

中国

牛鸿斌 任 佳 主编

Series on
China–South
Asian Studies



跨世纪的中缅印通道

——重建史迪威公路研究

05

南亚书系

云南人民出版社

牛鸿斌 任 佳 主编

跨世纪的中缅印通道 ——重建史迪威公路研究

云南人民出版社



图书在版编目(CIP)数据

跨世纪的中缅印通道——重建史迪威公路研究 / 牛鸿斌、任佳主编. —昆明: 云南人民出版社, 2005.11

(中国·南亚书系)

ISBN 7-222-04570-08

I. 跨... II. ①牛...②任... III. ①第二次世界大战(1939~1945)—史料②道路工程—建设—研究—中国、缅甸、印度 IV. ①K152②F542

中国版本图书馆CIP数据核字(2005)第128552号

责任编辑: 杨云宝

装帧设计: 袁亚雄

责任印制: 刘伟能

书 名	跨世纪的中缅印通道——重建史迪威公路研究
作 者	牛鸿斌 任 佳 主编
出 版	云南人民出版社
发 行	云南人民出版社
社 址	昆明市环城西路 609 号
邮 编	650034
网 址	ynrm. peoplespace. net
E-mail	rmszbs @ public. km. yn. cn
开 本	889 × 1194 1/32
印 张	9
字 数	206 千
版 次	2005 年 11 月第 1 版第 1 次印刷
排 版	云南国浩印刷有限公司
印 刷	云南国浩印刷有限公司
书 号	ISBN 7-222-04570-8
定 价	20.00 元

尊敬的读者: 若您购买的我社图书存在印装质量问题, 请与我社发行部联系调换。

发行部电话: (0871) 4194864 4191604 4107628 (邮购)

中国·南亚书系顾问、编委会

顾 问 程瑞声 邵琪伟 孙培均 孙士海 王宏伟

主 编 任 佳

副主编 王崇理

编 委 (按姓氏笔画为序)

王清华 王崇理 牛鸿斌 卢晓昆 任 佳

朱昌利 宋天佑 吕昭义 孙建波 张光平

杨 烨 杨先明 陈利君 张荐华 陈铁军

周 昭 周智生 施本植 赵伯乐 黄光成

郭穗彦

策 划 任 佳 杨云宝



序 一

印度和中国两大文明古国，大约在公元前 2700 至 2500 年间，在南亚次大陆北部和东亚大陆中部几乎同时孕育和产生了古老的印度河文明和黄河文明。从历史文化的渊源来说，印度文明基本上涵盖了当今南亚各主要国家，直到第二次世界大战结束时，印度、巴基斯坦（包括原由东巴基斯坦组建的孟加拉国）原本属于同一个国家。而锡兰（1972 年改名为斯里兰卡）、尼泊尔、马尔代夫、不丹和锡金也在不同程度上受到印度的影响。

中印两国是近邻，自古以来两国人民的文化、经济交流和友好往来绵延不断。在漫长的岁月里，两国人民彼此之间进行了广泛的学习和交流。譬如，印度的佛教、天文、数学、医药、文学、绘画、音乐、舞蹈等传入中国；中国的蚕丝、瓷器、茶叶、印刷术、音乐等也传往印度。到了近代，由于西方殖民主义者入侵东方，中印两国才减少甚至中断了这种文化交往。印度自 1757 年起逐步沦为英国的殖民地，中国自 1840 年鸦片战争后也开始沦为半殖民地。苦难的两国人民在共同的反帝反殖民斗争中，互相鼓舞、互相支持。在艰苦的抗日战争时期，受国大党委派的印度援华医疗队于 1938 年 9 月来到中国，并辗转到达敌后抗日前线。他们为八路军伤病员忘我工作，其中，柯棣华大夫为中国人民献出了自己年轻的生命。像中印两国之间这样绵延 2000 多年的友好关系，恐怕是国际关系史上绝无仅有的，值得我们两国人民万般珍惜和呵护！

中国与其他南亚国家自古以来也保持着良好的关系。从我国古代史料中可以看到不少这方面的例证。其中如《元史·方技列传》中关于尼泊尔工匠阿尼哥在华的业

中国·南亚

1 书系

序

一

绩。据我国汉文南亚史科学专家耿引曾援引的资料,阿尼哥在建筑方面的主要贡献有三座塔(其中包括1279年建成的北京阜成门外妙音寺白塔)、九座寺庙(包括至今尚存的圣寿万宁寺)、两座祠祀和一座道宫。他还培养了不少汉藏两族的艺术工匠。15世纪初,明朝永乐皇帝派郑和率28800余人七次远航西洋(今加里曼丹至非洲之间的海洋),历时28年,除第一次外,其余6次均到了锡兰。1911年在锡兰的加里城发现了由郑和所立的石碑,石碑由汉文、古泰米尔文和波斯文三种文字刻成,文中载有明朝皇帝对当地君主臣民表达的敬意以及所赠香礼的清单。郑和所率领的庞大船队还访问了溜山(即今马尔代夫群岛)。

随着第二次世界大战的结束和反法西斯斗争的胜利,南亚次大陆挣脱了殖民枷锁,1947年8月,英属印度根据蒙巴顿方案分别成立了政治独立的印度和巴基斯坦。1948年2月,锡兰取得民族独立。1965年7月26日,马尔代夫宣告独立。尼泊尔王国由于地处喜马拉雅山偏远地区,自1768年沙阿王朝统一全国后一直能够保持独立。

1616年建立的喜马拉雅山地王国不丹,在1865年向英国殖民者割让山口地区的大片领土后尚能保持独立。而古老的锡金则长期处于英国(1947年后为印度所继承)的保护之下。20世纪70年代以来,印度次大陆的政治格局发生了变化。先是1971年3月16日东巴基斯坦宣布成立独立的孟加拉人民共和国,后是1975年4月印度将锡金兼并为该国的第22个邦。目前,面积达437万平方公里、人口超过了13亿的南部亚洲已成为世界上一个不可忽视的地区。

但是,由于南亚各国经济发展水平不高,全地区国民总产值在全球国民总产值中所占的比重还不到3%,因此,长期以来世界各主要国家对南亚地区的研究很不重视。在中国,过去一段时期,也有些忽视对南亚地区的研究。中国当前对南亚地区的研究似乎只限于中印关系、印

巴关系（含克什米尔问题）等热点和安全问题。对于南亚（印度）2000多年的历史、文化以及半个多世纪以来印度和南亚其他国家的经济、政治和社会发展都缺少系统、深入和认真的研究。本人认为，世界其他主要国家出于地理政治或经济利益等原因可以不重视对南亚地区的研究，对于中国而言，轻视对南亚地区各邻国的研究却是万万不妥的。回想20世纪60年代初，毛泽东主席和周恩来总理批准的《关于加强国际问题研究的报告》中，十分重视对南亚地区的研究。根据这个报告，20世纪60年代北京外交系统成立了印度研究所，在四川大学成立了印度研究室，在云南成立了印巴研究室（后改为南亚研究室），在吉林大学成立了印度史研究室。但是，在“文化大革命”期间，这些研究南亚的专门机构有的被取消，有的处于停顿状态。党的十一届三中全会前夕，1978年10月在北京成立了由中国社会科学院与北京大学合办的南亚研究所。1985年又分开，过了三四年后，这两个研究所分别被兼并到其他研究所。值得庆幸的是，原四川大学印度研究室1978年改组为研究所，现已成为中国重要的南亚研究基地。云南省社会科学院也于1997年在原南亚研究室的基础上成立了南亚研究中心，2000年改为南亚研究所，成为中国西南对南亚地区进行研究和学术交流的一个中心。最近，上海市为了开展对南亚的经贸活动，有关部门也建立了南亚研究机构。

自古以来，中国云南地区与印度之间就有频繁的商贸往来。20世纪90年代中期，在云南省的发起和倡议下，中印两国开始了一系列合作行动。现在由中印两国学术界发起，已经形成了一个“孟中印缅（BCIM）地区经济合作与发展论坛”机制，并已分别在昆明、新德里和达卡召开了3届研讨会。特别值得一提的是，1999年8月昆明召开的首届“中印缅孟地区经济合作与发展国际讨论会”，有来自四国各界人士134人参加，并在会上发表了

《昆明倡议》，为本地区的经济合作开辟了道路。从发展的眼光看，这个四国地区合作可能很快发展成为有泰国参加的五国合作，然后还可能有新加坡、马来西亚、斯里兰卡、尼泊尔等国参加，成为世界一个新的大经贸合作区。

创建中国南亚学会的东方学大师季羨林教授在《东方文化集成》总序中精辟地分析了世界文化的演变史，并得出了一个平易通俗的结论。他说：“上下五千年，纵横十万里，东西文化的变迁是‘三十年河东，三十年河西’。”几百年来中印两国历史大致反映了这一个道理。回顾 250 多年前，中国和印度曾经一度在世界上处于经济领先地位。据印度《经济时报》援引的资料，1750 年中国和印度两国生产了世界制成品的 73%，到 1830 年这个比重还在 60% 以上。只是由于欧洲的工业革命和殖民主义对东方的摧残，才使两国在世界工业产值中的份额下降到 8%。50 多年来，获得新生的中印两国在发展各自民族经济的道路上都取得了很大的成就。特别是自 20 世纪 80 年代两国实行经济转型和改革开放以来，经济增长率明显提高，经济规模不断扩大。在 20 世纪末的亚洲金融风暴和当前的世界经济低潮中，中印两国都能保持较高的经济增长率，在一定程度上起着中流砥柱的支撑作用。相信在三五十年以后，中印两大文明古国在世界舞台上将会铸造新的辉煌。

现在，云南省社会科学院和云南人民出版社正在组织全国的南亚研究力量，编辑出版一套“中国·南亚书系”，内容涉及到 21 世纪世界经济战略环境、中国与南亚经济合作、中印缅孟地区经济合作、中国与南亚文化交流、南亚国家投资和旅游指南、云南与南亚民间贸易等等。这是一项巨大的工程，相信它将帮助中国人民加深对南亚各国的了解，并将促进中国与南亚地区之间的经贸合作、文化交流和友好往来。

孙培均

2002 年 10 月 5 日

序 二

21 世纪头 20 年,是中国全面建设小康社会最关键的战略机遇期,也是中国进一步扩大对外开放的重要时期。这就要求我们必须适应经济全球化和加入世贸组织的新形势,在更大范围、更广领域和更高层次上参与国际经济技术合作与竞争,充分利用国际和国内两个市场,优化资源配置,拓宽发展空间,以开放促改革促发展。

随着中国全方位、多层次、宽领域的对外开放格局的构建和中国西部大开发战略的实施,云南省在中国对外开放格局中的战略地位日益凸现,从而引起国内外的普遍关注。为了充分发挥云南省具有的连接“三亚二洋”(东亚、东南亚、南亚和太平洋、印度洋)的特殊地缘优势和战略地位的作用,云南省委、省政府不失时机地提出了建设中国连接东南亚、南亚国际大通道的发展目标。目前,中国与东南亚已确定 2010 年建成中国—东盟自由贸易区,中国与南亚国家的经济技术合作也开始起步,可以预见,云南省未来的发展潜力是巨大的。

南亚国家自古以来就通过云南与中国保持着良好的关系。在古代,“南方丝绸之路”和“茶马古道”把云南与印度紧密联系在一起。在近代,“史迪威公路”和驼峰航线把云南与南亚地区连接起来。在当代,云南与南亚地区的合作又翻开了新的一页。在中央关于“继续加强睦邻友好,坚持与邻为善、以邻为伴,加强区域合作,把同周边国家的交流和合作推向新水平”方针的指导下,自 20 世纪 90 年代以来,云南与南亚国家的经济技术合作、对外贸易、人员往来等不断增加。与此同时,为大力推进孟中印缅(BCIM)地区经济合作,云南各界人士与孟加拉、印度、缅甸的政府官员、学者、企业家及国际机构的官员进行了广泛的交流,达成了若干共识,推动了各国和相邻地

区之间的友好合作关系。目前,孟中印缅地区经济合作正朝着良好的方向发展,各国和相邻地区参与地区经济合作的程度不断加大,讨论的问题不断深入,并在国际上产生了积极的影响。

鉴于云南所处的特殊区位,云南对于发展中国与南亚国家的友好关系肩负着义不容辞的使命和责任。关注南亚、走向南亚、积极推动中国同南亚各国的友好关系,势必成为中国实现第三步战略目标和全面建设小康社会的重要步骤,也将成为新世纪国际关系发展的重大时代主题之一。近十多年来,云南省通过不懈的努力,逐步形成了一支研究南亚问题的专门队伍,并做了不少有益的工作。由云南省社会科学院牵头组织编写的一套“中国·南亚书系”是目前为数不多的研究、探索南亚问题的大型图书系列,我相信它的出版将为中国和云南扩大面向南亚的开放发挥积极的推动作用。当然,我们也注意到,云南这支研究队伍还刚刚起步,还需要不断地加强学习,还需要得到全国同行学者,特别是老一辈南亚问题研究资深专家的支持、帮助和关怀。因此,要做好这件工作,仅凭云南方面的力量是远远不够的。我们希望云南的同志虚心地向全国南亚问题专家们学习,也希望全国有更多的学者参与到这项事业中来。同时,我们将积极寻求中央和全国兄弟省区市的支持和帮助,以把这项工作不断推向前进。

21 世纪是更加开放的世纪。云南要扩大开放,拓宽合作领域,提高合作成效,云南的开放要有新的局面,云南的工作要有新的举措,就需要在进一步发展与东南亚国家和世界各国关系的基础上,实现与南亚各国不断拓展合作领域、发展友好关系的新突破,这不仅对云南的发展具有重要的作用,而且对全国乃至国际关系的变化都将产生有益的影响。我们衷心地希望,所有关心这项事业的人们携起手来,为了这项崇高而又艰巨的任务共同奋斗,去创造一个更加美好的未来。

邵琪伟

2002 年 12 月 30 日

绪 言

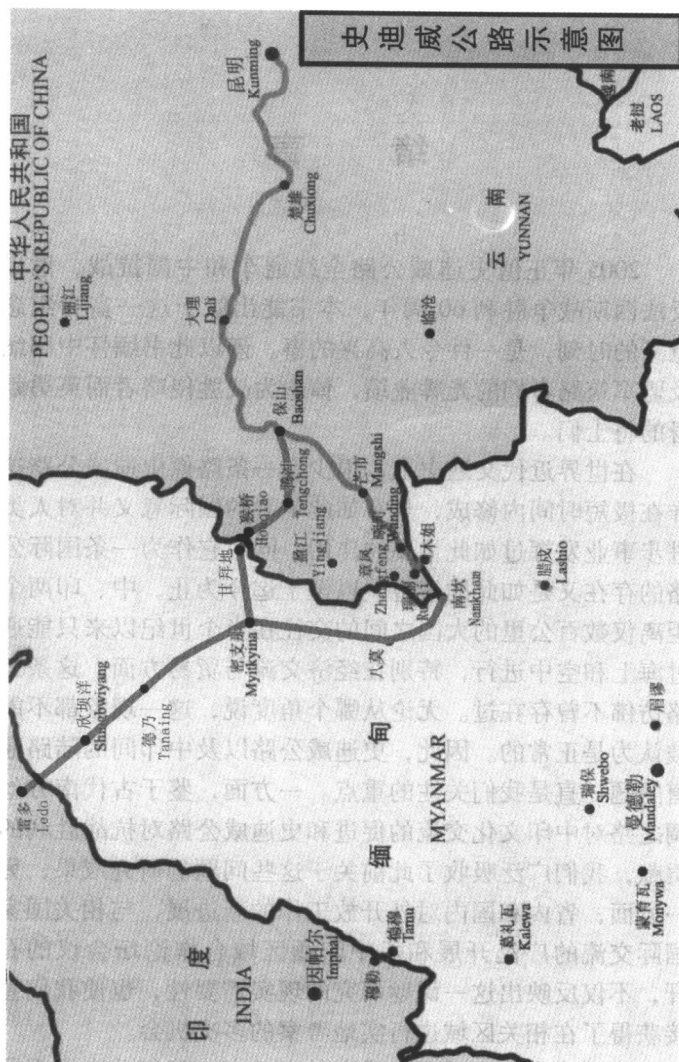
2005年正值史迪威公路全线通车和中国抗战、世界反法西斯战争胜利60周年，本书能出版于这一富有纪念意义的时刻，是一件令人高兴的事。谨以此书缅怀中印缅及盟军筑路者们的光辉业绩，悼念为战胜侵略者而英勇献身的将士们。

在世界近代交通史上，很少有一条路像史迪威公路这样在极短时间内修成，具有如此重要的国际意义并对人类进步事业发挥过如此重要的作用，同时它作为一条国际公路的存在又是如此的短暂，以至于迄今为止，中、印两个距离仅数百公里的大国之间的交往在半个世纪以来只能通过海上和空中进行，特别在经济交流与贸易方面，这条公路仿佛不曾存在过。无论从哪个角度说，这一现象都不能被认为是正常的。因此，史迪威公路以及中印间的陆路通道问题一直是我们的重点。一方面，鉴于古代南方丝绸之路对中印文化交流的促进和史迪威公路对抗战胜利的贡献，我们广泛吸收了此前关于这些问题的研究成果；另一方面，省内和国内对外开放工作的新进展，与相关国家国际交流的广泛开展和孟中印缅区域合作论坛会议的召开，不仅反映出这一课题研究的现实需要性，也使我们直接获得了在相关区域进行实地考察的多次机会。

这就成为研究过程中最大的突破点，我们首次实现了对史迪威公路的历史性的全程实地考察，并且在考察基础上研究了沿线经济社会现状，较深入地分析了目前重建史

中国·南亚

1 书系
绪
言



迪威公路的意义与可行性、制约因素及其变化,进而提出了在构建国际大通道的基础上构建中印缅经济走廊并最终形成跨东亚、南亚、东南亚三大区域的经济文化交流带的发展构想。我们认为,这一结论是符合当今世界全球化和区域经济一体化的发展趋势的,也是符合我国对外开放形势要求的。

关于史迪威公路及相关区域,我们进行的实地考察主要有:

1. 2000年3~4月,任佳、郭穗彦等同志陪同印度影片公司摄制组在云南境内拍摄“史迪威公路”专题片,在大理、保山、腾冲、德宏等地收集了资料,采访了南洋机工、修筑史迪威公路的见证人、滇印贸易的商人、相关部门和知情人,为此后的进一步考察工作提供了线索。也与印方建立了信息资料的交流渠道。

2. 2000年12月,任佳、陈铁军、郭穗彦等同志与云南省社科院一行5人应阿萨姆邦交通部长P.哈扎里卡的邀请访问阿萨姆,在部长的陪同下实地考察印度的史迪威公路段,从高哈蒂、雷多到距班哨山口仅20公里的村落,^①共600多公里路程,亲自了解到阿萨姆首府高哈蒂的公路、铁路、内河航运和空中航线等交通状况。这是60年来中国云南学者首次考察阿萨姆及史迪威公路印度段。

3. 2001年3月,任佳、卢晓昆等同志参加云南省代表团赴仰光、曼德勒等地访问,考察了解缅甸与中国云南的交通及经济贸易情况。

4. 2002年3月,王崇理、牛鸿斌、卢晓昆、郭穗彦等同志沿德宏—木姐—曼德勒线专题考察滇缅及经过缅甸的

^① 班哨(Pangsau Pass),又译“潘哨”。目前国内多种公开报刊均译为“班哨”,故沿用之。

滇印贸易，特别关注和考察了曼德勒至缅印边界口岸德穆的陆水交通，中国商品在口岸的销路及品种等情况。

5. 从2001年至2003年底，牛鸿斌、卢晓昆、郭穗彦等同志多次考察保山、腾冲、龙陵、潞西、瑞丽、畹町、盈江、陇川、梁河等地的原史迪威公路南、北两线，了解当地交通网络，公路改造和改线以及对缅印的贸易等情况。

6. 2004年3月，王崇理、牛鸿斌、卢晓昆等同志参加保山友好代表团访问缅甸克钦邦，到了密支那、德乃等地。其中王崇理等20余人沿史迪威公路走到印缅边界的班哨山口，成为60年来首次进入史迪威公路走通了缅境全程的第一支中国考察队。

这些考察，完成了第二次世界大战后两个“第一次”：中国人第一次考察史迪威公路印度段；中国人第一次考察史迪威公路缅甸段，这使我们对公路全程有了直观感受，获得了大量第一手资料，对沿线经济社会状况有了亲身体验。

关于史迪威公路的研究视角问题。此前史迪威公路基本上被作为一个历史专题，或在有关抗战史的研究中、或在有关交通史的研究中被涉及，探讨其在相应历史阶段中的作用。而我们则将其视为一条暂时中断的现代国际交通线，在现实条件下探索对其予以恢复重建的各方面的重要意义。我们研究认为，尽管史迪威公路处于中缅印的边远地区，但它处于东亚、南亚、东南亚三大区域的中间地带和结合部，这三大区域目前有30多亿人口，占世界总人口的50%以上，如能通过史迪威公路及其与之相连的交通线实现三大区域市场的近距离沟通，将会彻底改变史迪威公路沿线地区目前的“边远”格局，其地理区位条件就会出现根本性变化，改变沿线经济社会发展的“沉寂”状态，成为各国经济联系和经济合作的活跃地带。

关于历史背景与发展线索问题。我们初步清理了从古代南方丝绸之路到近现代史迪威公路的中缅印陆路通道发展的线索，目的在于表达这样一种认识观点：从古代民族迁徙走廊为主因形成的南方丝绸之路，历经贸易通道，以佛教传播为中心的文化交流之道的发展，提供了史迪威公路得以产生的历史基础，它的出现并不是孤立的和突兀的，而是有其历史必然性的。这同时也表明，史迪威公路所经的中印缅三国相邻区域的交流与合作是历史的主题，目前的中断是由其他非历史常态因素所导致的短暂状态，通过相关各国各方的努力，这些非常态因素完全可以被克服和排除。重新沟通史迪威公路和相应区域的经济文化交流，具有历史的合理性和必然性。

关于重建的困难与可行性的分析和基本结论。我们从经济、非经济两个侧面对重建史迪威公路的制约因素进行了分析研究，初步认为，在经济层面上，一旦史迪威公路途径的缅印边贸口岸开放，中印缅三国的贸易品就能实现直接沟通，这一条件下史迪威公路的修复就是十分必要的。受经济利益驱动，它的重建就只是时间问题了。在非经济层面上，历史遗留的中印边界问题将会直接影响中印两国对于重建的态度。另外，印度东北部的不稳定因素导致印中央政府对这一地区的对外开放心存疑虑，对安全因素的考虑往往可能是决定性的。这些因素成为重建史迪威公路的最大难点，需要通过双方的广泛交流达成相互了解和谅解。

关于重建史迪威公路的线路首选问题。通过对目前史迪威公路沿线资源、贸易、区位、城市经济、工业、旅游及已有交通网络的综合分析，在肯定重建南线、北线都属必要的前提下，我们认为，尽管北线里程最短，但南线已具备较完善的交通基础设施和对外贸易环境，有成熟的瑞丽等口岸，还有可能形成陆水联运通道，能较快与铁路和

泛亚公路实现对接，因此，当前似应首先打造史迪威公路南线部分。另外，中缅之间相邻区域的地方政府多年来一直保持着友好往来关系及合作机制，南线改建、重建中的许多细节问题容易沟通协商，为尽快开展重建提供了便利条件。缅印边界的开放、口岸的建立以及中印间通过史迪威公路实现直接沟通及在缅过境等问题，首先还必须从国家外交的层面上构建合作机制。

2005年4月中国总理温家宝访问印度，两国领导人就双边关系和共同关心的国际和地区问题深入交换意见，达成广泛共识。双方签署了《中华人民共和国与印度共和国联合声明》，宣布建立面向和平与繁荣的战略伙伴关系，把中印关系提高到一个新的阶段。双方还签订了包括解决中印边界问题的政治指导原则、经贸合作五年计划、扩大中印两国航空运输安排等内容的一系列文件。关于中印边界问题的政治指导原则不仅指出了解决边界问题的方向，而且再次重申通过和平友好方式协商解决边界问题，互不使用武力或以武力相威胁，体现出近年来中印关系发展中的一个增信释疑的过程。我们有理由相信，在双方政治信任和边境地区军事信任机制与措施建立的基础上，在解决边界问题的政治指导原则的指导下，中印边界问题的最终解决已经展示出光明前景。而史迪威公路的重建，必将促进中印双方在相邻区域开展包括交通、经贸在内的全面合作，也将为中印缅相邻地区的经济社会发展带来更多的促进机会。

目 录

绪 言	(1)
第一章 中缅印历史通道与史迪威公路	(1)
一 从南方丝绸之路到滇缅公路	(2)
二 第二次世界大战前的滇缅印交通	(15)
三 史迪威公路:从勘测到通车	(20)
四 史迪威公路的历史作用	(30)
(一) 第二次世界大战时期的战略价值	(30)
(二) 史迪威公路的经济价值	(34)
第二章 史迪威公路沿线经济、社会发展现状	(37)
一 史迪威公路现状	(37)
(一) 史迪威公路中国境内段现状	(38)
(二) 缅甸境内史迪威公路现状	(42)
(三) 史迪威公路印度境内现状	(46)
二 史迪威公路沿线经济状况	(50)
(一) 中国境内史迪威公路沿线经济现状	(50)
(二) 缅甸境内史迪威公路沿线经济情况	(65)
(三) 印度境内史迪威公路沿线的经济状况	(71)
三 史迪威公路沿线的民族和社会发展现状	(75)
(一) 史迪威公路沿线的民族和民族关系	(75)
(二) 沿线社会发展状况	(86)

中国·南亚

1 书系

目

录