

伊斯兰朝觐与中国高铁“走出去”^①

• 钮 松 张 璇

[内容提要] 在“一带一路”倡议的引领下，中国高铁进一步走出国门，瞄准海外市场。中国高铁近年在“走出去”的过程中面临着诸多困境，但在中东伊斯兰宗教大国的高铁项目却呈现出“一枝独秀”的局面。麦加朝觐轻轨的成功运营成为中国高铁“走出去”的先行，其后中国承建并稳步推进沙特朝觐高铁和伊朗朝圣高铁两项以信仰为基础的宗教政治工程，这些项目的成功落地和发展事实上已成为中国高铁“走出去”的突破口，伊斯兰因素在其中发挥了“正能量”的作用。在伊斯兰宗教大国朝觐项目的成功建设为中国高铁真正意义上的“走出去”奠定了基础，并由此走向伊斯兰世界并进一步走向全世界。

^① 本文受国家社科基金“现代国际关系视角中的伊斯兰朝觐研究”(13CZJ017)、上海外国语大学青年教师科研创新团队“新时期东亚与中东区域大国全方位合作关系研究”和教育部人文社科重点研究基地重大项目“中国参与中东热点问题中的大国协调研究”(16JJDGJW012)的资助。

[关键词] 高铁 伊斯兰教 伊斯兰朝觐 宗教政治工程 中国

自中国国家主席习近平于2013年提出建设“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”构想以来，我国加快了同周边国家和“一带一路”沿线国家的基础设施互联互通建设。在“一带一路”倡议的“政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通”五个战略方向中，高铁建设作为“道路联通”的一项主要内容，已经成为推动“一带一路”战略加快实施的重要工具。

中国高铁近年来的发展成就有目共睹。李克强总理曾表示：“中国高铁技术先进、安全可靠，成本具有竞争优势。”^①此后，这几乎成为对中国高铁竞争优势最凝练的概括。通过“引进、消化、吸收再创新”的过程，中国高铁在技术方面已经具备了“走出去”的实力。当前中国国内高铁总里程已经达到1.6万公里，经过了在国内修建多项长距离高铁项目的实践，中国中铁等大型基建企业已经具备承建国外高铁项目的能力。另外，由于成本相对较低，中国高铁在销售价格上也有着很强的竞争力，性价比较高。阿尔斯通亚太区董事总经理多米尼克·普利康在谈及中国高铁时指出：“价格是它们最具竞争力的优势，而且它们非常有组织性，还拥有中国国有银行的资金支持。”^②世界银行在2014年7月发布《中国高铁分析报告》称：中国的高铁建设成本大约为其他国家的2/3，而票价仅为其他国家的1/4到

^① 新华中视传媒：《中国高铁对世界经济的影响》，载《当代经济》，2016年第9期，第4页。

^② 吕璐：《中国高铁——世界铁路格局中的黑马》，载《中华建设》，2010年第4期，第20—21页。

1/5。世界银行分析认为，除了劳动力成本较低外，高层规划和规模效应也是中国高铁如此廉价的重要原因。^①

有中国学者断言：“高铁是改革开放以来中国发展创新的唯一可以改变整个 21 世纪国际国内政治经济基本格局的战略产业，它的建设可以对中国的命运产生深刻影响。”^② 在大国力量发生历史性转变之际，借助“一带一路”战略的推进行动，通过“高铁外交”推动国内经济发展本身就是中国高铁技术发展带来的又一“红利”^③，与世界各国分享这一“红利”符合中国的国家利益。在此过程中，“高铁外交”的旗号被不断提出和强调，甚至被称为中国外交继“乒乓外交”和“熊猫外交”之后的“高铁外交”时代或“外交 3.0 时代”。^④

2009 年，中国正式提出高铁“走出去”战略。同年 10 月，中国铁道部与俄罗斯签署关于高铁合作的谅解备忘录；11 月中美发表《联合声明》，提到“双方欢迎两国公共和私营机构在高速铁路基础设施建设方面进行合作”。2012 年中国铁建公司牵头的合包集团在土耳其高铁项目二期工程中中标，与此同时，中国与伊朗签署了价值 22 亿美元的铁路建设合同。^⑤ 随着“一带一路”构想的提出，中国高铁的“走出去”进程得以快速推进，不仅与路、带沿线国家合作建设高铁工程，甚至拿下了向

① 欧杰、宋迪、周楠燕：《中国交通运输系列专题之九——中国高速铁路：建设成本分析》，世界银行驻中国代表处，2014 年 7 月。

② 高柏：《高铁与中国 21 世纪大战略》，载《经济观察报》，2011 年 3 月 14 日，第 41 版。

③ 郭学堂：《“高铁外交”的地缘政治学解读》，载《社会科学》，2015 年第 6 期，第 19 页。

④ 王彩霞：《中国高铁外交研究》，华中师范大学硕士学位论文，2015 年，第 4 页。

⑤ 郭学堂：《“一带一路”背景下的中国高铁外交》，载《唯实》，2016 年第 2 期，第 88 页。

发达国家逆输出的项目。^①

此后，在中国高铁“走出去”的过程之中，除了部分优势项目取得成就之外，事实上也遭遇过诸多竞争与瓶颈，甚至一度陷入困境。在泰国，来自日本新干线的竞争以及泰国政局变化使得中泰高铁项目举步维艰；在印尼，中国高铁项目在奠基仪式一周之后便被叫停，随着2016年4月5名中国工人被指控擅闯军事基地而被捕，印尼高铁项目更是停滞不前；在墨西哥，中国高铁项目在签约数日之后便被无限期搁置；在委内瑞拉，该国资金的短缺导致中国高铁项目事实下马；虽然中国承建的土耳其伊斯坦布尔至安卡拉的高铁于2014年1月竣工通车，这也被称为中国第一条走出国门的高铁，但土耳其高铁线路与高铁列车的分开招标模式、土耳其政坛内斗以及中土关系的起伏都限制了中国高铁项目在土耳其这个准欧洲国家的深入。

尽管我国的高铁“走出去”在“一带一路”倡议的引领下取得了一定的突破和成就，但是上述困境的存在足以引起我们的反思。出口国内部的政治风险影响着中国“高铁外交”的持续性，而在海外出口市场上中国还面临发达国家的竞争和抵制，中国高铁“走出去”的道路事实上困难重重。中国在这些国家的高铁投资建设所面临的障碍，是否具有共性？中国高铁的在建项目是否也普遍面临同样的困境？

通过分析当前中国海外在建高铁项目可以发现，如何最大限度规避西方的敌视，且确保对象国具有雄厚的资金保障，对于中国高铁迈出关键性的一步至关重要。事实上，与中国高铁在许多国家陷入重重困境所不同的是，我国在中东伊斯兰逊尼派大国沙特阿拉伯的麦加—麦地那朝觐高铁，以及伊斯兰什叶

^① 新华中视传媒：《中国高铁对世界经济的影响》，载《当代经济》，2016年第9期，第6—7页。

派大国伊朗的德黑兰—马什哈德朝圣高铁，均在稳步向前推进。这两项以信仰为基础设施的建设工程，无论是政治还是资金方面都有效地规避了风险。从这个意义上来看，中东伊斯兰宗教大国确实是中国高铁顺利“走出去”的不二之选。这对于破解高铁“走出去”的困局，另辟蹊径地打开中东伊斯兰国家乃至全球高铁市场具有举足轻重的意义。

一、中国高铁“走出去”的突破口：

朝觐轻轨与朝觐高铁

当前中国正在承建沙特朝觐高铁项目，在此过程中，中国首先高质量地完成了麦加朝觐轻轨项目，这又对朝觐高铁项目的稳健推进赢得更多信任并提供了经验支持。可以说，麦加朝觐轻轨的建成并投入运行以及正在大步前进的朝觐高铁项目是中国高铁“走出去”的一个关键的突破口。

（一）中国高铁“走出去”的先行：麦加朝觐轻轨

麦加作为全世界穆斯林的“宗教之都”，来此朝觐的穆斯林数量巨大，且朝觐人群的出行时间地点都受到宗教仪式的限制，人流量较为集中，每年数以百万计的朝觐者对麦加城市交通构成严峻挑战。

麦加轻轨同世界其他轨道交通项目相比，其特殊性在于，该项目是专门为每年朝觐活动量身打造，是为朝觐期间各国朝觐者提供运输服务并有着独特的服务模式的、超客载量的铁路

系统。^① 麦加轻轨的设计要求就是要在朝觐期间，依据麦加轻轨铁路及其车站设备的特点，严格遵照穆斯林朝觐活动、日程和路线进行设置，包括 A、B、C、D、E 等 5 种不同的运营模式^②，通过轻轨铁路将朝觐者在规定的时间内运送到朝觐活动区域。

在麦加轻轨项目开工之前，中国铁建十一局集团和十八局集团首先承建武威城际铁路综合试验段，将其作为沙特麦加轻轨项目的“一比一模拟试验段”。在武威城铁通过动车组运行测试后，其相关经验和测试数据被“移植”到了沙特麦加轻轨项目中，为麦加轻轨的建设提供了强有力技术支持。^③

沙特麦加轻轨铁路项目是迄今世界上设计运能最大、运营模式最复杂、同类工程建设工期最短、气候环境最恶劣的轻轨铁路项目。^④ 2009 年 2 月 10 日在中国国家主席胡锦涛和沙特国王阿卜杜拉见证下，自中国铁建股份公司与沙特城乡事务部签订工程总承包合同以来，该项目从设计、采购、施工到开通运营仅仅花了 22 个月的时间。扣除朝觐和斋月等因素的影响，实际工期不足 20 个月，在目前世界同类轨道交通项目中属于建设工期最短的一个项目。

沙特麦加轻轨铁路项目于 2010 年 11 月 13 日正式开通运营，历时 7 天，超额完成了合同约定的第一阶段运营目标（朝觐 7 天共运送旅客累计 100 万人次以上），取得了世人瞩目的成就，

① 刘东、李文杰、马彪：《麦加轻轨铁路朝觐运营模式》，载《中国铁路》，2012 年第 8 期，第 85 页。

② 王抖威：《麦加轻轨运营风险探讨》，载《铁道运输与经济》，2015 年第 4 期，第 64 页。

③ 齐中熙、尤家民：《沙特麦加轻轨“试验项目”武威城际铁路试验段通过验收》，2009 年 07 月 27 日，http://news.xinhuanet.com/fortune/2009-07/27/content_11780588.htm。

④ 席宁：《试论沙特麦加轻轨铁路项目特点与建设》，载《铁道工程企业管理》，2013 年第 3 期，第 15 页。

极大方便了朝觐者参加各种宗教仪式活动，在伊斯兰世界产生重大影响，并获得德国、英国第三方独立认证机构的双重安全认证。2011年和2012年朝觐运营期间，麦加轻轨的设备状态、列车运行、客流组织等也全部正常，提供的运输能力完全满足了业主的运输需求，达到了高峰期7.2万人/小时运量目标，得到沙特官方和业主的高度赞扬，旅客和社会反响良好。^①

在建成后的评估中，麦加朝觐轻轨自2010年投入运营以来创造了单向每小时运送11万人次的世界地铁最高载客纪录。“品牌工程”是信誉试金石和市场通行证，中铁十八局集团以此实现了从“贴牌”经营到独立经营，从劳务工程分包到设计施工总承包的飞跃，成为沙特建筑市场上一支不可或缺的生力军。凭借着一流的高铁施工技术和队伍，中铁十八局集团一举中标沙特朝觐高铁项目。^②

2016年1月18日，中国政府发布了首个《中国对阿拉伯国家政策文件》，清楚提出“以基础设施建设和贸易投资便利化为两翼”，具体到基础设施建设领域，“鼓励和支持中国企业和金融机构扩大参与同阿拉伯国家在铁路、公路、港口、航空、电力、通信、北斗卫星导航、卫星地面站等基础设施建设领域的合作”。此后，习近平以国家主席身份首访中东三国。在访问沙特期间，习主席明确指出：“中国公司在圣城麦加铺设的轻轨项目为来自全球的穆斯林朝觐者提供了便捷服务。中国公司开发朝觐通信保障方案，连续多年确保了朝觐期间通信畅通。”^③

^① 席宁：《试论沙特麦加轻轨铁路项目特点与建设》，载《铁道工程企业管理》，2013年第3期。

^② 伍振、王文军：《擦亮“高铁外交”名片——来自我国海外首条设计时速360公里高铁项目中标的报告》，载《中国招标》，2015年第19期，第39—40页。

^③ 《习近平在沙特媒体发表署名文章 做共同发展的好伙伴》，新华社，2016年1月18日。

中国修建的朝觐轻轨为全世界朝觐者提供了便捷的服务，这极大地赢得了全世界穆斯林对中国的好感以及获取了对中国轻轨品质的直观认知。这项实践证明，中国铁路运输企业完全有能力进一步拓宽海外市场，并通过积极参与境外铁路运营，输出中国铁路技术管理标准，展示中国铁路的新形象。^①可以说，麦加朝觐轻轨的成功为中国高铁顺利走进沙特并迈向全世界打开了一个突破口。

（二）中国高铁“走出去”的关键：麦加—麦地那朝觐高铁

除了麦加以外，沙特的另一大城市——麦地那也同样是世界各国穆斯林心目中的圣地。然而，前往沙特朝觐的穆斯林中绝大部分人到沙特的第一站是红海城市吉达的阿卜杜勒·阿齐兹国王国际机场，而从吉达到麦加、麦地那或在麦加和麦地那之间往来没有设置航线。因此，在朝觐高铁建成之前，朝觐者只能乘汽车往返于三个城市之间。据测算，麦加和麦地那之间的距离为450多公里，朝觐者乘车平均需要4至6个小时才能到达。而吉达和麦加之间的距离约为78公里，乘车也至少需1个小时。^②

由中国铁建十八局集团承担建设的麦加至麦地那高铁项目（又名哈拉曼高速铁路），是沙特第一条双线电气化高速铁路，全长450.25公里，设计最高时速360公里/小时。^③该高铁建成

^① 钟岳：《从沙特麦加轻轨项目看中国铁路“走出去”运营管理模式的选择》，载《铁道经济研究》，2014年第3期，第32页。

^② 伍振、王文军：《擦亮“高铁外交”名片——来自我国海外首条设计时速360公里高铁项目中标的报告》，载《中国招标》，2015年第19期，第38页。

^③ 同上。

后，麦加到麦地那只需2个小时左右，预计年运送旅客1500万人次。中铁十八局集团投资造价约折合3.8亿美元，主要结构工程包括：铁路桥11座，其中1.5公里以上特大桥1座，骆驼通道2座，地下通道3座，涵洞135座。2015年，这一项目荣获“2014—2015年度沙特优秀中资项目”。^①

目前，麦地那站和拉比格阿布杜拉国王经济城站已建设完毕，麦加站和吉达站的建设工作也接近尾声。此外，麦地那至拉比格阿布杜拉国王经济城路段的列车试运营工作已经启动。据项目负责人透露，该高铁采用了代表世界先进水平的技术体系，运行速度每小时超过300公里。吉达站至麦加站只需30分钟，吉达站至麦地那站耗时约2个小时。2015年9月，据中国驻吉达总领事馆商务经济室称，朝觐高铁将于2016年12月开始运营。届时，35列高铁将取代公共汽车，成为麦加至麦地那地区运送200万朝觐者的主要交通工具。^②

朝觐高铁的建设，从技术规范和管理模式的融合、融入，逐步发展为“中国技术、中国标准、中国文化”与当地技术、标准、文化的融合融入，实现了单一输出“劳务”向输出“产品+技术+标准+文化”的转型升级，推动“中国技术、中国标准、中国文化”走进中东，走向世界。^③

沙特所在的海湾地区是中国“一带一路”倡议的结合点，也是“一带一路”倡议实施的重要指向和关键所在。而沙特作为最大的海湾国家和海合会的领导核心，经济实力较强，辐射

^① 新华社中视传媒：《中国高铁对世界经济的影响》，载《当代经济》，2016年第9期，第7页。

^② 中国驻吉达总领事馆经商室：《2016年高铁将成为麦加朝觐的主要运输工具》，2015年9月29日，<http://jedda.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201509/20150901125189.shtml>。

^③ 伍振、王文军：《擦亮“高铁外交”名片——来自我国海外首条设计时速360公里高铁项目中标的报告》，载《中国招标》，2015年第19期，第38页。

范围广阔，带动作用广泛，对于“一带一路”建设的实施与推进发挥着重要的支撑和连接作用，可以成为这一倡议的重要战略支点国和参与力量。^①因此，在沙特建设的朝觐高铁项目对于中国高铁走向伊斯兰世界，并切实落地其他国家具有举足轻重的作用。

二、沙特朝觐高铁顺利进展的原因

（一）朝觐高铁对伊斯兰世界具有非凡的宗教意义

对于全世界穆斯林，尤其是逊尼派穆斯林而言，前往圣地开展年度性朝觐活动是《古兰经》规定的“五功”之一，这是一种有别于其他宗教的强制性义务，其神圣性不言而喻。每年穆斯林朝觐的时候，麦加、麦地那都会迎来数以百万计的各国虔诚的穆斯林朝觐者。每至朝觐时节，从世界各地涌入的朝觐者都会给沙特带来巨大的交通压力。

历史上的奥斯曼帝国曾规划并建设了希贾兹铁路（汉志铁路），其设想的终点便是麦加，目的是加强在伊斯坦布尔的奥斯曼苏丹与伊斯兰圣地的直接联系，削弱据守圣地的希贾兹臣子对于圣地的掌控力和宗教上对苏丹的挑战，以最终增强帝国统治的宗教合法性。希贾兹铁路通车之后就一直受到阿拉伯部落的袭击，奥斯曼帝国从未有效控制铁路周边的地区。经过奥斯曼帝国与西方大国的努力，希贾兹铁路最终修建到圣城麦地那，但由于一战的爆发、奥斯曼帝国的解体、西方大国在中东的争

^① 钮松：《当代东亚与中东关系研究》，北京：世界知识出版社，2015年版，第93页。

夺以及阿拉伯半岛征伐不断，麦地那至麦加之间的铁路在此后近百年来始终只存在于图纸之上。^①

通过朝觐轻轨的落成以及朝觐高铁即将迎来的最后开通，来麦加朝觐的各国穆斯林可以通过更便捷的方式往来于两大圣地之间，这会极大提高朝觐者的出行效率。因此，中国修建朝觐高铁对于整个伊斯兰世界和全球穆斯林而言具有极其重要的宗教意义，对于沙特王室和政府的朝觐管理与服务而言也具有极其重要的现实意义。

（二）朝觐高铁是中沙双方的宗教政治工程

对于沙特而言，朝觐高铁不仅是基础设施建设，更是潜在收益丰厚的大型宗教政治工程。作为承建方的中国，也是从政治与宗教的高度来看待朝觐高铁的。

沙特虽然与美国保持着盟友关系，但在意识形态、政治体制、宗教信仰等问题上却始终与美欧龃龉不断。冷战结束后，由于美沙在宗教信仰上的差异，沙特国内一些伊斯兰激进势力对美国在沙特的驻军极端反感，这成为美沙关系中的一个难以回避的问题。对沙特国内乃至全球伊斯兰激进势力而言，美国作为异教徒，在坐拥两大圣地的沙特的驻军行为实难容忍；而美国对沙特积极的对外宗教传播亦持异议，“9·11”事件使美国民众、媒体、学界对沙特的批评和不满越发激烈，美沙关系也因此降到了冷战后的最低点。2013年，沙特拒绝担任联合国非常任理事国，主要原因就是沙特对美国的中东政策严重不满，

^① 参见 Jacob Landau, *The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage: A Case of Ottoman Political Propaganda* (Detroit: Wayne State University Press, 1971); Murat özyüksel, *The Hejaz Railway and the Ottoman Empire: Modernity, Industrialization, and Ottoman Decline* (New York: I. B. Tauris & Co. Ltd., 2014).

美沙分歧扩大可见一斑。^①

与美沙关系所不同的是，在宗教问题上，中国与沙特之间并没有类似的矛盾。中国从战略的高度来对待朝觐高铁项目的推进，在建设过程中对于伊斯兰圣地麦加极其尊重，2014年便有二批中国工人在麦加皈依伊斯兰教，这些中国穆斯林工人的宗教身份对于更好推进朝觐高铁的建设起到了难以取代的独特作用，这也会大大改善伊斯兰世界对于中国政治及宗教政策的认知。

沙特作为伊斯兰教逊尼派国家的“盟主”，在宗教事务上发挥着举足轻重的作用。麦加朝觐是每年伊斯兰教最盛大的宗教活动，对朝觐活动的组织是沙特大国地位和宗教领袖地位的最佳展现。因此，沙特阿拉伯高度重视服务于朝觐活动的交通运输系统的改进，在修建朝觐高铁的问题上具有极强的意愿。这就保证了中国与沙特高铁合作项目的持续性和稳定性，而不会因为出口国的内政因素而导致合作出现反复无常。

（三）朝觐高铁是雄厚资金与先进技术的完美结合

建设高铁有四个较高门槛：首先需要投入大量资金，其次是人口密度要大，三是电力供应充足，四是经济发展达到一定水平。^② 高铁是一项高投入的产业，建设的难度决定了高铁工程造价和投资成本都比较高，以中国在建高铁为例，平均每公里需要1.3亿元人民币。^③ 我国目前如若同时开展多条跨境或海外

^① [美] 基辛格著，胡利平、林华、曹爱菊译：《世界秩序》，北京：中信出版社，2015年版，第158页。

^② 徐飞：《中国高铁“走出去”的十大挑战与战略对策》，载《人民论坛·学术前沿》，2016年第14期，第61页。

^③ 梁晓蓓：《“一带一路”战略下中国对印尼投资高铁产业风险分析与规避》，载《沿海企业与科技》，2016年第2期，第8页。

高铁项目建设，势必需要巨大的资金量，融资并非易事。高铁的成本不光体现在前期的建设成本上，更多的或许体现在后期的运营与维护上，从时速 200 公里到 350 公里，不管是运营、能耗，还是维护体系上，成本都要高出很多^①，若是经营管理不善则很容易造成亏损。沙特作为居于世界前列的油气输出国，拥有开展基础设施建设的巨额石油美元，既能够保证高铁建设前期的资金投入，又有充分的资源以在后期做好运营、管理和维护。

综上所述，中沙双方能够排除西方的干扰，在修建朝觐高铁上具有难以撼动的坚定意志，且双方虽资金雄厚但不拘泥于这一孤立项目的经济账，这些是中国高铁“走出去”在当前所面临的最佳的战略软硬环境。

三、中国高铁“走出去”的深化：伊朗朝圣高铁

伊斯兰什叶派大国伊朗也有着与沙特相似的宗教政治工程需求。伊朗城市马什哈德是什叶派除麦加和麦地那之外的四大圣地之一，其他三个分别是伊拉克的纳杰夫和卡尔巴拉以及伊朗的库姆。马什哈德被称为伊朗的“宗教首都”，是伊朗什叶派最为神圣的城市，吸引了全世界什叶派信徒前往该城进行朝圣活动，完成到该城朝圣活动的信徒便可获得“马什吉”的头衔，一如前往麦加朝觐所获得的“哈吉”头衔，现任最高领袖哈梅内伊便出生于马什哈德并曾在此接受宗教教育。因此，连接伊朗政治首都与“宗教首都”的高铁有着鲜明的宗教政治意义。

^① 吕璐：《中国高铁——世界铁路格局中的黑马》，载《中华建设》，2010年第4期，第23页。

伊朗总统鲁哈尼提出，扩展铁路网络是其政府的重要目标之一，因其能创造安全的环境，并确保交通的便捷。^① 正是因为中国在沙特的朝觐轻轨和朝觐高铁的顺利开展，中国和伊朗也开始在高铁方面展开合作，包括从伊朗首都德黑兰到伊朗东北部的重要城市马什哈德的铁路改造项目，库姆到伊斯法罕的高铁项目等。^②

中国国家主席习近平 2016 年年初在伊朗访问时曾明确指出：“中方在铁路、电力、通信、工程机械、冶金、建材等领域优势明显、竞争力强”，“中方愿同伊方在公路、铁路、海路、网路领域深化合作，推进亚洲东西通道建设”。^③ 中国在伊朗的高铁项目自习近平主席访伊之后得到顺利推动，2016 年 2 月，德黑兰至什叶派圣地马什哈德的高铁正式开工。伊朗总统鲁哈尼在德黑兰—马什哈德铁路电气化改造项目的开工仪式上说，“今天，伊朗的宗教首都（马什哈德）通过一条高速铁路与政治首都（德黑兰）相连”。^④

据伊朗伊斯兰共和国铁路公司总经理奥高耶称，德黑兰—马什哈德公路的死亡率每年在 2500 人左右，而这段铁路的电气化改造工程每年将拯救 1800 个伊朗人的生命。项目预计将在 42 个月后竣工，随后还有 5 年的维护期。该项目将由伊朗基础设

① 中国驻伊朗经商参处：《伊朗总统鲁哈尼出席德黑兰至马什哈德高铁项目开工仪式项目由中国提供融资并承建》，2016 年 02 月 14 日，<http://ir.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201602/20160201254072.shtml>。

② 曹煦：《专访伊朗驻华大使阿里·阿斯加尔·哈吉：伊朗与中国众多领域高度互补》，载《中国经济周刊》，2016 年第 17 期，第 35 页。

③ 《习近平在伊朗媒体发表署名文章 共创中伊关系美好明天》，新华社，2016 年 1 月 21 日。

④ 中国驻伊朗经商参处：《伊朗总统鲁哈尼出席德黑兰至马什哈德高铁项目开工仪式项目由中国提供融资并承建》，2016 年 2 月 14 日，<http://ir.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201602/20160201254072.shtml>。

施工程集团 MAPNA 和中国中机公司及苏电集团承建。项目全部竣工后，将有 70 辆中国机车以 250 公里的时速在该段铁路上行驶。随着铁轨和信号的改进，该项目预计能将德黑兰至马什哈德段的行程从现有的 12 小时缩减为 6 个小时，并将年货运能力增加至 1000 万吨。^①

伊朗什叶派朝圣高铁的顺利开展，既离不开中伊两国从宗教与政治的高度来建设此高铁项目，更得益于伊朗国际环境的大幅改善。随着伊朗核问题全面协议的最终达成，其面临的制裁正在逐步取消，伊朗也将有难以撼动的意愿与雄厚的资金来确保高铁项目的最终完成。伊朗的天然气和原油总储量位居世界第一。^② 2015 年 7 月 14 日，伊朗与六大国（美国、英国、法国、俄罗斯、中国和德国）最终在维也纳达成伊核问题“共同全面行动计划”（Joint Comprehensive Plan of Action），即《关于伊朗核计划的全面协议》，外部与伊朗发展经济关系的政治压力将大大降低，而伊朗国内发展的经济障碍也将大大减少。伊朗交通、电力和通信基础设施亟待更新，而中国有大量的剩余生产能力。制裁解除后，以联合国安理会决议为基础的针对伊朗重金属、航空设施零部件以及石化产品的制裁可望取消^③，同时解除制裁将使伊原油出口量由目前的日均 100 万桶增加到 250 万桶，伊朗累积的 3000 万桶石油库存立即出口，1000 多亿美元

① 中国驻伊朗经商参处：《伊朗总统鲁哈尼出席德黑兰至马什哈德高铁项目开工仪式项目由中国提供融资并承建》，2016 年 2 月 14 日，<http://ir.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201602/20160201254072.shtml>。

② 曹煦：《专访伊朗驻华大使阿里·阿斯加尔·哈吉：伊朗与中国众多领域高度互补》，载《中国经济周刊》，2016 年第 17 期，第 35 页。

③ 金良祥：《后协议时代伊朗的战略地位和中伊关系》，载《世界经济与政治论坛》，2016 年第 1 期，第 41 页。

资产解冻^①，丰富的油气资源和解禁后的资金也为蕴含高度宗教政治意味的朝圣高铁项目的最终完工提供保障。

中国承担建设德黑兰—马什哈德朝圣高铁项目，将会对于促进中伊关系、增进中国与全世界什叶派信徒的关系起到极其正面的作用。

四、从朝觐高铁、朝圣高铁看中国高铁的 “三步走”前景

与以往的中国高铁出口项目不同，中国在沙特阿拉伯和伊朗两国的高铁建设都属于宗教与政治相结合的工程。这一类工程的建设对于中国高铁加大“走出去”的广度和深度，在未来的项目建设中发挥优势，规避风险，有着重要的现实意义。从中国在伊斯兰宗教大国建设朝觐高铁项目开始，中国的高铁可以找到最能有效规避风险、发挥优势的建设和运作方式，向世界展示中国高铁在成本、技术和安全方面的优越性，进而实现中国高铁从伊斯兰世界到全世界的拓展，全面完成“一带一路”战略中的“互联互通”建设。可以说，在中国高铁“走出去”的路线图中，朝觐项目才是真正的起点。

第一步，伊斯兰宗教大国是中国高铁“走出去”路线图的真正起点。

中国高铁在世界范围内事实上遭遇了极大的困境，从安全风险、西方敌意到经济亏损，高铁的“走出去”困难重重。以信仰为依托的基础设施建设事实上成为中国高铁“走出去”的

^① 田文林：《伊朗核问题全面协议评析》，载《国际研究参考》，2015年第8期，第5页。

突破口且历经持久的考验。

在伊斯兰宗教大国，中国承建的麦加—麦地那朝觐高铁与德黑兰—马什哈德朝圣高铁的合作方分别是坐拥两大圣地的逊尼派“伊斯兰盟主”沙特，以及坐拥两大什叶派圣地的神权共和国伊朗。它们异于西方的意识形态、政治体制、宗教信仰使得中国高铁在进入两国时大大减少了来自西方的阻力，两国丰厚的油气资源和石油美元也为蕴含高度宗教政治意味的高铁项目的最终完工保驾护航。

无论是沙特的麦加—麦地那朝觐高铁，还是伊朗的德黑兰—马什哈德朝圣高铁，都是在伊斯兰宗教大国中以信仰为依托的基础设施建设。中国参与此类宗教政治工程的建设时，出口对象国往往对工程的完工与投入运营有着较强的意愿，极少会有因内因中途撤销该项目的动机；同时又能几乎完全排除西方干扰，并以充足的资金保障促进高铁项目的高效落成，展示中国高铁的技术与便利。因此，中国在伊斯兰宗教大国的宗教政治工程能有效规避西方国家的竞争或对象国资金不足等风险，中国高铁在东南亚和拉美的遭遇很难在沙特和伊朗重演，伊斯兰教事实上已在中国高铁“走出去”的过程中发挥了“正能量”的作用。

第二步，中国高铁从伊斯兰宗教大国走向伊斯兰世界。

中国的“一带一路”贯穿伊斯兰世界的东西两端，能够有效地将中国立足东亚的“向西进”战略与伊斯兰世界的核心——中东阿拉伯国家的“向东看”思潮顺利对接。具体到物质层面而言，中国深度参与了中东各国的城乡建设与工业化进程，由中国人兴建的道路、桥梁、医院、剧场、体育馆、现代化通讯网络遍布阿拉伯国家的各个角落。^①

^① 薛庆国：《“一带一路”倡议在阿拉伯世界的传播：舆情、实践与建议》，载《西亚非洲》，2015年第6期，第47页。

“向东看”是许多中东伊斯兰国家共同的战略选择。而他们的这种“向东看”战略，主要指加强与中国、印度等新兴国家的经济、军事、文化、战略、政治合作，学习借鉴中国等新兴国家的治国施政和经济发展等经验。这一战略包含着通过加强与东方国家的关系实现战略平衡，抗衡西方等发达国家在该地区的真正目的，同时也是寻求一种可靠的地区和全球治理及安全模式。这为中国加强与该地区的诸国开展多领域的合作与交流提供了特殊的历史机遇。^① 中国与伊斯兰世界在基础设施建设方面合作的最显著标志，就是中国高铁在伊斯兰国家的“走出去”。继沙特的朝觐高铁项目以后，中国在伊斯兰世界的高铁合作项目，促进了我国加大“向西看”力度，切实回应中东伊斯兰国家“向东看”的诉求，打开中东市场，推进中国对外投资，也同样推进中国价值观的国际化。

中国在伊斯兰世界的第一个高铁出口项目，同时也是中国企业在海外承建的第一条高速铁路，是土耳其首都安卡拉至伊斯坦布尔的伊安高铁第二期工程，该线路已于2014年7月25日全线建成通车。2015年4月20日，中国与巴基斯坦签署了两国关于开展1号铁路干线（ML1）升级联合可行性研究的框架协议。^② 中国和伊朗也在高铁方面展开合作，除了朝圣高铁以外，还包括库姆到伊斯法罕的高铁项目等。^③ 此外，据卡塔尔《半岛报》和《海湾时报》报道，中国铁路通信信号集团公司（中国通号，CRSC）还与海湾工业咨询组织（GOIC）于2016

① 马良成：《中国“向西开放”战略与伊斯兰世界关系研究》，云南大学硕士学位论文，2015年，第76页。

② 新华社中视传媒：《中国高铁对世界经济的影响》，载《当代经济》，2016年第9期，第7页。

③ 曹煦：《专访伊朗驻华大使阿里·阿斯加尔·哈吉：伊朗与中国众多领域高度互补》，载《中国经济周刊》，2016年第17期，第35页。

年5月11日在卡塔尔签署一项关于建设覆盖海合会6国高速铁路网络的谅解备忘录。^①

第三步，中国高铁从伊斯兰世界走向全球。

在“道路联通”方面，以高铁为核心的交通基础设施建设是推进“一带一路”战略的必要条件。中国高铁“走出去”的方向规划是全方位的，在被媒体称为高铁“走出去”爆发元年的2016年，中国高铁的版图已经扩展到亚、欧、非、美等五大洲数十个国家。

2016年9月20日，中国铁路总公司主办的“快速发展的中国铁路”主题展在柏林第11届国际轨道交通技术展览会上成功亮相，全方位反映了中国在高速铁路方面获得的巨大成果，受到世界各国铁路同行以及德国等欧洲民众高度关注和好评。^②这说明中国高铁在一定程度上已经得到了世界的认可，有着广阔的发展前景。中国的高铁“走出去”的广度在不断加大，从俄罗斯欧亚经济联盟建设、欧盟“容克计划”到英国“英格兰北部经济中心”，都在积极探索与中国“一带一路”的对接。

在高铁“走出去”已成为中国高铁发展“关键词”的今天，找准中国高铁海外合作的发展模式，明晰风险、发挥优势，是中国高铁“走出去”的必由之路。随着中国在沙特和伊朗建设的宗教政治高铁工程成果凸显，我国的海外高铁建设逐渐找到了有效规避风险、扬长避短的优势建设项目，这不仅为中国高铁在伊斯兰世界的发展铺平了道路，同时也将中国高铁的实

^① 中国驻阿拉伯联合酋长国使馆经商处：《海合会能否实现高铁互联取决于各国协调决策》，2016年5月16日，<http://ae.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201605/20160501319059.shtml>。

^② 包惠同：《中国高铁冲出亚洲走向世界》，2016年9月26日，<http://nm.people.com.cn/n2/2016/0926/c196700-29062448.html>。

力展现给了世界。

中国高铁“走出去”的步伐正在不断迈进。若能以朝觐高铁为起点，把我国高铁建设在伊斯兰宗教大国的成功经验运用到未来的海外合作中，将会极大提高我国高铁“走出去”的质量和效益，将中国高铁真正成功地推向国际市场，从伊斯兰世界走向全球。

五、对于朝觐与中国高铁“走出去”关系的思考

宗教在现代国际关系中扮演着“冲突根源”与“和平使者”的双刃剑角色，如何引导宗教促进国际关系朝着良性方向发展考验着人类的智慧。同理，伊斯兰教既可以被“东突”为代表的民族分裂势力所利用，也可以在开启、发展与维护中国与伊斯兰世界关系中发挥“四两拨千斤”的功效。将伊斯兰教视为“正能量”而非“负资产”，事关中国“一带一路”倡议的推进，甚至可成为中国相关产业“走出去”的突破口和转捩点。如果说改革开放主要是面向西方发达资本主义国家开放的话，那么当前的“一带一路”则主要是“立足东亚，向西开放”，即面向从东亚的印尼、马来西亚、文莱，一直延续到中亚、南亚、西亚、北非和东非，其中伊斯兰国家的数量占据极大比重。因此，从路线图来看，“一带一路”在很大程度上可被称为“伊带伊路”。由此可见，中国“向西开放”的深度与广度，都绕不开这些对象国的伊斯兰属性。

伊斯兰教对于中国当前以推进“一带一路”倡议落实为其核心内容的中东外交而言，具有举重轻重的作用。中国拥有二

语言、文化、历史、宗教等方面有着强烈的民族认同感和民族自豪感；而穆斯林占多数、民族成分多、历史悠久的新疆和云南两个省份在我国地缘政治和国家战略格局中占有十分重要的地位。同时，在中国也存在着其他民族改信伊斯兰教的情况，而且还包括来中国经商、工作、留学、就业等世界其他国家的各族穆斯林，这些穆斯林促成了中国国内与国外伊斯兰国家间的双向交往和互动。^①虽然穆斯林占中国总人数的比例相对较低，但就其绝对数而言，中国所拥有的穆斯林人数与诸多伊斯兰大国相当。从伊斯兰教的全球化这一事实来看，全世界穆斯林构成了以共同信仰而聚合的共同体，即作为“信仰伊斯兰”的客观存在，中国穆斯林也是“信仰伊斯兰”的重要组成部分。

正是得益于伊斯兰教对现代国际关系以及中国公共外交的正向参与，麦加朝觐轻轨、沙特朝觐高铁、伊朗朝圣高铁才得以在中国高铁深陷重重困境之中实现成功突围。除此之外，从历史上看，作为伊斯兰教“五功”之一的朝觐活动在引入科技上的特殊历史经验与坚定宗教选择也成为朝觐高铁得以全力推进的重要背景。沙特开国国王伊本·沙特在20世纪二三十年代在推进沙特王国的现代化发展中面临的主要阻力便来自保守的瓦哈比主义思想，许多保守“乌里玛”宗教阶层甚至反对引入任何现代科技产品。在此情形下，伊本·沙特国王以朝觐为契机，利用卡车运送朝觐者，利用广播来念诵《古兰经》以传递真主的话语，这恰到好处地为王国的现代化铺平了道路。朝觐无论从历史还是现实来看，从当年引入汽车到如今引入高铁，都是沙特王国乃至整个伊斯兰世界迈向现代化的重要节点。

尽管麦加朝觐轻轨在运营期内遭遇了较大亏损（每年仅朝

^① 马良成：《中国“向西开放”战略与伊斯兰世界关系研究》，云南大学硕士学位论文，2015年，第53页。

觐数日运营),但中国在伊斯兰大国修建朝觐轻轨与朝觐高铁的目的并不是一时的经济收益,而是考虑到朝觐高铁在更高层次上的宗教象征作用和政治意义,是为了更好地将中国高铁展示给世界,更好地实践中国高铁“走出去”第二步与第三步战略。中国在朝觐轻轨和朝觐高铁问题上,从大局着手,不拘泥于一时一事的经济账,而是将其置于整个“一带一路”倡议的落实以及高铁如何真正实现“四面开花”的大背景下来进行思考。朝觐高铁已成为中沙实现互利共赢,打造全面战略伙伴关系中极其关键且具有示范性的合作项目,对于一些伊斯兰国家已形成了辐射效应,对于开拓全球市场也具有举足轻重的意义。中国高铁走向全球本身也是一把双刃剑,一方面有利于中国与对象国经济的发展及全方位的交流,另一方面也会出现伊斯兰极端主义势力利用其危害中国国家安全的可能性。即便如此,合作与发展仍然是主流。进一步发挥伊斯兰教在中国高铁“走出去”乃至中国外交中的积极作用,才是最大限度消除极端主义威胁的可靠路径。朝觐轻轨与朝觐高铁也是中国有效参与全球伊斯兰朝觐治理的重要成果。