

中国

主 编：牛鸿斌 俞文岚

Series on
China-South
Asian Studies



构建第三亚欧 大陆桥研究

南亚书系

云南出版集团

云南人民出版社

本书得到云南面向南亚开放理论与实践创新团队及
云南省社会科学院资助出版

*Series on
China-South Asian Studies*

主 编 牛鸿斌 俞文岚

构建第三亚欧大陆桥研究

 云南出版集团

 云南人民出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

构建第三亚欧大陆桥研究 / 牛鸿斌, 俞文岚主编. --
昆明: 云南人民出版社, 2014.6
ISBN 978-7-222-12020-4

I. ①构… II. ①牛… ②俞… III. ①新亚欧大陆桥—
研究 IV. ①F114.46

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 134339 号

出 品 人: 刘大伟
责任编辑: 陈朝华 武 坤
装帧设计: 任 微
责任校对: 王 昱
责任印制: 马文杰

书 名 构建第三亚欧大陆桥研究
作 者 牛鸿斌 俞文岚 主编
出 版 云南出版集团 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 <http://ynpress.yunshow.com>
E-mail ynrms@sina.com
开 本 889 × 1194 1/32
印 张 12.25
字 数 300千
版 次 2014 年 7 月第 1 版第 1 次印刷
印 刷 昆明卓林包装印刷有限公司
书 号 ISBN 978-7-222-12020-4
定 价 35.00 元

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 陈利君

编 委 （以姓氏笔画为序）

马加力 王崇理 牛鸿斌 文富德 卢晓昆

任 佳 邱永辉 吕昭义 李 涛 张光平

张贵洪 张 力 沈丁立 陈利君 陈继东

杨 烨 杨先明 杨晓辉 郁龙余 姜景奎

荣 鹰 赵伯乐 赵干城 胡仕胜 郭穗彦



序 一

印度和中国两大文明古国，大约在公元前 2700 年至前 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。

中国·南亚

1 书系

序

一

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》中就有关于尼泊尔工匠阿尼哥在华业绩的记载。

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、人口达到 15 亿的南亚地区已经成为世界上一个不可忽视的地区。

过去,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较低,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。中国原来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。但在进入新世纪以来,南亚地区在世界政治与经济中的地位正在发生着重大的变化,已经引起世界各国的高度关注。面对这种形势,如果中国还不努力加强对南亚地区各国的研究是万万不妥的。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,此后,云南省社会科学院又于2006年挂牌成立了“云南省东南亚南亚研究院”,这样,云南已成为中国西南对南亚地区进行研究和学术交流的又一个中心。接着,上海市、广东省和其他一些地区为了开展对南亚的经贸活动,有关部门也先后建立了一批新的南亚研究机构。

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、达卡和仰光召开了两轮 8 届研讨会。特别值得一提的是，1999 年 8 月在昆明召开的首届“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将会发展成为有更多国家参与的新的的大经贸合作区。

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—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大幅下降。60 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及 21 世纪初的世界金融危机而引起的世界经济低潮中，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。

如今，云南省东南亚南亚研究院（暨云南省社会科

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4日

2010年4月重新修订

中国·南亚

5 书系

序

—

序 二

20 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全方位对外开放的重要时期。中国的区域经济发展更加重视东、中、西部的协调，新一轮西部大开发在加强基础设施建设、统筹区域发展、构建对内外开放新格局等方面提出了新的要求和新举措。对外开放也正在从东部沿海面向发达国家的开放向西部沿边地区面向周边发展中国家的开放拓展。国际经济在全球金融危机的冲击下面临新的调整。国际政治也进入一个异常复杂多变的时期。在这具有挑战和机遇的新形势下，需要我们在更大范围、更广领域和更高层次上参与国际合作与竞争，充分利用对内对外开放的优势，拓展发展空间，以更大程度的开放促进大发展。

随着中国“提升沿边开放”和西部大开发政策的继续实施，云南省在中国对外开放格局中的战略地位日益凸显，她将成为中国面向西南开放的前沿。云南具有向南连接东南亚，向西连接南亚的特殊区位优势。新世纪初省委省政府不失时机地提出建设中国连接东南亚南亚的国际大通道目标，加快建设通江达海，连接周边的交通基础设施建设，取得了令人瞩目的成就。2010 年，中国—东盟自由贸易区正式建成，云南与南亚的经贸关系进入了快速发展时期。云南作为中国对外开放前沿的作用正在发挥，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，把周边国家的交流与合作推向新水平”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国、印度、缅甸的政府官员、学者、企业家及国家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扩大，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。二十多年来，云南省通过不懈的努力，逐渐培养了一支研究南亚现实问题的专门队伍，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，我相信它的连续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，仅凭云南方面的努力是远远不够的。我们希望云南的同志虚心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，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，就需要有进一步发展与东南亚国家和世界各国关系的新突破，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 2 月

2010 年 4 月重新修订

中国·南亚

书系 8

构建
第三
亚欧
大陆
桥研
究

绪 论

牛鸿斌 俞文岚

20 世纪的最后 10 年是中国西南地区的交通基础设施建设发展较快的时期，而在亚洲南部，东南亚、南亚也是经济快速发展的区域。20 世纪 90 年代后就有我国与东南亚的一些学者提出过建设亚洲西南大陆桥的设想，旨在推动中国西南边疆与周边国家开展陆路交通的连接。新世纪以来，随着我国对外开放向西部地区和内陆周边国家的扩大与深化，随着西南对外陆路连接交通干线的部分形成或启动建设，国内特别是云南的学者和专家又提出建设连接中国东部、东南亚、南亚以及西亚和欧洲的第三亚欧大陆桥的构想。2011 年中国国务院出台将云南建成中国面向西南开放桥头堡的意见，确定了云南是“我国向西南开放的重要门户”的战略定位，提出“加快外接东南亚、南亚，内连西南及东中部腹地的综合交通体系”建设，构筑陆上大通道的具体目标。^①随着老挝会晒大桥的合龙，昆曼公路全线打通，泛亚铁路大理—瑞丽段建设正全力推进，第三亚欧大陆桥的西南通道已处于实际的建设之中。2013 年 5 月，中印两国共同倡议建设中印缅孟经济走廊，为加快连接四国间的交通和基础设施建设，进一步推进第三亚欧大陆桥的建设产生了积极的促进作用。

① 据云南网，<http://www.yunnan.cn>，发布时间：2011 年 11 月 3 日。

一、第三亚欧大陆桥：历史脉络与现实需求

（一）历史上的亚欧陆路通道与南方丝绸之路

在历史上，亚欧陆路通道曾长期是东西方各国经济文化交流的最重要的线路之一。远古时期的迁徙民族和游牧民族应当是亚欧陆路通道的最早开拓者，公元前4世纪至2世纪亚欧大陆上就已存在多条东西大通道，著名的有由中国北方穿越蒙古、经俄罗斯和中亚南部草原通向欧洲的“草原之路”；有由中国西安通向中亚、南亚及西亚到达地中海沿岸的以运销丝绸而著名的“丝绸之路”，此即北方丝绸之路。它有北、中、南三条路线，其中的南线在越葱岭后西至大夏（阿富汗），在这里与南方丝绸之路汇合，再向西经安息（在今伊朗）、条支（在今伊拉克），到达地中海。我国历史上的对外经济贸易与文化交流，在海路交通没有开辟之前，主要依靠南、北两条丝绸之路进行。

北方丝绸之路的历史辉煌已为人所熟知，但其重要性随着海路贸易的不断发展而有所下降，而南方丝绸之路一直到近代都在发挥着沟通中外的重要作用。

云南在秦汉时期就已成为南方丝绸之路上重要交通中转站和贸易集散地，由于地处中国西南边疆与东南亚、南亚相互毗邻的地区，自古与周边有着悠久的商贸文化交往史。南方丝绸之路起点在蜀地，又分别由川滇缅印道（又称五尺道等）和川滇藏印道（又称茶马古道）等多条道路组成。两千多年来的历史进程中，南方丝绸之路至少有三点可以说是中国对外交流史上的亮点。

第一，南方丝绸之路带来了中国西南与东南亚、南亚以及欧洲的持续的贸易与交流发展。在公元前4世纪就已经有产于中国西南各地的丝绸、铁器和布匹通过云南被

贩运到印度以至大夏国（今阿富汗），而来自印度洋沿岸的海贝输入云南后成为长期使用的货币，来自南亚以及欧洲的珊瑚、琉璃等“奇珍异物”大量通过云南进入中国内地。更重要的是，南方丝绸之路介于北方丝绸之路和海上丝绸之路中间，是陆海路沟通转运的桥梁，而云南就是桥头堡。到了近代，中国西南与缅印各地之间的贸易也曾带动了云南棉纺织业和印度东北部茶种植业的发展。

第二，南方丝绸之路创造了涵盖中国、东南亚、南亚的佛教文化圈，特别是南传佛教文化圈。佛教产生于印度后沿着两条丝绸之路传入中国，其中南传佛教主要通过滇缅印道由缅甸等地传入云南，藏传佛教则通过茶马古道传入云南，加上由中原传入的汉传佛教，在云南形成三大佛教主要派别聚于一地的奇观。另一方面，云南文化历史上具有明显的东南亚、南亚文化的影响，这是今天与周边开展人文交流的文化纽带。

第三，滇缅公路、史迪威公路是第二次世界大战中国和太平洋战场对日作战取得胜利的基本保障之一。1937年全面抗战开始后，我国的海路被封锁，西北陆路也不通，1938年至1945年初，唯一可以从国外运入战时物资的通道就是滇缅公路和1942年抢修的中印公路。盟军当时还开辟了飞越喜马拉雅山的中印驼峰航线，修通了沿中印公路的输油管道。在云南构成了保障胜利的立体交通网。

（二）现有的大陆桥促进了区域的发展

现在世界上有北美大陆桥和亚欧大陆桥，都成为区域乃至世界经济社会发展的重要纽带。北美大陆桥包括美国大陆桥和加拿大大陆桥，是连接太平洋和大西洋的两条平行线路，运输分别始于1967年和1979年。美国大陆桥由太平洋—大西洋和太平洋—墨西哥湾两条线组成。整个北美大陆桥有效地解决了巴拿马运河的堵塞问题，以海—

陆—海的方式达到了缩短运输里程、降低运输成本、加速货物运输的目的。北美大陆桥为 20 世纪 90 年代出现的北美自由贸易区提供了基本的运输条件。尽管对于北美自贸区的作用有不同的评价，但一般都认为它促进了地区贸易的增长并增加了直接投资，发达国家（如美国）与发展中国家（如墨西哥）基本实现优势互补，而墨西哥的对外贸易在此后十年有大幅增长。据报道，2012 年墨西哥对外出口加工贸易将创历史新高，出口额将超过 2000 亿美元，预计较上年增长幅度达 18%。目前，墨西哥对外出口加工贸易占墨西哥制造业产品出口的 65%，就业人口占工业人口总数的 80%。^①

亚欧大陆上目前有两条大陆桥，即西伯利亚大陆桥（第一亚欧大陆桥）和经由我国的新海大陆桥（第二亚欧大陆桥）。前者形成于 20 世纪 60 年代，东起俄罗斯的纳霍特卡港，以西伯利亚铁路为陆地桥梁，将远东地区、东北亚与波罗的海、黑海以及西欧大西洋口岸连接起来，在 20 世纪 70—80 年代成为促进日俄商务往来的重要通道，也促进了整个东北亚包括中国与欧洲之间的货物运输。第二条亚欧大陆桥又称新亚欧大陆桥，形成于 20 世纪 90 年代，1990 年中国建成乌鲁木齐至阿拉山口 465 公里的北疆铁路，与哈萨克斯坦的铁路接通后得以形成。它东起中国连云港，横贯我国中西部，由新疆出境后穿越中亚地区和俄罗斯，连通欧洲国家，最后抵达荷兰鹿特丹港。这条新的运输线与第一亚欧大陆桥相比可使总运距缩短 2000—2500 公里，缩短时间 5 天，减少运费 10% 以上。因而其运输量逐年增长，阿拉山口口岸的过货量大增。据不完全统计，从 1991 年 7 月 20 日到 2009 年年底，阿拉山口市

^① 《墨西哥对外出口加工贸易创历史新高》，东方财富网，www.eastmoney.com。

岸过货量累计 1.3093 亿吨。占中国新疆所有口岸过货总量 (0.25302 亿吨) 的 91.85%。阿拉山口口岸的过货量已跃居全国口岸的第二位。^① 第二亚欧大陆桥的便捷与快速也吸引了各国的参与和利用, 韩国、日本、美国以及印度的货物有不少通过阿拉山口流向中亚五国。

新亚欧大陆桥的形成成为上海经济合作组织的产生和发展提供了基础性的交通条件, 我国以及俄罗斯和中亚各国近年呈现经济较快发展的态势, 相互间宽领域多层次的经贸合作不断发展。2011 年在连云港召开的“新亚欧大陆桥区域经济合作国际研讨会”等一系列国际经济合作会议都认为新亚欧大陆桥具有不可比拟的政治、经济和地理与优势, 应当有较大发展潜力。

(三) 第二亚欧大陆桥未能覆盖亚洲南部

第二亚欧大陆桥有力地推动了中国新疆等省区与中亚各国的区域合作和经济发展, 但它仍有不小的局限性。

一是目前的货运多以短途运输为主, 长途运输则由于存在铁路轨距、换装等带来的时间、费用问题, 因而其对于亚太地区的物流吸引力还比较小。在以铁路方式运往欧洲货物中, 韩国 92%、日本 70% 的货物仍然选择西伯利亚大陆桥。据统计, 阿拉山口口岸的国别物流状况大致是韩国、日本、美国和印度等国流向中亚五国的货物占总重量的 4%, 中亚五国流向中国新疆的货物约占总重量的 92%, 中国新疆流向中亚五国 (以哈萨克斯坦为主) 的货物约占总重量的 4%。再往西去的货物就比较少。因而有专家认为“真正意义上横跨亚欧两大洲的大陆桥运输尚未

^① 蒲开夫:《第二亚欧大陆桥的发展与创新》,《俄罗斯中亚东欧市场》,2011 年第 10 期。