

新民环球

“联邦政府将终止对加利福尼亚州高铁建设项目的拨款。”美国总统特朗普 16 日如此宣布。据新华社报道,特朗普将加州高铁项目称为“骗子”“烂摊子”,表示联邦政府不会再投入一分钱。加州政府则迅疾回应,起诉特朗普政府滥用职权。

从 2008 年获批至今 17 年,加州高铁项目屡受工期延误和资金短缺的困扰,完工之日遥遥无期。而难产原因,不仅仅在于征地难、工期拖延、成本超支等美国交通部所公布的原因。

加州高铁项目原地踏步

美国加州 2008 年通过“高速铁路法案”,不久就在几种方案中选定一种连接加州南北洛杉矶与旧金山的高铁线路,并有了初步规划,号称最高时速可达 350 公里。当时中国的京沪高铁还没有完成建设,也就是说加州高铁立项、规划的时间并不比京沪高铁晚多久。加州高铁立项初期很重视中国高铁的发展,想取经,更想在技术上反超。好莱坞明星出身的时任加州州长施瓦辛格 2010 年 9 月访华期间,特地到上海老北站和虹桥站考察中国高铁的发展状况,并表示加州要迎头赶上。

然而十多年后,中国高速铁路网已达到 4.8 万公里,不仅稳居世界第一,且超过全球其他国家高铁运营里程总和,美国高铁发展却几乎仍在原地踏步。尽管有数据称 2025 年美国高铁运营里程达 6071 公里,但实际上这些线路绝大多数是经过技术改造的既有线,虽然可以运行时速 200 公里的客车,大多数时候的实际业务只是低速货运。按照世界铁路联盟的数据,美国高铁里程只有 735 公里,位于中国、西班牙、日本、法国、德国等十国之后。

在百余年前曾拥有约 41 万公里铁路网,如今仍拥有逾 20 万公里铁路网、规模世界第一的美国,高铁项目却严重滞后,究竟是何原因呢?

美国国土面积与中国虽然大致相当,但适合人居的土地面积大于中国,东海岸、西海岸以及中部腹地平原面积大,加之总人口数比中国约少 10 亿人,使得美国客流庞大、适合高铁发展的区域不如中国多。而从加州的实际需求看,加州南北有两个城市群,南部的洛杉矶、圣迭戈分别是加州第一大、第二大城市,中北部湾区的圣何塞、旧金山分别是加州第三大、第四大城市。两个城市群间本就有人员往来,如果加州高铁建成,从旧金山到洛杉矶的铁路旅程将由 9 小时缩短到 2 小时以内。

共和党的施瓦辛格卸任后,民主党籍的纽森接任加州州长,仍表示支持高铁项目。但 2019 年,即纽森担任加州州长一年多以后,他根据进度、预算等对高铁项目做了较大调整,将建设里程由 826.8 公里缩短至 191 公里,相当于砍掉大半。然而又 6 年过去,美国总统从特朗普到拜登又到特朗普,纽森执掌的加州,高铁仍寸轨未铺。

从 2008 年立项至今,花费 160 亿美元,却只有这番成绩,加州高铁管理局确实很难向公众有所交代。但一个不争的事实是,早在 2014 年,加州高铁项目就因商业计划反响不佳、缺乏社会资本青睐而不得不向联邦政府要钱。可见,即便加州坐拥两大人口稠密区域,仍难以发展高铁,原因或许与美国民众更青睐自驾和支线航空有关。

中美高铁发展缘何『冰火两重天』?

文 / 姜浩峰



▲ 乘坐雅万高铁的乘客与列车合影

印尼雅万高铁发展迅速

比起施瓦辛格来,印尼前总统佐科到中国考察高铁项目的时间晚了 4 年多。2014 年,时任印尼总统佐科在访华期间乘坐了京津城际铁路,对中国高铁产生了浓厚的兴趣。2015 年,佐科再次来到中国,签署了《中印尼雅加达-万隆高速铁路合作谅解备忘录》。雅万高铁于 2016 年 1 月开工,2023 年 9 月开通运营。

雅万高铁运营里程 142.3 公里,比纽森调整后的加州高铁计划短 50 公里左右,采取加州高铁梦想中的时速 350 公里高速动车组运行。当然,雅万高铁主要采用的是中国技术。尽管在佐科卸任、普拉博沃担任印尼总统后,外界对中国与印尼在雅万高铁项目上的继续合作有种种所谓分析,但实际上印尼很明白,与拥有全球最大高速铁路网体系的中国继续合作,是让雅万高铁在可预见的未来花费相对较低成本也能保持技术循序渐进的唯一途径。也正因此,印尼基础设施与区域发展统筹部副部长奥多本月在北京与中国国家发展改革委副主任周海兵会晤时表示,愿同中国强化定期沟通协调,不断提升雅万高铁运营水平,期待中国加强高铁建设运营经验分享,并与中国开展延长线合作。

所谓延长线,是指万隆到其东 600 余公里的泗水。问题在于延长线究竟采取时速 350 公里标准高铁,还是时速略低的准高速铁路,或者采取普速铁路,以及选取南线、中线、北线方案中的哪一个,都需要仔细研究。普拉博沃任命的印尼国家经济委员会主席卢胡特表示,万隆到泗水线应该“在技术和服务水平上超越现有高铁项目”。另有印尼官员称,延长线要在“更深入研究和更严谨设计”的基础上开工,“不应造成国家预算的负担”。

印尼如此谨慎选择延长线,与其正处在国家经济发展紧要关头有很大关系。目前印尼人均国内生产总值为 7862 万印尼盾(约合 4800 美元),大致相当于中国 2010 年的水平。回看 2010 年,确实是中国高铁第一次大发展时期。如今印尼若能依靠高铁等交通基础设施建设带动城市群发展,经济就能进一步发展,迈入较高收入阶段的可能性也会增大。反之,一旦在基础设施投入上算错方向,可能引起经济下滑。

从雅万高铁开通后相关数据来看,运营情况良好。截至 2025 年 4 月 27 日,雅万高铁已累计发送旅客 900 万人次,累计开行动车组列车 26168 列,安全运行里程超过 411 万公里,每日开行列车 62 列,单日旅客发送量最高达 2.435 万人次。但万隆到泗水延长线的客流究竟如何,消费能力是否适合建造高铁,确实不是拍脑袋就能决定,需要精算。

值得注意的是,自佐科时代就开始建造的印尼新首都努山塔拉,并不位于雅加达、万隆、泗水所在的爪哇岛,而在加里曼丹岛东部。换言之,千岛之国的印尼,未来不可能如中国这般发展数纵数横的密集高铁线路,而需要大力发展支线航空,这也给了中国商飞 C909、中航工业新舟-700 等飞机更多用武之地。

作为后发国家,印尼国民汽车普及率不如美国高,支线航空也不如美国发达,某种程度上使得民众出行没有选择惯性——一定要选择高速公路自驾或支线飞机出行。于是,在条件允许的情况下,大城市间选择修筑高铁就成为题中应有之义。

应优先建设高铁主通道

纵观全球,如中国这般适合发展“八纵八横”甚或更疏松高速铁路网的经济体,着实不多。印度人口规模、密度都达到要求,但人均 GDP 尚不足 3000 美元,且地区发展不平衡。虽然印度总理莫迪在与日本接洽引入高铁事宜,但总体上看,在可预见的未来印度或许有机会修造一条高铁线路,却不太可能修建数千公里路网。

目前全球除了中国高铁以外,大致有两条高铁实现盈利,一为日本东海道新干线,另一为法国 TGV 马赛到里昂段。这两条高铁线路所经地区多为人口密集的都市圈,经济发达,人员流动迅疾。有分析认为,各国的高铁发展经验表明,应当优先建设高铁主通道,待条件成熟再逐步拓展支线网络,总之高铁布局需谨慎。

但加州高铁由于遭遇资金上的巨大缺口,遂希望通过分期建设整条线路来缓解压力。其实这是个馊主意,之后其建设渐渐走入死胡同就是明证。如果集中资金先开通人员密集、客运需求较大的区域,再在成功运营后建设延长线,或许能够成功。纵观全球,诸如越南、泰国等预期将要建设的高铁,无不采取了先规划一段主线,并尽可能高标准付诸运营的方式。

与此同时,各国对中国高铁的学习借鉴也越来越多,高铁中的中国标准越来越被期待发展高铁的国家所看重和选用。原因也很简单,如果在路网密集的中国标准之外另起炉灶,总有些吃力不讨好——花费更多金钱,却达不到预期效果。



▲ 日本东海道新干线沿线人口密集



▲ 法国 TGV 列车的奥运版涂装



▲ 美国加州在建的高铁轨道

本版图片