

英国第二条高铁为何16年仍“难产”



2021年8月5日,乘客走在英国伦敦的滑铁卢火车站
新华社发

英国政府日前宣布,英国第二条高速铁路HS2(High Speed 2)施工将再次延期,预期通车时间暂时推至2033年。

HS2计划早在2009年就已提出,“见证”了英国从保守党执政“切换”至工党执政,但迄今尚未铺设任何轨道。相关报告及分析人士指出,HS2之所以“难产”,主要原因在于规划缺乏可行性、管理频出漏洞以及政府政策反复无常。



2023年1月5日拍摄的英国伦敦帕丁顿火车站
新华社发

不断缩水的规划路线

英国第一条高铁线路HS1早在20多年前建成,使英国首都伦敦经英吉利海峡隧道与欧洲大陆相连。然而,HS2计划的推进却命途多舛。英国交通大臣海迪·亚历山大18日在英下议院发言时甚至说,根据HS2项目建设公司首席执行官马克·怀尔德主持的中期评估报告,她“看不到有任何途径能按计划实现2033年通车”。

HS2最初设想是连接英格兰

东南部的伦敦与西北部的曼彻斯特,途中从伯明翰铺设一条通往北部城市利兹的线路,最终形成“Y”形铁路。

据英国《卫报》报道,英国交通部在2013年制定HS2一期工程预算时,项目只有“基础设计”。此后,由于环境保护、施工安全等考虑,部分路线需重新规划,继而出现规划设计与实际建设“严重脱轨”现象,工程预算不断攀升,到2015年飙升至557亿英镑。为控

制预算,历届保守党政府多次删减规划路线长度,在前首相里希·苏纳克执政期间,HS2甚至被缩减至仅剩伦敦至伯明翰路段。

英国国家审计局2020年1月发布的报告称,HS2预算超支数十亿英镑,进度延误多年,这些问题均源于政府“未能理解该项目存在的风险”。截至2019年底,政府设定的项目预算上限仍为560亿英镑,远低于预估的真实成本,使得施工方“无钱为继”。

大型基建的反面教材

交通大臣亚历山大在18日的发言中把HS2称为“骇人听闻的烂摊子”,因为工程不断延期,其成本于2012至2024年间激增了370亿英镑。

HS2计划提出16年以来,由于系统化管理漏洞和治理不力等问题频发,项目实施久拖不决。英国基础设施项目实施管理局在2013年的一份报告中警告,HS2在项目评估、进度规划、预算编制和收入效益等方面存在问题,该

项目需被重新评估。

2025年2月,英国议会下院政府账目委员会指出,近年来政府的反复干预对HS2项目进度和预算造成了“破坏性后果”,交通部与HS2公司在合作中经历一连串失败,双方甚至在成本、进度和建设范围等最基本问题上也难以达成一致,堪称大型基建项目推进与管理的反面教材。

除管理问题,HS2项目难以推进也与长期困扰英国铁路网络的

结构性问题密切相关。普利茅斯大学交通地理学教授乔恩·肖和斯特林大学高级研究院院长、公共政策与治理教授伊恩·多彻蒂联合撰写的报告指出,英国在交通规划上“迷恋晦涩的经济计量分析”,凸显“只纠结精确错误、而不追求大致正确”的老毛病。“这种方式将糟糕的战略决策强化并合理化,使许多具有价值的项目因遭遇有组织的政治反对而夭折。”

朝令夕改的高昂代价

英国政府政策变动频繁,也让HS2这一具有多重战略目标的项目逐渐“面目全非”,浪费了大量资源。

2020年,时任首相鲍里斯·约翰逊批准项目继续推进,但砍掉了通往利兹的东支线。2021年11月,英国政府正式取消东线,放弃将铁路延伸至东米德兰兹地区和约克郡的计划。2023年3月,在通胀飙升、财政吃紧的背景下,时任交通大

臣马克·哈珀宣布HS2关键路段工程延期:北线的伯明翰至克鲁段建设将推迟至少两年,而伦敦尤斯顿终点站的建设无限期搁置。同年10月,时任首相苏纳克在保守党大会演讲中宣布取消HS2剩余北段——伯明翰至曼彻斯特的线路,而政府此前已为该线路的规划与土地征用投入数十亿英镑。

政策上的频繁变更不仅让沉没成本日渐高涨,也动摇了承包商

和地方利益方的信心。据英国媒体报道,尤斯顿新建车站的预算已激增至48亿英镑,几乎是初始预算的两倍,部分原因在于设计和范围的不变更。

英国智库政府研究所指出:“如果投资重大基础设施项目是(想传递)英国专注于增长并解决区域不平等的重要信号,那么缩短铁路线路似乎传递了相反讯息。”

据新华社

流程缺陷及监管不力 波音“门塞事故”调查



2024年1月5日,阿拉斯加航空公司一架波音737 MAX 9型客机起飞后不久,机舱侧面一处门塞脱落
(资料图片)

美国国家运输安全委员会24日说,波音公司在制造流程中对员工培训和指导不足,以及联邦航空局监管不力,是导致其737MAX 9型客机在2024年发生起飞后不久机舱门塞(内嵌式应急门)脱落事故的主要原因。

据美联社报道,美国国家运输安全委员会历经17个月的调查发现,事发客机在组装过程中进行维修时,固定门塞的4枚螺栓被拆除后未重新安装。

调查发现,涉事门塞已在154次航班飞行中逐渐松动,直至最终脱落。波音公司员工告诉调查人员,他们承受巨大工作压力,被迫超速工作并承担不熟悉的任务。24名门组员工均未接受过门塞拆卸培训,仅其中一人曾拆卸过一次门塞,但此人在事发客机组装期间正在休假。门塞重新安装时,门组员工并未参与。

美国国家运输安全委员会指出,波音公司缺乏有效安全措施确保门塞正确安装,联邦航空局监管系统也未能发现制造过程中的系统性缺陷。

美国国家运输安全委员会主席珍妮弗·霍门迪说,这起事故完全可以避免,因为波音公司早该解决至少过去10年内部审计、报告等多次曝出的生产问题。“导致这次事故的安全缺陷对波音公司和联邦航空局来说本应显而易见……事故未造成人员伤亡或重伤,实属奇迹。”

2024年1月5日,阿拉斯加航空公司一架波音737 MAX 9型客机起飞后不久,机舱侧面一处门塞脱落。客机随后紧急降落,机上177人全部生还,其中7名乘客和1名空乘人员受轻伤。调查人员检查后发现,本应将门塞固定到位的4枚螺栓缺失。

按美国国家运输安全委员

会说法,尽管事故发生后波音公司和联邦航空局已经改进培训和流程,但双方仍需加强识别和解决制造过程中风险的能力,以杜绝此类缺陷。该委员会建议波音持续完善培训和安全标准,明确操作规范记录要求,同时敦促联邦航空局加快步伐,确保其审计监管机制能有效应对历史遗留问题和系统性风险。

美国联邦航空局在一份声明中表示,自阿拉斯加航空公司门塞事故以来,该机构已彻底改变对波音公司的监管方式,并将继续严格监管,以确保波音解决其系统性的生产质量问题。

波音公司在一份声明中说,将认真研究国家运输安全委员会报告中的改进建议。“我们对这起事故感到遗憾,将继续努力加强整个业务的安全和质量。”

近年来,波音客机曾多次出现过安全事故。2018年10月和2019年3月,印度尼西亚狮子航空公司和埃塞俄比亚航空公司各有一架波音737 MAX型客机失事,两起事故共造成346人遇难。调查发现,空难原因和该机型新软件系统安全设计漏洞有关。在获取适航认证过程中,波音向美国联邦航空局故意隐瞒这一风险,也未就该软件系统加强飞行员培训。

2024年7月,波音向美国司法部承认737 MAX机型在申请适航认证过程中“密谋欺诈美国政府”,认罪罚款并承诺进行整改。

今年6月12日,印度航空公司一架波音787-8型客机在印度西部古吉拉特邦艾哈迈达巴德机场起飞后不久坠毁,机上和地面上共270余人遇难。事故原因正在进一步调查中。

据新华社