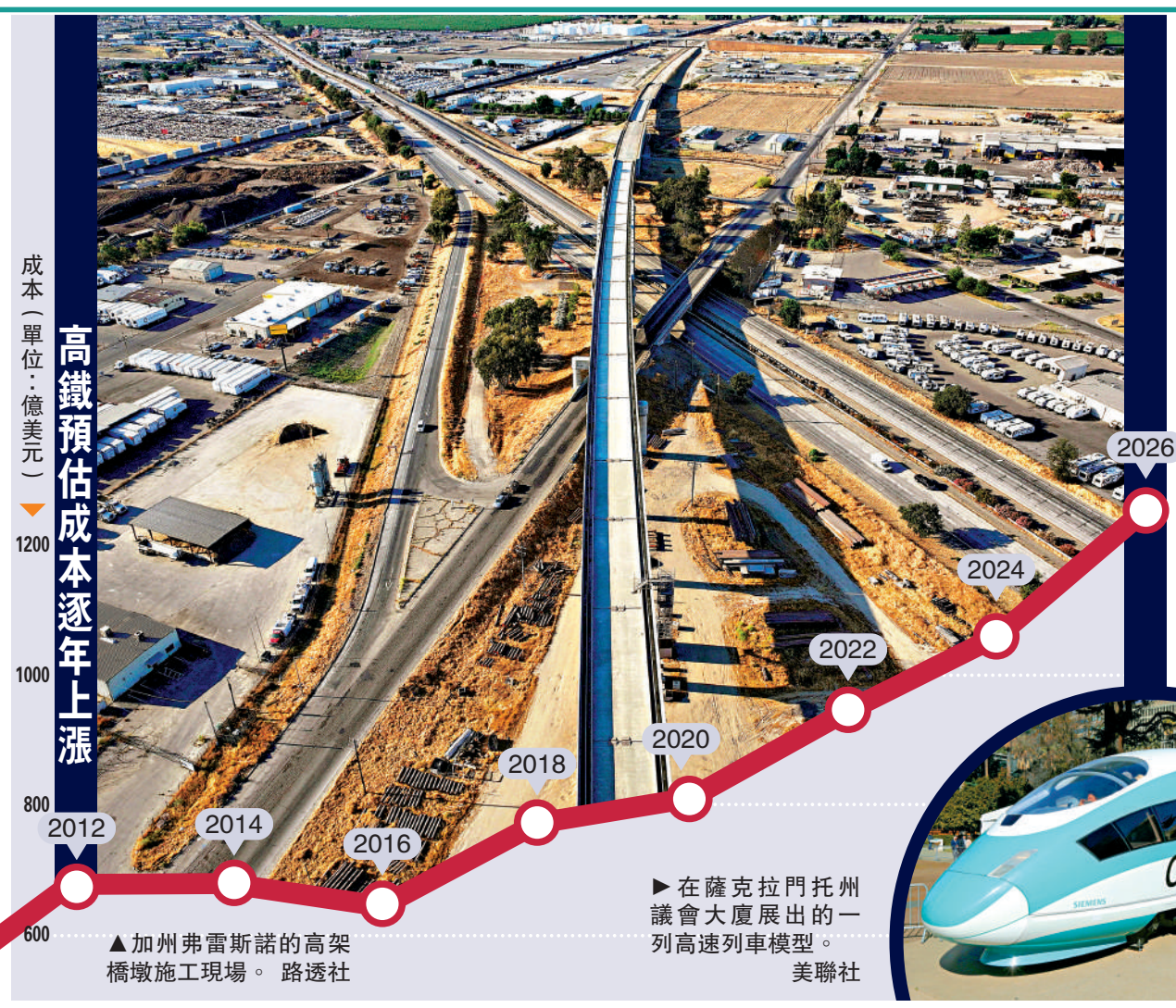
大公報
2026年8月31日 星期一

消耗1170億公帑 預算飆至1.8萬億
立項18年 美國加州高鐵一軌未鋪

被視為「美國災難式基建」的加州高速鐵路項目，自2008年通過公民投票立項至今的18年間，已累計燒掉高達150億美元（約1170億港元）的公共資金，而這條號稱美國規模最大的在建基建工程，至今竟未鋪設哪怕一根正式的高鐵鋼軌。因為多年的決策失誤、法律糾紛、環境審查法規和資金鏈不穩定，加州高鐵項目的通車目標一拖再拖，造價也從最初預估的330億美元一路狂飆至最高2310億美元（約1.8萬億港元），這場「高鐵夢」如今已徹底演變成美國荒誕制度的笑柄。

大公報記者 郭嘉

▲沙夫特一塊反對加州高鐵項目的標語牌。 網絡圖片

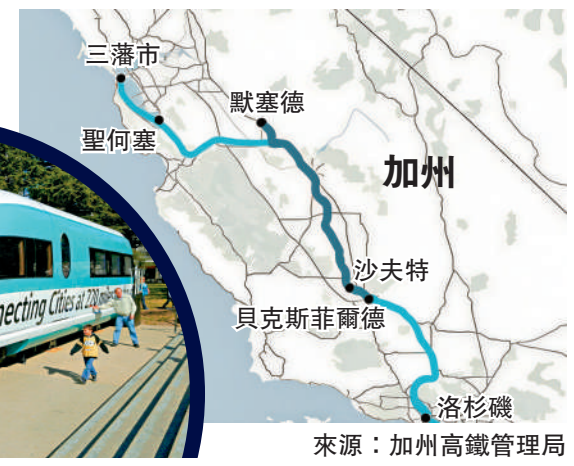


▲加州弗雷斯諾的高架橋墩施工現場。 路透社

►在薩克拉門托州議會大廈展出的一列高速列車模型。 美聯社

▲海報上寫着「通往加州未來的快速通道」，但加州高鐵目前仍未鋪設第一條鐵軌。 美聯社

加州高鐵預估路線圖



來源：加州高鐵管理局

預計年底開始鋪設第一段路軌

2015年，加州高鐵第一階段工程開工。2019年，剛當選加州州長的紐森宣布，由於項目成本激增和工期延誤等問題，該項目將優先建設該州中央谷地的默塞德至貝克斯菲爾德之間約275公里的路段。

時至今日，美媒指出，加州高鐵局花費約150億美元（約1170億港元）徵地、做前期土建，僅在中央谷地地區建起了一批孤零零的高架橋墩、水泥基座與防音牆，並完成了112公里的高架導軌施工，但關鍵的鋼軌鋪設與電氣化系統依然是零進展。據美媒報道，連第一根高鐵軌道都尚未鋪設。

2024年上任的加州高鐵局行政總裁喬杜里27日表示，已提前囤積軌枕、電纜和道砟等材料，以求壓縮約兩年半工期，並計劃於2026年底前正式啟動中央谷地第一段高鐵路軌的鋪設工作。美媒則引述去年的一個民調結果指出，近三分之二加州人希望工程繼續，但超過半數不認為能按期完工。

四大根本原因拖慢工程

據報道，當地政府目前的策略是：先打通中央谷地的首段線路，隨後再將其與三藩市和洛杉磯連接起來。然而，這項總預算飆升數倍的巨型工程之所以淪為「一軌未鋪」的基建災難，背後交織着四大根本原因：決策失誤導致的「施工順序顛倒」、極度繁瑣的徵地糾紛、加州嚴苛的環境審查法規（CEQA），以及長期斷續不穩定的資金來源。

首先，加州高鐵局過去因採取「邊設計、邊徵地、邊施工」的策略，導致許多地段因徵地訴訟仍在進行中，施工方無法進場。高鐵線路需穿過數以千計的私人土地、農場與城鎮，加州運輸局（Caltrans）局長兼加州高鐵局董事托克斯·奧米沙金此前證實，僅為了貫通中央谷地這一區間，加州政府就必須談判並徵用約3000塊獨立土地。

其次，加州極其嚴苛的《加州環境質量法》與地方反對，讓徵地與規劃陷入了漫長的訴訟泥淖。工程規劃中，高鐵線路將一個人口約2.4萬的小鎮沙夫特一分為二，卻完全不在此設站。當地居民與商戶不僅要承受高達10.7米的巨型隔音牆與高架橋帶來的景觀破壞，還要面臨商舖被迫拆遷的困境。沙夫特市政府依據《加州環境質量法》向加州高鐵局提出訴訟，雖然雙方在2018年已達成和解，但地方的反對情緒與行政拉鋸並未終結。市長吉文斯說：「沒有哪個城市像我們這樣受影響這麼大、好處卻幾乎看不到。」

最後，資金鏈斷續且極具政治風險，更讓工程添變數。去年夏天，特朗普政府以未履行撥款協議為由，撤回約40億美元聯邦資金。根據7月份的一份報告，加州高鐵局的監察長警告，若不能獲得新融資渠道，現有項目資金最快或於2027年12月耗盡，未來五年資金缺口將達95億美元。民主黨籍州參議員凱瑟琳·布萊克斯皮爾今年4月審議2026年商業計劃時說，「這是一場災難。我本人熱衷鐵路，真心希望它成功，但現狀讓人覺得純粹在靠僥倖心理推進。」

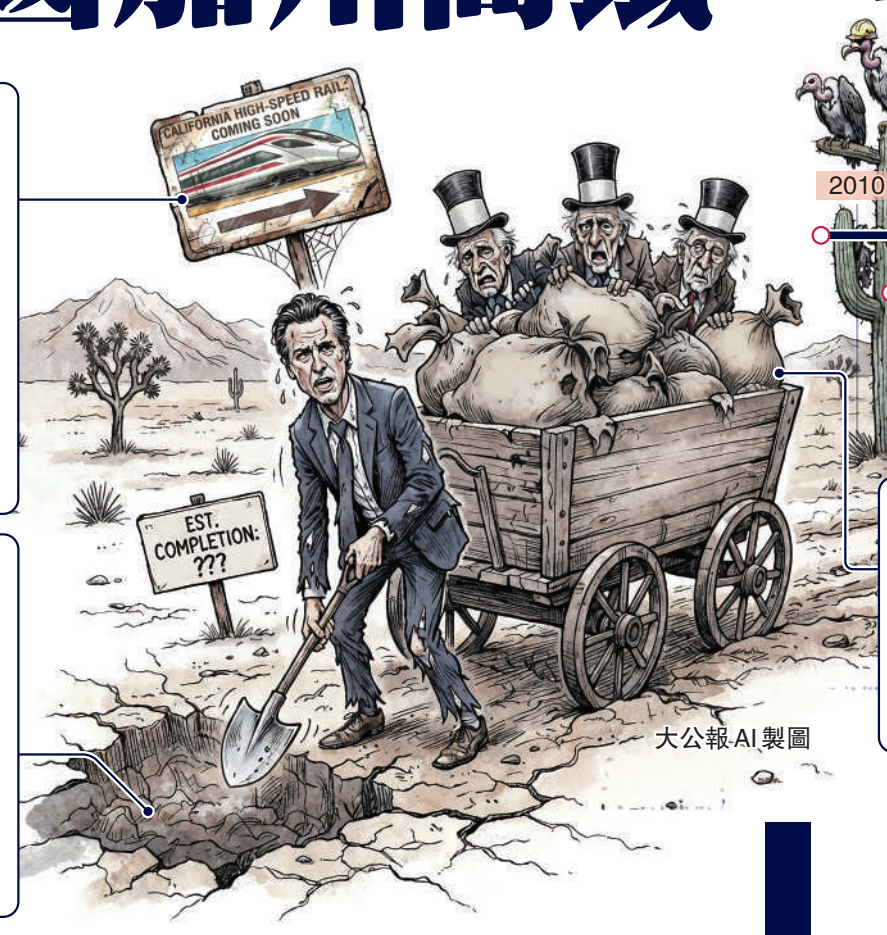
加州高鐵面臨的難題

項目規劃縮水

加州高鐵原本設計連接加州兩大城市三藩市和洛杉磯，長約1287公里，最高設計時速達350公里。2019年2月，加州州長紐森宣布，由於成本飆升、工期延誤和管理方面的擔憂，高鐵項目將優先建設該州中央谷地的默塞德至貝克斯菲爾德之間約275公里的路段。

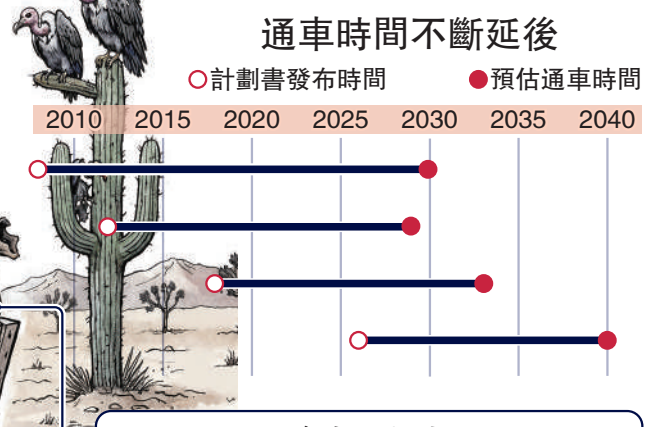
進度嚴重落後

加州2008年公投通過這一高鐵項目，州立法曾要求該計劃在2020年前完工。但截至2026年8月，據報尚未鋪設第一段高鐵軌道。中央谷地的初期路段預計2033年才會開通，全面運營則被排到了2040年以後。



大公報AI製圖

通車時間不斷延後



資金恐耗盡

加州高鐵局首份商業計劃將總造價估在約330億美元，而經過多年的法律糾紛、成本超支、領導層更迭和政治角力，該項目的造價已攀升至1260億美元，最高估算達2310億美元。項目監察長辦公室亦發出警告，項目現有資金最早可能在2027年底耗盡，未來5年存在95億美元缺口。

美國高鐵屢屢「難產」

寸步難行

美國是一個擁有3.4億人口、71條州際公路以及超過5000座民用機場的國家，但至今沒有任何一條達到國際標準（時速250公里以上）的現代化高速鐵路。

「新一代Acela（阿西樂）特快」於去年8月首次公開亮相，但最高時速也只有約160英里（約257公里），只比舊車型快了10英里。美國鐵路公司稱，受美國東北走廊老舊的軌道、供電和信號系統等基礎設施限制，在實際運行中，只有極少數特定路段允許列車開到160英里的最高時速，旅程時間也幾乎不會有變化。

如果說公營鐵路的升級是受限於老舊體制與舊有設施，那麼被寄予厚望的「私營高鐵」計劃，則直接撞上了土地與資金的壁壘。得州中央鐵路則是一個計劃用日本新幹線列車連接達拉斯和休斯敦兩座城市的私營項目，但由於土地徵用問題一直停滯不前。去年，美國聯邦政府還撤銷了6400萬美元的資金支持。

連接加州蘭喬庫卡蒙加和內華達州拉斯維加斯的私營高鐵線路「西部亮線」開通時間也一直延後，預期時間表已推遲至2029年底，且目前仍面臨高達155億美元的龐大融資缺口。美國高鐵建設寸步難行，折射出其制度體系與社會文化的深層結構性失靈。一方面，高昂的土建與勞工成本、繁瑣耗時的環境審查，以及保護嚴格的土地私有權，讓徵地與施工寸步難行；另一方面，軌道人才的嚴重斷層、政黨輪替帶來的政策不確定性，加上民眾對汽車與航空的深度依賴，更讓高鐵失去了生存與發展的土壤。

極端高溫頻現 歐洲鐵路系統亟需更新

軌道危機

今年夏天，極端高溫嚴重考驗歐洲交通基礎設施。聯合國歐洲經濟委員會6月發布的報告指出，歐洲交通基礎設施每年面臨25℃以上高溫的天數將額外增加10至50天，部分地區甚至高達200天。這將顯著增加鐵軌變形、架空電纜下垂、列車服務中斷，以及基礎設施周邊引發野火的風險。

高溫對鐵路系統的破壞極為顯著。鋼軌受熱膨脹會在內部產生巨大應力，進而引發斷裂或側向彎曲變形，極易導致列車脫軌。同時，架空接觸網纜線在極熱天氣下會鬆弛下垂，導致與列車受電弓接觸不良，造成列車中途停駛，甚至有被過往列車鉤住的風險。此外，在車載空調系統與沿線軌道設備超負荷運轉下，運營商往往不得不採取限速、裁減班次或停運措施。

▲英國東薩塞克斯郡一列車13日發生出軌意外，專家認為與高溫有關。 美聯社

面對高溫考驗，歐洲各國正尋求應對方案。部分地區嘗試安裝不會下垂的剛性電力線，例如法國已在繁忙線路上鋪設數十公里，但因成本昂貴無法大規模普及。法國製造商阿爾斯通在新型歐洲之星列車中修改了規格，使其空調能在55℃極限高溫下運作，但首批列車需等到2031年方可交付。

專家指出，目前的根本挑戰在於重新評估鋼軌的安裝與固定條件，以吸收熱膨脹應力，確保當前建造的線路能承受未來50年內鋼軌溫度突破60℃的極端環境。然而，在技術更新與龐大成本的拉鋸下，歐洲鐵路抗旱防熱的改進之路依然艱難。

英國高鐵未建成 網友：給中國打電話

高價低效

英國政府日前宣布其高速鐵路2號線（HS2）預期全線通車時間將再次推遲至2040年或更晚。HS2早在2009年就已提出，17年過去，在政策不定、決策效率低和預算一再上漲的情況下，迄今主線的正式軌道鋪設還未全面展開。英國網友嘲諷「英國什麼也建不成」，英國自媒體Novara Media直言，「給中國打電話吧，他們的『一帶一路』倡議正是英國所需要的。」

HS2是英國近年來規模最大、爭議最集中的基礎設施項目之一。該項目原計劃建設連接倫敦、伯明翰、曼徹斯特和利茲的高速鐵路網絡，原計劃2023年建成，但由於成本持續攀升、工期一再延誤，政府此前已取消多段線路，目前建設規劃集中於倫敦至伯明翰段。英國交通大臣海迪·亞歷山大日前在英國議會下議院發言時，把HS2稱為「駭人聽聞的爛攤子」。HS2的預算已升至1027億英鎊（約1.1萬億港元），堪稱「全球最貴高鐵」。

Novara Media評論員在5月的一期播客節目中直言，「如果英國允許的話，中國一年就能建成整條HS2，還能控制在預算內。放下你的傲慢，別自以為是了，給中國打電話吧，他們的『一帶一路』倡議正是英國所需要的。」評論員在節目中提到中國的高鐵修建，「中國的高鐵也是在2008年之後開始大規模修建的，至今已建成了超過4萬公里的高鐵網絡，幾乎連接了中國所有城市。」網友patrickdegenaar更嘲諷說，「別忘了中國的高鐵是穿越高山和極其惡劣的地形而建的，我們卻連在平坦的鄉村地區修建鐵路都困難重重。」

▲去年9月，工人們正在溫多弗的HS2鐵路隧道段施工。 美聯社

責任編輯：戚佳潔 美術編輯：賴國良