

情牽京滬穗港 疫下停駛兩年

城際直通車即將永久停運



新冠病毒疫情近日放緩，兩地恢復通關又再成為大眾關注的議題。受疫情影響，港鐵



的城際直通車暫停運作至今超過兩年，消息透露，直通車在最近數月已經停止日常維修，甚至已沒有訂購備零件，直通車永久停運的計劃已經進入決定階段，只待公布，相關線路的工作人員將被分配至其他部門繼續工作，不會裁員。有立法會議員表示，高鐵現時已完全能夠替代直通車，更接近一小時生活圈，城際直通車已完成歷史任務。

經常搭乘東鐵線的市民，等車的時候都曾看過不停站的藍頭火車經過，它就是城際直通車了。從最初往來尖沙咀及廣州，直通車行走至今已有一百餘年，每日乘客量曾經逾萬，但隨着廣深港高鐵路於2018年9月通車，城際直通車的乘客量應聲下跌28%，2018年底每日乘客量只有約7000人次，截至2019年9月的過去一年，平均每日乘客量約6900人次。

隨着疫情爆發，城際直通車與高鐵路自2020年1月30日起暫停服務至今。消息人士向大公報記者表示，永久停運直通車的消息，早已在港鐵內部流傳。根據正常操作，列車須按每日、每月、每年進行不同程度的維修，但由數月前開始，直通車已經停止這些例行維修，也已停止購買後備的更換零件。

消息人士形容，直通車現已無法透過自身動力運作。據了解，港鐵高層對直通車永久停運一事，已經到決定性階段，只待正式公布。

難敵高鐵競爭

實政圓桌立法會議員田北辰認為，直通車已經完成了它的歷史任務，是時候退役了。他表示，直通車從香港開出到廣州東站，車程需要近90分鐘，自從高鐵路通車後，直通車已經幾乎沒有優勢，直通車乘客量大減。隨着內地鐵路覆蓋更為完善，現時深圳已經在興建一個轉線交匯處，讓列車可以轉線到廣州南站或廣州東站，將來香港坐高鐵路可以直達廣州市中心，完全可以取代直通車。

香港鐵路工會聯合會主席林偉強表示，兩年來，直通車組的相關職員被調配到不同崗位繼續工作。他相信，若直通車永久停

運，員工也會按職位進行相關內部調配，不會有裁員情況出現。他估計，若決定永久停運，直通車依舊會放在車廠內保存，直到資產價值完結才會作處理。

林偉強表示，城際直通車是兩地發展的重要里程碑，見證兩地交通逐步加速，由以往的數小時汽車轉乘，到一路通的重要歷史見證。希望能將直通車放在博物館，讓後世人了解拉近一小時生活圈的歷史演變過程。

港鐵：公司會適時公布

港鐵公司回覆大公報查詢表示，一直密切監察疫情變化，並為關口重開後為乘客提供適切的跨境鐵路服務作好準備。城際直通車相關服務安排如有調整，公司會適時公布。港鐵一直安排城際直通車的員工接受培訓，以及調配到其他崗位繼續工作，包括其他車站、羅湖編組站及參與東鐵線過海段的準備工作等，並與員工保持溝通。

港鐵表示，由於近期本地鐵路線及其他部門需增聘人手或填補空缺，公司希望藉此機會，協助有意尋求其他事業發展的城際直通車員工尋找合適的工作崗位，並非裁員或削減人手。該公司早前曾為有意轉往其他工作崗位繼續發展的跨境服務員工作出類似安排。城際直通車員工亦可按個人意願繼續留在現時的崗位。運輸及房屋局表示，繼續密切留意兩地疫情，適時就恢復跨境列車服務作全盤考慮。

1979年

▲直通車恢復通車初期每天開行僅1對，當時每年客量7萬多次。

1997年

▲香港回歸後，每天開行6對，每年客量增至148萬人次。

▼城際直通車已停止運作超過兩年。

1911年10月 羅湖至廣州一段鐵路完工啟用，乘客搭乘廣九直通車，由九龍直達廣州，單程約需5小時。

1937年 抗日戰爭期間，廣九鐵路華段經常被日軍空襲，只能維持有限度服務。直到1946年才逐步恢復運作。

1949年 通往內地的直通車服務終止。

1979年 通往內地的直通車服務恢復。

1997年5月 滬九直通車及京九直通車正式啟用，當時從香港往北京的列車，需行走約24小時。

2007年 兩鐵合併，正式由港鐵公司負責九鐵鐵路業務，包括直通車。隨着廣深港高鐵路於2018年9月通車，城際直通車不再是來往香港與內地鐵路的唯一選擇。

2020年1月 直通車因疫情嚴峻，暫停服務至今。

▲有轉職到港鐵的乘務員表示，在直通車上學到的服務技巧，都可以運用到高鐵上。

▲疫下兩地人員往來大減，直通車由2020年初暫停服務至今。



▲隨着內地鐵路網絡進一步發展，城際直通車的優勢減少，歷史任務面臨完結。

●直通車因疫情嚴峻，暫停服務至今。

●兩鐵合併，正式由港鐵公司負責九鐵鐵路業務，包括直通車。隨着廣深港高鐵路於2018年9月通車，城際直通車不再是來往香港與內地鐵路的唯一選擇。

▲有轉職到港鐵的乘務員表示，在直通車上學到的服務技巧，都可以運用到高鐵上。



▲疫下兩地人員往來大減，直通車由2020年初暫停服務至今。

減少路軌共用 鐵路運作更暢通

與時並進

城際直通車有三條路線，廣東線來往紅磡與廣州東，上海線來往紅磡與上海，北京線來往紅磡與北京西，在香港境內與東鐵線共用同一路軌，當行走經過時，本地列車需要配合調整，讓它先通過，影響東鐵線列車班次。立法會議員田北辰認為，直通車若停運，對本地交通的好處是減少了共用鐵路的其他列車，騰出的時段，可讓屯馬線及未來的沙中線加密班次。

香港鐵路工會聯合會主席林偉強表示，由於城際直通車在沙田、大埔、火炭等路段，需要與東鐵線共用一軌，導致一旦有城際直通車經過時，東鐵線列車便要讓其先行，延長乘客等待時間。而直通車班次密的時候，每半小時可能就會有一班經過，而且直通車在香港段行走的時速非常低，短短40公里的距離，需要行走90分鐘才到廣州。所以若落實停運，對香港鐵路整體運作，能起更暢通的作用。

直通車與高鐵路票價

直通車			高鐵路			
紅磡到廣州東	紅磡到上海	紅磡到北京西	目的地	香港西九龍到廣州南	香港西九龍到上海虹橋	香港西九龍到北京西
成人\$155	成人\$508-\$1039 (視乎軟/硬臥)	成人\$574-\$1191 (視乎軟/硬臥)	票價	成人\$264	成人\$1239	成人\$1323
小童\$78	小童\$320-\$680 (視乎軟/硬臥)	小童\$366-\$788 (視乎軟/硬臥)		小童\$133	小童\$619	小童\$662
1小時57分	約19小時	約24小時		行駛時間	約50分鐘	約8小時

百年鐵路 老乘客懷緬坐列車看風景

集體回憶

廣九直通車有百年歷史，也是一代人的集體回憶。已經退休的廠商李伯伯，於80年代末到東莞開皮革廠，他憶述當年沒有那麼快的交通工具，乘坐直通車是當時最方便的方法。

「以前哪有這麼方便的交通？能搭上直通車的，都算條件不錯的了，也是不少到內地的商家選擇的交通工具，往返都算方便。」李伯伯笑言，他到東莞做生意的時候是88年，當時最快的

方法就是坐直通車，一般兩、三小時就能到達廣州東，到站後再轉乘巴士，就能到達東莞，全程花上6小時左右。

另一個方法就是到羅湖口岸坐火車，那也是最多人回鄉時喜歡搭乘的路線，經常能看到一個人手持糧油雜貨，甚至家電手錶，大包細包各式各樣。「要是由羅湖到深圳，再過去東莞，就要坐更長時間的巴士了，要多花起碼兩個小時的時間。」李伯伯說。

對於直通車可能永久停運，李伯伯說，「也沒有那麼多可惜，畢竟時代是會變的，社會是要進步的，舊的事物，留在大家心裏就夠了。」他說以前搭乘直通車，最喜歡就是欣賞窗外風景變化，看着房子從高樓大廈變低矮平房，從灰茫茫的城市景色，駛往綠油油一片的田園面貌，「當時覺得，直通車已經很快，誰知道現在的高鐵，快到連風景都看不清了。」

大公報記者伍軒沛