

一带一路研究 第一辑

中亚历史与现状高层论坛文集

主编 田 澍 杨鹏飞 | 副主编 马玉凤

“一带一路”是和平之路、繁荣之路、
开放之路、创新之路、文明之路，在坚持和平合作、
开放包容、互学互鉴、互利共赢的丝绸之路精神下，
通过全方位务实合作，实现共同繁荣，
打造政治互信、经济融合、
文化包容的利益共同体、命运共同体和责任共同体。



兰州大学出版社
LANZHOU UNIVERSITY PRESS

一带一路研究 第一辑

中亚历史与现状高层论坛文集

Research on the Belt and Road Initiative

COLLECTED WORKS OF HIGH-LEVEL FORUM ON THE HISTORY
AND THE PRESENT SITUATION OF CENTRAL ASIA

主编 田澍 杨鹏飞 | 副主编 马玉凤



兰州大学出版社
LANZHOU UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

一带一路研究. 第一辑, 中亚历史与现状高层论坛文集 / 田澍, 杨鹏飞主编. — 兰州: 兰州大学出版社, 2018.7

ISBN 978-7-311-05411-3

I. ①一… II. ①田… ②杨… III. ①“一带一路”
—国际合作—文集②中亚—概况—文集 IV. ①F125-53
②K936-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2018)第178769号

选题策划 梁建萍
责任编辑 张雪宁
封面设计 马吉庆

书 名 一带一路研究(第一辑)
——中亚历史与现状高层论坛文集
作 者 田 澍 杨鹏飞 主编
出版发行 兰州大学出版社 (地址:兰州市天水南路222号 730000)
电 话 0931-8912613(总编办公室) 0931-8617156(营销中心)
0931-8914298(读者服务部)
网 址 <http://press.lzu.edu.cn>
电子信箱 press@lzu.edu.cn
印 刷 甘肃兴方正彩色数码快印有限公司
开 本 787 mm×1092 mm 1/16
印 张 14(插页4)
字 数 258千
版 次 2018年7月第1版
印 次 2018年7月第1次印刷
书 号 ISBN 978-7-311-05411-3
定 价 58.00元

(图书若有破损、缺页、掉页可随时与本社联系)

选题策划-梁建萍
责任编辑-张雪宁
封面设计-马吉庆

在中亚历史与现状高层论坛上的致辞

西北师范大学校长 刘仲奎

(2017年9月26日)

尊敬的各位专家、老师们、同学们：

大家上午好！

为积极响应国家“一带一路”倡议，不断推进与中亚各国文明交流的深度与广度，今天，来自国内外的各位专家学者相聚在美丽的黄河之滨，出席并参加“中亚历史与现状”高层论坛。借此机会，我谨代表西北师范大学向出席今天开幕式的各位领导和远道而来的各位专家表示热烈的欢迎，向大家长期以来给予西北师范大学的关心和支持表示诚挚的谢意！对论坛的举办表示热烈的祝贺！

西北师范大学发端于1902年建立的京师大学堂师范馆，前身为国立北平师范大学，经历了百余年的沧桑岁月，学校积淀了厚重的文化底蕴。在长期的办学历程中，学校立足甘肃，服务西部，艰苦奋斗，自强不息，为甘肃和西北经济社会发展提供了重要的人才和智力支撑。

作为甘肃省和教育部共同建设的大学，学校在中亚研究方面具有良好的学科基础。历史学、民族学、宗教学、语言学、教育学、地理学、政治学、法学、经济学等传统优势学科的研究均不同程度地涉及中亚问题。学校在中亚历史、中亚地理与环境资源、中亚民族与伊斯兰教文化、中亚国际关系与地缘政治、丝绸之路经济贸易等方面取得了丰富的研究成果。西北师大主办的《丝绸之路》是唯一以“丝绸之路”命名的文化杂志，2016年被甘肃省委宣传部批准选定为“丝绸之路（敦煌）国际文化博览会”会刊，现已成为展示中外学者中亚研究成果的重要平台。同时，自2013年开始，连续四年在吉尔吉斯斯坦、哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦招收中亚东干族留学生，先后已有200多名学生在校学习汉语国际教育，首届45名学生已于今年夏天毕业。

另外，学校积极发挥区位优势和学科优势，整合校内外有关丝绸之路和中亚问题的研究力量，于2016年成立了中亚研究院，主动融入“一带一路”建设。中亚研究院紧盯现实需求，坚持问题导向，组建高水平研究团队，聘请中国社会科学院俄罗斯东欧中亚所李建民研究员为学术院长，围绕中亚局势与我国西北边疆安全、中亚国家语言政策与汉语推广策略、中亚国家与我国西北地区高等教育合作机制等问题开展研究，努力将中亚研究院打造成为以中亚五国为重点，面向丝绸之路沿线国家和地区，集科学研究、人才培养、社会服务为一体的新型智库。

各位嘉宾，丝绸之路是2000年来贯穿中国与西方交流的“友谊之路”。当前，在国家实施“一带一路”建设、积极推进向西开放的背景下，中国西部从改革开放的后方一跃站在了前沿，甘肃作为东西方文明交流的重要通道，沉淀了丰富的丝绸之路文化。站在这样的文化高地，我们有职责与义务做好前沿阵地的学术研究与资政育人工作。让我们以此次论坛为契机，携手一道，勇担时代赋予教育文化工作者的历史使命，秉承“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”的丝路精神，发扬“共商、共建、共享”的丝路建设理念，进一步发掘中国与中亚传统友谊，夯实民心相通的基础，为推动中国与中亚各国合作交流、推进国家“一带一路”战略贡献我们的智慧和力量。

最后，预祝中亚历史与现状高层论坛取得圆满成功！祝愿各位专家身体健康，万事如意！

谢谢大家！

中国与中亚加强人文交流的意义与途径 (代序)

西北师范大学副校长、中亚研究院院长 田 澍

2013年9月7日，中国国家主席习近平在哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学演讲时，首次提出共同建设“丝绸之路经济带”的倡议。2013年10月3日，习近平主席在印度尼西亚国会发表演讲，又提出了共同建设21世纪“海上丝绸之路”的构想，“一带一路”合作发展的理念和倡议正式形成，并引起了国际社会的广泛关注和积极响应。

“一带一路”的核心词汇是“丝绸之路”。尽管该词是1877年由德国学者李希霍芬首次提出的，时间只有100多年，但它所指的其实就是2000多年前即公元前114年至公元127年间连接中国与中亚的贸易通道。这条通道因为西汉时期张骞的“凿空”将中国通过中亚而与世界直接连通，成为古代贯通中西的最重要的国际通道。换言之，中国与中亚的通道是“丝绸之路”的关键路段，对该路段政治、经济、文化等方面的深入研究是中国与中亚国家关系史研究中极为重要的内容。可以说，在亚欧文明的持续交流中，中国与中亚国家共同推动着世界文明的进程，发挥着极其重要的纽带和桥梁作用。丝绸之路既是政治互信和通商贸易之路，又是文化交流和文明对话之路，使臣、商人、探险者、传教者等群体络绎不绝，克服艰难险阻，行走在丝绸之路上，传递着和平，传播着文化，互通有无，中国与中亚各国在政治制度、思想文化、科学技术、天文历法、物产、文学艺术、医学、宗教等方面得以广泛交流，共享科技和文化的成果。在这一历史进程中，形成了团结互信、平等互利、包容互鉴、合作共赢、和平发展的理念，使不同种族、不同信仰、不同体制、不同经济水平的国家或政治体和平共处，使丝绸之路文化源远流长，丝绸之路精神得以发扬光大。

“一带一路”倡议的核心内容是“五通”，即政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通。其中民心相通是基础，也是根本，更是动力。只有民心相通，“一带一路”建设才能持续推进，才能落到实处，才能真正为各国人民带来福祉。

中亚是与中国较早建立友好关系的地区，在丝绸之路上起着举足轻重的作用。睦邻友好、和平共处、合作共赢是中国与中亚国家人民的共识，具有深厚的历史基础。只有坚持“和平、包容、共赢”的发展理念，才能形成“平等、尊重、借鉴”的人文交流的良好局面。在现阶段，中国与中亚国家应从实际出发，切实加强人文交流，在相互理解中促进政治、经济的深度合作与全面发展。根据中国与中亚国家人文交流的现状，应在以下几个方面加强交流与合作：

1. 全面加强中国与中亚各国高校和科研机构的学术交流，举办不同层次和规模的学术研讨会，联合保护丝绸之路文化遗产，共同发掘中国与中亚国家友好交往的历史，通过丝绸之路故事来突出友好交往的传统，更好地传承丝绸之路精神。

2. 采取得力措施，如举办夏令营、组织考察、联合从事课题研究等活动，有效传播中国与中亚友好交流的历史过程和现实成就，让更多的中国人真正了解中亚，让更多的中亚人真正认识中国，在了解中相互认同、相互尊重和相互包容，走融合发展之路。

3. 切实强化运用传统媒体与新媒体等手段来加强交流与合作，用新技术和新手段讲好中国和中亚国家的故事，有效传播中国文化、中亚文化和丝绸之路文化，增加亲和力，建立信任感。

4. 加快中国与中亚国家的旅游资源开发与跨境合作，建立中国和中亚的旅游联盟，通过挖掘丰富多彩的丝绸之路文化遗产特别是“丝绸之路：长安—天山廊道路网”世界文化遗产内涵，让人们深刻感受和全面认识丝绸之路文化，进一步增进友谊，拉近距离。

5. 采取学分互认、研究生交流、教师互聘、短期讲学、专题学术报告等多种形式，切实加强中国与中亚各国高等教育的合作，扩大留学生规模。当前尤其要注重语言人才培养，特别是中国高校要加强中亚各国语言的人才培养，为“一带一路”建设有针对性地提供各种语言服务和人才支持，同时，通过各种途径促进汉语推广工作，扩大汉语的影响力。

6. 增强中国与中亚各国出版业的交流与联系，翻译出版中国和中亚历史、文学、语言、教育、政治、法律、经济等方面有影响的著作，以书为桥，构筑坚实的民心基础。

在“一带一路”建设的新时代，从政府、高校、科研机构到企业、民间，应进一步加强联系，相互协作，发扬丝绸之路精神，高举和平包容、共同发展的旗帜，开拓创新，增强中国与中亚国家的人文交流，不断夯实民心基础，代代相传，共同

维护和平稳定的局面，打造中国与中亚国家政治互信、经济融合、文化包容的利益共同体、命运共同体和责任共同体，为新时期丝绸之路的文化交流再添新篇章，确保“一带一路”建设持续、健康地向前发展，让丝绸之路上的国家和人民的关系越来越密切，在21世纪实现共同发展、共同进步的伟大目标。

目 录

一 中亚格局与大国战略

- 003 哈萨克斯坦交通基础设施现状、发展前景及中哈合作 李建民
- 018 如何看上海合作组织的现状与未来 孙长栋
- 024 中亚文明繁荣的历史条件与“丝绸之路经济带”前景 许 涛
- 039 论俄罗斯的大国情结与大国成长
——兼论俄罗斯在欧亚大陆的地缘扩张 杨鹏飞
- 056 “一带一路”背景下中国与中亚深化合作的内容与方式 王宗礼
- 061 “一带一路”背景下我国与中亚国家投资贸易知识产权风险识别及应对策略
..... 李玉璧 郭 飞
- 074 中国企业对哈萨克斯坦农业投资法律风险识别 王 兰 杨向荣

二 中亚历史与文化

- 087 柯尔克孜（吉尔吉斯）族英雄史诗《玛纳斯》及早期研究简况 胡振华
- 101 试论中亚历史上文明交往研究中的一些关键问题 黄民兴
- 109 语言传播：民心相通的基石 曹 进 陈立莉
- 114 东干历史传说与中国历史故事比较研究 李 莉
- 118 “东干语”与陕甘青方言 莫 超
- 123 胡振华教授与中亚东干学 苗东霞

133 流传与移植

——试论中国古代美术作品中葡萄纹的流传····· 王玉芳

146 桑耶寺多元文化特征探究····· 靳艳 林尚斌

151 19世纪60年代北高加索穆斯林山民向土耳其移民动因分析

——基于“推-拉理论”的分析视角····· 张玉霞

三 中亚经济与社会

165 巨变中的绵延:苏联与中亚社会制度、观念和网路关系考察····· 李如东

177 在阵痛中前行:中亚各国“去俄化”语言政策的得与失····· 武和平 韩苗苗

184 东干族认知特点与社会心理研究····· 雍琳 艾宏明 武和平 周爱保

202 霍梅尼伊斯兰民主思想探析····· 吕海军

一

中亚格局与大国战略

哈萨克斯坦交通基础设施现状、 发展前景及中哈合作

李建民*

哈萨克斯坦地处欧亚大陆中心，国土面积270万平方公里，是世界上最大的内陆国家，自古以来就是运输线路的自然交汇处，古代连接东西文明的丝绸之路就经过这里。哈没有出海口，尤其重视发展陆路运输。为开辟出海通道，哈萨克斯坦积极参与创建过境运输通道，尤其是连接欧亚大陆的运输走廊。哈萨克斯坦是中国“一带一路”倡议的重要支点国家，基础设施建设是丝绸之路经济带优先推进的方向，也是“一带”与哈萨克斯坦“光明大道”计划对接的重要领域。本文将着重分析哈萨克斯坦交通基础设施发展现状、前景及中哈合作的进展、风险及应对等问题。

一、交通运输基础设施发展现状

哈萨克斯坦交通运输综合体包括铁路运输、公路运输、管道运输、水路运输及航空运输五种方式。2016年，哈萨克斯坦共有62万人在交通运输部门就业，当年通过全部运输方式实现的货运量为35.17亿吨。本文主要分析除管道运输以外的其他四种运输方式。

（一）铁路运输

哈萨克斯坦所处的地缘地理位置决定铁路运输对其具有战略意义。苏联时期，哈萨克斯坦铁路是全苏庞大的铁路系统的一部分，铁路技术指标、现代化程度以及运输能力仅次于俄罗斯和乌克兰居第三位。但哈萨克斯坦国内的铁路并没有构成封闭式的路网配置，而是分成南—西北线、南—北线、南—东南线三大块，各条线路

*西北师范大学中亚研究所学术院长，中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所研究员。

在境内互不相连。早在独立之初哈萨克斯坦就认识到，国家必须建立一个配置更加合理的、将各地区连接在一起的铁路网，重点是实现交通运输网络的独立性，铁路改造、建设和发展开始加速。苏联解体后，哈萨克斯坦修建铁路的数量比独联体其他国家同期修建铁路数量的总和还要多。

为实现铁路线贯通全境的目标，2001年哈萨克斯坦修建了184公里的“阿克苏—终点”路段，将哈萨克斯坦北部与东部联通；2003年修建了402公里的Хромтау-Алтынсарино路段，将哈萨克斯坦北部与西部联通；2008年修建了153公里的Шар-Усть-Каменогорск路段，从此哈萨克斯坦东部铁路摆脱了必须两次过境俄罗斯才能与国内其他地区连接的状况。^①2013年5月12日，又开通了从哈萨克斯坦Болашак车站到土库曼斯坦Серхетяка的新国际通道，新修铁路总长度达1182公里。

截至2017年8月，哈萨克斯坦铁路总长度已达16401公里，其中复线铁路4900公里（占比30%），电气化铁路长4200公里（占比26%）。2016年，铁路货物周转量达1882亿吨公里，货物运输量达2.442亿吨。客运周转量184亿人公里，客运量2340万人，^②分别占全国货运总量和客运总量的44%和9%。哈萨克斯坦共有16个国际铁路对接点，将其铁路系统与周边邻国相连（11个对接俄罗斯，2个对接乌兹别克斯坦，1个对接吉尔吉斯斯坦，2个对接中国），其中哈萨克斯坦与俄罗斯的铁路系统相互依存度最高。在全境铁路网络分布上，南部和东部地区铁路总长度超过4000公里，占全国铁路总长度的27.5%，西部地区3900公里，占总长度的26.9%，中部和北部地区6000公里，占总长度的43.5%。

（二）公路运输

哈萨克斯坦拥有的公路网数量仅次于俄罗斯，在独联体居第二位。公路总里程为12.83万公里，其中9.74万公里为普通公路，2.35万公里为国道，7.39万公里为州级和地区级公路。据世界银行估算，目前哈萨克斯坦共和国公路网的价值为1097亿美元，相当于2012年哈萨克斯坦GDP的54%。

哈萨克斯坦公路部门每年直接吸纳5万人就业，其中4.3万人从事维修，0.7万人从事开发。自2001年起，哈萨克斯坦已投资14537亿坚戈用于恢复和开发普通公

^① Железная дорога— на пороге существенных реформ, набирает скорость развития, Аналитический обзор ATFBank Research, Декабрь 2011.

^② Как развивается транспортная отрасль Казахстана, 28 августа 2017, https://bnews.kz/ru/analysis/analytics/kak_razvivaetsya_transportnaya_otrasl_kazahstana.

路。2001—2012年，共维修普通公路4.52万公里，其中完全恢复的1.48万公里，使31%的普通公路状况得到改善。从2013年公路状况看，20%技术状况良好，47%令人满意，33%令人不满意。用于国家级公路开发维护的直接和间接费用为10219亿坚戈，相当于2012年GDP的3.46%。

由于长期对公路建设缺少足够重视，加上苏联时期的筑路标准低，造成哈萨克斯坦公路发展滞后，同时存在有等级差、人为关卡多、跨州中转货量小等问题。公路运输费用在最终产品价值构成中占比高达11%，而发达市场经济国家的指标为4%~4.5%，哈萨克斯坦经济比发达经济体承担的运输成本高1倍多。公路状况的恶化也影响了国家竞争力国际排名。2006—2011年，哈萨克斯坦公路质量评级一直在恶化，达到125位，比2006年退后27位，2012年时回升8位。

表1 哈萨克斯坦在世界经济论坛全球竞争力指数“公路质量”指数动态(2006—2012)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
评级位次	98	109	108	116	124	125	117
偏离(+/-)		-11	+1	-8	-8	-1	+8

资料来源：Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года. Астана, 2013.

(三) 航空运输

哈萨克斯坦国土辽阔，航空运输占有重要地位。国内共有20个大型机场。在15个能够提供国际航空服务的机场中，只有11个符合国际民航组织的标准。阿斯塔纳和阿拉木图市机场已获得国际民用航空组织IIIA和IIIB认证；阿特劳机场获得了II级认证；巴甫洛达尔、奇姆肯特、卡拉干达州、杰兹卡兹甘、阿克纠宾、乌斯季卡缅诺戈尔斯克、克孜勒奥尔达、阿克套机场获得了I级认证。按照国际航空组织的建议，2014—2015年，哈萨克斯坦计划所有机场都通过地面服务安全认证。2016年，对哈萨克斯坦民航飞往欧盟国家的所有限制均已取消。

据哈萨克斯坦交通部民航委员会统计，共有31家航空公司拥有有效运营航空许可证。哈萨克斯坦航空公司现执飞88条国内国际航线，航空里程80718公里。与周边国家共有71条空中走廊。在民用航空部门就业有16500人，2012年，该部门收入为3130亿坚戈，相当于GDP的1%。

民用航空部门的主要问题可归纳为：技术装备薄弱，机场地面基础设施老化（占50%）；飞机陈旧；现有地方航线数量少；机场中准确引导着陆的系统和能够保证在

复杂气象条件下目测工具不足；专用设备、照明、供电和通信设备严重老化；地面基础设施、卡车库和终端装备达不到必要的水平；专业干部严重短缺。

（四）水路运输

作为世界上最大的内陆国，哈萨克斯坦水路运输并不发达。哈萨克斯坦西濒世界上最大的内陆湖——里海，哈萨克斯坦在里海海上运输主要依靠位于北里海东岸的三个港口：阿克套国际贸易港、包季诺港和库雷克港。目前阿特劳港是哈萨克斯坦唯一的国际港口，也是里海最现代化的港口。阿特劳港面积81.7公顷，货物周转量占里海港口总周转量的34%。库雷克港为专业港，哈萨克斯坦为扩大海运能力，已将库雷克港纳入哈萨克斯坦所属里海地区发展规划。库雷克港设计能力为年装运原油2000万吨，扩建后将成为“巴库—第比利斯—杰伊汉”（又称里海石油管道）输油管线项目的海运终端。包季诺港是哈萨克斯坦里海大陆架石油开采公司的海运辅助港口，主要用于转运哈境内石油开采公司所需的设备、建材、燃料外资等。

目前，哈萨克斯坦内河航运总里程4108.5公里，分布在三个水域：额尔齐斯河水域（航道1719.5公里）、伊犁河—巴尔喀什水域（航道1308公里）和乌拉尔河—里海水域（航道956公里）。

哈萨克斯坦是国际海事组织成员，共加入了12个国际海事组织和国际劳工组织的主要公约。水路运输部门存在的主要问题是：缺乏灵活的税费形成机制；国家技术船队设备严重老化；国家造船和船舶维修企业的发展问题；海岸基础设施的发展和载重千吨以上的船舶使用问题；教育体系不符合国际要求，吸引专业人才不足。

二、境内过境运输物流体系发展现状

哈萨克斯坦地处欧亚腹地，具有欧亚贸易和交通枢纽的地缘优势。在经济全球化条件下，物流运输业已成为哈萨克斯坦经济增长的关键驱动力，对哈萨克斯坦GDP的贡献率约为8.3%，哈萨克斯坦希望在日益扩大的中欧贸易货物过境运输中占有更大的市场份额。

（一）哈萨克斯坦开展过境运输的前提

哈萨克斯坦地跨亚欧两大洲，是衔接中国与欧洲的重要交通枢纽，近年来规模不断扩大的中欧贸易、庞大的物流运输量引起哈萨克斯坦的极大兴趣，也为哈萨克斯坦扩大过境运输提供了前提。2011年中欧贸易额为5672亿美元，货运量为1260个