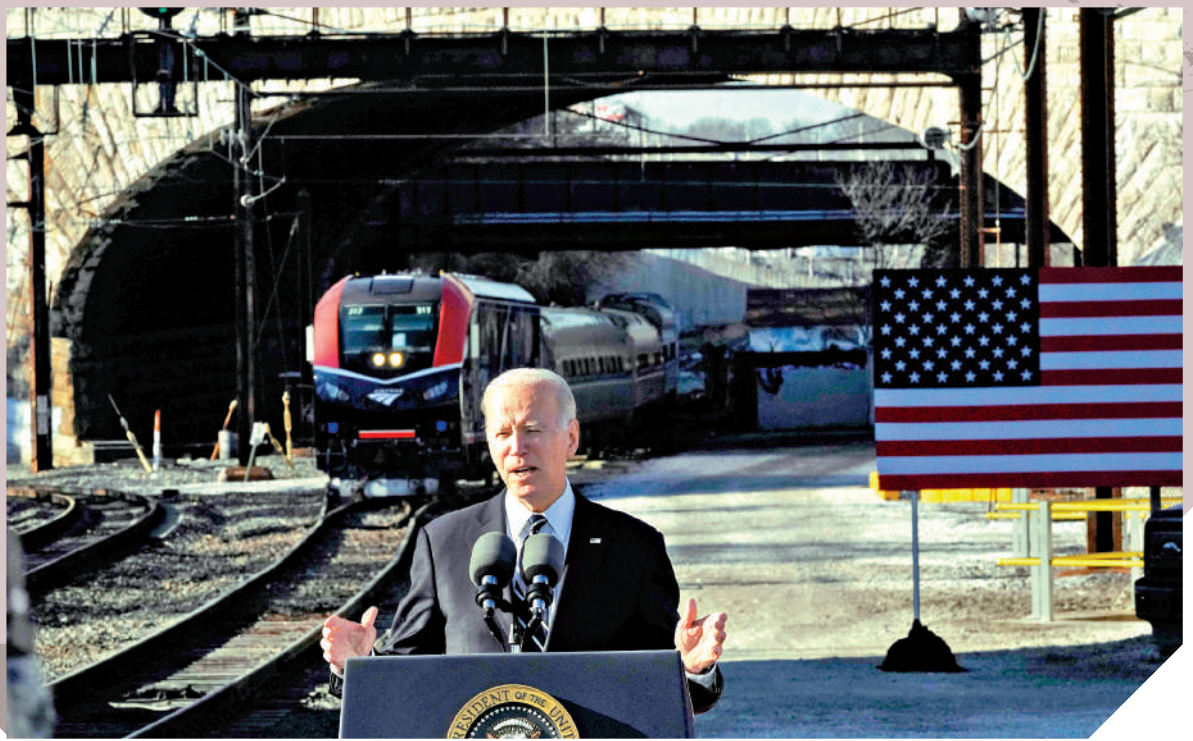


兩黨意見難統一 畫餅充飢再拖數年

成本高工期長 美國高鐵夢難圓

美國總統拜登去年12月宣布，將提供超過60億美元預算，為加州修建兩條高鐵的項目「注入新生命」。美國至今仍未有運行任何完整的高鐵線路，遠遠落後於亞洲和歐洲國家。輿論也不看好拜登此次的「高鐵雄心」，美國歷任總統的「高鐵夢」因為預算超支和各方博弈而屢屢破碎，這次也不會例外。

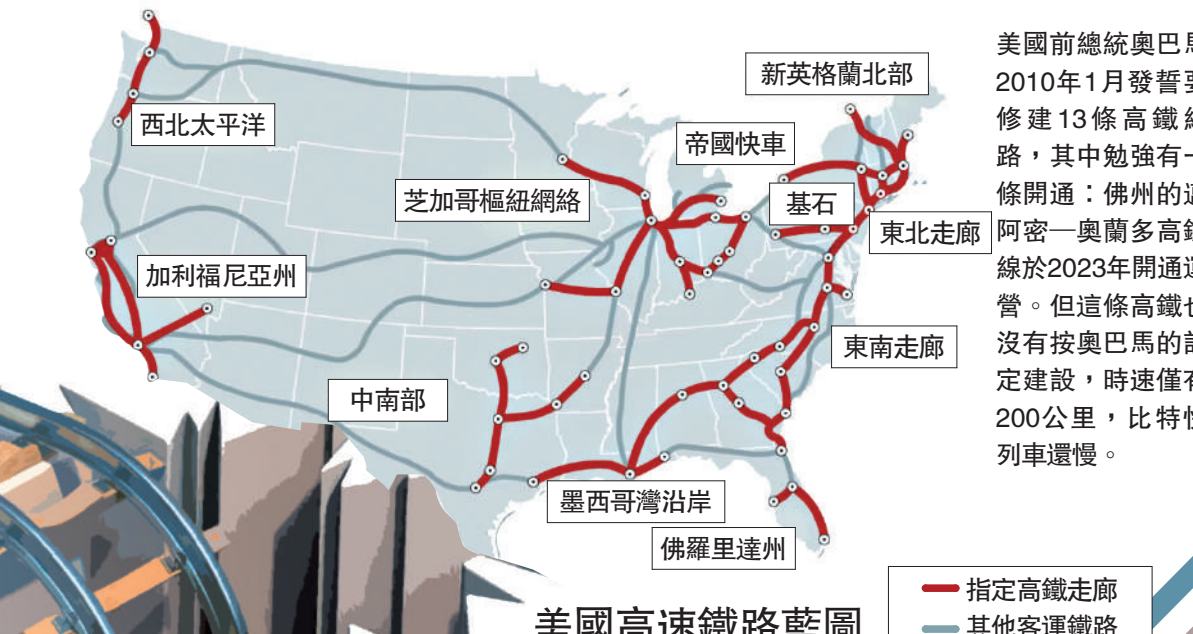
▲美國目前最快的列車Acela號在有限的路段最高時速可達240公里。
法新社



▲美國總統拜登一直打造火車愛好者的形象，又被媒體稱為「美鐵喬」。
法新社



▲加州高鐵路段建設工程之一。
網絡圖片



【大公報訊】據報道，美國聯邦政府將提供30億美元，資助連接賭城拉斯維加斯與洛杉磯之間的高鐵路項目。這條線路長達218英里（約351公里），預計耗時2小時10分鐘，最高時速為321公里。該項目名為「光明西線」（Brightline West），由美國私營鐵路公司「亮線」負責建造與後期運營，建成通車後，每年可運送乘客多達1100萬人次。

另外，美國聯邦政府還將提供31億美元，資助加州公立高鐵路項目的首段線路。該項目由加州政府成立的加州高鐵路局籌備，計劃穿越加州中央山谷，連接三藩市和洛杉磯，最高時速可達354公里。

沒有人相信目標能實現

美媒稱，對於龐大的高鐵路項目來說，61億美元（約476億港元）是杯水車薪，只能說明拜登政府在姿態上，希望通過聯邦和州政府合作，推進美國高鐵路建設。然而，還未開工，已經有大量反對聲音批評美國高鐵路建設成本過高。預算不斷膨脹。

2008年，在選民支持下，加州高鐵路項目啟動，計劃在三藩市和洛杉磯之間建造一條500英里（約805公里）的高鐵路線，將行程縮短至兩個半小時內。該項目當年預算為300億美元，計劃2020年即可投入運營。然

而，十多年過去，項目預算已攀升至1130億美元，而州政府官員只能確保其中約250億美元的資金來源。

如今，官員們將重點放在連接聖塞德市、弗雷諾市和貝克斯菲爾德市的首段線路上，這個長190公里路段最遲要到2033年才能開通。拜登去年12月宣布的31億美元聯邦資金正是給這一段的補貼。雖然官方承諾該路段將在2030年建成，但很少有人相信這一目標能實現。

分歧嚴重的美國兩黨在高鐵路問題上意見不一。近年來，加州高鐵路項目的資金一直處於過山車狀態，前總統特朗普曾試圖撤銷奧巴馬政府首次發放的10億美元聯邦資金。

隨後，由於擔心項目的可行性，包括民主黨人在內的加州議員試圖阻止州長紐森發放選民批准的40多億美元債券資金。此後，這兩筆資金都已到位。

美鐵路運行速度落後多國

美國人想連接拉斯維加斯與洛杉磯之間的高鐵路，已經討論了幾十年，目前「光明西線」並沒有公布動工日期，但他們願景這個項目將在2028年洛杉磯夏季奧運會前投入使用。

六十年前，日本首次推出新幹線子彈頭列車，如今高鐵路遍佈歐洲、日

韓、中國，尤其是中國擁有4.37萬公里的龐大高鐵路網絡。與此同時，時速超290公里的高鐵路也正穿越摩洛哥、沙特阿拉伯和印尼爪哇島。相比之下，美國目前最快的列車是美國全國鐵路客運公司（Amtrak）在東北走廊網絡上的Acela號列車，在有限的路段最高時速可達240公里。但由於東北走廊本線歷史悠久，基礎設施老化，加上與普通長途列車、區域通勤車、貨運列車共線，導致平均時速僅110公里，僅為營運最高速的56%。

拜登去年12月在介紹新高鐵路計劃時又拿中國說事，稱「我們正處於21世紀的經濟競爭之中」，「中國的列車以每小時220英里（350公里）的速度運行已經有一段時間了。」

然而，美國高鐵路建設面臨的諸多困境，建設周期太長、預算失控、環保爭議，將來建成有多少旅客使用、能否支付高昂的建造和維護成本等。此外，今年11月的大選，如果特朗普再次入主白宮，肯定不會向加州撥付聯邦資金支援高鐵路項目，更別說追加預算了。（美聯社、《紐約時報》、福布斯雜誌）

石油巨頭動作頻頻 阻發展高鐵路

【大公報訊】據美國之音網站報道：美國數十年未能打破「高鐵路魔咒」，美國高鐵路協會主席安迪·孔茲認為，這和石油巨頭一直在憑藉自身強大的游說力量遏制美國高鐵路發展有很大關係。因為高鐵路一旦建成，將對高速公路和航空業構成巨大威脅。高鐵路一般不消耗石油，只有讓人們都心安理得地乘坐飛機和汽車，石油公司才能獲得最大利潤。

孔茲說，幾乎所有國會議員都接受了石油公司的政治獻金，越是身居高位的人拿到的資金越多。這些人在國會大力推行石油產業，左右政府決策。此外，石油公司還僱

用了很多智囊團，讓這些學者們通過發表研究結果和論文的方式，為石油公司說話。「這些人表現得像是獨立學者或是科研機構，但他們都從石油產業和汽車產業收了大筆的錢，很多信息都是錯的、片面的，都是編造的」，孔茲抱怨道，「他們把高速公路稱為投資，把鐵路稱為輔助系統，這種用詞是明顯的偏見，是對大眾的誤導」。

在美國，公路和機場維護費用的80%都由政府支出，長途汽車業的燃油和路費也有補助，這樣一來，火車的成本自然比航空和高速公路高得多，令其不具備價格競爭優勢，陷入發展的惡性循環。



▲美國超級高鐵路公司Hyperloop One宣布倒閉。

資料圖片

「超級高鐵路」前景渺茫 Hyperloop One公司倒閉

【大公報訊】綜合彭博社、BBC報道：去年12月底，曾轟動一時的美國「超級高鐵路」公司Hyperloop One驚傳倒閉。知情人士透露，所有員工都在去年底結束合約，剩餘資產也被出售，包括所有專利以及在內華達沙漠中的測試項目。

Hyperloop（真空磁懸浮超高速列車）技術概念由特斯拉創辦人馬斯克提出，但Hyperloop One並非馬斯克旗下企業。

根據馬斯克的設想，Hyperloop車廂運行在一個相對真空的封閉管道中，可大幅降低阻力，實現24小時低耗能運行，理論運行速度可超過每小時1000公里。按照這個速度，從洛杉磯到三藩市、從紐約到

華盛頓的旅程都只需要30分鐘，是普通高鐵路速度的4倍。

Hyperloop One於2014年成立，共吸引近5億美元融資，最大股東是阿聯酋港口運營商DP World。2016年10月，該公司在內華達州的北拉斯維加斯修建了一段500米長的測試路線。2017年年底，測試列車創下了時速387公里的峰值速度。

然而，Hyperloop技術的商業化很快陷入困境。雖與多個國家及地區簽訂項目意向書，但始終未建成一條商用線路。新冠疫情發生後，資金更緊張，項目測試逐漸停滯。雖然還有其他公司在繼續探索Hyperloop技術，但實際商用前景非常渺茫。

英國首相縮短HS2路段被轟短視

【大公報訊】綜合CNN、路透社報道：英國首相蘇納克去年10月宣布，由於工程成本超支近一倍，將削減高鐵路2號線（HS2）北部路段的剩餘部分，將伯明翰而非曼徹斯特作為線路終點站。英國前首相卡梅倫直指蘇納克「決策錯誤」。多名議員及鐵路相關城市市長也認為，蘇納克政府為了短期的政治利益犧牲國家長期發展前景；曼徹斯特市長稱，英格蘭北部居民再次淪為「二等公民」。

HS2一期工程連接倫敦和伯明翰，全程約220公里，於2020年9月正式動工，預計2029至2033年完工；二期工程原本包括伯明翰至曼徹斯特、伯明翰至利茲兩條線路，



但後者已於2021年被取消。受通脹等因素影響，HS2項目的預算已從初始的300億英鎊，飆升至2020年時的1060億英鎊。

英格蘭西北部城市克魯正位於被取消的高鐵路線上，當地居民對易斯

稱，原本希望HS2的建成能幫助當地經濟發展，但「現在克魯就像一個瀕臨消亡的小鎮」。

YouGov此前的一項民調顯示，包括克魯在內的北部地區只有20%的選民打算在下次大選中投票給保守黨，保守黨目前在全英範圍內支持率落後工黨近20%。分析指，政府未能實現各區域經濟公平發展是「紅牆」選民放棄保守黨的原因之一。

▲英國倫敦北部HS2高鐵路項目工程現場。
法新社