

中国对外援助与受援国民族建构

——基于坦赞铁路的实证考察

黄振乾

【摘要】新中国对发展中国家的民族解放运动和国家建设提供过相当规模的国际援助,但学界较少研究这些援助项目对受援国民族建构产生的影响。通过构建一个整合时间与空间的新理论框架,作者提出中国向发展中国家提供的基础设施援助项目起到了推动受援国民族建构的历史作用。国家认同可以作为分析一国对外援助与受援国民族建构的关键切入点。以新中国具有代表性的援外项目坦赞铁路为考察对象,利用地理信息分析方法将坦赞铁路和当地民众的国家认同进行匹配和分析后可以发现:坦赞铁路建设通过促进沿线地区经济发展和塑造集体记忆两条路径有效提升了受援国民众的国家认同。其中,铁路建设对国家认同的提升作用在居住在铁路沿线地区且亲历铁路建设过程的民众中尤为显著。同时,坦赞铁路对当地民众国家认同的影响也随着时间的流逝而逐渐减弱。与此相对,殖民宗主国在殖民时期建设的铁路对提升非洲国家民众的国家认同则没有产生正面效果。这一发现拓展了对外援助影响的学理认识,进一步挖掘了中国在发展中国家民族解放进程中的贡献,对完善中国国际发展合作政策具有一定启示。

【关键词】中国对外援助;坦赞铁路;民族建构;集体记忆;国家认同

【作者简介】黄振乾,中国农业大学人文与发展学院副教授(北京 100083)。

【原文出处】《世界经济与政治》(京),2023.8.29~59

【基金项目】本文系国家社会科学基金青年项目“中国援助对非洲国家政策选择影响研究”(项目批准号:21CZZ040)和国家社会科学基金重大项目“中国与‘一带一路’国家有效分享减贫经验的模式与策略研究”(项目批准号:21&ZD180)的阶段性成果。

一、问题的提出

加强同非洲国家的团结与合作始终是中国独立自主和平外交政策的重要基石,也是中国长期坚持的战略选择。^①2008年4月13日,北京奥运圣火在达累斯萨拉姆火车站点燃,该火车站是由中国援建、全长1860.5千米的非洲“巨龙”坦赞铁路的东部起点。坦赞铁路是非洲国家独立和民族解放的象征,被坦桑尼亚和赞比亚两国人民称为“自由之路”和“人民之路”,在两国人民心中有着极其重要的地位。^②奥运圣火的传递勾起了中非人民共建坦赞铁路的历史记忆。坦赞铁路在中国对外援助史上也具有非常重要的地位,它不仅是迄今中国最大的援外成套项目之一,还是新中国践行对外援助“八项原则”的示范

性项目。^③可以说,坦赞铁路这样的标志性援外项目奠定了新中国对外援助的“底色”。^④

中国对外援助特别是21世纪的对外援助项目有助于推动受援国的经济发展已是学界共识,^⑤但中国对外援助同受援国国家建设与治理世界的关系尚未得到有效分析。^⑥中国一贯支持发展中国家争取民族解放的斗争,中国的对外援助能否推动受援国的民族建构随之成为学界需要讨论的问题。本文引入一个整合时间与空世界的新的理论框架,尝试厘清中国对外援助和受援国民族建构之间的因果联系。本文使用地理信息分析方法,将坦赞铁路和受援国民众的国家认同进行匹配,构建了一个旨在捕捉中国援建铁路对当地民众国家认同影响的分析模型。

研究表明,坦赞铁路通过促进当地经济发展和塑造集体记忆两条路径有效地提升了受援民众的国家认同。这种影响在居住在铁路沿线地区且亲历铁路建设的民众中最为显著。

二、坦赞铁路与受援国民族建构

对外援助是国际政治交往的一个重要渠道,外来援助对受援国的政治、经济、社会和政策偏好等都可能产生影响。^⑦在对外援助领域,传统的西方国家援助受到了学界更多的关注,同时对中国这样的“新兴援助国”的研究也在不断增加。事实上,新中国自成立以来一直都是对外援助的重要提供国。中国对发展中国家提供过相当数量的大型援助项目,这些援建项目对受援国产生的影响与贡献尤其值得深入研究,但既有文献对此关注不足。本文以中国大型援建项目与受援国民众国家认同的关系为切入点,试图厘清中国对外援助与受援国民族建构之间的联系。

(一)西方国家援助、中国援助与受援国发展

外来援助对受援国的影响是国际政治与经济研究中的重要问题。既有研究表明,传统的西方国家援助不仅未能让发展中国家走上国富民强的道路,甚至还阻碍了发展中国家自主发展能力的生成。^⑧援助的条件性(conditionality)是传统西方国家援助的核心特征。长期以来,发展中国家获得西方国家援助的前提是必须承诺对本国的政治经济进行西方式改革。^⑨然而基于西方发达国家经验的改革并不一定切合受援国的发展实际,^⑩因其对发展中国家带来的负面作用而往往被称为“新殖民主义”“帝国主义”“白人负担”“死亡援助”和“有毒援助”等。^⑪

与之相对,中国在开展对外援助时秉持不干涉受援国内政、尊重受援国主权和自主发展的原则。^⑫根据受援国发展的实际需求,中国重点提供包括交通基础设施(如道路建设)和经济基础设施(如工业设施)领域的援助项目,而非西方援助所重视的制度和规范建设项目(如性别平等和人权)。^⑬中国对外援助因其有效性而被称为“龙的礼物”。^⑭越来越多的研究表明,中国的援助对受援国的经济、政治和社会产生了积极影响:经济方面,中国的援助有助于受援国的经济增长,促进其工业化水平;^⑮政治方面,中国的援助能提升受援国的国家能力,增强其政府的绩效

合法性;^⑯社会方面,中国的援助项目有助于提升当地民众的就业率,抑制社会冲突。^⑰

尽管如此,有关中国对外援助的既有文献仍存在三点缺憾。一是研究重点聚焦在中国对外援助的经济影响维度上,忽略了中国对外援助同受援国国家建设与治理之间的联系。二是受限于数据的可获得性,中国对外援助的实证分析集中在21世纪的项目上,对中国历史上对外援助(特别是新中国成立早期的对外援助)项目的影响研究不足。^⑱三是机械地套用西方援助理论和范式解释中国的对外援助,忽视中国对外援助的特质。在国际学界,中国往往被当成一个“新兴援助国”来加以分析。^⑲这种研究取向忽视了新中国自成立初期就是对外援助的提供国这一基本历史事实。事实上,中国对外援助的历史超过70年,历经了不同的时期,发生了许多变化。^⑳如冷战时期的中国对外援助体现为对第三世界国家民族独立解放和反对帝国主义斗争的支持。^㉑

20世纪50年代末和60年代,第三世界国家反对殖民统治和争取民族解放的运动风起云涌,非洲国家纷纷独立。1955年万隆会议后,中国为了支持第三世界国家的民族解放运动、反殖民主义斗争和新生国家建设,开始向亚非国家提供援助。^㉒例如,几内亚刚独立两年,其总统艾哈迈德·塞古·杜尔(Ahmed Sékou Touré)便于1960年访华。为支持几内亚的独立和国家建设,中国同几内亚签订了经济技术合作协定,这是中国同非洲国家签订的第一个援助项目。^㉓此后,中国向朝鲜、越南、埃及、阿尔及利亚、加纳和索马里等亚非国家提供涵盖农业技术、纺织厂、水电站和交通基础设施建设等方面的援助项目。援建坦赞铁路是中国在这一时期支持第三世界国家独立自主发展民族经济、支援尚未取得民族解放的国家反帝反殖民斗争的一个范例。^㉔

(二)援建坦赞铁路:非洲国家民族建构的中国元素

中国援建坦赞铁路是支援非洲民族解放和国家发展的外交实践。20世纪60年代是非洲国家争取独立和开展民族解放运动的关键时期。毛泽东提出“先独立的国家有义务帮助后独立的国家”,^㉕由此“革命外交”成为这一时期中国外交政策的主要方向。^㉖1964年周恩来在访问非洲时提出的中国对外

援助“八项原则”成为指导中国对外援助实践的纲领性文件。在这样的背景下,中国通过提供国际援助的方式参与了第三世界国家的民族解放运动。

1. 援建坦赞铁路及其影响

从历史上看,发展中国家在独立初期建设大型基础设施不仅是经济建设的需要,也是推动各民族团结及国家统一的需要。^①坦赞铁路东起坦桑尼亚当时的首都、港口城市达累斯萨拉姆,西抵赞比亚中部城市卡皮里姆波希。该铁路于1970年10月动工,1975年8月全线通车,1976年移交坦赞两国政府。中国先后派出5万多名专家和工人奔赴非洲建设坦赞铁路,70多名中国人在援建过程中不幸罹难。^②坦赞铁路被称为“中非友谊之路”和“中非关系史上的丰碑”。^③尽管近年来坦赞铁路的运营遇到了一些挑战和困难,但不可否认,坦赞铁路对坦赞两国的经济发展与国家建设做出了重要贡献,这种影响一直绵延至今。^④

坦赞铁路是坦赞两国争取民族解放和建设新国家的象征。“自由之路”和“人民之路”的赞誉准确描述了坦赞铁路建设对坦赞两国的历史含义。作为“自由之路”,援建坦赞铁路有力地支援了非洲国家的民族解放运动,有助于非洲人民摆脱殖民主义和帝国主义对新生国家发展的干预,也为坦赞两国的政治独立和经济建设提供了重要助力。作为“人民铁路”,坦赞铁路的建成通车连接了坦赞两国境内的广阔区域,使得不同族群通过铁路与新生国家紧密地联系在一起,促进了沿线地区的经济发展,提升了当地民众的生活水平。

学界对坦赞铁路的既有研究主要围绕援建动机、援建过程和援建影响三方面展开。在援建动机方面,既有研究主要从新中国成立后的外交政策、国际政治博弈和政治精英互动等视角解释中国为何进行援建。^⑤在援助过程方面,既有研究主要描述和分析援建项目的具体实施,^⑥或是将重点放在分析中国援建专家的角色上。^⑦在援建影响方面,坦赞铁路项目对中国及坦赞两国的影响在既有研究中皆有涉及。如对中国的影响主要表现为展示了新中国的外交立场,赢得了非洲国家的政治支持。^⑧坦赞铁路对坦赞两国的影响大体上围绕民族解放、反殖民主义

和推动当地经济发展等方面展开。^⑨但既有文献并未将坦赞铁路建设与坦赞两国的民族建构进程联系在一起,也未将两者的关系提升到理论高度。从研究范式来看,既有研究主要使用了历史分析、文献整理、口述史和田野调查等定性研究方法,使用定量研究方法对坦赞铁路对当地的影响展开系统分析的研究较为少见。^⑩

与既有研究不同,本文重点关注铁路援建对受援国民族建构的影响。要厘清这一问题,必须回答中国援建坦赞铁路和受援国民族建构之间是否存在理论关联,为此下文首先对非洲国家民族建构的历史进行了简要说明。

2. 非洲国家的民族建构与国家认同

现代国家民族建构旨在形成以民族国家认同为核心的政治共同体。尽管国家认同并不完全等同于民族建构本身,但民族建构的最主要目标仍然是通过各种政策和措施塑造领土范围内各族民众的国家认同。^⑪因此,本文在理论上将国家认同作为考察民族建构的主要维度,在实证上则以民众的国家认同来测量民族建构的效果。

如何在多元族群认同中建构统一的民族国家认同是独立后非洲新生政权面临的一项重要挑战。^⑫族群林立且民众的族群认同高于国家认同是非洲民族建构举步维艰的原因所在,这些特征使得中国援建坦赞铁路与受援国民族建构之间可能存在联系。^⑬坦赞铁路建设发生在非洲国家急需进行国家和民族建构的历史时刻:第二次世界大战后新独立的国家都面临民族建构的困境。氏族、部落和部落联盟等松散的血缘共同体是传统非洲社会的基本社会组织形态。^⑭在被欧洲列强殖民之前,非洲存在的族群规模超过1200个。^⑮与欧洲国家不同,非洲民族国家的建构在殖民统治结束和国家独立后才得以开启,非洲大部分地区的政治发育形态还没有演进到现代民族国家阶段。^⑯

民族建构的核心是形塑民众的新生国家认同,推行有助于塑造国家认同的族群政策因而成为新生国家进行民族建构的主要手段。^⑰政治学、历史学、民族学和国际关系学等学科的研究者尝试从不同视角探讨了族群政治、民族建构和国家认同形成的理

论和实践,^④在国家认同方面主要包括国际战争、民族主义、殖民遗产、政治制度、族群政策和语言政策等角度的解释。^⑤

民族建构具有鲜明的时代性,因此考察国家认同形成的关键节点十分必要。^⑥从殖民宗主国获得独立的时期往往是新生国家民族建构的“黄金时期”。虽然非洲国家独立建国已超过半个世纪,多数国家依然没有形成统一的国家认同。根据“非洲晴雨表(Afrobarometer)”第三轮调查数据,当面临在自身的族群认同和所属国家的国家认同之间进行非此即彼的选择时,在18个非洲国家中依然有28.9%的民众选择族群认同高于国家认同(如图1)。坦桑尼亚是民众的国家认同程度最高的国家,94%的民众选择国家认同高于族群认同。在尼日利亚,只有34%的民众选择国家认同高于族群认同。在马里和马拉维,仅有52%和56%的民众选择国家认同高于族群认同。在赞比亚和纳米比亚,则分别有74%和85%的民众选择国家认同高于族群认同。^⑦

是哪些因素导致非洲国家在国家认同上呈现如此明显的差异呢?在影响非洲国家民族建构的各种解释中,外来因素始终是一个重要变量。有学者考察了经济发展、殖民统治和反殖民斗争三种解释对非洲国家民众国家认同的影响,发现经济发展和反殖民斗争有助于形成民众国家认同,而英国的间接殖民统治模式阻碍了民众国家认同的形成。^⑧总体而言,既有研究虽然很重视西方国家对非洲民族建构的干预及其后果,但较少考虑非西方国家作为外部力量对非洲国家民族建构的历史作用。

事实上,反殖民斗争、民族主义与非洲新生政权的民族建构紧密相连。^⑨如前所述,新中国领导人毛泽东认为“先独立的国家有义务帮助后独立的国家”。中国对非洲国家反殖民主义、帝国主义和民族解放斗争伸出过援助之手。在欧美大国、国际组织和苏联拒绝援建坦赞铁路时,中国克服国内发展困难主动援建该铁路。^⑩坦赞铁路

不仅是中国帮助发展中国家进行国家建设的重点对外援助项目,也在客观上成为推动坦赞两国民族建构的重大国际援助项目。

(三)坦赞铁路与受援国民众国家认同的理论关联

坦赞铁路建设和非洲民众国家认同的形成存在关联并非偶然。尽管坦赞铁路建设确有解决赞比亚铜矿产品出海口的经济考虑,但也包含着突破南部非洲的殖民主义势力封锁和促进坦赞两国互联互通的考量,它是一个由国家主导的公共工程。大部分非洲国家都是多族群国家,包括坦赞两国在内的非洲新生政权面临着进行民族建构的历史任务。改变民众对地方族群的狭隘认同、加强国民对新生国家的认同是摆在两国领导人面前的重要命题,开展大型基础设施建设则是促进民众国家认同的重要路径。^⑪坦赞铁路沿途穿过的主要族群数量达12个,其中在坦桑尼亚境内经过8个族群地区、在赞比亚境内经过4个族群地区。^⑫

坦赞铁路建成后,沿线的少数民族对新生国家的存在有了切切实实的感受,进而形成了相关想象与认同。^⑬坦赞铁路建设在两国人民眼里有着特殊的地位,它是新生国家带领各族人民进行国家建设的历史象征。^⑭

中国援建坦赞铁路客观上有利于两国民众国家认同的形成。从援助项目的效果来看,坦赞铁路和受援国民众国家认同的关系具有一定必然性。既有研究未能将铁路建设与受援国民众国家认同联系起

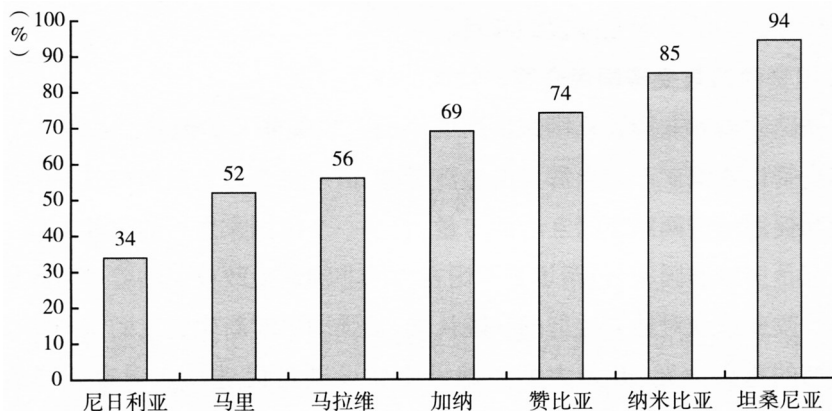


图1 部分非洲国家民众的国家认同占比

资料来源:笔者根据相关数据制作。参见“Merged Data,” <https://www.afrobarometer.org/data/merged-data/>, 访问时间:2022年12月30日。

来的原因之一在于缺乏一个能够整合时间和空间效应的理论框架。^⑤有鉴于此,本文尝试提出一个解释坦赞铁路建设对受援国民众的国家认同产生影响的新分析框架(如图2)。^⑥

首先,坦赞铁路建设发生在受援国进行民族建构的关键历史时期。^⑦中国援建坦赞铁路恰好发生在坦赞两国独立初期,两国正如火如荼地进行国家建设。如果铁路援建发生在坦赞两国尚未独立建国的殖民统治时期,铁路对民族建构的作用就无从谈起;同样,如果坦赞铁路建设发生在21世纪,它对当地民族建构的影响很可能没有在独立初期那样显著。

其次,受援国进行由国家主导的大型铁路建设可通过经济发展和集体记忆等因果路径对民众的国家认同产生影响。^⑧一方面,铁路建设项目能够有效推动沿线地区的经济发展,丰富沿线地区民众的就业渠道,增加他们的经济收入,进而提升其国家认同;^⑨另一方面,铁路建设过程形成了新生政权领导下关于民族建构的集体记忆,这种历史记忆有助于在情感上将各族民众与国家紧密联系在一起,增强新生国家的政治合法性,对提升民众的国家认同具有积极作用。^⑩

最后,识别铁路建设带来的空间效应和时间效应是揭示坦赞铁路和受援国民众国家认同间联系的关键。在空间维度上,铁路建设促进了沿线地区的经济发展,形成了以辐射效应为标志的空间效应。在时间维度上,沿线各民族人民参与、亲历或见证铁路建设的过程将形成具有时代特征的集体记忆,这种集体记忆体现为以代际差异为表征的时间效应。^⑪铁路沿线的空间效应与集体记忆的时间效应

汇集最终作用于民众的国家认同,对受援国民族建构的历史进程产生重要影响。

基于上述讨论,本文提出两个研究假说。^⑫

假说1:相较于坦赞两国其他地区,地处铁路沿线地区的经济发展更好,民众的经济收入相对更高,民众的国家认同程度也更高。

假说2:相较于坦赞两国其他地区的民众,居住在坦赞铁路沿线且亲历铁路建设过程的民众的国家认同程度最高。

三、数据、变量与分析模型

随着地理信息系统(GIS)分析技术在国际政治领域的快速发展,加之地理信息数据的不断涌现,科学地识别中国对外援助项目和受援国民族建构的关系成为可能。^⑬通过科学匹配受援国民众国家认同的地理信息数据和援助项目的地理信息数据,能够在一定程度上揭示中国对外援助项目对受援国民族建构的微观影响。^⑭

(一)数据和变量

1. 国家认同

使用民众的国家认同数据来测量民族建构的实际效果是学界的通行做法。^⑮本文使用的国家认同数据源于“非洲晴雨表”的调查结果。“非洲晴雨表”采用随机抽样,旨在针对非洲的政治、经济和社会议题进行周期性问卷调查,目前已完成8轮调查,覆盖36个非洲国家。包含受访者地理位置信息(经纬度)的“非洲晴雨表”数据在2018年得以公布。

本文使用了第三轮到第六轮“非洲晴雨表”调查中坦赞两国的地理信息数据。数据不仅包含受访者的地理位置,还包含本文所考察的国家认同变量,如

在第三轮问卷的第82个问题汇报了受访者的族群认同和国家认同。该问题有5个有效答案选项:(1)只选择族群认同;(2)族群认同高于国家认同;(3)族群认同和国家认同难分伯仲;(4)国家认同高于族群认同;

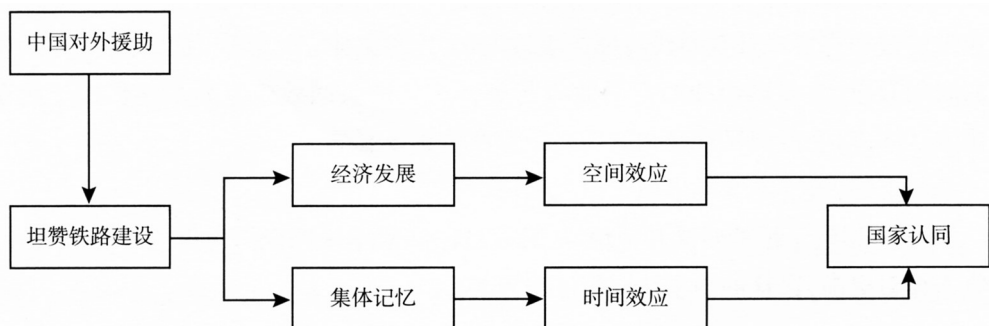


图2 理论分析框架

资料来源:笔者自制。

(5)只选择国家认同。^⑥该问题较好地记录了受访者的族群认同与国家认同程度:如受访者只选择族群认同或族群认同高于国家认同,则其国家认同程度低;如受访者只选择国家认同或国家认同高于族群认同,则其国家认同程度高。

在“非洲晴雨表”的地理信息编码中,受访者的地理信息根据其空间位置的准确度分为8个数值,数值越低则位置准确度越高。本文使用地理位置准确度小于或等于3的受访者样本。^⑦最终样本包含11489名受访者(其中第三轮2328人、第四轮2320人、第五轮3408人、第六轮3433人)。图3展示了受访者样本的空间分布情况。

2. 坦赞铁路

“非洲晴雨表”受访者样本散布在坦桑尼亚和赞比亚的不同地区(如图3)。理论上,铁路沿线的城镇、村落和族群居住区相较于铁路未经过的其他地区受到的铁路辐射效应更强。中国也有“要致富,先修路”的朴素说法,可见交通基础设施连通状况是导致不同地区经济社会发展差异的重要因素。^⑧

相对而言,距离坦赞铁路更近的地区更可能会受到铁路建设的影响。本文使用50千米(含)作为界定坦赞铁路空间影响的一个节点。^⑨距离铁路50千米范围的民众有更多机会和更高频率接触坦赞铁路。受访者样本可分为两组:第一组为距离坦赞铁路小于或等于50千米的受访者,第二组为距离坦赞铁路超过50千米的受访者。在11489份样本中,距离铁路小于或等于50千米的样本数为1617个,距离铁路超过50千米的样本数为9872个。

3. 经济发展

本文使用地区经济发展和民众经济收入两个不同层面的指标测量相关地区的经济发展水平。第一个变量测量的是当地特别是铁路沿线地区的经济发展水平,采用挪威奥斯陆和平研究所开发的地理网格数据库(PRIO-GRID)中的夜间灯光照明指数。网格化的夜间灯光照明数据有较好的操作性和准确性,已在包括社会冲突和对外援助的空间分析中得到了广泛运用。^⑩如果坦赞铁路促进了当地的经济发展,那么在同一时期内铁路沿线地区网格内的夜间灯光照明强度应高于非铁路沿线地区网格。

PRIO-GRID数据库的测量单位为半径55千米。夜间灯光照明数据共有四个细分测量指标,本文采用平均值指标,取值时间为2013年。在PRIO-GRID数据库中,坦赞两国被划分为1304个地理网格,其中坦赞铁路经过的地理网格数量为34个,铁路未经过的地理网格数量为1279个(如下页图4)。本文将铁路经过的地理网格编码为1,未经过的地理网格编码为0。

第二个层面的变量则用于测量受援国民众的经济收入水平。虽然“非洲晴雨表”数据不包含受访者的收入(如工资)信息,但汇报了受访者的个人财产(如收音机、电视、摩托车或轿车)的拥有情况。本文通过计算个人财产的累计数量间接测量受访者的经济收入水平,如受访者拥有收音机、电视、摩托车或轿车其中一项计数为1,拥有四项计数为4。^⑪总数越多代表受访者的经济收入水平越高,反之亦然。

由于测量沿线地区经济发展的指标以地理网格为分析单位,测量民众经济收入的指标以受访者为分析单位。因此,本文对经济发展路径的实证检验



图3 受访者样本的空间分布

资料来源:笔者根据“非洲晴雨表”相关数据制作,参见“Geocoded Data,” <https://www.afrobarometer.org/geocoded-data/>, 访问时间:2022年12月30日。

注:黑色虚线为坦赞铁路,黑色圆点为距离坦赞铁路小于或等于50千米范围的受访者位置,灰色圆点为距离坦赞铁路大于50千米的受访者位置。

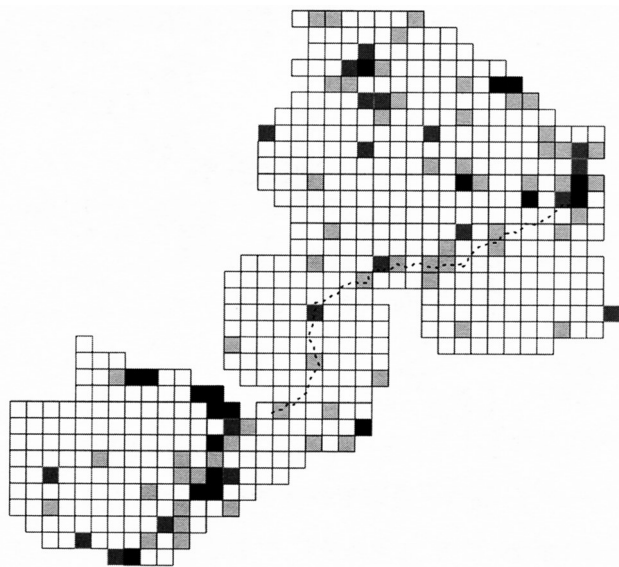


图4 铁路沿线的地理网格夜间灯光照明

资料来源：笔者根据相关数据制作，参见 Andreas Forø Tollefsen, Håvard Strand and Buhaug Halvard, "PRIO-GRID: A Unified Spatial Data Structure," pp.363-374。

注：黑色虚线为坦赞铁路，网格颜色越深表示网格内灯光照明强度高。

无法使用中介效应分析方法。此外，本文还有一个潜在理论假定是经济发展有利于民众国家认同的提升。在此前提下，如果坦赞铁路建设能提升沿线地区的经济发展水平（等同于提升了民众的收入水平），并且民众的经济收入水平和国家认同也呈正相关，则坦赞铁路建设对提升民众的国家认同就应有积极作用。^②

（二）铁路建设和国家认同的时空效应模型

本文的核心假说是中国援建坦赞铁路提升了受援民众的国家认同。坦赞铁路援建项目有助于带动沿线地区的经济发展、塑造沿线民众的集体记忆，进而提升其国家认同。本文尤其强调集体记忆对民众国家认同的影响。^③坦赞铁路附近的民众更有可能成为国家建设项目的亲历者、见证者和实际受益者，项目对他们所产生的影响应最为明显。本文设定两个模型分别检验经济发展和集体记忆这两条路径对民众国家认同的影响：

$$identity_{it} = \beta_1 income_{it} + \delta_t + \gamma X_{it} + \varepsilon_{it} \quad \text{式1}$$

$$identity_{it} = \beta_1 active50_{it} + \beta_2 age_{it} + \beta_3 active50_{it} * age_{it} + \alpha_i + \delta_t + \lambda X_{it} + \varepsilon_{it} \quad \text{式2}$$

为便于对检验结果进行阐释，本文在基准模型中使用普通最小二乘法模型(OLS)。在式1和式2中， $identity_{it}$ 为因变量，表示 t 年 v 地理集群(survey cluster)中的受访者 i 对族群认同或国家认同的偏好选择。^④如受访者只选择国家认同或国家认同大于族群认同，则将其答案编码为1；若受访者只选择族群认同或选择族群认同大于国家认同，则将其答案编码为0。式1的 β_1 表示受访者的经济收入。 λX_{it} 为控制变量，包括受访者的性别、城乡和受教育程度等个体特征。 α_i 为以地区(二级行政区)为空间单位的固定效应， δ_t 为以年份为单位的时间固定效应。^⑤ ε_{it} 为标准误，标准误聚类在“非洲晴雨表”地理集群单位。

在式2中， $active50_{it}$ 用来测量铁路建设的空间效应，若受访者距离坦赞铁路小于或等于50千米编码为1(表示铁路沿线地区)，距离坦赞铁路50千米范围外编码为0。 age_{it} 用来测量铁路建设的时间效应，为受访者在接受调查时的实际年龄。 $active50_{it} * age_{it}$ 是式2的核心自变量，表示受访者到铁路的距离与受访者年龄的交互项，用来测量铁路建设形成的集体记忆对受援民众国家认同的影响。表1给出了主要变量的统计描述情况。^⑥

四、坦赞铁路对民众国家认同的影响

根据理论框架和模型，对坦赞铁路和当地民众国家认同的实证分析从两个方面展开：一是检验坦赞铁路是否通过促进沿线地区经济发展进而提升民众的国家认同；二是检验坦赞铁路建设是否能够形成国家建设的集体记忆，经由集体记忆进一步塑造民众的国家认同。接下来，进行多种稳健性检验确证研究结果的科学性和可信度(包括对此种影响的空间和时间范围进行讨论)。此外，本文还通过考察历史资料、进行安慰剂检验(比较坦赞铁路和殖民时期宗主国建设的铁路对当地民众国家认同差异性影响)以及讨论坦赞铁路对抑制社会冲突的作用来验证本文的核心发现。

（一）铁路建设、经济发展与民众国家认同

分析坦赞铁路能否促进铁路沿线地区的经济发展是检验经济发展路径是否有效的第一步。如果铁路沿线地区的经济发展与其他地区没有显著差异，则经济发展未对民众提升国家认同产生作用。事实

上,通过观察坦赞两国夜间灯光照明的空间分布可知,坦赞铁路经过地理网格地区的夜间灯光照明平均值相对其他地区要更高(特别是在铁路没有经过的附近地区)。从数据上看,铁路经过的网格地区夜间灯光照明的平均值为0.701,其他网格地区的夜间灯光照明平均值为0.121,前者是后者的5.79倍,说明铁路对沿线地区经济发展的带动作用十分明显。进一步分析也表明,铁路沿线网格地区的夜间灯光照明平均值比其他网格地区夜间灯光照明平均值高出58%,并且在不同的模型中皆达到1%的统计显著性水平(见表2模型3)。由此可见,坦赞铁路建设确实推动了其沿线地区的经济发展。

分析民众的经济收入与国家认同的关系是验证经济发展路径是否有效的第二步。既然坦赞铁路建设对推动沿线地区的经济发展作用十分显著,则其

沿线地区的经济获得发展后,当地民众的经济收入也会相应增加。这一点已经得到了定性研究材料的支持。^⑦那么经济收入增加能否提升民众的国家认同?进一步的统计检验表明,受访者的经济收入与国家认同之间确实存在显著正相关(见下页表3)。从边际效应上看,受访者的经济收入每增加一个单位,其国家认同度将提升1.68%(见表3模型3)。简言之,中国援建坦赞铁路有效推动了当地的经济发展,而经济发展有助于提升沿线民众的收入水平,民众经济收入的增长和生活的改善则有助于提升其国家认同。

(二)铁路建设、集体记忆与民众国家认同

1.集体记忆对国家认同的时空效应

坦赞铁路建设可能会塑造民众的集体记忆进而影响其国家认同,这一因果路径是本文检验的重

表1 主要变量的描述性统计

变量名	样本量	平均值	标准差	最小值	最大值
国家认同(二分变量)	7231	0.886	0.317	0	1
国家认同(定序变量)	11167	3.966	1.129	1	5
active50	11489	0.141	0.348	0	1
夜间灯光照明(均值)	1304	0.465	1.936	0	11.375
经济收入	11489	1.078	0.846	0	4
年龄	11391	36.69	13.97	18	99
active50*年龄	11391	5.102	13.55	0	97
城乡	11489	0.342	0.474	0	1
性别	11489	0.501	0.500	0	1
受教育程度	11477	3.283	1.566	0	9
同族群	11489	0.00618	0.0784	0	1
与首都距离(自然对数)	11489	5.667	1.058	0.387	6.728

资料来源:笔者自制。

注:与首都距离具体算法为加1取自然对数。

表2 铁路建设对沿线地区经济发展的影响

变量	模型1	模型2	模型3
铁路沿线地区	0.580*** (0.0917)	0.542*** (0.0855)	0.580*** (0.0917)
国家固定效应	否	是	是
地区固定效应	否	否	是
样本量	1304	1304	1304
R ²	0.022	0.039	0.022

资料来源:笔者自制。

注:使用OLS模型,因变量为夜间灯光照明均值,常数项结果已省略,括号内为稳健标准误。***p<0.01,**p<0.05,*p<0.1。

点。表4汇报了集体记忆与国家认同之间的时空效应。表4模型1检验了铁路沿线的空间效应,即空间距离单一变量对民众国家认同的影响。研究表明,距离坦赞铁路小于或等于50千米的受访者和距离坦赞铁路大于50千米的受访者的国家认同程度没有显著差异。这一结果表明空间距离并非决定坦赞铁路

对当地民众国家认同影响的唯一变量。表4模型2检验了时间效应,即受访者年龄对国家认同的影响,研究表明受访者的代际差异对国家认同也没有显著影响。表4模型3将空间距离和年龄并列,作为控制变量放入模型,研究发现空间距离变量和时间变量对民众的国家认同皆没有显著影响。

表3 经济收入对民众国家认同的影响

变量	模型1	模型2	模型3
经济收入	0.0115** (0.00535)	0.0184*** (0.00490)	0.0168*** (0.00489)
active50	—	-0.00834 (0.0153)	-0.00844 (0.0157)
年龄	—	0.000289 (0.000282)	0.000256 (0.000280)
城乡	—	-0.0142 (0.00947)	-0.0149 (0.00937)
性别	—	-0.00234 (0.00675)	-0.00138 (0.00676)
受教育程度	—	0.00659** (0.00329)	0.00645** (0.00319)
年份固定效应	否	是	是
地区固定效应	否	否	是
样本量	7231	7156	7156
R ²	0.001	0.131	0.140

资料来源:笔者自制。

注:使用OLS模型,常数项结果已省略,括号内为“非洲晴雨表”调查地理集群单位聚类标准误。***p<0.01,**p<0.05,*p<0.1。

表4 集体记忆对民众国家认同的时空效应

变量	模型1	模型2	模型3	模型4
active50	-0.0118 (0.0162)	—	-0.00863 (0.0155)	-0.0807*** (0.0288)
年龄	—	0.000356 (0.000276)	0.000354 (0.000276)	6.38e-05 (0.000307)
active50*年龄	—	—	—	0.00196*** (0.000584)
城乡	-0.00843 (0.00925)	-0.00997 (0.00931)	-0.00980 (0.00929)	-0.00978 (0.00928)
性别	0.00350 (0.00647)	0.000927 (0.00666)	0.0001949 (0.00666)	0.00112 (0.00665)
受教育程度	0.00827*** (0.00297)	0.00914*** (0.00308)	0.00913*** (0.00308)	0.00928*** (0.00307)
年份固定效应	是	是	是	是
地区固定效应	是	是	是	是
样本量	7225	7156	7156	7156
R ²	0.139	0.139	0.139	0.140

资料来源:笔者自制。

注:使用OLS模型,常数项结果已省略,括号内为“非洲晴雨表”调查地理集群单位聚类标准误。***p<0.01,**p<0.05,*p<0.1。

表4模型4是集体记忆的核心模型,该模型通过受访者铁路距离和年龄的交互项检验坦赞铁路建设对受援国民众国家认同形成的时空效应。分析显示,交互项系数为正且达到1%的统计显著性水平,表明坦赞铁路建设对提升受援国民众的国家认同产生了积极效果。

通过对比表4四个模型的结果可知,对坦赞铁路感知最为显著的群体是居住在铁路沿线且亲历铁路建设过程的民众。坦赞铁路作为坦桑尼亚和赞比亚独立后开启的大型基础设施建设项目,是新生国家摆脱殖民主义和帝国主义干预、开启独立自主发展道路的重要象征。亲历这一历史的老一辈人对国家的认同会更加强烈。铁路沿线地区民众国家认同的影响存在明显的代际效应(如图5)。而对于20岁以下的受访者,即便他们居住在铁路沿线地区,其国家认同也无显著提升。但随着年龄的增长,铁路沿线地区受访者的国家认同开始呈现正向显著性。当年龄段(以调查时间为准)在25-50岁时,铁路沿线受访者的国家认同逐步提升。年龄超过50岁的铁路沿线受访者对国家认同的影响趋于稳定。

受访者年龄因“非洲晴雨表”调查的时间(2005-2014年)不同而有所差异。以坦赞铁路建成的时间1975年为界,根据“非洲晴雨表”调查不同轮次的时间点,可计算出受访者在铁路援建时期的大致年龄范围。如在坦赞两国2005年完成的第三轮“非洲晴雨表”调查中,国家认同有显著提升的受访者出生时

间大致在铁路建成的1975年,国家认同达到最高值的受访者(45-50岁)在坦赞铁路援建期间(1970-1975年)的年龄大致介于15-25岁。这部分民众大多出生于坦赞两国独立(分别为1961年和1964年)前。

本文推测国家认同提升最为明显的民众刚好是居住在坦赞铁路沿线,并且曾见证、亲历或参与铁路援建的年轻人。这一点得到了相关文献和史料佐证。在坦赞铁路援建过程中总计动员了10万人次的中方人员和当地民众参加项目建设。^⑧参与铁路建设的坦赞两国民众大部分为来自铁路沿线附近的16-25岁未婚青壮年。^⑨坦赞铁路建设的历史资料对此也能进行交叉验证,如1972年中国官方发布了纪录片《坦赞铁路在建设中》,片中大量镜头显示当年参与铁路建设的当地工人多为青年男性。在坦赞铁路完工后,出于对铁路安全和经济发展的考虑,两国政府鼓励参与铁路建设的当地人在铁路沿线的村镇工作生活。^⑩

2. 稳健性检验

本文围绕集体记忆这一核心发现进行了多种稳健性检验。第一种稳健性检验考察了坦赞铁路对民众国家认同的空间溢出范围。以10千米为间隔逐一考察50-200千米范围的情况,不同距离与受访者年龄的交互项系数表明受访者离铁路越近,国家认同越显著,边际效应越明显(如图6)。当与铁路的距离达到160千米时,交互项系数不再显著。这一结果有两点意义:一是坦赞铁路对民众国家认同影响的空

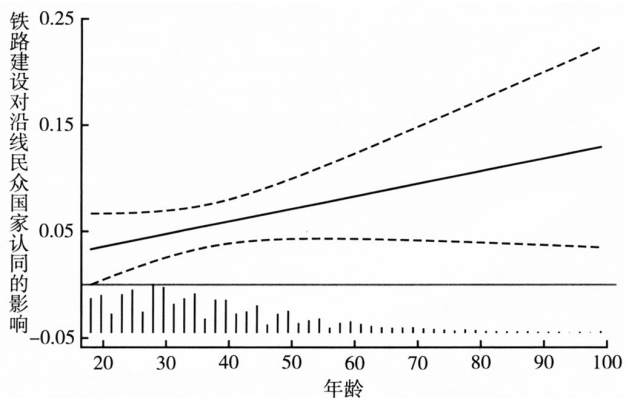


图5 坦赞铁路的边际效应

资料来源:笔者自制。

注:使用OLS基准模型(表4模型4),95%置信区间(两条虚线之间),图下方竖线为样本分布图示。

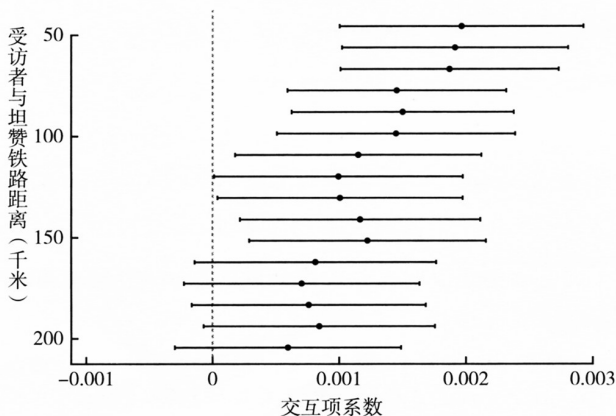


图6 受访者居住地和坦赞铁路不同距离的影响

资料来源:笔者自制。

注:使用OLS基准模型(表4模型4),取90%的置信区间。

间范围广阔;二是坦赞铁路对民众国家认同的影响依然有一定的空间限制,脱离空间范围讨论铁路建设对民族建构的影响是不恰当的。这也展现了地理信息数据在社会科学分析中的优势。

第二种稳健性检验探讨了受访者的国家认同如何随时间演化。^⑧如果说第一种稳健性检验分析了坦赞铁路建设的空间溢出效应,第二种稳健性检验则考察了它的“时间退出效应”,即集体记忆带来的民众国家认同作用是否会随着时间的推移而逐渐减弱。由于本文使用的调查数据是在不同的时间节点完成,如果假定这种时间退出效应存在,则早期受访者的集体记忆对其国家认同的作用应强于后期的受访者。据此,本文使用基准模型(表4模型4)对不同轮次的调查样本进行了单独回归。分析表明,调查时间越早,集体记忆对民众国家认同的影响越明显(如图7)。换言之,即便是居住在坦赞铁路沿线且参与过铁路建设的同一位受访者,在分别接受了四个轮次的问卷调查时,其国家认同也会依次减弱。

第三种稳健性检验是使用逻辑斯蒂(logit)模型。在基准模型中,为方便阐述和展示研究结果,本文使用了OLS模型。以二分变量为因变量的另一个常用模型是logit模型。研究表明,更换为logit模型的研究结果与OLS模型结果高度一致(见表5模型1)。

第四种稳健性检验是对因变量采用替代性测量。基准模型对因变量的测量保留了四个答案选项。在此编码方法中,选择族群认同和国家认同难

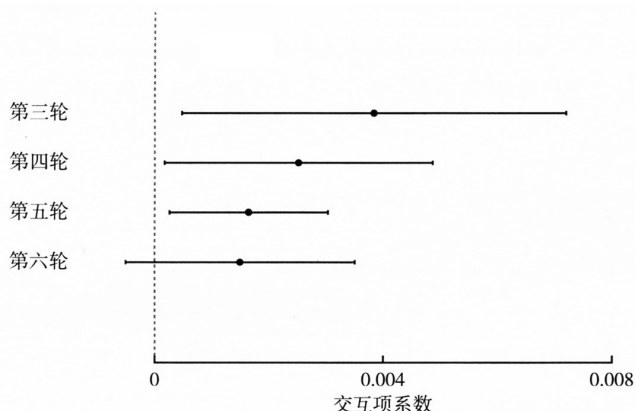


图7 坦赞铁路建设对民众国家认同的影响(不同民调轮次)
资料来源:笔者自制。

注:使用OLS基准模型(表2模型4),取95%置信区间。图中自上而下的四个模型的交互项系数值分别为0.00384、0.00252、0.00165和0.00150,其中模型1至模型3达到了5%的显著性水平。

分伯仲的受访者未被纳入分析样本。这一类受访者由于无法在族群认同和国家认同中进行二选一的选择,因此较难识别出他们的认同偏好。但即便保留这一部分受访者样本,本文的研究结果依然成立(见表5模型2)。

第五种稳健性检验是控制同族群效应。同族群主要是指与时任国家领导人为同一族群的受访者。既有研究表明,同族群效应在公共产品的分配、选举动员和社会认同等方面都可能产生影响,^⑨因此也可能是需要考虑的控制变量。在非洲国家独立后的民族建构进程中,与时任国家领导人为同一族群的群体更可能选择国家认同,他们在心理上可能将国家等同于本族群。本文根据受访者的族群隶属信息和时任国家领导人的族群身份信息进行匹配,将同族群样本编码为1,非同族群样本编码为0。^⑩对同族群身份进行控制后,本文的研究发现依然稳健(见表5模型3)。

第六种稳健性检验是控制受访者与首都的距离。民众对国家的认同可能存在首都效应。发展中国家独立后新建的首都富有政治意义,首都民众和距离首都较近的民众对国家可能有更高的认同感,因此有必要对首都效应进行控制。本文计算了每一位受访者到两国各自的首都——坦桑尼亚的多多马^⑪与赞比亚的卢萨卡——的空间距离。研究表明,控制受访者的首都距离之后,本文的研究结果依然稳健(见表5模型4)。

第七种稳健性检验是对受访者的族群身份进行固定效应处理。不同族群本身可能因为本族群的政治地位、人口规模和族群语言等特征而形成差异化的国家认同。政治地位较低的族群对国家认同可能也更低,人口规模大的族群也可能影响其国家认同。^⑫如坦桑尼亚的马赛人比例为全国人口的16%,但他们却长期被排斥在坦桑尼亚的政治生活之外,所以其国家认同低于其他族群。赞比亚的族群总数超过72个,人口占比较高的三个族群分别是本巴人、东加人和切瓦人。将这些大大小小的族群进行固定效应处理,可以消除族群异质性对研究结果的干扰。研究表明,在固定族群效应后,坦赞铁路对两国受访者国家认同的研究结果不变(见表5模型5)。

第八种稳健性检验则是处理受访者样本异质性的问题。本文的分析囊括了两国境内所有受访者样

本,其中有距离坦赞铁路较远的受访者,样本中受访者距离铁路最远达到907.9千米。这些散落在不同地区的样本彼此间在地理和经济社会方面存在较大差异,将所有样本纳入分析可能会干扰中间的因果关系。为了强化对受访者异质性的控制,本文将受访者样本的空间范围限定在250千米内,发现研究结果依然稳健(见表5模型6)。

(三)辅助性证据和讨论

1. 安慰剂检验:殖民时期铁路与坦赞铁路

本文强调结合时空的理论分析框架对揭示中国对外援助和受援民族建构关系的学术价值。若本文的分析框架具有强解释力,则意味着殖民时期由殖民者建成的大型交通基础设施对殖民地民众的国家认同应该不具备推动作用:首先,在殖民铁路建设时期,非洲的民族国家还没有出现。其次,殖民时期的铁路建设由宗主国主导,并非由新生政权发起。再次,殖民时期参与铁路建设的非洲民众大多是被

强制征用的劳动力。^⑧最后,殖民时期建设的铁路服务于宗主国的殖民扩张和资源掠夺,并非为了发展当地经济和改善人民生活水平。^⑨

德国于1905年始建、1914年完成的坦噶尼喀铁路为本文提供了安慰剂检验的范本。坦噶尼喀铁路全长1254千米,从坦桑尼亚东部城市达累斯萨拉姆起,抵达西部城市基戈马(如下页图8)。坦噶尼喀铁路主要服务于德国在坦桑尼亚的殖民扩张,特别是西部地区的种植园经济。坦噶尼喀铁路和坦赞铁路也恰好是坦桑尼亚的两大国家铁路干线。

本文使用同样的研究设计将坦噶尼喀铁路和坦赞铁路的作用进行对比。分析表明,无论哪个年龄段的民众,坦噶尼喀铁路对提升其国家认同皆无显著作用(如下页图9)。因为亲历建设坦噶尼喀铁路的当地人大部分已经离世,本文无法获得参与当时铁路建设的坦桑尼亚人的受访者样本,但安慰剂分析

表5 其他稳健性检验

	logit 模型	替代性测量	控制同族群	控制与首都距离	族群固定效应	250千米范围
变量名	模型1	模型2	模型3	模型4	模型5	模型6
active50	-1.374*** (0.403)	-0.0926 (0.0929)	-0.0821*** (0.0289)	-0.0815*** (0.0289)	-0.0899*** (0.0321)	-0.0776** (0.0329)
年龄	0.000374 (0.00338)	0.000890 (0.000846)	7.11e-05 (0.000307)	7.21e-05 (0.000307)	-7.65e-05 (0.000331)	6.25e-05 (0.000537)
active50*年龄	0.0376*** (0.0105)	0.00354* (0.00210)	0.00195*** (0.000583)	0.00195*** (0.000582)	0.00189*** (0.000634)	0.00194*** (0.000717)
城乡	-0.119 (0.110)	0.00256 (0.0278)	-0.0101 (0.00923)	-0.0104 (0.00919)	-0.00653 (0.0103)	-0.0197 (0.0139)
性别	0.0134 (0.0765)	0.00223 (0.0176)	0.00120 (0.00666)	0.00117 (0.00665)	0.00229 (0.00738)	-0.00998 (0.0100)
受教育程度	0.104*** (0.0335)	0.00710 (0.00835)	0.00927*** (0.00307)	0.00926*** (0.00307)	0.0108*** (0.00324)	0.00715 (0.00453)
同族群			-0.113 (0.0833)	-0.112 (0.0832)	-0.226 (0.183)	-0.138* (0.0831)
与首都距离	—	—	—	-0.00303 (0.00712)	-0.00382 (0.00744)	-0.0154* (0.00895)
年份固定效应	是	是	是	是	是	是
地区固定效应	是	是	是	是	是	是
族群固定效应	否	否	否	否	是	否
样本量	6940	11064	7156	7156	6306	3268
R ² /Pseudo R ²	0.153	0.206	0.140	0.140	0.185	0.105

资料来源:笔者自制。

注:除模型1外,其他模型皆为OLS模型,常数项结果已省略,括号内为“非洲晴雨表”调查地理集群单位聚类标准误。***p<0.01,**p<0.05,*p<0.1。

进一步增强了本文研究结论的科学性和可信度。

2. 铁路建设、民众国家认同与社会冲突

既有国际关系研究发现,当族群认同高于国家认同时,社会冲突更容易发生。^⑧换言之,国家认同的提升有可能降低社会冲突发生的可能性。如果坦赞铁路建设提升了当地民众的国家认同,那么坦赞铁路沿线地区的社会冲突应低于其他区域。这在实证上为本文提供了辅助性检验的范本。^⑨通过将“武装冲突地点与事件数据库(ACLED)”中1997-2014年的社会冲突地理信息数据和坦赞铁路进行地理位置匹配,本文得到这一时期坦赞两国共计1363次社会冲突样本(其中坦桑尼亚544次、赞比亚819次)。^⑩其中坦赞铁路附近(距离小于或等于50千米)发生冲突的总数为165次,50千米范围外发生冲突的总数为1198次。由此可见,距离坦赞铁路小于或等于50千米内的冲突频数显著少于50千米范围外的冲突频数。研究发现,即便是发生在铁路沿线地区的冲突,其爆发地点也主要是族群边界和铁路线路重合的区域。

通过对ACLED数据库和坦赞铁路进行地理位置匹配,本文进一步构建了一个冲突死亡人数(冲突烈度)的简单统计模型。研究表明,铁路沿线地区(距

离小于或等于50千米)的冲突烈度比非铁路沿线地区要低72.8%(见表6模型3)。这说明铁路建设带来的民众国家认同提升还有助于缓解社会冲突带来的危害。当然,还存在一种可能,即铁路建设便利了中央政府对当地社会冲突的处置从而降低了冲突烈度。但无论如何,这些证据进一步证明了坦赞铁路建设与民众国家认同之间存在的正向关系。

表6 铁路距离与地区冲突的烈度

变量名	模型1	模型2	模型3
铁路沿线地区	-0.443*** (0.139)	-0.627* (0.378)	-0.728* (0.373)
纬度	—	0.158*** (0.0453)	0.0224 (0.0342)
经度	—	-0.0500 (0.0623)	-0.0481 (0.0610)
年份固定效应	否	否	是
国家固定效应	否	否	是
样本量	1363	1363	1363
R ²	0.002	0.028	0.092

资料来源:笔者自制。

注:使用OLS模型,因变量为冲突死亡人数,常数项已省略。括号内为稳健标准误。*** $p < 0.01$,** $p < 0.05$,* $p < 0.1$ 。



图8 殖民时期铁路、坦赞铁路与受访者空间分布

资料来源:笔者根据相关数据制作,参见"Geocoded Data,"

<https://www.afrobarometer.org/geocoded-data/>, 访问时间:2022年12月30日。

注:实线为坦噶尼喀铁路,虚线为坦赞铁路,圆点为受访者位置。

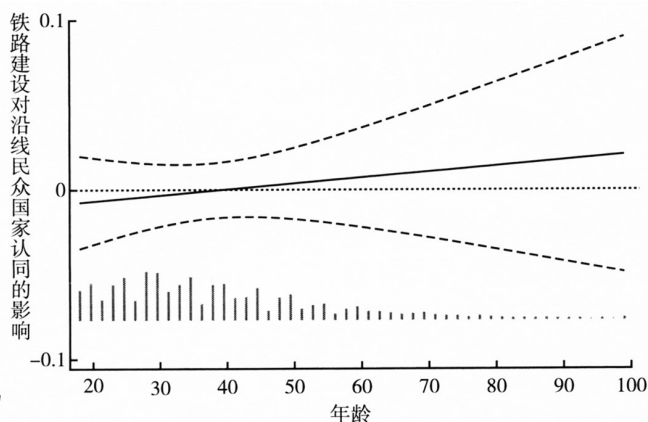


图9 坦噶尼喀铁路的边际效应

资料来源:笔者自制。

注:使用OLS基准模型,95%置信区间(两条虚线之间),图下方竖线为样本分布图示。

五、结论

总结中国对外援助的历史实践及其意义有助于更好地完善和改进中国对外援助的框架和政策。不理解中国对外援助的政治立场就无法理解中国对外援助的政策逻辑,不了解中国历史上的对外援助实践就很难认识当下中国对外援助的国际政治经济意义。支持广大发展中国家争取民族解放和独立自主发展是中国一以贯之的外交立场。考虑到发展中国家建设的历史背景,外来援助是非洲国家进行民族建构的重要资源。新中国通过提供援助项目积极支持未独立国家的民族解放,帮助刚获得独立的发展中国家进行国家和民族建构。因而,中国对外援助与发展中国家的民族建构之间存在确实实的因果关系,坦赞铁路则是这一时期中国帮助和支持发展中国家进行国家和民族建构的代表性项目。

本文尝试通过一个整合时空效应模型并利用地理信息数据剖析坦赞铁路和受援国民众国家认同的因果关系。理论上,外来援助可以通过影响经济发展和形成集体记忆等多种渠道作用于受援国的民族建构。在发展中国家独立初期,亲历和参与国家建设的民众更容易形成国家认同的集体记忆。在实证方面,通过使用地理信息数据分析方法,可以捕捉中国援建坦赞铁路对当地民众国家认同形成的影响。当然,本文依然有一些缺陷,如限于可用数据无法对中间的所有因果路径进行检验等。另外,并非所有的对外援助项目都能促进当地国家的民族建构,不同类型的援助项目对当地国家民族建构的影响还须甄别。

援建坦赞铁路是中国对外援助实践重要的历史遗产,反映了中国对“耐心资本”的重视。^⑨本研究的发现在完善中国国际发展合作框架和落实全球发展倡议等方面能够提供一定的政策启示。首先,进入新时代,中国对外援助政策既要与时俱进也应不忘初衷,在对外援助政策立场上,中国应始终站在广大发展中国家一边,秉持帮助发展中国家进行独立自主现代化建设的政治立场。其次,结合落实全球发展倡议的新要求,丰富中国对外援助促进全球发展的新叙事,形成中国对外援助推动发展中国家国家建设与治理的援助有效性的新表述(不仅是经济有效性)。最后,应根据国家发展战略需求完善对外援

助政策。援建坦赞铁路是在一定历史条件下的中国对外援助实践,对坦赞铁路意义的深入研究并不意味着中国当下的对外援助要复制过去的做法。在对外援助项目提供上,应更加重视中国和受援国的实际情况,结合国家发展战略和国际发展需求,不断创新对外援助的内容和形式,使对外援助成为构建人类命运共同体的重要抓手。^⑩

文章部分内容曾在2022年南京大学第八届“钟山论坛·比较国家治理论坛”上展示。感谢《世界经济与政治》审稿专家提出的意见与建议,文中疏漏由笔者负责。

注释:

①《中国对非洲政策文件(全文)》, http://www.gov.cn/xinwen/2015-12/05/content_5020197.htm, 访问时间:2022年10月1日。

②参见 Martin Bailey, *Freedom Railway: China and the Tanzania-Zambia Link*, London: Rex Collings, 1976; Jamie Monson, *Africa's Freedom Railway: How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania*, Bloomington: Indiana University Press, 2009。

③参见中华人民共和国外交部、中共中央文献研究室编:《周恩来外交文选》,中央文献出版社1990年版,第388-389页。

④从中国的角度看,援建坦赞铁路极大提升了中国的国际地位,使中国赢得了非洲国家的广泛支持,其经验也为后来的中国对外援助实践提供了参考。参见周弘主编:《中国援外60年》,社会科学文献出版社2013年版,第1-43页。另外,援建坦赞铁路也为中国企业间接带来一些经济效益(如签署基础设施建设项目合同和投资等)。参见中国土木工程集团有限公司编:《我与坦赞铁路:陆大同文集》,中国铁道出版有限公司2021年版;Pippa Morgan and Zheng Yu, "Tracing the Legacy: China's Historical Aid and Contemporary Investment in Africa," *International Studies Quarterly*, Vol.63, No.3, 2019, pp.558-573。

⑤Axel Dreher, et al., "Aid, China, and Growth: Evidence from a New Global Development Finance Dataset," *American Economic Journal: Economic Policy*, Vol.13, No.2, 2021, pp.135-174; Axel Dreher, et al., *Banking on Beijing: The Aims and Impacts of China's Overseas Development Program*, New York: Cambridge University Press, 2022; 许志成、张宇:《点亮非洲——

中国援助对非洲经济发展的贡献》，载《经济学(季刊)》，2021年第5期，第1499-1519页。

⑥有学者发现，发展中国家参与“一带一路”倡议能够提升其国家治理能力，中国投资能够增强东道国的国家能力，但此类研究并非以中国对外援助为考察对象。参见杨竺松、陈冲、杨靖溪：《“一带一路”倡议与东道国的国家治理》，载《世界经济与政治》，2022年第3期，第4-29页；陈兆源：《中国直接投资与埃塞俄比亚国家能力建设》，载《世界政治研究》，2021年第1辑，第71-110页。

⑦有关外来援助对受援国影响的简要文献梳理，参见黄振乾：《中国援助项目对当地经济发展的影响——以坦桑尼亚为个案的考察》，载《世界经济与政治》，2019年第8期，第127-153页。

⑧郑宇：《援助有效性与新型发展合作模式构想》，载《世界经济与政治》，2017年第8期，第135-155页；徐秀丽、李小云：《平行经验分享——中国对非援助理论的探索性构建》，载《世界经济与政治》，2020年第11期，第117-135页；黄梅波：《发展援助的有效性研究：从援助有效性到发展有效性》，人民出版社2020年版；Tang Xiaoyang, Coevolutionary Pragmatism: Approaches and Impacts of China-Africa Economic Cooperation, New York: Cambridge University Press, 2021。

⑨Olav Stokke, ed., Aid and Political Conditionality, London: Frank Cass and Company Limited, 1995。

⑩赵剑治：《国际发展合作：理论、实践与评估》，中国社会科学出版社2018年版；李小云：《发展援助的未来：西方模式的困境和中国的新角色》，中信出版集团2019年版。

⑪Kwame Nkrumah, Neo-Colonialism: The Last Stage of Imperialism, New York: International Publishers, 1965; Teresa Hayter, Aid as Imperialism, Baltimore: Penguin Books, 1971; William Easterly, The White Man's Burden: Why the West's Efforts to Aid the Rest Have Done So Much Ill and So Little Good, New York: Penguin Books, 2006; Dambisa Moyo, Dead Aid: Why Aid Is Not Working and How There Is a Better Way for Africa, New York: Farrar, Straus and Giroux, 2009; Sebastian Edwards, Toxic Aid: Economic Collapse and Recovery in Tanzania, Oxford: Oxford University Press, 2018。

⑫中华人民共和国国务院新闻办公室：《中国对外援助(2011)》，人民出版社2011年版；中华人民共和国国务院新闻办公室：《中国对外援助(2014)》，人民出版社2014年版。

⑬Chen Muyang, "Infrastructure Finance, Late Development, and China's Reshaping of International Credit Governance," European Journal of International Relations, Vol.27, No.3, 2021, pp.830-857; Qian Jing, James Raymond Vreeland and Zhao

Jianzhi, "The Impact of China's AIIB on the World Bank," International Organization, Vol.77, No.1, 2023, pp.217-237; Alexandra O. Zeitz, "Emulate or Differentiate? Chinese Development Finance, Competition, and World Bank Infrastructure Funding," Review of International Organizations, Vol.16, No.2, 2021, pp.256-292。

⑭Deborah Brautigam, The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa, New York: Oxford University Press, 2009。

⑮Axel Dreher, et al., "Aid, China, and Growth: Evidence from a New Global Development Finance Dataset," pp.135-174; 徐丽鹤、吴万吉、孙楚仁：《谁的援助更有利于非洲工业发展？中国还是美国》，载《世界经济》，2020年第11期，第3-27页。

⑯黄振乾：《中国援助与受援国绩效合法性——基于地理信息数据的实证考察》，载《世界经济与政治》，2022年第3期，第30-58页。

⑰Guo Shiqi and Jiang Haicheng, "Chinese Aid and Local Employment in Africa," https://docs.aiddata.org/ad4/pdfs/WPS107_Chinese_Aid_and_Local_Employment_in_Africa.pdf, 访问时间：2023年1月10日；杨攻研、刘洪钟、范琳琳：《援以止战：国际援助与国内武装冲突——来自中国对外援助的证据》，载《世界经济与政治》，2019年第11期，第129-156页；李嘉楠、龙小宁、姜琪：《援助与冲突——基于中国对外援助的证据》，载《经济学(季刊)》，2021年第4期，第1123-1146页。

⑱在实证研究中使用较多的“援助数据(AidData)”中，中国对外援助时间覆盖范围仅为2000-2017年。参见"Aiddata's Global Chinese Development Finance Dataset, Version 2.0," <https://www.aiddata.org/data/aiddatas-global-chinese-development-finance-dataset-version-2-0>, 访问时间：2022年11月30日。

⑲Emma Mawdsley, From Recipients to Donors: Emerging Powers and the Changing Development Landscape, London: Zed Books, 2012。

⑳石林主编：《当代中国对外经济合作》，中国社会科学出版社1989年版，第21页；周弘主编：《中国援外60年》，社会科学文献出版社2013年版，第1-43页；Pippa Morgan and Zheng Yu, "Old Bottle New Wine? The Evolution of China's Aid in Africa 1956-2014," Third World Quarterly, Vol.40, No.7, 2019, pp.1283-1303。

㉑参见蒋华杰：《冷战时期中国对非洲国家的援助研究：1960-1978》，华东师范大学2014年博士学位论文第1-244页；蒋华杰：《国际冷战、革命外交与对外援助——中国对非援助政策形成的再考察(1956-1965)》，载《外交评论》，2016年第5期，第81-108页。

②中国对亚非国家开展援助始于1956年,早期的对外援助项目被纳入对外经济合作的范畴。参见石林主编:《当代中国对外经济合作》,第37页。

③石林主编:《当代中国对外经济合作》,第40-41页。

④陆庭恩:《非洲问题论集》,世界知识出版社2005年版,第593-608页。

⑤中央文献研究室编:《毛泽东年谱(一九四九—一九七六)》(第六卷),中央文献出版社2013年版,第94页。

⑥蒋华杰:《国际冷战、革命外交与对外援助——中国对非援助政策形成的再考察(1956-1965)》,载《外交评论》,2016年第5期,第81-108页。

⑦如新中国成立后规划兴建青藏铁路有促进国家统一的政治考量。甚至在21世纪的中国高速铁路网的建设选址中,中国也会考虑革命老区等因素。参见Ma Xiao, *Localized Bargaining: The Political Economy of China's High-Speed Railway Program*, New York: Oxford University Press, 2022。

⑧沈喜彭:《中国援建坦赞铁路研究》,黄山书社2018年版,第1页。

⑨张铁珊:《援建坦赞铁路纪实》,中国对外贸易出版社1999年版;中国土木工程集团有限公司编:《我与坦赞铁路:陆大同文集》,2021年版;中国外交部政策规划司:《中非关系史上的丰碑:援建坦赞铁路亲历者的讲述》,世界知识出版社2015年版。

⑩可以从四个维度认识坦赞铁路当下的经济效益问题。首先,由国家主导的大型基础设施作为公共工程,其经济效益并非项目的优先考量。其次,衡量铁路的经济效益是一个复杂的问题。铁路公司的财务状况仅为一方面,因修建铁路而间接促进了沿线地区的产业、贸易、投资和区域发展也应考虑在内(如中国高铁网的经济效益)。再次,坦赞铁路运营状况不佳有多种原因,包括交通路网竞争、运营管理不善和线路失修等问题,它们大都是项目移交后才产生的问题而非援建项目本身造成的问题。最后,由于缺乏真实可靠的数据,外界很难对坦赞铁路本身的财务状况进行准确评估。关于坦赞铁路运营状况及成因的研究,参见陈晓晨:《寻路非洲:铁轨上的中国记忆》,浙江大学出版社2014年版,第36-40页。

⑪蒋华杰:《冷战时期中国对非洲国家的援助研究:1960-1978》,第97-125页;沈喜彭:《中国援建坦赞铁路研究》,2018年版;Bailey Martin, "Tanzania and China," *African Affairs*, Vol.74, No.294, 1975, pp.39-50; Richard Hall and Hugh Peyman, *The Great Uhuru Railway: China's Showpiece in Africa*, London: Vicor Gollancz LTD, 1976; Mutukwa Kasuka, *Politics of Tanzania-Zambia Railway*, Washington, D.C.: University Press of America, 1977。

⑫沈喜彭:《中国援建坦赞铁路:决策、实施与影响》,华东师范大学2009年博士学位论文,第1-188页;何英:《援建坦赞铁路的决策过程》,载《党的文献》,1993年第4期,第42-45页;张铁珊编:《友谊之路:援建坦赞铁路纪实》,中国对外贸易出版社1999年版;中国土木工程集团有限公司编:《我与坦赞铁路:陆大同文集》,2021年版。

⑬Liu Haifang and Jamie Monson, "Railway Time: Technology Transfer and the Role of Chinese Experts in the History of Tazara," in Ton Dietz, et al., eds., *African Engagements*, Leiden: Brill, 2011, pp.226-251。

⑭Jamie Monson, *Africa's Freedom Railway: How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania*, 2009; 沈喜彭:《中国援建坦赞铁路研究》,2018年版;中国土木工程集团有限公司编:《我与坦赞铁路:陆大同文集》,2021年版。

⑮陆庭恩:《非洲问题论集》,2005年版;沈喜彭:《中国援建坦赞铁路:决策、实施与影响》,华东师范大学2009年博士学位论文; Jamie Monson, *Africa's Freedom Railway: How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania*, 2009。

⑯如贺崑崙研究了坦赞铁路对中国形象的微观影响。参见贺崑崙:《历史援助与中国形象——以坦赞铁路为例》,载《中国外资》,2021年第19期,第44-47页。

⑰曹航:《族群政策的历史起源——20世纪初泰国和菲律宾对南部穆斯林的政策比较》,载《政治科学论丛》,2020年总第86期,第83-150页。

⑱对这一议题的研究通常与殖民主义、民族主义、国家建构和族群认同等议题相联系。参见Mitchell Young, Eric Zuelow and Andreas Sturm, eds., *Nations and Nationalism in a Global Era: The Persistence of Nations*, Cambridge: Polity Press, 1995; Harris Mylonas, *The Politics of Nation-Building: Making Co-Nationals, Refugees and Minorities*, New York: Cambridge University Press, 2013; Redie Bereketab, ed., *State Building and National Identity Reconstruction in the Horn of Africa*, Cham: Springer International Publishing, 2017。

⑲非洲国家的这些特征是导致当地族群和社会冲突的重要原因。参见Tang Shiping, "The Onset of Ethnic War: A General Theory," *Sociological Theory*, Vol.33, No.3, 2015, pp.256-279; 王凯:《国家间战争与国内族群冲突》,载《世界经济与政治》,2018年第2期,第71-96页;吴纪远、黄振乾:《非对称政经结构与族群冲突——对四个非洲前殖民地国家的考察》,载《世界经济与政治》,2021年第4期,第82-112页。

⑳李保平:《传统与现代:非洲文化与政治变迁》,北京大学出版社2011年版,第59页。

④George Murdock, *Ethnographic Atlas*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1967.

④Jeffrey Herbst, *States and Power in Africa: Comparative Lessons in Authority and Control*, Princeton: Princeton University Press, 2000.

④Anthony Smith, *Nations and Nationalism in a Global Era*, Cambridge: Polity Press, 2012; Harris Mylonas, *The Politics of Nation-Building: Making Co-Nationals, Refugees and Minorities*, 2013; 曹航:《族群政策的历史起源——20世纪初泰国和菲律宾对南部穆斯林的政策比较》,载《政治科学论丛》,2020年总第86期,第83-150页。

④曹航:《族群政策的历史起源——20世纪初泰国和菲律宾对南部穆斯林的政策比较》,载《政治科学论丛》,2020年总第86期,第83-150页;周光辉、李虎:《领土认同:国家认同的基础——构建一种更完备的国家认同理论》,载《中国社会科学》,2016年第7期,第46-64页;周平:《民族国家认同构建的逻辑》,载《政治学研究》,2017年第2期,第2-13页;叶江:《多民族国家的三种类型及其国家认同建构问题——民族学研究的视角》,载《民族研究》,2018年第1期,第18-31页;马建标:《历史记忆与国家认同——一战前后中国国耻记忆的形成与演变》,载《近代史研究》,2017年第2期,第114-126页。

④Chong Ja Ian, *External Intervention and the Politics of State Formation: China, Indonesia, and Thailand, 1893-1952*, New York: Cambridge University Press, 2012; Amanda Robinson, "National Versus Ethnic Identification in Africa: Modernization, Colonial Legacy, and the Origins of Territorial Nationalism," *World Politics*, Vol.66, No.4, 2014, pp.709-746; 刘辉:《民族国家构建视角下的苏丹内战研究》,中国社会科学出版社2011年版;柯博文著,马俊亚译:《走向“最后关头”——中国民族国家构建中的日本因素(1931-1937)》,社会科学文献出版社2004年版。

④曹航、马天航:《“关键节点”在社会学中的应用——历史常识还是理论创新?》,载《经济社会体制比较》,2021年第3期,第180-191页。

④本文对“非洲晴雨表”第三轮调查中的第82个问题的5个答案进行了编码,将选择族群认同大于国家认同的受访者编码为一组,选择国家认同大于族群认同的受访者编码为另一组,族群认同和国家认同不能相互区分的样本编码为缺失值。参见“Merged Data,” <https://www.afrobarometer.org/data/merged-data/>,访问时间:2022年11月30日。

④Amanda Robinson, "National Versus Ethnic Identification in Africa: Modernization, Colonial Legacy, and the Origins of

Territorial Nationalism," pp.709-746.

④李安山:《非洲现代史》(下),华东师范大学出版社2021年版。

④沈喜彭:《中国援建坦赞铁路研究》,第94-182页。

④Alexandra Cermeño, Kerstin Enflo and Johannes Lindvall, "Railroads and Reform: How Trains Strengthened the Nation State," *British Journal of Political Science*, Vol.52, No.2, 2022, pp.715-735; Ani Harutyunyan, "National Identity and Public Goods Provision," *Comparative Economic Studies*, Vol.62, No.1, 2020, pp.1-33.

④从东往西,坦赞铁路在坦桑尼亚境内经过族群分别为扎拉姆(Zaramo)、卢古鲁(Luguru)、姆邦加(Mbunga)、恩丹巴(Ndamba)、比那(Bena)、桑古(Sangu)、沙夫瓦(Safwa)和伊娃(Iwa);赞比亚境内由东往西依次经过鲁古(Lungu)、本马(Bemba)、比萨(Bisa)和拉拉(Lala)等族群。

④Benedict Anderson, *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, New York: Verso, 1991.

④Jamie Monson, *Africa's Freedom Railway: How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania*, p.147.

④有关时间和空间在社会学分析的重要意义,参见叶成城、黄振乾、唐世平:《社会科学的时空与案例选择》,载《经济社会体制比较》,2018年第3期,第145-155页。

④感谢匿名评审人在完善本文理论框架方面的建议。

④本文虽然强调在国家建设初期援助项目对受援国民族建构的影响更显著,但并不否认其他时期实施的援助项目对受援国的民族建构没有影响。感谢匿名评审人对此提出的建议。

④经济发展和集体记忆是本文重点关注的两条路径。囿于数据和篇幅,本文未对其他路径进行检验。一般而言,铁路建设使得国家权力能够在沿线地区进行有效渗透,增强国家在沿线范围内的族群治理能力,从而可能提升沿线地区民众的国家认同。参见 Alexandra Cermeño, Kerstin Enflo and Johannes Lindvall, "Railroads and Reform: How Trains Strengthened the Nation State," pp.715-735; Ani Harutyunyan, "National Identity and Public Goods Provision," pp.1-33.

④有关铁路建设对沿线经济发展的作用已有较多研究。参见 Paul Cootner, "The Role of the Railroads in United States Economic Growth," *The Journal of Economic History*, Vol.23, No.4, 1963, pp.477-521; Sebastian Braun and Richard Franke, "Railways, Growth, and Industrialization in a Developing German Economy, 1829-1910," *Journal of Economic History*, Vol.82, No.4, 2022, pp.1183-1221。有关经济收入和国家认同的相互

关系,参见 Ross Bond, David McCrone and Alice Brown, "National Identity and Economic Development: Reiteration, Recapture, Reinterpretation and Repudiation," Nations and Nationalism, Vol.9, No.3, 2003, pp.371-391; Kazuhiro Yuki, "Modernization, Social Identity, and Ethnic Conflict," European Economic Review, Vol.140, 2021, DOI:10.1016/j.euroecorev.2021.103919; Amanda Robinson, "National Versus Ethnic Identification in Africa: Modernization, Colonial Legacy, and the Origins of Territorial Nationalism," pp.709-746.

⑥有关集体记忆对国家认同的影响,参见 Meir Litvak, ed., Palestinian Collective Memory and National Identity, New York: Palgrave Macmillan, 2009; Jacob Wright, War, Memory, and National Identity in the Hebrew Bible, New York: Cambridge University Press, 2020.

⑦代际效应表现为不同时代或年龄阶段的人的社会认知存在差异,集体记忆的代际效应普遍存在。参见李春玲、刘森林:《国家认同的影响因素及其代际特征差异——基于2013年中国社会状况调查数据》,载《中国社会科学》,2018年第4期,第32-150页。

⑧如前文所述,经济发展与国家认同的研究已有许多较为成熟的研究,因此本文在实证中重点对假说2进行检验,同时对假说1进行简要检验。

⑨有关GIS分析技术在国际政治特别是在冲突研究中的研究进展,参见陈冲、庞珣:《非洲恐怖袭击时空规律的大数据分析——基于GIS技术和分离总体持续期模型》,载《外交评论》,2020年第2期,第121-154页。

⑩地理信息数据在对外援助中的运用案例,参见黄振乾:《中国援助与受援国绩效合法性——基于地理信息数据的实证考察》,载《世界经济与政治》,2022年第3期,第30-58页。

⑪Amanda Robinson, "National Versus Ethnic Identification in Africa: Modernization, Colonial Legacy, and the Origins of Territorial Nationalism," pp.709-746.

⑫剩余选项包括“不适用”“不确定”“拒绝回答”和“缺失值”等。具体可查询第三轮到第六轮调查问卷对应问题的编码(分别为Q82、Q83、QS5B和Q88B)。问卷编码表参见"Merged Data," <https://www.afrobarometer.org/data/merged-data/>, 访问时间:2022年12月30日。

⑬地理位置准确度为1表示受访者处在精确位置,准确度为2则表示受访者处在误差不超过25千米的附近区域,准确度为3表示受访者处在区县等二级行政区内。在本文研究数据中,占比最高的是地理位置准确度为1和3的受访者(占比分别为40.2%和59.63%)。为获得足够的分析样本,本文保

留了地理位置准确度为1-3的所有样本。

⑭参见 Zachary Callen, Railroads and American Political Development: Infrastructure, Federalism, and State Building, Lawrence: University Press of Kansas, 2016; Alexandra Cermeño, Kerstin Enflo and Johannes Lindvall, "Railroads and Reform: How Trains Strengthened the Nation State," pp.715-735; Albert Schram, Railways and the Formation of the Italian State in the Nineteenth Century, New York: Cambridge University Press, 1997.

⑮节点距离选择主要是一个实证操作问题,在使用地理信息数据分析中国对外援助的研究中,援助项目的影响范围通常选择25千米或50千米,25千米大致是普通人一日往返的距离,50千米则是借助一定交通工具日常往返范围。本文考虑到铁路是大型基础设施,因而选择了更大距离的50千米,分析结果也表明铁路的空间辐射效应大于50千米。当然,研究中要尽量避免因为距离选择带来研究结果的偏误,因此后文提供了不同距离选择的分析结果作为参照。有关选择25千米和50千米节点距离的代表性研究,参见 Ann-Sofie Isaksson and Andreas Kotsadam, "Chinese Aid and Local Corruption," Journal of Public Economics, Vol.159, 2018, pp.146-159; Ann-Sofie Isaksson, "Chinese Aid and Local Ethnic Identification," International Organization, Vol.74, No.4, 2020, pp.833-852.

⑯参见 Andreas Forø Tollefsen, Håvard Strand and Buhaug Halvard, "PRIO-GRID: A Unified Spatial Data Structure," Journal of Peace Research, Vol.49, No.2, 2012, pp.363-374。本文使用2.0版本数据。使用该数据的代表性研究,亦可参见陈冲、庞珣:《非洲恐怖袭击时空规律的大数据分析——基于GIS技术和分离总体持续期模型》,载《外交评论》,2020年第2期,第121-154页;陈冲:《机会、贪婪、怨恨与国内冲突的再思考——基于时空模型对非洲政治暴力的分析》,载《世界经济与政治》,2018年第8期,第94-158页;Ryan Briggs, "Poor Targeting: A Gridded Spatial Analysis of the Degree to Which Aid Reaches the Poor in Africa," World Development, Vol.103, 2018, pp.133-148。

⑰数据来源分别为第三轮调查问题Q93B、Q93C、Q93E和Q93F,第四轮调查问题Q92A、Q92B和Q92C,第五轮调查问题Q90A、Q90B和Q90C,第六轮调查问题Q91A、Q91B和Q91C。在第一轮问卷调查中,是否拥有摩托车和轿车是两个不同的问题,但在后面几轮问卷中,两者为同一个问题。问卷编码表参见"Merged Data," <https://www.afrobarometer.org/data/merged-data/>, 访问时间:2023年2月10日。

⑱感谢匿名评审人对此提出的建议。

⑦③相较老一辈而言,坦赞两国的年轻人对坦赞铁路的了解十分有限,有人甚至不知道中国是坦赞铁路的援建者。参见张勇:《中非之路:坦赞铁路沿线访谈录》,浙江大学出版社2019年版;陈晓晨:《寻路非洲:铁轨上的中国记忆》,2014年版。

⑦④在“非洲晴雨表”调查的地理信息数据编码中,位置相近的受访者会被归为同一地理坐标,从而形成不同的地理集群。

⑦⑤坦赞两国的“非洲晴雨表”第三轮到第六轮的调查时间为2005-2014年。

⑦⑥国家认同的定序变量、同族群、族群身份和与首都距离等变量将在后文的稳健性讨论中做详细介绍。

⑦⑦研究表明,坦赞铁路沿线地区的居民可以通过农业种植和货物贸易等方式获得更高的经济收入,改善生活水平。参见 Jamie Monson, *Africa's Freedom Railway: How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania*, 2009。

⑦⑧蒋华杰:《冷战时期中国对非洲国家的援助研究:1960-1978》,华东师范大学2014年博士学位论文,第97页。

⑦⑨Jamie Monson, *Africa's Freedom Railway: How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania*, p.65。

⑦⑩坦赞铁路竣工后,大约有2/3的工人不再参与赞比亚境内的其他铁路项目建设,他们有不少因工作和其他原因自由选择火车站附近居住。参见沈喜彭:《中国援建坦赞铁路:决策、实施与影响》,第148页;Jamie Monson, *Africa's Freedom Railway: How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania*, p.38。

⑦⑪感谢匿名评审人对此提出的建议。

⑦⑫James Habyarimana, et al., *Coethnicity: Diversity and the Dilemmas of Collective Action*, New York: Russell Sage Foundation, 2009; Ann-Sofie Isaksson and Arne Bigsten, "Clientelism and Ethnic Divisions in African Countries," *African Affairs*, Vol.116, No.465, 2017, pp.621-647。

⑦⑬囿于篇幅,本部分的分析结果略去,如有需要可联系笔者索取。时任领导人所属族群信息主要参考“政治领导人隶属数据库(Political Leaders' Affiliation Database)”,参见“Data,” <https://sites.google.com/view/lennart-kaplan/data>, 访问时间:2022年12月1日。第三轮至第六轮“非洲晴雨表”调查对应的族群隶属信息分别参见Q79、Q79、Q84和Q87。问卷编码表参见“Merged Data,” <https://www.afrobarometer.org/data/merged-data/>, 访问时间:2022年12月30日。需要指出的是,同族群样本的比例不足1%(具体为0.62%)。

⑦⑭坦桑尼亚建国时的首都为达累斯萨拉姆,1974年后迁都多多马,但截至目前达累斯萨拉姆仍然是坦桑尼亚全国的经济文化中心以及外国驻坦桑尼亚使馆所在地。鉴于达累斯萨拉姆在坦桑尼亚的重要历史和政治地位,本文也尝试将模型中的受访者到多多马的距离替换为到达累斯萨拉姆的距离,研究结果依然成立。模型中的交互项系数为0.00194,达到1%的显著性水平。囿于篇幅,本部分的分析结果略去,如有需要可联系笔者索取。

⑦⑮Amanda Robinson, "National Versus Ethnic Identification in Africa: Modernization, Colonial Legacy, and the Origins of Territorial Nationalism," pp.709-746。

⑦⑯如在非洲殖民时期的罗德西亚铁路系统中,非洲黑人不能坐头等舱,只能坐后排的简易车厢。此外,非洲工人没资格担任火车司机,只能从事技术含量低的工作。参见沈喜彭:《中国援建坦赞铁路:决策、实施与影响》,第27页。

⑦⑰Walter Rodney, *How Europe Underdeveloped Africa*, Washington, D.C.: Howard University Press, 1972。

⑦⑱参见陈冲:《机会、贪婪、怨恨与国内冲突的再思考——基于时空模型对非洲政治暴力的分析》,载《世界经济与政治》,2018年第8期,第94-158页;王凯:《国家间战争与国内族群冲突》,载《世界经济与政治》,2018年第2期,第71-96页。

⑦⑲感谢匿名评审人对此提出的建议。

⑦⑳数据来自 Clionadh Raleigh, et al., "Introducing ACLED: An Armed Conflict Location and Event Dataset," *Journal of Peace Research*, Vol.47, No.5, 2020, pp.651-660。网站持续更新数据,参见“Curated Data Files,” <https://acleddata.com/curated-data-files/>, 访问时间:2023年2月10日。

㉑政治“耐心资本”用来描述中国外交实践的长期性而非追求短期利益。对中国全球融资的耐心资本属性分析,参见 Stephen Kaplan, *Globalizing Patient Capital: The Political Economy of Chinese Finance in the Americas*, New York: Cambridge University Press, 2021。也有研究表明,中国历史上的对外援助也为中国后来的投资和贸易提供了良好的社会资本,参见 Pippa Morgan and Zheng Yu, "Tracing the Legacy: China's Historical Aid and Contemporary Investment in Africa," pp.558-573。

㉒参见国合平:《中国对外援助展现大党大国担当》,载《人民日报》,2022年8月18日;王毅:《全面推进中国特色大国外交》,载《人民日报》,2022年11月8日;罗照辉:《大疫情背景下的中国对外援助和国际发展合作》,载《国际问题研究》,2022年第1期,第13-18页。