

哪怕在特朗普对华制造贸易摩擦的时期，**由于中国经济的高速发展，光联邦快递在安克雷奇的货运量增长率年均就达 10% 左右。**

济萧条，许多航空公司严重亏损甚至倒闭，市场不景气也直接影响到飞机制造业，振翅高飞的中国民航企业幸运地拥有“买方市场”地位，被美国航空工业视为“上帝”，各家公司使出浑身解数，甚至主动推荐国际商务中时兴的租赁方式，巧妙解决中方“资金不多”而美方“飞机过多”的矛盾。1983年，在美国金融界协助下，中国民航系统从波音公司租用波音-747Combi客货两用机。按照美国法律，在美国购买或租赁飞机若在第三国交付，可以免交部分税费，于是经双方商定，当地12月21日13时30分，当波音-747Combi从阿拉斯加飞出海岸线，到达公海150海里商定的经纬度时，中美合同执行人一起来到驾驶舱，同时拿起机载无线电话筒，向西雅图波音总部通话：“飞机已到达公海指定经纬度，中国飞行员正式接收波音-747Combi飞机！”这时，中国飞行员各就各位，接替美国飞行员，按预先申请航路飞越太平洋，奔向北京……

以20世纪90年代末划界，之前中美航班多以客运为主，飞机往往在安克雷奇停留一两个小时，以便加油，也有个别航班因为突发事件在这里紧急备降。随着各种新型远程飞机不断投入使用，空中直飞距离越来越长，来这里的客运航班越来越少，但同时越来越多货运航空企业却把目光投向这里。“货运

航空公司选择在安克雷奇给飞机加满油，为的是让满载货物的飞机能从离目的地最近的地方出发，截至1988年，近30家航空公司在这里开设中国货运航线，仅仅三年后，每周货机多达660多班，其中包括联邦快递、联合包裹运送（UPS）、美联合、美西北、三角等美国乃至世界航空业巨头，中国大陆的国航、中货航、南航，中国香港和中国台湾的国泰、长荣、华航也在这里开通航线，航班数量占到总数的四分之一。”莫顿曾描述，每天早晨6时到8时，来自纽约、洛杉矶、西雅图、辛辛那提等地的航班，迎着朝霞汇集到这里装载货物，然后前往中国；而每天傍晚，来自中国的飞机又在晚霞中集中降落在这里，在这些航班中，约有一半是最大的波音747货机。

日本航空历史学者田边义明介绍，至迟到1997年，安克雷奇每



左图：安克雷奇国际机场。

天的货运航班有60%左右飞往或来自中国。哪怕在特朗普对华制造贸易摩擦的时期，由于中国经济的高速发展，光联邦快递在安克雷奇的货运量增长率年均就达10%左右。

耐人寻味的是，随着中国航班与乘客的激增，安克雷奇乃至阿拉斯加的经济被彻底激活。前安克雷奇经济发展委员会主席鲍伯·波尔表示，正因为中国业务占据突出地位，原本在美国偏居一隅的安克雷奇国际机场却提早跟纽约、旧金山等大城市机场同步应用了盲降导航系统。在能见度超过400米以上的情况下就能够指挥飞机安全降落，而且那里还有精干的专业机械扫雪队，只要15分钟就能把跑道积雪和冰清除得一干二净，况且安克雷奇优越的地理位置和低廉的物流成本相结合，吸引了众多中国航班乃至企业到来，20世纪90年代，同样是波音747大型货机一次起降，在安克雷奇的收费不到600美元，可邻近的西雅图要2400多美元，而纽约肯尼迪机场更达到4000多美元。

## 人间自有真情在

对身处中美交往一线的安克雷奇人来说，他们眼里的中国，是以每年甚至每月的速度从“古典美人”向“现代巨人”进行角色切换，“我们曾抱怨哪怕北京、上海这样的中国大城市现代公共卫生和排水设施不太够，人民生活并不富裕，但这并不意味着中国人能被外人所嘲笑或怜悯，他们相信命运完全操在自己手里，中国人能接受的是外部世