌岌可危。另外，盘踞台湾、澎湖列岛以及大陆近海岛屿的国民党军长期轰炸上海、厦门和汕头等城市，对东南沿海地区以及航运发展均构成极大威胁<sup>⑤</sup>。

一边是步步紧逼的遏制封锁，另一边则是波兰抛出的合作橄榄枝，1950年7月18日，布尔金与叶季壮再度商谈两国经济关系的进一步发展。叶季壮表示，国内外形势的变化决定了中波经济合作形式一定要灵活多变，建立两国间定期航线正适应当下合作的需要<sup>⑥</sup>。中国领导人支持波兰提议的同时，还征询了多方专业人士的意见，争取为此后的正式谈判作足准备<sup>⑦</sup>。

1950年7月底，以外交部办公厅主任王炳南为首的中国代表团开始与布尔金讨论航运合作的目标和形式。王炳南强调，两国间开通的航线不仅需要满足中国日益增长的运输需求，还要清除从中国到欧洲所有海上运输力量中的资本主义因素，即将航运自主权完全掌握在社会主义航运公司手中，而非依赖资本主义航运公司<sup>⑧</sup>。布尔金十分赞同王炳南的提议，这是因为通过工业国有化、农业集体化建立波兰计划经济基础的“六年计划”，与联合航运的性质和目标几乎一致。

那么，如何才能保证短时间内达成这一目标呢？换言之，应如何确保对抗英美等航运组织的效率及效果？布尔金提出，波兰政府认为中波合建的航运公司应享有往返于两国港口的专属运输特权。按照这一设想，公司不仅需要获得该航线上中国与其他东欧国家贸易的独家运输权，还将独揽中国与部分西欧国家的货物运输。理想状态下，这一政策将逐渐挤压资本主义航运公司的运输份额，远洋运输中的资本主义因素也会随着两国间航线运力的增长而最终消失。虽然该主张表面上并不赋予波兰运输新中国往返西欧国家货物的特殊权利，但为了实现“消除资本主义因素”的目标，中国与西欧国家的贸易通道便被分为“西欧—波兰”和“波兰—中国”两个部分，波兰将在实际上扮演中国与西欧国家贸易运输唯一代理人的角色。布尔金曾提出“波兰如果能够抓住这一机会，便有可能真正加入海洋大国行列，它在社会主义阵营中的地位也会随之提高。”<sup>⑨</sup>

① Wierbłowski-Minc, 8 VII 1950r., AMSZ, Szyfrogram Nr. 6298, s. 14.

② 《当代中国对外贸易》（下），当代中国出版社、香港祖国出版社，2009年，第184页。

③ 中财委《一九四九年中国经济简报》，中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952 中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，中国物资出版社，1996年，第717—718页。

④ 崔丕《美国的冷战战略与巴黎统筹委员会、中国委员会（1945—1994）》，第11页。

⑤ 姚昱《二十世纪五十年代中国东南沿海军事行动的经济考量》，《中共党史研究》2023年第3期。

⑥ Nr. 24/4/50: Wyciąg z notatki Ambasadora J. Burgina, 19 VII 1950 r., AAN, 2/274/0/5/1553, s. 10.

⑦ 骆亦粟《在风起云涌的年代里（1949—1989）》，新华出版社，2011年，第105页。

⑧ Nota Ambasady RP do MSZ ChRL z propozycją nawiązania rozmów w sprawie powołania wspólnej linii żeglugowej, 26 VII 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-26, s. 5.

⑨ Nota Ambasady RP do MSZ ChRL z propozycją nawiązania rozmów w sprawie powołania wspólnej linii żeglugowej, 26 VII 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-26, k. 5—6.

中方总体上支持这一航线特权方案，但顾及合作之初航运能力有限，双方经协商达成共识：当货物量超出公司运力范围时，允许将部分货物转交给其他航运组织承运，并从中获取中介服务费用。这样的安排既确保公司在国际航运市场竞争中保持一定的特殊地位，又赋予中波双方根据自身实力灵活调整运营策略的空间。

双方的初步谈判明确了联合航运的原则和方向，但也揭示出两国合作中涉及操作层面的问题和中波关系的薄弱之处。一方面，除语言障碍外，谈判准备和专业层面知识层面的不对称表现得十分明显<sup>①</sup>。在谈判过程中，王炳南提出了中方的初步构想：在运输能力方面，中波合作之初的装载吨位需达到约30万至50万吨；在股权方面，航运公司需基于平权合股的原则建立；在双方贡献值方面，公司的初始资产由双方贡献吨位等量的航船和现金及其他等价物组成，或一方以现金形式弥补与另一方贡献的差值，结算方式待定；在公司设立问题上，总部拟设在天津；在船旗悬挂问题上，国旗的选定应取决于任期内公司管理委员会主任所在的国家<sup>②</sup>。布尔金对王炳南的提议进行了讨论，但当涉及船只吨位、速度、加油等细节问题时，他只能等待波兰政府的指示，并承诺敦促波兰政府尽快组织专家进行研讨。

另一方面，两国相互间的认知和熟悉程度也影响了谈判效率。波兰政府对中国的政治经济形势、外贸规则和外交谈判习惯等并不了解，更谈不上科学准确地评估两国经济合作的前景。因此，布尔金曾就此问题建议波方高层尽快摸清中国国情，以保证中波经济合作的顺利推进<sup>③</sup>。出于对自身能力的认知，布尔金在7月初即提议国内在航运谈判问题上早作准备。他曾提醒波兰领导人慎重考虑谈判代表的人选。鉴于中方代表对航运事务有深入了解，波方亦需派遣具备同等专业能力的代表。同时，代表应具备高度的政治敏锐性与坚定的政治信仰。再者，严谨的个人特质对于确保谈判过程的准确无误至关重要。然而时隔近一个月，布尔金未收到任何关于合作细节或谈判团队构成的具体指示，这无疑增加了其工作的难度与不确定性。无奈之下，布尔金只得按照此前波兰外交部传达的59号和60号文件进行谈判准备。可这两份文件只涉及合作的基础性框架，明确不得对中方参与合作施加强制性要求，并建议避免直接接触及与船舶相关的敏感议题。至于两国如何合作、何时开始合作、形式如何，波兰政府无一交代。所以，布尔金只能再次请求波兰政府提供相关数据和材料以备谈判之需，甚至迫切希望回国面见高层汇报当下困难。<sup>④</sup>

从表面上看，波兰高层指示的迟缓或直接源于中波合作经验的欠缺。然而从更深层次加以思考，可以隐约察觉到，这与中波关系在两国建交之初仍处于波兰外交政策中的次要位置是分不开的。正如波兰航运部副部长莱昂·别尔斯基（Leon Bielski）所说“在充分认识到中国和亚洲在反对美帝国主义斗争中的作用的同时，必须记住，决定波兰命运的不是远东，而是欧洲。”<sup>⑤</sup>

暂时的困难并不妨碍航合作的大趋势，目标追求的一致性让双方坚定了推进谈判的信心。尤其是航线特权方案得到中方认可之后，布尔金更加相信中波航合作具有极大的潜力，一再建议波兰政府调动一切资源促成这项事业。8月底，布尔金回国向政府高层汇报谈判情况，促进了波兰统

① Chiny 091, 30 VII 1950r., AMSZ, Z-11, W-1, T-18, s. 16.

② Nota Ambasady RP do MSZ ChRL Z propozycją nawiązania rozmów w sprawie powołania wspólnej linii żeglugowej, 26 VII 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-26, s. 4.

③ Chiny 091, 30 VII 1950r., AMSZ, Z-11, W-1, T-18, k. 8-9.

④ Ministerstwo Spraw Zagranicznych Samodzielny Wydział Wschodni Naczelnik E. Śluczański, 1 VII 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-22, k. 91-92; Nota Ambasady RP do MSZ ChRL Z propozycją nawiązania rozmów w sprawie powołania wspólnej linii żeglugowej, 26 VII 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-26, k. 3-4.

⑤ Sprawozdanie Nr. 4, Delegacji Rządowej w Chinach, 21 XII 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-23, s. 34.

一工人党对新中国的认识。<sup>①</sup>

9月9日和11日，波兰航运部和外交部法律与条约办公室先后向明兹递交了关于航运谈判的指示文件，两个部门在航运公司股权、航线特权设想方面意见一致，与布尔金同王炳南的谈判成果一脉相承，但在运力规划方面存在较大分歧。

根据航运部的判断，波兰的海运能力已经足以肩负起新中国与欧洲国家远洋贸易运输的重任。别尔斯基提出，波兰船队不仅可以完成本国的货运任务，还足以为苏联和东欧社会主义国家提供帮助。随着“六年计划”的开展，波兰船队的承运能力将得以迅速提升，这使得打破资本主义运输公司一家独大成为可能，也为打通新中国同其他社会主义国家间的贸易提供了契机。另外，中波拟建的航运公司的基本任务是经营中国和欧洲港口间的航运路线，承运主力应是公司自有船只，所以船队运力需满足货运需求。为此，别尔斯基预计公司应在1954年达到至少60万至70万吨的单向货运能力。为完成这一目标，除了初期投入12艘0.8万至1万载重吨的船舶（或等值的自由外汇）外，中波双方还需在未来3年内提供30艘总载重吨达25万至30万吨的商船（或等值的自由外汇）。若中方难以投入拟议数量的船舶，波方可作为船舶采购的中间人，帮助中国寻找合适的船源。<sup>②</sup>

波兰外交部法律与条约办公室却指出，中波两国在公司初创期各出资6艘船为宜，而后再逐年递增2艘，预计第三年公司船舶总载重吨达到24万吨<sup>③</sup>。波兰航运部为实现航运特权而规划运力之际，外交部门之所以作出如此反应，是因为他们认为，在发展中波经济关系的同时，要顾及冷战局势对波兰的影响。1950年“巴统”成员国不同程度地限制了对社会主义国家出口商船的数量<sup>④</sup>，波兰为中国代购船舶的成功概率变得飘忽不定。6月朝鲜战争的爆发和7月美军的参战更让这部分波兰官员察觉到美苏冷战升级到局部热战的风险，亚洲动荡的形势加剧了两大阵营的冲突，远航中国的波兰船队安全或都难以得到保障。

当时的波兰统一工人党领导人正沉浸在建设现代化海洋国家和完成“六年计划”的美好设想之中，航运部的宏大计划自然更受青睐<sup>⑤</sup>。最终，明兹采纳了别尔斯基的方案，并要求航运部委员耶日·多莫洛维奇（Jerzy Tomorowicz）率团赴华谈判。可后来的事实表明，波兰外交部法律与条约办公室的顾虑并非多余，购船难题和航行安全问题随着中波谈判的继续逐渐浮现出来，并成为困扰双方多年的重要因素。

别尔斯基提出的船舶供应和代购计划恰好满足了中国的外贸需求。1950年9月，多莫洛维奇带着波兰政府的指示到达北京。他了解到，中国对外贸易的体量十分庞大，进出口货物总量可达数千万吨，捷克斯洛伐克、匈牙利和民主德国纷纷寻求与新中国签订大量的贸易订单。中国急需一支运力与贸易量成正比的固定船队以利运输，因此中波双方一致同意扩大航运合作规模。为了更加凸显合作诚意，波方主动提出帮助中方训练航运人才，吸纳中国学徒，向中国提供港口技术援助。总而言之，波兰试图通过扩建船队、教育培训、技术转移等各个途径，促进与中国全面且大规模的航运合作。<sup>⑥</sup>

① 国内外学界关于布尔金是否曾在8月、9月回到华沙仍有争议。中国外交部档案馆档案显示，布尔金在8月31日回到华沙，且在第二天便寻访彭明治商谈经济合作。参见《驻波大使彭明治与布尔金大使谈话内容》（1950年9月6日），中国外交部档案馆藏，档案号109-00083-02；Wróbel, J. *Chipolbrok. Z dziejów polsko-chińskiego sojuszu morskiego 1950-1957*. s. 148.

② List od Bielskiego do obywatela wicepremiera Hilarego Minca, 9 IX 1950 r., AAN, 2/274/0/1/264, k. 1-4.

③ Instrukcja dla Delegacji żeglugowej, 26 VI 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-26, k. 10-11.

④ 崔丕《美国的冷战战略与巴黎统筹委员会、中国委员会（1945—1994）》，第138页。

⑤ List od Bielskiego do obywatela wicepremiera Hilarego Minca, 9 IX 1950 r., AAN, 2/274/0/1/264, s. 3.

⑥ Sprawozdanie Nr. 4, Delegacji Rządowej w Chinach, 21 XII 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-23, s. 14; Notatka: dotycząca polsko-chińskiej współpracy żeglugowej, IX 1950, AAN, 2/274/0/1/264, s. 6.

然而，波兰的购船计划在现实面前碰了壁，外交部法律与条约办公室的预判开始得到印证。在购船方案获得中方支持后，波兰政府随即着手在国际市场上寻求购买4艘万吨载重的二手轮船。接下来的数周内，波兰在意大利、英国、荷兰及丹麦等造船厂的船只订单却相继遭遇了厂家的单方面取消。更糟糕的是，国际市场上的船价持续攀升，4艘轮船的总价已激增至惊人的700万美元，且交易条件苛刻，要求必须以美元或英镑进行结算。面对这一系列不利因素，多莫洛维奇断言，为中国寻找到合适船源的可能性已近乎渺茫。<sup>①</sup>另外，波兰过高估计了自身的造船能力，其造船技术远达不到建造万吨远洋轮的水平。除了买船造船的窘境，波兰现有的远洋船队在短时间内亦无法满足航线开拓的需要。<sup>②</sup>

由此观之，波兰的利益诉求与其航运实力之间存在着显著的差距，这种明显的割裂感，实际上也预示着它在推动航运合作过程中将不得不面对重重挑战。波兰既缺乏建造高质量船舶的技术能力，又难以打通购船渠道，还无法从既有航线上灵活调拨船只。双方已经谈成的船队扩建指标将如何实现？中国又会如何看待波兰落实联合航运构想的能力？多重困局面前，多莫洛维奇只能无奈地承认，波兰扩建万吨级常规远洋船队的计划非常失败。更为复杂的是，船舶供应难题只是开端。随着中国人民志愿军奔赴朝鲜战场，中波航运合作将面临更大的阻力。

### 三、谈判期间的中波分歧与航运合作的开启

中国出兵朝鲜后，美国等资本主义国家对华采取了更为严厉的全面禁运政策，中国从资本主义国家获取战略物资的机会越来越少<sup>③</sup>。然而在波兰驻华使馆看来，中国政府没有丝毫的“紧张和焦虑”，乃至国内生产总值“显著增长”。中国的外贸发展“没有受到任何影响”，反倒是美元“大幅贬值”。<sup>④</sup>他们只顾惊叹于中国战争动员规模之大、志愿军组建速度之快和群众反对帝国主义情绪之强，但低估了资本主义阵营对华禁运造成的困难，此时的中国政府迫切地希望加快航运合作以冲破经济藩篱。

1950年10月25日下午，别尔斯基率团抵京洽谈经济合作事宜<sup>⑤</sup>。除了联合航运，波兰代表团的主要任务还包括同中方签订邮电和商务合作协议。然而，中方坦言在贸易合作方面尚未作好充分准备，因此更希望优先商讨航运合作。中国财政部部长薄一波也表示，中国政府将航运合作视为两国合作中的首要任务<sup>⑥</sup>。从航运部副部长担任波兰代表团团长这一人事任命来看，波方同样将联合航运视作重中之重。因此，双方会谈的首要议题便聚焦于较为棘手的船舶供应问题上。

鉴于新中国的航运发展现状及所面临的复杂国际形势，波兰代购成为组建船队的可行途径之一。起初，中方表示可提供6艘总吨位为2万吨的小型船舶，但别尔斯基考虑到小吨位船只并不适合在漫长的国际航线上运营，故婉拒了中方的建议<sup>⑦</sup>。11月11日，薄一波向别尔斯基提出，中国政府决定划拨500万美元给波兰交通部，用于采购4艘吨位更为适宜的船舶。就新中国的外汇储备

① ПГАСПИ, ф. 84, оп. 1, д. 70, л. 138; Notatka: Dotyczy: zakupu statków dla PMH w związku z uruchomieniem linii Polska-Chiny, IX 1950, AAN, 2/274/0/1/264, s. 9.

② Skobelski, R. (2003). "Eugeniusz Kwiatkowski wobec polityki państwa na wybrzeżu morskim w latach 1945 - 1955". *Piotrkowskie Zeszyty Historyczne* 5, s. 289.

③ Zhang, S. (2002). *Economic Cold War: America's Embargo against China and the Sino-Soviet Alliance, 1949 - 1963*. California: Stanford University Press, p. 83.

④ Sprawozdanie Nr. 4, Delegacji Rządowej w Chinach, 21 XII 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-23, s. 1.

⑤ 《促进中波经济关系》，《人民日报》1950年10月26日。

⑥ Telegram od Bielskiego do Minca, 28 X 1950 r., AMSZ, Szyfrogram Nr. 10296, s. 1.

⑦ Sprawozdanie Nr. 4, Delegacji Rządowej w Chinach, AMSZ, 21 XII 1950 r., Z-11, W-2, T-23, k. 20 - 21.

而言,500 万美元不是一笔小数目。虽然多莫洛维奇早就断定代购计划并不可行,但这笔巨资无疑为波兰提供了一个值得尝试的契机。因此,别尔斯基建议明兹先接受中方的提议。退一步讲,即便在当下国际市场上难以迅速找到符合需求的船舶,这笔外汇资金也能为未来逐步扩大船队规模、更新船舶装备提供有力支持。反之,若波方拒绝中方建议,不仅可能错失扩建船队的宝贵机会,还会对两国的兄弟感情造成不必要的损害。<sup>①</sup>

然而,双方在购船款项上发生了误会。按照约定,中方先期向波兰航运部转账 100 万美元,但波方并未说明如何利用这些外汇,反而催促中国政府支付其余数百万费用。波兰政府的态度引起中方不满,但在波兰代表团眼中,中国政府过于敏感,“很难谈合作”。<sup>②</sup>

同时,中国港口的落后和台海地区的不稳定因素令波方担忧。一方面,当时中国只有大连、秦皇岛、青岛三大北方港口运转情况较好,距离港口附近的交通也相对便利;中国港口普遍缺乏现代化的装载设施,驳船、拖船质量和数量远不及波兰,加油设施亦十分短缺<sup>③</sup>。另一方面,中国台湾、日本和菲律宾的海岸线附近危险系数较高,商船航行到这些区域时皆需绕行,波兰政府对此心存畏惧<sup>④</sup>。

波兰外交部法律与条约办公室的警告更加剧了其政府的忧虑和恐惧。他们认为,中美关系的进一步恶化将威胁到航运安全,美国海军舰艇极有可能扣押两国商船。根据当时的国际惯例,船舶的中立性不仅取决于悬挂的国旗,还需证明其与交战国没有任何联系。中波联合航运协议一旦被美国发现,即便商船悬挂波兰国旗也不能全身而退。<sup>⑤</sup>

在这种情绪影响下,安全因素逐渐成为横亘在中波关系面前的一道鸿沟,波兰政府开始限制商船赴华,宣称绝不会让波兰船只以身犯险。作为替代性选择,“格丁尼亚—美国”运输公司(Gdynia America Line)的 3 艘非波籍船只可以向中国华北地区运送货物<sup>⑥</sup>。然而,该公司向中国收取的运费比一般资本主义国家贵 45% 至 50%,还要收取 20% 的服务费,而且该公司对运载至中国货物的恶劣包装令中方极为不满,甚至别尔斯基都承认这并非“盟国间正常的商业行为”。<sup>⑦</sup>

正如别尔斯基所说,中方业已将波兰视为共同打破西方经济封锁的盟友,波兰代表团也已经“花费很多精力来获得中国人的信任”。在志愿军参战的特殊时期,中国的期待值越高,对波兰的容错率就越低,任何失误都可能给中国政府“留下很不愉快的印象”。因此,即使后来波兰航运部部长米奇斯瓦夫·波皮尔(Mieczysław Popiel)责令“格丁尼亚—美国”运输公司立即降低赴华商船的服务费用,并承诺追究公司方责任,也无益于弥补两国的感情和信赖裂痕。<sup>⑧</sup>

波兰政府的上述举措绝不是失误那么简单,限制商船赴华实则显示出,波兰对联合航运的热情

① Tajny Cable No. 10804, 11 XI 1950 r., AMSZ, Z-6/77, W-26, T-256, k. 1-2.

② Dot. wahań i zdenerwowania min. Żegluga w związku ze współpracą żeglugową między Polską, a Chinami, Z-41, W-2, T-23, s. 65; Nieprzemysłanych i szkodliwych zarządzeń w sprawie współpracy żeglugowej z Chinami, 31 XII 1950 r., AAN, 2/274/0/1/264, s. 16.

③ 《1951 年中波蔡德仁经理关于公司成立以来工作情况报告》(1951 年 11 月 10 日),中波轮船股份公司上海总部档案馆藏,档案号永久卷中经 I。

④ Sprawozdanie Nr. 4, Delegacji Rządowej w Chinach, 21 XII 1950 r., AMSZ, Z-41, W-2, T-23, s. 23.

⑤ Wróbel, J. *Chipolbrok. Z dziejów polsko-chińskiego sojuszu morskiego 1950-1957*. k. 152-153.

⑥ 成立于 1930 年的“格丁尼亚—美国”运输公司原为波兰与丹麦协议建立的私营航运企业,主要为北美港口提供定期客运、货运服务。二战期间,该公司转移到英国经营,战争结束后返回波兰。1945 年至 1950 年,波兰统一工人党在该公司的话语权逐渐上升。

⑦ Nieprzemysłanych i szkodliwych zarządzeń w sprawie współpracy żeglugowej z Chinami, 31 XII 1950 r., AAN, 2/274/0/1/264, k. 15-17.

⑧ Do Ministra Żegluga Obywatela Popiela, 20 XI 1950 r., AAN, 2/274/0/1/264, k. 20-21.

已大不如前。波兰统一工人党面对着一个十字路口。航运公司的建立将为波兰提供一个建设海洋国家的平台，但抗美援朝战争为公司的运营增添了许多不确定性。如果继续合作，波兰船队则面临着安全威胁；如果就此放弃，则昭示着它在帝国主义强敌面前的退缩，波兰将成为社会主义链条上最薄弱的环节。正当波兰辗转纠结之际，苏联开始介入中波航运谈判。

实际上，苏联方面一直密切关注着中波航运合作。苏联政府对两国拟建的轮船公司非常感兴趣，他们认为该公司将成为促进中波贸易的重要动力。租用公司船只来运输货物尤其是石油，对苏联也颇有助益。与此同时，中苏关系达到了前所未有的新高度，中国处在社会主义阵营对敌斗争的最前线，支持、援助中国是社会主义各国的责任和义务，斯大林要求各国都这样做，波兰自然不能例外。因此，当苏联注意到航运谈判停滞不前时，其驻华大使罗申（Рошин）开始助力弥合中波双方的分歧。

12月18日，别尔斯基前往罗申处沟通中波航运谈判的进度。罗申不仅站在社会主义阵营整体利益的角度力挺中方，还在一定程度上批评和警示了波兰。他对别尔斯基反复强调，中国在反对帝国主义斗争中发挥了巨大作用，苏联都从未拒绝过中国政府的请求，因此波兰更应该答应中方的任何要求<sup>①</sup>。为了尽快推进谈判进程，罗申要求别尔斯基通知波方高层，立即停止“损害社会主义国家共同事业”的行为。同时，他鼓励波兰政府将更多的商船派往中国。他多次提醒，由于远东局势的进一步恶化，中波联合航运的必要性越来越突出，波兰的国内宣传工作也应紧跟形势变化，保持对帝国主义斗争的信心，不因美国的恐吓威胁而有丝毫退缩。<sup>②</sup>

罗申的态度直接反映出抗美援朝战争期间苏联与中国步调的一致和立场的统一。可以说，苏联的介入弥合了中波双方的分歧与抵牾，加速了航运谈判。然而不容忽视的是，贸易谈判的成功才是波兰投身航运合作的重要保障。

在别尔斯基访华之初，中方始终避谈出口问题。这主要因为抗美援朝战争耗费了中国极大的物力、财力和心力。中国当时正忙于整军备战，既需要保障入朝志愿军的物资供应，又需要协调国内工业生产计划，因而无暇顾及对波出口。然而，在航运谈判启动数周之后，贸易谈判迎来了转机。经过双方协商，中国政府决定出口500吨巴基斯坦棉花和3000吨橡胶至波兰，波兰政府计划对华出口一定数量的钢材。令波兰代表团十分欣喜的是，中国出口波兰的棉花不以巴基斯坦市场价为标准，而是以中国本土棉花作价，每吨棉花的价格将便宜得多。为了从中国获得更多的棉花和橡胶，波兰代表团承诺再对华增加几千吨钢材出口，其中包括中国急需的线钢、多用途钢板及锅炉钢管。同时，中方决定从波兰购买大量纺织品和糖。据波兰代表团粗略估计，波兰对华出口额可达3000万美元，这还不包括机器和各类工业设备出口。<sup>③</sup>虽然谈判过程极其复杂繁琐，但中方态度的转变让波兰看到了扩大贸易合作的可能。

更关键的是，贸易谈判的成功提升了波方推进联合航运的信心。为了缓解波兰统一工人党高层的忧虑，波兰代表团一再强调中国政府十分讲信誉，一旦合同签署便会认真履行，更何况1950年波兰与中国的贸易额高达860万美元，位居东欧国家对华贸易之首<sup>④</sup>。据别尔斯基估计，中国将在3到4年内成为波兰在贸易和航运领域仅次于苏联的“伙伴”，因而建议波兰政府必须给予“宝贵的合作伙伴”以“特殊关注”。此外，波兰政府还“必须结束摇摆不定的谈判立场”并“加强、扩

① Sprawozdanie Nr. 4, Delegacji Rządowej w Chinach, 21 XII 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-23, s. 31.

② Notatka, 18 XII 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-23, k. 68 - 69.

③ Sprawozdanie Nr. 4, Delegacji Rządowej w Chinach, 21 XII 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-23, s. 9.

④ 海关总署编《海关统计年报》（1950年），中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952 中华人民共和国经济档案资料选编·对外贸易卷》，经济管理出版社，1994年，第514页。

大与中国的航运合作”，因为“波兰有义务与中国盟友共同反对帝国主义”，所以“应该派专家到中国，让中国人熟悉机器、货物和接收货物的流程”，从而为中方“培训一批负责任的、可独立工作的员工”。<sup>①</sup>

既然苏联的指示不容违抗，中波贸易发展亦有利可图，波兰政府决定顺势而为。最终，中波两国政府于1951年1月29日签署了《关于组织中波轮船股份公司协定》<sup>②</sup>。同年6月15日，中波轮船公司总部于天津成立，两国航运合作正式起步。出于规避美国禁运风险的目的，公司第一次股东大会决定，“公司以密件方式办理登记，在股东另有决定前，不得将公司组织内容向外宣布”。在保密期间，公司以“中波海运公司名义对外”。<sup>③</sup>

中波轮船公司自诞生之初便面临着巨大的安全威胁。台湾当局对大陆“关闭政策”的实施加剧了台海地区的动荡，这给中波海运增添了更多的麻烦<sup>④</sup>。据统计，自1951年春至7月间，中国大陆被劫商船多达30余艘。另外，台湾当局通过外国“领事”干涉、禁止加油、阴谋策反租用商船等方式试图阻断内地的沿海运输大动脉。<sup>⑤</sup>

出于航运安全、距离长短、货运收入以及保险支出等因素的综合考虑，中波双方一致同意航线自格丁尼亚港启程，穿越英吉利海峡，经直布罗陀海峡进入地中海，随后利用苏伊士运河缩短航程，穿越红海与曼德海峡，再沿阿拉伯海与印度洋的广阔水域，通过马六甲海峡抵达新加坡，最终直抵中国广东黄埔港；或通过马六甲海峡后，北上经巴士海峡绕行台湾岛东部海域，抵至上海、青岛、大连、天津大沽、秦皇岛。这条路线成为中波轮船公司运营初期的基本路线，即中波航线。<sup>⑥</sup>

在中波航运合作的最初两年里，公司船舶通过中波航线向中国运输了80万吨货物，其中88%为战略物资。除了朝鲜战场上急需的枪支弹药和青霉素等药品，公司还运输了可装配52座工厂的工业设备，极大支持了中国的抗美援朝战争和工业化建设。<sup>⑦</sup>波兰不仅获得了运费收入，也从中国获得了大量的工业原料和各类农产品，两国贸易额始终位居中国同东欧社会主义国家贸易的前列<sup>⑧</sup>。

更重要的是，在中波两国的官方保护下，中波航线的特殊地位得以确立。1951年6月中波轮船公司第一届管理委员会指出，中波轮船公司具有中波航线的承运与租船优先权。同时，管理委员会建议中国海运贸易优先使用中波轮船公司的船只来运载中国出口货物。<sup>⑨</sup>由于中方“因初次与兄弟国家合资创办公司毫无经验，特别是组织经营远洋轮船运输，是一项新的事业，没有常规可循”，中方经理甚至表示“并不掌握公司运营成本”，运价都是由波方提出实施的<sup>⑩</sup>。因此在合作开展之

① Sprawozdanie Nr. 4, Delegacji Rządowej w Chinach, 21 XII 1950 r., AMSZ, Z-11, W-2, T-23, k. 33-34.

② 《中波两国政府关于组织中波海运公司的协定》（1951年），中波轮船股份公司上海总部档案馆藏，档案号永久卷5；《中波在京签订四个重要协定》，《人民日报》1951年2月7日；Od Mieczysława Piotra Popiela do Stanisława Skrzyszewskiego, 14 V 1955 r., AMSZ, Z-7, W-60, T-505, s. 25.

③ 《第一次股东会议定书》（1951年），中波轮船股份公司上海总部档案馆藏，档案号2。

④ 吕绍理等主编《冷战与台海危机》，台湾政治大学历史学系，2010年，第83页。

⑤ 中财委办公厅《敌对我海上封锁情况综合报告》（1951年7月11日），《1949—1952中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，第747页；《中国远洋海运发展史》第1卷，人民交通出版社，2020年，第4—5页。

⑥ Chiny. Chińsko-Polskie Towarzystwo Markerów Okrętowych. Sprawozdania z działalności Samodzielnego Wydziału Wschodniego, 10 II 1954 r., AMSZ, Z-11, W-45, T-652, k. 3-4.

⑦ 《中波海运公司成立以来之工作总结》（1952年12月15日），《1949—1952中华人民共和国经济档案资料选编·交通通讯卷》，第948页；Notatka Jerzego Tomorowicza naświetlająca współpracę polsko-chińską na odcinku morskim, 2 VII 1953 r., AMSZ, Z-11, W-6, T-83, s. 43.

⑧ 海关总署编《海关统计年报》（1952年），《1949—1952中华人民共和国经济档案资料选编·对外贸易卷》，第545—546页。

⑨ 《第一次管委会议定书》（1951年），中波轮船股份公司上海总部档案馆藏，档案号永久卷10。

⑩ 《1951年中波蔡德仁经理关于公司成立以来工作情况报告》（1951年11月10日），中波轮船股份公司上海总部档案馆藏，档案号永久卷中经I；《1953年呈王部长及波彼尔部长的报告》（1953年10月），中波轮船股份公司上海总部档案馆藏，档案号长期卷70。

初，波方自然而然地拥有了极大的话语权，并实际上独占了航线特权的优势，从而使得格丁尼亚港成为了连接西方港口和中国市场的重要桥梁。

抗美援朝战争最为紧张之时，“巴统”对华贸易管制达到高峰，香港与内地的贸易往来受到严重影响，香港作为西方国家对华贸易中转港的地位也大大受损<sup>①</sup>。因此，从格丁尼亚出发的波兰船只一度成为欧洲货物定期运往中国的重要途径之一。欧洲资本主义市场若欲维持与中国的贸易联系，只能先将货物运输至格丁尼亚，再经波兰船只送达中国。随着 1952 年国际局势缓和，部分西方国家稍微放松出口管制政策，但允许出口的货物种类和数量并不多，从欧洲大陆定期直达中国的班轮航线并未开通。因此，直到 1952 年末，格丁尼亚的独特地位依旧突出，波兰商船甚至在“西欧—格丁尼亚”航线上也占尽运输优势。

自 1950 年 6 月波兰政府主动提出联合航运倡议以来，历经一年左右的精心筹备与深入协商，中波双方终于在 1951 年 6 月成功建立了中波轮船公司，两国航运合作正式开启。在处理对华关系时，波兰政府实际上面临着多重考量并力求平衡，而非仅受到某个单独因素的驱使。其基本考量——国家利益和航行安全之间存在着矛盾并逐渐激化，但这种张力受第三大因素——国际主义的影响而逐渐趋于缓和。此后，波兰建设现代化海洋国家的梦想愈发紧密地与中国交织在一起，航线特权为波兰实现这一宏伟蓝图提供了难能可贵的机遇。

若从社会主义阵营同盟关系的结构性视角进行深入剖析，20 世纪 50 年代初的中波航运合作或可提供一个独特的思考维度。这一时期波兰在发展对华关系时，往往从国家利益的角度出发，意识形态因素则相对边缘化，或在一定程度上服务于国家利益的实现。即便苏联的介入导致波兰必须遵循国际主义原则，中波贸易关系的深化及中波航线特殊地位的确立也并未偏离波兰最初的利益导向。波兰的种种考量和举措折射出社会主义国家间关系结构中，意识形态一致性与国家利益特殊性之间的动态波动：时而意识形态一致性优先，可能牺牲部分国家利益；时而特定国家利益凌驾于意识形态之上，成为主导因素。社会主义国家经济合作的本质固然是政治合作<sup>②</sup>，但其出发点也存在偏重经济考量的可能性。或许正是由于这一特点，中波轮船公司才能够跨越 20 世纪 60 年代至 70 年代两国政治关系低谷期的挑战，持续商业化运营并发展至今。两国长达 70 余年的航运经济合作，也为中波政治关系的长足发展提供了一条从未中断的海洋纽带。

（本文作者 清华大学国际与地区研究院博士研究生）

（责任编辑 王婧倩）

---

① 吴浩、刘艳斐 《莫斯科国际经济会议与英国对华贸易政策的调整（1952—1957）》，《中共党史研究》2017 年第 11 期；McMillan, G. (2019). "Socialist Workhorse to Capitalist Powerhouse: Developing a Modern Chinese Commercial Fleet in the Pre-Reform Era". *Modern China*, 45 (3), p. 326.

② 葛君 《民主德国与中国关系史初探（1949—1965）》，博士学位论文，华东师范大学，2015 年，第 168 页。