

“一带一路”愿景下设施联通的连接点 ——以“中国-中亚-西亚”经济走廊为例

潘志平

(1.新疆大学 中亚研究院; 2.新疆大学 中亚地缘政治研究中心, 新疆 乌鲁木齐 830046)

摘要:《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中提出,基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域。其中要抓住交通基础设施的关键通道、关键节点和重点工程,优先打通缺失路段,畅通瓶颈路段,配套完善道路安全防护设施和交通管理设施设备,提升道路通达水平。“中国-中亚-西亚”经济走廊是我国与“一带一路”沿线国家积极共建“一带一路”的六大经济走廊之一。文本基于走廊建设这一视角,通过考察这一走廊发现,包含有中哈的“光明的丝绸之路”;有酝酿、纠结多年的中吉乌铁路;有令人憧憬的中吉塔“阿赖-拉什特”道,还有不能遗忘的中阿瓦罕走廊,其发展前景光明。探寻走廊建设中存在的问题:一是安全,二是跨越多国的相互协调,三是如轨距之类的技术标准的协商对接。

关键词:“一带一路”; 设施联通; 中亚; 西亚; 走廊

中图分类号: F125 **文献标识码:** A **文章编号:** 1005-9245(2016)03-0040-07

经济走廊建设是“一带一路”构建的重要内容。2015年5月27日,国务院副总理张高丽在重庆宣布中国正与“一带一路”沿线国家一道,积极规划六大经济走廊建设^①。其中,六大走廊中的“新亚欧大陆桥”“中国-中亚-西亚”和“中巴”三条走廊均由新疆出境,切实体现新疆在“丝绸之路经济带”中的核心区地位。

“新亚欧大陆桥”,即第二条亚欧大陆桥,东端为毗邻太平洋的中国连云港,西端为大西洋畔的荷兰鹿特丹港。1990年全线接轨,1992年开启国际陆桥营运。最新的消息是,俄罗斯交通部长马克西姆·索科洛夫(Максим Соколов)对记者强调中俄高铁将通过哈萨克斯坦^②。这意味着世界上最长的国际高铁线路将在“新亚欧大陆桥”上横空出世。“中巴”经济走廊,是正在积极构建中的由中国新疆喀什南

下印度洋的又一经济大动脉,前景看好。以上这两条经济走廊,已有许多很好的论述和报道,兹不赘述。文本将讨论“中国-中亚-西亚”经济走廊,重点在道路考察。

由中国新疆出境奔西亚或更远的欧洲,中亚是绕不过去的,因此,需要认真考察通过哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和阿富汗等国的经济走廊。

一、哈萨克斯坦:光明的丝绸之路

习近平主席于2013年9月访问哈萨克斯坦期间提出“丝绸之路经济带”倡议,立即得到哈萨克斯坦方面各界积极回应。纳扎尔巴耶夫总统于2014年11月11日提前发布的2015年国情咨文中提出“光明之路”(Сияющий путь)新经济政策,旨在大

收稿日期: 2016-02-10

基金项目: 本文系教育部哲学社会科学研究重大攻关项目“中国与中亚地区国家关系研究”(10JZD0050)的阶段性成果。

作者简介: 潘志平,新疆大学“天山学者”、中亚研究院、中亚地缘政治研究中心教授、博士生导师。

力推动以完善交通道路为主要内容的基础设施建设。由此引发“光明之路”与中国倡议的“丝绸之路经济带”的热议,其中的关键词是:“高度契合”“不谋而合”^③。

哈萨克斯坦横跨欧亚两大洲,面积 272 万平方公里,是世界最大的内陆国家,当然也是中亚最重要的领土大国。铁路运输是国家经济发展的命脉。铁路承载了全国 70% 的货物运输和 60% 的客运量。哈萨克斯坦铁路建设始于沙俄时代(1894 年),一百多年来,哈萨克斯坦建有 1.4 万公里的铁路网。目前,由哈萨克斯坦出境西去有两个方向:一是北上与西伯利亚大铁路衔接的“新亚欧大陆桥”,一是南下乌兹别克斯坦、土库曼斯坦,至伊朗。由于苏俄时代的建设,缺乏横贯哈萨克斯坦东西的大铁路。早在 2003 年,哈萨克斯坦总统纳扎尔巴耶夫曾提出建设横跨东西的准轨铁路,甚至有报道,这条准轨铁路已开工^④,但终因资金匮乏而未落实。总之,哈萨克斯坦基础设施陈旧老化。有报告称:铁路车辆使用超期现象严重,其中运行年限超过 28 年的占 21%、超过 20 年的占 35%、运行年限在 19 年以内的车辆占 42%;69% 的铁路设备老化且磨损严重,技术和工艺落后,客运车速一般每小时都不到 100 公里;客运收入低于正常运营的支出费用;国家客运补贴经常不能及时足额到位^⑤。这还是 2010 年的报告,相信这种情况只会更加严重,道路设施现代化改造亟待进行。

近年,哈萨克斯坦铁路建设有大动作,主要有:哈萨克斯坦-土库曼斯坦-伊朗国际铁路(见图 1),以哈萨克斯坦乌津(Узень)为起点,伊朗戈尔甘(Горган)为终点,长 928 公里,2014 年年底全线开通。纳扎尔巴耶夫认为,该铁路通过与哈国和中国的交通线对接,成为了三国通往亚太地区的“新丝绸之路”^⑥。

热兹卡兹干(Жезказган)-别涅乌(Бейнеу)铁路(见图 2),全长 988 公里,预计 2016 年完成,它的完成最终将实现哈萨克斯坦东西部的贯通^⑦。

至此,东西纵横的哈萨克斯坦铁路网大体形成。东起中国边境阿拉山口,往西经别涅乌直通里海港口阿克陶(Актау),渡里海至阿塞拜疆,可与“欧洲-高加索-亚洲运输走廊计划”(TRACECA)^⑧对接,直抵欧洲;或南转乌津,经土库曼斯坦至伊



图1 哈萨克斯坦-土库曼斯坦-伊朗铁路图^⑦

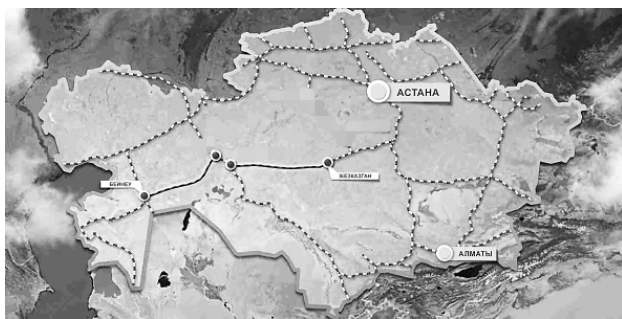


图2 热兹卡兹干-别涅乌铁路图^⑧



图3 欧洲-高加索-亚洲运输走廊计划(TRACECA)^⑧

朗,再西经土耳其,也可与“欧洲-高加索-亚洲运输交通走廊计划”对接(见图 3)。“欧洲-高加索-亚洲交通运输走廊”计划已运作了十几年。2013 年 10 月底完工的非常宏伟的伊斯坦布尔跨海隧道,就是这一“走廊”计划实施的重大成果,土耳其领导人在完工庆祝大典上兴奋地表示:从理论上讲,这条隧道将使得从伦敦乘火车经伊斯坦布尔去北京成为可能^⑨。

当然,中哈之间经济发展战略之合作与对接,不仅限于铁路,还有高速公路、航空,油气管道开发,以及产能、金融等领域的广泛合作。中国驻哈萨克斯坦张汉晖大使在接受媒体专访时说:“当前,双方正全力推进‘丝绸之路经济带’倡议同‘光明之路’新经济政策的战略对接,积极开展中哈产能合作,在互联互通、基础设施建设等领域,双方均展现出巨大的合作热情和高效务实的行动。截至目前,双方已就逾 45 个项目签署一系列合作协议,总金额超过 230 亿美元。我想指出的是,相互理解、相互信任与相互支持是中哈关系得以持续发展的重要基石。”^⑬

中哈之间经济走廊是“中国-中亚-西亚”走廊建设中最有希望、最有光明前景的,不妨借用哈萨克斯坦学者阿姆列巴耶夫的一句话:“我们之间的发展战略如此顺畅对接,由此可命名为‘光明的丝绸之路’(Сияющий Шелковый путь)。”^⑭

二、吉尔吉斯斯坦:酝酿、纠结18年的铁路

吉尔吉斯斯坦地处中亚的腹地,是一典型的山地国家,天山山脉和帕米尔-阿赖山脉绵亘于其间,国土 1/3 的地区在海拔 3000~4000 米之间,交通非常不便。目前,吉尔吉斯斯坦只在北部地带有一段前苏联遗留下来的 200 多公里的铁路,交通还以公路为主。中国与吉尔吉斯斯坦的交通有中国新疆南部重镇喀什为起点的两条公路,分别去往吉尔吉斯斯坦北部的首都比什凯克和位于南部的第二大城市奥什:喀什→吐尔尕特(出境)→纳伦(Нарын)→比什凯克(Бишкек),全长 464 公里。喀什→伊尔克

什唐(出境)→沙雷塔什(Сары-Таш)→奥什(Ош),全长 650 公里。

1997 年,在乌兹别克斯坦提议下,中吉乌达成协议共建铁路,最初有南线(出伊尔克什唐)和北线(出吐尔尕特)两方案。经多年讨论,终于确定北线:即由中国喀什北上吐尔尕特出境,经吉尔吉斯斯坦山区,西至乌兹别克斯坦安集延,全长 577 公里。

但好事多磨,一直久拖至今还未开工。问题主要出在吉尔吉斯斯坦,除了资金、技术标准外,还有其国内发生两次“颜色革命”动乱。其实,最重要的还有吉尔吉斯斯坦对修路的总体考虑:它最大的需求是解决南北交通问题,号称“南都”的重镇奥什,与北部首都地区的交通如得不到解决,国家在经济甚至政治上都面临南北分离的危机。而中吉乌铁路仅在其南部过路,无法解决它的这个最大需求。因此,中吉乌铁路势必与其南北铁路综合考虑,方能取得吉尔吉斯斯坦的全力支持。也就是说,只有在建成中吉乌铁路的同时,开建其南北铁路,以形成“一纵两横”的全国统一的铁路网,才能从根本上解决其国内的交通难题。

至 2015 年年末,酝酿、纠结 18 年之久的中吉乌铁路有了好消息:吉尔吉斯斯坦萨里耶夫总理和阿坦巴耶夫总统几乎同时表态支持中吉乌铁路,工程可望在 2016 年启动。阿坦巴耶夫总统还建议铁路入吉尔吉斯斯坦国境处设置换装站,或者将其设在纳伦州^⑮。看来,吉尔吉斯斯坦方面还是希望将中吉乌铁路与它的南北铁路一并考虑。这种考虑是可以理解的,“丝绸之路经济带”的精髓就在于相互协商,相信中吉乌人民会取得各方都满意的合作。

中吉乌铁路的另一端连接上前苏联时代的铁路网,可直接前往土库曼斯坦,或更远的地方,但这条铁路早已陈旧,且在费尔干纳谷地西南角还得借道塔吉克斯坦的苦盏(Худжан),多有不便,特别是在乌兹别克斯坦与塔吉克斯坦关系不融洽的时候。乌兹别克斯坦近年正修建穿越库尔明(Курмин)山脉的由首都塔什干直通费尔干纳的铁路。作为该铁路的咽喉工程,由中国承建的卡姆奇克(Камчик)隧道^⑯于 2016 年 2 月 27 日已贯通。

可以预见,当这些铁路工程完成,由中国新疆喀什出发经吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦的通往中亚、西亚的经济合作走廊,将大有前途。

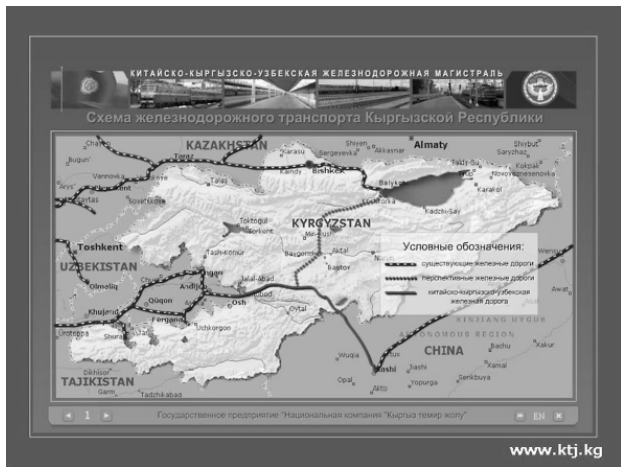


图4 中吉乌铁路和吉南北铁路^⑮

三、塔吉克斯坦：帕米尔路还是“阿赖-拉什特”道

如果说吉尔吉斯斯坦是多山之国，那么塔吉克斯坦则是处在世界屋脊，曾有一位沙俄军官著书称之为“耸入云霄的地方”^⑧，其山地和高原占90%国土，交通更加不便。

塔吉克斯坦现有铁路不多，皆处在前苏联铁路网的末梢，还孤零零地分南、北、中互不相连的三段。公路还是塔吉克斯坦的主要交通方式，基本上都是1960~1970年代前苏联时期修建的。据2004年的报告，塔吉克斯坦约3万公里的公路中，沥青混凝土路仅有3768公里。多年以来，塔吉克斯坦公路设施遭到不同程度的损坏，其中约70%的公路需要维修，政府尽管有改善交通的意愿，但国力微弱，既缺资金又缺技术而无能为力^⑨。

塔吉克斯坦最重要的公路是前苏联时期修建用于军事用途的帕米尔公路。它起于吉尔吉斯斯坦沙雷塔什(Сары-Таш)，南越外阿赖山4280米克孜尔达坂(Кызыл-Арт)入帕米尔，大体沿苏中边界至穆尔加贝(Мургаб)，转西南沿阿富汗边界至喷赤河的霍洛格(Хорог)，再顺河北上至达尔瓦兹(Дарвоз)，再北越哈布拉波特达坂(Хабуработ)至拉什特(Рашт)山谷的达尔班德(Дарбанд)，再西去首都杜尚别。这条路在帕米尔高原兜一个大圈子，不断翻越四五千米高的达坂，一部西方的导游书《中亚》称之为“一片高原戈壁，荒凉得犹如月球表面”^⑩。

2004年5月，中国与塔吉克斯坦开通公路交通，在中国喀喇昆仑公路224公里处开辟通往塔吉克斯坦的卡拉苏口岸，与塔吉克斯坦的库尔玛(Кульма)口岸对接。由库尔玛西去106公里至穆尔加贝与帕米尔公路对接，顺帕米尔路可至杜尚别。其行程944公里(见图5)，具体为：库尔玛(417公里)→霍罗格(239公里)→达尔瓦兹(134公里)→达尔班德(154公里)→杜尚别。

由于高寒降雪，长期执行季节预约通关，即每年5月至11月为开关期。至2013年4月30日起方实行全年开关。总的说来，道路路况恶劣，过货量有限。

其实，由中国出境至塔吉克斯坦杜尚别另有捷



图5 帕米尔路和拉什特山谷^⑪

径：“阿赖-拉什特”道，即由中国的伊尔克什唐入吉尔吉斯斯坦，顺克孜尔河一路西下，过吉尔吉斯斯坦的阿赖山谷(Алай)，经卡拉梅克(Карамык)入塔吉克斯坦的拉什特(Рашт)山谷，就可非常便捷地至杜尚别。其行程566公里，具体为：

伊尔克什唐(212公里)→卡拉梅克(200公里)→达尔班德(154公里)→杜尚别。也就是由中国出境，至加尔姆(Гарм)附近的达尔班德，帕米尔道790公里，“阿赖-拉什特”道仅412公里。后者相比前者近得多，且一路平坦。问题是：其一要通过第三国吉尔吉斯斯坦；其二以加尔姆为中心的拉什特山谷，一度为乌兹别克斯坦伊斯兰运动及后来的塔吉克斯坦反政府武装所盘踞的大本营。《中亚》说道：“拉什特山谷壮丽异常，但目前外国人尚无法从吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦边境口岸卡拉梅克直接前往山谷……不过有关方面正在就此进行协商，乐观地估计到2015年口岸有望开放。……时至今日，这一带几乎看不到那段硝烟弥漫的岁月留下的印记；谷中小镇经过重建，还修了一条柏油路，且大多数路段维护得都很好，让你可以4小时从杜尚别抵达加尔姆。”^⑫其实，这条路开放是迟早的事。近日已开工的中国-中亚天然气管道D线走的就是这条路。

据报道，这条管道是世界管道建设史上难度最高的工程之一，在线路上首次途经塔吉克斯坦和吉尔吉斯斯坦两个国家，与已建成的连接土库曼斯坦、乌兹别克斯坦、哈萨克斯坦的A、B、C线一道，形成中国-中亚天然气管道网，把中亚五国都与中国紧密联系在一起，进一步加深中国与中亚国家的能源合作。D线气源为土库曼斯坦复兴气田，途经乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦经伊尔克什唐进入中国境内，止于中国新疆乌恰的末站。

线路全长 1000 公里,其中境外段 840 公里,设计年输气量 300 亿立方米^②。



图6 中国-中亚天然气管道D线示意图^②

既然天然气管道已在此开建,那么公路的开通,甚至铁路的建设也不再是什么特别难的事。事实上,塔吉克斯坦共和国交通信息部早在 2007 年就制定了《阿富汗-塔吉克斯坦-吉尔吉斯斯坦-中国新疆喀什铁路技术建议书》,走的就是这条路^③。伊朗、阿富汗、塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦早在 2012 年达成协议必须修建该铁路线。伊朗方面正修建通往阿富汗赫拉特(Herat)的铁路,意在通过塔吉克斯坦前往中国新疆。而塔吉克斯坦交通部长称,连接阿富汗赫拉特到中国喀什的铁路线总长 1972 公里,塔吉克斯坦境内段 296 公里^④。兹有图 6 为证,走的也正是这条路。

无论如何,中国-中亚天然气管道 D 线的开挖,是确实确实存在的,“阿赖-拉什特”经济合作走廊的美好轮廓开始显现。

四、阿富汗:被遗忘的瓦罕走廊

中国与阿富汗在中国新疆有 92 公里的共同边界。中国与现今阿富汗地区的历史往来至少可追溯到两千年前的张骞通西域。今日的阿富汗,即当年 Bactria,也就是张骞所谓的古大夏国,以及后来建立的伟大的贵霜帝国(Kushan Empire)。一般以为阿富汗是西亚,但它与中东一带的西亚大不一样;它好像不是中亚,但一百多年前大英帝国与沙俄帝国在阿姆河一线划出一条帝国的森严边界,那今日的阿姆河以北的“五斯坦”与河之南阿富汗又能有多少区别呢?阿富汗与巴基斯坦、印度相联,曾经隶

属于莫卧儿帝国及以后的英印殖民当局,但它不是南亚;更准确地说,它在中亚通往西亚和南亚的十字路口,或者是地处中亚、西亚和南亚的十字路口。

回到现实,过去 5 年间,中国阿富汗两国经贸各领域合作取得显著进展,双边贸易规模扩大了 1.3 倍,中国企业在阿投资存量扩大了 1.8 倍,中国企业累计在阿完成工程承包合作营业额是上一个五年的 2.8 倍^⑤。但必须看到,中阿贸易完全是通过海路,转道巴基斯坦,因此受到极大的限制,绝对数字并不大。

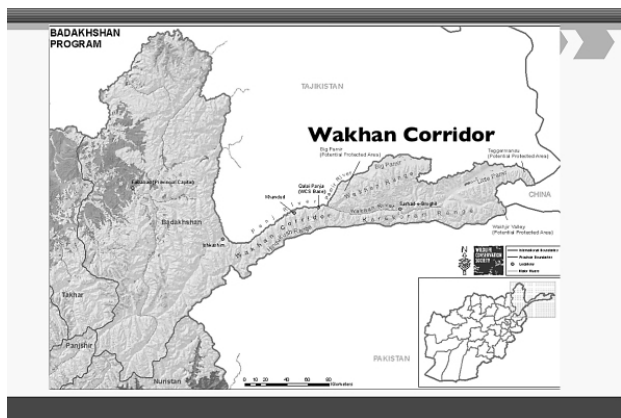
其实,阿富汗与中国新疆有一段非常便捷的通道——瓦罕走廊(Wakhan Corridor),东西长约 400 公里,300 公里在阿富汗境内;南北宽约 3 至 5 公里,最窄处不足 1 公里。瓦罕走廊是历史上丝绸之路最经典之路径。须知,这是玄奘走过的道路,也是马可波罗走过的道路。一百多年前游历此地的西方探险家斯坦因爵士写道:“瓦罕的重要性在于它提供了一条几乎有 200 英里长的、没有任何严重自然障碍的直到塔里木流域的交通路线,……除了西面在伊什卡施姆(Ishkashim)那一小段的上端和它的最高村子萨尔哈德(Sarhad)向东以上的地段外,简直没有横隔的山脊,而且即使在那两处,横伸的山脊也并不长,驮运的牲口一年四季都可通行。”^⑥

但现在却是人迹罕至而几乎被人遗忘。

所以,我这里大胆地猜想,阿富汗要搭上“丝绸之路经济带”快车,或者说,“丝绸之路经济带”向西发展的又一希望就是重开瓦罕走廊,彼时,将有条大通道——中国(喀什)→阿富汗(瓦罕)→喀布尔)→伊朗(德黑兰)→土耳其(伊斯坦布尔)与“欧洲-高加索-亚洲交通系统”对接。

须注意,这里不在阿姆河以北的俄式的宽轨区,如果,从中国通过阿富汗铁路贯通,到伊朗、土耳其、欧洲都是准轨,将非常畅通。但问题就是安全。其实,早在 2010 年前,美国和北约方面向中国提出要求:重开瓦罕走廊,在中国喀什建立美军军用物资转运基地,其背景是:在塔利班的攻势下,通过巴基斯坦开伯尔山口和奎达补给线吃紧。这种无理要求理所当然地被中国拒绝。

2014 年,北约联军终于撤出阿富汗。在后撤军时代,政府军与塔利班是对决还是和解,这是阿富汗人民又一次走向光明还是停滞黑暗的抉择。如果

图7 瓦罕走廊图^⑨

乐观地看,阿富汗人民还是有机会把握住这个历史机遇的。归根结底,瓦罕走廊重开的条件是:阿富汗通过民族和解,脚踏实地地实施和平进程,从而最终实现真正的和平。希望这个美好的猜想有望早日成真。

五、结论

考察“中国 - 中亚 - 西亚”经济走廊,有中国倡议的“丝绸之路经济带”与哈萨克斯坦的“光明之路”的对接——“光明的丝绸之路”;有酝酿纠结多年的中吉乌铁路,可望2016年动工;中国 - 中亚天然气管道D线已在“阿赖 - 拉什特”道开工,中吉塔的“阿赖 - 拉什特”道令人憧憬;还不要忘记中国 - 阿富汗的瓦罕走廊。总的看来,“中国 - 中亚 - 西亚”经济走廊前景光明,但还是有问题:

一是安全问题,北约撤军后的阿富汗形势扑朔迷离,阿富汗和平进程很艰难,暴恐若灾难性外溢,中亚南部通往西亚的走廊,就将面对严峻的安全威胁。

二是跨越多国的相互协调,中吉乌铁路和中吉塔“阿赖 - 拉什特”道,都要跨越各主权国家,没有充分信任基础上的相互协商,仍将一事无成。

三是技术标准的协商对接,特别是后苏联空间为宽轨区,如何与亚欧大陆两端的准轨顺畅对接,还是不大也不小的难题。

注释:

- ①《张高丽出席亚欧互联互通产业对话会开幕式》,人民网,2015年05月28日。
②《俄交通部长:中俄高铁线路将通过哈萨克斯坦》,环球时报环球网,2015年6月5日。

- ③《哈萨克斯坦:光明大道与丝绸之路的不谋而合》,《东方早报》,2014年12月9日;《驻哈大使:“光明之路”与“丝绸之路经济带”不谋而合》,新华社每日电讯,2015年9月11日。
④周文:《哈萨克斯坦修建欧亚大陆桥标准轨距铁路》,《铁路知识》,2004年第4期;刘重庆:《哈萨克斯坦开始修建连接亚欧的铁路线》,《世界轨道交通》,2005年第3期。
⑤于新:《哈萨克斯坦铁路发展概述》,中国驻哈萨克斯坦经济商务参赞处网站, <http://kz.mofcom.gov.cn/article/ztdy/200911/20091106637823.shtml>, 2009年11月24日。
⑥“哈—土—伊”三国国际铁路开通中国新闻网,2014年12月4日。
⑦21/30 Железную дорогу Иран—Туркменистан—Казахстан предполагается ввести。
⑧《哈萨克斯坦两条铁路建设规划》,中华商务网,2013年4月8日。
⑨ https://yandex.ru/images/search?p=http%3A%2F%2Ffransexpress.kz%2Fmodules%2Fmod_news_pro_gk4%2Fcache%2F6nsp_97.jpg&pos=38&rpt=simage&_id=1451579637888。
⑩“欧洲 - 高加索 - 亚洲”运输走廊计划 (TRACECA, 即 Transport Corridor Europe- Caucasus- Asia 缩写), 成立于1993年,为欧盟、高加索和中亚国家间国际运输、道路建立和发展的多边协议。其成员国包括欧盟及东欧、南高加索和中亚地区的14个国家,永久秘书处设在巴库。该计划意在打通连接欧洲、南高加索和中亚的洲际通道,为此设有海运、航空、公路、铁路、交通安全、交通基础设施工作组。
⑪《连接欧亚土耳其海底隧道通连》,新浪网,2013年11月4日。
⑫ <http://www.contact.az/docs/2014/Economics&Finance/081400087154ru.htm#.VoYthZAcQ3E>。
⑬《驻哈萨克斯坦大使张汉晖接受哈 <Bnews.kz> 网站专访》(驻哈萨克斯坦使馆供稿),2015年11月17日。
⑭哈萨克斯坦世界政治与经济所原副所长阿姆列巴耶夫 (Айдар Амрбаев) 2015年12月15日在北京中国国际问题研究院“2015年中亚地区形势国际研讨会”上的发言。
⑮ http://www.aimak.kg/glavnye_novosti/334-uzbekistan-bloki-ruet-yug-kyrgyzstana.html。
⑯《吉尔吉斯总理萨里耶夫希望推动中吉乌铁路建设项目》, <http://financesinacomcn/roll/2015-12-23/doc-ixmxst0332949.shtml>;《吉尔吉斯斯坦总统阿坦巴耶夫称支持中国吉尔吉斯铁路项目》,中华人民共和国驻吉尔吉斯斯坦共和国大使馆经济商务参赞处,2015年12月25日。
⑰卡姆奇克山口在塔什干东约一百公里处,海拔2267米。
⑱鲍里斯·塔格耶夫著,薛蕾译:《在耸入云霄的地方》,北京:商务印书馆,1975年版。
⑲中华人民共和国驻塔吉克斯坦大使馆经济商务参赞处:《塔吉克斯坦公路交通及发展现状》,2004年11月22日。
⑳⑳布拉德尼等著,范梦湘等译:《中亚》,北京:中国地图出版社,2015年版,第367、336页。
㉑据《АТЛАС СССР》(Москва, 1990, стр.142~143) 绘制。
㉒《中国 - 中亚天然气管道D线》,新华每日电讯,2014年9月14日。
㉓《习近平出席中国 - 中亚天然气管道D线管道开工仪式》, <http://www.guancha.cn/indexnew/2014-09-14-266894.shtml>。
㉔ http://wenku.baidu.com/link?url=mog9xxmz4ctevc_xp9votc

zu54Yo9rxrItxdbnhmcpqmeqhxai40n75erbkbux14lqppegcx
dzimc68mojb7f5tdlo- bmxpaxcxkic.

②⑥《伊朗加紧伊朗—阿富汗—塔吉克斯坦—吉尔吉斯斯坦—中国铁路建设》，中华人民共和国驻土库曼斯坦大使馆经济商务参赞处，2014年10月27日。

②⑦《中国—阿富汗经贸联委会第二次会议在京召开》，中央政府门户网站，2015年6月27日。

②⑧转自柯宗等著，吴泽霖等辑译：《穿越帕米尔高原》，北京：民族出版社，2004年版，第119页。

②⑨<http://resource.birdsallinteractive.com/schedule/img/wakhan-corridor>; https://yandex.ru/images/search?text=Wakhan%20Corridor&img_url=http%3A%2F%2Fwww.wcsafghanistan.org%2Fportals%2F87%2FHeaderImages%2FBadakhshan%2FBadakhshan_map.png&pos=2&crpt=simage&_=1451995585619.

Connections of Facility Link-up in Vision of “One Belt and One Road”

PAN Zhi-ping^{1,2}

(1. Centural Asia Research Institute;

2. Centural Asia Geopolitics Research center, Xinjiang University, Urumqi Xinjiang 830046)

Abstract: It is stated in “Vision and Action for Joint Construction of Silk-Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road” that infrastructure connectivity is a priority field for “One Belt and One Road” including the key passage, key junction and projects to be stressed, missing highway sections to be opened as priority, bottle-neck section to be unblocked, highway safety protective facility and traffic management equipment to be improved to reach ease flow of traffic. The point of junction for facility link-up is also the coherence point of cooperation and communication on the Road. On that basis, the construction on six major economic corridors runs through the leading economic fields of “One Belt and One Road”. The essay writer takes “China-Central Asia-West Asia” economic corridor as an object for study, one of six major economic corridors constructed in common by China and countries on the Road. The writer surveyed the corridor to find it contains Sino-Kazakhstan “Bright Silk-Road”, China-Kyrgyzstan-Uzkekistan railway which had entangled for many years but been conceived, China-Kyrgyzstan-Tajikistan envisioned, “Ale-Rasht” track and China-Afghanistan Wakhan Corridor not to be forgotten, enjoying bright future despite problems with its construction to be explored: safety, inter-coordination across countries, switch through negotiation in the technical standard of track gauge.

Key Words: “One Belt and One Road”; Facility Link-up; Central Asia; West Asia; Corridor

Точка состыковки усиления строительства единой дорожной сети в рамках стратегии “один пояс, один путь”

Пань Чжипин

(1. Институт Центральной Азии Синьцзянского университета, 2. Центр по исследованию геополитики Центральной Азии Синьцзянского университета, Синьцзян, Урумчи, 830046)

Краткое изложение: “Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути 21-го века предусматривает, что усиление строительства единой дорожной сети является приоритетом строительства “одного пояса, одного пути”, в том числе ухватиться за ключевые проходы, ключевые узлы и ключевые проекты транспортной инфраструктуры, прежде всего сделать невыполненный участок дороги проходным, открыть “узкое место” дороги, комплектовать и улучшить инфраструктуру защиты безопасности и управления транспортными потоками, повысить проходимость. Точка состыковки усиления строительства единой дорожной сети также является точкой соприкосновения сотрудничества и общения между странами вдоль “пояса и пути”. Автор статьи выбрал экономический коридор “Китай-Центральная Азия-Западная Азия” в качестве объекта изучения, он и одним из шести экономических коридоров совместного строительства “одного пояса, одного пути” нашей страной и вышеуказанными странами.

Ключевые слова: “один пояс, один путь”; усиление строительства единой дорожной сети; Китай; Центральная Азия; экономический коридор