



IIAS

清华大学国际与地区研究院  
Institute for International and Area Studies, Tsinghua University

田野观察

2022年  
第2期  
总第6期

IIAS

清华地区研究学人的田野故事

田野观察

2022年  
第2期  
总第6期



IIAS

清华大学  
国际与地区研究院  
Institute for International and Area Studies  
Tsinghua University

2022年  
第2期  
总第6期

田野观察  
清华地区研究学人的田野故事



IIAS

清华大学国际与地区研究院

Institute for International and Area Studies, Tsinghua University

# 目录

编辑部开篇语：

砥砺前行：区域国别研究学人重返全球 ————— 01

在不确定的疫情时代，我何以抵达他者世界 —— 高良敏 04

赶赴乌干达的田野思考 ————— 张仁烨 20

拉各斯田野初体验 ————— 王书剑 27

安娜普尔纳的梦想——尼泊尔博克拉  
国际机场项目情缘记 ————— 赵亮 35

我的雅加达抗噪记 ————— 夏方波 45

阿克拉的第一周：加纳初印象 ————— 冯理达 56

## 引言

清华大学地区研究学人足行全球南方已近十载。“田野”的磨砺推进着自我的成长和对他者认知的历程；同时，自我与他者也共同参与、共同见证着学人的成长。对于地区研究学人而言，“田野研究”不仅是一个学术意义上的“工作程序”，更是一个生活上、情感上的“修行”，历史镜像、客观事实、主观意志等等并行其中，相互渗入、相互形塑。

简单而言，我们长期的田野或多或少都经历过强烈的文化冲击、不适感、逐步适应等一系列生活化的洗礼。在这一过程中，他者与我们相互嵌入对方的生活、学习、研究之中，相互活化。然而，长期以来，我们对自我外部世界他者的认知，特别是发展中国家，往往受制于“西方因素”或自我臆想的建构，尽管这种困扰不可避免，也并非不“真实”，但它确实是一个萦绕于田野的幽灵，影响着我们对于“他者”的认知。同样，在学理上，各个学科、各个学者对“他者”都有着不同理解和定义。

那么，研究者自身所拥有的背景知识、研究视角以及价值取向等因素是如何影响所谓“他者”的客观真实的？当我们以研究者的身份自居时，是否就已经预判了田野工作的主观性和局限性？庄子有云：子非鱼，安知鱼之乐。无论在进入田野前研读过多少对象国文本，在语言上进行过多少准备，我们又是否能在田野工作中真正捕捉和论证“他者”的真实？汇聚众多学科对于“他者”的反思以解开上述种种迷思，才能为我们理解自身的田野经历提供更多的帮助。

在田野中，我们会遭遇或者邂逅形形色色的图景和元素：人——我们的老师、朋友、同事、同学、访谈对象、房东、警察等。事——喜怒哀乐之事、七情六欲之事、芝麻般的生活琐事等。物——食物、礼物、交通工具、文化之物或意义之物，动物——鸟、狗、猫、猪、牛、羊、鱼等。空间——城市、农村、社区、学校、研究所、医院、警察局、移民局、图书馆，甚至卫生间、厨房等生活空间等。情感——特殊

的社交礼仪场景，令人感动、令人深思或有特殊意义的情感场景或空间等。自我——了解他者的过程，也是一个了解自我，甚至发现自我、批判自我的过程。换言之，田野之“他者”，不再抽象、神秘或充斥着臆想，而是真实、可触摸及灵动之“他者”，其真实的另外一面也在于回望自我。

在田野中，我们还会经历步步深入的认知转变与学术成长：起初，我们懵懂、模糊，带着想象，甚至是臆想，它们困扰着我们对于研究问题的提出与思考。而在经历过一段时间的田野工作后，我们或多或少都会拥有微观或日常生活层面的细腻感触，乃至宏观层面的整体把握，从而使得我们对“他者”的认知逐步清晰化，对他国的理解、自我的了解也进一步提高，甚至可能推动对既有学理研究的反思和批判。

基于此，清华大学国际与地区研究院成立《田野观察》编辑部，组织院里有长期发展中国家田野调研经历、发达国家访问学习经历的研究员、博士生及部分优秀的外院外校地区研究人员来共同讲述我们的田野故事，以供地区研究学人以及对发展中国家或地区感兴趣的大众阅读。《田野观察》旨在从地区研究学人的视角出发，以一种夹叙夹议、有温度的方式，再现田野生活的各色图景，思考“他者”与“我自”的关系，进而彰显田野调研与地区研究之间的张力，重塑其重要性并探讨其意义之可能。编辑部拟推出《田野观察》系列，呈现真实、鲜活的田野故事。第一期（2020年12月）16篇、第二期（2021年3月）14篇、第三期（2021年6月）11篇、第四期（2021年9月）14篇、第五期（2022年2月）11篇已刊印成册，第六期（2022年12月）6篇稿件已于2022年9-12月在清华大学国际与地区研究院微信公众号《田野观察》栏目完成推送。

《田野观察》编辑部

2022年12月12日



## 砥砺前行：区域国别研究学人重返全球

新冠肺炎疫情下，坐而论道似乎成为区域与国别研究学界交流、表达的首选甚至唯一方式。在这些论道之中，不乏真知灼见和深刻反思，也展露着深刻情怀与美好期冀。越是如此，原本待弥合的自我与他者之间的裂痕就越被再次放大，特别是在全球多元化的防疫理念和措施之下，自我与他者趋向相互猜忌、相互不解、相互抱怨、相互批评，甚至相互排斥。无疑，疫情之下的生物性阻隔，使得人和社会的能动性受到限制，也导致交流与互动的困境，进而强化了世界的不确定性。

尽管在学术意义上，不确定的存在可放大自我与他者的不同，凸显差异化，使得追求特殊性的学理性分析更具现实意义。然而，在更为深远的现实意义上，弥合自我与他者的裂痕应成为人类社会长远和谐发展的迫切需求；而在田野调查中，通过深层交流与互动来生产知识，可以促进互相理解、相知相向而行，或许可以成为实现这一远大目标的重要路径之一——只有知晓和理解“他们为什么这样？”才能更好地向他们阐释“我们为什么这样”。因为“自我”有形无形地存在于与他者的关系意义之中，唯有推动自我与他者的对话与交流，方能更好地凸显当下时代的重要意义。

正是在当下，我们认为艰难前行的“田野工作”可以成为一种时代标记，不仅将自我带入他者的世界之中，更是站在他者的世界看待自我。以身为度，度己及人。另外，“田野工作”还可以成为搭

建自我与他者的桥梁，以此作为一种弥合裂痕的努力，作为防止自我化或他者化的一种尝试。它难能可贵，意义深远。通过践行田野工作，真切地感知和记录他者社会文化在疫情时代下的真实图景，或许可以以微不足道的方式早日打破疫情带来的生物性阻隔，让迷雾般的世界得以逐步透亮，让看似微不足道的田野互动与交流作为一种弥合裂痕的努力。

过去的两年多时间，如同国内的诸多区域国别研究学人一样，我们也曾受限於疫情，困坐书斋。但是，在清华大学国际与地区研究院所有师生的执着与努力下，至今我们已经有19名师生相继出发，重返田野，去见证和阐释他者的世界。他们有的在发达国家访问学习，有的在发展中国家开展实地调研，足迹遍布英国、法国、美国、巴西、墨西哥、土耳其、阿联酋、卡塔尔、伊朗、摩洛哥、以色列、吉尔吉斯斯坦、阿根廷、泰国、印度尼西亚、老挝、尼日利亚、加纳、坦桑尼亚和乌干达等国家。他们以身为度，感知着这个时代跳动的脉搏，记录着全球社会的多样与纷繁，展示着清华大学区域国别研究学人昂扬向上的精神风貌。在他们之后，还会有更多的区域国别研究学人再上田野征程。因此，我们可以骄傲地向全国乃至全球区域国别研究学人宣告：我们已重返全球！同时，我们也向有着相似学术旨趣的同仁们发出呼唤：让我们一起再出发，继续砥砺前行。

借此契机，本《田野观察》内刊第六期微信公众号栏目将陆续推出以“砥砺前行：区域国别研究学人重返全球”为主题的系列田野工作相关文章。同时，本内刊还将陆续展示区域国别研究学人在访学和田野工作过程中的故事趣闻与调查论述，既有真情实感，也有反思与洞见。这是自新冠疫情暴发以来第一批走向田野的观察与记录，我们希望它可以标记时代，以再次唤醒田野初心。同时，我们也欢迎全国乃至全球的区域国别研究学

田野观察·2022年第2期(总第6期)

人以文载道，不吝赐稿，以文会友，风雨同道，共同夯实以田野工作为基础的区域国别研究，共同培育区域国别研究的学术想象力。

《田野观察》编辑部  
清华大学国际与地区研究院  
2022年7月

# 在不确定的疫情时代，我何以抵达 他者世界

高良敏

“大家都避之不及，你们却逆水行舟！”

“非洲疫情那么严重，医疗条件那么差，你为什么还要去啊？”

“万一被感染了怎么办？”

“最近有像天花一样的猴痘流行啊，别去了！”

“你出去，就回不来了！”

……

是啊！为何往？何以往？

这是行前很多朋友对一个非洲“老司机”的叮嘱。而这些叮嘱无外乎缘于所谓的“众所周知”及自我身处的疫情世态。对于一个以人类学切入从事区域国别研究的初级者而言，疫情之下为什么仍去田野，道理自然不必多言。然而，此情此景进行的田野工作，其初衷是直面不确定的疫情世界，何以以身为度，从一个“不确定”去见证和阐释另一个“不确定”。

在很多意义上，“田野”始于到达他者世界之后，始于自我以在场的方式直面他者。当然，也有人会认为，“田野”应是一个过程，起始于对他者的想象，要么是烂漫的，要么是臆想的，他者活在自我的世界之中。也有人说过，“人生处处是田野”。在我看来，田野

[收稿日期] 2022-07-04；[修订日期] 2022-07-07。

[作者简介] 高良敏，男，清华大学国际与地区研究院助理研究员，研究地区为坦桑尼亚及其周边国家。

工作是一个过程,囊括从起点到没有终点的终点。其起点或许是我对他者世界的想象,或他者触发并推动自我行动实践的过程及其赋予的意义。

那么,在因疫情而不确定的时代,田野的起点何在?或许在我重返东非的过程中可找到些许答案。

### 一 走出海淀:不期而至的疫情

因为新冠肺炎,两年多以来,生活秩序也变得不确定。然而,或许和我一样,两年的疫情风雨,培育了这样一种直觉,疫情可能会不期而至。因此我卷缩于家,让忙碌的伏案生活使得不确定的周遭尽量变得确定。疫情还是不期而至,但没想到我会如此狼狈。

2022年5月20日下午5点,如同大多数人一样,我也在关注北京防控新冠肺炎疫情的进展,关注着自我周遭的生活世界什么时候会遭受到病毒侵扰。然而,一切似乎成为必然。当晚10点左右,我周边三个社区已出现病例,且正在进行升级管控,而对能否按时(25日)前往坦桑尼亚,我感到惶恐不安。一是能否离开海淀区?二是离开后,机场能否接收我?两年多来,因疫情拉锯而嵌入的直觉告诉我,得收拾行囊,随时准备离开。于是,在当晚半夜,我略显慌张地收拾起行囊。之后,我还是抱有某种侥幸,疫情应不会直接侵扰我所住的小区。以至于在第二天上午,我暂停了仓促收拾行囊的行为。

然而,一切仍不期而至。中午,我发现“北京海淀”公众号发布《关于海淀区实行疫情防控提级管控措施的通告》,通告里的地图清晰地标示我所在的小区周边成为了重点管控区域。此时,很多朋友建议我尽快离开海淀,前往机场附近酒店居住,确保25日能顺利出行。

一切周遭都在清晰地提示,我不能再抱有侥幸。对此,我暗下决心,至少在今天17点疫情通报前离开海淀。我当即请示院领导,也建议我前往机场酒店。我又开始了新一轮急促地收拾行囊和粗糙地理顺家务。

下午16:30,我拖着行李走出小区,坐上X师傅的车,准备前往机场附近。一上车,经验丰富的X师傅提醒我关闭手机,免得被大数据抓到时空交汇。一路上,往日的车水马龙不再,一路行车无阻,我们快速到达机场附近酒店。因酒店处在长期无疫情的顺义区,并无特别的管控措施,工作人员态度随和,入住只是常规的扫码、登记、填写健康状况表,快递和外卖也畅通无阻。

然而,接下来的4天,按照北京市“应检尽检”的政策,我都会在早餐后前往附近某核酸检测点进行核酸检测,结果均为阴性。该检测点为酒店附近的社区、物流和后勤等人员服务,流程井然有序。在来回的路上,我注意到我所住酒店的对面为隔离观察酒店,周边停满负压120救护车,并设有警界线。尽管并无风险,但直面之下,仍心生少许不安。



图1 首都机场附近的某核酸检测场所  
图片来源:作者拍摄

23日下午,我注意到国家移民管理局对“哪些情况属于紧急和



必要的跨境出行?”进行了回应,其中提及的从事科研、学术交流等活动等情况者可跨境,突然减轻了我一直对能否顺利出境的担忧。担忧的直接原因在于“非必要不出境”的政策边界一直未予明确,以及我在办理出国手续中,从各方听到的持肯尼亚、坦桑尼亚等一般签证不能顺利出境的各种说辞和言语,也有对长达近两个月才获学校批准出国批件,恐其付之东流的担忧。

为稳妥起见,24日上午9点,我跟随酒店的车前往机场T3航站楼,一是进行核酸检测,二是咨询特殊时期出境事宜和落实材料准备情况。进入首都机场T3,除安检、健康检测、咨询台的人员外,诺大的机场内仅有1-2位旅客,没有了往日喧嚣和来往人群。来到咨询台,我获卡塔尔航空公司北京办公室的咨询电话,在漫长的多次尝试后,电话得以接通,却被告知因疫情管控,卡塔尔航空暂停了中国国内航程,转而与国泰航空合作,到香港之后再换成卡塔尔航空。因此过境香港事宜得咨询国泰航空。

然而,我多次尝试都无法打通国泰航空公司的值班电话,在向票务寻求帮助后,她们也经过漫长的多次电话后,才知晓只要满足过境香港和入境国家的相关要求即可。好在我资料准备齐全,能满足一切要求。就此,我以一种确定的心态告知自己,可以出境。然而一个未曾想到的小意外再次发生,当我走出T3航站楼后准备打出租车返回酒店时,发现虽然顺义区无疫情多天,但仍处于一定级别的管控之中,因此机场本就极少的出租车和网约车均不得进入顺义区。万般无奈之下,唯有求助酒店给予安排车辆前来接应,不到10分钟,我便坐上酒店车辆返回,同时收拾行李,准备次日早早前往机场。

## 二 “谷”身只影:英雄的银幕

25日早7:20,我用完早餐,8:00时准时坐上酒店安排的车辆前

往机场。我看到值机处有20多位出国人员,包括出国务工者、回香港的中国香港人、举家回国的外国人及到欧洲公务的人士等。因人少值机速度快了起来,我9点准时办理登机事宜,因资料齐全,9点20便顺利拿到登机牌。之前担心的持一般签证能否登机的问题也未被问及。伴随内心的踏实,我只身前往出关安检处。

之所以是只身,原因在于因疫情,机场摆渡车早已停摆,仅有一条闭环管理的步行通道。关于闭环通道,此前我在北京冬奥会期间路过机场时也曾见到。未曾想到,我也会有此体验。因人少,且要避开摆渡快车通道,使闭环通道的设置弯弯曲曲,路标指向还偶尔不明确,加上蓝色铁皮的围栏更显得压抑而悠长。尽管我知晓总能通达尽头,但孤身前行的脚步声,还是徒添了些许不安。大约10多分钟后,在一拐角处,我终于见到两个从事健康安检和问询的大白。在经历过漫长的扫码、填表、网页申报、体温查验后,我进入出关安检处。出关处已无往日的喧嚣,仅开通了一条通道,等待时间也极为漫长。对此,随我之后到的一位香港同胞抱怨“为什么只开一个通道?疫情难道不应让人尽快出关,避免交集吗?”

“你是谁?你为什么出国?要去哪?打算什么时候回国?”

到我时,出境处移民局官员一脸严肃地看着我,一通灵魂般拷问如期而至。我放下背包,取出一叠准备好的材料递给他。他看后,瞄了我一眼:

“坦桑尼亚?在哪?非洲?”

“是的,有问题吗?”

因之前我对国家出入境管理政策有一定了解,知晓他此问的背后之意。或许我是去公干,也有单位背书,且去非洲,他也未多问就盖章放行。

因还有2个多小时才登机,我趁此机会特意环绕机场散步。偌大的T3航站楼,除了偶尔可见的少许后勤人员外,一切近乎停滞。往

日灯光璀璨和人声鼎沸的奢侈品店区，人去楼空，已然凋零，甚至布满尘埃；曾经熙熙攘攘的顾客待客区，行人踪迹不再，坐落也可有声。此外，诺大机场，所有商店关闭，无食可购，无处可食；自动售货 / 饮品机也略显陈旧，偶尔尘埃；幸有免费饮水处未关闭，登机前我也唯有以水解渴。

未曾想到，机场唯一在动的图景是来自北京冬奥会冠军谷爱凌的广告银幕。我心底默默一笑，此情此景，唯有徒增感慨。她也“不在”国内，昔日的英雄银幕，也成为“无人驻足”的“谷”身只影。曾往昔，今何在。

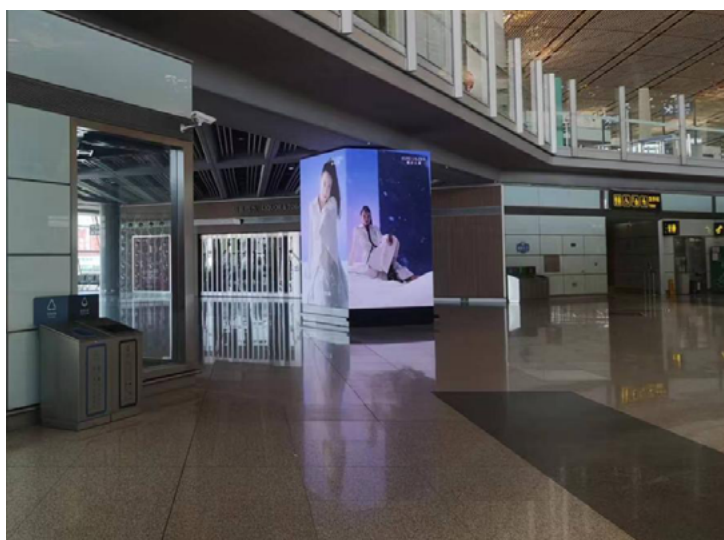


图 2 首都机场 T3 航站楼的“谷”身只影  
图片来源：作者拍摄

### 三 滴水难求：何往也！

“在 23 号、41 号登机口附近有提供免费饮用水，你可以去喝点。”

落地中转香港国际机场几个小时后，一位正在刷手机、头发略显油腻的机场地勤人员，慵懒地躺坐在 31 号登机口的咨询台前，用

无视的声音回应了我何处可寻一滴饮用水的问题。

然而，在我逐一查验后，与之前办理转机手续时碰到的饮水处一样，香港机场所有免费饮用水处，都早已上了封条。封条略显陈旧，关闭已然多日。所有商店关门谢客多日，已有尘埃。我突然感觉到，在离开祖国大地之前，我已无水可饮，唯有拖着疲惫的身躯，躺坐在候机处，刷着手机，跟朋友聊天，了却孤寂，坐等起飞。



图 3 香港国际机场 23 号登机口被封的饮水处  
图片来源：作者拍摄

尽管在首都机场登机后，乘客们还是一样享受到飞机餐和饮品，但落地后一切不再。机场安排了两位空乘人员前来接转向卡塔尔的乘客。在前往转机手续处，空乘人员一路催促。如有恍惚，便会掉队。相比首都机场，虽然香港机场多了少许国际乘客，但大部分空间同样是空空如也，人数也一扫可清。在转机处，空乘人员强调排队办理转机时必须保持社交距离。也如同北京机场一样，这里要求再次查验新冠肺炎疫苗接种证明、国际旅行健康证明和入境国家入境条件和签证等资料。有同行的人员问，“不是在北京首都机场都查

过了吗?为什么还要查?”“这是卡塔尔航空的要求,之前是国泰航空的。”查验其间,有少许乘客因未能满足入境许可或未带纸质资料而一度被拒绝,甚至与卡塔尔航空查验人员发生口角冲突。好在,离登机尚有 4 个多小时,相关事宜最终也得到妥善处理。

早早办理完转机事宜的我,在等候区稍做休息。其间,我去机场卫生间洗漱。卫生间洗手处多处关闭,且贴满各种防疫要求条。在等候区附近的一处免费饮用水处已关闭,并上了封条。此时口渴的我,未曾想到在卫生间的这次洗漱,竟成我此行接触祖国最后一滴水的机会。

#### 四 人声鼎沸:归于平常的哈马德国际机场

对于航班的一再中转,我直面的现实问题是如何应对 18 个小时的转机时间?尽管出行前就有各种预设:找一个没人的地方自己呆着?找一个咖啡厅角落干坐下?吃几块能量高的巧克力?在香港到多哈的飞机上多吃一些,多喝一些?不戴 N95 口罩,戴更为宽松、透气的口罩?漫长的夜晚如何度过?要不要第二天出去多哈城溜达?……



图 4 凌晨的哈马德国际机场一角  
图片来源:作者拍摄

然而,一切都为未预之局。当飞机落地时,已是夜间 23:10,不同于香港机场“单通道通行”和严格的转机办理流程,摆渡车直接将我们送到候机处;也与前几年多次转机时严格的安检不同,这次并未经安检、健康检查等“必要”环节。在我还来不及纳闷时,一看机场内,人头攒动、人声鼎沸,多与往日无异。购物的、拍照的、赶飞机的、咖啡厅吃喝的、横躺在凳子上的……这里无疫?显然不是!机场还是采取了有限度的防疫措施,比如一部分人仍佩戴口罩,也有保持社交距离的座位设置和步行距离划线,银幕上也有滚动的防疫宣传标语,多处设有便利的洗手装置等。这一切使我之前对吃喝问题的担忧,均迎刃而解。

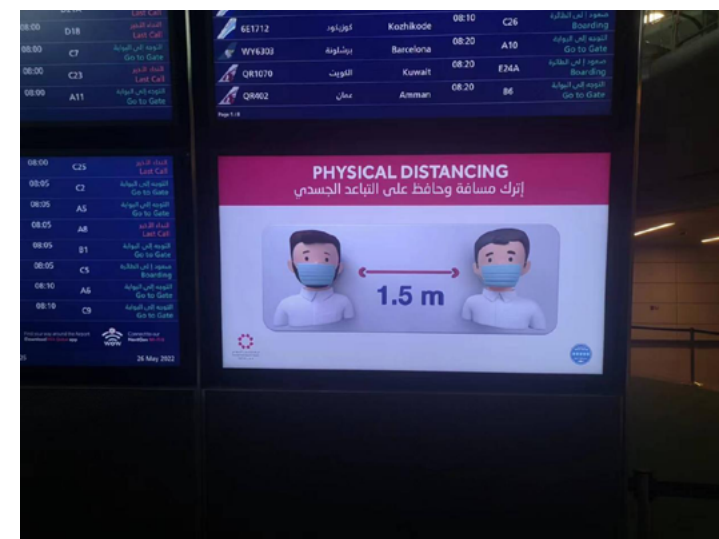


图 5 哈马德国际机场银幕新冠防疫“保持社交距离”等的滚动视频  
图片来源:作者拍摄

而接下来,我要解决的是睡觉问题。我在机场闲逛时发现很多过境旅客都躺睡在候机座位上。我也因从香港到多哈飞机上一路未眠,极度疲劳。在寻觅一圈后和服务人员的指引下,我来到一处机场胶囊旅馆,旅馆 100 平米左右、可容纳 20 人左右。我无暇多想,花了



175 美金买了 7 个小时住宿时间,终于可以胶囊而安身。胶囊虽小,仅容一身,但五脏俱全。充电插座、行李摆放、免费消毒液和口罩、耳塞、一瓶矿泉水等应有尽有。五分钟整理好之后,我不再顾及更多,躺下即眠。然而,因旅客的时而进出,旅馆并非那么安静。

“先生,你的时间到了!”

早上 6:50,服务员毫不宽容地前来敲门,催促我起床离开。我迷糊地带走所有行李,来到隔壁卫生间进行简单洗漱。一照镜子,对自己的精神状态尚满意,可应付又一漫长的候机时刻。当我走出卫生间,只见机场大厅仍人声鼎沸,并未因是清晨而不同,接下来就是步入候机常态。我找到一家咖啡厅吃早餐,随后打开电脑工作;中午在机场商城闲逛,购置了 3 件礼物带往坦桑尼亚。

## 五 入境坦桑:待宰的羔羊

下午 17:00 我顺利登上前往坦桑尼亚的航班。在登机口候机处,还是那些熟悉的言语、声音、气味和人群。因未严格要求佩戴口罩,大部分乘客在等候摇摆车和登机后都相继取下口罩。尽管我仍坚持佩戴,但未显那么另类。飞机准时 23:00 落地坦桑尼亚,如同往常一样查验小黄本和新冠疫苗接种证明、填写入境清单及遭遇移民局官员“拦劫”。

“你的回程机票呢?你回中国的机票呢?”

“我暂时不回中国,我还要去乌干达。”

“那不行,这就是问题所在,那从乌干达回中国的机票呢?”

“那是几个月之后的事情了,我现在不可能订的。一切还没计划好!我没法提供,而且我是有签证的,办理签证时已提交了去乌干达的机票。你们已给我签证!”

“这是你最大的问题!你不能入境坦桑!”

“我有合法签证,为什么不能……”

一番无理刁难后,一个大腹便便的移民局官员收起我的护照,并未交还给我,而是和旁边的女官员一起,继续查验和刁难其他入境乘客。其间,只见女官员偶尔带部分乘客前往不远的办公室,不一会这些乘客都一脸不悦地获得解脱,盖章出关。

于我,此情此景,早已见怪不怪。在坦桑尼亚,移民局官员处处刁难、索贿和腐败众所周知,未曾想到的是哪怕是在布满摄像头的豪华新机场,他们却堂而皇之。甚是可悲可叹!在 2018-2020 年间,前总统马古富力认识到这一弊病,曾通过定期异地置换官员、加大举报和监督等措施大力整治,而后有所收敛的他们,现在却又回来了。现任总统萨米娅为了笼络党内外势力,夯实其执政基础,未顾及经济形势不佳、物价暴涨、民间疾苦等因素,将本就高薪的移民局官员等公务员工资上涨了 20% 以上,且一再强调欢迎国外投资和扩大国际旅游市场等在坦桑社会发展中的重要性。不知,此景何解?



图 6 坦桑尼亚尼雷尔国际机场保持社交距离的提示和查验疫苗接种情况处  
图片来源:作者拍摄



那我要妥协还是坚持?此时已是半夜,面对移民局官员饿狼式的集体行动,更无手机信号,也无网络;很显然,我必然会面临半夜投诉无门之境地,加之长途劳累,及外面还有前来接机等候多时的周哥。尽管我有一颗悲愤而坚持的内心,但仍无法抵制这一暴力行为。在僵持30多分钟后,之前大腹便便的移民局官员走到我跟前。

“你的问题考虑的怎么样了?我想可以到我的办公室谈谈,这个事情会很快解决!”

“我可以跟你谈,但根据入境政策,我没有任何问题!”

“ok!那你跟我来!”

跟来到他办公室后,他一副惺惺作态,便单刀直入:

“你的问题可以这样解决,要么你现场买一张回中国的机票,要么你给我100美金,就同意你入境!”

“我之前跟你解释过很多次!我有去乌干达的机票,符合入境坦桑一切的政策,且你们已经给了我签证!你是无权不给我通行的!再说,我还要去乌干达,回国时间和行程是不确定的,完全没法提供回国机票!”

他笑眯眯地回答到,“朋友,这就是你的问题!你从哪来,就得回哪去!你也没有从乌干达到中国的机票!这就是问题!这样我们无法让你入境!”

“那我的回国机票应该是乌干达移民局查验,而非你们这里。”

僵持几分钟后,我毫不客气地坐在他对面的凳子上,继续保持沉默。我想了下,可借用他的手机打电话寻求帮助。

“把你的手机借我一用,我想要打电话问票务的事!”

“可以,但那是我私人手机,10美金1分钟!”

“那我要和你们这里最大的官员讨论下,或许有更好的解决办法!”为了不激怒他,我未使用“投诉”而是“谈论”!

“我就是!就在你面前,我们不正在讨论吗?”

我看着他,微摇头,表示无奈,但也知晓自己已然成为待宰的羔羊。

“好吧!我可以给你钱!但请你记住,我的入境签证符合你们的政策,没有任何问题!”

此刻那贪婪而恶心的嘴脸,微微一笑。

“Good!100美金,你走!”

“我只是个学生,没有100美金!我只能给30美金!我还得支付出租车和酒店费用!”

“学生!那70美金,不能再少!”

“我没那么多钱!你凭什么要这么多!”

他坚定地说,“那就我们继续待在办公室吧!”

2018年前,我遭遇过多次入境索要费用,仅有一次未成为羔羊。在2019年,因前总统马古富力大力整治腐败,我的3次出入境坦桑尼亚都顺利。未曾想,短短2年,饿狼重现!

我知晓自己裤包里装有一些备用美元,但不确定额度和数量,也不能在他面前全部拿出,否则可能有来无回。然而,仓皇之下我还是拖泥带水地拿出了一个50美金、一个20美金。

“最多给50美金,剩下的我得留着打车!”

“不行,70美金!我看到了!”

“为什么?全都给你了,我如何回酒店?大半夜的,你让我如何办?你能确保我安全到达酒店?我全部给你,那你负责我送到酒店?你能做到吗?”

“你出机场到酒店,那不是我的工作!”

“那你不能送我,不能确保我能安全到酒店,你为什么还要20美金呢?”

只见他那张贪婪嘴脸终于抵不过我的辩解。

“OK,我的朋友!给我50美金,你可以走了!”

我把50美金递给他之后,打算快步走出办公室!他却拉住我说,“朋友,我们之间刚刚发生的任何事情,你不能跟其他人说,这是我们之间私人的事情!”

我并未理他,只说了一句,“让我走!”

“你走第二个通道,我安排好了!”他抬手指了指!

我瞪了他一眼,前往盖章入境!

之后,我在取行李时,一个热情的小伙过来,“CHINA,10美元,我帮你把行李带出机场!”

“没钱!多谢!”

他一脸懵逼地看着我拖着行李、背着行囊前去安检!我没有想到的是,居然能顺利通过安检,以往都是会被翻个底朝天。或许这里有摄像头,临近接机处,而无机会过多刁难吧。

见到等待多时的周哥和嫂子!一路的周遭与劳顿化为微笑与安心!

我跟随他们来到停车场,深深呼吸着这久违的达累斯萨拉姆的空气!

无比感慨,爱之深,恨之切!

高薪真能养廉乎!自古以来,这就并非一个真理,人性那些充满恶的私欲滋养和惯习的形成,无法遏制,其是人性使然,还是制度之恶,或许是两者相向而生而存。对于坦桑尼亚移民局官员大庭广众之下的集体腐败,哪怕对坦桑尼亚怀有深厚情感的我,也难掩极度失望和悲痛。我也想到只要长期在此开展田野工作,必定“躲得过初一,躲不过十五!”。果然,如我所料,此后一个月的田野调研经历,4次被移民局无理拦下,其间还听说某华人被带到移民局卫生间索要高额的改签费等。尽管有坦桑尼亚导师关照和出面训斥移民局官员,但一切周遭不仅使我的田野工作再无安全感可言,更是让我失去继续在此田野的动力和信心!借用某华人的话:“当地很

多人都开始怀念马古富力了!”

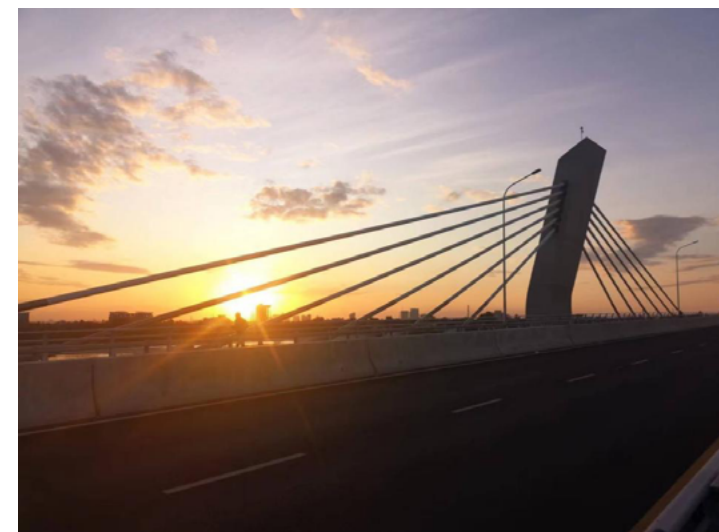


图7 坦桑尼亚前总统马古富力时期开通不久的坦桑尼亚蓝宝石大桥  
图片来源:作者拍摄

## 六 结语

大致算来,此次是我第7次重返东非了,因之前的来来往往,路途于我不再那么陌生。然而,疫情使一切变得不确定,出国手续办理流程变得繁琐,一再中转的路途扩增了前行的心理距离,不确定之下的周遭世界,重塑着自我与他者的关系。尽管有从海淀的狼狈“逃离”,首都机场的孤身只影,香港机场的滴水难求,多哈机场的人声鼎沸,到达累斯萨拉姆机场移民局的常态刁难等,但我却砥砺田野,因对他者真实世界的“饥渴”而兴奋不已。我终于可以冲破不确定之藩篱,触摸和感知真实他者的世界,尽管未来仍充斥着不确定性,但也不枉田野人生。或许在此当下,我能参与并阐释他者的世界,也是难能可贵。

在这个意义上,对于此“一线五地”砥砺田野的过程,嵌入诸多

结构上的不确定和不同，也经历着一系列自我或他者相互建构的社会和心理过程。然而归于田野工作的实质本身，其彰显的主体却亘古不变，那就是自我与他者的关系张力。因此，田野工作及其起点可能会受制于结构，但其过程却是能动的、鲜活的，仍在于自我与他者的关系张力之中，仍是自我如何想象他者、他者如何触发自我行动的过程。

毕竟“人一次也不能踏进同一条河流”！

责任编辑：王霆懿

文字审校：许 帅

## 赶赴乌干达的田野思考

张仁焯

作为海外研究的学生，疫情之下出国何其困难，又何其幸运。前往乌干达的计划原定于2020年2月启程，本该是与家人告别的春节却因为新冠的到来而变成了史上最漫长的一个假期。随着全球各地陆续暴发新冠肺炎疫情，前往乌干达的客机也进入停飞，复飞遥遥无期。一时间，人与人、国与国之间的距离变得遥不可及。世界范围内的相对停摆对于海外研究的影响几乎是“致命”的，加之人类学将参与式观察奉为圭臬，无法亲临现场的我在漫长的等待中变得越来越焦虑且绝望，甚至很多次都怀疑自己是否还有机会继续海外研究——如果做，疫情之下该如何做？如果不做，又该做什么呢？

在等待的过程中，我只能通过其他学者的文字，一次次地触碰遥远的非洲大陆。而正是非洲研究学者精彩的田野故事，持续地滋养我对于乌干达的向往，让我不愿放弃田野计划。如果疫情之下对人类学或者海外研究的学生有什么好的建议的话，那第一条一定是“好好读书”，只有好好读书才能缓解不能出发的焦虑，为随时可能到来的启程做准备。

幸运的是，国内的“清零”政策让周遭的生活逐渐步入了正轨，学校也出现了派遣学生开展海外学习的案例。于是，2021年6月，我满心期待地重启赴乌计划，希望在学期结束之前能够得到前往乌干达的批复。等待的时间是漫长的，也是激动的，我每天睁眼的第一件事就是查看学校的回复。本以为国内好转的疫情能让我顺利地

---

[收稿日期] 2022-05-20; [修订日期] 2022-06-22。

[作者简介] 张仁焯，女，清华大学社会科学学院博士研究生，研究国家为乌干达。



出行,7月12日我却收到了“因为乌干达‘德尔塔’病毒暴发,医院不堪重负,为确保同学安全建议暂缓出行”的通知。消息犹如“晴天霹雳”,再次打击了我,让我对接下来的学习计划手足无措。崩溃的情绪并没有持续太久,导师适时地出现,鼓励我在此期间,不如先从之前认识的在乌华人开始,着手线上的访谈工作,这也让我对无可奈何的现状有了一些行动方向。

然而,隔着屏幕的远程交流和身处其中的田野研究竟是如此不同,社会文化情境的缺乏使得我在每次访谈结束后,都有似懂非懂的困惑和难以言说的距离感。物理上的距离不仅让我无法感受异文化的魅力,也对异文化下的人失去了判断力和想象力。这种深深的无力感让我再一次向学校申请前往乌干达。2021年11月,心灰意冷的我惊喜地收到了学校的申请通过书。那一刻,我甚至激动地叫了出来。因为这意味着我终于可以奔赴那片心心念念的土地,也终于不用再隔着时差跟人聊天,可以切切实实地打破远距离的交流障碍了。

那时候,我天真地以为空间上的距离是田野工作的最大阻碍,殊不知疫情之下社会文化上的差距才是此行真正的考验。

12月21日中午,我在家人的陪伴下到达杭州萧山国际机场,昔日满满当当的停车场此时门可罗雀。偌大的航站楼也仅开放了一个值机区域,专门服务我们这趟航班的乘客。在等待值机的间隙,我观察着这些在疫情期间的“逆行者”。外国人的数量并不太多,持公务护照的中国人熙熙攘攘地安插在队伍中间,其中也不乏出国寻找致富机会的商人以及长期在外的民企工作者,而队伍最后成群结队的出国务工团队显然是这趟班机的主要成员,他们此行的目的地是世界各地的中国工程。令我惊讶的是,女性的身影寥寥无几,大多都是30至50岁左右的中年男性。“为了讨生活嘛”,一位前往加纳的大叔如是形容他们出行的目的。在他看来,如果不是因为在国内缺少稳定的收入,很少有人愿意去海外干工程,不仅辛苦,还

要忍受寂寞。疫情之下,每一个逆行者都有属于自己的故事,推动着他走向未知的世界。

几经周折,我终于到达候机大厅。出于对新冠的害怕,我打算在候机过程中就把自己喂饱,拒绝在飞机上吃喝拉撒。正当我在“暴饮暴食”之际,身边的一位大哥也对同伴说:“上了飞机就不能吃了,趁现在赶紧吃饱点,别感染新冠了。”同行的几位伙伴拿出早已准备好的泡面,一个接一个地前往饮水处泡泡面。如果不是在机场,饮水机边上的盛况让我误以为自己身在十年前的绿皮火车上,大家或蹲或站,在充斥着泡面味道的空间里吸面条。事实上,这里是国际航班的候机室,等待我们的不是一趟没有餐食的绿皮火车,而是提供免费餐食的卡塔尔客机,但吃着泡面的每一个人都因为害怕新冠而选择提前把自己喂饱,把风险降到最低。那时的我还暗自窃喜,庆幸自己和大家一样都是新冠面前的“讲究人”。就像登机前,很多国人都拿出了N95口罩、面罩、手套、防护服,为这趟“危险”的旅行做完全的准备。我们共享同一种文化秩序,觉得新冠是可怕的、需要严防死守的。然而,此时的我,并没有认识到自己即将前往一个并不是中国人占绝对大多数的外部世界,即将面对全然不同的文化秩序。

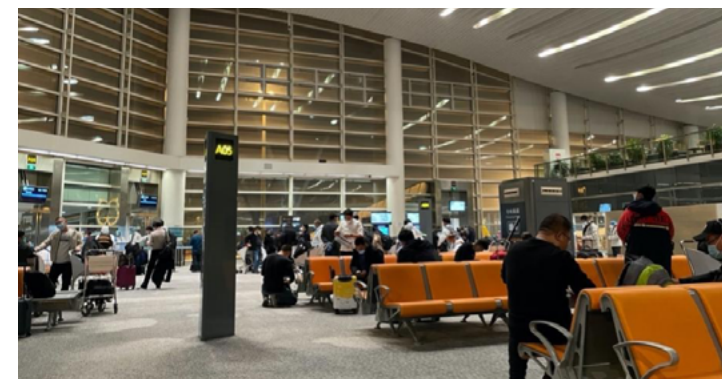


图1 全副武装准备登机  
图片来源:作者拍摄

相较于我们的谨小慎微，右侧的外国人似乎对机舱中的“危险”一无所知，连口罩都戴得非常敷衍。那时的我内心只有一个想法：离他越远越好。原本以为只要再坚持5个小时，我就可以安全到达乌干达，但由于前序航班的晚点我只能在多哈继续停留16个小时，再经由肯尼亚飞往乌干达。经过多次申诉，卡塔尔航空的工作人员终于同意为我和一位同机的中国人提供两间休息室以及一顿免费餐食。我一边拖着疲惫的身体前往休息室，一边向家里人报平安。听闻我的经历，家人第一时间向我确认“房间安不安全(有没有病毒)”、“碰门把手之后记得洗手”、“到了房间也不要摘口罩”……他们担心着整个墙外世界的安全性，让我处处留意。确实，我也照做了。我拿着酒精对着房间一顿喷，一遍又一遍地洗手，也坚持在房间里戴着口罩，试图为自己营造一个相对安全的休息环境。

然而，当我身着隔离衣、佩戴口罩和面罩行走在机场，我的安全方式似乎成为了别人眼中的“奇装异服”。路过我身边的每一个人都用好奇的眼神打量着我，甚至回头驻足。起初我对这样的注视感到奇怪，直到一个外国小哥停下来问我：“你需要救护车吗？只有得新冠的人才像你这样穿。”看着他面带挑衅地离开，我愤怒地一句话都说不出来。我这样穿有错吗？我开始思考这个问题。难道在国外的文化情境下，穿成这样的人就是得了新冠的人？正当我陷入自我怀疑之时，又有人挑衅般地询问我：“你还好吗？”这样的询问一次又一次地在旅途中发生，让我不得不开始思考。当身处国内的我们普遍觉得国际旅行充满危险、需时时刻刻做好防护措施的时候，外国人却认为佩戴口罩已经是他们为防疫做出的最大努力了，更多的防护措施只会让人觉得你已经感染了新冠或其他传染病，甚至把你当成一个“怪人”，注视你、议论你、嘲笑你。



图2 几近恢复往昔的卡塔尔机场  
图片来源：作者拍摄

如果我只是来旅游，我可以毫不在意地我行我素；可是当我作为一个人类学的学生来到海外进行研究之时，我必须思考如何面对疫情之下的文化差异。一同滞留多哈的中国大哥在非洲多年，面对我的困惑如是说：“其实你在这个环境下，你也觉得没那么严重”。所以，新冠在我们看来很可怕，但在外国人看来不可怕，这说明新冠是一个会因为社会情境而改变的病毒吗？我想并非如此。那新冠之下，害怕病毒的我应当如何与不害怕病毒的他者进行交流呢？更宽泛地说，当我们面对文化间的巨大差异时，该如何继续我们的研究呢？

12月23日，当我经过漫长而疲惫的旅途到达乌干达时，我见到了同样“全副武装”的对接人和一个戴着破烂口罩的司机。像很多乌干达人一样，这个司机坚定地告诉我说：“乌干达是被上帝眷顾的地方，我们这里没有疫情，不用戴口罩。”而对接人是乌干达首都小有名气的中国医生，他告诉我临近圣诞节，乌干达的新冠病例每天都在千人以上，嘱咐我务必戴好口罩、减少出行。到达乌干达

后的这些天，我也一直在思考一个问题：我应该继续做好防疫措施还是卸下“防备”拥抱这个国家？初到的几个星期里我迟迟没有答案，只敢浅浅地在居住区域附近走走。原以为在疫情之下走出国门就是进行田野研究的最大胜利，没想到我所以为的田野研究竟被局限在一处小小的餐厅，大部分信息都来自造访的顾客。

不久，餐厅的几位客人邀请我一同出游，我忐忑又激动地答应了，毕竟这是一次挖掘田野材料的绝佳机会。路途中，客人不断向我讲述他们在乌干达的趣事，尤其是在疫情期间的非正常生活。“但是我跟你说，大部分在乌干达的中国人都得过新冠，除非他完全不跟人交流”，一个姐姐如是说。姐姐的话让我茅塞顿开，我来乌干达的目的就是和人面对面地交流，一味追求安全的结果很有可能让我丢失这次田野的初衷。既然来了，我就应当在适当保护自我的前提下，尽力地拥抱这个国家。人类学学者的每一次田野都充满了意外和挑战，而正是它们，赋予了每一次田野新的内容和意义，田野才因此流动起来。来之前，我把田野想得太简单；来之后，我把田野想得太困难。此时此刻，我只想好好感受并记录田野中的每一天，把一切想象都归于一步一步的脚印、一次一次的对话。



图3 “奥密克戎”肆虐期间的乌干达  
图片来源：作者拍摄

责任编辑：李音

文字审校：王琴



## 拉各斯田野初体验

王书剑

前往非洲进行田野调查是每一位从事非洲相关议题研究者梦寐以求的机会。对大部分质性研究的初学者来说，田野调查难免会以一种浪漫化和理想化的形式存在于研究计划之中，并期望自己也能像经典民族志的作者一样在田野中找到“诗和远方”。事实上，当我于2018年进入发展中国家研究博士项目时，计划中的非洲田野之行便像是如此。

奈吉尔·巴利(Nigel Barley)在《天真的人类学家》(The Innocent Anthropologist)一书中以极为幽默诙谐的笔触解构了这种对田野工作的浪漫化和理想化。在他各种令人捧腹的田野经历之下，书中展现出来的是研究者在田野工作中身处异文化的紧张、在有限时间内快速推进学术研究的焦虑，以及日常生活中不断涌现的各种不确定性。我在2019年下半年计划田野工作期间多次翻阅了这本小册子，甚至在自己的读书笔记中写下了好些田野“避坑点”，希望自己到时候能够在这位人类学家的“踩坑指南”下做得更好。

新冠疫情的全球大暴发彻底打乱了我的田野计划。原本决定在2020年3月参加完博士生资格考试后启程前往尼日利亚的我不得不暂时放弃国际旅行，转而从其他方面推进博士论文研究。经过长时间、多方面的努力，我于2021年11月初获得了学校的出国批件，这意味着我推迟了一年半的田野工作终于能够重新开展，非洲的广阔天地也从原本的遥遥无期瞬间变为触手可及。三周的仓促准备之后，

[收稿日期] 2022-05-20; [修订日期] 2022-06-22。

[作者简介] 王书剑，男，清华大学国际与地区研究院、公共管理学院博士研究生，研究国家为尼日利亚。

我于2021年11月21日凌晨登上了前往尼日利亚拉各斯的航班。

### 一 拉各斯第一印象

拉各斯给我的第一印象是飞机降落时那幅铺满双眼的铁锈色城市俯瞰图。这个在我看来略显尘土气息和衰败氛围的颜色不禁让我想到了尼日利亚诗人克拉克(J. P. Clark)<sup>①</sup>一首题为《伊巴丹》(Ibadan)的短诗：

*Ibadan,  
running splash of rust  
and gold-flung and scattered  
among seven hills like broken  
china in the sun.  
伊巴丹,  
流动飞溅的铁锈  
和抛洒的黄金  
散落在七座山丘之间  
就像是阳光下的破碎瓷器。(作者自译)*

看来不只是伊巴丹，只要视野足够宽广，阳光下的拉各斯也能像抛洒在大地上的铁锈和黄金般闪耀。事实上，在我接下来的田野工作与生活中，铁锈色无处不在，甚至成为我对尼日利亚整个国家的印象色。

<sup>①</sup> 伊巴丹位于尼日利亚西南部，为奥约州(Oyo State)首府，是全国第二大城市。



图 1 拉各斯城市俯瞰图  
图片来源：作者拍摄

在飞机落地滑行期间，我透过舷窗贪婪地观察着夕阳下的拉各斯机场。机场的正式名称为穆尔塔拉·穆罕默德国际机场（Murtala Muhammed International Airport），是为了纪念 1976 年被刺杀的前军事领导人穆尔塔拉·穆罕默德将军。这座始建于二战期间的机场于 20 世纪 70 年代中期进行了第一次扩建，此后直到 2013 年才由中国土木工程建设总公司承接进行第二次扩建。舷窗之外的机场基础设施看起来不算破败，但由于稍显老式的建筑外观和缺乏建筑照明等原因，整体呈现出一种历经沧桑的岁月感。



图 2 穆尔塔拉·穆罕默德国际机场  
图片来源：作者拍摄

在踏出舱门的那一刻，迎接我的是拉各斯潮湿而又粗野的热带空气。当我通过廊桥走向航站楼时，印象中机场必备的冷气和照明系统并没有出现，昏暗与闷热如影随形。跟着人流继续向前走，我才意识到航站楼内部不仅照明系统严重不足，制冷系统则要么没有开，要么根本不存在。同时，航站楼内部虽然同其他国际机场一样也有大量的商铺，却鲜少有全球性的免税店或品牌专卖店。这些商铺大部分是没有招牌的小商店，而且不知是因为缺电还是快要下班的缘故，许多商铺没有照明，内部漆黑一片。就这样，铁锈色的城市俯瞰、衰败的机场外观，以及昏暗燥热的内部航站楼组成了我对拉各斯的首印象。

## 二 机场索贿

拉各斯机场以腐败闻名于世。2021 年 11 月 4 日，美国一位博主



在视频网站 YouTube 上发布了一条有关拉各斯机场腐败乱象的视频，引发尼日利亚国内网民的强烈关注。视频中的博主表示，“拉各斯机场正是腐败一词在字典里的释义”（the Lagos airport is that very definition of corruption that would pop up in the dictionary），在拉各斯的机场做任何事情都需要向工作人员支付一定费用。面对舆论压力，尼日利亚联邦政府于 2021 年 11 月 9 日成立联合工作组，宣布对拉各斯机场的腐败和索贿现象进行整治。

联合工作组成立两周后，我出现在拉各斯机场的海关官员面前。接过我出示的护照、签证以及相关防疫证明材料，海关官员既没有对我进行刁难和盘问，也没有索贿，而是爽快地给我盖上了入境章，并笑着对我说：“欢迎来到尼日利亚！”（Welcome to Nigeria!）接过护照并道谢后，我一边喜滋滋地赶往大厅取行李，一边暗自庆幸自己搭上了这位美国博主的东风，迎接我的竟然是一个腐败消失了的拉各斯机场！

行李传送区依然昏暗。在我拒绝使用需要付费的残破行李推车，并且在传送带前等了近 20 分钟后，行李仍旧没有出现。看着同机的旅客一个个取到自己的行李，我开始慌张起来，行李丢失、滞留在中转机场、被偷等各种可能不断在脑海中浮现。这时，一个穿着制服的工作人员向我走过来：

“先生你需要帮助吗？”

“是的，我找不到我的行李箱了。”

“能描述一下你的行李箱吗？”

“一个中等尺寸的蓝色行李箱和一个大尺寸的灰色行李箱。”

“你跟我来这边看看。”

于是，工作人员将我带到行李大厅靠里的一个非常不起眼的区域，那里赫然放着许多行李箱，并且大多是常用于国际旅行的大尺寸行李箱。我很快就找到了自己的两个行李箱，心中一块石头落地。

正当我准备去拿行李的时候，那位带我找行李的工作人员突然拦在我的行李前笑着说：“你能为我做什么？”（What can you do for me?）一时没有反应过来，我一边疑惑地看着他，一边心想这是什么奇怪的问题。见我没反应，他马上换了一种更加直接的说法：“给我点儿什么，比如 20 美金”（Give me something, like 20 bucks）。原来，他是在索贿！看来正在开展行动的联合工作组并没能完全遏制腐败。

虽然在出发前对拉各斯机场的索贿有一定的了解，但当我真正面对这种赤裸裸的索贿要求时还是会本能地充满着厌恶与愤怒。稍稍调整心态后，我马上准备好了应对索贿行为的策略——装傻充愣。面对他的二次索贿，我开始装作听不懂的样子直摇头。见我不为所动，他便一边利用肢体语言向我比划着要钱的手势，一边对我说：“你有什么？美元？欧元？人民币？”（What do you have? Dollar? Euro? RMB?）我继续摇头，并对他说我是学生，没有钱。

僵持了几分钟，我最终决定掏出邀请信给他看，并再一次强调我只是学生，真的没有钱。他装模作样地拿过邀请信看了一眼，然后递还给我，用不耐烦的语气说：“你给我点儿什么就可以走了”（Just give me something, then you go）。我不置一词，继续摇头拒绝。最后，他可能觉得在我身上花的时间太多，耗下去不值得，无奈之下单手一挥同意让我去拿两个行李箱。我如获大赦般赶紧走过去拉着行李便走。

走出行李区后，我开始寻找机场出口。这时，我被一位穿卡其色制服的工作人员挥手叫住，要求我走过去把行李箱放到她面前的桌上打开接受检查。正当我放好两个行李箱要打开时，她却拉住我的手，低声说出了那句“你能为我做什么？”（What can you do for me?）有了取行李的经验，我没有迟疑，马上壮着胆子大声对她说，我是学生没有钱。她显然不愿意就这么放弃，马上说道：“不不不，你

肯定能给点什么”(No, no, no, you must have something)。我只得又拿出邀请信,将在行李区的说辞重复了一遍。可能没想到我真的能拿出证明,她只得接过我的邀请信仔细查看,并要求我出示护照。经过一番仔细核查,她把材料退还给我,然后没有多说什么便示意我可以出机场了。

### 三 混乱中逃生

在我以为只要到机场出口就能找到拉各斯大学为我提前预定的接机人员时,却发现情况并非如此。刚到机场出口,一大群人便像是发现了新鲜猎物般向我涌来。混乱中,仿佛每个人都在朝我大声说着什么,而我的行李箱也马上被许多只手按住。从小到大没有见过这种阵仗的我一时间不知要如何应对,只得双手紧紧护住所有行李停在原地不动。稍微平复心绪后,我决定先听听他们到底在说什么。

原来这些人是说机场正在扩建(即前文所说的中国土木工程建设总公司承接的机场扩建项目),所有的接机车辆与司机都留在离机场很远的停车场不能过来,他们可以帮我把行李运过去。此外,国际旅客如果没有本地电话,他们还可以向这些旅客出借自己的手机同司机联系。由于这几个行李箱干系着我接下来长达一两年的田野工作,我并不放心将其交给陌生人,因此没多想便决定拒绝他们的服务,推着两个行李箱和一个登机箱,挤出人群走向了黑暗中。

机场外的这段路比我想象中的更长也更难走,而机场门口的那群人也并没有那么容易被我甩掉,好几个人跟着我走了近三百米,甚至还有两个人契而不舍地“陪”我走完了全程。他们的手时不时搭在我的行李箱上,给我造成了极大的心理负担。我只得一边不停地向前走,一边重复着向他们说我自己能搞定。但这些人却像是甩不掉的牛皮糖一样在我旁边喋喋不休。在这一段路程中,对陌生人的

不信任、被持续尾随的焦躁、对接机不顺利的担忧,以及潮湿闷热的环境夹杂在一起,让我的情绪几近失控。

不知在黑暗中艰难穿行了多久,我最终到达了一个有路灯的马路边,并见到一群开手机闪光灯照着接机牌的司机。坚持着找到自己的名字后,我长舒了一口气,这才发现自己早已汗流浹背。这一刻,我曾经对田野有过的所有“天真”想法全部消散,而我在拉各斯的田野工作也在机场出口的这一片混乱与嘈杂中正式拉开序幕。

责任编辑:郑楠

文字审校:许帅

## 安娜普尔纳的梦想 ——尼泊尔博克拉国际机场项目情缘记

赵亮

博克拉(Pokhara, 也称博卡拉), 在尼泊尔语中的意思是“湖城”, 也是尼泊尔第二大城市。在很多人眼中, 博克拉是比首都加德满都更加令人向往的地方。沙朗阔特日出观景令人称绝, 泛舟费瓦湖亦可欣赏鱼尾峰峻美山姿; 安娜普尔纳(Annapurana) ABC环线早已被驴友视作徒步打卡必游之地, 桑冉阔特更是与阿卡普尔科和勃朗峰齐名的世界三大滑翔伞圣地之一; 晨曦中踏访世界和平塔, 领略日本妙法寺僧人禅意, 暮色下逡巡湖畔酒吧, 体会廓尔喀退伍老兵豪情。可以说, 博克拉是世界无数旅客到此寻梦的地方, 而我也有幸与尼泊尔有着近10年的工作情缘, 无数次来到这个“等风来”的国度, 并为这个山间圣国留下了我们和尼泊尔人共同追求梦想的印迹。



图1 泛舟费瓦湖  
图片来源: 作者拍摄

### 一 “等风来”: 博克拉人的国际机场梦

2013年, 我从进出口银行主权客户部(优惠贷款部)东盟处调整到南亚处, 负责尼泊尔和斯里兰卡主权贷款工作。初到尼泊尔, 即被尼泊尔破旧的机场惊呆了。当时, 尼泊尔全国只有一座国际机场, 即加德满都特里布文机场(以战后沙阿王朝摆脱拉纳家族统治后的国王命名, 国王和拉纳家族的关系类似于日本的明治天皇与德川幕府)。机场分国际和国内两个部分, 候机大厅空间局促, 如果说国际航站楼还算是“简约”的话, 那国内部分基本上就是一个老式的长途汽车站了。不大的航站楼挤占着近十家小航空公司柜台。我们选择了其中一家据说是最好的私人航空公司“佛祖航空”(Buddha Airline)前往博克拉, 就当讨一个“佛祖保佑”的彩头吧。飞机起飞后, 喜马拉雅诸峰在舱对面依次排开, 缓缓后移。由于天气不错, 一路还算平稳, 但在快要落地前, 机身存在明显的转弯过程, 犹如乘坐大型游乐机一样, 而后快速下降, 且落地时弹跳了一下后才缓缓停下。后来得知, 由于博克拉老机场仅能承建国内小型客机航运, 且机场选址位于紧邻山脚的狭小地带, 所以飞机是先朝山飞去, 而

[收稿日期] 2022-06-02; [修订日期] 2022-06-25。

[作者简介] 赵亮, 男, 中国社会科学院金融所经济学博士, 中国进出口银行主权客户部高级经理, 研究地区为南亚东南亚。



后近似直角转弯并迅速下降着地。我当时有些紧张，而旁边的企业工程师安慰道，这还不算是刺激的，若是到尼泊尔珠峰大本营的卢克拉机场，由于飞机跑道长度不够，飞机需要从坡形的跑道助力坠下，而后拉升起飞，那感觉才叫“酸爽”。听到此时，我沉默不语，因为就在前一年，我有一位行里的女同事就在赴尼旅游途中，不幸遭遇飞机失事，从此将自己年轻的生命永远地留在了这片土地，也成为口行人心目中难以忘却的记忆。



图2 加德满都机场国内区域  
图片来源：作者拍摄

虽然飞机降落的“惊魂”还未完全消退，但我惊讶地发现，相比于特里布文机场的“落后”，博克拉机场可以称得上“原始”。机场停机坪与航站楼的建设明显都是最低配置：不要说登机廊桥了，连摆渡车和行李传送带也没有，乘客走下飞机后，工作人员将行李放在几辆手拉推车上，随即在小桌前由乘客指认并取走行李。更令人惊讶的是，飞机无法长时间停留，拉上返程乘客随即飞走，而后不久又会有一架小飞机抵达。这是因为博克拉作为旅游胜地，每逢旱季（11月至次年5月）的观光旺期，都会有大量国际游客慕名前来，但由于尼泊尔国内仅有一座国际机场，只能由加德满都乘坐国内支线客机飞机（如我国的新舟60、巴西的ERJ或加拿大的双水獭等）中转而来。由于老机场没有夜航灯光系统，飞机无法在夜晚起落，

且停机坪面积狭小，飞机即停即走，犹如小蜜蜂般起起落落。此外，博克拉地处盆地，雷雨天气非常频繁，小型飞机经常停运，这进一步影响了游客选择飞机出行抵达博克拉，有一次我需要从加德满都赶回博克拉，但由于雷电天气在机场足足滞留了一整天，最后不得不考虑选择将近7至8个小时的公路交通，一路上颠簸至极，苦不堪言。可以说，尼泊尔落后的交通基础设施，严重影响着博克拉旅游业的发展。



图3 博克拉老机场状况  
图片来源：作者拍摄

在与博克拉机场及当地商会代表的会谈中，更是深刻地感受到当地人民对国际机场的渴望。尼泊尔的城市与人口主要分布在两个地带，一个是喜马拉雅山麓下的加德满都河谷盆地和博克拉盆地，另一个是中部丘陵以南的特莱平原城市群。加德满都与博克拉分别是尼首都和第二大城市，两大城市之间由普利特维公路（以沙阿王朝首任国王为名）相连接，但由于山路崎岖，顺利情况下乘车也需要6至7个小时，而飞机只需要半个小时。尼政府早在上世纪70年代就曾规划在博克拉建造一座新机场，既可以使国际游客乘坐国际航班直达博克拉，也可以使中型飞机能够往来于加德满都和博克拉之间，提升航班的运行效能与乘坐舒适度。此外，博克拉还是世界知名雇佣兵廓尔喀人的聚集地，退伍后的廓尔喀老兵也希望“叶落归根”，



并希望改变博克拉相对闭塞的地理环境。因此，当地民众踊跃捐赠土地，在博克拉城郊划定了一片新机场建设区域，但是由于资金短缺，近50年的时间仍无法动工，成为博克拉人长久的一个心结。



图4 与博克拉当地代表交流  
图片来源：作者拍摄

## 二 “追梦人”：中国资金的落实过程与项目的启动

2014年5月，尼泊尔民航局与中工国际工程有限公司签署项目商务合同，并由尼财政部作为主权借款人，向中国进出口银行申请援外优惠贷款。我作为进出口银行尼泊尔国别经理，开始了近8年的“项目尽职调查——批贷签约——建设实施——验收交付”奋斗历程。从那时起，尼泊尔人决定选择中国资金，利用中国技术，参照中国标准，来实现他们的世纪梦想；与此同时，建成博克拉新机场，建好博克拉新机场，也成为中国资金提供者和建设者的梦想。

在与尼方谈判前，我作为进出口银行工作组成员，拜访了中国驻尼大使吴春太、驻尼使馆商务参赞彭伟，吴大使向工作组介绍了尼泊尔，尤其是加德满都和博克拉两大城市对我周边外交的重要意

义。其中，加德满都通过阿尼哥公路（以元代建造白塔寺的尼泊尔工匠阿尼哥为名）连接中国的樟木口岸，博克拉则通过沙拉公路连接中国的吉隆口岸，自古就是我国西藏地区与印度的贸易重镇，如今更是我国与尼互联互通的重要枢纽。彭伟参赞则提醒我们，尼泊尔人并不是一个容易对付的“谈判对手”，要有打“硬仗”和“持久仗”的准备。



图5 在中国驻尼泊尔大使馆留影  
图片来源：作者提供

尽管有了心理准备，但在实际谈判过程中，还是遇到了无法想象的困难。谈判当天，尼方特意从不同部门选派人员组成一个临时委员会，但是由于信息传递的问题，等待了相当长一段时间，才将人员凑齐。十余名委员会成员基本由各部门的联秘或下秘组成（尼泊尔采用文官制度，除内阁部长 Minister 外，最高级别的文官为部秘，称为 Ministry Secretary，相当于常务副部长，联秘称为 Joint Secretary，相当于司局级，下秘称为 Under Secretary，相当于处级，普通公务员称为 Section Officer），虽然委员们具有各自的专业知识，但是显然对中国的贷款业务和流程并不熟悉，于是又花费了大量时间，仅仅是将基本情况介绍清楚以及回答各位委员的疑问，就耗费了一天的会谈时间。第二天，委员们开始根据分工就贷款条件、贷

款流程乃至具体协议内容依次进行谈判。谈判过程异常辛苦，部分原因是有的委员“尼式英语口语”过于浓厚，有的时候不得不请求再重复一遍，或者其他委员转述一下，当然更重要的是，尼泊尔是联合国认定的最不发达国家，也是世界银行国际开发协会（IDA）的援助对象国，所以尼政府官员对于援助或软贷款并不陌生，甚至有些“挑剔”，经常拿国际多边组织或其他双边援助项目进行比较，这就需要更多的解释工作。有趣的是，虽然我们要求会谈是闭门性质的，但在每次会谈后，尼当地主流媒体都会将大量谈判内容和细节见诸报端，有时甚至是会谈人本身接受采访或提供相关信息，也算是见识了一把当地媒体的“厉害身手”，但也从另外一个方面反映出尼泊尔民众对博克拉机场项目的重视。

就在各项工作有序推进的时候，2015年4月，尼泊尔又爆发了博克拉8.1级大地震，并爆发多次余震，但是为了尽快推动项目融资工作，同时也需要对其他在尼贷款项目进行灾后勘验，我离别刚出生不久的女儿，从北京中转拉萨贡嘎机场飞往尼泊尔。抵达尼泊尔后，到处都是灾后废墟，杜巴广场的神殿破损严重，通迪凯尔广场的比姆森塔更是完全坍塌，更糟糕的是，由于印度不满尼立宪过程中没有尊重其“意见”，对尼进行边境封锁，导致重建物资和油料都无法进口，甚至在当时尼泊尔的网络盛传一句“在尼泊尔，姑娘要嫁就嫁有煤气罐的人”。虽然国际社会迅速援助尼泊尔，但是尼境内仅有的一座国际机场的一条大型客机跑道，严重影响航班的起落效率，很多救灾物资无法及时卸运和发放，也更加证明了建设第二座国际机场作为加德满都备用机场的重要性，也深刻感受到自身工作职责的重要。

### 三 “铸梦人”：中尼建设者的奋斗与成长

几经努力，博克拉机场项目融资工作终获进展。2016年3月，

尼时任总理奥利来华访问，与李克强总理共同见证了该项目融资协议的签署。中国执行企业为中工国际工程股份有限公司，尼政府将该项目列为“国家荣耀工程”，总理奥利亲自出席项目奠基仪式，当地民众更是喜悦无比。博克拉国际机场项目由此进入“中国时刻”。根据商务合同，该项目主要建设内容为新建一座4D级机场，包括飞行区与航站楼两个主要工程建设标段，以及指挥塔、航管楼、海关边检楼、维修机库、货运仓库、消防站等12个单体建筑。2018年4月，该项目现场施工全面启动。在此期间，我曾多次到项目现场进行贷后检查。项目建设工地上，到处都是中尼两国工人忙碌的身影，混凝土浇筑、钢结构搭建、跑道铺设乃至航站楼机电设备安装，都是以中国技术人员同尼泊尔当地劳工相结合，不仅解决了当地民众的就业问题，还为尼民航局培养了大量工程技术人员，尤其是项目部招聘了好几位来华的尼泊尔留学生，他们中间有的来自清华大学、北京航空航天大学、北京师范大学等重点高校，所学专业也不局限于中文，而是水利、土木等理工科专业，这些专业背景加上中文能力为项目部与业主和监理的沟通提供了很大的便利。对于他们自己而言，也收获了展示其个人能力的平台，使其回到祖国能够学有所用、学有所成，也将有助于尼民航建设的未来发展。

另一个深刻的感受就是，项目建设时刻感受到了来自祖国的关怀。我在项目驻场检查期间突遇身体不适，恰巧中国援尼医疗队来博克拉进行义务巡诊，也正好对我进行了及时治疗并留下一些应急药物备用。经了解，援尼医疗队的驻地在奇达旺的柯伊拉腊纪念医院，成员来自河北省内各市属医院抽派的科室骨干。医疗队的医生告诉我们，博克拉地区水质金属含量较高，易出现急性肠胃炎，且雨季易出现登革热等传染性疾病，应高度关注施工人员的健康安全。尽管医疗队驻地并不在博克拉，且平时医院接诊工作异常繁忙，但仍然定期到各中资企业施工现场义诊，保障现场施工人员的身体健康。

我想大国的实力是体现在方方面面的，而且这些不同领域的工作可以起到长期性和叠加倍增的效应，这才是“一带一路”倡议发挥效用的根本力量。

此外，通过博克拉机场项目的建设，一批参与到该项目的尼泊尔官员因为业绩不错都获升职，比如负责融资谈判的联秘晋升为财政部常秘，项目经理晋升为民航局局长。更重要的是这些官员对中国企业、中国的政策性贷款有了更加深入的了解，这些都有助于“一带一路”倡议在尼泊尔的后续发展。当然，尼泊尔的投资环境还是相对恶劣，很多问题仍急需改善，但这是一个逐步改变的过程。虽然我们在日常工作中经常以“吐槽”来缓解压力，但内心清楚这不仅需要中尼双方共同努力，而且还是一个长期的过程，这也许也是我们中方工作人员进步的表现。当然，我们也发现了中资企业普通出现的一些短板问题，例如设计咨询领域的国际化程度还有所欠缺，虽然项目的实施是以中国标准为主，但是业主和监理需要中资企业对于中国标准的内在要求进行解释，如有必要还需要将中国标准与印度标准或其他国际标准进行横向比较。在这一方面，我们的设计咨询单位在国内更多的是遵循标准，而如何对中国标准进行国际化的解释还有所欠缺。事实上，我们需要推动“中国标准”走出去，但是“走出去”的基础是要先解释清楚，不仅要说明清楚“是什么”，还要说清楚“为什么”，“好在哪”。另一个就是我们中国人的英文书写能力还需加强，虽然尼式英语口语的魔力一点也不比印度英语低，但是其英语词语和书写能力还是要普遍强于我们国人。在商务谈判和日常函件中，我们发现尼泊尔人的英语使用能力更强，这点也是值得学习的。

经过四年的工作建设，2022年3月26日，在国务委员王毅和尼泊尔总理德乌帕的见证下，博克拉国际机场项目举行了建安工程的竣工典礼，预期年内可以正式运营。项目交付后，国内旅客可以由拉萨、

成都、重庆、昆明以及广州等多个城市，以空客320或波音737等型号的飞机直飞博克拉，届时去博克拉这座美丽的城市会更加方便，当地人民的生活也会更加富足、幸福。

#### 四 中尼两国人民的共同梦想终将实现

“大道不孤、天下一家”，开放包容、多元互鉴是当今世界的主基调。正如习近平总书记所指出的，“中国梦是和平、发展、合作、共赢的梦”，博克拉国际机场项目仅仅是中尼两国经贸合作的一个缩影，相信随着博克拉机场的投入运营，中国和尼泊尔人民的梦想将共同实现，我也坚信中尼两国“跨喜马拉雅立体互联互通网络建设”必将取得更大的发展。也许有一天我将不再负责尼泊尔的主权贷款业务，但我衷心希望“一带一路”倡议能在尼泊尔这片神奇的土地上“生根发芽”，结出“累累硕果”。



图6 鱼尾峰下的新博克拉国际机场  
图片来源：作者提供

责任编辑：王霆懿  
文字审校：王 琴



# 我的雅加达抗噪记

夏方波

“Macet”（拥堵）是所有来过雅加达的人的通感，在这座 2800 万人口的城市里，喧嚣的噪音抹平了高楼大厦和低矮民房之间的差距，几乎在任何地方你都无法逃避近 1600 万辆摩托车的轰鸣声以及遍布各处的清真寺的宣礼声。这些“噪声”与炎热的天气“相得益彰”，而我也在对抗它的道路上懂得了“理解万岁”的含义。

## 一 噪音的初体验

“女士们，先生们，我们的飞机已经降落在苏加诺—哈达国际机场，当前温度为 32 摄氏度……”

随着机组通报的声音传入耳朵，热带的引力和温度让耳朵上的汗毛不禁竖起，相比于眼里的景色和躲在口罩下的鼻子，我的耳朵真正地让我从感官上意识到我又来到了这个迷人的国度，我也决定用耳朵好好感受这里的一切，去发现“真实”的印度尼西亚。

刚下飞机，便传来机场工作人员高昂顿挫的中文，“请大家准备好自己的护照、疫苗证明和签证”。这口音十足的中文让我凑过去用印尼语问这位工作人员，“现在机场引导员都会说中文吗？你在哪里学的？”他看着我笑了笑，“哈哈，你会说印尼语啊！我在深圳学习了一年，就在这找到了这份工作，很多中国人来雅加达做生意，也让我有了机会”。他的回答让我有些意外，因为印尼互联网常常

[收稿日期] 2022-07-13; [修订日期] 2022-07-18。

[作者简介] 夏方波，男，华大学国际与地区研究院博士研究生，研究国家为印度尼西亚。

疯传一些标题为“大批中国工人入境印尼抢占工作岗位”的视频，而这些视频的场景大多都在机场的入境处，很有可能是机场工作人员拍摄的，现在看来互联网的民族主义言论或许只是部分人的情绪化表达。

我跟随身着医用防护服、“全副武装”的入关队伍经历了快速核酸检测和查验签证入关，随后被安排到了机场分流大厅，而这里正是我接受噪音“洗礼”的第一站。由于分流大厅就在临近机场出口的地方，雅加达拥堵的车流在这是一个“起点”，迎接远道而来的客人。蓝鸟出租车、私家车、摩托车和旅游大巴汇聚在狭窄的车道上，为了抢占合适的落客和载客点而争相鸣笛，刺耳的喇叭声不时响起，让我疲劳的大脑神经也会随之“咯噔一下”，这对于迫切想走入这个国家的旅人而言无疑是一种折磨。为了适当转移一下注意力、缓解身心的疲惫，我便观察起了眼前嘈杂的分流大厅。

出站口的车辆拥堵让分流大厅挤满了等待前往隔离地点的外国人，在被告知可能还需等待至少一小时之后，各式语言的抱怨声开始充斥着大厅。不少人簇拥在出口询问缘由，而在场的印尼工作人员也只能耐心安抚躁动的人群，“今天入境的人很多，拥堵是暂时的”。对于这里的所有人而言，嘈杂与拥堵的唯一解决办法是等待。坐在我身旁的“大白”看着门外的车流感叹道：“也不知道要等到什么时候啊，这里都快成病毒培养皿了。”一旁的人回应道：“这就是印尼啊，跟国内比不了的。”确实，虽然印尼政府重视防疫、要求隔离的政策值得肯定，但整个城市系统和基础设施却很难及时有效地运转，整个过程对所有人都有些“不友好”。

不过，在这嘈杂环境之中也有不少能够沉浸在自己的世界当中，他们有的戴着耳机、哼着歌，有的跟朋友聊天嬉笑，有的只是静静地打着瞌睡。这些安静的个体把分流大厅“分流”成了两个空间，



一个空间里的人们渴望出站、寻求安宁，而另一个空间的人们则闹中取静、自建一隅。我想后者大概是习惯了这种环境，才能如此“自在”。



图1 位于雅加达草铺街的隔离酒店的窗外风景  
图片来源：作者拍摄

幸运的是，等待了三个小时的我得以坐上前往隔离酒店的末班车，独享与班车司机的一小时旅途。我热切地希望用印尼语和他攀谈，但这位名叫阿迪特（Adit）的司机大叔似乎不愿回应我的搭话，而是沉醉在驾驶和 Dangdut 音乐<sup>①</sup>之中。我的耳朵本不中意这种充满手鼓伴奏的乐曲，不过在夕阳余晖之下，阿迪特带着我穿梭于车流和民宅之间，走走停停，我竟也慢慢喜欢上了这种民间音乐，跟着音乐抖起了腿，让我暂时放下了初至异国的躁动。

不知不觉间抵达隔离点，我的耳朵提醒我一定要问问大叔这是谁

① Dangdut 是印尼最受欢迎的音乐流派之一，部分源自北印度古典音乐、阿拉伯音乐，一定程度上融合了马来音乐和印尼本土民间音乐的元素。乐器通常包括塔布拉鼓、肯当鼓、长笛、曼陀林、吉他、锡塔琴等。

的大作，大叔见我笃定的眼神也乐开了花，大声笑道：“记住，他叫 Rhoma Irama。”我旋即在隔离酒店检索此人，竟是印尼人心中的“Dangdut 之王”，从此一首名叫“Begadang”（熬夜）的歌曲在我的耳畔绕梁不绝。未曾想，找到自己喜欢的 Dangdut 曲子的欢喜感没能让我安然入睡，我依旧彻夜难眠。

隔离三日，无论白天还是深夜，总有一辆呼啸而过的摩托车能炸醒我的思绪和美梦，这种声音成了我的噩梦，幻想着印尼能源转型能尽快控制摩托车的排量和数量，但这当然无法在短期内解决我的苦恼，更不用说雅加达多达 3500 座的清真寺会在凌晨 4 点多的破晓前后准时放送的“azan subuh”（晨拜宣礼），在没有分贝限制的情况下，似乎能穿透任何墙体和玻璃，直入我的脑海深处。辗转难眠的一夜使我与这座城市的“噪音”算是结下了梁子。

## 二 “要想习惯，先得理解”

解除隔离后，我暂住在印尼朋友阿里（Ali）家中。当我再度于夜晚惊醒之时，我索性去上个厕所，却发现我的朋友已醒来，正在做着晨拜。我没有打扰他，而是静静地看着他口中默念、身体跪拜。我以旁观者的视角观察了一次完整的晨拜，他口中的阿语声音轻盈但却非常流畅，仿佛母语一般脱口而出，我的脑海里瞬间浮现的场景是印尼各处虔诚的穆斯林实践着同样的话语、动作，这或许也是一种跨越岛屿和地域的“共时性”，只有从小的宗教学习和如此反复数年的实践，才能让宗教融入血液和生命之中。



图2 德波市住所窗外的公路车流  
图片来源：作者拍摄

在晨拜结束后，我看着他充满血丝的眼睛问他：“如果每天这么早起来礼拜，你白天还有精力工作吗？”他神色平静地说道：“黎明的圣行祈祷胜过世界和其中的一切。”见我愣了一下，他大笑道：

“新的一天开始了，你会习惯的。”简单的两句话让我不愿再问他有关如何在嘈杂的环境中睡着或者专心工作的问题，因为对他们而言，摩托声也好，宣礼声也罢，都不是单纯地习惯或者麻木地忽视，而是一种精神层面的拥抱，是生活的必要组成，也让我开始尝试以穆斯林的视角看待和理解这原本被我认为“扰民”的声音。

待我补觉醒来后，善解人意的阿里决定带我去清真寺看看，这样更能理解清真寺和宣礼存在的意义。午后3点20左右，他带我来到附近的一个清真寺中参观。此时恰是晡礼（sholat ashar）的时间，阿里让我注意观察那位站在麦克风前的宣礼员（muazin），而这位宣礼员即将颂唱的念词就是平时唤醒我的声音。没过一会，这位宣

礼员看了一眼时间后，简单调整话筒，抬手将手指放进耳朵里，颌首闭目酝酿片刻，他的口中便传出一阵悠扬宛转的阿语经词，气息沉稳绵长，让清真寺显得庄严肃穆。相比于扩音器中分贝爆炸的刺耳感，在清真寺听到宣礼员本尊的颂唱着实震撼，他身后盘坐的几位穆斯林都沉醉于宣礼声之中，令晡礼的整个过程变得更加虔诚。

阿里告诉我：“能做宣礼员的人都是天生的好嗓子，我也曾希望能站在那里宣礼。”我点了点头，宣礼员的工作是呼唤信众践行祈祷，也是穆斯林宗教生活的计时器，这是我先前将其急躁地归为“噪音”之时未能知晓的现实。对于穆斯林人口众多的国家和社区而言，宣礼的意义不言而喻。这次清真寺的初次观察和体验，对于我感受和理解民众的生活而言是不可或缺的。

当然，现实是残酷的，在雅加达想找到一个价格不那么夸张又能避免噪音干扰的住所相当困难。“这里是雅加达，没有人能保证晚上不会有摩托车从你门口开过”，租房中介多次同我解释这个“客观现实”。我咬咬牙决心挑战一下自我，让自己习惯这里、习惯噪音，但戴耳塞、勤锻炼等不同助眠方法都没有效果，果然应验了友人对我说的那句：“等你来，你会发现最初的半个月当真难熬。”



图3 朋友Eli的自建房（左）和Eli的家庭聚会（右）  
图片来源：作者拍摄



尽管能够理解清真寺扩音器中大音量播放的宣礼声，但与摩托噪音共处的过程更加考验心理承受能力，这对于我的印尼朋友们而言似乎不是什么大问题。在探访朋友埃莉(Eli)的住所之后，我发现她家中的自建房同样存在临近主要道路和隔音差的问题。埃莉告诉我，由于土地所有权、房屋选址、施工便捷以及建造成本等因素的影响，建筑隔音成为投入收益最低的建筑指标之一。她无奈地指出，有限的收入不能用在这种“奢侈”和“不必要”的事物上，她和家人也从未想过要改善房屋的隔音设施。

在处处皆“贵”的雅加达生活，埃莉还有我的其他朋友们大都没有太多存款，过着收入与支出基本持平的日子，这种个人和家庭收入分配上的紧迫性在中下层民众中间尤其普遍。埃莉还鼓励我去体验一下印尼年轻人流行的宿舍式街区(kos-kosan)，她如此描述居住其中的感受：“如果你住在那里，你就会发现没有隔墙的秘密。”

对身边朋友的居住环境的体会让我对噪音似乎没有那么反感，毕竟大家都这般生活着。设身处地地想，如果是我，或许也不会为了隔音而“浪费钱”吧。

### 三 融入噪音

尽管疫情肆虐，不知真的是防控到位，还是为了保住经济，雅加达自2021年底以来不断降低防疫级别，但街头小巷的人们依旧坚持戴着口罩、响应佐科政府的号召，在公共场所也随处可见“必须佩戴口罩”和“扫码进入”的标语。最让我印象深刻的是，在KRL电动列车上身着棕色制服和黄色背心的安保员(satpam)会亲切地提醒人们佩戴口罩和不要说话，而神奇的是，平日间爱开玩笑、笑声爽朗的印尼人都开始享受车厢内列车行驶和风扇转动的声音。虽然

这种集体防疫的实践和秩序跟中国相比差距还是较大，但仍让我感到些许安心。于是我尝试探索这座历史悠久的城市，希望更多地理解它和它的声音。



图4 雅加达地铁(MRT)内部(左)与电动列车(KRL)卡雷特站(右)  
图片来源:作者拍摄



图5 Transjakarta 公交车内部(左)和共享出租车(Angkot)内部(右)  
图片来源:作者拍摄

不过，利用公共交通行走雅加达是乏味的。我的印尼朋友们都说只有坐在摩托上才能真正融入这个城市，“那种感觉叫做自由”。原本担忧摩托危险的我开始试着坐上朋友的摩托驰骋于街头、穿梭于拥挤的车流，坐在摩托上对速度的感知远远比汽车上更加清晰。当绿灯快要亮起之时，看一眼身旁的同行者，转动油门便能让发动



机轰鸣的声音和喷涌的动力从车架通过四肢涌入身体，摩托窜出的一瞬间，炙热阳光下丝丝凉风扑面而来，风声从耳畔呼啸而过，这大概就是在雅加达驾驶摩托的快意吧。我也意识到，这里的摩托车虽多但其行驶依旧是井然有序的；每到一个红绿灯前，人人平等、遵守共同规则的秩序便很自然地形成了，而我似乎也成为了在这座城市的血管中流淌着的一部分。

驾驶和乘坐摩托车让我似乎明白了摩托车之于雅加达普通民众的意义。当下的印尼，摩托车是每个家庭的必需品，骑摩托则成为一项大众技能，连总统也以喜欢骑摩托车著称。在这座拥堵的城市里，摩托车既是出行的工具，也是家庭收入的必要基础，忙时发动引擎“cari cuan”（赚钱），闲时载上好友家人一起“senda gurau”（逗笑），人们之间的差异在驾驶摩托时被短暂地抹平了。



图6 在雅加达驾驶摩托（左）和乘坐摩托（右）

图片来源：作者拍摄

不仅如此，摩托车的大众化还是印尼民众享受燃油补贴这一国民福利的重要方式。当俄乌战争引发全球油价飞涨之时，印尼摩托车最常用的Pertalite油价在雅加达地区雷打不动地维持在7650印尼盾/升（折合人民币约3.5元/升），可以说国际形势的风云变幻

至少在油价方面没有殃及这里的人们。

令我意想不到的，融入摩托骑手行列之后，我对夜晚窗外呼啸而过的不知名摩托的耐受能力有了质的飞跃，睡眠质量也提升了不少，至少夜晚很少会被惊醒，我想可能是身体熟悉了摩托车的律动，在飞车经过时能与声音“共振”，而不是无力地“抵抗”。

#### 四 结语

2022年联合国环境署发布的《噪音、炽热和不匹配：新出现的环境问题》报告，相比于孟加拉的达卡和越南的胡志明市，雅加达的噪音污染水平似乎没那么高。但是我的经历让我意识到，平均测量无法呈现局部地区噪音密集的现实，噪音对人们生活的影响存在“被平均”的问题，实际上越贫困的社区越是与更多的噪音生活在一起。这种影响在我这个异乡人看来是巨大的，但它却是这里的人们生活中不可或缺的一部分。

现代城市的噪音污染一般来自公路、铁路、机场和工业等设施，雅加达的噪音正是这座城市快速扩张和发展的产物。作为印尼经济、政治和文化中心的首善之区，人口过密、内涝、地震以及噪声污染等城市病是雅加达无法摆脱的疑难杂症，近年来愈发严峻，疫情之下雅加达城市的众生相更多了几分艰辛，而城市病的“治理之殇”却是经济发展和城市政治的综合后果。在习惯、理解和融入之后，我也期待着新首都Nusantara能让雅加达享受更多的宁静与祥和。

对于我个人而言，从努力抗噪到渐渐习惯和理解，我意识到这样的过程是尝试融入这个国家和社会的必要条件，而我的身体也选择了妥协和适应。噪音进入我的日常生活也让我体味到进入印尼本土文化和环境的必要方法——观察、体验、理解和反思，不是以外人

或他者固定自己的身份，而要更多地参与其中，才能更加全面地理解“在地”的印度尼西亚，理解背后的原因和现实。

责任编辑：郑楠

文字审校：许帅

# 阿克拉的第一周：加纳初印象

冯理达

坐在破云而行的飞机上向窗外望去，阿克拉缓缓地从地平线上升起，清晨的阳光洒在这座城市的上空，在高楼的天台、汽车的玻璃、棚户的铝合金天花板和海洋的波涛上折射出短暂而耀眼的光芒。那是 2021 年 11 月的一个早晨，在过去的 48 个小时里，我从北京飞到广州，又经多哈转机，半小时后即将降落在这个位于几内亚湾的海滨城市。

回想起第一次来到非洲是在 2016 年，当时从上海来到坦桑尼亚的达累斯萨拉姆生活了 10 个月，之后的五年，在几座城市之间辗转流连；如今，跨越了太平洋和印度洋，再一次踏上这片大陆，但现在的世界已然不同，尤其是 2020 年年初暴发的新冠病毒全球大流行，使我早已拟订的旅程不得已推迟了一年。从北京到阿克拉，一路上游客们紧戴的口罩以及肃杀的机场免税店，时刻提醒着我疫情远未结束，未来在阿克拉的生活也或将因此而充满变数。机长的广播将我的思绪打断，不久飞机便降落在阿克拉科托卡国际机场，一段新的生活即将开启。当我做完核酸检测、过了敷衍了事的安检走出机场，温热的气流扑面而来，方才让我切实感到过去几年里一直在文献和书本中出现的城市，已经真实地呈现在我面前。随后的近两年，这座城市将是我的栖居之所。

来到这里的第一周，我便抛下行李，在城市的大街小巷走走看看。展开地图，阿克拉从沿海的几座奴隶城堡发端，延伸到城北连绵的

---

[收稿日期] 2022-06-02; [修订日期] 2022-08-15。

[作者简介] 冯理达，男，清华大学国际与地区研究院、社会科学学院国关系博士研究生，研究国家为加纳。



阿克瓦皮姆(Akwapim)山脉,整个城市像一张折扇展开,阿克拉整个城市的秩序、历史、文化都充满着时间和空间的立体感。

### 一 阿克拉,民族文化交汇之地

“通过早期与阿散蒂人的接触,阿克瓦姆人对阿散蒂人的战争方法有所了解,阿散蒂人是战争的导师……对加人(Ga)的影响最大。所有的加人军事组织都是从阿克瓦姆复制过来的,并与加人最初的神权政治(theocratic)相结合……邻近的奥苏(Osu)人几乎同时学会了它,十八世纪末,(这种组织形式)延伸到了特马(Tema)、恩瓜(Nungwa)和拉(La)。”

——M. J. 福尔德

出了阿克拉的机场,便看到一群人身披着肯特布(kente,一种加纳传统丝棉混合布)制成的传统服饰,打着手鼓起舞;之后在大街小巷,甚至学校,也常会看到许多穿着民族服饰的人敲锣打鼓,走在前面的人驱赶闲杂的路人,供后面的仪仗队前行。当地人告诉我,这是酋长们在组织活动,我在机场看到的那些人,则是在欢迎酋长外出归来。还曾闻中国商人抱怨,当一个酋长去世,就会在整个街区发通告,并要求店铺关门回避。虽然我迄今仍旧不知道这些仪式的名称,但很明显,传统文化是阿克拉当地社会生活的重要组成部分。阿克拉的原住民是加人(Ga),讲加语,但要给阿克拉的文化下一个定义则是难之又难。不仅因为我只是一个闯入阿克拉的外国人,更因为阿克拉本身就是一个多民族、多文化融合的城市。

阿克拉的加人文化本身极具特色。在18世纪以前,加人民族中存在着“神权”的政治形式。代表神灵统治的社区领袖,由先知(lomo)、乌罗梅(wulomei)和阿格巴比(agbabii)等祭司阶层组成,他们是

神灵的侍者,是神权的象征,也是世俗权威。与此同时,每个社区又有自己的神灵,通常是原住民群体的潟湖神或海神。例如在已经和阿克拉融城的特马,有萨库摩(Sakumo)和谢姆(Tfemu)两位潟湖神,而在阿克拉老城,海神奈(Nai)和欧耶尼(Oyeni)则有着至高的地位。

阿克拉的加人文化在18世纪经历了一场阿肯化的过程:今天的加人酋长——加语称之为“曼泽(mantse)”——是在阿肯人(Akan)酋长的影响下产生的,加人象征权力的凳子(stool)借鉴自阿肯人的凳子,加人的军事领袖或平民集团阿萨夫(asafo)也是17世纪从阿肯人那里传来的。民族的交融也并非总是伴随着和平。在19世纪,阿散蒂王国(阿肯民族)为抢占商路和贸易,曾多次入侵沿海地带的加人和芳蒂人(Fanti,阿肯民族的分支)国家。我曾好奇地问我的芳蒂人朋友老马——他已在阿克拉生活多年——对历史上的民族冲突有什么概念时,他大笑道:“没有什么,跟你们汉人回忆清代和元代一样,现在都是一家人”。由于历史原因,在这座城市生活着来自北方的豪萨人、西部的芳蒂人和东部的埃维人(Ewe),以及来自加纳各地的诸民族,逐渐形成了大杂居的格局。

阿克拉不仅融合了非洲多民族的文化,还将基督教、伊斯兰教和本土宗教相融合。信奉祖先崇拜和泛灵论的加纳人,不仅会依照传统的礼仪祭祀祖先,同时也会按照基督教或穆斯林的传统进行礼拜。许多车辆的玻璃上,贴着象征着祖先灵魂的凳子,也贴着耶和華的神像,甚至还会有贴着埃塞俄比亚皇帝海尔塞拉西一世画像的拉斯塔法里教信徒。周日的教堂和校园里时常响起唱诗班的歌声;清晨,远方的清真寺也会传来悠长的诵经声。

同西方世界长期的交往使阿克拉人对欧美的文化充满着憧憬与借鉴。在奥苏区的酒吧里,人们穿着加纳式短裙伴随着格莱美音乐蹦迪到深夜;在立交桥下,涵洞的墙壁喷画着西式现代与非洲传统风

格结合的涂鸦；英式足球早已是加纳人最热爱运动，并被本土化；路边的小铺会起名为“纽约城”、“五角大楼”，但西式的名字旁又会画着阿散蒂的豪猪或北部的瞪羚。欧美文化同奔放热烈的加纳本土文化一起，共同构成了阿克拉的多元与包容。

## 二 阿克拉，四方商贾汇集之港

*“海边的居民也带着他们从荷兰人那里买来的东西来到集市上，这些东西有亚麻布、刀子、畜栏、望远镜、松木和锯子，还有她们的丈夫从海里弄来的鱼。妇女们把这些商品运到其他城镇……从海里捕来的鱼也至少要被运到一两百英里外的内陆地区……”*

——彼得·德·马蒂斯

1602年，一位荷兰海员来到当时还被称为黄金海岸的加纳之后，记录下了海港的商业活动。在14世纪欧洲人到来前，加纳就已是一处重要的商旅之地；这片土地上的人民广泛地参与到了连接欧亚非的贸易网络之中，将沿海地区的黄金、海盐，通过北方的穆斯林商人，运送到萨赫勒地带的黑人帝国，再穿过广袤的撒哈拉沙漠，途经北非的地中海港口，最终去往欧洲的宫廷。从西非经过撒哈拉流入到欧洲的黄金，又不断地通过拜占庭和阿拉伯世界流向印度和中国，“黄金东流去，装潢庙宇、宫殿和亚洲贵族阶级的服装，珠宝和香料则流向西方”。由此，形成了一个前资本主义时代的全球化贸易网络雏形。历史学家布罗代尔将撒哈拉沙漠描绘为“地中海的第二个面貌”，跨撒哈拉商路孕育了杰内、贝戈、廷巴克图等耳熟能详的伟大城市，而阿克拉所在的加纳沿海地带，则是跨撒哈拉商路的南端终点之一。

14世纪后，随着以葡萄牙人为先驱的欧洲探险家的到来，加纳的贸易网络逐渐从跨撒哈拉贸易，转向了沿海地区的大西洋贸易。

最初，阿克拉不是加纳最著名的贸易中心，当时的贸易中心是沃尔特河出海口阿达(Ada)，和今日位于海岸角(Cape Coast)的埃尔米纳(Elmina)——这些海港连通着内地盛产黄金的普拉—奥芬河(Pra-Ofin River)河谷地带。1649年，如日中天的荷兰人在阿克拉建造了乌雪堡(Ussher Fort)，之后丹麦人和英国人也纷至沓来，分别建造了克里斯蒂安斯堡(1652年)和詹姆斯堡(1673年)，作为黄金、奴隶和象牙等商品贸易的据点，推动了阿克拉作为沿海贸易与政治中心的兴起。

最初，来到阿克拉的欧洲商人并没有在同非洲人的贸易中占到什么便宜；相反，欧洲人担心自己的货物会被非洲人嫌弃，因而不断琢磨非洲人的喜好，变换着商品的花样，并谦卑地遵从着非洲人定下的规矩。而随着欧洲资本主义的发展与扩张，加纳在17世纪末逐渐被卷入大西洋奴隶贸易的漩涡中而无法自拔；当19世纪初期英国废除奴隶贸易时，包括阿克拉在内的沿海商业城镇却发现，奴隶带来的财富只是南柯一梦，自己已然失去了同欧洲人平起平坐的资本，再加上北方地区阿散蒂王国的虎视眈眈，不得已只能沦为欧洲经济的附庸。



图1 破败的詹姆斯堡  
图片来源：作者拍摄

当我来到至今留存的欧洲堡垒时发现，并不高大的白色墙体已经被雨水和海风侵蚀出一道道棕黄色的水渍，英国殖民时期的办公楼也已破败，墙根还蹲着几名待业的年轻人和卖椰子的大哥。昔日的海上马车夫和大英帝国从海上而来，又从海上离去。历史或许悲怆，但仍为阿克拉乃至整个加纳孕育出浓厚的商业氛围。在今天的阿克拉，世界各地的商人依旧随处可见，不同国家和民族的生意人也形成了不同的社区和市场。但这座城市的商业基础依旧是由那些本土中小商人组成，从在机场招呼客人的黑车司机，到马路口头顶着几十斤重货物兜售的“马达姆（女士）”们，再到城市新兴的中小企业主，他们和四百年前向欧洲商人出售商品的祖辈们一样，在这片土地上按照自己的方式生活着。

### 三 阿克拉，贫富悬殊的大都会

“不，我谁都不会投，无论是 NPP 党，还是 NDC 党，无论是马哈马，还是阿库福·阿多，他们只会给我们承诺，然后再打破它。”

——阿克拉某出租车司机

在我从机场赶往住处乘坐的第一辆出租车上，司机师傅如是说。和这个世界上大多数国家一样，加纳存在着严重的贫富差距，这一点在阿克拉则表现得淋漓尽致。

从科托卡国际机场出来，坐上出租车，我看到的第一个画面便是干净整洁的花园转盘，四周是干净的写字楼，洁白的瓷砖铺排在墙壁上。正当我感受到阿克拉的现代化时，出租车转了一个街角，随后便看到街道两旁，到处都是乞讨的孩子和他们虚弱的母亲。车在一个红绿灯路口停下时，从街边树下跑来一个举着棒棒糖的小女孩。她敲了敲车窗玻璃，伸出手喊“One pesewas, please（请给我一个硬

币）”。由于我没有换当地货币，就跟她摆了摆手；小女孩见状，也向我摆了摆手，并笑着举起手上的棒棒糖向我炫耀。当绿灯亮起，出租车迅速启步，将小女孩甩在后面，从后视镜里可以看到她又跑回到树下坐着。



图2 路边乞讨的小女孩

图片来源：作者拍摄

司机见我初来乍到，便告诉我这种情况到处都是，以后会见到更多。沿途驶过人声鼎沸的街道，头顶货物沿街出售的小贩从身边一闪而过。一阵沉默后，司机又开始谈起加纳从2020年开始的糟糕经济状况，不断增多的税种以及贬值的货币，已经让他喘不过气来。他担心再这样下去，怕是又要多兼一份工作了。我之后的观察也印证了司机的悲观。2020年新冠疫情以来，尤其是今年上半年俄乌冲突的爆发，使本就处于国际金融和供应链体系边缘的加纳受到猛烈冲击，债务风险攀升，塞地（cedis）大幅贬值，国内通货膨胀严重，失业率猛增。一个鸡蛋在去年年底还是0.9塞地，今年就已经涨到了2塞地，而民众的工资水平仍旧没有任何变化。虽然加纳的全国生产总值（GDP）在整个非洲还算得上不错，但即使是在阿克



拉，许多普通工人的工资也仅够勉强糊口。因为我的住所水管、电路在我刚住进去的时候全是坏的，所以我一到加纳接触最多的就是那些修水电的工人们。他们告诉我，自己的工资也不过400至600塞地，还需要养活至少两个子女。就连加纳大学的教师工会，今年也组织教师们进行大规模且长时间的罢工，要求政府部门提高工资待遇。持续2021年一整年的由于抗议政府加税而爆发的“修复国家（#FixTheCountry）”运动方结束不久，今年年初在阿克拉又发生了多起大规模游行示威，民众对经济不平等、就业不充分和政府腐败的忍耐度越来越低，由此产生的社会治安案件越发频繁。

在加纳大学的白墙红瓦内，绿树成荫，作为城市中产阶级的大学老师们的轿车在校园内穿行；离学校不远的阿克拉市场（Accra Mall）附近，高级超市、商店、银行鳞次栉比，富有者在商场内选购来自欧美的奢侈品和进口蔬菜，在24层的空中花园享用牛排和寿司。而墙外则是赤着脚互相捉虱子的孩子和食不果腹的流浪汉。这只是初来加纳看到的城市一角。在阿克拉旧城区的阿戈伯格罗谢（Agbogloshie），有着加纳最大的进口电子垃圾倾倒场，更多的低收入者依赖这些西方的洋垃圾生存。阿克拉就是这样一个城市，极少数的富人掌控着一切，而在城市人口中占比最大的穷人则仅掌握最少的社会资源，努力挣扎在生存线上。

#### 四 阿克拉，泛非主义的旧圣地

“战斗终于结束了！因此，加纳，这个你所深爱的国家终于永远自由了！……我们赢得了战斗，但是我们必须准备再次奉献我们自己……如果这种独立没有同其他非洲殖民地的解放连接在一起的话，它将是毫无意义的。”

——克瓦米·恩克鲁玛

1948年2月28日，阿克拉一队二战退伍老兵为获得福利待遇和工作机会，前往英国殖民政府驻地游行请愿，但迎接他们的是英国警察射来的子弹。民众的愤怒被点燃，骚乱也随之发生，短短几天蔓延到整个殖民地。这场被称为“阿克拉骚乱”的事件，也成为加纳人民争取民族独立与解放的重要节点。在骚乱中，被加纳人民视为国父们的“六人团（Big Six）”和民族主义政党黄金海岸统一大会党趁势崛起，开始了争取殖民地自治乃至独立的历史进程。斗争使克瓦米·恩克鲁玛崭露头角，他在同“六人团”和黄金海岸统一大会党决裂后，创建了人民大会党，并在1957年带领加纳人民走向了最终独立。加纳由此成为了撒哈拉以南非洲地区的第一个独立国家。

加纳，曾经作为大西洋奴隶贸易的“无归之门”，大批黑人从此地离开家乡非洲，飘零到北美、西印度群岛和巴西的种植园中，开枝散叶，繁衍至今。这段悲惨的历史，也使加纳的领袖们似乎天然带有一种“泛非主义”的使命感。恩克鲁玛就任加纳总统后，将整个非洲的独立与解放视为己任，在非洲各个国家与地区之间纵横捭阖。一时之间，阿克拉成为了整个非洲以及全世界非洲裔的圣地。1961年，“黑星广场（Black Star Square）”在阿克拉南部海岸筑成，距离曾经的英国殖民政府官邸克里斯蒂安堡仅1.2公里。1919年，泛非主义者马库斯·加维（Marcus Garvey）创立了航运公司“黑星线（Black Star Line）”，以支持那些流落在北美、渴望回归故乡的非洲裔们发起的“回归非洲运动（Back-to-Africa movement）”。自此，这颗黑色的五角星便成为了非洲人民独立与自由的象征。



图3 黑星门  
图片来源：作者拍摄



图4 恩克鲁玛陵园  
图片来源：作者拍摄

随着1966年恩克鲁玛在政变中陨落，并最终客死他乡，加纳领导人对泛非主义的热忱开始消沉，阿克拉在泛非主义运动中的地位让位于尼雷尔领导下的达累斯萨拉姆、阿鲁沙以及今天的亚的斯亚贝巴。但阿克拉仍旧是泛非主义在非洲大陆成长过程中最初的摇篮。

车绕了一个大弯，停在了黑星广场周边。我站在“黑星门”前，仰望着上面那颗巨大的黑色五星。也许是因为工作日，黑星广场人迹寥寥，只有几个外国游客驻足。我踱步至黑星广场不远处的恩克鲁玛陵园，园中矗立着的恩克鲁玛铜像呈战斗的姿态，一手握拳，一手指向远方，似乎还在提醒他深爱的人民，非洲人民解放的伟大理想或许会消沉，但永远不会死去。

本篇责编：李宇晴  
文字审校：许 帅



IIAS

清华大学 国际与地区研究院  
Institute for International and Area Studies, Tsinghua University

海淀区清华园1号

清华大学中央主楼205层

中国 北京

+86-10-62787747

<http://iias.tsinghua.edu.cn>

协调人 张静

本期执行编辑 何演

编辑部 高良敏(主编) 何演(副主编兼编辑部主任)

傅聪聪(编辑部副主任) 李宇晴 李音 王霆懿

郑楠

编辑部助理 许帅 王琴