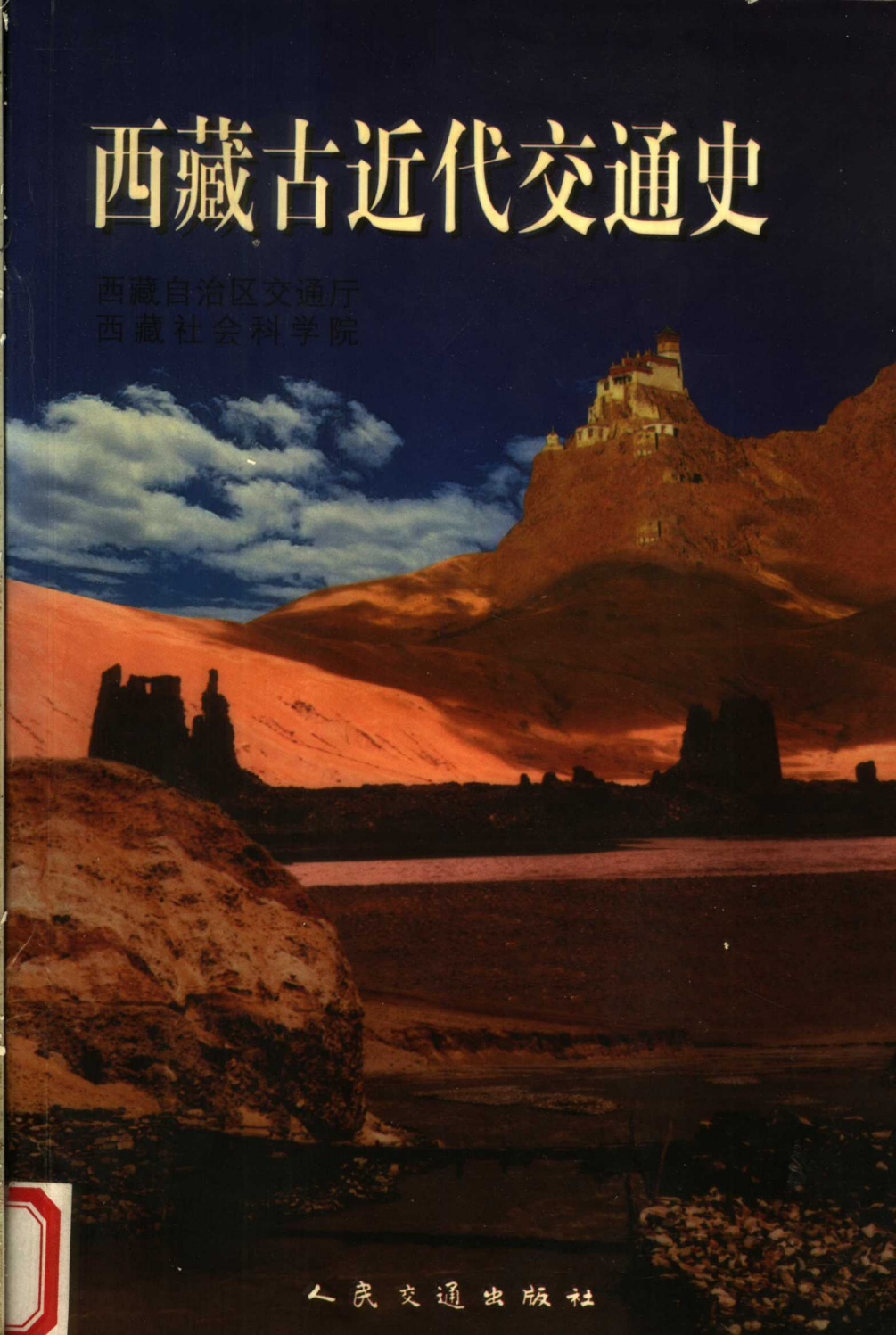


西藏古近代交通史

西藏自治区交通厅
西藏社会科学院



人民交通出版社

中国公路交通史丛书

西藏古近代交通史

西藏自治区交通厅
西藏社会科学院

交通出版社

内 容 提 要

《西藏古代交通史》系统地总结了西藏古代交通的状况、发展历程,揭示了高原地区道路交通运输的开拓、发展和运作的客观规律。

本书探幽发微、广泛考证,具有鲜明的边疆、民族、高原文化特色,对发展当代西藏的交通运输事业可起到鉴史、求律和策励作用。

图书在版编目(CIP)数据

西藏古代交通史 / 西藏自治区交通厅, 西藏社会科学研究编. —北京: 人民交通出版社, 2001.7
ISBN 7-114-03997-2

I. 西... II. ①西... ②西... III. ①交通运输经济—经济史—西藏—古代②交通运输经济—经济史—西藏—近代 IV. F512.775

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 046898 号

XIZANG GU JINDAI JIAOTONG SHI

西藏古代交通史

西藏自治区交通厅

西藏社会科学院

责任校对:刘高彤 责任印制:张 凯

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010-64216602)

各地新华书店经销

北京鑫正大印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:9.25 插页:11 字数:235 千

2001 年 8 月 第 1 版

2001 年 8 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—1000 册 定价:38.00 元

ISBN 7-114-03997-2

F · 00369

序

中国是统一的多民族国家,藏族是中华民族大家庭中的重要成员。西藏是中国的一个自治区,面积达122万平方公里,约占全国面积的八分之一。西藏位于青藏高原。青藏高原是世界上“最年轻的高原”,素有“世界屋脊”之称。大约在一亿年前,今天的西藏大地还是波涛汹涌的特提斯古海,它北邻一马平川的欧亚大陆,南靠炎热的印度次大陆。由于印度洋的扩张,地球板块的移动,印度板块一头扎进欧亚板块之下,一场惊天动地的碰撞和互相挤压的结果,特提斯古陆横空出世,大地抬升,最终形成今天的地球第三极—青藏高原。喜马拉雅山、冈底斯山、念青唐古拉山和昆仑山这四个山脉均发端于西藏和新疆的交汇处,号称万山之祖或万山之源。四大山脉又将西藏大地分割成东南谷地、藏北草原和藏东三江峡谷地带。如今,青藏高原仍在隆升,年均增高0.6—0.9厘米。这种独特的自然环境,对西藏的交通开发与利用产生了直接的影响。

西藏历史悠久,据考古调查发现,目前所知青藏高原最早的人类活动大约出现在距今数万年前的旧石器时代晚期。大约在公元前4世纪左右,西藏经历了各小邦之间长期的争战和兼并以后,逐渐形成了几个较大的部落联盟。公元7世纪上半叶,松赞干布最终完成了统一西藏高原的大业,建立起了一个统一、强大的奴隶制政权。由于西藏与内地在政治、经济、文化等方面的紧密联系,在松赞干布时期即为甥舅结为一体奠定了基础。13世纪中叶,西藏结束地方割据,由中央政府统一管辖,历经元、明、清、民国时期,西藏人民为统一的多民族的伟大祖国的缔造与发展立下了不可磨灭

的功勋。由于自然、地理、经济、历史等方面的原因，西藏曾是世界上最为封闭的地区之一。但是，西藏处于黄河、恒河与中亚三大文明的交汇点，这又决定了它必然主动或被动地打开通道，并积极地向东部地区谋求发展。战争、贸易、文化交流以及与周边地区和邻国的交往，使西藏高原的交通很早就得到开发，并且具有自己的鲜明特点。

西藏人民对特殊条件下的西藏交通的开拓与发展作出了贡献，积累了丰富的经验。15世纪是西藏历史上造桥盛期，其中最著名的代表人物是藏传佛教噶举派僧人汤东杰布，不仅是桥梁建筑师，也是藏戏的开创人。他编演藏戏，行乞游艺，募铁造桥。传说他曾建造了一百余座铁索桥、木桥和藤桥。关于汤东杰布的种种造桥故事，从一个侧面反映了高原人民为开拓交通所作出的创造性努力。他们在湍急的江河上，因地制宜地架设了形式不同、质地各异的桥梁；创造性地就地取材，制作各种水上运输工具；攀萝缘葛，在“势不能就之处”打开了一条条通道；利用“望竿”、“玛尼堆”作为道路交通标志，为行人指路，等等。

元代创立站赤制度，建立内地与西藏地方的交通网点，交通活动增多，使往来使臣和僧俗人员“止则有馆舍，顿则有供帐，饥渴则有饮食”，并在前藏（今拉萨一带）和后藏（今日喀则一带）地区分别设立了七个和四个大驿站。明朝修复故元入藏驿站，经营入藏南道，“自是道路毕通，使臣往还数万里，无虞寇盗矣”。清代，全国的驿站以北京为中心通向四面八方，中央政府与全国各地的联系更为迅捷，在治理边疆地区、促进经济社会交流、抵御外侮中发挥了重大作用，驿运路线已臻完善阶段。民国时期在内忧外患频仍，中央政权并不巩固的情况下，仍对西藏修筑道路、设置邮电及兴办学校等项事宜十分重视，拟定规划，采取措施，密切了中央政府和西藏地方的关系。

为了发展西藏的交通运输，历代中央政府均投入了人力、物力，派遣官员，加强管理，体恤民生，赈济驿夫，使进出西藏的道路

日趋完善。为了入藏道路之安全与畅通,加强内地与西藏之间的友好往来,不少汉、藏官员及士兵还献出了宝贵生命。

本书探幽发微,在现成资料极少的情况下,既广泛查阅史料档案,从中考证出有用的资料;又实地调查,弥补了现成材料之不足。经过区内外专家学者的艰辛努力,编写了这本《西藏古近代交通史》,系统地总结了西藏古近代交通的状况、发展历程,揭示了高原地区道路交通运输的开拓、发展和运作的客观规律,对发展当代西藏的交通运输事业,可以起到回顾既往、借鉴历史、探索规律、策励将来的作用,同时对社会主义物质文明和精神文明建设也具有重要的意义。

《西藏古近代交通史》编写领导小组

2001年5月

目 录

第一章 青藏高原地理概况 ·····	1
第一节 青藏高原的形成·····	1
第二节 青藏高原的地貌·····	5
第三节 高原地理环境对西藏古代交通的影响·····	11
第二章 史前时期的高原交通与文化交流 ·····	20
第一节 西藏史前文化的地域分布·····	20
第二节 西藏史前时期的文化交流及其通道·····	32
第三章 青藏高原部落时代的交通与发展 ·····	45
第一节 小邦时代的交通发展·····	45
第二节 三大部落联盟时期青藏高原的交通·····	48
第三节 部落时代西藏与周边地区的交通·····	54
第四章 吐蕃王朝时期的交通 ·····	60
第一节 吐蕃王朝建立及周边各部分布情况·····	60
第二节 唐蕃古道的形成及其历史意义·····	64
第三节 吐蕃通南诏道·····	79
第四节 吐蕃通四川道·····	88
第五节 吐蕃与其西、北地区的交通·····	98
第六节 吐蕃——泥婆罗道的开通·····	113
第五章 元朝时期的西藏驿道运输 ·····	120

第一节	入藏驿站的设置	122
第二节	入藏驿站的管理	129
第三节	入藏驿站的作用	134
第六章	明朝时期的西藏驿道运输	140
第一节	进出西藏的南线	141
第二节	进出西藏的北线	146
第三节	贡道和驿道的物资运输	152
第七章	清朝时期的西藏驿道运输	161
第一节	通往西藏的驿道	163
第二节	驿传种类及规定	176
第三节	驿传制度及管理	179
第四节	驿站驿传的作用	182
第八章	民国时期的西藏交通	186
第一节	西藏与内地的道路交通	187
第二节	驼峰航线与抗战物资的陆路转运	204
第三节	区内交通及区内商贸活动	213
第四节	西藏边境交通及商贸活动	219
第九章	运输方式、工具及交通设施	233
第一节	传统的交通运输方式	233
第二节	传统的交通运输工具及交通设施	238
第三节	近代交通管理及交通设施	246
附:藏汉地名对照表		257
后记		279

第一章 青藏高原地理概况

第一节 青藏高原的形成

被称为“世界屋脊”和世界“第三极地”的青藏高原,不仅以其独特的宗教文化和民族文化吸引着众多的人们,同时也以其举世无双的高度和特殊的自然环境著称于世。在交通已经高度发展的今天,几乎世界各地的人们都可以利用各种交通工具便捷地前往西藏,但是却很少有人了解在这片高原数万年的历史中,古代和当代的建设者们曾经历了何等艰苦卓绝的开发高原交通的历程。直至本世纪初,对于西藏以外的多数人们来说,这片高原仍是可望而不可及的遥远之地,被视为“乱石纵横,人马路绝,艰险万状,不可名状”。那么,西藏的交通从古至今发展到现在的规模 and 水平,曾经历了怎样一个开通、发展的过程? 青藏高原古代交通的形成和发展是处在什么样的历史背景与地理环境之中? 讨论这个问题,首先需要考察的是青藏高原的自然地理环境。

西藏地区现今地理环境的形成,是与高原独特的地质发展史紧密相关的。而青藏高原地质演变过程的独特之处,就在于它使数亿年前的海洋变成了陆地并迅速隆升为巨大的山脉和高原,这个“沧海变桑田”过程的见证记录,就是不同时期的岩层和其中的古生物化石。地质学家在珠峰地区发现的巨厚的片麻岩层和古冈瓦纳大陆特有的舌羊齿植物化石表明,大约在距今六亿年前,喜马拉雅地区并不是像今天这样属于亚洲大陆的一部分,而是同南亚次大陆一样属于南半球古冈瓦纳大陆的一部分,它与北半球的欧

亚古大陆遥遥相对。当地质历史进入古生代以后,由于地壳的不断运动使南半球的冈瓦纳大陆开始破裂分离,古印度大陆开始向北漂移并在其与欧亚大陆之间逐渐形成了浩瀚的古地中海,这就是科学家所称的“特提斯海”或“古喜马拉雅海”。科学家在珠峰地区的岩层中发现的大量的腕足类、三叶虫、海百合茎等海洋古生物化石,它们的时代属于距今五亿年前的奥陶纪早期,是浅海环境的典型代表^①。这类化石的发现表明,大约从距今六亿年前的古生代早期到距今四千万年前的新生代早期,青藏高原经历了漫长的海洋发展阶段,这段历史从古生代、中生代一直延续到新生代的第三纪,时间长达五亿年以上,而印度次大陆在这个阶段中却依然是一片广阔的陆地。

到了距今约两亿年左右的中生代早期,印度大陆板块与欧亚大陆发生碰撞,并使古地中海之下的大部分地壳俯冲到欧亚大陆之下,发现于雅鲁藏布江两岸长达千余公里的蛇绿岩层说明这两大板块的“缝合线”正是横贯高原的雅鲁藏布江。印度板块的向南俯冲促使平静的海底上升为陆地,这个过程大约在距今一亿八千万年的中生代三叠纪晚期开始发生,它首先使高原北部昆仑山南麓地区率先成为陆地,从而由北向南使西藏的大部分地区渐次于中生代的侏罗纪、白垩纪上升为陆地。大约在距今四千万年前的新生代早期,高原南部的仲巴—定日—岗巴一线最后也成为陆地。在定日县朋曲河北岸发现的特提斯海最后残余—埋藏在始新世海相沉积地层中的货币虫化石^②,表明存在了五亿多年的特提斯海终于在距今四千万年前结束了它的历史而退到遥远的西方,逐渐形成为现在的地中海,新生的西藏陆地从此开始了它地质发展史上的新纪元。

在距今四千万年前的第三纪早期到距今一千万年左右的第三

① 郑锡澜:《世界屋脊的崛起》,西藏人民出版社 1983 年。

② 同注①

纪中晚期这个阶段,西藏地区虽已成为陆地,但并未形成高大的山脉,海拔高度也不大,印度洋的温湿季风直接浸润着这片丘陵平原,当时西藏的生态环境是一个植物繁茂、动物兴旺的平静世界,其自然环境与中国现今的南方地区大致相同。而西藏高原地质史上最重要、最强烈的一次构造运动则发生在距今一千万年至二千万年的第三纪中新世,地质学上称之为“第二期喜马拉雅运动”。这一时期的构造运动使西藏高原的地貌发生了翻天覆地的变化,地层的挤压和断裂使喜马拉雅山脉迅速上升并达到了相当的高度。据推算,至第三纪的上新世,西藏地区的平均海拔高度在1000米左右^①,喜马拉雅地区的平均海拔高度已达到2000米左右^②。但这次构造运动之后西藏高原保持了约一千万年之久的相对稳定,此时的自然环境仍然较好。据古气候学的研究分析,在第三纪晚期的上新世,高原南部和东部的河谷盆地地区为热带亚热带森林气候;西部阿里尚有面积达700平方公里的札达湖;代表森林草原气候的“三趾马动物群”不仅在南部的札达、吉隆等地存在,而且在藏北比如县布隆盆地也有发现^③。当时西藏地区的海拔高度与中国北方地区大致相同,属于森林草原气候区,其年均气温比现在要高2-4℃^④,在南部河谷盆地生长着山核桃、枫香、栋等阔叶林,西部及北部地区生长着雪松、云杉等针叶林。同时,科学家还在吉隆盆地同期地层中发现了属于尼泊尔-印度水系所特有的“欧螺型恒河螺”化石^⑤,说明在上新世晚期,当时的西藏水系与南

① 中国科学院青藏高原综合科学考察队:《西藏第四纪地质》,科学出版社1983年。

② 陈万勇、范贵忠、于浅黎:《西藏吉隆地上新世沉积相、粘矿物特征及古气候》,《古脊椎动物与古人类》第15卷第4期,1977年。

③ 郑绍华:《西藏比如布隆盆地三趾马动物群》,《西藏古生物》(第一分册),科学出版社1980年。

④ 见前揭《西藏第四纪地质》。

⑤ 见前引陈万勇等文。

亚印度水系是相通的,上升的喜马拉雅山脉尚未完全形成阻隔西藏与印度大陆的屏障。这个时期已经离人类诞生的第四纪不远了,可以这样说,在大约距今一千万年到四百万年的第三纪上新世,西藏高原的自然环境仍然要比现在好得多,当人类即将出现的时候,西藏地区尚具有迎接人类诞生的“摇篮”的条件。

随着三趾马的消失,地质历史进入了具有重要意义的第四纪—人类及其文化出现的新纪元。从第三纪末开始,西藏高原进入了阶段性的大幅度隆升时期,即被地质学称为的“第三期喜马拉雅运动”。此后的近四百万年时间,是西藏高原向着“世界屋脊”的高度以前所未有的速度冲刺的新阶段,其中急剧上升的三个阶段分别为距今约四百万年的上新世末期、距今约七十万年的早更新世末期和距今约二十五万年的中更新世晚期。高原的迅速隆升,使河湖水位急剧下降,多数湖泊开始盐化,常绿植被大面积减少,并出现多次冰期和发育了大量冰川,昔日的温暖潮湿气候从此消失。根据地质学和古气候学的研究,喜马拉雅地区和青藏高原自进入第四纪的三四百万年以来,其高度上升了3000—4000米,年平均上升高度为0.025厘米^①,并且在进入全新世至今的一万年中,高原的隆升速度仍未减弱,其年均上升高度为0.6—0.9厘米^②。西藏高原之所以被称为世界上“最年轻的高原”,就在于它的形成和不断上升是人类诞生之后亲眼和亲身经历的最为强烈的地质运动。

进入全新世之后,西藏高原的隆升趋势虽然并未停止,但由于这一时间阶段相对较短,所以其地质和地貌的基本格局与今天西藏高原自然地理环境之间并无大的差异。此时人类文明史正跨入了新石器时代这个具有革命性意义的发展阶段,在告别了旧石器时代之后,全球范围内的农业、畜养、陶器、定居等生产、生活方式

① 同上页注⑤

② 见前揭郑锡澜书。

正在各地文明中开始出现并日益得到发展,人类在旧石器时代由于迁徙和获取食物而具有的远距离通达能力进一步提高,因此出现了以征战、贸易、土地开发等文化或经济因素为目的的交通往来。

第二节 西藏高原的地貌

地貌是指地球表面的自然形态,各种类型的地貌都是由于内外力地质作用而形成的。地貌作为自然地理的主要因素之一,在很大程度上影响着人类活动在空间上的发展,尤其对交通发展的影响更为突出。西藏高原的地貌形态是与其独特的地质发展史和高海拔的地理环境紧密相关的,因此其地貌的类型、成因、组合以及演变发展规律等都具有不同于其它地区的显著特征,这种高原地貌的特殊性是我们探讨和分析古代西藏交通地理时应当着重讨论的一个方面。

从宏观上看,以西藏地区为主体的青藏高原在中国的总体地貌形态上构成了最高一级台阶。高原的平均海拔在 4500 米以上,它在北、东、南三面分别以 4000 米、3000 米、6000 米的高差急降到塔里木盆地与河西走廊、四川盆地及恒河平原,而西部则连接着以帕米尔高原为中心的天山、兴都库什山、阿赖山及苏莱曼山等巨大的山脉,成为亚洲大陆地形的东部“骨架”,是世界上最高亢和最具特色的高原地貌单元。西藏高原地貌的总体格局是由一系列辽阔的高原面、连绵起伏的群山、星罗棋布的湖盆和众多的内外流河流等地貌单元所组合、构成的,它体现了由于高原的巨大高度所形成的垂直地带差异性。西藏高原地貌的形成经历了地质历史上大大小小的多次构造运动,其地质基础主要是在中生代古地中海开始退却之时形成的,而现代地貌的形态,则是第四纪以来在地壳水平运动的作用下经历了高原强烈隆升运动的结果。

西藏高原的总地势是由西北向东南倾斜,海拔高度从平均

5000米以上渐次递降到4000米左右,这个总的地形趋势又由于其区域地貌形态、地貌成因、地貌类型组合等方面的差异,地质学界将其划分为三个地区、八个区和十八个亚区^①。如果从交通地理的角度来看,整个高原的地貌可以划分为三个特征不同的大区域,即藏北地貌区、藏南地貌区和藏东地貌区。

一、藏南地貌区

这个地貌区又因构造单元的不同可分为两个区域,即喜马拉雅山区和藏南山原湖盆宽谷区。

喜马拉雅山区以喜马拉雅山的主脉及其余脉构成,这是西藏高原最南端也是绝对高度最高的地貌区。喜马拉雅山区是一条东西走向的弧形地带,西起印度河上游的南迦帕尔巴特峰一带,东至雅鲁藏布江下游大拐弯的南迦巴瓦峰地区,北以雅鲁藏布江南岸的低山分水岭地带为界,南接尼泊尔、印度北部的丘陵山区,东西长约两千多公里,南北宽约两百多公里。喜马拉雅山脉主脊带的平均海拔高度在6000米以上,世界上十四座8000米以上的高峰中有十座分布在该地区,而7000米以上的高峰则超过五十座,因而喜马拉雅山区由于其举世无双的高度和大面积的冰川地貌成为高原南端的巨大天然屏障,而它对南亚热气流和海洋季风的阻隔,则使其南北两侧的气候与环境有着十分明显的差别,从而极大地阻碍了西藏高原与其南邻地区的直接交往。喜马拉雅山区南北边缘的地貌形态亦有所不同,南缘坡度陡峻,高出恒河平原6000—7000米;北缘坡度较平缓,以低山丘陵与藏南谷地相连,相对高度较小。此外,喜马拉雅山弧形地带许多高峰的形成,又与横向(即近南北向)的断裂构造有关,如在山脉西段的纳木那尼峰(7728米)西侧发生了明显的北西向转折,形成了以孔雀河河谷为标志的

^① 尹泽生等:《西藏地貌区划》,《地理集刊》第13期,科学出版社1980年。

北西走向断裂带;在山脉东段的泡罕里山(7128米)和卓玛拉利山(7314米)之间则形成了北东走向的亚东—康马断裂谷地,使喜马拉雅山脉这道巨大的屏障在此出现了一个缺口;同时因喜马拉雅山区的南缘还受到恒河北侧支流的侵蚀切割,从西段的札达到东端的墨脱形成了数条深峡河谷,成为自古以来西藏与印度、尼泊尔等南亚邻国进行贸易和文化交流的有限通道。

藏南山原湖盆宽谷区是指喜马拉雅山区以北、冈底斯山和念青唐古拉山以南、以噶尔—雅鲁藏布江为纵线的高原南部地貌区,其地貌特征是以湖盆宽谷及与之相邻的低山、高山地貌为主。该地貌区从西至东包括札达盆地、噶尔藏布—马泉河宽谷盆地、喜马拉雅中段北麓湖盆区、羊卓雍错—哲古错高原湖盆区、拉轨岗日高山亚区、雅鲁藏布江中游河谷及藏东南山地河谷等一系列组合地貌,平均海拔高度4000米左右。与高原其它地貌区域相比,该地区的地貌特征主要表现为:地貌成因较为复杂,包括冲积、洪积、湖积、冰碛及断陷构造等多种类型;单元地貌的面积均较小,一般不超过1000平方公里的范围;在平面分布上受到“雅鲁藏布江—噶尔藏布谷地”和“喜马拉雅北坡湖盆带”这两大东西向断裂带的控制,因此该区主要河流与湖泊的纵向连线基本上与地质构造的方向一致—即与喜马拉雅山脉大致平行呈近东西方向。该区内的河谷平原多为沿河岸呈条状或连珠状分布,而湖滨平原则沿湖岸呈环带状,其中噶尔藏布、雅鲁藏布江、拉萨河、年楚河、尼洋河及朋曲、涅曲(隆子河)等较大的河谷平原,其宽度多在数公里到数十公里之间,这些河谷平原不仅是西藏的主要农业区和人口密集区,同时也是高原内部及其与外部的主要交通要道所在。

二、藏北地貌区

藏北地貌区由于保存了较为完整的两级高原面,所以其地貌具有最为典型的高原特征,并且也与西藏其它地区的地貌有着比较明显的区别。根据藏北地区地貌形态和分布规律,又可分为南

羌塘山原湖盆区、北羌塘山原湖盆区和昆仑山区等三个地区。

南羌塘地貌区是藏北高原面积最大的地貌区,西起日土班公错一带,东达怒江上游的索县附近;北越黑阿公路,南抵冈底斯山和念青唐古拉山,平均海拔高度在 5000 米以上。该地貌区的成陆年代较早,在高原地质发展史上它于中生代晚期便脱离了海洋成为陆地,在其后的地质历史时期受到的剥蚀、切割作用不大,故高原面形态保存得很完整,通常表现为平坦开阔、连绵起伏的大小湖盆和宽浅谷地,它们与低缓的山前丘陵连成一片,面积多达数千甚至数万平方公里。在这些山原湖盆之间分布着众多的高原内流水系—时令河及星罗棋布的湖泊,同时在冈底斯山及念青唐古拉山等巨大山系之间发育有波仓藏布、森格藏布、扎加藏布及那曲河等较大的河流,这些较大河流的流向基本上同藏北高原主要构造带方向一致,多呈近东西向,因而该区地貌的主要特点之一就是其山间宽谷平原和湖滨缓坡平原大都呈长形的东西向分布,这些视野开阔、水源丰富的平缓地带历来都是羌塘高原的主要交往通道。

北羌塘山原湖盆区亦是藏北地区保存高原面较好的地貌区之一,它的范围大致西起喀喇昆仑山东段,东至唐古拉山口以西;北抵昆仑山及可可西里山南麓,南近黑阿公路一线,平均海拔高度约 5500 米。该地貌区在地质构造上属“西藏台块”的早期褶皱带,它成陆于中生代中期的晚侏罗纪,亦是西藏高原脱离海洋较早的地区之一。由于藏北高原的地面历来处于干旱低温的气候条件下,流水和冰雪的切割侵蚀作用十分微弱,塑造地貌的主要外营力来自寒冻风化和融冻泥流作用,因此中生代以来北羌塘区地貌的形成过程基本上是地表剥蚀作用的过程,故其原始高原得到比较完整的保留,同时也形成了规模较大的冰缘地貌和山原湖盆地貌。受高原整个地形趋势的影响,该地貌区的平均海拔高度要高于南羌塘地貌区,是所谓藏北“无人区”的主体部分。在一些东西向高山山脉和中低山丘陵之间,形成了数条基本平行的宽浅湖盆及山

原谷地,其宽度多在几公里到几十公里之间,面积常达数千至上万公里。

昆仑山区是西藏高原最北端的地貌区,也是西藏高原在地质历史上最早成为陆地的地区,它大约在距今一亿八千万年的中生代早期就已脱离了海洋而成为陆地,随着高原的不断隆升,其平均海拔高度已在 5500 米以上,该地貌区主要包括西藏境内的昆仑山脉及其南支可可西里山脉的西段,在地质上属昆仑山海西—印支构造带,其南缘以龙木错—玛尔盖茶卡—金沙江断裂带为界。该区的西部由于西昆仑山和喀喇昆仑山的高峻山势截留了大量西风降水,因而在高海拔山区形成了众多规模较大的山谷冰川,成为西藏高原现代冰川地貌分布较集中的地区。同时又因降水量及冰川融水量相对较大,在昆仑山区西部汇集的水流成为喀拉喀什河、玉龙喀什河、克里亚河等河流的主要源头。由于流水侵蚀较为活跃,区内的沟谷地貌和冰碛地貌比较常见。东部湖盆宽谷地带平坦、开阔,宽度达 10—40 公里,多呈长条形分布;向西至日土以北的龙木错、松西错附近谷地逐渐变窄。此外在该地带还发育有近代火山喷发及岩熔流的堆积。该地貌区东部的昆仑山最高峰木孜塔格峰(7723 米)和可可西里山西段南缘的湖盆宽谷地带,是季节性冻土较发育的地区,对于大规模的交通极为不利。昆仑山区属高原寒冻干旱气候区,其年均气温与年均降水量都是西藏各地貌区中最低的,分别为 4—6℃和 100 毫米以下,但其高原面的海拔高度却居藏北地区之首,平均达 5500 米以上。

三、藏东地貌区

藏东地貌区是西藏高原地形较为特殊的一个地区,它北与青海高原相连,南至滇缅北部高原;西接唐古拉山与念青唐古拉山脉,东连川西高原。该区地貌是由一系列南北向平行排列的峰谷、平顶山及江河组成,从西而东有伯舒拉岭、怒江、他念他翁山、澜沧江、达马拉山—芒康山、金沙江,其中的伯舒拉岭和他念他翁山及