

DOI: 10.14015/j.cnki.1004-8049.2018.5.004

王成福、黄承锋:“古新丝路视域下的中巴伊土国际通道文化价值研究”,《太平洋学报》,2018年第5期,第40-50页。

WANG Chengfu, HUANG Chengfeng, “Research on the Cultural Value of the CPIT International Transportation Corridor”, *Pacific Journal*, Vol.26, No.5, 2018, pp.40-50.

古新丝路视域下的中巴伊土国际 通道文化价值研究

王成福^{1,2} 黄承锋¹

(1.重庆交通大学,重庆 400074; 2.重庆理工大学,重庆 400054)

摘要: 中巴伊土(中国—巴基斯坦—伊朗—土耳其)国际运输通道作为“设施联通”的先行者,是“丝绸之路经济带”的重要骨架,其实质是对古丝绸之路的传承与发扬,研究该通道的文化价值有利于从文化的视角挖掘交通通道的软实力。东汉—贵霜—安息—罗马与中国—巴基斯坦—伊朗—土耳其在古新丝路上交相辉映,故而通过古新丝路的对比,从通道的器物文化价值、制度文化价值、载体文化价值三方面剖析通道的文化价值,既可以借古明今,又可以继往开来。

关键词: 中巴伊土; 国际通道; 器物文化价值; 制度文化价值; 载体文化价值

中图分类号: G115

文献标识码: A

文章编号: 1004-8049(2018)05-0040-11

广义的运输通道是客货流的流经地、线路、运载工具以及管理系统的总和,^①在运输通道中,运输线路(流经地)是刻画运输通道的基本要素,中巴伊土国际通道作为“丝绸之路经济带”的重要骨架,起于中国,止于土耳其,途径巴基斯坦和伊朗,是一条连接欧亚的国际战略通道。该通道对内依托长江黄金水道直连我国的长江经济带,对外是中巴经济走廊的再拓疆。2016年11月13日,瓜达尔港举行了开航典礼,这意味着中巴经济走廊建设进入了全面实施阶段,在此基础上,继续朝西打通能源储量大国伊朗以及亚洲最西欧洲最东的欧亚沟通桥梁国土

土耳其的通道,对中国的“一带一路”倡议的继续推进与落实具有重大意义。中巴伊土国际通道作为“设施联通”的先行者,其实质是对古丝绸之路的继承与发扬,其间蕴含巨大能量,需要我们从交通文化的视角挖掘其通道的软实力。

关于文化的定义多达200多种,备受推崇和认可的当属英国文化人类学家马林诺夫斯基(Malinowski)的功能学说,他认为“文化是一个组织严密的体系,同时它可以分成基本的两个方面,器物 and 风俗,由此可进而再分成较细的部分或单位”^②,“器物 and 风俗形成了文化的两大

收稿日期:2017-08-06; 修订日期:2018-01-12。

基金项目:本文为国家社会科学基金重点项目“中巴伊土国际通道多边战略价值及风险评估研究”(16AGJ007)的阶段性成果。

作者简介:王成福(1978—),女,湖北京山人,重庆交通大学经济与管理学院管理科学与工程专业博士研究生,重庆理工大学管理学院讲师,主要研究方向:综合交通文化研究;黄承锋:(1965—),男,四川开江人,重庆交通大学副校长,经济与管理学院教授,博士生导师,西部交通与经济社会发展研究中心主任,主要研究方向:综合交通发展理论与政策。

① 黄承锋、宾雪峰:“试论运输通道的概念”,《重庆交通学院学报》(社会科学版),2001年第4期,第51页。

② [英]马林诺夫斯基著,费孝通译:《文化论》,中国民间文艺出版社,1987年版,第11页。

方面——物质和精神的”^①,即其将文化一分为二,分为物质文化和精神文化。其包含具体物(使用的器物和生活消费品)和无形的思想(观点、见解、信仰、制度),它们都是直接或间接地满足人类的需要。随着无形思想体系中制度文化研究的日趋深入,制度文化逐渐从其中剥离出来并与具体器物和无形的思想并列起来。由此看来,文化可以一分为三成器物、制度、理念三个子系。交通文化是亚文化,同样也蕴含着三个子系:即交通器物文化、交通制度文化和交通理念文化^②。显然,此体系是结合交通行业自身为出发点衍生出来的,而中巴伊土国际通道作为国际交通通道,从属于交通行业,故而可以遵循这一体系展开,但考虑到作为某一具体的交通通道,在交通理念文化方面既无形的思想方面,更主要的是起着传播媒介的作用,鉴于此,本文借鉴交通文化三个子系的同时,将交通理念文化转化为研究交通的载体文化。即对中巴伊土国际通道的文化价值从其器物文化价值、制度文化价值、载体文化价值三个子系进行剖析,而这一体系实际是运输通道定义中的四个基本要素:地带、线路系统(交通基础设施)、载体系统(运输工具)、管理系统的传承与发扬。^③

与此同时,中巴伊土国际通道所涉及的成员国在古丝绸之路与汉、贵霜、安息、奥斯曼及罗马帝国等存在千丝万缕的联系,故而在研究该通道当今交通文化价值之前,梳理古丝绸之路的历史文化价值也显得尤为重要。从古丝绸之路的历史来看,中国一共经历了汉、唐、元、清四次丝绸之路的崛起与复兴,^④而古丝绸之路每一次都不仅仅承载着商流和物流,同时承载着文化与文明的传播与交流,其文化价值在两千多年的历史长河中熠熠生辉。

一、古丝绸之路的历史文化价值

古丝绸之路全线贯通,起源于公元前138年张骞(西汉)“凿空西域”,东起汉帝国都城长安(今西安)经中亚、西亚等国通过地中海,最终到达罗马帝国。古丝绸之路作为漫长历史时期

里中西文化交流的大动脉,各民族文化在其中奔腾流淌渗透交融。无论从《史记》对张骞出使西域、《北史·西域传》宋云西域求经的记载,还是法显《佛国记》、玄奘的《大唐西域记》、马可·波罗的《马可·波罗游记》等“古丝绸之路”的古文献看,我们都可以看到,这些古丝绸之路的先行者和记录者给我们再现的古丝绸之路在繁荣欧亚文明中的贡献。而从古丝绸之路全线贯通的早期来看,阿契美尼德时期(公元前559—公元前330年)作为第一波斯帝国(今伊朗),其统治者在其辽阔的疆土上建立的四通八达的驿道网,在红海等水域进行水路交通的探索;在亚历山大希腊化时期(公元前330—公元前323年),随着亚历山大的东征大军,从地中海到印度的道路进一步畅通,此时古丝绸之路的西段已然在波斯帝国和亚历山大东征的基础上成型。以至于汉帝国时期东段凿通,即一旦张骞进入阿姆河流域,就意味着从中国到地中海的联系得以沟通,同时也决定了未来丝路的基本走向^⑤。可见,在古丝绸之路畅通的早期,我们就可以搜索到波斯文明与古希腊文明相互融合的印记,而古丝绸之路的畅通拉开了希腊文明、印度文明、中华文明及后期伊斯兰文明四大文明交流碰撞与融合的序幕。正如方豪先生所言,“希腊发现印度,印度又挟其佛教,而以希腊文物传于中国,其所经之路线正昔日中国之丝绸传往于西方之旧道。但希腊文化之所以能东传,当上溯其历史于亚历山大时代”^⑥。

1.1 古丝绸之路的起点

从古丝绸之路的起点段中国来看,正如中

① 马林诺夫斯基著,费孝通译:《文化论》,中国民间文艺出版社,1987年版,第6页。

② 戴生岐:“《史记》中的交通文化撮要”,《人文杂志》,1998年第2期,第102页。

③ 黄承锋、宾雪峰:“试论运输通道的概念”,《重庆交通学院学报》(社会科学版),2001年第4期,第51页。

④ 李希光:“建设多元共存的‘一带一路’大文明圈”,《丝绸之路》,2016年第20期,第5页。

⑤ 杨巨平:“希腊化文明与丝绸之路关系研究的回顾与展望”,《北京师范大学学报》(社会科学版),2016年第6期,第79页。

⑥ 方豪著:《中西交通史》,岳麓书社,1987年版,第133—134页。

国著名学者季羨林所说:“真正能独立成体系、影响比较大又比较久远、特点比较鲜明的文化体系,世界上只有四个:中国文化体系、印度文化体系、闪族伊斯兰文化体系和希腊、罗马西方文化体系。”^①“新疆在世界上是唯一的一个世界四大文化体系汇流的地方,全世界再没有一个这样的地方。”^②而敦煌和新疆地区作为中国古丝绸之路上的重镇,四大文化体系之所以能在此汇流,显然应当归功于贯穿其中的古代丝绸之路,其不仅促成了不同民族的融合,也促进了不同宗教文化的交流与传播。目前我国新疆地区已然形成的多民族融合格局,显然是古丝绸之路大动脉汇流的结果,其166万平方千米的土地上就居住有47个兄弟民族,主要有维吾尔、哈萨克、回、蒙古、柯尔克孜、锡伯、塔吉克、乌兹别克、满、达斡尔、塔塔尔、俄罗斯等民族。^③同样,中国敦煌的莫高窟也是古丝绸之路因宗教文化传播留给世人的瑰宝。

1.2 古丝绸之路的中段

从古丝绸之路的中段来看,例如伊朗古国安息王朝(公元前250—公元224年)^④,与汉帝国(公元前202—公元220年)几乎同时代,故而曾在时空上与汉帝国在繁盛的丝绸之路相遇,扮演过境国的地位,其交通枢纽地位促成了波斯文化对希腊罗马文化和中国东方文化的兼收并蓄,如波斯中世纪的细密画就可以寻觅到希腊与中国艺术的影子;比伊朗(安息)古国建国晚2个多世纪的贵霜帝国(公元40—公元260年),^⑤今巴基斯坦所在地区处于其管辖之下,贵霜帝国在中国的东汉时期与罗马、安息、中国相遇,也曾作为丝路通道中的过境国,在印度佛教文化的传播方面功勋卓越。印度佛教正是在贵霜帝国时期沿着古丝绸之路的南路回流向东而行,经过罽宾、犍陀罗传至于阐(今和田)等后至敦煌,印度佛教向西传播也是途径罽宾,故而在贵霜帝国时期,罽宾是佛教向中亚和东亚传播的中心枢纽,同样处于丝路交汇地带的犍陀罗地区,也是各大文明交流融合之地,犍陀罗佛像艺术正是创新地借鉴

了古希腊的雕刻艺术,形象地展示出了对佛的信仰与崇拜,这种形象化表达方式更具冲击力,从而极大地促进了佛教传播,也催生了后期因宗教文化交流而诞生的敦煌莫高窟;随着历史车轮滚滚向前,拜占庭的东罗马帝国被奥斯曼帝国打败,奥斯曼帝国(1453—1922年)是土耳其人建立的一个帝国,在帝国巅峰时期,也曾作为古丝绸之路过境国,是连接东西方的必经通道与桥梁,但由于其高额의过境税,阻碍甚至阻断了东西方的交通,成为了“陆上丝绸之路”衰败的原因之一。随着地理大发现,造船及航海技术的历史进步,使得“海上丝绸之路”鼎盛时代到来。如“太平洋丝绸之路”,太平洋丝绸之路代表着古代海上丝绸之路的最后辉煌。^⑥

1.3 古丝绸之路的终端

从古丝绸之路的终端罗马帝国(公元前27—公元1453年)来看,正如比利时历史学家皮雷纳(Henri Pirenne)所说,如果俯瞰罗马帝国,首先得到的一个强烈印象是它的地中海特性。帝国的疆土几乎没有超过它所四面环抱的那个内陆大湖的沿岸地区。莱茵河、多瑙河、幼发拉底河和撒哈拉等边远地区形成保护地中海周围地区的广阔防御圈。毋庸置疑,地中海是罗马帝国政治统一和经济统一的保证,帝国的存在依赖于它对海的控制权。如果没有这条重要的交通线,对于罗马世界的管理和供应都是不可能的。^⑦故而,我们可以把目光聚焦于汉帝国畅通丝路之时的地中海,当时还属于罗马帝

① 季羨林著:《风物长宜放眼量:季羨林谈传统文化》,重庆出版社,2014年版,第150—151页。

② 同①,第159页。

③ 余晖:“美丽新疆”,《北京周报》,2014年3月29日, http://www.beijingreview.com.cn/photos/node_45221.htm。

④ 张铁伟编著:《列国志——伊朗》,社会科学文献出版社,2003年版,第36—53页。

⑤ [美]芮乐伟、韩森著,张湛译:《丝绸之路新史》,北京联合出版公司,2015年版,第39页。

⑥ 傅梦孜:“对古代丝绸之路源起、演变的再考察”,《太平洋学报》,2017年第1期,第68—69页。

⑦ [比]亨利·皮雷纳著,陈国梁译:《中世纪的城市》,商务印书馆,1985年版,第1页。

国“内海”的地中海,由于丝路畅通,地中海通衢大道的地位更加重要,更增添了罗马帝国的“地中海特性”。从地理位置来看,地中海地处欧洲、亚洲与非洲三大洲交界处,是一片近乎完全封闭的海域。其西部经由最窄处仅14千米的直布罗陀海峡与大西洋相通,东北部经42千米长的博斯普鲁斯海峡与黑海相望,东南部通过苏伊士运河沟通红海。一衣带水的西西里岛和突尼斯形成屏障,将地中海分割成两片海域:西地中海(含附属海域第勒尼安海等)和东地中海(含附属的爱琴海、伊奥尼亚海和亚得里亚海)。^①正因为地中海海上交通枢纽地位,在古丝绸之路的漫长历史中,逐渐形成了宗教共存的“信仰之海”,其沿岸地区是宗教传播的重要路径。犹太教、基督教和伊斯兰教在地中海地区先后诞生,不同宗教之间的相互影响与冲突是该地区历史的重要内容。^②

综上所述,可见,古丝绸之路在民族融合、宗教、文学艺术、物质文化等促进人类文明发展方面贡献巨大。也正因为如此,2014年6月22日在卡塔尔多哈举行的第38届世界遗产大会上,中国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦三国联合申报的“丝绸之路:长安—天山廊道的路网”成功申报世界文化遗产,成为首例跨国合作、成功申遗的项目,这一文化线路的申遗成功,也从国际社会的角度权威认证了丝绸之路的历史文化价值。

二、中巴伊土国际通道的器物文化价值

交通器物文化属于交通文化的本源物质躯壳和实体性存在,包括交通基础设施、工具、方式等等。这一文化因子承载着人的空间流动与物质、能量、信息的社会流转的基本职能,集中物化了交通生产力系统中的渗透性和准备性因素即交通科技和交通教育文化的优秀成果,因而是集中体现交通生产力先进性的基本人文景观。^③而交通器物文化又包括:交通基础设施、交通工具、方式等。就交通器物文化方面而言,

人类对交通文化的建设早就开始,秦朝驰道、隋代赵州桥、金代卢沟桥、唐宋时期的驿站等,无不彰显古人进行交通器物文化建设的丰功伟绩。^④本文主要从两条线索来探讨研究中巴伊土国际通道的器物文化价值,第一条从宏观视角,将中巴伊土国际通道作为新丝路的代表与古丝路之间进行比较研究,从整体的视角回望人类在交通领域的进步,从而彰显其器物文化价值;第二条微观角度,聚焦中巴伊土国际通道本身,研究四国国内及国家间的交通基础设施及工具等,寻求未来的价值。

2.1 古新丝路交通器物文化比较价值

从表1古新丝路交通器物文化的比较中,我们既可以看到古代人类运用工具的智慧——如伊朗、新疆地区的水利管道坎儿井等,也可以追溯到古代马背上的游牧民族所走的草原之路,以及靠沙漠之舟——骆驼行走的沙漠之路和靠高原之舟——牦牛渡过的高山雪岭之路等各种天然线路通道,从中体会到古代人类行走在古丝绸之路的艰辛,同时更可以看到现代人类因为技术进步彰显出的新丝绸之路的交通器物文化价值。

2.2 中巴伊土国际通道交通基础设施文化价值

中巴伊土国际通道的交通基础设施建设,要面临高海拔高温差等极端复杂的地质及恶劣的气候条件,如1978年修建的喀喇昆仑公路就曾面临极其复杂的地质及恶劣的气候条件,雪崩、泥石流、积雪、冰川冻土等一个个考验接踵而至,这对中巴公路上的中国和巴基斯坦的工程人员都是极大的考验。正因为如此,各国应本着“互学互鉴”的态度,学习先进的工程技术,在学习、整合、凝练中创新。例如中国目前领先

① 沈世伟, Mondou V ronique: “地中海区域邮轮港口发展研究”, 《宁波大学学报》(人文科学版), 2014年第5期, 第64页。

② 裔昭印: “地中海史研究的回顾与展望”, 《上海师范大学学报》(哲学社会科学版), 2013年第6期, 第97页。

③ 戴生岐、戴岩: “交通文化刍论”, 《长安大学学报》(社会科学版), 2010年第3期, 第24页。

④ 桑业明: “论交通文化的本质”, 《长安大学学报》(社会科学版), 2010年第1期, 第24页。

表 1 古新丝路交通器物文化的比较

比较指标	古丝绸之路	新丝绸之路
线路	无等级路:草地、石板路、高山路、沙漠路、驮马小路等; 官道:道(驿道)、路、径、蹊、阡、陌; 管道:新疆吐鲁番-坎儿井;伊朗坎儿井。	高速公路; 公路(一级、二级、三级、四级); 铁路; 高速铁路; 管道。 ^①
节点	亭、邮、驿、传(汉) ^② ; 驿、馆(唐) ^③ ; 馆驿、递铺、站亭(宋) ^④ ; 站赤(元) ^⑤ ; 驿、站、塘、台、卡、所、铺等(清) ^⑥ ; 口岸。	服务区; 加油站; 高铁站; 口岸(空运口岸、公路口岸、铁路口岸) ^⑦ ; 自由贸易区。
运输工具	人力、骆驼(沙漠之舟)、马、牦牛(高原之舟)、毛驴、大车、小车、手推车。 ^⑧	汽车:客车、载货汽车、特种车、牵引车及挂车; ^⑨ 火车:整车、零担、集装箱、班列; 船舶:集装箱船、滚装船、油气轮、杂货船、散装船等; ^⑩ 飞机:公用、通用、军用等; 管道:输油管道、输气管道、固体料浆管道。 ^⑪

资料来源:作者根据文献资料整理而成。

于全球的高铁技术,就是在“互学互鉴”中创新的结果。中国的高铁技术从 1980 年以后才开始论证,在吸收引进他国技术的基础上进行创新,自主研发出时速在 350 千米左右的高速列车,居全球领先地位,目前已具有完全的自主知识产权,已获得 946 项专利^⑫。而且由于中国地域辽阔,气候与地质条件非常复杂,中国的高铁技术在长期的实践上积累了大量宝贵的经验,在国际通道建设上,应对高海拔高温差等极端恶劣地质及气候条件的工程项目有先天实战优势,随着“一带一路”倡议的继续推动,作为“一带一路”建设优先领域的基础设施是实现互联互通的重要器物保障,中国的“高铁外交”名片必将沿着丝路一路向西重现昔日中国丝绸的辉

煌。2017 年 8 月 1 世界首条高海拔冻土区高速公路正式通车运营,青海省共和至玉树高速公路全线穿越冻土区,其中穿越多年冻土区里程长达 227 千米,占路线总长的 36%^⑬,其开通代表着人类征战高海拔、高寒、高速“三高”公路,具有里程碑式的意义,也为中巴伊土国际通道上的公路建设提了供有利的技术支撑。

(1)通道沿线国家内部交通基础设施现状及合作基础与前景

结合通道本身来看,四国国内交通基础设施现状对比见表 2。从四国国内客货运的统计数据来看,目前四国都以公路运输为主力,铁路为补充。但从国际通道的角度,以现有高铁技术为支撑,利用集装箱运输,铁路无疑是高效低成本的运输方式,故而在收集四国交通基础设施现状资料时,本文仅从公路和铁路的角度收集。

从表中的数据可以看出,四国的交通基础设施现状,中国的基础最好,土耳其次之,伊朗、巴基斯坦再次。其中,公路路网密度伊朗最低,铁路路网密度伊朗和巴基斯坦均较低,在体现铁路技术等级的指标——复现率和电气化率方面来看,土耳其(10%、25%)、巴基斯坦(15%,

① 黄世玲主编:《交通运输学》,人民交通出版社,1988 年版,第 282 页。
② 陈鸿彝著:《中国交通史》,武汉出版社,2012 年,第 66 页。
③ 刘广生主编:《中国古代邮驿史》,人民邮电出版社,1986 年版,第 152 页。
④ 中国公路交通史编审委员会著:《中国古代道路交通史》,人民交通出版社,1994 年版,第 359 页。
⑤ 陈鸿彝著:《中华交通史话》,中华书局,2013 年版,第 355 页。
⑥ 同④,第 607 页。
⑦ 张丽君:“‘一带一路’背景下我国陆路边境口岸文化功能的重新审视”,《甘肃社会科学》,2016 年第 4 期,第 45 页。
⑧ 同④,第 139 页。
⑨ 同①,第 295-296 页。
⑩ “海上货运船舶的分类有哪些?”,中国海事服务网,2015 年 9 月 16 日, http://www.cnss.com.cn/html/2015/kepuzhishi_0916/187597.html。
⑪ 同①,第 282、430-469 页。
⑫ 甘钧先、毛艳:“丝绸之路的复活:中国高铁外交解析”,《太平洋学报》,2010 年第 7 期,第 24 页。
⑬ “世界首条高海拔冻土区高速公路通车”,人民网,2017 年 8 月 2 日, <http://politics.people.com.cn/n1/2017/0802/c1001-29443324.html>。

3.8%),指标也过低,伊朗缺数据。

表 2 通道沿线国家内部交通基础设施现状对比

基础设施类别	评价指标	中国 (2016 年)	巴基斯坦 (2014 年)	伊朗① (2013 年)	土耳其 (2014 年)
公路	总里程 单位:万千米	469.63	26.4	约 20	38.9
	路网密度 单位:千米/百 平方千米	48.92	30	12.13	49.61
铁路	总里程 单位:万千米	12.4	0.779 1	1.04	1.008 7
	路网密度 单位:千米/百 平方千米	1.287	0.89	0.63	1.285
	技术等级				
	复线率	54.8%	15%	—	10%
	电气化率	64.5%	3.8%	—	25%

数据来源:根据中华人民共和国交通运输部网站和中华人民共和国商务部网站《对外投资合作国别(地区)投资指南》数据整理而得。

故而由上表可知,巴基斯坦和伊朗的铁路系统不仅面临因密度不足需新建织网,而且因为其复线率和电气化率不高,面临升级改造问题;土耳其虽然公路、铁路路网密度高、基础好,但从土耳其铁路的技术等级看,其极低的复现率和电气化率表明土耳其未来面临着大量的升级、电气化改造等问题。可见,未来中巴伊土国际通道交通基础设施建设领域其他三国需求旺盛,尤其在高铁领域,中国可以借助中巴伊土国际通道,将中国的高铁技术逐步融入到中巴伊土四国的铁路通道建设中。

(2)通道沿线国国家间的交通基础设施联通现状及合作基础与前景

目前,从中巴伊土国际通道上来看,中国与巴基斯坦是没有铁路相通的,中巴之间通过喀喇昆仑公路相通。由于受地理和气候因素影响,喀喇昆仑公路不能全年通行,每年冬季有 4 个多月的时间不能正常通行,从而使中巴陆路交通中断,对两国的贸易往来和人员交往造成不利影响。^② 2016 年瓜达尔港的启用,预示着未

来中巴之间的人员交往和贸易信息往来更频繁,现有公路必然难以满足需求,故而中巴铁路的修建无疑具有战略意义,中巴铁路的走向,从古代可以参考罽宾古道的线路,罽宾古道是位于现今阿富汗东部、巴基斯坦北部和克什米尔西北部的位置,该通道从古至今都是我国进入南亚,通达印度洋的最短捷的交通线,古丝绸之路上的先行者及记录者宋云、法显、玄奘等人都是途经此道到达印度的,故而其走向对于中巴铁路线路走向有重要参考价值;从现代可以考虑与巴伊土三国已经相通的铁路通道相对接。巴伊土三国铁路通道于 2009 年 8 月 14 日开通,首列集装箱货车从伊斯兰堡出发,经过德黑兰,最后到达土耳其,历时两周跨越 6 500 千米,完成了从伊斯兰堡到伊斯坦布尔之间的铁路贯通,实现了西亚(欧洲)—中亚—南亚之间的铁路连接。^③ 该通道在巴基斯坦边境通过俾路支斯坦的奎塔,至伊朗边境城市扎黑丹(Zahedan)与伊朗铁路相连。但因为巴基斯坦与伊朗之间的轨距不同,巴基斯坦为 1 676 mm,伊朗为 1 435 mm,在边境之间面临的转轨问题大大降低了运行效率。中巴之间铁路规划在主线到达瓜达尔港的同时,可用支线打通与伊朗扎黑丹的连接,这样中巴铁路一旦打通则中巴伊土铁路通道便已畅通,若同时中巴铁路规划用标准轨道(1 435 mm),则可实现中巴伊土国际铁路动脉实现零换轨到欧洲,这与其他中欧班列通过中亚境内经过 2 次换轨才能到达欧洲,其竞争力不言而喻。

① 此列数据采用的是商务部 2016 年《对外投资合作国别(地区)投资指南——伊朗》文本中的数据,但在公路总里程处,该文本中采用的是伊朗 2013—2014 财年数据为 7.983 万千米;根据伊朗道路与城市发展部(Road Maintenance and Transport Organization)官方网站(<http://www.rmtto.ir>)的资料,公路总里程 7.983 万公路是未考虑其乡村公路,这与表中另外三国统计口径不一致,故而此处笔者将乡村公路的总里程加入,得到大约为 20 万千米的数据;而伊朗铁路总里程该文本所采用的是 2014—2015 财年的数据。

② 陈继东:“关于建设中国—巴基斯坦铁路连接线的几点思考”,《南亚研究季刊》,2012 年第 3 期,第 58 页。

③ Sana Ahmed Sani, “Historical Overview Pakistan & Turkey Relationship”, PKKH.TV, Nov. 27, 2016, <http://www.pakistankak-hudahafiz.com/historical-overview-pakistan-turkey-relationship>.

2.3 中巴伊土国际通道交通工具文化价值

从交通工具文化价值的角度,由于蒸汽机的发明,运输工具产生极大的进步,相继出现了以蒸汽机为运输动力的机动船、火车,尤其是火车的发明,人类开始摆脱河流的束缚,陆上运输的雏形开始显现;尔后,汽车、内燃机车、电力机车的发明,人类开始现代陆上运输;螺旋桨飞机、喷气式飞机也相继问世。五种运输方式——汽车、火车、轮船、飞机、管道在上一世纪内全部形成。^①这五种现代交通工具的发明和不断革新,使得人类一次次更高效地实现人、物、信息的空间位移,拉近彼此的现实距离,减小地理位置上的巨大差异,压缩了时空。中巴伊土四国及沿线周边国家大体量的运输需求,必然也会催生交通工具的发明和创新。

而结合中巴伊土国际通道具体而言,在铁路领域对于巴、伊、土三国,首先其国家基础设施的现代化程度本来就不高,如上表2所述,那么作为配套设施的交通工具必然也面临大量的现代化改造。如以巴基斯坦为例,在机车车辆方面,截至2008年6月底,全国铁路机车拥有量为555台,其中柴油内燃机车约占94%,电力牵引机车占3.5%,其余为蒸汽机车。投入运营的客车1627辆、行邮列车241辆、货车18638辆。由于大部分车辆为上世纪七八十年代产品,现已处于“超期服役”状态。^②虽然纵向来看,与古丝路的交通工具相比进步巨大,但横向来看,从巴基斯坦交通工具比例分布数据,可知其现代化程度不高,其电力牵引机车仅占3.5%,与表2中收集的2014年巴基斯坦的电气化率也仅为3.8%较为一致,说明从2008年到2014年的6年间,巴基斯坦在基础设施及交通工具领域投资较少,进步迟缓,随着中巴全天候战略伙伴关系的建立,未来巴基斯坦在交通工具方面也存在极大的提升空间,从而助力未来的经济发展;据驻伊朗经商参处信息,中国与伊朗在交通工具方面合作已有多多年,早在2008年12月,中车南京浦镇公司就与伊朗内政部签署315辆地铁车辆供应协议,目前,根据协议中车南京浦镇公司

已把中国生产的100辆地铁车辆发运至伊朗,剩余部分将按2017年3月15日签署的谅解备忘录在伊生产。^③由此可见,中巴伊土国际通道四国在未来的交通工具的升级换代方面也存在极大的合作空间。

三、中巴伊土国际通道的制度文化价值

交通制度文化是指人们为了满足交通发展的需要而创造出来的协调交通参与者之间关系的各种准则,最直接的体现是通过交通法律法规、交通政策等措施进行的路权分配。交通制度文化的目标是协调交通参与者之间的关系,保障各类交通参与者的交通道路权利。^④即交通制度文化是交通文化的生态机制,以追求效率为主旨,以协调交通诸要素间的关系为核心。中巴伊土国际通道作为多国合作的跨区域通道,要实现高效率的运作,首先在制度规则制定方面,四国之间的配合与协调尤其重要;而从参与人的角度,因其涉及欧亚几大洲,需要更周密更全面的考虑,且其中的各个关键节点体现着交通关塞的作用,履行着国家行政管理的各种职能,也需要统筹思考。与古丝绸之路相比,可以看到在运输组织、运输管理、运输安全、运输协定、运输标准方面的变迁,如下表3。

古代丝绸之路多安全危害,除了天灾(风、雪、寒、暑、旱),还有人祸,特别是抢劫之害,敦煌吐鲁番文献就有大量的抢劫记录,抢劫者对丝绸之路的商业运输造成严重的灾难,这就是

① 黄承锋、宾雪峰:“试论运输通道的概念”,《重庆交通学院学报》(社会科学版),2001年第4期,第51页。

② “巴基斯坦的基础设施现状——铁路”,中国商务部网站,2014年6月12日, <http://pk.mofcom.gov.cn/article/wtojiben/p/201004/20100406892396.shtml>。

③ “中车南京浦镇公司与伊朗公司签署地铁车辆生产协议”,中国商务部网站,2017年3月20日, <http://ir.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201703/20170302537112.shtml>。

④ 熊兵、成晓杰:“基于交通文化的国外大城市拥堵治理策略”,《长沙理工大学学报》(社会科学版),2016年第1期,第95页。

表 3 古新丝路交通制度文化的比较

比较指标	古丝绸之路	新丝绸之路
运输组织	长行坊(唐)、镖局、商队	公路运输公司、铁路运输公司
运输管理①	车制马政管理:驾部、太仆寺(隋唐); 路政管理:工部(宋); 驿政管理:枢密院与兵部(宋) 兵部与通政院(元)	国家及地区交通管理部门或公司
运输安全	西域都护府及河西四郡(汉)②、 安西都护府、北庭都护府(唐)③	《打击恐怖主义、分裂主义和极端主义上海公约》(2001 年 6 月 15 日)④
运输协定⑤	传符、驿券、过所制(唐); 统一运输费率(唐)	《上海合作组织成员国政府首脑(总理)关于进一步开展交通领域合作的联合声明》(2013 年 11 月 29 日,塔什干)⑥; 《上海合作组织成员国政府间国际道路运输便利化协定》(2014 年 9 月 12 日,杜尚别)⑦; 2014 年 9 月 2 日在“丝绸之路经济带交通运输峰会”签署的双边和区域性汽车运输协定、《国际铁路货物联合运输协定》、《国际铁路货物运送公约》、《集装箱海关公约》、与中巴哈吉以及中吉乌等国签署多边运输协定等。⑧
运输标准	无	轨距:中、伊、土:国际标准 1 435 mm; 巴基斯坦:宽轨 1 676 mm; 中亚国家:采用俄罗斯标准 1 520 mm

资料来源:作者根据文献资料整理而得。

“贼破”^⑨。从表 3 中可以看出,为保持古丝绸之路的畅通,无论汉代还是唐代都是通过设置护都府来保障西域及丝路的安全与畅通,应对各种安全危害尤其是“贼破”;同时对古丝绸之路的运输管理也一直很重视,在隋唐时期就形

成了路政、驿政、车制、马政等完善的管理机构,并在宋元明清等时期经历了发展与变革。汉唐王朝治理丝绸之路的这些宝贵经验,完全可以在今天的“一带一路”建设中继承和坚持下去,我们完全可以通过这样的有效步骤,进一步加强同“一带一路”沿线国家在安全领域的合作,打造利益共同体、责任共同体、命运共同体。^⑩而目前新丝绸之路上,国家之间的安全领域合作及一些运输协定大框架已具备雏形,但国家与国家之间的双边多边运输安全及运输协定还有细化深入的空间;尤其在新丝绸之路的安全上,中巴伊土涉及东方文化和伊斯兰文化之间的汇聚,但目前存在部分极端伊斯兰教激进分子的影响,需要防范其中的通道安全隐患,尤其是“贼破”。而与此同时,现今一些已经运行的通道线路的做法也值得我们效仿,如已于 2011 年 3 月 19 日全线开通的“渝新欧”国际铁路大通道,沿线经过中国、俄罗斯、哈萨克斯坦、白俄罗斯、波兰、德国六个国家,全长 11 179 千米,耗时 10 多天,重庆出发的货物,通过渝新欧铁路线运输,沿途通关监管互认,信息共享,运输全程只需一次申报,一

① 中国公路交通史编审委员会著:《中国古代道路交通史》,人民交通出版社,1994 年版,第 296、365-367、442 页。

② 陈鸿彝著:《中华交通史话》,中华书局,2013 年版,第 183-184 页。

③ 同①,第 239 页。

④ 《打击恐怖主义、分裂主义和极端主义上海公约》,上海合作组织官网,2001 年 6 月 15 日, <http://chn.sectesco.org/documents/>。

⑤ 同①,第 281、274 页。

⑥ 《上海合作组织成员国政府首脑(总理)关于进一步开展交通领域合作的联合声明》,上海合作组织官网,2013 年 11 月 29 日, <http://chn.sectesco.org/documents/>。

⑦ 《上海合作组织成员国政府间国际道路运输便利化协定》,上海合作组织官网,2014 年 9 月 12 日, <http://chn.sectesco.org/documents/>。

⑧ “丝绸之路经济带交通运输峰会在乌鲁木齐举行”,中国公路网,2014 年 9 月 3 日, <http://www.chinahighway.com/news/2014/868066.php>。

⑨ 王启涛:“古代丝绸之路的灾害治理及其对‘一带一路’战略的启示”,《西南民族大学学报》(人文社科版),2016 年第 9 期,第 5 页。

⑩ “习近平在中共中央政治局第三十一次集体学习时强调:借鉴历史经验创新合作理念,让‘一带一路’建设推动各国共同发展”,《光明日报》,2016 年 5 月 1 日。

次查验,一次放行,这样极大地提高了运输效率;而针对沿途低温难题,重庆研发出 15 cm 厚的保温材料,给货物予以保护,从而解决温度难题;针对货物安全问题研发出集装箱卫星定位跟踪系统。^①

四、中巴伊土国际通道的载体文化价值

载体既具有物质属性又具有传递功能,从文化的角度,其可承载不同的文明,并对不同文明进行传递。在文明的传播中,文明是荷载,交通是载体,载体的形态会成就和制约荷载的传播。^② 毫无疑问,从古丝绸之路的历史文化价值分析中,可知古丝绸之路曾承载了文明传播与交流的使命,在两千多年的历史中战绩斐然,但在运输规模、运输(传播)速度上却无法和新丝绸之路相比(详情如下表 4 所示)。例如以古丝绸之路上的骆驼为例,骆驼作为古丝绸之路上最主要的运载工具,是有关丝路出土文物中永恒的主角,是“丝绸之路的形象大使”。^③ 从运输规模而言,以表 4 中的重载列车最低运量 5 000 吨为分子,^④以骆驼的最大运力 300 千克为分母,一列最低运量的重载列车相当于 17 000 只骆驼的运量,而且骆驼的 300 千克运量并未扣除为维持其自身生存必须驼运的食物和水等基本日用品的非货物重量;从运输速度而言,以中巴伊土国际通道的公路通道为例,经初步估算中巴伊土公路通道全长 11 000 多千米,汽车运输需 170 多小时,大约 7~8 天的行程,而以骆驼运输则至少需要 42~48 天,而航空运输则不到一天。^⑤

可见,在速度和运输规模极大提高的新丝路背景下,中巴伊土国际通道的打通,将大大增强中国与巴伊土及周边国家的“互动强度”^⑥及“交往密度”^⑦,促进不同区域不同国家间的对话交流理解与融合,必将再次以更高效的方式促进各种无形的思想与知识的传播,更好地实现其文化载体价值,具体表现如下文所述。

表 4 古新丝路载体文化价值的比较

比较指标	古丝绸之路	新丝绸之路
运输规模	在主要靠人力、畜力的古丝绸之路时代,单匹骆驼或马所能产生的运力只能以千克计量。如: 骆驼(170~300 千克) 马(100~150 千克)	在蒸汽机、电力、磁悬浮推动的新丝绸时代运力是以吨计量。如: 汽车运输:客车(18 吨以下)、载货汽车(3~8 吨)、牵引车及挂车(200~300 吨)、铁路货运:重载列车(5 000 吨以上)。
运输速度	人(5~6 千米/时) 骆驼(大约 16 千米/时) 马(15~60 千米/时)	公路运输最优速度(50~100 千米/时); 铁路运输最优速度:(100~300 千米/时); 磁悬浮列车(300~500 千米/时); 航空运输的最优速度:(500~1 000 千米/时)。

资料来源:作者根据文献资料整理而得。

4.1 有利于促进各民族互动交流与融合

在美国学者拉铁摩尔(Owen Lattimore)看来,丝绸之路正是多种文明相汇的“过渡地带”,并且作为一个文化的“贮存地”,在不同民族的互动互为过程中,这一地带呈现出一种多元文化相互交错的开放性和杂糅性。^⑧ 正如上文所述,古丝路起点段和终点段:新疆、地中海地区,已形成各民族交流融合格局。中巴伊土国际通

① “渝新欧的崛起”,华龙网,2017 年 2 月 7 日, http://cq.cqnews.net/cqztlm/node_246667.htm。

② 管楚度、龙科军著:《“一带一路”关键交通节点区位分析与开发》,人民交通出版社股份有限公司,2016 年版,第 119 页。

③ 石云涛:“汉代骆驼的输入及其影响”,《历史教学》,2016 年第 6 期,第 10 页。

④ 黄世玲主编:《交通运输学》,人民交通出版社,1988 年版,第 2、18、295 页。

⑤ 同④,第 2、282 页。

⑥ Barry Buzan, Richard Little, *International System in World History: Remaking the Study of International Relations*, New York: Oxford University Press, 2000, p.186。

⑦ John Ruggie, *Constructing the World Polity*, London: Routledge, 1998, p.151。

⑧ [美]拉铁摩尔著,唐晓峰译:《中国的亚洲内陆边疆》,江苏人民出版社,2005 年版,第 156~164 页。

道作为对古丝绸之路的传承和发扬,完全可借助新疆地区、地中海地区等,以这些好的历史传统格局为跳板,借助于现今交通技术带来的更便捷的时空效应,更高效地实现中华民族同巴伊土国家民族更好的互动与交往,以及带来的更广阔的四大文化体系的互动与交往,从而增进各国人民的相互理解和合作,最终实现费孝通先生所描绘的“各美其美,美人之美,美美与共,天下大同”^①的局面。

4.2 有利于推动宗教文化的交流

与古丝绸之路类似,中巴伊土通道的打通,必然会推动宗教文化的传播。在通道上,无论是巴基斯坦、伊朗还是土耳其,其穆斯林人口均占总人口的90%以上,毫无疑问,这条国际通道是伊斯兰文化的枢纽地带,是中国东方文化与伊斯兰文化的交汇地带。但作为共同拥有伊斯兰文化的巴基斯坦、伊朗、土耳其三国,互相之间既有共性也有差异性。巴基斯坦、土耳其两国是以逊尼派为主体,而伊朗却是以什叶派为主体;进一步而言,巴基斯坦、土耳其两国之间虽然派别相同,同为逊尼派,但在政教是否合一上,又存在差异。这些共性和异性,必然会带来交流中的共鸣和冲突。中华民族的儒家文化极大的包容性,将在不同宗教教派中起到“和合”的作用,能够有效增强文化感染力和道德影响力。如今,以传统儒家精神为中心的汉文化圈对世界正在产生积极的影响。

4.3 促进旅游文化的发展

“丝绸之路:长安—天山廊道的路网”是跨国系列文化遗产,属文化线路类型。它经过的路线长度大约8700千米,横跨欧亚大陆,申遗的33个遗产点申报遗产区总面积42668.16公顷,缓冲区总面积为189963.13公顷。显然,“丝绸之路”跨国联合申遗的成功带来了旅游新机遇,在丝路起点和中亚之间蕴藏着巨大旅游宝藏。而中巴伊土国际通道的打通,依托现代人类的交通技术,其高效的交通运输能力,更方便了人们的出行,解决了人们沿线旅

游的空间转移,突破了人们长线路旅游的效率瓶颈,从而拥有打开这一宝藏之门的钥匙,而这一钥匙在主要靠马和骆驼运输的古丝路时代是没办法实现作用的。与此同时,中巴伊土国际通道沿线国自身丰富的自然与人文风光资源,也增添了其旅游的魅力,例如根据世界经济论坛2017年的旅游竞争力排名的情况来看,在参评的136个国家中,中国排名第15,在人文与商务资源分项中排位世界第1,在自然资源中排名第5,^②可见中国拥有得天独厚的自然与人文景观;巴基斯坦与新疆接壤的巴尔蒂斯坦又称小西藏,周边有世界6大雪峰,雪山脚下是巴基斯坦最安全的地方——罕萨。罕萨又称香格里拉,是世界公认的未被探索的世外桃源;伊朗同样是文明古国,历史悠久,作为曾经的丝路枢纽国,各国文明交融的历史遗迹遍及全境,如霍尔木兹、郑和下西洋三次到过的地方等。土耳其也是一个有着悠久文明历史的古国,有伊斯坦布尔、特洛伊等历史古城。目前通道四国政府都在极力推进旅游业,可以预见,随着中巴伊土国际通道的畅通,并挖掘四国在古丝绸之路上的历史人文价值,实现古丝路鼎盛时期东汉、贵霜、安息、西罗马四大帝国与现今的中巴伊土四国交相辉映,延续“长安—天山廊道”文化线路遗产价值,举四国之力打造文化线路,必会吸引更多世界各国游客。

五、结 语

绵延万里的古丝绸之路,经过几千年的历史积淀下来的以“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”为核心的丝路精神,是人类文明的宝贵遗产,需要我们不断地学习。中巴伊土国际运输通道植根于古丝路精神的土壤,以现

① 费孝通著:《费孝通论文化与文化自觉》,群言出版社,2007年版,第432页。

② “Travel and Tourism Competitiveness Report 2017”,世界经济论坛,2017年3月16日, <https://cn.weforum.org/reports/travel-and-tourism-competitiveness-report-2017>。

代交通技术为依托,无论在器物、制度还是载体价值上,都值得我们去挖掘繁荣通道的遗传密码,重现丝路之辉煌。(1)在器物文化价值方面,中巴伊土四国应该在学习历史经验的基础上,“互学互鉴”各国先进的交通技术。在基础设施建设的选线方面,丝路古道的走向往往有着重要参考价值,如罽宾道不仅是已建成的中巴公路参考的重要线路,而且规划中的中巴铁路也可以参考罽宾道走向,同时结合现今的瓜达尔港的建设以及与已通巴伊土铁路通道相对接,中巴铁路一旦建成,则可实现中巴伊土国际铁路通道的全线贯通,若中巴铁路采用国际标准轨 1 435 mm,便可实现东亚—南亚—西亚—欧洲无换轨全线贯通,则此铁路动脉的竞争优势显著。另一方面,中巴铁路与瓜达尔港的连接也可实现铁水高效联运;(2)在制度文化价值方面,我们也应秉承丝路精神,如学习东汉时代,当时丝绸之路上的四国:东汉—

贵霜—安息—罗马,正好可以近似看成是今天的中巴伊土四国在丝路时空中的相遇,借鉴当时的四国是如何制定与协调制度,最终得以保障丝路的通畅与安全。而目前,尤其在交通制度文化方面,我们研究的更多的是在区域内或一国之内的制度,而在跨区域跨国界之间,以国际公共品的视角,研究如何形成高效协调制度,这需要我们在未来进一步深入研究。(3)在载体文化方面,中巴伊土国际通道的打通本身就是一个福泽四国及周边沿线国家的民生工程。随着通道的畅通,各国无论官方还是民间的互动强度和交往密度都会大大增加,在民族交往、宗教及旅游等方方面面影响深远,且在未来的互动形式上会更加丰富多彩,如增设孔子学院、智库合作与交流、国际联合办学、学历互认等等。

编辑 龚 婷

Research on the Cultural Value of the CPIT International Transportation Corridor

WANG Chengfu^{1,2} HUANG Chengfeng¹

(1. Chongqing Jiaotong University, Chongqing 400074, China; 2. Chongqing University of Technology, Chongqing 400054, China)

Abstract: As the pioneer in the implementation of “facilities connectivity”, the international transportation corridor bridging China, Pakistan, Iran and Turkey (CPIT), makes an important skeleton of the Silk Road Economic Belt, of which the essence lies in the inheritance and development of spirits of the ancient Silk Road. Studying the cultural value of the corridor contributes to exploring the transportation corridor’s soft power from the angle of culture. The route of the Silk Road connecting China, Pakistan, Iran and Turkey coordinates and complements with that associating Han Empire, Kushan Empire, Parthian Empire and Roman Empire along the ancient Silk Road. The article, comparing the contemporary Silk Road with the ancient one, analyzes the cultural value of the CPIT international transportation corridor from three aspects: the cultural value of material objects, systems, and carriers, aiming to draw lessons from history and to build on past successes to further advance the cause.

Key words: CPIT; international transportation corridor; cultural value of material objects; cultural value of systems; cultural value of carriers