

贵州：西南新丝绸之路经济带之重要通道*

方煜东¹

(北京交通大学中国产业安全研究中心, 北京 100044)

摘要: 2013 年 9 月习近平总书记提出了区域经济合作的创新模式——“新丝绸之路经济带”的战略构想, 引发各方的高度关注。而西南丝绸之路, 是中国对外经济文化交流的一条重要通道。贵州在此条通道中处于重要战略地位, 是主要组成部分之一。自 2013 年 12 月起, 国家发改委正式就“丝绸之路经济带”启动调研, 贵州应积极整合资源, 借国家大力推进“西南新丝绸之路经济带”建设的战略契机, 打造国内主要、国际闻名的长大交通经济带。

关键词: 贵州; 西南丝绸之路; 新丝绸之路经济带; 重要通道

中图分类号: F127

文献标识码: A

文章编号: 1000 — 5099(2014) 04 — 0039 — 04

2013 年 9 月 7 日, 习近平总书记在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学发表演讲时首次提出了建设“丝绸之路经济带”的战略构想。习总书记还提出“以点带面, 从线到片, 逐步形成区域大合作”的工作思路, 并提出加强政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通“五通”举措。2013 年 10 月 3 日, 习近平总书记在印度尼西亚国会发表重要演讲时接着提出了中国与东盟国家共建 21 世纪“海上丝绸之路”的战略构想。随后在不久召开的中共十八届三中全会《决定》上再次提出: “加快同周边国家和区域基础设施互联互通建设, 推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设, 形成全方位开放新格局。”至此, “丝绸之路经济带”已正式形成思路并上升为国家战略。

一、西南丝绸之路是陆上丝绸之路的重要组成部分

丝绸自古以来就被认为是东方文明的象征, “丝绸之路”虽早已存在, 然而其名却是最早在 19 世纪 70 年代德国地理学家李希霍芬的名著《中国》一书中开始出现的。丝绸之路简称丝路。可分为海上丝绸之路和陆上丝绸之路。

海上丝绸之路起自我国东南沿海, 沿途经过东南亚各国, 最远达至西亚及非洲、欧洲等地, 海上丝绸之路以运销中国产的丝绸、陶瓷、茶叶等为主要货物, 故又称海上陶瓷之路。一般认为其始发港为古现代华东沿海及包括华南沿海的若干港口城市, 比如宁波、泉州、广州等。时间最早在先秦时期已开创。

陆上丝绸之路主要分为两条, 最主要并以此得名的也称为“西北丝绸之路”, 一般均指西汉武帝时, 由张骞出使西域开辟的以长安(今西安)为起点, 经甘肃、新疆, 到中亚、西亚, 并联结地中海各国的这条陆上通道。《汉书·西域传》中详细记载了该路线: “自玉门、阳关出西域有两道。从鄯善傍南山北, 波河西行至莎东, 为南道; 南道西逾葱岭则出大月氏、安息。自东师前王庭随北山, 波河西行至疏勒, 为北道; 北道西逾葱岭则出大宛、康居、奄蔡焉。”由于这条陆路交通线上输出的商品以丝绸品最具价值、对世界影响最大, 所以这条陆路交通线被后人称为“丝绸之路”或“陆上丝绸之路”。这条丝绸之路还包括汉

¹收稿日期: 2014 — 03 — 28

作者简介: 方煜东(1972 —), 男, 浙江宁波人, 博士, 副研究馆员, 中国产业安全研究中心科研工作站博士后。研究方向: 海洋经济、区域经济。

代以后由青海通向南疆的另一条新路青海道等。

陆上丝绸之路的另外一条称为“西南丝绸之路”。西南丝绸之路形成比西北丝绸之路更早，据史书记载，公元前 122 年，张骞奉命出使西域（今阿富汗、伊朗等地），看到从印度输入的四川蜀布和箆竹杖，得知四川商人早已从云南经缅甸到印度去从事贸易活动了。

西南丝绸之路一般均以古蜀身毒道、五尺道、永昌道等为主要路线，即从四川出发，直接或转经贵州至云南，进入缅甸境内，从缅甸又有水陆二途到印度，从印度再通至中亚、欧洲、非洲等地。西南丝绸之路是中印两个文明古国最早的联系通渠，也是中国西南地区对外经济交流发展的主要纽带及商贸主通道，在中国对外交往史上发挥过重要贡献。

西南丝绸之路作为中国三大古丝绸之路之一，也是陆上丝绸之路的重要组成部分。对西南丝绸之路的开发，在当代仍具有重大的经济、政治、文化交流等作用及现实意义。

二、贵州是西南丝绸之路的主要组成部分之一

西南丝绸之路，不仅是中国对外经济文化交流的一条重要通道，以及古代中国与南亚、中亚、西亚相联系的最早的陆上“贸易交通线”，并且也是历代中央王朝对“西南夷”地区进行开边与统治所凭藉的“战略要道”。西南丝绸之路在国内组成部分来说，主要涉及四川、云南、贵州 3 省。其中贵州在此条通道中占有重要战略地位，是主要组成部分之一。

如北京大学城乡规划与景观设计学博士奚雪松在其硕士论文《西南丝绸之路驿道聚落传统与现状研究》所载：“我们把西南丝绸之路的空间范畴定为：历朝历代中央王朝与西南地区交通发生关系的所有交通线路的总称……那么，西南丝绸之路的驿道聚落空间范畴也与此相对应，即位于西南三省的（即川、滇、黔三省）在历朝历代中曾做过官方驿站的所有乡土聚落的总称。”^[1]

而现在有许多学者总把最早发源于春秋战国时期的蜀身毒道（即四川经云南至印度通道）作为西南丝绸之路的主要研究范畴，从而把贵州排斥在西南丝绸之路的主线之外。

其实西南丝绸之路由历代西南地区的主要官方驿道组成，是多元立体的交通网络。正如黄光成在《西南丝绸之路是一个多元立体的交通网络》一文中所说：“西南丝绸之路应该是一个具有较大的时空涵盖性的概念，不能将这一概念等同于蜀身毒道，（西南丝绸之路）是中国古代对外交流的一个纵横交错的多元立体的交通网络，而且在秦汉以后的各个时期都有不断的开拓和变迁，具有多功能的显著特征。”^[2]

黄光成先生说的很对，西南丝绸之路的主道确实在不断开拓和变迁之中，比如最早的主道是蜀身毒道，秦代正式形成五尺官道，汉代筑西南夷道，其中南夷道筑经贵州西部地区，隋唐至宋元时期，四川至云南主要有清溪道和乌蒙道，都是西南丝绸之路的主干道。而至元代（至元二十八年）起，由于湖南穿贵州至云南的“车驿官道”^①*²筑成，由于“这条驿路道路平坦且较乌蒙道和清溪道便捷很多，自湖南可乘船入京，沿途又产健马，遂逐渐取代了自秦代始从成都、宜宾进入云南交通线的主导地位，成为云南联系内地的首选通衢。”^[1]

自此，西南丝绸之路主干道即由四川至云南通道改为由湖南经贵州至云南的官道，贵州也因其交通之利而成为西南丝绸之路的主要组成部分。

² ①有些文献记录中常以“辰沅普安东路”称之，最近有学者提称为“古苗疆走廊”。该道主线路为自湖南沅陵进入贵州镇远，经黄平、贵阳、安顺、普安、盘县入云南曲靖等地至昆明。

由此可以说，自元代起，西南丝绸之路便已从四川入滇改为湖广经贵州进入云南，贵州成为了西南丝绸之路的主要驿路之一。

三、应充分发挥贵州在西南新丝绸之路经济带中的交通枢纽及重要通道作用

自 2013 年 12 月起，国家发改委正式就“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”启动调研，在首次召开的推进丝绸之路经济带和海上丝绸之路建设座谈会上，新丝绸之路经济带主要涉及有陕西、甘肃、青海、宁夏、新疆等西北 5 省，重庆、四川、云南、广西等西南 4 省市，而海上丝绸之路则主要包括江苏、浙江、福建、广东、海南等东部 5 省。作为西南丝绸之路主要组成部分之一的贵州却没有被邀请参会。

目前全国对丝绸之路经济带感兴趣的还有河南、山西、山东、湖南等地。河南、山西、山东、湖北的 2014 年省政府报告对于丝绸之路经济带都有描述。山东、河南表述分别是“积极参与丝绸之路经济带和海上丝绸之路建设”、“推动河南融入丝绸之路经济带发展”。就连贵州的东邻湖南怀化市也在 2014 年政府工作报告提出“对接渝（重庆）新（新疆）欧（欧洲）铁路贸易大通道，主动融入新丝绸之路经济带。”^②可见，贵州已处于打造及融入新丝绸之路经济带的全面包围之中。这也为贵州打造西南新丝绸之路经济带交通枢纽及重要通道提供了难得的发展契机。

贵州应积极申请并参与西南新丝绸之路经济带开发建设，西南新丝绸之路经济带与李克强总理 2013 年 5 月在访问印度时提出的“中印缅孟经济走廊”是基本一致和吻合的，“中印缅孟经济走廊”旨在加强中国与缅甸、孟加拉国、印度等南亚国家在政治、经贸、文化以及基础设施等方面的交流和合作，核心是经济合作，即打通国际商贸走廊。

贵州省要充分利用打造“中印缅孟经济走廊”和“西南新丝绸之路经济带”的战略机遇，首先在省内沿 G60 高速公路构筑起横贯东西的商贸物流城市主通道群，然后向东经湖南、江西承接长三角主要省市浙江与上海的市场及产业，向西经云南出口转销至缅甸、印度等南亚国家，把贵州打造成为西南主要的交通运输枢纽及商贸主通道，培育形成辐射全省的新经济增长平台。在构筑南北商贸物流通道方面，应充分利用并拓展贵阳、遵义等现有商贸平台，向北承接重庆大都市区的辐射，向南、向西转运销至广西、云南等地区。

四、以交通经济带理论为指导推进贵州新丝绸之路经济带建设

交通经济带的专门研究始于 20 世纪 80 年代，是以交通干线或综合运输通道作为发展主轴，以轴上或其吸引范围内的大中城市为依托，以发达的产业，特别是二、三产业为主体的发达带状经济区域。

这个发达的带状经济区是一个由产业、人口、资源、信息、城市、客货流等集聚而形成的带状空间经济组织系统；在沿线各区段之间和各个经济部门之间建立了紧密的技术经济联系和生产协作。其中，交通基础设施是交通经济带形成发育的前提条件；三次产业特别是工业、金融商贸和信息业是交通经济带的主要构成内容；大中城市是交通经济带发展的依托；区位是交通经济带及其经济中心形成的关键因素。

交通经济带的培育形成主要分 5 个阶段：

第一阶段——启动期：据点开发阶段。新兴产业或新的生产方式兴起或者引入本区域，增长极开始发展壮大。以矿产资源开发或农产品初加工为主，工业发展以集聚为主。农村人口流向少数城市。

³ ②参见《2014 年怀化市政府工作报告》（中国发展门户网，2014 年 03 月 18 日）。

第二阶段——雏形期：从据点开发向沿线开发迈进，集聚与扩散同时并进。经济中心初具规模，沿线开始形成若干新兴工业城市。城市化开始加快进程。

第三阶段——形成期：若干经济主副中心相继形成强大的经济实力，产业结构高级化，对于沿线以及周围地区的带动作用增强。产业扩散继续进行，交通沿线大规模开发，形成一系列工商业发达城市。

第四阶段——延伸或连接期：以既有经济带为基础，沿交通集散线路向两侧区域扩散，或者沿着干线与纵深的商贸、工业城市建立紧密联系，沿线工业及第三产业等发展进一步提升，形成长大交通经济带。

第五阶段——发达经济带时期：大致的趋势是交通经济带向更高产业结构发展，交通经济带若干中心城市成为高新技术产业的研究、试制基地，在金融、信息、科教、商贸等功能方面保持主导地位。整个交通带区域经济互补明显、传承有序，成为国内国际较为明显的商贸、物流、信息、金融等集散传递通道。

贵州目前在交通经济带发展中已迈过启动期及雏形期，正走在形成期阶段，即全省主框架高速路网已基本形成，经济中心贵阳、副中心城市遵义、安顺、凯里、都匀等相继发展成为具有一定实力的工商业发达城市，对沿线以及周围地区的辐射带动作用较强。下一步，我们要积极整合资源，借国家大力推进“中缅孟印经济走廊”和“丝绸之路经济带”建设的战略契机，一方面以省内既有经济带为基础，合理布局交通沿线中心城市，在初步实现工业化的基础进一步优先发展商贸、金融、信息、科教等现代服务业，强势推进打造省内交通经济带建设；另一方面，联动我国东西向主要高速大动脉——沪昆高速沿线的上海、浙江、江西、湖南、云南等省市，共同提出并实质性推进“西南新丝绸之路经济带”国内段（“中缅孟印经济走廊”中国段交通经济带）建设，打造国内主要、国际闻名的长大交通经济带。

参考文献：

[1] 奚雪松. 西南丝绸之路驿道聚落传统与现状研究 [D]. 昆明：昆明理工大学，2005.

[2] 黄光成. 西南丝绸之路是一个多元立体的交通网络 [J]. 中国边疆史地研究，2002（4）.