

Critical Transport Node
Location Analysis and Development Under The
Belt and Road Initiative

“一带一路”
关键交通节点区位分析与开发

管楚度 龙科军 著



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

Critical Transport Node Location Analysis and Development
Under The Belt and Road Initiative

“一带一路”

关键交通节点区位分析与开发

管楚度 龙科军 著



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

内 容 提 要

本书分为三部分,共13章。第一部分丝路史篇,内容包括丝绸之路概述、亚欧东西陆路交通之源、丝绸之路的形成、丝绸之路中国段上的重要古道;第二部分“一带”篇,内容包括武威交通区位分析及开发建议、吐鲁番东联西出的交通枢纽区位分析、楼兰道开发设想、瓦罕道开发设想、其他项目的开发设想、阿富汗交通区位线分析、蒙古交通区位线分析;第三部分“一路”篇,内容包括涉“一路”战略的运河、海港区位,“一带”与“一路”的衔接。

本书可供交通规划人员参考,也可供政府管理部门人员参考,并可作为科学普及读物。

图书在版编目(CIP)数据

“一带一路”关键交通节点区位分析与开发 / 管楚度, 龙科军著. —北京: 人民交通出版社股份有限公司, 2016.4

ISBN 978-7-114-12670-3

I. ①—… II. ①管… ②龙… III. ①一带一路—交通
②区位分析—交通规划 IV. ①U11.5

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第278805号

书 名: “一带一路”关键交通节点区位分析与开发

著 作 者: 管楚度 龙科军

责任编辑: 刘永超 贾秀珍

出版发行: 人民交通出版社股份有限公司

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010) 59757973

总 经 销: 人民交通出版社股份有限公司发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京市密东印刷有限公司

开 本: 720×960 1/16

印 张: 18

字 数: 244千

版 次: 2016年4月 第1版

印 次: 2016年4月 第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-12670-3

定 价: 49.00元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)

序

“序”的基本功能是：鸟瞰与导读。内容是题外话，价值是提高阅读效率、消除歧义与误识，是作者与读者互识的桥梁。今借序之传统领地，特别声明，本书的内容，既不是项目的提出，也不是一种论证的结论，只是为读者在思考“一带一路”战略有关交通问题时，提供更大的响应空间、方向。

本书基本属“无意”插柳之作，书中之内容或是读书、读报之感悟，或是做交通规划课题之时的一些不切实际浮想的备忘笔记，或是平时讲课、讲座或是与朋友的电话记事等。只不过是赶上了丝路风水转回的盛世，可使无为喜爱之积累变为非专攻之有为。这也是为了说明，书中所述内容有些可能够不上专业水平，甚至谬误甚多，望见谅。只是希望在某些方面对读者有所启发，如能达到目的，则心满意足了。

书中所涉“建议项目”，多是在做各种交通规划时的思考，但掂量后其需求还不够火候，而尘封。但在退休后，我还是本着少先队歌中的“时刻准备着”的精神，初步整理，以备不时之需。

我的一些无为喜爱源于1969~1970年，因“牛鬼蛇神”之缘，曾有幸与我国大翻译家、《红楼梦》英译者、研究中西文明交流史之大家（这点是我个人之感受）杨宪益先生距呎尺同住、同吃、同改造十个月，使我有机会请教，并接受其许多“私房”知识，胜读十年书。一次在谈及英国影片《红菱艳》时，他说有关水晶鞋的童话故事，实际上最早见于我国唐代段成式的《酉阳杂俎》中，故而欧洲的这个水晶鞋故事很可能是古代中西方交通（丝绸之路频见于报端在此几年后）导致的中西文明交流，才使中国童话变成了欧洲童话。我说照此来看，水晶鞋的童话，还应有波斯版本、土耳其版本，正如阿凡提的故事，据知就源于土耳其，因土耳其、中亚一些故事就和新疆的阿凡提故事内容大同小异就是例证。当时杨老笑答：“看样子，你去研究中西交通文明交流还是有潜力的，可惜的是现在没有去干这个行当，你又不懂英语，而难成正果。今

后，你不妨在业余时间“玩玩”，研究一下烟草、辣椒、向日葵、金鸡纳霜（曾与杨老聊过我儿时打摆子吃奎宁之事）等在中国的传播史。康雍乾时，抽烟已很普及，纪晓岚抽烟的故事就是例证。而为何《红楼梦》中就没有对抽烟、吃辣椒的描写？又曹寅、李煦的奏折，以及康熙的批语中却多处提到金鸡纳，你儿时还吃过此药。”杨老接着说“我被释放后，很可能不会再去研究《红楼梦》了，我想好了，准备改行去研究中西方文明交流史，此学将来总会成为显学的”。虽然我后来未去研究烟草、辣椒等在中国的传播史，但正是这次与杨老的谈话，促成了我对中西交通和文明交流的业余研究，故我今日对丝绸之路的研究，可用“票友下海”来比喻，甚是恰如其分。也就是说：本书不是按科班规范写作，是一本“摭言”文体书（摭之本义：拾取、挑剔、搜集，暗含无系统、体系之要求），是信马由缰之作，目的只是给人们提供多一点思考思路而已。

然过去几十年间，因中国、世界时事变化可谓翻天覆地，要将书中各章问题的缘起统一为今日之提法，困难太大，也无必要。背景的不统一，反倒可丰富思考方向的多样性，且历史虽不会重演，但历史的经验会不断重现。书中许多数据是当年报纸上获得的，今日看来或许甚谬，但不碍思考。

管楚度

2015年10月于北京长辛店

目 录

CONTENTS

第一部分 || 丝路史篇

1 丝绸之路概述	3
1.1 丝绸之路简介	3
1.2 西南丝绸之路	5
1.3 海上丝绸之路	6
1.4 交通区位分析法简介	11
2 亚欧东西陆路交通之源	13
2.1 亚欧大草原与亚欧草原民族大迁徙	13
2.2 亚欧大草原上的五次民族大迁徙	20
2.3 吉普赛人的迁徙是丝绸之路上的另一种另类民族迁徙	31
3 丝绸之路的形成	35
3.1 丝绸之路形成的研究思路	35
3.2 玉石之路	38

3.3	黄金之路.....	42
3.4	中国少数民族沿丝路之迁徙	48
4	丝绸之路中国段上的重要古道	50
4.1	萧关道	50
4.2	河西走廊道	51
4.3	楼兰道	55
4.4	伊吾道	58
4.5	瓦罕道	61
4.6	尉宾道	64
4.7	热海道	66
4.8	西域古道网	70

第二部分 || “一带”篇

5	武威交通区位分析及开发建议	77
5.1	武威市地理概况及形胜	77
5.2	武威形胜与六盘山交通区位的关系	80
5.3	武威市外部交通区位横线	87
5.4	武威外部交通区位纵线	98
5.5	武威市内部交通区位线	106

5.6 武威交通区位线网络区划及开发思路	108
5.7 河西走廊为中国领土完整作出了无与伦比的贡献.....	110
6 吐鲁番东联西出的交通枢纽区位分析	119
6.1 问题的提出	119
6.2 交通枢纽区位分析方法	122
6.3 亚欧洲际背景中的吐鲁番东联交通区位线	124
6.4 亚欧洲际背景中吐鲁番西出交通区位线	134
6.5 吐鲁番的交通枢纽区位及内部交通区位线	138
6.6 开发建议	140
附录 引黄济石(羊河)、疏(勒河)调水区区位线分析	142
7 楼兰道开发设想	150
7.1 楼兰在中国历史上的重要地位.....	150
7.2 新疆东联西出战略需求.....	152
7.3 楼兰道开发现代交通的设想.....	155
7.4 西水东调建设楼兰道绿化带工程的设想	157
8 瓦罕道开发设想	160
8.1 帕米尔高原、瓦罕地区、瓦罕走廊、瓦罕道的概念	160
8.2 瓦罕道上的重要交通史事件	166
8.3 开发设想.....	168

9 其他项目的开发设想.....	172
9.1 热海道的回采开发	172
9.2 卡赞的大口岸区位	176
9.3 提高果子沟交通的畅通性	179
9.4 中蒙共同开发“火焰峭壁”世界级旅游胜地的设想	182
9.5 两条具有世界意义的农村公路的建设	186
9.6 “一带”战略可为新疆农业现代化带来机遇	193
10 阿富汗交通区位线分析	197
10.1 阿富汗国简介	197
10.2 亚欧大十字路口处的阿富汗文明	200
10.3 统一的阿富汗谈何易	206
10.4 阿富汗重要交通区位线	210
附录 丝路视域中的伊朗交通区位线	215
11 蒙古交通区位线分析	221
11.1 从外蒙到蒙古国	221
11.2 清代外蒙交通概况	223
11.3 涉蒙的中国现代化交通建设	226
11.4 蒙古交通区位线的开发设想	233

第三部分 || “一路”篇

12 涉“一路”战略的运河、海港区	239
12.1 通洋运河区	239
12.2 宁波、舟山港口群发展战略——“藤攀树”	247
12.3 温、台两港发展战略——建成西太平洋—孟加拉湾大陆桥桥头堡港	251
12.4 杭州湾—钦州湾内河水运通道区	258
13 “一带”与“一路”的衔接	262
13.1 “一带”与“一路”的一体化	262
13.2 衔接“一带”与“一路”的交通通道区线分析	263
13.3 开发建议	268
参考文献	274

第一部分

丝路史篇

1 丝绸之路概述

1.1 丝绸之路简介

1) 丝绸之路产生(发源)

(1) 丝绸之路简称丝路,系指从中国出发、横贯亚洲腹地进而连接北非与欧洲的陆路交通线。1877年,德国地理学家李希霍芬首次在其著作《中国》一书中,将公元前114年到127年间,中国与中亚河中地区,以及与印度之间以丝绸贸易为媒介的这些西域交通线称作丝绸之路。后来德国东洋史学家阿尔巴特·赫尔曼在《中国与叙利亚之间的古代丝绸之路》一文中指出:应将丝绸之路的范围与含义进一步拓展到叙利亚境内的道路中去(图1.1)。这一观点得到后来学者们的支持与认同,并被广泛使用,并进一步认为,丝绸之路是连接东西方政治、经济、文化交流的桥梁。从上述对丝绸之路概念界定的嬗变中可看出:其概念的内涵是模糊的。这是因为丝路涉及的历史久远,涉及的地理范围辽阔,其影响既深又广,故对其难以进行系统界定。

(2) “丝绸之路”的提法。交通史中有两个概念的提出是妙不可言的。

①司马迁在《张骞》一文中所提出的“凿空西域”。

②[德]李希霍芬所提出的“丝绸之路”。其寓意:和平之路;商贸易之路,

这条路上运送的最重要货物是丝绸；中西文明交流之路；外交之路；中国重建印度历史之路；大致理清从疏勒河到多瑙河之间一团乱麻的历史之路。

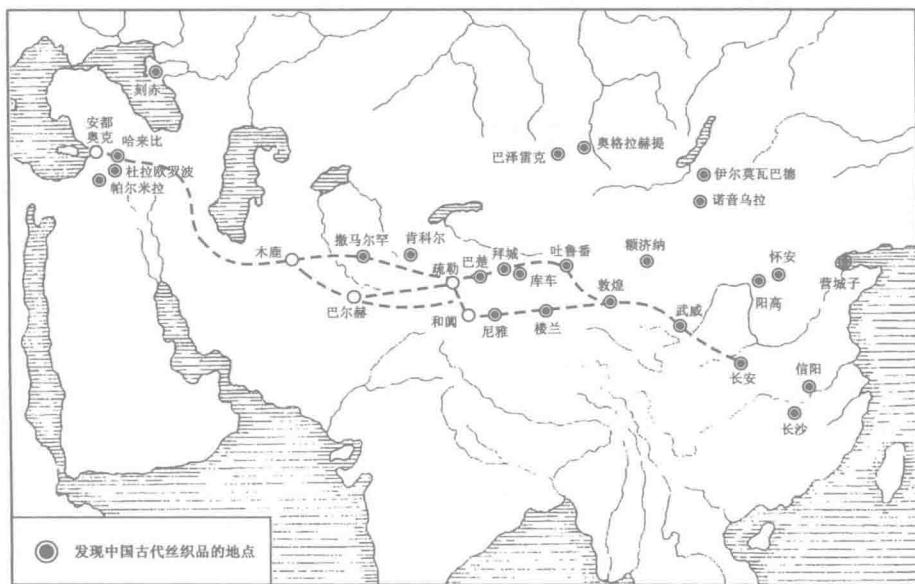


图1.1 李希霍芬与赫尔曼所指的丝绸之路

2) 丝路的形成

丝路的产生与形成，与人类迁徙密不可分。历史上，亚洲草原游牧民族向西（欧洲）大迁徙（因蒙古高原不断发生周期性大干旱，使草原游牧民族蹈食草动物迁移之路进行迁徙）共发生了五次，包括塞人、匈奴人、哥特人、突厥人、蒙古人。而迁徙中所用的工具包括马和骆驼，因此，马的驯化（及马嚼、马鞍、马镫的发明）使民族迁徙成为可能，而骆驼的驯化使规模运输成为可能。早期人类在亚欧大草原上的迁徙可以说是丝路的雏形。最初的丝路由玉石之路与黄金之路组成，这两条原本在吐鲁番几相切不相通的路，在武则天时期，建北庭都护府（唐代新疆军区）后联通。而丝路的形成是在牧道的基础上

分段拉通的。中国境内主要贡献者是张骞，国外主要是古希腊、马其顿国王、亚历山大大帝。

丝绸之路真正形成于唐代，已达共识的始点为洛阳（笔者认为河南偃师的螺祖故里，或山东潍坊），终点为意大利罗马（笔者认为巴黎嫩的推罗和土耳其的安条克）。

3) 中国成为最早的丝绸之国

茧只有在开水中煮洗才能抽出丝，中国是最早发明普及陶的国家。陶的发明使中华民族成为了最早掌握缫丝、煮盐、蒸煮食物的民族。虽然在吐鲁番、和田、费尔干纳、伊朗、中亚乃至法国里昂等地都产桑树，但未发明养蚕、制丝绸技术。

4) 丝绸之路文明交流主要项目

(1) 中国西传文明：丝绸、四大发明（造纸、火药、指南针和印刷术）及稻、高粱、小米、生姜、肉桂、樟脑、漆器、铜镜等。

(2) 西方传中国的文明：佛教、泥窑艺术、金银手工艺、葡萄、石榴、开心果（阿月浑子）、苜蓿、核桃、无花果、青金石、鸵鸟、狮子、棉花、金币、银币、沉香等。

1.2 西南丝绸之路

(1) 该路是一条位于我国西南部的丝绸之路，其历史证据包括：

①张骞出使西域，在大夏国（今阿富汗北部）发现，有当时我国巴蜀地区的物品蜀布和邛竹杖，早年称为蜀布之道。

②小乘佛教仅分布在我国云南、印支半岛一带。

③从交通史可知我国西南部就有两条大道（五尺道、犍道）通往身毒或天竺（玄奘之后译成印度）。

(2) 西南丝路路线（图1.2）。



图1.2 西南丝路路线

(3) 西南丝路带来的重要文明交流：

①小乘佛教的传入。小乘佛教就是由此道东传至我国，终点为成都或武威。现今西双版纳、大理一带群众信奉小乘佛教。

②石窟艺术的传入。大乘佛教泥塑石窟。

③云南石榴、菩提树。

④盐茶贸易。

(4) “西南丝绸之路”名称存在缺陷，而称为“蜀布之道”或“麻布之道”，又缺乏吸引力。如果称为西南丝路仅针对中国，而不能包括沿线其他国家，且该道上运输最重要的商品，很少是丝绸，主要是茶、盐、铁器等。

1.3 海上丝绸之路

1) 古代中国的海上交通

(1) 中国海上交通的兴起。

由于辽金的兴起，占去北部半个中国，使南宋财政收入剧减，不能再依靠土地税来支撑，必须开辟新产业，于是工商贸易、茶马贸易、瓷器外贸、丝织品贸易、铁制品（锅锄等可海运出口而不许进入茶马贸易市场）出口等商贸活

动变得活跃。南宋到清初海上丝绸之路主要出口商品是瓷、茶，贸易范围主要在西洋。西洋东洋的划分标准为：

由广州正南划一条直线，线东诸岛、国，称东洋，主要是今菲律宾、琉球、日本等。线西称西洋，主要指印支半岛诸国，以及赤道以北印度洋沿岸国家（不含赤道以南地区，因这一带无风、无法行驶帆船）。线南，主要指印尼诸岛国。

（2）古代中国海上交通的优势。

①优势：我国帆船技术比阿拉伯人高超，可走七面风（除逆风），发明了罗盘、舵（舵与帆结合，才可走七面风）；发明了船舱密封技术，提高了防沉船的概率；发明了豆芽术，豆芽配茶叶可以预防船员长时间远航而得坏血病。

②劣势：其一，我国大陆海港都远离信风（贸易风区），贸易风的北界约在吕宋岛东西线上。古代广州之所以海上贸易持续发达，是因其为我国距贸易风最近的地区。因此，古代我国去狮子国（斯里兰卡）比去日本更方便，中日之间航海只可利用其间的南北向洋流（黑潮、赤潮），故鉴真从扬州东渡日本时，就出现过风将他送到海南岛的情况。其二，长期实行海禁。

（3）古代中国海上贸易长期顺差，导致大量白银流入我国，使我国变成了以银为主要货币的国家，这就是丝绸之路造成的效应，而这也是引发鸦片战争的金融因素之一。东印度公司企图用鸦片来平衡中国的贸易顺差，可见盎格鲁·撒克逊（英美）的政治哲学之险恶。当今，美国等西方国家要求人民币大幅升值，其用心也不亚于英输出鸦片平衡外贸赤字。

2）海上丝路的路线

东晋法显，隋代常骏，唐代义净、慧超，元代汪大渊等人对海上丝绸之路的探索都作出了载入史册的贡献。而只有郑和通过七次下西洋，才在海上丝绸之路进行了系统的航行。图1.3是郑和下西洋的海上丝绸之路图。