



陕西出版基金资助项目

中国与“一带一路”发展系列研究丛书
丛书主编 冯宗宪

丝绸之路经济带 国际运输通道研究

孙启鹏 马飞 刘丹 朱文英 编著



西安交通大学出版社
XI'AN JIAOTONG UNIVERSITY PRESS



陕西出版资金资助项目

中国与“一带一路”发展系列研究丛书
丛书主编 冯宗宪

丝绸之路经济带 国际运输通道研究

孙启鹏 马飞 刘丹 朱文英 编著



西安交通大学出版社
XI'AN JIAOTONG UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

丝绸之路经济带国际运输通道研究/孙启鹏等编著
—西安:西安交通大学出版社,2015.9
ISBN 978-7-5605-7971-9

I. ①丝… II. ①孙… III. ①丝绸之路-经济带-国际贸易-物流-研究 ②丝绸之路-经济带-国际运输-货物运输-研究 IV. ①F252 ②F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 227420 号

书 名 丝绸之路经济带国际运输通道研究
编 著 孙启鹏 马飞 刘丹 朱文英
策划编辑 魏照民 柳 晨
责任编辑 王建洪 柳 晨 车向东

出版发行 西安交通大学出版社
(西安市兴庆南路 10 号 邮政编码 710049)
网 址 <http://www.xjtupress.com>
电 话 (029)82668357 82667874(发行中心)
(029)82668315(总编办)
传 真 (029)82668280
印 刷 中煤地西安地图制印有限公司

开 本 787mm×1092mm 1/16 印张 15.5 字数 211 千字
版次/印次 2016 年 9 月第 1 版 2016 年 9 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-5605-7971-9/F·559
定 价 78.00 元

读者购书、书店添货,如发现印装质量问题,请与本社发行中心联系、调换。

订购热线:(029)82665248 (029)82665249

投稿热线:(029)82668526

读者信箱:xjtu_hotreading@sina.com

版权所有 侵权必究

丛书编委会

(以姓氏汉语拼音为序)

陈浪南	樊秀峰	方 兰	冯根福	冯 涛
冯仲平	冯宗宪	郭继荣	郭菊娥	胡 健
黄民兴	黄 伟	黄建忠	贾毅华	雷家骅
李国平	李树民	李 琪	李琪(女)	李忠民
林桂军	任保平	沈 悦	宋丽颖	孙 慧
孙启鹏	孙 早	单文华	石 泽	唐宜红
佟家栋	汪应洛	王宏波	王晓芳	王增涛
王维然	魏 玮	薛伟贤	姚慧琴	朱跃中

序 言

千百年来,不同的文化在古丝绸之路上交相辉映、相互激荡,积淀形成了世人共知和推崇的和平、开放、包容、互信、互利的丝绸之路精神,而且不断注入新的时代内涵。作为多元文明碰撞与交流的遗产,丝路精神并非中国独享,它一直是全人类的共同财富。

2013年9月和10月,中国国家主席习近平在分别出访哈萨克斯坦和印度尼西亚期间,倡议用创新的合作模式,共同建设丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的合作构想。“一带一路”构想高瞻远瞩、审时度势,对密切中国同中亚、南亚和东南亚以及欧亚非国家和地区之间的经济贸易关系,深化区域交流合作,统筹国内国际发展,实现陆海共济,维护周边环境安全,拓展中国对外开放的巨大空间,展现中国梦和促进世界各国共同繁荣都有着重大的意义。

“一带一路”构想具有十分丰富的内涵,它体现了对古丝绸之路精神的继承和发扬。2000多年的交往历史证明,坚持丝绸之路精神,不同种族、不同信仰、不同文化背景的国家完全可以共享和平、共同发展。在建设丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的今天,更需要将丝绸之路承载的和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢精神薪火相传,发扬光大,在世界文明交流史上续写灿烂新篇章。中国的“一带一路”倡议,以经济和人文合作为主线,充分体现了互信和互利的精神。“一带一路”,从陆地到海上,从区域双边、诸边到国际多边,从国内到国际,展开跨地域、广泛深入的国际合作与发展项目对接;它要实现从人文交流、交通通道到经济、贸易和金融乃至政策等不同层面的相通,要使星罗棋布的沿线城市、产业园、自贸区等相互连接,达到全面高效的互联互通。通过投资、技术及产业转移,“一带一路”建设将提升改善沿线国家的产业结构和贸易结构,推进区域经济一体化,推动区域及跨区域的绿色、健康和可持续发展;使沿线各国形成利益共同体、责任共同体和命运共同体。“一带一路”以开放多元的特征推进区域合作的进程,有助于为全球经济复

苏和发展提供新的动力,有助于形成更加公平的世界经济秩序,也有助于提升全球经济治理的水平和效率。

“千里之行,始于足下”。知往鉴今,在通往成功的道路上,往往分布着不少的荆棘与坎坷。昔日西汉张骞出使西域,创凿空之举,其行程万里,沿途历尽千难万险,备尝艰辛。今天,论建设“一带一路”的物质条件,若与数千年前相比,毕竟要好得多了。然而在实施过程中依然会面临各种自然环境、政治、经济、交通、文化等多重风险和挑战,对此,走出去的企业应当具有充分的心理应对准备,同时需要依靠大学、智库和科研机构开展前瞻性的科学研究和政策研究,以资参考和咨询。

古代长安是古丝绸之路的起点,它已成为中国古代对外开放的历史象征,有着难以磨灭的历史光辉。在中华民族走向伟大复兴的新形势下,西安作为周秦汉唐等十三朝古都和现代国际化城市的结合体,对丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的建设有着特殊的地理坐标指引和重要节点的支撑作用。在这里,我们高兴地邀请到国内外一批对“一带一路”有着浓厚兴趣、学有专长和志同道合的学者专家,分别从国际经济、政治、历史、贸易、金融、能源、交通、旅游、文化等不同领域进行专题研究,在国家社会科学基金项目、国家自然科学基金项目、陕西出版资金等基金项目的支持下,依托西安交通大学出版社,来共同合作完成“一带一路”发展丛书。

“不积跬步,无以至千里;不积小流,无以成江海”。我们愿共同努力,使这套发展丛书能够为“一带一路”合作发展研究作出微薄的贡献;我们也期待着,“一带一路”这一宏伟蓝图在各国互信合作中得以逐步实现,真正造福世界各国人民。

冯宗宪

2015 年 7 月

前 言

2013年9月,中国国家主席习近平在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学作重要演讲,提出“共同建设‘丝绸之路经济带’”。这是一项造福丝绸之路沿途各国人民的伟大事业。发展丝绸之路经济带,着重要从“五通”着手,即“政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通”,其中道路联通是构建丝绸之路经济带的基础性环节。

国际运输通道(international transportation corridor),也称国际运输走廊,是指在毗邻国家间或一定区域内、连接主要交通流发源地、有共同流向、有几种运输方式线路可供选择的宽阔的长条地带。丝绸之路经济带运输通道是贯通丝绸之路的国际化运输通道,是实现丝绸之路经济带“道路联通”目标的最重要的综合运输通道。本书全面回顾了丝绸之路经济带国际运输通道的发展现状、面临的形势和机遇,界定了国际运输通道的概念与系统构成,并对丝绸之路经济带国际运输通道的运输需求进行分析,接着从现代物流、多式联运等角度分别研究了丝绸之路经济带国际运输通道的交通网络构建和运输组织优化,并基于全球化和互信互补视角探讨了运输政策协调和合作平台及机制创新,最后着重分析了中国在丝绸之路经济带国际运输通道建设中的战略选择。

全书是对目前丝绸之路经济带国际运输通道建设与发展问题的系统梳理,展示了丝绸之路经济带国际运输通道建设的现状和路径,分析了国际运输通道建设的未来发展趋势。本书具有一定的学术性和前瞻性,旨在为相关部门和学术机构了解丝绸之路通道建设与发展状况提供借鉴。

本书由孙启鹏教授负责全书的大纲编写、审定和统稿工作,马飞副教授编写第1章、第2章、第7章、第8章和第9章,朱文英老师编写第3章和第4章,刘丹老师编写第5章和第6章,吉姣、杨金云、谌韵、张妍和张坤等同学参与了资料搜集和文档整理工作。

本书的撰写和出版工作得到了西安交通大学欧亚经济(论坛)研究院冯宗宪教授的大力支持。在编写过程中参考和引用了国内外大量从事丝绸之路经济带研究的学者及政府官员的论著、图书和观点,作者已尽可能在参考文献中列出,若有疏漏,也在此表示歉意!同时,本书的出版还得到了西安交通大学出版社的全力支持。在此一并对上述各单位和人员致以诚挚的谢意!

由于作者水平所限,加之丝绸之路经济带运输通道建设发展之快,书中不妥和疏漏之处在所难免,敬请专家和广大读者批评指正,不胜感激!

著者

2015年7月

目 录

第一章 丝绸之路经济带国际运输通道概述

第一节 古丝绸之路	(1)
第二节 新丝绸之路	(10)
第三节 丝绸之路经济带	(15)
第四节 丝绸之路经济带国际运输通道	(16)
第五节 发展现状	(20)
第六节 本章小结	(25)

第二章 丝绸之路经济带运输通道建设的形势与机遇

第一节 构建丝绸之路经济带运输通道的必要性	(26)
第二节 构建丝绸之路经济带运输通道面临的形势	(33)
第三节 构建丝绸之路经济带运输通道面临的机遇	(39)
第四节 构建丝绸之路国际运输通道面临的挑战	(50)
第五节 本章小结	(55)

第三章 丝绸之路经济带运输通道的界定与系统构成

第一节 内涵界定	(56)
第二节 空间构成	(59)
第三节 要素构成	(70)
第四节 交通方式构成	(72)
第五节 沿线国家(经济体)构成	(75)
第六节 本章小结	(81)

第四章 丝绸之路经济带运输通道的运输需求分析

第一节 需求特征	(83)
第二节 需求的产生	(90)
第三节 需求的影响因素	(98)
第四节 需求预测方法	(102)
第五节 本章小结	(105)

第五章 现代物流导向的丝绸之路通道运输网络构建

第一节 丝绸之路交通运输网络	(107)
----------------------	-------

第二节	现代物流理论的发展	(108)
第三节	现代物流网络的特点	(111)
第四节	一体化发展思路	(113)
第五节	一体化发展路径	(117)
第六节	本章小结	(130)
第六章 多式联运导向的通道交通运输组织优化		
第一节	运输通道组织方式优化概述	(131)
第二节	多式联运	(132)
第三节	基于多式联运的丝绸之路运输通道网络组织优化	(148)
第四节	基于多式联运的丝绸之路运输通道网络优化设计	(154)
第五节	丝绸之路运输通道多式联运网络优化模型	(156)
第六节	本章小结	(162)
第七章 全球化导向的丝绸之路经济带运输通道政策协调		
第一节	运输通道发展中的政策协调	(164)
第二节	沿线国家运输通道发展的政策壁垒	(166)
第三节	丝绸之路经济带通道运输政策协调的必要性	(176)
第四节	政策协调的途径	(181)
第五节	政策协调的思路和对策	(184)
第六节	本章小结	(185)
第八章 互信互补导向的合作平台与合作机制创新		
第一节	丝绸之路经济带运输通道建设与合作平台	(187)
第二节	合作机制创新	(195)
第三节	本章小结	(208)
第九章 中国在丝绸之路经济带运输通道建设中的战略选择		
第一节	中国在丝绸之路运输通道建设中的地位、作用和战略意义	(209)
第二节	中国在丝绸之路运输通道建设中的 SWOT 分析	(213)
第三节	中国在丝绸之路经济带运输通道建设中的战略分析	(223)
第四节	中国在丝绸之路经济带运输通道建设中的战略措施	(224)
第五节	本章小结	(227)
参考文献		(229)



第一章

丝绸之路经济带国际运输通道 概述

第一节 古丝绸之路

丝绸之路是历史上横贯欧亚大陆的贸易交通线,在历史上促进了欧亚非各国和中国的友好往来。概括地讲,丝绸之路是从东亚开始,经中亚、西亚进而联结欧洲及北非的这条东西方交通线路的总称,是欧亚大陆的交通动脉,是中国、印度、希腊等世界三种主要文化交汇的桥梁。

中国是丝绸的故乡,在经由这条路线进行的贸易中,中国输出的商品中以丝绸最具代表性。19 世纪下半期,德国地理学家李希霍芬(Ferdinand von Richthofen)就将这条陆上交通路线称为“丝绸之路”,此后中外史学家都赞成此说,沿用至今。张骞通西域后,正式开通了这条从中国通往欧、非大陆的陆路通道。这条道路,由西汉都城长安出发,经过河西走廊,然后分为两条路线:一条由阳关,经鄯善,沿昆仑山北麓西行,过莎车,西逾葱岭,出大月氏,至安息,西通犁靬(今埃及亚历山大,公元前 30 年为罗马帝国吞并),或由大月氏南入身毒。另一条出玉门关,经车师前国,沿天山南麓西行,出疏勒,西逾葱岭,过大宛,至康居、奄蔡(西汉时游牧于康居西北即咸海、里海北部草原,东汉时属康居)。广义的丝绸之路指从上古开始陆续形成的,遍及欧亚大陆甚至包括北非和东非在内的长途商业贸易和文化交流线路的总称。除了上述的路线之外,还包括在南北朝时期形成、在明末发挥巨大作用的海上丝绸之路和与西北丝绸之路同时出现、在元末取代西北丝绸之路成为陆上交流通道的南方丝绸之路等。虽然丝绸之路是沿线各

国共同促进经贸发展的产物,但很多人认为,中国的张骞两次出使西域,开辟了中外交流的新纪元,并成功将东西方之间最后的珠帘掀开。从此,这条路线被作为“国道”踩了出来,各国使者、商人沿着张骞开通的道路,来往络绎不绝。上至王公贵族,下至乞丐狱犯,都在这条路上留下了自己的足迹。这条东西通路,将中原、西域与阿拉伯、波斯湾紧密联系在一起。经过几个世纪的不断努力,丝绸之路向西伸展到了地中海。广义丝绸之路上的东段已经到达了韩国、日本,西段至法国、荷兰。通过海路还可达意大利、埃及,成为亚洲和欧洲、非洲各国经济文化交流的友谊之路。

一、陆上丝绸之路

1. 陆上丝绸之路的起源和发展

公元前1世纪以前的上古时期,在尼罗河流域与两河流域、印度河流域和黄河流域之北的草原上,存在着一条由许多不连贯的小规模贸易路线大体衔接而成的草原之路,这条路就是最早的丝绸之路的雏形,但是早期的丝绸之路并不是以丝绸为主要交易物资。在公元前15世纪左右,中国就已经同中亚地区进行小规模的贸易往来。公元前11世纪,在一些地区也经常使用耐渴、耐旱、耐饿的单峰骆驼进行商旅运输,不久后双峰骆驼也被用于商贸旅行中。

公元前1世纪到7世纪,建元二年(公元前139年),张骞西行,先后到达大宛、大月氏、大夏。在大夏市场上,张骞看到了大月氏的毛毡、大秦国的海西布,尤其是汉朝四川的邓竹杖和蜀布。他由此推知从蜀地有路可通身毒、大夏。史书上把张骞的首次西行誉为“凿空”,即空前的探险。公元前119年,张骞第二次出使西域,经四年时间他和他的副使先后到达乌孙、大宛、康居、大月氏、大夏、安息、身毒等国。为了促进西域与长安的交流,汉武帝招募了大量身份低微的商人,利用政府配给的货物,到西域各国经商。这些具有冒险精神的商人中大部分成为富商巨贾,从而吸引了更多的人从事丝绸之路上的贸易活动,极大地推动了中原与西域之间的物质文化交流,同时汉朝在收取关税方面也取得了巨大利润。以汉朝在西域设立官



员为标志,丝绸之路这条东西方交流之路开始进入繁荣的时代。

然而,当中国进入东汉时代以后,由于内患的不断增加,自汉哀帝以后的政府放弃了对西域的控制,令西域内部纷争不断,后期车师与匈奴年年不断的战争更令出入塔克拉玛干的商路难以通行。为防止西域的动乱波及本国,汉哀帝以后的政府经常关闭玉门关,这些因素最终导致丝绸之路东段天山北南路的交通陷入半通半停状态。

7 世纪到 10 世纪,随着中国进入繁荣的唐代,西北丝绸之路再度引起了中国统治者的关注。为了重新打通这条商路,唐王朝借击破突厥的时机,一举控制西域各国,并设立安西四镇作为控制西域的机构,新修了唐玉门关,再度开放沿途各关隘,并打通了天山北路的丝绸之路分线,将西线打通至中亚。这样一来丝绸之路的东段再度开放,新的商路支线被不断开辟,青海也随着丝绸之路的发展成为与河西走廊同等重要的地区,加上这一时期东罗马帝国、波斯(7 世纪中叶后阿拉伯帝国取代了波斯的中亚霸权)保持了相对的稳定,令这条商路再度迎来了繁荣时期。与汉朝时期的丝绸之路不同,唐控制了丝绸之路上的西域和中亚的一些地区,并建立了稳定而有效的统治秩序。西域小国林立的历史基本解除,这样一来丝绸之路显得更为畅通。

2. 陆上丝绸之路的线路

陆上丝绸之路(北方丝绸之路),又称古丝绸之路,指西汉(前 202 年—8 年)时,由张骞出使西域开辟的从长安(今西安)经甘肃、新疆,到中亚、西亚,并联结地中海各国的陆上通道。古丝绸之路形成后随着地理环境和政治宗教形势的演变,其起止点和走向也不断演变,为沿途地区社会、经济、文化的发展提供了基础保障。古丝绸之路基本定向于两汉时期,东起西汉都城长安,西面最远到达大秦(古罗马帝国东部),主要线路有三条,分别为北路、中路和南路,具体如表 1-1 所示。到东汉时期,古丝绸之路的走向有了一定变迁,如表 1-2 所示。

表 1-1 西汉时期的丝绸之路

古丝绸之路	东起点	西终点	走向(新疆之前)	走向(新疆之后)
北路	西汉 长安城	大秦	西 安—兰 州—河 西 走 廊—武 威—张 掖—酒 泉—敦 煌—玉门关(阳 关)—楼兰	楼兰—吐鲁番—哈密—乌 鲁木齐—伊宁—伊犁—西去 里海沿岸
中路				楼兰—库车—阿克苏—喀 什—西去伊朗并沿地中海沿 岸至罗马
南路				楼 兰—且 末—于 阗—莎 车—南至印度,西南去阿富汗 方向

表 1-2 东汉时期的丝绸之路

古丝绸之路	东起点	西终点	走向	备注	三线汇合 后走向
北路	东汉洛阳	姑臧 (今武威)	沿渭河至虢县(今宝鸡),过 汧县(今陇县),越六盘山固 原和海原,沿祖厉河,在靖 远渡黄河	沿途供给条 件差	南 北 中 三 线 会 合 后, 由 张 掖 经 酒 泉、瓜 州 至 敦 煌, 从 敦 煌 至 葱 岭(今帕 米尔)或 恒 罗 斯 (今江布 尔)
南路	东汉洛阳	张掖	沿渭河过陇关、上邽(今天 水)、狄道(今临洮)、枹罕 (今河州),由永靖渡黄河, 穿西宁,越大斗拔谷(今偏 都口)	—	
中路	东汉洛阳	姑臧	沿渭河过陇关、上邽(今天 水)、过陇山,至金城郡(今 兰州),渡黄河,溯庄浪河, 翻乌鞘岭	补给条件好, 绕道较长,是 主要干线	

两汉时期的古丝绸之路西段在其后的各个历史时期都有不同程度的发展,涉及的地域范围较广,包括中亚、南亚、西亚和欧洲,所经国家地区众多、民族关系复杂、路线常有变化,但是大体可分为南、中(汉北道)、北(北新道)3道,如表 1-3 所示。



表 1-3 古丝绸之路西段走向

古丝绸之路西段	起点	终点	走向
南道	葱岭	南亚	由葱岭西行,越兴都库什山至阿富汗喀布尔后分两路,一西行至赫拉特,与经兰氏城而来的中道相会,再西行穿巴格达、大马士革,抵地中海东岸西顿或贝鲁特,由海路转至罗马;另一线从白沙瓦南下抵南亚
中道(汉北道)	葱岭	南亚	越葱岭至兰氏城西北行,一条与南道会,一条过德黑兰与南道会
北新道	葱岭	南亚	经钹汗(今费尔干纳)、康(今撒马尔罕)、安(今布哈拉)至木鹿与中道会西行
	葱岭	君士坦丁堡 (今伊斯坦布尔)	经怛罗斯,沿锡尔河西北行,绕过咸海、里海北岸,至亚速海东岸的塔那,由水路转刻赤,抵君士坦丁堡

二、南方丝绸之路

1. 南方丝绸之路的起源和发展

南方丝绸之路即“蜀—身毒道”,因穿行于横断山区,又称高山峡谷丝绸之路。“南方丝绸之路”的提出,是基于以巴蜀文化为重心,分布于云南至缅、印的地区内近年出土的大量相同文化因素,这些文化因素不仅有巴蜀文化,而且有印度乃至西亚的大量文化因素,其时代明显早于经中国西北出西域的丝绸之路。由于丝绸之路作为古代中西文化交流的代称已为中外学者所普遍接受,因此便称这条由巴蜀为起点,经云南出缅、印、巴基斯坦至中、西亚的中西交通古道为“南方丝绸之路”(简称“南丝路”)。远在4000年前,四川盆地就存在着几条从南方通向沿海,通向今缅甸、印度地区的通道。秦汉时期,中原群雄割据,蜀地(今川西平原)与身毒间开辟了一条丝绸之路,延续两个多世纪尚未被中原人所知,所以有人称它为秘密丝

绸之路。直至张骞出使西域,在大夏发现蜀布、邛竹杖系由身毒转贩而来,他向汉武帝报告后,元狩元年(公元前 122 年),汉武帝派张骞打通“蜀一身毒道”。张骞派人先后从犍为(今宜宾)分 5 路寻迹:一路出驪(今茂汶),二路出徙(今天全),三路出葭(今汉源),四路出邛(今西昌),五路出僊(今宜宾西南)。南方丝绸之路由 3 条道组成,即灵关道、五尺道和永昌道。丝绸之路从成都出发分东、西两支,东支沿岷江至僊道(今宜宾),过石门关,经朱提(今昭通)、汉阳(今赫章)、味(今曲靖)、滇(今昆明)至叶榆(今大理),是谓五尺道。西支由成都经临邛(今邛崃)、严关(今雅安)、葭(今汉源)、邛都(今西昌)、盐源、青岭(今大姚)、大勃弄(今祥云)至叶榆,称之灵关道。两线在叶榆会合,西南行过博南(今永平)、嵩唐(今保山)、滇越(今腾冲),经掸国(今缅甸),分陆、海两路至身毒(今印度)。南方陆上丝绸之路延续 2000 多年,特别是抗日战争期间,大后方出海通道被切断,沿丝绸之路西南道开辟的滇缅公路、中印公路运输空前繁忙,成为支援后方的生命线。

独特的交通工具是古道的一个地域性特点。面对西南横断山地江河横溢、山峦叠障的特点,西南各族先民创造了独具特色的交通工具:笮桥、栈道、马帮。“笮桥”是当地笮族人创造的一种飞跨天堑的索桥,至今仍运用于现代桥梁建设中。“栈道”有土栈和石栈,土栈修于原始茂密的森林山地,铺木为路,杂以土石。石栈是在悬崖绝壁上凿孔,孔中插入木梁,上铺木板。如果说北方丝绸之路是由沙漠之舟——骆驼开拓的,那么南方丝绸之路则是由山地之舟——马帮开通的。马是西南与内地贸易的重要物资,也是古道上最为常见的、效力最大的运载工具和经商工具。

2. 南方丝绸之路的线路

南方丝绸之路总长约 2000 公里,以四川成都为起点,经雅安、芦山、西昌、攀枝花到云南的昭通、曲靖、大理、保山、腾冲,从德宏出境,进入缅甸、泰国,最后到达印度和中东。南方丝绸之路的主道和支线共同织成了古代中国与南亚、中亚、西亚以及东南亚的巨大交通网络。南方丝绸之路的走向如表 1-4 所示。



表 1-4 南方丝绸之路走向

南方丝绸之路	线路	起点	终点	走向	备注
南方丝绸之路国内段	东线 (五尺道)	成都平原	大理	从成都平原南行经四川乐山、犍为而至宜宾(汉武帝时期又对五尺道加以整修开拓,将此道再向南延伸,经云南大关、昭通、宣威、曲靖,西折经昆明、楚雄,进抵大理)	东、西两线在大理汇合后,再西行经保山、腾冲,出德宏抵达缅甸八莫,或从保山出瑞丽进抵八莫,跨入域外
	西线 (灵关道)	成都平原	大理	启程顺道南下,经今邛崃、雅安、汉源、西昌、攀枝花和云南大姚,西折至大理	
南方丝绸之路国外段	西路	云南	西亚	出云南至缅甸八莫,再至印度、巴基斯坦以至西亚	史上著名的“蜀—身毒道”,是一条纵贯亚洲的最古交通线
	中路	云南	越南	初由陆路自蜀、滇间之五尺道至云南晋宁,再从晋宁至通海,复沿红河下航至越南	系水陆相间的交通线,云南步头为其水陆分程的起点,此道为沟通云南与中南半岛交通的最古老的水路
	东路	云南	河内	从蜀入滇,出昆明经弥勒,渡南盘江,经文山以出云南东南隅,再经越南河江、宣光,循盘龙江(清水河),可直抵河内。	—