

“一带一路”战略下贵州发展路径探析

杨达，林子¹

(贵州大学公共管理学院, 贵州 贵阳 550000)

摘要:2015 年 3 月, 国家发展改革委、外交部、商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》, 将“一带一路”以官方文本定格。贵州虽未在其中被明确点名, 但其发展是国家战略的重要支撑, 这也便决定了“一带一路”战略下贵州发展的应有路径: 定位作为“南方丝绸之路”的重要节点, 传承从以中国为代表的亚洲秩序融入到世界进程以及今天“一带一路”彰显的互利共赢精神, 并在深化对外开放的通道建设保障层面做好贵州发展路径的基础应对。

关键词:“一带一路”; 南方丝绸之路; 互利共赢; 通道建设

中图分类号:F127

文献标识码:A

文章编号:1000 — 5099(2017)01 — 0061 — 09

国际 DOI 编码:10. 15958 /j. cnki. gdxbsbh. 2017. 01. 11

贵州虽然没有被 2015 年出台的将“一带一路”定格为官方地缘外交大战略的《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》点名, 但同样是国家大战略所应依托的重要省份, 特别地, 基于作为“一带一路”南通路重要补充的“南方丝绸之路”的重要节点, 鉴于后发赶超阶段与“一带一路”互利交往精神的契合, 以及考虑到在深化扩大开发时期对外基础应对选择对国家战略的促进, 贵州在“一带一路”战略下的发展不仅仅是获取国家“政策红利”实现自我前进, 还是在自我提升的过程中助力国家战略更好推进的双向互构式运作路径。

一、“一带一路”战略下贵州发展地缘定位: “南方丝绸之路”的重要节点

传统意义上的丝绸之路主要指途经中国西北部与外界相连的承载贸易往来及文化交流的交通线, 但到了 20 世纪 80 年代, 有学者提出除了长久以来被认知的长城以北的“草原丝绸之路”以外, 还存在由东海经南海到印度洋并进一步远至红海的“海上丝绸之路”, 同时更存在由四川成都出发经贵州至云南再到缅甸、印度以及到中亚、西亚的“南方丝绸之路”。^[1]虽然这条中国西南内陆通往境外的商道到了 20 世纪 80 年代才定格南方丝绸之路这样一种较为普遍的提法, 但这条道路却早已客观存在并成为今天“一带一路”的重要南通路补充, 而贵州则在其中占据至关重要的节点地位。

古南方丝绸之路又曾被称为“蜀身毒道”。“蜀”指四川, “身毒”指印度, 即由成都出发, 在国内经四川、贵州、云南, 在国外经缅甸, 最终到达印度的实现南方与外界沟通交往的重要通道。从时间上看, 古南方丝绸之路的出现比传统意义上更为人

¹收稿日期:2016 — 12 — 15

基金项目:贵州省软科学计划项目“‘一带一路’大战略视域下贵州扩大开放战略的文旅地理路径研究”[黔科合基础(2016)1502 — 2 号]; 贵州省艺术科学规划重点项目“贵州地域文化与区域发展战略研究”(16GA11)。

作者简介:杨达(1987—), 男, 贵州贵阳人, 教授, 贵州大学东盟研究院东亚文化与战略研究所所长, 中国科学院地理科学与资源研究所博士后。研究方向: 国际战略、区域战略。

们所知的张骞出使西域的北方丝绸之路早了 200 多年，同时虽然在影响力和通道规模上也许比不上北方丝绸之路，但南方丝绸之路曾在历史上，特别是南宋年代中国经济重心南移之际发挥了举足轻重的作用。另外，伴随今天地缘特征演变尤其是在此基础上全国交通网络的“换代升级”，南方丝绸之路在新的时代背景下也自然具备与其历史形态不同的特质：其一，起点多元化。相对于此前的起点单一化，即与历史上仅仅将成都作为南方丝路的起点不同，今天的起点应该扩展为整个成渝经济区、“长三角”“珠三角”；其二，终点向更远更广泛地区延伸。即国外所达地区不仅限于缅甸和印度，还应再延伸为经穿越印度洋到达非洲和欧洲；其三，多向路径相对于此前的单向路径。即与曾经的单一通道不同，应进一步扩展通道的多方向行进路途，在西向应经印度、印度洋最终通往非洲大陆，在西北向应经印度、巴基斯坦、阿富汗、伊朗、伊拉克、叙利亚、地中海最终达至欧洲，在南向应出云南后沿泛亚铁路东南亚线进入老挝、泰国、柬埔寨、新加坡、马来西亚等地；其四，交流内容的多样化相对于此前的单一化。即由此前的“蜀锦邛竹”扩展为涵盖能源、机电、原材料、轻工产品、农副产品等物质元素，以及包括民族文化、旅游往来、影视精品等凸显精神特质的非物质元素。^[2]

由此，与在历史上南方丝绸之路与沿亚欧大陆桥自新疆出境的北方丝绸之路构成南北呼应格局类似，今天的“新南方丝绸之路”同样对“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”形成了不可忽视的“南通路”补充。而本就诞生于最早“西进”考量的“一带一路”大战略，就是要助力中国西南方各省市区的进一步对外开放。贵州在南方丝绸之路发展的重要历史坐标以及今天国家大战略的时代要求，都又决定了其需要借今天的“新南方丝绸之路”实现深化开放进程中的后发赶超。

历史上，贵州受到的误会较多，同时受到过一些不好的评价。如 1930 年，人们误将红军在黔东南地区创建的革命据点认为地处湖南；又如，误认为在二战时期作为“抗日生命线”的“史迪威公路”及今天经影视作品广为传播的“二十四道拐”的国内段隶属于云南省，而史料已证实属于贵州省晴隆县；再如，“黔驴技穷”“夜郎自大”等一些对贵州较为负面的评价俗语。但贵州对于整个国家的发展曾做出了非常巨大的贡献，具体在中国通过丝绸之路与外界交往方面，贵州的贡献显见于相关具体的实例：第一，张骞出使西域从别的地方贸易而来的蜀布以及同一时期在南越都城番禺出现的蜀枸酱等，均为贵州生产，由此说明贵州早已开始与外界的往来；第二，汉武帝令张骞“因蜀犍为发间使”，让他找出并考察处于丝绸之路上的“犍为”郡，同样也处于贵州范围之内；第三，贵州作为“南方陆上丝绸之路重要区域”，茶叶等特色农产品早就踏上了世界流通的丝绸之路商业圈。除此之外，贵州在漫长历史中于南方丝绸之路上的坐标定位，也为今天融入国家“一带一路”大战略设计打下了基础。

早在先秦时期，于云贵高原东侧，云南的东部和贵州的西部交汇的乌蒙山脉地区便成为联结巴蜀和百越、西南夷以及东南亚的重要通道，而也正是依靠这些南北向的天然通道，不同族群才能形成较为固定的文化交流和经济贸易路线，形成青衣道、五尺道等民间通道，为日后秦汉中央王朝开通以民间通道为雏形的官道打下重要基础，并成为后来被冠以“南方丝绸之路”的诸通路的雏形。^[3]由此可见，所谓的“南方丝绸之路”其实早已客观存在，只是后来才有对其加以官方的统一称谓，同时最早被称作“蜀身毒道”。与此同时，当时的天然通道在发挥文化交流和经贸互动的作用时，还成为先秦夏、商时期羌系民族朝西南地区迁移的通路依托，特别到了战国时期“因畏秦之威”而达迁移高潮，迁移目的地除达西南夷地区之外，还远至东南亚及南亚东部地区，于是民族迁移在依托当时南北交通通路的同时又反过来推动了相关要道的拓展。^[4]

秦朝时期，秦王扫六合，当时在今天的贵州地域坐拥六县，在古代分别称为镡成、毋敛、且兰、夜郎（贵州在古时被称为夜郎古国）、汉阳以及犍县，历经千年之后，现在分别被称为黎平、独山、福泉、石阡、赫章以及遵义。秦在乌江流域保留了“夜郎”的称号。在秦朝时期，一个县面积广大，可以达到 3 平方千米的占地面积。秦二世后，天下大乱，当地的许多首领准备收复自己的领域，于是，上述的六个国家又被重新建立。总的来说，夜郎这个国家在当时的诸多国家之中面积居第一。除此之外，各国均奉其为首领，可见其地位之重要。

公元前 135 年，夜郎国建立 70 余年后，西汉的中郎将唐蒙受汉武帝之命出使此地，希望以厚礼说服夜郎侯多同归汉，以打开夜郎通道。在与多同接触过程中，唐蒙不仅品尝到了演变为今天茅台酒的、当时被称为“枸酱”的佳酿，还与夜郎君多同达成国家要统一、民族要团结的共识。于是，多同被封侯，其儿子被封令。与此同时，作为当时美酒发源地的犍县被设置为郡，并以该地作为核心区域，通过大修水道将其与綦江、赤水两大水域连接，打通与夜郎国毗邻的四川等地，实现当时长江运输业

的进一步发展。

基于道路联通的改善，汉朝中央先后派出了四路特使，从夜郎国出发，寻访南方丝绸之路。相对于北方丝绸之路，南方丝绸之路沿线因不具备保障北方丝绸之路畅通的骆驼运输，以马匹为主的交通工具不能很好克服山高路险之弊端。不过，也正是因为扼守地理险要，夜郎地区历来是兵家争夺的重要位置，国家的重视也为南方丝绸之路的畅通保持发挥了巨大作用，由此进一步决定了途经夜郎的上述通道在商旅往来中也起着中转枢纽的作用。

伴随夜郎国覆灭以及郡县制在夜郎地区最后确立，“贵州”这一名称开始出现，同时南方丝绸之路，或者说当时的蜀身毒道，便也一直在贵州地域的不同时期承载各类外贸交换货物，如丝绸、茶、漆器等特色物品，以及蜀布、铁、盐等大宗贸易货物，而当时大量的蜀布和茶均由贵州生产。^[6]与此同时，贵州也一如既往地南方丝绸之路中发挥着举足轻重作用。唐代以后，中国逐渐实现造船和航海技术的迅速发展，随之而来的是东南沿海港口的兴起与国家经济重心向东南移动，于是海上通路也便成为中国与东南亚和南亚间实现贸易往来的重要依托，这也便是海上丝绸之路逐渐兴盛的原因。不过，地理上相近的区位以及西南区域与东南亚、南亚因此前长期交互而积淀的友好睦邻关系，使得中国通过南方丝绸之路与外界的交往从未中断。^[6]与此同时，最早被称作“蜀身毒道”的古南方丝绸之路在唐代以后又因茶马互市的形成而延伸至西藏乃至长安，于是被赋予“茶马古道”的新称。在此基础上，宋代之后专门设置茶马司以实施茶马治边政策，即让茶马司掌管西南地区的茶叶与西北少数民族马匹间的交换。^[7]之后到了元直至明代中期，南方丝绸之路进一步远远延伸到中亚和西亚以同草原丝绸之路及海上丝绸之路交汇，形成古代中国向西的环状大通道。^[8]而到了清朝时期，“据《镇远府志》（镇远系贵州省两座国家历史文化名城之一），清乾隆年间兵部侍郎兼贵州巡抚冯光熊在‘序言’中说：‘余昔从征缅甸抵镇远，扼沅江之上游，当滇黔之孔道，为西南一大都会’；清嘉庆二十四年（公元1819），林则徐赴云南途经古城镇远，在其《滇轺纪程》中记有‘遇缅甸贡象过此’。”^[9]另外，南方丝绸之路还承继中国古代民族迁徙与融合的重要通路作用，所经之地与后来诞生的境内重要的民族聚居区“藏彝走廊”存在重合，除了在总体上有助于推动包括贵州诸少数民族在内的境内藏、羌、彝、白、哈尼等民族的经济文化交流，更促进了诸民族实现共同繁荣基础上的边疆安稳。

抗日战争期间，为应对东部港口和陆上通道都被日军占领后中国无法获得国际支持的不利作战环境，不仅驼峰运输航线得以开辟，沿南方丝绸之路古道干线修筑的连接中、缅、印三国的唯一一条国际通道“史迪威公路”也里程碑式打通。这条位于今天贵州省晴隆县的24拐公路奇观，又被誉为当年的“抗日生命线”，曾在枪林弹雨中为中国抗日战场运送急需物资超过5万吨，同时也为世界反法西斯战争的胜利做出了不可磨灭的巨大贡献。^[10]等到了新中国成立之后，经“三线建设”拉动建设的黔桂铁路、渝黔铁路、贵（阳）昆（明）铁路、湘黔铁路于20世纪七八十年代在贵州省会贵阳市形成交叉，进一步奠定了贵州作为西南进入华南、华中的陆路交通枢纽。由此可见，南方丝绸之路在历史上不仅经成都的锦帛进入缅甸、印度，还通过贵州毕节（黔西北）的赫章（古汉阳县）、威宁到达云南境内最终进入南亚。如今，贵州同样是在国家“一带一路”大布局的南通道“新南方丝绸之路”中对接国内华东、华中、华南、西南进入国外东南亚、南亚甚至远至非洲的重要交通枢纽，“一带”与“一路”的南北交融地带的区位特征，加上作为“泛珠三角”区域合作联盟重要成员以及长江经济带战略腹地的复合身份，也更决定了贵州的对外开放是国内整体（特别是西南地区）的战略支点，这种战略支点地位在西部大开发背景中还有待进一步发挥。

自2000年西部大开发战略提出以来，西部各省区借力国家政策红利实现了经济的高速增长和综合实力的显著提升，城乡面貌由此焕然一新，民生得到较大改善。不过，地理区位、发展基础、资源禀赋等因素导致西部地区虽在实现较快发展，但却没有明显缩小同东部地区的差距，特别是在2001年中国加入世界贸易组织之后东部省份相较西部能更快在对外开放中获益，导致全国呈现“东快西慢、海强陆弱”的整体发展格局。由此，也便更需要激活贵州作为历史上南方丝绸之路的重要节点以及今天西南重要枢纽的战略支点地位，打造连贯包括国内西南地区的贵州、云南、广西、四川等地到东南亚、南亚的南方丝绸之路经济大走廊，有机衔接长江经济带、泛珠三角区域经济带、孟中印缅、中巴经济走廊，并且着力发挥相关区域的重叠区位，为国家西部大开发战略添加新的动力。^[11]

二、“一带一路”战略下贵州发展精神传承:亚洲秩序良性对接世界的演进逻辑

贵州在“南方丝绸之路”中的关键节点定位决定了其在国家“一带一路”战略中能够“有所担当”，这也是作为次国家单元的每一个省份应该自觉履行的坚守，特别地，贵州如今正处于后发赶超的“十三五”关键时期，这也便决定了其实现融入国家战略布局式的自身发展并反哺国家战略推进的双向建构的紧迫性。当然，贵州虽然亟需后发赶超，但绝不重蹈此前一些发达地区为实现工业化而走过的“先污染、后治理”覆辙，而要恪守贵州省“十三五”规划纲要中提到的“守住发展和生态两条底线”。贵州的发展是与国家顶层、长江经济带等区域、周边省份、本省的生态及社会的互利共赢，而这也恰恰契合了从亚洲秩序良性对接世界到今天“一带一路”协调理念出台的演进逻辑。

在基辛格界定的欧洲秩序、中东秩序、亚洲秩序和美国秩序四种类型的国际秩序中，除美国秩序继承欧洲均势理念后主导了当今国际秩序之外，中东的“伊斯兰秩序”和亚洲的“儒家秩序”事实上都发生了较大程度的改变，实现了与当前主流世界秩序的并轨，特别相对于中东秩序，代表亚洲秩序的中国更是既存国际秩序的坚定捍卫者和善意改良者。

与中东“伊斯兰秩序”不同，亚洲秩序更为温和。在亚洲历史上，国家实力的强弱主要由统治者的至尊地位和承认他为最高权威的体系互动加以建构，同时在地图上不存在具体的国界划分。就外交体系而言，无论是中国模式还是印度模式，都把君王视为神意的代表，或至少是一种家长式的权威^[12-15]，因此，国际体系的组织原则也便是等级尊卑而非主权平等。特别从时空跨度而言，中国对于世界秩序所持观念最为长久，影响范围最为广博，同时也曾按照远离1648年确立的威斯特伐利亚体系的模式进行运作。不过，到了今天，中国虽怀抱共产主义信念但却实现了同当前发端于欧洲均势之世界秩序的巧妙融合。

对比欧洲和亚洲的发展历程便可发现，在欧洲，1648年的威斯特伐利亚体系诞生于30年战争中各方“铁与血”的较量，并成长于之后各独立主权国家间长期的复杂互动；在亚洲，最主要的行为体是几个文明中心及其周边围绕的较小王国，而处于中心的中国则在2000年来的大部分时间内依靠强韧的文化粘性、经济吸引维持着地区秩序相对西方而言更加温和的平稳。当然，这也便决定了东西方关于世界秩序的思考自然大相径庭，于是当19世纪遭遇西方发达国家和日本时，中国曾对这些国家的现代外交、礼仪等各种制度不屑一顾。特别地，整个19世纪和20世纪上半叶虽说是欧洲秩序向世界扩展的巅峰，但其通过的是一种假文明教化之托的不符合道义的手段。在亚洲，除了日本和泰国（当然，泰国又和当时强大的日本不同，其因过于弱小而无法影响亚洲力量均衡）之外，其他地区均是欧洲殖民主义推行所谓“国际秩序”的受害者而非参与者。即便中国因领土辽阔而没有完全沦为殖民地，但其不仅丧失了对关键国内事务的控制权，更付出了无数国民生命的代价。直到第二次世界大战以后，亚洲地区“民族主义”意识觉醒的国家通过“非殖民化运动”独立。由此，历史上经常是相互敌对的民众组成了主权国家，不同国家又组成地区性组织，同时，新成立的主权国家均基于威斯特伐利亚式原则而追寻国家利益的外交方式逐渐融入国际秩序。正是基于这一国际趋势，具体到中国，20世纪初清朝覆灭，之后中华民国初生但夭折，终于直到中华人民共和国涅槃重生并在21世纪重新“崛起”，中国逐渐从一个威斯特伐利亚体系的融入者转变为坚定的捍卫者。

值得指出的是，当亚洲国家均融入到基于威斯特伐利亚体系构建的当前世界秩序之际，亚洲的区域体系又独具特色：其一，相对于历史上绝大部分时间都自成一体的欧洲秩序，亚洲区域体系显得更为“开放”，外部国家已被接纳为区域秩序的重要组成。^①其二，不同于欧洲具有基于“均势”制定的连续性规则，亚洲往往把具体的安全和经济问题分割开来单独处理。具体而言，欧洲均势中即便主要国家利益不完全一致，却也相互兼容，因而均势不仅可以实现，而且还可以得到普遍接受并成为一种合法性的存在；但亚洲却不存在这种利益的一致性，各大国只为自己选择的重点各行其是。其三，鉴于历史上东亚和南亚由于地理原因而界限分明，今天的亚洲形成了有外部国家参与的两个“类欧洲式均势”，“一个在南亚，一个在东亚，两者都不具备欧洲均势所必不可少的居间平衡者——即只要转而支持弱的一方就能实现平衡的国家”^[16]，即便有人认为美国符合这一平衡者的身

² ①传统的欧陆均势虽然同样先后存在英国独自或者英俄两大侧翼强国从旁支撑，但两国在地理上距欧洲大陆较近。即便二战后的欧陆均势或者说二战后欧洲在美国支持下走向一体化期间，美国对这一地区秩序干预因为基于同属“西方”的身份归属而显得更加顺理成章，但在亚洲，隶属西方的美国却能对接进入东方的地区秩序，便决定了亚洲秩序更为“开放”的特质。

份界定，弱的一方是否会团结在其麾下一致对抗假想中的秩序挑战者，也需要打一个大大的问号。

当然，上述亚洲区域体系特质完全不影响亚洲秩序对国际秩序的融入，特别重要的是，亚洲秩序中的最主要代表中国，在今天因世界金融危机催生各地民粹主义抬头、“反全球化浪潮”汹涌的背景下，恰恰是当前由欧洲秩序衍生而来的全球化体系中的最坚定支持者，同时更是当前国际秩序的善意改良者。而之所以如此，则是因为中国在融入世界体系享受发展红利的同时，更积极延续“亚洲秩序”的互利交往精神，以“一带一路”促进国家间协作，期待创造新的红利增长点来代替此前主导如今式微的旧式红利。

“传统的丝绸之路，起自中国古代都城长安（今西安），经中亚国家阿富汗、伊朗、伊拉克、叙利亚等而达地中海，以罗马为终点，全长 6440 公里。这条路被认为是连接亚欧大陆的古代东西方文明的交汇之路，主要的特点是贸易通道。”^[17]而今天的陆上“丝绸之路”建设，即具体就“一带一路”中的“一带”而言，在重塑历史大通道的时候，更是要以“丝绸之路”的互利交往精神，建设新的开放与合作的经济发展地带，让中国与沿线国家在包括经济、政治、文化、安全等各领域打造命运共同体。事实上，这样一种互利交往精神，曾经在中国这样一个复杂共同体中存在过，从这个意义上看，也是中国与西方极大的不同。

对比中国与欧洲的历史便可发现，相对于能够海纳百川的中国历史进程，欧洲的土地上曾有不同的族群进入过，但每一次的外来者均以居高临下之姿，不仅不会融合当地的原住民，更使得族群间的矛盾长期存在。与此同时，“整个欧洲的核心不断转移，由爱琴海周边移到地中海的意大利，又移到西欧的法国，又分化为日耳曼的中欧和大西洋上的英伦，最后转移到北美大陆。欧洲的东部从罗马分裂后自成局面，与西欧、中欧分道扬镳。各个核心之间难以融合，多有抗争。独一真神的信仰又具有强大的排他性，更使得族群之间的冲突至今不能消减。”^{[18] 47}

而与欧洲不同的中国的包容性历史进程，也是作为四大古文明之一的华夏文明能够未曾中断延续至今的一大关键要义。被视为人类文明发祥地的旧大陆——欧亚大陆与非洲大陆上，在公元前三四千纪^③的时候，诞生了位于黄河及长江流域的华夏文明，位于北非尼罗河中下游流域的古埃及文明，位于西亚美索不达米亚的幼发拉底河及底格里斯河的两河流域文明，以及位于今巴基斯坦印度河中游的古文明。四大古文明中唯有华夏文明不曾中断并延续至今，其中一个很重要的原因便在于其能够兼容并蓄，而这样一种包容的特性最早体现于西周时期。

西周时期通过“分封制”建立起一个个捍卫王室的诸侯封国，各封国在成立之初确实很好地按照中央王室的设想进行运作，同时其在客观上还扮演着另一个角色：融合自己封国内外的“异族”。散布于各地的封国都是周天子的亲族，他们又被鼓励同外姓通婚，使得尽可能多的人被纳入“自己人”。更为重要的是，每一个封君前往封地时，必定率领周人的部队和投降的商人部队，加上周人的一些专业工匠和技术人员，共同建国。当地土著居民住在城外，那些封君带来的族群则居住在城里，虽然人群分成两种类型，两者却设立了共存的机制，封君带领的后来者需尊重当地人的文化传统和风俗习惯，同时双方没有文化上的高低之分，只是在具体的权利和义务上存在些许差异。由此，周人的分封建制，事实上编织了一个将所有族群都纳入其内的庞大网络，而地处边缘或前哨的封国便自然而然地承担了吸收并融合异族的责任。^{[18] 44}

在继承了夏后氏的笼统霸权以及殷商“同心圆”机制的基础上，西周通过“同心圆”加“封建”的布局方式，打开中国的“天下”边界。或者说，本来就不存在一条实体的边线或界线，只是存在以中央王室为圆心，并向周围扩散的文化影响波及面，而这种文化的影响则伴随半径的扩大而逐渐减弱。可即便如此，正是基于中央的核心以及开放的文化影响，才奠定了后世中国文明的经久不衰，特别是即便经历各朝代更替、外族入侵甚至于近代一度沦为西方列强的半殖民地，却依然顽强延续至今并焕发更加灿烂的光彩。

³ ①十个世纪为一千纪。

当然，中国作为一个开放共同体的巅峰，要数书写宏大叙事格局的隋唐时期。首先就处理与边陲外族关系而言，唐太宗即位后通过一系列运筹帷幄奠定了国家强大的力量基础，与边陲外族的明显实力对比优势让突厥不得不臣服于中国，于是唐太宗与突厥会盟时被奉为“天可汗”。与此同时，中国的州县，除了内地是实际统治的部分外，在西、北、东三方面，都所谓“羁縻州县”。这些“羁縻州县”不仅包含了西北方向多地，还囊括了日本、高丽等在内的东亚诸多国家。上述地方的领袖，有“大都督”“大都护”这一类的名称，甚至还加上唐室中央政府的官衔。这些地方名义上属于大唐统治的疆域，但实际上还是由原来地方族群的领袖管理。^{[18] 109}从这种类似于今天民族区域自治的治理方式也可以看出唐朝开放包容的民族关系把控。与此同时，唐朝还实施了中国历史上最为积极的对外开放政策，在陆地方面，唐朝积极发挥建基于汉武帝时期丝绸之路的作用，不仅在经济上加强了与西方欧洲、中亚的贸易往来，同时也便利了中亚的祆教、摩尼教以及西方的基督教传入中国；在海洋方面，唐朝开辟了向东、向南的航道，不仅让东面的日本深受唐朝文化影响，还向南沿着马来半岛和南海进入印度洋，与伊斯兰文明交汇甚至将华夏文明带达非洲沿岸。

由此可见，整个唐代在北方和南方都没有长城和边塞，通过积极的对外政策和包容并蓄的广博文化，构建了一个开放的领土，并吸纳了任何愿意归属的族群，成就了极具包容性和弹性的辉煌时期。

之后，无论是到了文化相对更加稳定的宋朝还是通过暴力征服统治下的元明清时期，中国虽在区分“我者”和“他者”的问题上自我认同加强，可从相对封闭到后来的闭关自守却让整个民族错过了一次次重要的发展机遇。直到新中国成立以后，特别是1978年改革开放以后，实现开放的中国再次乘上了快速发展的列车。而今天，处于机遇与挑战并存的重要时代背景之中，中国需要克服挑战、把握机遇实现进一步腾飞，依托“一带一路”实现崛起便正是继承了传统的互利精神的共赢选择。

很显然，无论是以中国为代表的亚洲秩序融入世界秩序的历程，还是如今基于打造共赢架构的“一带一路”的出台，包容、开放、美美与共的“非零和博弈”理念都是背后的关键支撑，而贵州今天后发赶超的战略内部，也正传承了相应的互利共赢精神，以实现与国家战略、区域发展的协调共进。

三、“一带一路”战略下贵州发展基本应对:深化对外开放进程中的通道建设保障

贵州在“南方丝绸之路”中的重要节点定位以及基于互利共赢理念的发展，都决定了其需要以自身发展辐射周边并促进国家战略顺利实施。而贵州虽作为一个非常重要的地缘节点，但不靠海、不沿边以及省内山多坡陡、交通发展成本较大的特质，导致了今天贵州欠开发、欠发达的局面。鉴于此，贵州在接下来深化对外开放、促进全面小康、推动经济社会发展的进程中，最基本的应对便是需要从地方层面省域及区域通道建设和国家层面全球通道建设做好保障，而这也是能与“一带一路”政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通“五通”手段中最基本的设施联通实现战略对接的重要选择。

1. 地方层面省域及区域通道建设的发展支撑战略

贵州省目前已实现了与粤桂共建贵广高铁经济带，这是国内第一条由官方签署协议共建的高铁经济带，其成功经验将为贵州与周边省市进行区域合作提供重大参照。对于不久前才通高铁的贵州而言，高铁经济自然还是一个比较新鲜的概念，但贵州需要借此进一步推动与相关省份的合作。正如《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》（国发〔2014〕39号）以及《长江经济带综合立体交通走廊规划（2014—2020年）》指出，要将途经贵阳的沪昆高速铁路等打造为快速大能力铁路通道，建设重庆至贵阳等南北向高速铁路和快速铁路，形成覆盖50万人口以上城市的快速铁路网，强化铁路运输网络；建设黔中、滇中城市群城际交通网络，建设以贵阳为中心，连通安顺、遵义、毕节、都匀、凯里的放射状的城市内及城际交通网络主骨架，实现贵阳与周边城市之间1小时通达，有序发展城市轨道交通并提升城市公共交通网络能力；实施贵阳等地的机场扩建工程，以强化贵阳等地机场的区域枢纽功能，并打造长江上游机场群，建成成都、昆明、贵阳等区域航空枢纽为核心的民用航空网。在依托上述高铁、公路、航空建设打造贵阳、昆明等14个全国性综合交通枢纽（节点城市）的同时，还在能源通道建设方面，要依托兰成原油管道、中卫—贵阳天然气管道，配套建设区域干支线、相国寺储气库等，加大西部天然气引入力度，建

设西气东输三线等主干管道向长江中游城市群供气支线；在区域城市协同发展方面，要推动黔中区域性城市群发展，增强贵阳产业配套和要素集聚能力，重点建设遵义—贵阳—安顺主轴带，推动贵安新区成为内陆开放型经济示范区，重要的能源资源深加工、特色轻工业和民族文化旅游基地，推进大数据应用服务基地建设，打造西部地区新的经济增长极和生态文明建设先行区，加快贵阳等中心城市内陆经济开放高地建设。^[19-20]

基于相关政策文件的战略指向，贵州至少应从以下几个方面寻求自身发展的同时又配合国家全局战略的推进：

第一，加快与“一带一路”沿线节点省市的地面交通联结，而这也是贵州有效融入“一带一路”战略进程的重要前提。贵州需要围绕立体综合交通运输体系的建设，打破现存交通瓶颈带来的对外开放制约，其中最为重要的则是构建运输量较大和运输效率较高的与周边省市相连的快速铁路通道。目前，贵州已通过贵广（贵阳—广州）高铁，实现了快速联通“海上丝绸之路”前沿阵地的广东以及“丝绸之路经济带”与“海上丝绸之路”重要交汇地的广西；通过贵厦高铁（贵阳—厦门）实现了快速联通“海上丝绸之路”核心区的福建；通过沪贵高铁（贵阳—上海）实现了快速联通“海上丝绸之路”前沿阵地的上海。而贵州也正在加快建设包括云南、四川、重庆等重要节点在内的其他地区的高铁通路。其中，云南地处“一带一路”国内外交界的西南门户，贵州已与云南经2016年底沪昆高速铁路的全线通车而连通，而四川和重庆则是中欧班列的重要起点，预期在2018年底实现连通，贵州积极打造西南区域的快速铁路网络对于更好实现融入战略举足轻重。另外，贵州目前公路网络建设中的出省高速公路虽已达到15条，但多地与贵阳连接的干线公路仍待进一步完善。

第二，进一步科学规划水路通道。水运虽然较铁路、空运会消耗更多的时间成本，但却具有物流成本低的比较优势。贵州需深化挖掘水运资源，与长三角、珠三角地区实现“北上长江、南下珠江”的水运通道联结。贵州水运目前面临的一大困难在于，如何协调船运通航与河流上已建成或在建的水力发电枢纽的关系。2013年12月，“两江一河”（南盘江、北盘江和红水河）南下珠江高等级航道工程项目完工，黔南州、黔西南州等相关地区的港口、物流枢纽、船舶修理等建设正逐步推进；2015年6月，乌江构皮滩翻坝运输建设项目完成，同年10月，思林水电站过船设施项目完成，同年11月，沙沱水电站过船设施项目完成。由此，伴随贵州乌江航线贯通，实现水运“北入长江”通达中国水运主通道。在现有水运设施的基础上，贵州需要思考进一步改善全省水网通道以提升出省水路运力。

第三，打造更便捷的航空通道以发展临空经济。按照国发〔2012〕2号文件的定位，要“推进贵阳龙洞堡西部地区重要枢纽机场建设，发展临空经济，适时建设三期扩建工程，新增和加密直达日韩、东南亚及国内大型枢纽机场的客货运航线航班”。临空经济是指以机场为地理中心，在沿交通沿线向外发散式扩张的一定地理范围内打造以临空产业为核心的临空经济区，包括诸如运输业（客运、货运）、民航综合服务业等在内的先导产业，以及配套服务、传统制造业、物流配送、商务餐饮、住宅开发和高新技术产业等在内的相关产业，其伴随知识经济的发展以及经济全球化的推进而出现，符合新时期经济发展的空间及实践需求。2014年，贵州省依托贵阳龙洞堡机场建立了贵州双龙临空经济区，并已成为贵州对外开放的新平台。然而，贵州省双龙临空经济区发展时间依然较短，故一方面需要通过开辟新航线、加密航班、完善航点布局来深化龙洞堡机场建设，打造连接国内外重要城市节点的空中丝绸之路；另一方面提升龙洞堡机场与周边区域的产业配套，实现临空经济区设施完善基础上的高效便捷运输及物流通道；同时再向上海、重庆等临空经济先行地学习先进经验。

第四，打造辅助水、陆、空通道的能源及网络通道。就能源通道的打造而言，贵州需要完善省内电网建设以最终建成覆盖全省的电网体系，保障西电东送的通道建设，同时还需要依托中缅天然气管道和中卫至贵阳天然气管道做好支线管网建设以保障天然气的供应能力。就网络通道的建设而言，依托贵州作为周边地区光缆等通信设施经过的重要通道以及大数据产业基地的重要地缘区位，进一步完善网络通道建设，规划并布局好大数据基地，保障数据处理及传输中的安全底线，促进资源信息的互联互通。

2. 国家层面全球通道建设的宏观对接战略

基于实体的水、陆、空、能源通道以及虚拟的网络通道建设，贵州可以实现与长江经济带、珠江—西江经济带、中蒙缅印经济走廊的有效对接，缩短西南与珠江三角地区、东南亚地区的时空距离，打通“一带一路”的节点相连。与此同时，贵州还需在上述基础设施构建基础上，深化国家战略层面的全球通道建设，这具体表现为贵州与孟中印缅、中国—中南半岛等经济走廊的对接。

2015 年 3 月，中国国家发改委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》；同年 5 月，国务院副总理张高丽在重庆召开的亚欧互联互通产业对话会上，首次明确中国正与相关国家规划从北向南依次的中蒙俄经济走廊、新亚欧大陆桥经济走廊、中国—中亚—西亚经济走廊、中巴经济走廊、孟中印缅经济走廊、中国—中南半岛经济走廊。其中，贵州应该积极考虑融入并且对接的则是最后两大走廊，因为与贵州接壤的云南和广西，正是孟中印缅经济走廊和中国—中南半岛经济走廊在中国国内的对接点，而贵州则成为连接云南和广西的关键节点。

纵览孟中印缅经济走廊沿途，在国外，缅甸的位置非常重要，因为它是作为中国与东南亚、南亚的联结点，其不仅是中国通往印度的最近通道，还是通往印度洋的最近通道；而在国内，贵州的位置同样不可忽视。目前，从缅甸境内的皎漂港经曼德勒到中国境内的瑞丽、昆明的石油及天然气管道，一直延伸到贵州的安顺，在此地分流后再进入重庆和南宁。这一输油、输气通道相比经印度洋、马六甲海峡、南海再抵达中国南部的海上运输，不仅运输距离缩短近 1200 海里，而且绕开了海上航线受到海盗及恐怖主义侵扰、美国等海峡沿岸国可进行制约的“马六甲困局”^[21]，贵州毫无疑问是承接油气管道的关键节点，更是国家今后将油气管道延伸到更大面积区域的关键辐射中心。

而更为重要的，若能沿着上面这条输油输气管道修建铁路，其必将成为贵州、云南、四川等西南部省份进入印度洋的最近通道，同时也成为全国各省份向西开放进程中破解“马六甲困局”的更优选择，而对国内其他省份（特别是广东等东部沿海省份）向西进行贸易出口而言，贵州无疑是一个关键的必经交通节点。事实上，中国国内的铁路已有保障，而中缅双方也已在 2011 年就修建从皎漂到瑞丽的铁路签署协议，并计划中方占筹资大头共投资 200 亿美元，建成后中国拥有 50 年运营权，但鉴于缅甸内部种种复杂因素，项目推进十分艰难。不过，项目的推进还是值得期待，而贵州将在上述中缅铁路开通后发挥举足轻重的地缘作用。

与孟中印缅经济走廊相伴的，则是西南区域正在打造的一系列相关经济走廊、经济圈以及泛亚铁路。

由“昆明—河内—海防经济走廊”和“南宁—河内—海防经济走廊”以及“环北部湾经济圈”构成了中国—越南“两廊一圈”合作战略规划；由“南宁—新加坡经济走廊”一轴，以及“大湄公河次区域合作区”和“泛北部湾经济合作区”两翼，构成了范围比前者稍广的中国—东盟“一轴两翼”合作战略规划；而由西南经济区、泛珠三角经济区、北部湾经济区和东盟自由贸易区则构成了彼此重叠、范围更广的大区域合作规划。不仅如此，被称作“钢铁丝绸之路”的“泛亚铁路”也正在规划建设，其包括东线、中线（包括延伸的中东线）和西线 3 条通路，主要以国内的昆明和南宁为始发点向东南亚及南亚辐射，强力助推相关经济走廊、经济区的打造。贵州在地理位置上不仅靠近整个经济合作区域的几何中心，同时紧邻广西和云南两大向东南亚、南亚开放的“桥头堡”，故可实现与上述两地的对接，发挥自身应有的积极作用。

与此同时，涉及昆曼公路和昆曼铁路的经济通道也是不容忽视的重要通路。

2013 年，昆曼公路完成了整段路线的贯通，由云南省昆明市出发，经老挝相关城市，最终抵达泰国曼谷；2015 年底，昆曼铁路合作项目正式启动。若此条属于泛亚铁路计划重要中间段的铁路能如远景规划般早日顺利实现向马来西亚和新加坡的延伸，那么对于中国、老挝、泰国、马来西亚、新加坡 5 国的经贸交流与人员往来将起到更好的推进作用。与规划中的中缅铁路一样，该线路同样为中国提供了直达印度洋的高速铁路。作为与云南接壤的省份，同时沪昆高铁贵州西段（贵阳北至昆明）已经开通，贵州可借助向西开放的陆上“桥头堡”云南，寻求提升与东南亚国家在经贸、旅游文化和人员交流等各方面的合作。

简要地从历史地理上看，贵州的地缘区位对于中共的历史而言无疑具备重大的转折意义，无论是遵义会议对于当时党的发展发挥的“定海神针”作用，还是以贵州为代表的西南部地区成为当时难以被突破的战略纵深，以及抗战时期位于今天贵州省晴隆县近郊的国内与外界联通的唯一通道——“史迪威公路”等，均尽显战略大后方的支撑作用。如今，中国孟中印缅经济走廊构想，还旨在联通缅甸北部、孟加拉国和印度，4个国家不仅会因为经济纽带而互动更频，中印两国间也会拥有除喜马拉雅山垭口之外的新的通道。很显然，贵州将在国家间的共赢式发展中发挥通道省份的应有担当，而这也与2016年11月召开的“G20领导人杭州峰会”所强调的“包容性增长”理念密切相关。^[22]与此同时，从战略层面考虑，当中国东部沿海遭致封锁时，经缅甸通往印度洋的通道则意义重大。而无论从历史还是现实考虑，贵州的地理区位都决定了其需要在国家地缘政治、经济、战略等各方面形成重要支撑，这也是贵州需要继续从设施联通层面进行努力的方向。

参考文献：

- [1] 罗群，朱强. 20世纪以来“南方丝绸之路”研究述评[J]. 长安大学学报(社会科学版)，2015(3)：121.
- [2] 汤正仁.“新南方丝绸之路”视野下的贵州发展战略定位[J]. 区域经济评论. 2014(6)：37.
- [3] 邹一清.“南方丝绸之路学术研讨会”综述[J]. 中国史研究动态，2015(4)：68.
- [4] 杨帆.“南方丝绸之路”形成的历史背景及其它相关问题[J]. 中华文化论坛，2008(S2)：38.
- [5] 杨帆.“南方丝绸之路”形成的历史背景及其它相关问题[J]. 中华文化论坛，2008(S2)：38.
- [6] 纳文汇. 回族文化与“一带一路”背景下南方丝绸之路的重构[J]. 民族文化研究，2016(2)：44.
- [7] 王志民. 建设南方“丝绸之路经济带”的地缘环境探析[J]. 当代世界与社会主义(双月刊)，2015(1)：119.
- [8] 纳文汇. 回族文化与“一带一路”背景下南方丝绸之路的重构[J]. 民族文化研究，2016(2)：44.
- [9] 汤正仁.“新南方丝绸之路”视野下的贵州发展战略定位[J]. 区域经济评论，2014(6)：38.
- [10] 宋志辉，马春燕. 试析南方丝绸之路在中印关系中的作用. 南亚研究季刊. 2012(2)：76.
- [11] 林文勋.“一带一路”战略与南方丝绸之路经济大走廊构想[J]. 云南师范大学学报(哲学社会科学版)，2016(2)：6.
- [12] See Immanuel C Y. Hsu, The Rise of Modern China [M]. New York: Oxford University Press, 2000: 317 — 17.
- [13] Thant Myint — U. Where China Meets India [M]. New York: FarrarStraus and Giroux, 2011: 77 — 78.
- [14] John W. Garver, Protracted Contest: Sino-Indian Rivalry in the Twentieth Century [M]. Seattle: University of Washington Press, 2001: 138 — 40.
- [15] Lucian W. Pye, Asian Power and Politics [M]. Cambridge, Mass. : Harvard University Press, 1985: 95

[16] (美) 亨利·基辛格. 世界秩序 [M]. 胡利平, 等, 译. 北京: 中信出版社, 2015: 274.

[17] 张蕴岭. “如何认识‘一带一路’的大战略设计” [M] // 张洁, 胡利平, 等, 译. 中国周边安全形势评估: “一带一路”与周边战略. 北京: 社科文献出版社, 2015: 6.

[18] 许倬云. 说中国 [M]. 广西: 广西师范大学出版社, 2015.

[19] 国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见 [EB/OL]. [2014 — 09 — 25]. http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-09/25/content_9092.htm.

[20] 国务院发布长江经济带综合立体交通走廊规划(2014—2020年) [EB/OL]. [2014 — 09 — 25]. <http://leaders.people.com.cn/n/2014/0925/c58278-25733885.html>.

[21] 宋清润. 转型中的缅甸与“一带一路”的推进 [J]. 中国国家地理, 2015(10月特刊·“一带一路”白皮书): 292.

[22] 王建邦. 包容性增长、勃兰特委员会与全球经济治理 [J]. 贵州大学学报(社会科学版), 2016(6): 26.