

交通变迁对铸牢中华民族共同体意识的促进研究——以内蒙古呼和浩特市为例

王碧天

中央民族大学 经济学院, 北京, 100081;

摘要:道路的修筑与使用,犹如在地理阻隔与交通壁垒之上架起桥梁,使不同区域得以冲破阻碍,彼此开放互通,形成紧密相连的有机整体,达成并联发展的良好格局。呼和浩特市交通变迁历经万里茶驼之路,到如今现代化智慧交通,通过深入挖掘,发现交通绝非仅仅是一种运输手段,实乃肩负民族交往交流交融之重责。道路之拓展延伸,于沿线各族群众共同体意识的增进大有助益,是整合地理空间资源、融合社会空间、沟通情感空间的关键依托,对铸牢中华民族共同体意识有着极为关键的推动作用。

关键词:交通变迁;民族三交;共同体意识

DOI: 10.69979/3029-2700.25.10.043

1 问题缘起

铸牢中华民族共同体意识是新时代党的民族工作主线,其理论内涵与实践路径已成为学界研究的核心议题。习近平总书记提出的这一原创性论断,不仅深化了马克思主义民族理论中国化时代化,更以历史唯物主义视角揭示了中华民族共同体形成发展的物质基础与精神纽带。我国多元一体的格局源于复杂的自然条件与人文互动,地理开放性促进了民族迁徙与文化互鉴,为共同体意识的凝聚提供了客观条件。当前研究虽在宏观理论层面突破丰硕,但对地方实践尤其是经济与交通视角的微观分析仍显不足。

交通作为城市空间生产的核心动力机制,其变革始终与人类文明演进保持同频共振。从地理学视角审视,交通网络重构实质是空间关系的再生产过程,通过压缩时空距离催化社会关系重组。新马克思主义学者列斐伏尔提出的空间三元辩证法揭示,交通基建不仅承载物质流动(空间实践),更通过路网形态塑造集体认知(表征空间),最终形成制度化的社会关系(空间表征)。内蒙古作为中国北疆多民族聚居区,其首府呼和浩特(古称归化城)的交通变迁极具典型性:明清时期依托“丝驼茶路”形成跨区域商贸网络,茶马互市推动蒙汉回多元主体形成共生型经济共同体;20世纪铁路枢纽建设打破游牧与农耕文明地理界限,构建起轨道上的民族走廊;当代高铁网络与航空枢纽的立体化发展,更使边疆城市深度融入国家发展战略格局。这种从“驼铃古道”

到“立体交通”的范式转换,印证了交通基础设施作为铸牢工程物质载体的核心价值——通过持续的空间实践重构各民族交往交流交融的物理场域与认知图式,为中华民族共同体意识培育提供历时性支撑。当前研究亟需突破交通经济学的单一维度,在空间政治学与民族学交叉领域建立新型分析框架,这正是本研究的理论创新所在。

2 文献综述

既有研究表明,交通基础设施通过重构时空关系深刻影响着民族融合进程与共同体意识的形塑。学界普遍认同交通具有三重核心功能:空间整合力、经济驱动力及促进价值共识生成的文化纽带力。李国政(2022)提出交通发展通过“交往-认同-共同体深化”的递进机制,构建了民族融合的实践路径,其流动性特征可消解边疆与内地的物理与心理区隔,推动国家认同的空间内化。马巍、苏二龙(2024)进一步指出,道路系统通过加速“人-物-信息-资本”四维流动,促进边疆与内地的结构性耦合,为共同体意识奠定物质基础。历史维度上,交通对民族关系的重构具有显著场域效应。李志农、胡倩(2018)揭示因路而兴的多元生计模式如何动态调整族群认同边界;梅小亚、邢启顺(2019)强调近代交通变革主导了民族地区社会转型。孙海芳、刘学堂(2022)则从国家治理视角指出,全域道路网络与大一统地理观念的形成具有同构性,强化了中华民族的空间整体性认知。理论层面,场域理论为解析交通的跨域联结功

能提供了框架。交通网络通过促进信息、制度及社会资本的跨场域流动,不仅重构物理空间,更催生文化交融的第三空间,使不同民族在共享场域中形成互动惯习与认知共识。

3 归化城茶驼运输与民族共同体意识的空间建构

归化城作为农耕-游牧文明的交汇枢纽,其空间重构本质是多重力量交织的产物:地理区位赋予其跨文明贸易的天然廊道属性,茶驼运输网络通过流动性实践重塑边疆经济地理格局,而国家制度与日常交往则在此进程中催化民族共同体意识的生成。依托列斐伏尔空间生产理论,本章揭示归化城如何从地理“边缘”演化为区域经济“中心”,并通过驼运体系的经济整合、制度规训与文化互嵌,建构起多民族共享的符号系统与集体记忆。

3.1 地理枢纽与空间生产:从“边缘”到“中心”的转型

归化城(今呼和浩特)地处阴山南麓与黄河“几”字弯交汇处,其空间区位在列斐伏尔空间生产理论框架下具有三重属性。一是自然空间属性,作为农耕与游牧文明的地理过渡带,其“两山夹一川”(大青山、蛮汗山与土默川)的地貌特征,天然形成南北物资交换的廊道,这使归化始建丰州之初(公元920年)便居住有女真、契丹、汉、蒙古和汪古等各民族,成多民族汇聚之地;二是社会空间,明代阿拉坦汗建城后,归化城通过“丝驼茶路”重构区域经济网络,形成以茶叶、皮毛为媒介的跨民族贸易体系,吸引晋商、回商与蒙古王公共建“大盛魁”等跨国商号,归化逐步实现政治稳定和经济发展,山西等地的一大批汉族百姓在这一时期到呼和浩特垦荒务农,呼和浩特渐成蒙汉回民众杂居的农牧经济交错地;三是象征空间,清代归化城为商贸中心,绥远城为军事要塞的“归绥双城”格局体现“以商固边、以军护商”的治理逻辑,通过空间功能分化强化边疆与内地的政治经济联结。不仅如此,随着绥远城的建立,满族加入归绥多民族大家庭,各民族在商贸、生计的互动助推下于呼和浩特地区活动愈加频繁,又因分工、文化交融等渐渐紧密相连。同时,这一空间转型使归化城从游牧边疆的勒勒车驿站,演变为草原丝绸之路的枢纽节点。据《绥远通志稿》载,18世纪归化城年茶叶交易

量达20万担,占中俄恰克图贸易总量半数以上,其空间重构本质上是国家权力与市场力量共同塑造的边疆中心化过程。这一过程,生动体现了呼和浩特多民族通过交往交流到交融的历史进程,真实展现了铸牢中华民族共同体意识的历史必然性。

3.2 驼运网络的经济整合机制

3.2.1 流动性重构边疆地理格局

驼运体系通过流动性空间(Manuel Castells, 1996)打破游牧与农耕文明的物理区隔。明代“票照制”与清代绥新驼道的开辟,形成三条差异化民族经济走廊。北路经乌兰巴托至恰克图,以蒙俄皮毛贸易为主,蒙古族驼工占比过半,形成以货易货的草原交易模式;中路经宁夏至河西走廊,回汉商队主导,沿途清真寺与汉式客栈交错分布,催生茶马五市制度;南路经河套至关中,晋商通过分号联营构建跨省供应链,将归化城与汉口、福州茶源地串联。这种空间分化促成路域型民族互嵌,驼道沿线出现蒙汉混居的“板申”(村落)、回汉共治的驼运帮会,以及满蒙联营的官商驿站。如绥新驼道上的包头乔家金街,即由晋商乔致庸联合蒙古王公开发,形成“前店后厂、蒙汉合资”的混居社区。

依靠被誉为“沙漠之舟”的骆驼为主要运载工具,归绥连接起新疆、外蒙以及俄罗斯等广大地区,发挥着巨大的承载与纽带作用。自此,归绥紧密衔接全国各地,与中央、周边往来交流日益热络。随贸易加强,驼运对绥远市镇发展和形成亦起到了不可忽视的重要作用,使归化城从一边陲小镇一跃成为塞北、西北和中原区间贸易转口中心的朔方重镇。这般繁荣景象,背后是各民族在经济领域深度协作、文化层面相互吸纳的生动写照,彰显绥新驼道在民族交融进程中的独特价值与深远意义。

3.2.2 产业链分工与职业共同体

大盛魁商号的运营机制揭示驼运经济的多层级整合。一是族群分工,回民担任驼工与牙纪、蒙古族提供向导与牧草补给、汉族掌控资本与茶叶加工;二是制度创新,发明信用赊销的“印票贸易”与跨境结算货币“龙票银两”,构建跨族群的商业信用体系;三是文化融合,驼队行商中形成的“驼帮切口”与多民族共拜的行业信仰——驼神祭祀,成为跨文化交往的符号媒介。此类实践使驼运网络超越单纯物流功能,升级为“经济—文化复合型共同体”。据《归绥识略》统计,鼎盛期归化城

有驼运商号200余家,雇佣各族驼工超5万人,年承运货物价值逾3000万两白银。

3.3 制度建构与认同形塑

清廷通过国家权力的多维度嵌入与日常实践的共同体生成,将驼运网络转化为边疆治理与民族认同的双重载体。

3.3.1 国家权力的空间嵌入

清廷通过三维治理将驼运纳入边疆治理体系,首先是空间控制,设立杀虎口、张家口等税关,实施部票、信票双重查验制度;其次制定经济规制,推行限定茶叶贸易配额的“茶引制”与按驼队规模征税的“驼捐制”;再者同时进行文化整合,在驼道沿线广建关帝庙(汉族信仰)、敖包(蒙古族圣地)与清真寺(回族社群),通过象征符号的空间并置强化多元一体认同。此类制度使商贸活动成为国家主权在边疆的具象化表达。如乾隆帝御批“归化城商民,实为北疆屏藩”,直接将商业繁荣与边疆安全挂钩。自此,驼运交通网络逐步转化为国家权力向边疆渗透的制度性通道,在商贸实践中构建起多元一体的认同框架,使跨民族经济协作与符号共享成为铸牢中华民族共同体意识的历史性实践载体。

3.3.2 日常实践中的共同体意识生成

驼运劳动则形成三同机制催化民族认同。例如驼队遇沙暴时蒙汉共掘掩体、遭劫掠时回商出资赎人的互助传统形成风险共担意识;跨族群通婚形成的驼道家族使得资源能够共享;而归化城驼桥古渡遗址、回族驼运长调与蒙古族驼铃舞等文化遗产,则成为多民族共享的历史叙事载体,形成记忆共建。这种“具身化交往”使共同体意识超越抽象概念,转化为可感知的集体记忆。正如田野所闻,呼和浩特不少老人仍能清晰追溯祖辈多次提及与蒙古族、回族驼户“同锅吃饭、同帐避雪”的深刻记忆。

3.4 理论启示:交通史视角下的共同体建构逻辑

驼运对铸牢中华民族共同体意识的历史意义是非凡的,首先,驼运业对于巩固和维护中国北方的安定,维护国家的统一,促进北方各民族之间沟通,特别是归化城与周边及中原地区,尤其是西北、华北地区的往来和文化交流具有积极作用,其打破了“中心-边缘”的二元结构,使边疆族群获得平等发展权,将民间自发交往升格为国家主导的秩序化互动,实现了空间正义与制

度吸纳。与此同时,在物质交换中催生共享意义符号系统的文化互译也顺利完成。其对当代边疆治理具有显著的镜鉴价值,民族共同体意识的培育需以“流动性公平”为前提,通过交通网络的空间生产,实现各族群从物理接近到心理认同的跃升。

4 现代化转型中的交通空间重构与民族交往变迁

4.1 机械力革命:从驼道到公路的现代性断裂(1919-1949)

1919年呼和浩特西北汽车运输公司的成立,标志着归绥交通进入“机械力置换生物力”的现代性转型阶段。安东尼·吉登斯脱域机制理论在此显现:汽车运输通过标准化时间表与固定线路,消解了驼运时代春秋迁徙的自然节律和以蒙族路线记忆等族群知识为基础的传统交通模式。归绥至包头的首批货运线路,虽依托清代驿道改建,但其技术特性已颠覆传统交往逻辑——运输周期从驼运的月际压缩为日际,货物周转率显著提升但代价是归绥回蒙驼工群体近乎失业。

这种技术跃迁引发双重空间效应。一方面是物理空间的重组,汽车对硬化路面的依赖,迫使道路建设从“循水草而居”的弹性路径转向几何化线性工程,归绥周边出现首批碎石铺装公路——1936年绥新公路通车,其空间生产遵循福特主义标准化原则。另一方面是社会空间的区隔,驾驶技术的专业性形成新职业壁垒,传统驼运中蒙汉回协作的“全产业链参与”模式,被分解为汉族主导的机械操作。

4.2 集体化重构:公路建设中的民族政治整合(1949-1978)

新中国成立初期的交通重建,实质是通过“道路集体主义”实现边疆治理的空间嵌入。一是制度性动员,1953-1957年义务建勤工,内蒙古各族农牧民累计投入2500多万个工日,众志成城,齐心协力投身道路普修工作,成为一段历史佳话,使公路成为多民族文化基因的物质载体。二是象征性生产,G108国道(京拉线)内蒙段的修建,被赋予“民族团结路”的政治意涵,带动了沿线八省经济、文化的交流与合作。归绥在也公路建设的推动下,交通条件得到极大改善,成为区域经济发展的重要节点。

4.3 过渡期悖论:专业主义对交往惯习的解构

(1972-1978)

1972 年,原呼和浩特驼运合作社更名呼市第二运输公司,逐步发展成为拥有相当数量汽车、拖车、铲车的现代化交通运输企业。这种由原始驼运到现代交通的机械化转型,印证了鲍曼液态现代性的辩证逻辑。首先是效率提升与交往萎缩的悖反,载重汽车虽使单次运力提升,但封闭驾驶室取代开放式驼队,导致蒙汉司机语言互动频次急剧下降,传统驼道上“歇脚茶叙”的交往场景消失。其次是专业分工与共同体记忆的断裂,内燃机技术的复杂性,使汽车运输业形成汉族主导的技术阶层。列斐伏尔空间的三重辩证法在此显现:物理空间(柏油公路)的扩张,与社会空间(族际协作网络)的收缩构成结构性矛盾。此阶段公路运输的过渡性,本质上是以效率优先的现代性逻辑对传统交往伦理的暂时性压制。但恰如哈维时空压缩理论所示,这种压制为 1980 年代后高速公路时代的交往形态重构积蓄了物质基础,也为市场经济时代的多民族流动提供了技术储备。

5 现代交通网络的空间生产与共同体意识形塑

5.1 呼和浩特现代交通发展对铸牢中华民族共同体的促进

在城市化与区域一体化深度推进的当代中国,交通系统作为空间生产与社会交往的物质载体,其发展逻辑已超越单纯的基础设施建设范畴,成为形塑民族关系、促进共同体认同的重要力量。呼和浩特通过交通基础设施投资的空间政治经济学实践、高速公路网络的均质化整合、高铁网络的时空压缩效应以及航空网络的流动性革命,构建起多维立体的现代交通体系,不仅重塑了城市的空间格局与经济地理,更在促进各民族交往交流交融、铸牢中华民族共同体意识方面发挥了基础性支撑作用。

5.1.1 基础设施投资的空间政治经济学

2023 年呼和浩特市完成固定资产投资 57.2 亿元,同比增长 11%,占全区交通投资总量的 15.9%,通过 G5 901 伊利智慧谷互通等 8 个重点项目,重构了“产业—文化—民族”三位一体的新型交往空间。伊利健康谷年接待近 1200 万人次,其透明工厂设计使“奶牛—乳品”生产链成为具象化的共同体教育场域,实现游客从产品认同到地域文化认同的认知转化。机场快速路系统实现“20 分钟都市圈”,使周杰伦演唱会等文化事件单日输

送可达 28 万人次,印证了哈维时空压缩理论中交通加速文化资本流动的机制。此类投资本质上是通过“空间修复”策略,将交通设施升级为民族团结进步的空间载体。新时代民族交往交流离不开高效安全的交通网络。

“一路通则百业兴”,道路交通作为现代化的开路先锋始终是实现中华民族交融,铸牢中华民族共同体的重要载体,不仅打通了场域联动的路,更构建起多民族共融的心灵之“路”。

5.1.2 高速公路网络的均质化整合

8635 公里公路网(含 7007 公里农村公路)的建成,标志着呼和浩特边疆地理格局从“中心—边缘”向“节点—网络”转型。运用萨森全球城市理论分析,在经济维度,农村公路通达使少数民族特色产品,如武川莜面、和林格尔羊肉进入全国供应链;在文化维度,G7 京新高速内蒙段形成移动的民族文化走廊,服务区设置那达慕文化体验点,使车次通行量转化为文化传播契机。这种道路民主化实质是通过空间正义实现发展权平等化,使少数民族从现代化“旁观者”转为“参与者”,也为思想的碰撞、文化的传播以及物质的流通创造了有利条件,从而为铸牢中华民族共同体意识奠定了坚实的基础,促进了各民族在经济、文化、社会等多个层面的深度融合与团结协作。

5.1.3 高铁网络的时空压缩效应

铁路走向现代化的变迁过程从历史性角度呈现了交通对铸牢中华民族共同体意识的促进作用。京绥铁路自北京丰台到归绥,其进入绥远地区后,通过经济辐射的聚集效应,于绥远地区形成丰镇、集宁、归绥和包头四个经济中心,再借京绥铁路对周边其他地区形成扩散效应,带动周边地区经济增长。其将大同、阳高的煤炭和杂粮以及库伦、宁夏的皮毛和牲畜云集,使绥远地区与内地紧密连接,更加强了新疆、青海、甘肃、宁夏与内地的联系,实现沿线收益最大化。这充分调动了各地域优势,实现了当地民生命运的利益共同与沿线的多重交往交流。

而今,呼京高铁 1 小时 59 分钟的时空重构,使“跨区域共同体”成为可能。时空压缩使得现代高铁催生周末跨省通勤族,加速了蒙晋冀人才环流。电子客票系统更通过数字技术消除购票中的族群身份差异,实现无差别流动权利。

5.1.4 航空网络的流动性革命

225 条航线构建的空中丝绸之路,使呼和浩特成为中蒙俄经济走廊核心节点。运用厄里移动范式分析,白塔机场近 1400 万人次吞吐频次,加速了民族地区特色产品物质流动与文化流动。1959 年民航管理局成立以来的航线网络扩张,实质是通过垂直空间生产突破地理限制,构建中华民族共同体的三维交往矩阵。

5.2 流动空间中的文化符号生产与认同建构

基于布尔迪厄场域理论,现代交通网络通过三重维度重构民族交往的符号系统。首先是物理场域,G5901 互通工程将伊利健康谷透明工厂快速展现,游客通过凝视乳品生产链(奶牛养殖-灭菌灌装-冷链物流),完成“商品认知-地域认同-文化归属”的认知跃迁,不少游客易产生“内蒙古=乳业共同体”的符号联想。其次是时间场域,呼京高铁 1 小时 59 分钟的时空压缩,催生双城生活族,其跨省通勤实践形成“文化混溶”的日常经验;而虚拟场域则使电子客票系统通过数字身份消解购票中的族群标识,实现列斐伏尔所言抽象空间对差异的均质化。

呼和浩特地铁通过空间符号学策略,构建流动的“民族文化记忆装置”,完成了轨道交通的民族文化编码实践。在视觉编码中,地铁红山玉龙手环与仰韶彩陶纹饰的结合,隐喻“草原-中原”文明对话;而在空间叙事中,站厅绿草地意象与蒙古包穹顶灯光,再现爱德华·索亚第三空间的混杂性特征;仪式生产中,蒙古马精神 IP“飞飞”的卡通化转译,使抽象民族精神转化为可触摸的日常交往符号。这种基础设施文化策略,使地铁乘客切身感知多民族文化共生的场域特质。

现代交通通过“空间编码-符号生产-仪式传播”的三重机制,将基础设施转化为铸牢中华民族共同体意识的“物质-意义”复合体。这要求民族地区交通规划超越工程思维,转向文化符号学的战略性设计——让车轮与轨道成为书写多元一体叙事的笔墨。

6 结论

交通基础设施的变迁不仅是地理空间的物理重构,更是中华民族共同体意识在边疆场域中“物质化—制度化—符号化”的三维实践。基于对呼和浩特交通史的系统考察,本研究揭示出以下核心结论:

一是交通作为“物质性媒介”的共同体形塑逻辑,首先是流动性正义的实现,从驼道时代的“路域型交融”

到高铁网络的“时空压缩”,交通技术迭代持续消解“中心—边缘”的二元地理区隔。其次是制度性认同的生成,清代“茶引制”与现代“数字客票”虽相隔三百年,但均通过技术规制将国家治理嵌入日常流动,使行路权成为公民身份认同的物质性锚点。

二是文化符号生产的认同建构路径,一方面在于基础设施的“第三空间”属性,呼和浩特地铁以红山玉龙手环、蒙古包穹顶灯光等符号编码,构建起霍米·巴巴(Homi Bhabha)所言“混杂性文化界面”;另一方面记忆工程的仪式化转译,通过交通架起的旅游场域书写着共同记忆认同,逐步促成游客从“观光者”到“共同体叙事参与者”的身份跃迁。

三是边疆治理的范式创新,呼和浩特交通网络的空间生产为新时代民族工作提供三重启示,首先是流动性公平优先,如在“一带一路”框架下构建“中蒙俄高速走廊”,重塑为开放前沿;其次是技术伦理的重审,要警惕算法推荐导致的信息茧房,若在智能交通系统中植入文化随机相遇机制(如高铁座位跨省匹配算法),则实现了以技术达到促族际交往的非预期性融合。最后是遗产的活化再生产,建议设立“草原丝路交通遗产廊道”,运用数字孪生技术复原驼道、驿站等历史场景,使交通遗产成为可触、可感的共同体教育界面。

呼和浩特从驼道枢纽到立体交通网的变迁,本质是中华民族共同体意识在边疆空间中的物质化进程,共同印证了列斐伏尔空间生产理论的核心命题——交通基础设施不仅是地理工程的产物,更是政治权力、经济关系与文化认同的具象化表达。交通网络的空间生产,实则是中华民族共同体从“自在”到“自觉”的具身化实践——当车轮与铁轨在草原上刻写新的地理文本,它们也在书写一部多民族共同走向现代化的集体发展史。

参考文献

- [1] 呼和浩特地方志编纂办公室, 内蒙古图书馆, 内蒙古社科院图书馆编. 绥远旗志 绥乘 归绥县志[M]. 远方出版社, 2012
- [2] 何秋涛纂辑:《朔方备承》,卷十二[M]. 中国台湾, 文海出版社, 1964
- [3] 中华民族共同体概论编写组, 中华民族共同体概论[M]. 高等教育出版社 民族出版社, 2023
- [4] 政协呼和浩特市回民区委员会, 呼和浩特回族史. 编辑委员会编[M]. 内蒙古人民出版社, 1994

- [5]曹高丁,青觉.概念溯源与流变:从构建中华民族到推进中华民族共同体建设[J].学术探索,2023,(06):116-124.
- [6]付为政.互惠与交融:“万里茶道”内蒙古段民族商贸活动研究[J].黑龙江民族丛刊,2024,(04):91-98+125.
- [7]郑长德.推动民族地区经济互嵌式发展研究[J].区域经济评论,2024,(01):88-98.
- [8]严庆.“中华民族”是映射《中华民族共同体概论》的全息化概念[J/OL].民族教育研究,2024,(02):1-6.
- [9]阳妙艳,周庭轩.“铸牢中华民族共同体意识”知识生产及其逻辑——基于中国知网数据库的文献分析(2014-2023年)[J].西北民族大学学报(哲学社会科学版),2024,(02):37-48.
- [10]何一民,王立华,赵晓培.清代至民国初年内蒙古农牧交错带区位变化与城镇发展[J].陕西师范大学学报(哲学社会科学版),2015,44(05):12-20.
- [11]刘春呈.从“宾弄赛嗨”到“共同体”:民族互嵌式社会结构的发展[J].西北民族大学学报(哲学社会科学版),2022,(05):66-75.
- [12]刘莹,杨桓.从“嵌入”到“融入”:空间视域中的民族互嵌式社区治理[J].湖北民族大学学报(哲学社会科学版),2021,39(04):80-89.
- [13]李国政.铸牢中华民族共同体意识:属能、机制与方略——基于民族地区交通变迁的三维探赜[J].西藏研究,2023,(01):21-31+155-156.
- [14]李志农,胡倩.道路、生计与国家认同——基于云南藏区奔子栏村的调查[J].北方民族大学学报(哲学社会科学版),2018,(03):43-52.
- [15]李晓幸,黄达远.近代丝路与中亚地缘:民国时期的新绥线[J].青海民族研究,2020,31(03):130-136.
- [16]马巍,苏二龙.道路基础设施建设铸牢中华民族共同体意识的内在机理、理路层级及路径展望[J].贵州大学学报(社会科学版),2024,42(03):98-105.
- [17]牛燕杰,李巍然,常春波,等.从交通空间变迁到区域空间发展[J].科学之友,2012,(14):135-137.
- [18]牛淑贞.清代中期山西归化城西北中转贸易枢纽地位的形成原因[J].山西档案,2016,(02):20-23.
- [19]秦娟,谭满棚.旅游促进民族交往交流交融的实践路径研究——以广西凌云县浩坤村为例[J].广西民族研究,2024,(01):183-189.
- [20]孙海芳,刘学堂.路网与疆域:从新疆历代古道路网变迁看中华民族共同体的形成发展[J].西南民族大学学报(人文社会科学版),2022,43(04):41-49.
- [21]苏丽娜.草原丝茶驼路贸易的社会经济影响与当代启示[J].内蒙古统计,2018,(06):19-22.
- [22]徐杰舜.关于广西“三交”史研究若干问题的思考——在广西民族大学讲座上的讲话[J].广西民族研究,2022,(03):10-18.
- [23]许檀.清代山西归化城的商业[J].中国经济史研究,2010,(01):83-92.
- [24]韦耀,郭媛媛.从《广西交通年鉴》看新时代广西交通运输发展变迁及启示[J].西部交通科技,2022,(09):206-208.
- [25]王松.作为媒介的“红色地铁”:意识形态传播与公共空间争夺[J].湖南大学学报(社会科学版),2024,38(01):152-160.
- [26]王芹,唐元松,钟耀广.铸牢中华民族共同体意识的公共传播机制[J].民族学刊,2022,13(07):16-23+139.
- [27]王红梅.旅游促进各民族交往交流交融的广西实践及深化路径[J].经济与社会发展,2024,22(02):31-38.
- [28]吴楚克,索音布.京绥铁路建成对沿线地区的影响[J].内蒙古社会科学,2023,44(06):103-108.

作者简介:王碧天(1993.12)女,内蒙古呼和浩特市,在读硕士研究生,中央民族大学经济学院,研究方向为民族经济发展理论与政策。