

西藏建设“一带一路”南亚大通道进展及深化研究

曾绍龙 曾凯霖

内容摘要：西藏在“一带一路”建设中定位为“南亚大通道”，历史地赋予了西藏发展“新空间”，为西藏实现开放型经济跨越式发展赋能。“一带一路”实施6年来，西藏“一带一路”南亚大通道建设进展顺利，基础设施、外向经济、航空合作、传统领域等均有较大成效。下一步，西藏应加强通道基础设施、对外营商环境、藏文传播、教育合作、论坛推介、国际人才等方面的建设，促进南亚大通道的立体辐射效应的形成，切实提高南亚大通道沿线国家和地区民众的共同体意识和幸福感，共建“一带一路”、共享发展红利。

关键词：“一带一路” 南亚大通道 西藏 进展 深化

“一带一路”倡议提出以来，连续在各年的政府工作报告中被多次提及，在全方位扩大对外开放中发挥重要作用，在同沿线国家持续释放引领效应。自提出“一带一路”以来，相继由“抓紧规划”，到“扎实推进”，深入到“拓展第三方市场合作”，“一带一路”由概念到具体实在，从“大写意”到“工笔画”，正一笔笔勾画出美好未来。同时，中央对“制定实施促进西藏和青海、四川、云南、甘肃四省藏区、新疆发展的政策措施”提出高要求，要积极发挥边疆省、区在“一带一路”建设中的枢纽和桥头堡作用。当前，西藏“一带一路”建设中的地位及其作用是怎样的？实际建设进展如何？建设中面临哪些挑战？下一步又将如何发力，以更高质量、更快速度地融入“一带一路”建设？文章依次对这些问题展开解析，以更加全面地了解西藏建设“一带一路”南亚大通道的景象。

一、西藏在“一带一路”建设中的地位

（一）“一带一路”建设中的西藏顶层设计

“一带一路”建设的深入推进，为西藏扩大对外开放、实现快速发展带来了机遇，西藏在我国面向南亚开放的重要通道中发挥着无可替代的作用。

2017年5月，西藏自治区人民政府通过并发布《西藏面向南亚开放重要通道建设规划》，这是西藏自治区贯彻落实中央第六次西藏工作座谈会上提出“把西藏建设成为国家面向南亚开放重要通道”的顶层设计，是西藏自治区积极参与“一带一路”建设，对接孟中印缅经济走廊，构建环喜马拉雅经济带，推动西藏开放型经济跨越式发展的重要举措。在中国共产党的带领下，雪域高原正在继续创造一个又一个人类发展史上的奇迹。

“南亚大通道”是由通道、口岸、城市和产业有机集成的西藏全面开放战略体系，依托西藏与尼泊尔、印度、缅甸、不丹等周边国家密切往来的城市和口岸，连接中国内地经济区，形成经济交流大通道。随着南亚大通道贸易和产业发展水平的不断提升以及出口商品结构进一步优化，高附加值产品占出口的比重逐渐增加，特色农副产品、工业品和文化产品的出口量也显著增长。从此，西藏在“一带一路”建设中的定位已然明确，是中国面向南亚开放的重要通道，也是“一带一路”建设面向尼泊尔等周边国家的枢纽。

（二）西藏在东西人文、经贸交流中的重要性
在“一带一路”建设中，我国西部地区、边疆

【课题信息】 本文是教育部人文社会科学研究一般项目“资本项目开放与‘一带一路’建设进程匹配研究”（18YJCGJW001）、国家社科基金重大项目“标准推动‘一带一路’沿线国家互联互通的战略与实施路径研究”（18ZDA070）、杭州师范大学“一师一优课”教改项目“‘社会主义市场经济概论’课专题式教学及其实现路径探析”的阶段性成果。

【作者信息】 曾绍龙，杭州师范大学经济与管理学院讲师，经济学博士，杭州市经济学会秘书长；曾凯霖，江西理工大学经济管理学院讲师，金融学博士，赣州市金融研究院首席研究员。通讯作者：曾绍龙，电子邮箱：10901038@zju.edu.cn。

地区正在发生前所未有的区位变化，古代社会的“边缘”、现代国家的“边疆”正在转变为开放发展的前沿、内外联通的中心。西藏地处中国西南边陲，与印度、不丹、尼泊尔等国家接壤，是连接南亚的重要窗口，也是对接国家“一带一路”建设的重要载体。西藏在“一带一路”建设中定位为“南亚大通道”，历史地赋予了西藏发展“新空间”，赋能西藏开放型经济跨越式发展。随着“一带一路”建设的深入发展，西藏交通、水利、能源等基础设施建设步伐不断加快，打造南亚大通道的工作取得有效进展，西藏已逐步成长为我国面向南亚“内联外接”的桥头堡。在西藏各地口岸中，来自印度、尼泊尔等国的商人络绎不绝，经贸往来日益繁荣。南亚大通道从古至今既是西藏的政治经济发展之道，也是西藏文化、文明民族形成的腾飞之道。

事实上，早在唐蕃时期，唐蕃古道成为连接起中原与西藏、尼泊尔、印度，在这条中原与南亚间商贸之道、民族友好之道上，西藏是该连通东西交流之路的重要节点。其中，尼泊尔是中国建设“一带一路”南亚大通道的重要合作国家，也是西藏深化对外开放、扩大对外交流的重要合作伙伴。尼泊尔是喜马拉雅山南麓与我国接壤的内陆国家，中尼交往历史悠久。公元5世纪初期，中国高僧法显访尼、尼泊尔高僧佛陀跋陀罗来华翻译佛教经典《华

严经》，两国千年友谊经受了时间的考验，历久弥新。公元7世纪初，尼泊尔和中国西藏就存在密切的贸易往来关系。自唐朝初年开始，经过今西藏吉隆宗喀地区的中尼通道即已畅通，赤尊公主进藏、唐朝使者王玄策出使天竺等，均通过该道。尼泊尔是当今西藏最大的贸易伙伴，西藏和尼泊尔之间交通、贸易设施等相对完善，沟通机制较为健全，双边贸易在结构等诸多领域具有较大合作空间，由此决定了尼泊尔毫无疑问是西藏走向南亚的首要选项。打通“南亚大通道”的现实可能性在尼泊尔。同样，两千多年前，中印即通过古代丝绸之路，包括海上丝绸之路，建立了互联互通、互通有无的紧密联系。今天，中印已实现陆海空的全面联通。两国边界虽未划定，但开通多个边贸点，不断有印度香客经乃堆拉和强拉山口赴西藏神山圣湖朝圣。西藏处于发展中印友好关系、促进中国与南亚次大陆和平相处的核心地位，西藏在中印关系中的重大作用，必须受到重视。

二、西藏建设“一带一路” 南亚大通道进展

近年来，西藏在南亚大通道建设中取得了重大成效（见表1），这也为“一带一路”建设在南亚地区的深入推进开好局。

表1 西藏建设“一带一路”南亚大通道进展

序号	类目	建设内容	进展及成就
1	基础设施	口岸建设	2016年8月30日，吉隆口岸升级为国际性口岸
		海铁、公铁联运	2017年1月，“西藏号”集装箱班列首发宁波，为尼泊尔、印度等南亚国家的货物通过“西藏号”出口到日韩等市场带来了便利 2016年12月，首列粤藏中南亚班列抵达拉萨货运火车站，打通了广东-西藏-尼泊尔公铁联运通道
		跨境光缆	2018年1月，中尼陆上跨境互联网光缆开通，为南亚周边国家快速融入南亚大通道建设提供借鉴
2	外向经济	进出口总体状况	2018年进出口总额47.52亿元，对尼泊尔双边贸易占比为52.6%
		与“一带一路”沿线国家和地区	2019年1月至5月，进出口总额达13.80亿元，对尼泊尔出口达13.78亿元
3	“走出去”	航空合作	2014年8月，西藏和尼泊尔共同投资创立喜马拉雅航空 2014年2月中尼签署新的双边航空服务协议
4	传统合作	农业合作	2018年12月，签订《尼泊尔北部山区农业技术合作项目实施合作协议书》
		旅游合作	2018年7月，在拉萨召开中国（西藏）与尼泊尔旅游联合协调委员会第十次会议，该机制有效地促进了两地旅游合作与交流

（一）基础设施进展迅速

1. 口岸建设日趋完备

边境贸易是西藏在国家“一带一路”建设中推进面向南亚开放重要通道建设的核心任务。在商务部等国家有关部门的支持下，西藏利用对外援助等政策性资金，沿吉隆、樟木口岸方向支持尼泊尔建设公路、桥梁等基础设施，吉隆、普兰等口岸基础设施建设不断得到加强，进一步提升了与尼泊尔等周边国家基础设施互联互通水平。

其中，吉隆口岸升级为国际性口岸。2016年8月30日，中尼吉隆—热索瓦口岸正式对第三国开放，成为国际性口岸。吉隆口岸正是中国通往南亚的一个重要的陆路贸易和物流中心，西藏面向南亚开放重要通道建设的重要组成部分，极大地推动对外贸易、人员往来等方面快速增长。近年来边境贸易规模不断扩大，口岸经济交流日益活跃，成为西藏与南亚国家贸易往来的“黄金通道”。

2. 海铁、公铁联运赋能

海铁联运、公铁联运为西藏要素聚集赋能。2017年1月，“西藏号”集装箱班列首发宁波，这是宁波舟山港的海铁联运业务首次延伸到雪域高原，也是西藏自治区首次向经济发达的长三角地区开行集装箱班列。宁波舟山港成为西藏内外贸货物的主要进出海港，并为尼泊尔、印度等南亚国家的货物通过“西藏号”出口到日韩等市场带来了便利。2016年12月，由广州开往西藏的首列粤藏中南亚班列抵达拉萨货运火车站。这趟班列打通了广东—西藏—尼泊尔公铁联运通道，有力助推粤藏经济合作，加速西藏牵手“南亚经济圈”。粤藏中南亚班列的开通运营，在西藏和广东两省区之间搭建了一条便捷、高效的贸易通道，将吸引更多的配套产业向西藏通道沿线聚集，进而促进西藏经济发展的动能转换和产业的转型升级。

3. 跨境光缆联网提速

跨境光缆为南亚国家经济提速。2018年1月，中尼陆上跨境互联网光缆开通，尼泊尔正式接入中国互联网服务，获得了比以前更便宜、速率更快的互联网服务。中尼在“一带一路”建设合作方面进入一个新阶段，为两国互联互通增添了新内容。在缩短两国网络时延的同时，将为尼泊尔经济发展提

供支持，进一步拉近中尼两国人民的距离，极大促进两国经贸发展，为中尼两国间共建“一带一路”提供了成功的样本。同时，跨境互联网光缆通道的开通对于整个“一带一路”南亚大通道建设起到重要作用，为南亚周边国家快速融入南亚大通道建设提供借鉴。

（二）外向经济发展迅猛

西藏积极参与“一带一路”建设，在对外互联互通方面加大开放力度。位于西藏边境的吉隆、亚东、普兰等系列口岸逐渐开放，同时在拉萨市、日喀则市探索设立了综合保税区（保税物流园区），并完善了外贸特殊优惠政策，提升贸易便利化水平，为外贸、外资等外向经济发展注入强劲动力。2018年，西藏推行了一系列外贸优惠政策与措施，如出台了出口信用保险和增强边贸企业能力建设等惠企政策，加快培育外贸经营主体综合竞争新优势，促进外贸回稳向好并取得较快增长：西藏外贸进出口总额47.52亿元，边民互市贸易总值突破亿元大关，同比增长169.3%，增长势头迅猛；对尼泊尔双边贸易值同比增长4.6%，占全年贸易总值的52.6%。

今年以来，美国采取关税、汇率等逆经济全球化异常手段，国际经贸形势不确定性因素陡然增加。在此严峻形势下，西藏外贸依托“一带一路”逆势上扬，依然保持高速增长：2019年1月至5月，西藏与“一带一路”沿线国家和地区的进出口总值达13.80亿元，同比增长12.2%；其中，尼泊尔是西藏对“一带一路”沿线国家贸易中最大的出口市场，对尼泊尔出口达13.78亿元，同比增长11.85%。

（三）航空合作促“走出去”

航空大项目连接世界，助推中国企业“走出去”。2014年8月，由西藏航空有限公司和尼泊尔雪人环球投资公司共同投资创立喜马拉雅航空，是中国在尼泊尔民航领域最大的投资项目。喜马拉雅航空凭借“物美价廉”创造了客座率最高、收益最高，在短短几年时间就成为尼泊尔外出务工人员出境的首选航空公司，在劳工输出中占据重要位置。同时，也是尼泊尔纳税大户，仅3架客机每年向尼泊尔政府纳税超过1000万美元。更为重要的是在喜马拉雅航空推动下，国际民航组织于2017年7月正式将尼泊尔民航局从重大安全关注名单中删除，这

使包括喜马拉雅航空在内的尼泊尔国际航空公司可以开通更多国际航线，促进尼泊尔与世界各国的空中连接，为尼泊尔带来更多游客，推动尼泊尔经济更好发展。

航空合作为尼泊尔带来了实惠，也为中国企业“走出去”创造了条件。中尼航空合作全方位、立体化，体现在增加航班、合资经营、销售飞机、修建机场等方面。自2014年2月中尼签署新的双边航空服务协议以来，中尼客运航班数显著增加，由每周14班增加至49班，货运飞机没有航班限制，为两国航空互联互通开辟了广阔前景。同时，中国企业相继承建了加德满都特里普万国际机场、兰毗尼佛祖国际机场和博卡拉地区国际机场等多个机场升级改造项。中尼航空合作还体现在帮助尼泊尔国际航空公司规划和建设现代化的机库，提高对中国产飞机的维护运营能力，推动尼泊尔国际航空公司逐步成为拥有现代化航空及地面设施、管理先进的航空公司。

（四）传统合作有序推进

西藏对周边国家传统合作领域主要是农业和旅游业。

一是对外农业合作和支持力度加强。在加强传统农业技术合作的同时，多渠道帮助尼泊尔实现增产增收，确保粮食安全。2018年12月，中尼签订了《尼泊尔北部山区农业技术合作项目合作协议书》。中方将派遣12名具有中级以上专业技术资质的农业技术专家，在尼泊尔北部山区的政府公有土地及研究站，与尼方专家合作开展蔬菜、食用菌、马铃薯、养鸡、牧草、虹鳟鱼育种以及动植物病虫害防控技术等领域的品种选育、试验示范、技术培训等工作。2019年，西藏农科院在尼泊尔北部地区进行马铃薯等生产技术合作，帮助尼泊尔培训大量农业技术人才。中国企业还积极向尼泊尔推广适合尼泊尔农业生产的农业机械设备和环境友好的农药。

二是旅游合作与交流持续深入。西藏和尼泊尔山水相连，旅游资源具有极强的互补性，无论是从地理位置、交通条件，还是资源优势上均具有较强的链接性和延续性。尼泊尔一直是海外游客到中国西藏旅游的重要集散地。中国公民赴尼旅游的人数也逐年增长，特别是经西藏前往尼泊尔的中国游客更是快速增长。2018年7月，在拉萨召开中国（西

藏）与尼泊尔旅游联合协调委员会第十次会议，就进一步加强中国西藏同尼泊尔之间的旅游合作与交流，整合双方旅游资源优势，实现双方旅游合作更加互惠互利进行交流和沟通。这一机制有效地推动了中国西藏同尼泊尔的旅游合作与交流。

三、西藏深化“一带一路” 南亚大通道建设面临的挑战

深化南亚大通道建设，是西藏全面融入“一带一路”建设的重要内容，也是西藏实现双向开放的关键。然而，在南亚大通道建设实践和深化中仍存在认识与制度上、均衡发展与外围国家、不安定因素和协调性等方面的挑战。

（一）对通道的认识高度应提高

当前，“一带一路”建设呈现出“三圈、三带、六廊”格局，西藏位于“西南国际经济合作圈”和“环喜马拉雅经济合作带”的核心位置，但并未纳入国家规划的“六廊”之中，在实际建设中缺乏具体措施。同时，西藏虽地处内陆腹地，然而在区位上具备陆海融通的天然优势，如西藏亚东通过西里古里走廊到孟加拉，西藏东部经云南到缅甸皎漂港，将来中尼铁路贯通后有可能途径尼泊尔到印度加尔各答并进入孟加拉湾，西藏察隅县经瓦弄到印度东北部的萨地亚等。事实上，依托南亚大通道可构建“中尼印经济走廊”并上升到国家规划，从而提升南亚大通道的潜在战略价值和国际合作空间，增强南亚国家共同体意识。

（二）与南亚经济交往有待加强

西藏在“一带一路”建设中开放经济取得显著成效，然而在对外经济合作中呈现区域的出极不平衡问题，和沿线国家经济交往主要集中于尼泊尔，与印度及周边其他国家的合作有待加强。长期以来，作为南亚事实上的主导国家，印度占该区域经济总量的85%以上。印度洋是世界最重要的大宗货物海上航线，经过印度洋的集装箱运输占到了全球的一半。印度是南亚次大陆和印度洋上唯一真正意义上的大国。在2017年11月，美国以自由和开放之名推出“印太战略”，难掩其推“亚洲版北约”行“价值观外交”之实，以钳制欧亚大陆的大国，维护其在全球和地区的主导地位。因此，南亚大通道

建设亟需全面加强中印经贸合作。

(三) 通道重在“五通”协调推进

“一带一路”建设进展取决于“五通”的协调推进。西藏在南亚大通道建设中已在经贸合作和基础设施建设方面取得较大成效，在其他领域由于受制度约束，在操作层面尚未有显著突破。维护祖国统一和边疆稳定是西藏一切工作的关键和核心，面临着中印边界问题、达赖分裂集团和国际反华势力的图谋等不安定因素的挑战。在南亚大通道建设中，基于南亚各国尤其是和西藏接壤的印度、尼泊尔、不丹同中国的政治关系、经济关系的不确定性和差异性，短期内全面推进“五通”建设困难较大。因此，有效发挥中尼合作在南亚大通道建设中先行先试的示范效应，创新合作模式，积极协调推进“五通”建设是下一步的工作重点。

四、西藏深化“一带一路”
南亚大通道建设的举措

西藏是中国面向南亚开放的大通道，是“一带一路”建设的重要节点。西藏愿在“一带一路”建设总体框架内，背靠中国内地，面向南亚地区，围绕培育环喜马拉雅经济合作带、参与孟中印缅经济走廊建设，依托其地缘优势、资源优势和政策优势，实施“六通”，推动共建“一带一路”走深、走实。下一步，西藏应加强通道基础设施、对外营商环境、藏文传播、教育合作、论坛推介、国际人才等方面的建设（见表2），促进南亚大通道的立体辐射效应的形成，确实提高南亚大通道沿线国家和地区民众的共同体意识和幸福感，共建“一带一路”、共享发展红利。

表2 西藏深化“一带一路”南亚大通道建设的举措

序号	类目	建设内容	主要举措
1	基础设施	国内铁路	川藏铁路拉萨至林芝段、林芝至康定段；口岸铁路：滇藏铁路、玉昌（玉树至昌都）铁路；和田和阿里至日喀则铁路
		跨境铁路	中尼铁路
2	对外营商环境	区域通关一体化	建设南亚大通道通关高速路
		经贸洽谈会	继续办好中国西藏—尼泊尔经贸洽谈会；积极推进中尼自贸区可行性研究、跨境经济合作区建设、建立能源合作机制等
		培育新的贸易形式	积极创造条件申报跨境电子商务综合试验区
		净化对外贸易秩序	积极参与“丝路清风”行动并开展特色专项行动，斩断制假售假产业链条，培育自主品牌
		口岸建设、境外友城	推动中尼双方开通更多边境口岸，重视亚东通道，推动西藏更多地区和南亚城市缔结友城
3	文化相通	藏文传播	深入挖掘、研究藏族文化的物质遗存和精神文化财富，丰富“一带一路”的文化内涵，增强其文化载体作用，打造丝路藏学文化研究品牌 加强藏文文献对外出版和宣传
4	教育和申遗	艺术教育共同体	加强南亚通道民族艺术教育交流与合作，积极打造“一带一路”南亚大通道艺术教育共同体
		世界文化遗产	加快丝绸之路——南亚廊道的世界文化遗产申报，藏传佛教的历史文化遗产，不仅数量众多，而且特色鲜明
5	对外宣称与推介	加强对外宣传	为国际友人深入了解西藏创造机会，更加坚定各国对“西藏是中国领土不可分割的一部分、不支持‘西藏独立’”的立场，不为“藏独”反华分裂活动提供任何支持和便利
		积极推介西藏	进一步发挥并扩大“一带一路”国际合作高峰论坛、环喜马拉雅合作论坛、中国西藏发展论坛等论坛效应，让各国共同参与到“一带一路”南亚大通道建设中来
6	“走出去”	加强合作园区建设	积极发挥园区投资创业平台作用，通过产业链延伸增强南亚大通道经济贸易合作的内生动力，打造南亚繁荣大市场
		人才国际化	树当代“阿尼哥”，实施员工属地化

（一）加强南亚大通道基础设施建设

加强西藏和周边国家陆路连通，不仅有助于提升跨喜马拉雅地区人员、贸易、商业、投资和旅游业的合作，也有助于改善南亚区域内所有国家市场整合，并扩大国际贸易量。加快南亚陆路贸易通道建设的经济意义和社会意义，在于促进中国与南亚地区的经济贸易合作快速发展的同时，连接亚太地区与环印度洋地区，使两大区域经济的发展相互呼应，共同发展。铁路在通道基础设施建设中具有重要的战略意义。当前，中国沿海地区和南亚国家经西藏进、出的货物运输需通过公铁联运或海铁联运等多段运输，若能实现铁路直运，则能在运输时间和成本上显著提高效率。

一是继续加快西藏铁路建设，尽早建成川藏铁路拉萨至林芝段、建设林芝至康定段；推进口岸铁路建设，开展滇藏铁路、玉昌（玉树至昌都）铁路等前期工作；加快建设和田和阿里至日喀则铁路，打通新疆经西藏连接丝绸之路经济带西南通道。

二是落实中尼铁路建设。自西藏拉萨至日喀则的铁路已于2014年开通，可以在此基础上进一步延长铁路线至尼泊尔，延伸距离约为660公里。因此，修建中尼铁路连接加德满都与西藏是扩大与中尼基建合作的首要任务，当前该计划已提上日程并进入详细测评阶段。

推进西藏与尼泊尔等国陆路交通合作，尤其是跨境铁路建设，逐步构建衔接东南亚、南亚的西南国际运输走廊。通过构建完善的铁路体系提升西藏交通运输的影响力和辐射力，促进西藏全面融入国家“一带一路”、“环喜马拉雅国际经济合作带”，保障面向南亚开放大通道建设的顺利推进。

（二）进一步优化西藏对外营商环境

良好的营商环境是密切经贸往来、加速货物流通、提升资源聚集的关键因素。2015年尼泊尔“4·25”大地震后，西藏外贸能够快速恢复并实现高速增长，关键得益于西藏外贸发展的软硬环境的进一步优化。因此，下一步在外贸助力“一带一路”南亚大通道建设中依然要做好营商环境这一关键文章。既要为加速货物流通提供便利，也要发挥好经贸平台的优势，扩大内外市场，同时要加强市场监管、维护市场秩序。

一是要进一步推动区域通关一体化。打破地域限制和关区界线，形成“十关如一关”的通关格局，铺设贯穿丝绸之路经济带的南亚大通道通关高速路，“推进互联互通实现关通天下”，打通国际物流南亚大通道，为货物跨境流通提供便利。

二是继续办好中国西藏—尼泊尔经贸洽谈会。中国西藏—尼泊尔经贸洽谈会始办于1985年，每两年一届，轮流在西藏和尼泊尔举办，是中国西藏与尼泊尔之间最重要的经贸交往活动之一。2015年中国商务部将其列入国家级重点境外展览会，双方建立了中尼经贸联委会机制。在2018年第16届中国西藏—尼泊尔经贸洽谈会中，双方签订的进出口贸易协议总值近2500万元人民币，交易商品有藏药材、藏茶和羊毛等。积极推进中尼自贸区可行性研究、跨境经济合作区建设、建立能源合作机制等。

三是培育新的贸易形式。推动国际电子商务发展，通过跨境电商降低贸易成本并及时通达商品和物流信息。当前，跨境电子商务综合试验区覆盖至全国26个省区市，西藏尚处于空白区，找出差距和薄弱环节，积极创造条件申报跨境电子商务综合试验区，推进对外开放，促进外贸转型升级。

四是积极参与“丝路清风”行动并开展特色专项行动，加强对生产源头、流通渠道和进出口环节的监管，严厉查处跨境制售侵权假冒商品违法犯罪行为，斩断制假售假产业链条，净化对外贸易秩序。支持企业“走出去”，拓展正规销售渠道，加快培育自主品牌，维护“中国制造”的良好形象，助力营造稳定公平透明的营商环境，服务“一带一路”建设。

五是加强口岸建设，扩大境外友城。助推中尼双方共同努力改善口岸设施、提高使用效率、加快通关速度，推动双方开通更多边境口岸。重视亚东通道的优越条件和巨大潜力，并且争取国家层面推进中印关于亚东口岸全面开放的谈判，使亚东通道的巨大潜力尽快变成巨大优势。在西藏自治区山南地区和尼泊尔巴德岗市缔结友城关系的基础上，推动西藏更多地区和南亚城市缔结友城关系，为城市间人文交流和经贸创造良好条件。

（三）积极推动藏文在周边国家传播

通过现代科技手段促进藏文文献在保护、传播与利用中进一步规范化和标准化和信息化。藏文文

献是中华民族文化宝库的重要组成部分。成书于 14 世纪的藏文《红史》，与汉文史料相互印证，充分证明了西藏是我国版图不可分割的一部分。藏族史诗《格萨尔王》丰富了中华民族大国学。全国藏文古籍文献藏量为 200 余万函（部），长期以来以传统方式保存利用。2017 年 8 月，藏文文献资源数据中心在中国藏学研究中心正式成立，为民族文字文献的信息化保护和利用提供了实践范例，真正做到让藏文文献“活起来”。在新时代背景下，藏学研究要深入挖掘、研究藏族文化的物质遗存和精神文化财富，丰富“一带一路”的文化内涵，增强其文化载体作用，打造丝路藏学文化研究品牌。

藏文文献对外出版和宣传，也是建设“一带一路”南亚大通道的重要内容，是民心相通在语言相通、文化相通方面的最好体现，也是我国文化软实力的展现。近年来，藏文已辐射至周边国家的新闻出版市场。例如，在尼泊尔“唐人街”泰米尔街繁华地段的拉萨之家西藏中心内有一家天利书店，店内摆放着以藏文为主的各类书籍。作为西藏自治区出版行业首家“走出去”的企业，成立于 2014 年的尼泊尔天利出版文化公司已在尼泊尔出版发行了 30 多种书籍，创办的杂志《喜马拉雅故事》、与西藏日报社合作出版发行的藏文周报《今日西藏》等深受尼泊尔民众欢迎。

（四）加强教育合作、推进文化申遗

文化交流能削减文明隔阂，文化互鉴能超越文明冲突。通过文化的力量，相互间可以增进信赖和友谊，增进“一带一路”沿线国家对“人类命运共同体意识”的认同。

一是积极打造“一带一路”南亚大通道艺术教育共同体。2019 年 2 月，“一带一路”民族艺术教育联盟成立，为“一带一路”打上艺术底色。西藏大学艺术学院是该联盟首届理事会成员单位，为西藏建设好南亚大通道艺术教育交流与合作提供文化艺术支持。下一步，通过携手区内及周边省市相关院校和单位，加强南亚通道民族艺术教育交流与合作，促进真情交流和民心共振，增强“民心相通”，打造“一带一路”南亚大通道艺术教育共同体。

二是加快丝绸之路——南亚廊道的世界文化遗产申报。“南亚廊道”自古以来是中原内地去往青海、西藏乃至尼泊尔、印度等南亚诸国的重要通道，

廊道上有着丰富的历史时期遗存、遗址有待考古调查。西藏是廊道上的重要节点，早在战国秦汉时期川西、藏东、青南、滇西北与藏北、藏西高原的文化交流已较为频繁，“高原丝绸之路”在汉晋时期已正式开通，有着丰富的藏文化遗产，为南亚廊道的世界文化遗产的申报提供实证。无论是古代丝绸之路沿线，还是今天丝绸之路经济带沿线，藏传佛教的历史文化遗产，不仅数量众多，而且特色鲜明。

（五）发挥论坛效应、积极推介西藏

打造好“一带一路”南亚大通道，对外宣传和推介西藏要同步跟上。论坛不仅是各国和组织共同协商国际相关事务的平台，更为各参与方提供了展示自我的机会。西藏在历次峰会和论坛上均有不俗表现和收获。例如：2017 年 5 月，首届“一带一路”国际合作高峰论坛期间，中国与时任尼泊尔副总理兼财政部长马哈拉签署了关于“一带一路”合作谅解备忘录、建设跨境经济合作区的谅解备忘录，签订了中尼友谊工业园、尼泊尔·中国西藏文化旅游产业园的合作协议。2019 年 4 月，第二届“一带一路”国际合作高峰论坛期间，西藏布达拉宫是新闻中心的沉浸式 VR 眼镜实景体验四套景色之一，也是合影互动区为数不多的著名景点，为国际友人深入了解西藏创造机会，更加坚定了各国对“西藏是中国领土不可分割的一部分、不支持‘西藏独立’”的立场，不为“藏独”反华分裂活动提供任何支持和便利。同样，环喜马拉雅合作论坛、中国西藏发展论坛等，也是对外推介西藏的重要平台。积极搞好对外宣传工作，消除误解，化解矛盾，讲好中国故事、西藏故事，传播中国声音、西藏声音。因此，应进一步发挥并扩大论坛效应，让各国共同参与到“一带一路”南亚大通道建设中来，坚持文明对话，和而不同，促进文明交流互鉴，共享发展成果。

（六）员工属地化，树当代“阿尼哥”

企业“走出去”是建设“一带一路”南亚大通道最为直接有效的合作模式，在延伸产业链、提供产品供给的同时，也创造了国外需求。其中合作园区是企业“走出去”的重要平台。要积极发挥园区投资创业平台作用，延伸产业链、幸福链。例如，2017 年 5 月签署的“中尼友谊工业园”合作项目，将依托西藏资源，引进名牌服装代加工厂、能源产

业物流、民生用品制造、整车组装、水净化处理、农畜产品加工、电子产品生产、新能源产业等各种出口类企业,在满足当地需求的同时面向南亚打造产业链。通过产业链延伸增强南亚大通道经济贸易合作的内生动力,打造南亚繁荣大市场。

企业顺利“走出去”关键在于国际化的人才,员工属地化是企业走深、走实的重要途径。早在公元13世纪,尼泊尔工匠阿尼哥翻越喜马拉雅山脉,前往中国西藏,又从那里继续北上,一直来到元代的京城元大都,建造了著名的佛塔——妙应寺白塔。阿尼哥在中国生活的45年中,主持修建建筑10余座,塑像、绘画作品不可计数,而且培养了大量杰出人才,对后世影响极大。因此,树当代“阿尼哥”是西藏建设“一带一路”南亚大通道在国际人才引育上的重要举措。在“一带一路”建设中,通过连心桥、致富路、发展港、幸福城市建设,促进当地发展,提升当地民众获得感,让“阿尼哥”真正成为西藏建设“一带一路”南亚大通道的引路人。

参考文献

[1] [1] 阿旺嘉措,罗脑仁草,冷周. 首届丝路藏学学术研讨会综述[J]. 中国藏学, 2018(4): 193-196.

- [2] 安七一. 西藏: 60年沧桑巨变[J]. 中国藏学, 2019(1): 25-32.
- [3] 白龙从. “大写意”到“工笔画”[N]. 人民日报, 2018-8-29.
- [4] 狄方耀, 刘星君. 尼泊尔是西藏积极推进“一带一路”倡议走向南亚的重要选项[J]. 西藏研究, 2018(2): 103-116.
- [5] 段敏. 首列粤藏中南亚班列接车仪式举行[N]. 西藏日报, 2016-12-6.
- [6] 梁俊艳. 当代中尼贸易发展述论[J]. 中国藏学, 2017(3): 52-58.
- [7] 刘倩茹. 我区加快建设南亚开放重要通道[N]. 西藏日报, 2017-4-25.
- [8] 罗照辉. 加强互联互通合作, 共享“带路”机遇[N]. 印度斯坦时报, 2019-5-6.
- [9] 毛阳海. 西藏参与“一带一路”建设不应轻视亚东通道[J]. 西藏民族大学学报(哲学社会科学版), 2017(1): 30-35.
- [10] 王军. 积极融入“一带一路”建设——西藏去年实现外贸总值逾47亿元[N]. 西藏日报, 2019-2-16.
- [11] 王学海. 西藏在建设“南亚大通道”中的地位和作用[J]. 西藏民族大学学报(哲学社会科学版), 2017(1): 23-29.
- [12] 张贵洪. “一带一路”倡议与印太战略构想的比较分析[J]. 现代国际关系, 2019(2): 26-34.
- [13] 郑堆, 李德成. 藏传佛教文化与“一带一路”倡议[J]. 中国藏学, 2019(1): 118-124.

A Study on the Progress and Deepening in Tibet's Construction of South Asia Channel of “The Belt and Road”

ZENG Shaolong^① ZENG Kailin^②

(^①Hangzhou Normal University, ^②Jiangxi University of Science and Technology)

Abstract: Tibet is positioned as the “South Asia Channel” in the construction of “the Belt and Road”, which has historically endowed the “new space” for Tibet’s development and empowered Tibet’s opening economy leap-forward development. In the six years since the implementation of “the Belt and Road”, the construction of the “South Asia channel” has progressed smoothly, and infrastructure, opening economy, aviation cooperation and traditional fields have achieved great results. In the next step, Tibet should strengthen the construction of channel infrastructure, foreign business environment, Tibetan communication, education cooperation, forum promotion, international talents, etc., promote the formation of the three-dimensional driving effect of the South Asian Channel. to indeed improve the community consciousness of the countries along the South Asian Channel and the living standards of the local people in the principle of planning together, building together and benefiting together.

Keywords: the Belt and Road; South Asia Channel; Tibet; Progress; Deepening

JEL Classification: F15, F19, F50

(责任编辑:)