

特朗普宣布对加州高铁“撤资”；自首条“高铁”诞生以来再无高铁

半个世纪了，美国难圆“高铁梦”

■本报驻华盛顿记者 张松

就在马斯克的“超级高铁”计划吸引全世界眼球的同时，美国政府的“高铁梦”再受重挫。2月19日，特朗普政府宣布，将取消对加利福尼亚州高铁项目的9亿美元拨款，并考虑采取法律行动，追回过往发放的资金。这标志着加州高铁项目在经历了十多年的反复后终于寿终正寝。

资金问题还是政治报复？

美国运输部19日发表声明称，将取消对加州高铁9.286亿美元的联邦拨款，并探索“每一种可能的法律行动”，追回运输部辖下联邦铁路管理局此前对该项目的25亿美元拨款。

此前，新任的加州州长纽森在上周发表的首次国情咨文中宣布，由于造价飞涨，被迫放弃修建从洛杉矶到旧金山的高铁项目，仅保留原定1200公里规划中的177公里。他表示：“这个项目花费太多，耗时太长，项目几乎没有监管，且透明度不够。”

2008年，时任共和党籍州长施瓦辛格提议修建贯穿加州南北的高铁。当时的规划是连接洛杉矶和旧金山，两期工程分别将于2029年和2040年完工，从而把两地通勤时间缩短到两个半小时以内。当年，加州同意使用100亿美元的债券收益作为高铁启动资金。2010年，时任美国总统奥巴马向加州拨款35亿美元用于高铁建设。

不过这些投入比起飙升的成本估算，实在是杯水车薪。在2008年的计划中，加州高铁的建设成本只有336亿美元，而在2018年3月的商业计划中，该项目估算成本已高达773亿美元。随着物价上涨，这一成本预计还将继续上升。

联邦铁路管理局局长19日致信加州高铁管理局，提到加州高铁“未能取得有效进展”，而加州州长纽森决定缩短高铁建设长度，也加重联邦铁路管理局对该项目能否完成的疑虑。

纽森迅速做出回应，称特朗普是在进行政治报复。加利福尼亚州、纽约州等16个州在2月18日联合提起诉讼，指控特朗普宣布“国家紧急状态”以绕过国会筹集建墙经费的做法非法。纽森称，“这不是巧合”，加州带领16个州对总统提起诉讼，而特朗普政府在24个小时后就施加了威胁，“总统甚至在今早的一条推文中将这两件事情联系起来，这明显是政治报复，我们不会袖手旁观”。纽森称这9亿美元联邦资金已经是加州的钱，“我们将为此而战”。

特朗普19日在社交媒体上称，加州高铁比“迫切需要”的墙要贵上数百倍。此前，特朗普在加州宣布放弃高铁项目后，斥责该项目浪费了数十亿美元，“他们欠联邦政府35亿美元。我们现在想要把那笔钱拿回来！”

最快“准高铁”时速仅110公里

加州高铁是美国“高铁梦”难圆的一个缩影。美国是世界上铁路建设起步最早，分布最密集的国家，也是全球高铁的首倡国家之一。早在1965年，美国国会就通过《高速铁路法案》，要求发展高速铁路。1969年，美国第一条高铁、设计最高时速240公里的华盛顿至纽约“城际快车”通车，并成为美国高铁的骄傲。但此后因运营不顺、线路老化等原因于2006年停运。

进入上世纪90年代以来，美国高铁无论从规划、投资还是运营来看，都远远落后于欧洲、日本和中国。有意思的是，美国不同部门对“高铁”的定义也不同。交通部规定时速180公里以上的铁路就可以称为“高铁”，《美国联邦法典》规定时速200公里以上才能

叫高铁；对此，美国国会图书馆的定义则是时速240公里以上。

不过目前没有一条商业铁路的时速能达到上述任何一项标准。美铁公司经营的东北走廊“阿西乐特快”被认为是美国最快的“准高铁”，设计时速200公里，但实际运营时速只有110公里左右。

奥巴马任内，美国政府对高铁一度十分积极，还打算投入巨额资金扶持各州申请高铁项目。但不少共和党人执政的州毫不领情。除加州外，极少有州申请这笔经费，原因是州内配套资金难以筹集，民众支持率也不高。

加州高铁搁浅后，美国高铁的希望寄托在得克萨斯州。得州高铁连接得州首府达拉斯和休斯敦，这两大城市相距390公里，预计到2035年人口总数将达1000万人，算是美国少有的人口密集都会区。投资120亿美元的这条高铁设计时速329公里，预计将把达拉斯和休斯

敦的通勤时间从目前的4小时缩短到90分钟。

不过看起来十分美好的得州高铁仍然不断遇到各方阻力。该高铁原定2022年通车，但截至目前已多次推迟动工。就在本周，得州一家法院宣判，高铁投资方“得克萨斯中央铁路公司”不得迫使沿线居民出售房产或地产，这将使得其动工时间进一步推迟。

2017年7月，特斯拉公司首席执行官马斯克宣称，已得到当地政府“口头许可”，在首都华盛顿特区至纽约间修建一条“超级高铁”。建成后，乘客将能在29分钟内从纽约到达368公里外的华盛顿。2018年2月，马斯克再度声称已经得到华盛顿特区许可，在一处废弃停车场开始“准备性的挖掘工作”。不过美国媒体普遍对此表示怀疑，认为除了征地及超高技术难度外，数十亿甚至数百亿美元资金投入将使该项目缺乏可行性。

“高铁梦”难圆的四大原因

福布斯网站刊文分析了美国“高铁梦”难圆的四大原因。

一是人口密度，这是制约高铁在美国生根的最重要原因。相比于亚洲和欧洲很多地方，美国地广人稀，人口分布比较分散。比如美国第四大城市达拉斯的人口密度还比不上中国的河北省，而后者在中国不算人口密集的省份。

二是摊大饼式的城市规划。除了纽约等极少数城市外，美国城市大多铺得很开，没有严格意义上的单一市中心，居民住在独栋住宅，通过汽车上下班，同时公共交通并不发达。这使得即便高铁开通，居民不仅需要开车前往本地高铁站，到达目的地后仍需要开车前往目的地，从而增加交通成本。

三是全国人口分布。美国人口密集区域，大部分在相对分离的东、西部沿

海，以及中北部大湖地区和南部墨西哥湾地区，而幅员辽阔的中西部地区则人口稀疏。这使得建立全国性的高铁网在美国成本极为昂贵，从而制约了交通企业发展高铁的积极性。

四是综合成本高昂。美国土地和房产价格昂贵，占地面积大的高铁面临天价拆迁补偿的问题。此外，美国人工、配套等成本也很高。

其实，同业竞争激烈也是美国高铁不受青睐的重要原因。美国是世界上公路和机场最多的国家，其中公路总长665万公里，机场13000多个。记者所在的首都华盛顿，前往南部佛罗里达的迈阿密，非节假日往返机票只要300美元左右，而如果通高铁，车票不会更便宜。美国人也很喜欢一家人驱车几小时，前往附近的城市度假，因此城际高铁的需求没有亚洲和欧洲那么旺盛。（本报华盛顿2月20日专电）



2015年1月，时任加州州长杰里·布朗（中）在铁轨上签名，启动高铁项目。没想到4年后项目夭折，美国高铁梦只剩铁轨。视觉中国

意法高铁缘何修得如此艰难

■本报记者 陆益峰

近日，一条连接意大利和法国的高铁项目陷入争议漩涡。意大利基础设施和运输部长达尼洛·托内利利上周发布报告称，意法高铁项目将导致意大利损失超过70亿欧元。

去年7月，意大利民粹主义政党“五星运动”和极右翼保守派政党联盟党联合组阁上台后，以“需要进一步评估”为由叫停了该项目意大利段。而托内利利正是出自“五星运动”。

据报道，意法高铁项目连接意大利北部工业重镇都灵与法国第三大城市里昂，全长270公里，列车时速220公里，工程于2013年开工，预计将于2025年完成。高铁建成后，不仅能大幅缩短都灵和里昂之间的通行时间，如果再连上意大利两国各自的铁路网，两国民众的交往也更加方便。据法新社报道，高铁通车后，意大利第二大城市米兰到法国首都巴黎的时间将从现在7小时缩减至4.5小时。

然而，这样一条利国利民的高铁，遭到意大利都灵民众和执政党之一

“五星运动”的强烈反对，导致项目进展困难，他们背后究竟在打着怎样的小算盘？

意大利将损失70亿欧元？

在意大利高铁项目中，最艰难的也最容易引起争议的，是穿越意大利两国边界的阿尔卑斯山隧道。该隧道全长约58公里，工程于2013年开工，目前整个工程已推进28.9公里。

去年12月，都灵约8万民众走上街头示威，反对建造意法高铁。其反对理由有三：第一，修建隧道及高铁的其他工程，会对当地的水质造成严重破坏，可能引发周期性的洪水和山体滑坡；第二，意法高铁项目耗资巨大，想回本不是那么容易，可能需要几代人的努力；其三，现在都灵与里昂之间的运输业十分发达，许多都灵人以此为生，一旦高铁建成，将对他们的生计造成严重冲击。

意大利基础设施和交通部长的报告似乎也印证了民众的担忧。比如，报告认为，高铁项目建成后将入不敷出，到2059年，意大利用于维护和运营高铁的成本将高达79亿欧元，而所获客运收益

仅为13亿欧元。此外，随着高铁的运营，公路运输等行业损失将达4.6亿欧元。因此，整个高铁周期内，意大利方面的损失将超过70亿欧元。托内利利表示，报告所列的数据“极端负面”，因此需要政府作出最后决定。

对此，“五星运动”的执政盟友——联盟党却力挺高铁项目，拒绝这份报告，并称这条铁路对以出口为导向的意大利经济至关重要。而法国交通部长伊丽莎·博尔内也在一份声明中说，法方一向对高铁项目持“坚定立场”，暗示法方不会因报告而改变主张。

在部分民意裹挟下被搁置

意法高铁连接都灵和里昂，其中都灵人口约170万，里昂约230万，高铁长270公里，这些因素都能让高铁发挥最大效能。按照日本、德国和中国等高铁强国的经验来看，在800公里以下，高铁比公路客运更具时间和环保优势，比航空更具有成本和环保优势。此外，经过人口稠密地区的高铁，本身也能创造良好的经济效益。更不用说，意法高铁项目还是欧盟连接南欧和东欧的基础设施建设项

目的重要一环，对于意法乃至欧盟的“互联互通”至关重要。

然而，这样一个重点工程，却在部分民意的裹挟下被搁置，不能不说是一种遗憾。都灵部分民众出于自身利益反对修建高铁，而作为意大利执政党，应该在回应民众利益关切的基础上，着眼于国家和欧盟的长远利益将项目推进下去。但“五星运动”却执意反对修建高铁，这是为何？有分析认为，目前“五星运动”的支持率下降，这个靠民粹主义上台的政党，不得不面对高铁项目采取强硬立场，迎合部分民众诉求，以期提升支持率。

此外，高铁的效益也不能仅靠客运收益来衡量，其对城市乃至一国经济的推动作用是有目共睹的。对于报告所列负面数据，意大利众议院联盟党领袖里莫利表示：“政府不能把那份分析报告奉为圭臬。”

不过，莫利纳里还表示，如果执政联盟无法达成一致，高铁项目是否继续将交由公民投票决定。有了英国“脱欧”公投的前车之鉴，人们不禁对意法高铁的未来捏了一把汗。

行走世界

■水心

印度和伊朗近年来在各领域合作密切，除了能源供应、地缘政治等现实因素考量外，两国在文化上也颇有渊源。印度与伊朗同为文明古国，在漫长的历史长河中，亚欧大陆王朝兴衰，国运变迁，但印度文化与波斯—阿拉伯文化却始终相闻相和，互相融合，成就了许多有趣的历史典故。

根据现代学术界推测，在今天俄罗斯西南部乌拉尔山脉附近居住着原始印欧人，在公元前2500年左右，他们开始向外迁徙，向西进入欧洲大部分地区，成为希腊人、凯尔特人及日耳曼人等使用印欧语系民族的祖先；向东则深入中亚腹地，其中一部分原始印欧人进入伊朗高原定居，其时产生了“雅利安人”(Aryan)一词，意为“高贵的人”。在公元前1500年左右，进入伊朗的一部分原始印欧人继续向东南方向移动，越过阿富汗的兴都库什山脉来到印度河流域。在印度河流域，他们经过漫长战争，最终击败达罗毗荼人等土著人，在印度次大陆北方建立起统治政权，成为吠陀文化的创造者。

当然，一些印度现代民族主义学者

从根本上否认雅利安人征服次大陆的历史，认为这是西方学者的无稽之谈，本质上是西方霸权的学术映射，这种掺杂了复杂民族情绪的观点则是另一个有趣的话题了。从现代学术界普遍接受的观点来看，梵语是印欧语系最古老的语言之一，印度雅利安人与伊朗人同宗同源，算得上远方亲戚。

马其顿的亚历山大大帝逝世后，塞琉古一世承其伟业，在马其顿帝国东部疆域上建立塞琉古帝国，领土包括美索不达米亚和波斯。公元前305年，塞琉古一世率军横越印度河，入侵旁遮普，与孔雀王朝的开国大帝旃陀罗笈多铁路相逢，两大豪杰，难分胜负。

罗马历史学家阿庇安在《叙利亚战争史》中记载，最终双方认可了对方的势力范围，并缔结婚姻。塞琉古承认旃陀罗笈多对旁遮普的统治，并将一个女儿嫁给旃陀罗笈多。旃陀罗笈多则赠送给塞琉古500头大象，并保持最重要、最信任的谋臣考底利耶前往迎娶，迎娶队伍则到了今天伊朗的恰巴哈尔港。考底

利耶擅长权谋，被后人称作“印度的马基雅维利”，今天新德里的使馆区正是以他的名字命名，称作Chanakyapuri，意为“考底利耶之城”。

公元8世纪，阿拉伯人征服波斯，萨珊王朝灭亡。萨珊时代，琐罗亚德教(拜火教)是波斯最具影响力的宗教。为了逃避穆斯林的迫害，大批波斯人迁往印度次大陆的西海岸定居，他们被称为帕西人(Parsi)，“帕西”在古波斯语中即意为“波斯”。今天，印度的帕西人主要集中在古吉拉特邦，他们改说印地语和古吉拉特语，妇女改穿纱丽，但依然坚守拜火教的信仰。帕西人勤勉、精明，重视文教，善于经商，印度最大的私营家族企业塔塔集团便是帕西人创立的。此外，印度国旗三色旗的设计者卡玛，“铁娘子”英迪拉·甘地的丈夫费罗兹·甘地、巴基斯坦开国总理的遗孀佩蒂均是帕西人，可谓名流辈出。

对现代印度文化影响最大的波斯元素则来自莫卧儿王朝时期。莫卧儿王朝皇帝巴布尔在明朝游牧民民族突厥人的后裔，在文化上深受波斯影响，其后的诸帝王对波斯风情亦情有独钟。最有名的当属第五位君王沙·贾汗，这位痴情帝王为纪念死去的爱妻，下令修建泰姬陵，其主设计师就是波斯建筑师乌斯塔德，泰姬陵建筑群花园中心是白色大理石水池，四条红砂石渠形成十字形水系布局，白色大理石陵墓倒映在水中，象征天堂和全世的统一，是典型均匀对称的波斯式“四分花园”。此外，泰姬陵的拱门内三面围堵，一面完全敞开，正对庭院，这种拱门形成的大厅在波斯被称为“伊万”，是萨珊王朝建筑的典型标志。

莫卧儿时代，波斯艺术的瑰宝细密画也在印度大放异彩。细密画在波斯最初是作为书籍装饰插图兴起的，在萨法维王朝时期达到高峰。巴布尔的儿子胡马雍曾流亡波斯，在萨法维宫廷避难期间，他深深迷恋上了细密画。待胡马雍返回印度，重登帝王宝座，他将波斯画家聘任到印度，开创了“莫卧儿画派”。

莫卧儿细密画较多表现君王贵胄的英姿风采和世俗生活，如狩猎、战争、宴

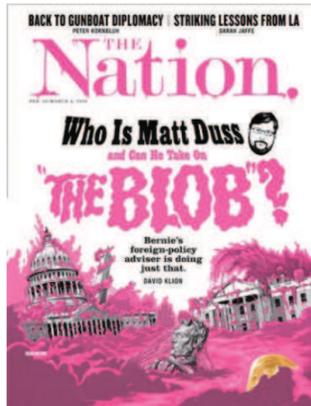
饮，还将肖像画带到了印度绘画中，充满个人魅力和写实性。在莫卧儿王朝统治地区以外的其他印度土邦，细密画与印度教神学结合起来，两大史诗《摩诃婆罗多》和《罗摩衍那》成为细密画题材的主要来源，尤其是毗湿奴的化身黑天与牧女拉达的爱情故事，成为细密画经久不衰的主题。

在饮食上，西北印度的烤肉与伊朗异曲同工，连名字都同样叫做Kebab。新德里孔雀饭店里有一家赫赫有名的印餐厅，叫做布哈拉，许多知名人士如克林顿夫妇、普京都曾光顾于此。“布哈拉”原是乌兹别克斯坦城市，9至10世纪时为波斯人建立的萨曼王朝首都，从这个名字可看出西北印度食物与波斯之间千丝万缕的联系。印式甜点喜欢用坚果、香料亦是受波斯文化影响，最具有代表性的玫瑰果，做法就是将牛奶与面粉油炸后，放入玫瑰水或藏红花糖浆中而成，民间传说就是沙贾汗的宫廷御厨发明的。

总之，在斑斓瑰丽的印度文化中，波斯元素正是那一抹不可或缺的亮色。

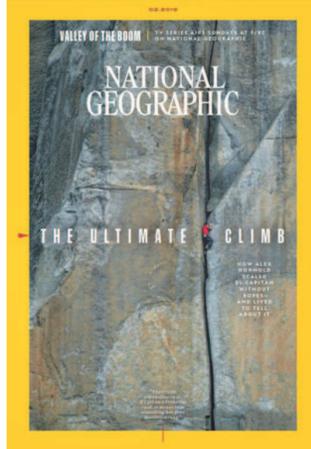


《旁观者》2月16日
工党的瓦解
英国执政党保守党在“脱欧”进程中精疲力竭，反对党工党也没好到哪里去。工党不仅在民意调查中落伍，科尔宾也成了最不受欢迎的工党领导人。截至目前，8名工党议员已在本周辞职，他们在接受采访时表示：“(辞职)压力来自于工党被铁腕的偏执狂们所主导。”



《国家》2月25日
桑德斯的外交顾问

伯尼·桑德斯近日宣布将参加2020年美国总统竞选，并将注意力转向外交方面。在2016年大选中，桑德斯的主要关注点是国内经济问题，许多评论家将其称为外交上的轻量级人物。自2017年2月聘请马特·杜斯担任外交政策顾问以来，桑德斯已对外交事务有所熟悉。而46岁的杜斯被认为是突破特朗普于现实主义外交政策的最重要人物之一，他在推动也门决议问题上发挥了关键性作用。



《国家地理》2月
徒手攀岩的传奇

单人徒手攀岩被称为最纯粹的运动。亚历克斯·霍诺尔德是这一运动多项纪录的保持者。在平时的训练中，他在岩石上为每一个动作精确“编舞”，记住数千个复杂的手脚序列，回到驻地后在笔记本上记录下每一天的训练细节。就这样，他在2017年6月征服了加州优胜美地国家公园的酋长岩。



《纽约客》2月18日
尤斯塔斯的新形象

尤斯塔斯·提利是《纽约客》杂志的“吉祥物”，他手拿单片眼镜观察蝴蝶的形象，被连续使用了90多年。鉴于当前政治和艺术环境中女性的声音已被放大，本期封面将尤斯塔斯塑造成一位美丽优雅的女人，希望她能引起人们对歌剧的关注。