



奥巴马高铁计划 气魄大争议也大

□总统:
让80%的美国人坐高铁出行

目前,美国仅有一条名义上的高速铁路——从华盛顿通往波士顿的“阿塞拉”号快速列车。这趟列车的最高速度是每小时240公里,但由于必须与其他列车共用铁路线,其平均速度大大低于最高速度。

为了阐释自己的高铁计划,奥巴马先后发表了两篇国情咨文。在第一篇中,他直言从第一条铁路到第一个高速路系统,美国从来都是最具竞争力

的建设者。在第二篇中,他提出未来25年内,将使80%的美国人能够利用高速铁路出行。他表示,修建高速铁路是实现美国经济复苏的关键之一。

根据这项计划,美国政府将首先斥资约80亿美元,开发或改善城际高速铁路通道。这些通道将被分为3类,分别是“核心快车”(时速为201公里到402公里)、“地区”干线(时速为145公里到201公里)和“新兴”铁路线

(时速为201公里)。奥巴马政府希望打造11条高速铁路走廊,其中3条在人口稠密的东北部地区,另外8条则位于佛罗里达州、墨西哥湾北部沿岸、中西部、得克萨斯州、太平洋的西北沿岸以及加利福尼亚州。为了完成这一计划,美国政府已先期投入105亿美元,其中80亿美元来自2009年推出的经济刺激计划,25亿美元来自2010财政年度预算,其余部分预计在今后6年发放。

□赞成者:
保持美国竞争力的必要之举

高铁计划的赞成者,属于对美国交通现状不满的“忧患一族”。

交通等基础设施,一向被视为一国经济发展的动脉。美国的交通基础设施,基本定型于上世纪50年代,几十年来变化不大。美国经济城市土地研究所今年5月发布的一份研究报告称,由于财政赤字太大,加上发展交通的长期计划在国会受阻,美国在交通基础设施方

面正落后于许多国家。该报告认为,为了防止全球竞争力急剧下降,美国需要投资2万亿美元来改造、建设包括高铁在内的交通基础设施。

美国交通部长拉胡德曾在《华盛顿邮报》上撰文说,高铁将把美国的大都会城市和经济重心地带安全、便捷、可靠地连接起来,刺激沿线区域经济的发展。他认为,未来40年,美国人口将再增加1亿,如果仅依靠

公路、飞机等运输方式,美国的交通拥堵状况将进一步加剧,下一代美国人会发现,美国的商业大动脉陷于瘫痪,导致国家竞争力下降。他说,美国必须发展高速铁路网,这是一项“投资明天而在今天创造就业”的明智之举。全美公共交通协会主席威廉·米拉尔认为,奥巴马的高铁计划,是把美国的交通体系带入21世纪的重要一步。

□反对者:
高铁是“走在浪费的快车道上”

今年,美国的财政赤字将达到创纪录的1.6万亿美元。反对高铁计划的人认为,奥巴马雄心勃勃的计划,说明他根本不理解美国人民对赤字问题的关切,他也根本没能力带领这个国家解决财政问题。

《华盛顿邮报》专栏专家萨缪尔森在其《高铁:美国政府浪费的快车道》一文中称,发展高铁是“复制”甚至“放大”美国在铁路客运方面的政策错误。他认为,美国有世界一流的铁路货运网,但铁路客运在很大程度上就是浪费的代名词。州际高速公路大大缩短了旅行时间,郊区化的居住方式让人们

的目的地高度分散,美国因此成了“汽车轮子上的国家”。对远距离旅行而言,航空更快捷和灵活。人们的出行方式决定了美国的铁路客运日益式微。

32年来,联邦政府用于铁路客运的补贴达350亿美元,即便如此,其票价仍不便宜。以从纽约到华盛顿为例,单程火车票为100多美元,而著名的“灰狗”巴士的双程票价仅25美元。

据统计,2010年,选择铁路出行的游客仅为2900万人次,只有航空旅行人数的4%。由于客流量不大,铁路客运对缓解美国交通、降低汽油消耗量、减少污染和温室气体排放也没有实际意

义。萨缪尔森还认为,高铁的巨额投资和补贴,将严重束缚政府投资于教育、国防等公共项目的的能力。因此,高铁不是“面向未来的投资”,而是在“浪费钱”。

此外,建设高铁必然要征地。那些受影响地区的民众,同样对高铁缺乏热情。他们更关注的是:铁路将产生大量的噪音,引起附近房屋的震动,破坏当地的田园风光,将征用他们赖以生存的土地。

今年2月,奥巴马政府宣布了雄心勃勃的高铁计划——在未来6年内,投资530亿美元,兴建“全国高速铁路网”;到本世纪中叶,将所有800公里范围内的大城市都用高铁连接起来。根据奥巴马勾画的高铁蓝图,未来25年内,高铁网络将覆盖美国80%的人口,给美国人的出行方式带来革命性变化。不过,美国人却对这一计划意见不一:有人说它能拯救美国经济,也有人说它不符合美国国情,且浪费巨大。

●及时语

高铁 能不能 救美国?



抛开反对者的声音不说,奥巴马政府要发展高铁项目,有两个困难必须克服:第一,资金来源。美国交通部长拉胡德预计,未来25年,美国高铁建设需要530亿美元的投资。钱从何来?奥巴马政府没有明确说明。不少反对高铁计划的人认为,用纳税人的钱发展高铁,却只能让少数人享用,不仅不公平,还只能导致低效率。众议院交通委员会主席约翰·米卡说,如果用纳税人的钱来建高铁,最终结果只能是把高铁建成不知通向何方的“蜗速铁路”。

第二,技术支持。美国的高铁技术并不发达。在过去的几十年里,高铁技术主要掌握在欧洲、日本人手中,中国则是后来居上。奥巴马政府发展高铁网络,当然不是为了从这些国家扩大进口,其长远考虑是通过联邦政府提供资助,催生美国自有的高铁产业,从而成为增加美国出口的又一亮点。出于这一目的,奥巴马政府在宣布为期6年的高铁计划时,曾明确表示,将应用“只买美国货”条款,即所需钢铁等,只要有“美国制造”,就必须在美国采购,以吸引私营部门投资开发和运营高速铁路机车,最终为美国创造大量的就业岗位。

然而,在高铁市场已被欧洲、日本和中国三分天下的局面下,美国后来居上的可能性并不大。这意味着,在投入巨资发展高铁技术后,美国高铁产品的全球竞争力也不强。即使有“只买美国货”这一保护主义色彩浓厚的条款的保护,如果其产品只能用于有限的美国市场,而不是大规模出口,相关企业的前景也非常不妙。况且,开发技术需要时间,“只买美国货”并不可行,美国高铁所需的技术、设备,只能在欧洲、日本和中国之间进行选择,美国人能做的只是将进口产品“组装”在一起。由此看来,奥巴马想用高铁项目来救美国经济,前景并不乐观。

《环球人物》供稿

环球人物
GLOBAL PEOPLE

本报独家合作媒体