

抗擊 新冠肺炎

受新冠疫情影響而於2020年1月下旬起暫停服務的城際直通車或完成其歷史任務。有消息指出，特區政府計劃短期內永久停運由香港紅磡站至廣州的城際直通車服務，港鐵亦將解散城際直通車的客運部門，受影響員工將調往其他部門（見另稿）。曾任九廣鐵路主席的「實政圓桌」立法會議員田北辰昨日在接受香港文匯報訪問時表示，高鐵日後會接駁至廣州市區，將可取代城際直通車的功能，加上直通車與東鐵線共用路軌，停運直通車能釋出路軌讓東鐵線增加班次，是「一石二鳥」的安排。運輸及房屋局回應表示，將密切留意兩地疫情發展，適時就恢復跨境列車服務作全盤考慮。

◆香港文匯報記者 費小燁



◆有消息指出，特區政府計劃短期內永久停運由香港紅磡站至廣州的城際直通車服務。圖為昔日行駛中的城際直通車。資料圖片

城際直通車料將抵終站

田北辰：高鐵會接駁至穗市區 停運能騰出路軌增東鐵線班次

前身為廣九直通車 1911年起啟用

來往九龍至廣州，有逾百年歷史的直通車服務，過去曾為無數往返香港與內地的人帶來方便，更曾有多個國家的元首與外交大臣到中國國事訪問時，都會經由香港乘坐廣九直通車進出內地。不過，由於直通車與廣深港高鐵的功能重疊，且後者速度更快，直通車的重要性已大不如前。有立法會議員及工會代表昨日在接受香港文匯報訪問時均認同，直通車在香港與內地的鐵路及經濟發展上舉足輕重，但如今是時候完成其歷史任務。

◆1911年10月5日，廣九鐵路(華段)開通儀式。圖為蒸汽火車 Kitson Class 2號機車。



◆當時使用的2號蒸汽機車的側面。



城際直通車前身為廣九直通車，於1911年起啟用，當時全長178.55公里，其行走的路段是廣九鐵路歷史最悠久的列車運行區間之一，由九龍至廣州的單程車程約需5小時，至2020年停駛前車程已縮減至約兩小時。



◆大埔淑女號於1936年10月14日，創下九龍總站到廣州，不停站車程少於兩小時15分鐘紀錄。圖為同類型的廣州淑女號。

抗日戰爭期間，直通車服務曾於1938年中斷，至1946年逐步恢復運作。其後，列車服務再告中斷，直至改革開放後於1979年再度恢復運作。1979年4月15日，廣州舉辦第四十五屆廣交會，大多數採購商的交通首選便是乘坐廣九直通車。



◆1979年4月4日恢復直通車客運服務，首班駛過羅湖橋的直通車。

據統計，由1979年4月到1980年年底，已有25個國家的元首及外交大臣到內地進行國事訪問時，均選擇廣九直通車出入境。截至2010年10月，廣九直通車由1979年4月恢復運行以來累積載客量已逾6,250萬人次。

「實政圓桌」立法會議員田北辰形容，直通車的角色曾經好重要，「畢竟是來往廣州與九龍的鐵路，對要往來大灣區者更加重要，但如今應已完成歷史任務了。」

工聯會倡保育直通車

工聯會香港鐵路工會聯合會主席林偉強指出，直通車可謂見證了整個珠三角的鐵路發展，同時見證了國家改革開放與經濟發展，但隨着內地鐵路網日趨完善及高鐵開通，如今已無甚價值可言。他說：「這並不可惜，因為隨着時代進步，(直通車)面臨被淘汰的命運是必然事實，惟它在兩地鐵路發展上的地位十分重要，應好好保育它。」

文：香港文匯報記者 費小燁 / 圖：九鐵網頁

一九二一年

一九三六年

一九七九年

城際直通車的前身為廣九直通車，為早年內地與香港主要的交通運輸服務，惟自廣深港高鐵香港段通車後，直通車的乘搭人次從2018年的每天約11,700，跌至2019年的約6,900。港鐵於2019年的中期業績上指出，直通車收入按年跌30%。因應乘客需求預測，城際直通車服務由2019年7月10日起調整，來往紅磡及廣州東站的城際直通車服務由每天24班減至每天18班。

由於班次調整，港鐵公司當時亦相應加強東鐵線班次，並使相關東鐵線班次更加平均分布。

直通車功能將被高鐵取代

雖然廣深港高鐵走線目前只能到稍遠的廣州南站，與可直達廣州心臟地帶的廣州東及廣州站的直通車不同，但廣州市交通運輸局去年底的文件提到，高鐵最遲2024年前連接廣州市區，屆時直通車的需求將進一步下降。

消息指，直通車的功能將被高鐵取代，特區政府正計劃永久停駛直通車。田北辰昨日透露，內地目前正於廣州興建換線交匯處，讓高鐵除了到廣州南站，亦可直達廣州東站，「我所得到的資訊是將來高鐵從西九龍站開往廣州石壁，會是一班去廣州南、一班去廣州東站。」

可紓緩東鐵列車擠迫情況

他形容此舉是「一石二鳥」，不但可提升高鐵成效，屆時城際直通車的功能將完全由高鐵取代，其歷史任務亦可完成，可以騰出路軌予東鐵線使用，有助紓緩東鐵

列車擠迫情況。

田北辰指出，東鐵線擠塞問題多年來未有解決，且隨着沙中線落成後，乘客量更多，惟列車卻由12卡減至9卡，繁忙時間更擠迫。他以目前東鐵線繁忙時間一小時最多逾20班車計算，取消直通車可令每小時多一班東鐵列車，載客量增加3%至4%，「繁忙時間東鐵本身班次都不夠，每小時有一班直通車佔用了路軌，你說市民會怎樣想？」

他預計待高鐵可直達廣州市區後，直通車才會永久停運。

劉國勳：高鐵「地鐵化」展開工作

民建聯立法會議員劉國勳表示，有聽聞城際直通車將永久停運。他認同直通車班次可逐漸減少，尤其東鐵線改用9卡列車過海，將直通車共用路軌的時段騰空，可供東鐵增加班次，跨境鐵路服務則可由高鐵香港段配合。

他又透露，港鐵已就高鐵「地鐵化」展開工作，希望待疫情放緩再次投入服務後，市民乘搭高鐵更為方便。

運輸及房屋局昨日在回覆香港文匯報查詢時未有正面回應是否計劃永久停運直通車，僅指為配合新冠肺炎疫情防控措施，高鐵香港段及城際直通車服務於2020年1月底起暫停，特區政府會繼續密切留意兩地疫情發展，適時就恢復跨境列車服務作全盤考慮。

港鐵則回覆指，公司於城際直通車暫停服務期間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，會適時公布。

昔日	現今
<p>資料圖片 運作如常</p>	<p>電視截圖 暫停服務</p>
<p>資料圖片 乘搭者眾</p>	<p>電視截圖 人去樓空</p>
<p>資料圖片 人來人往</p>	<p>電視截圖 冷冷清清</p>

傳客運部門短期解散 港鐵：非裁員或減人手

香港文匯報訊（記者 費小燁）城際直通車於新冠疫情下停駛逾兩年，位於紅磡站的客務中心則於上月底關閉，離境大堂長期空置。有消息指，港鐵將於短期內解散負責營運城際直通車的客運部門。港鐵昨日在回覆香港文匯報查詢時表示，公司一直安排城際直通車的員工接受培訓，以及調配到其他車站、羅湖編組站及參與東鐵線過海段的準備工作等其他崗位繼續工作，並一直與相關員工保持溝通。

工受到影響，希望港鐵與受影響員工妥善溝通，調整崗位時亦不應影響員工原有權益及薪酬待遇，要善待過去一直盡心盡力肩負維持直通車服務穩定的員工。港鐵昨日在回覆香港文匯報查詢時表示，公司一直安排城際直通車的員工接受培訓，以及調配到其他車站、羅湖編組站及參與東鐵線過海段的準備工作等其他崗位繼續工作，並一直與相關員工保持溝通。

員工可按意願續留現時崗位

據消息指，港鐵將於短期內解散負責營運城際直通車的客運部門，部分員工已調往港鐵其他部門工作。有傳媒亦引述消息指，港鐵近期已暫停雙層九廣通列車的恒常檢查與維修保養，相信該列車本身已接近「退役」。

港鐵指出，由於近期本地鐵路線及其他部門需要增聘人手或填補空缺，故公司希望借此機會，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，又強調並非裁員或削減人手，「事實上，公司早前亦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」，又表示城際直通車員工亦可按個人意願繼續留在現時的崗位。

勞聯籲調整崗位勿影響薪酬

有業內人士透露，在疫情前，有逾百人負責營運城際直通車。勞聯香港運輸物流業工會聯合會昨日指出，因應疫情關係直通車服務停駛，相關部門員工不少已被臨時調往其他部門作支援，若解散消息屬實，必定有部分員

工聯會香港鐵路工會聯合會主席林偉強指出，公司已向工會承諾，即使解散負責營運城際直通車的客運部門，亦會進行內部調配，不會裁員。