

日旅遊界缺人手 今開關難接待大量訪客

日本今日正式開放自由行，同時重啟短期停留免簽證待遇，希望吸引更多遊客到來，然而包括許多手信店在內的商店因人手短缺，酒店員工也嚴重不足，恐未能全面配合接待大量旅客，旅遊復甦面臨嚴峻阻力。

東京澤之屋旅館的顧客，先有高達九成是外國遊客，旅館東主說：「我很希望且期待很多外國人來日本，就像疫情前一樣。」日本航空公司社長赤坂祐二上週說，自當局宣布放寬邊境措施以來，日航的入境訂票量增加兩倍，但即使如此，國際旅行需求要到大概2025年才會完全恢復。

一半商店餐廳關門 成田機場如鬼城

作為日本最大的國際機場，成田機場目前還是非常「安靜」，260家商店和餐廳約有一半關門。一名來自新西蘭的70歲婦人在第一航廈出境區指着說：「感覺就像半個鬼城。」日本民族風品牌Amina Collection社長進藤表示，公司已關閉成田機場三家紀念品店，不太可能在明年春天前重新開業。這家公司在疫情期間重新專注於國內旅遊業，將人力和物資從機場重新分配到日本各地120家連鎖店。進藤說，「我不認為會突然恢復到疫情前的情況。與其他國家相比，限制措施仍然相當嚴格。」日本仍強烈鼓勵民眾在室內戴口罩，避免大聲說話。內閣上週批准酒店調整規定，以便他們可在疫情期間，拒絕接待不遵守防疫規範的客人。

一名不願透露姓名的旅遊公司顧問表示，過去兩年有許多服務

人員在其他領域找到更好的工作環境和薪酬，因此可能很難吸引他們回來，他還說「餐旅業是出了名低薪，因此政府若重視觀光業，可能需要財務支持或補貼。」

◆綜合報道



▲成田機場人流稀疏。網上圖片



▲日本服務業缺乏人手，影響旅遊業復甦。網上圖片

本地遊補貼得不償失 酒店房價貴三倍

日本當局推出的本地旅遊優惠措施昨日起實施，旨在短期內振興日本旅遊業，但遊客增加促使一些旅館坐地起價，價格比去年同期高出三倍。

日本在前年新冠疫情時推出的旅遊優惠配套措施「大家去旅遊」，幾度因疫情反彈而叫停。日本政府決定在進一步放寬入境管制之際，也宣布重啟這一面向日本遊客的旅遊津貼，出遊的日本人可在住宿方面獲得最高5,000日圓（約269港元）津貼。

日媒報道，旅遊津貼能吸引日本人出遊，但遊客數量預計增加，給日本酒店漲價的藉口。東京一名女子說，原本計劃在津貼的10月份去富士山的山梨縣酒店住一晚，但看了價格表嚇了一跳，「一年前我也訂了這家酒店，那時不包早午餐是1萬日圓（約539港元），但現在網上的價錢是

3.8萬日圓（約2,049港元）。」由於比去年貴了近三倍，她表示不得不另作安排。不少日本網民近期也就酒店漲價抱怨，指出「政府給的那區區5,000日圓，根本起不了作用」。

旅遊局出面解決 促勿坐地起價

據報由於酒店漲價的事件鬧得沸沸揚揚，日本國家旅遊局不得不出面解決，稱已要求各地酒店作出承諾，確保價格合理。

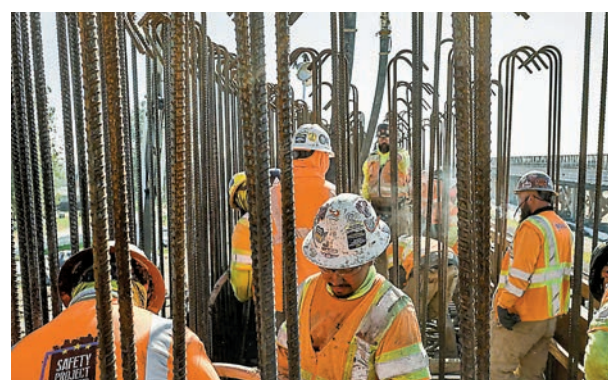
《朝日新聞》研判這一輪漲價風短期內不會平息，原因是日本酒店在疫情期間花錢整修，提升酒店設備，在旅遊旺季提高價錢，日本當局沒有理由管制。一些縣政府也為酒店的漲價風辯護，認為燃料價格高漲，酒店漲價理所當然。

◆綜合報道

動工7年 「最貴災難工程」日燒1400萬

政治妥協改道「捉蟲」 美首條高鐵恐爛尾

在2008年，美國正式啟動加州高速鐵路建設，預料成為美國首條高鐵，目標是在洛杉磯和三藩市之間用2小時40分鐘運送乘客，使其成為全球平均速度最快的火車之一。項目在2015年舉行動工儀式，然而7年過去，加州高鐵仍未落成，還被批評為「最昂貴的災難工程」。《紐約時報》查閱數百頁文件、工程報告、會議紀錄及訪問數十名重要政治領袖，前日發布題為《加州高鐵列車如何脫軌》的文章，指出多年來該項目曾多次成為政治力量的犧牲品，增加了成本，並引發人們質疑該項目能否完成。



◆加州高鐵項目成本攀升，惹起官方疑慮。網上圖片



◆民眾在當年高鐵動工儀式上抗議。網上圖片

隨着美國開始一場耗資1萬億美元（7.84萬億港元）的基礎設施建設熱潮，建設美第一條高鐵系統的艱難努力成為一個負面案例，這個曾經「雄心勃勃」的公共工程項目因政治交易、不切實際的成本估算及有缺陷的工程，最終變成「大得不能倒」。圍繞該項目的許多問題，都與希望鐵路通過其城市和地區的不同政治人物有關。

路線非簡單直接 為商機穿過山脈

文章指出，建造美國第一列連接洛杉磯和三藩市的高鐵列車，一直是一項艱巨的技術挑戰，它需要通過一系列長隧道和高聳高架橋，穿越南加州陡峭的山脈和險惡的地震斷層。然而這項目的設計卻從來沒有基於最簡單或最直接的路線。相反，列車駛出洛杉磯的路線被改道，穿過第二個山脈，到達加州莫哈維沙漠小城。這條路線最大的好處，或是將給洛杉磯縣主管的地區帶來商機。

2008年，當加州選民首次批准為該項目發債時，目標是在2020年完成施工，其成本達330億美元（約2,590億港元）。雖然這筆花費在當時看來是天文數字，但仍被認為值得，因它可替代該州無數的高速公路網和繁忙的空中交通產生的碳排放。如果建設成功，將是在時任總統奧巴馬領導下建設的美國第一條高鐵。

然而至今一條連接加州中部多個城市的逾200公里的「啟動」線路部分工程仍在進行，當局已承諾該線路在2030年建成，但很少有人會相信它能實現這目標。同時成本也不斷攀升，今年2月加州高速鐵路管理局發布其2022年新商業計劃草案，估計最終成本達1,050億美元（約8,241億港元）。不到3個月後，「最終計劃」將預算提高至1,130億美元（約8,870億港元）。鐵路管理局表示，它已加快建設步伐，但根據工程師和項目經理預測，按照目前每天180萬美元（約1,410萬港元）的支出速度，該列車不可能在本世紀完工。

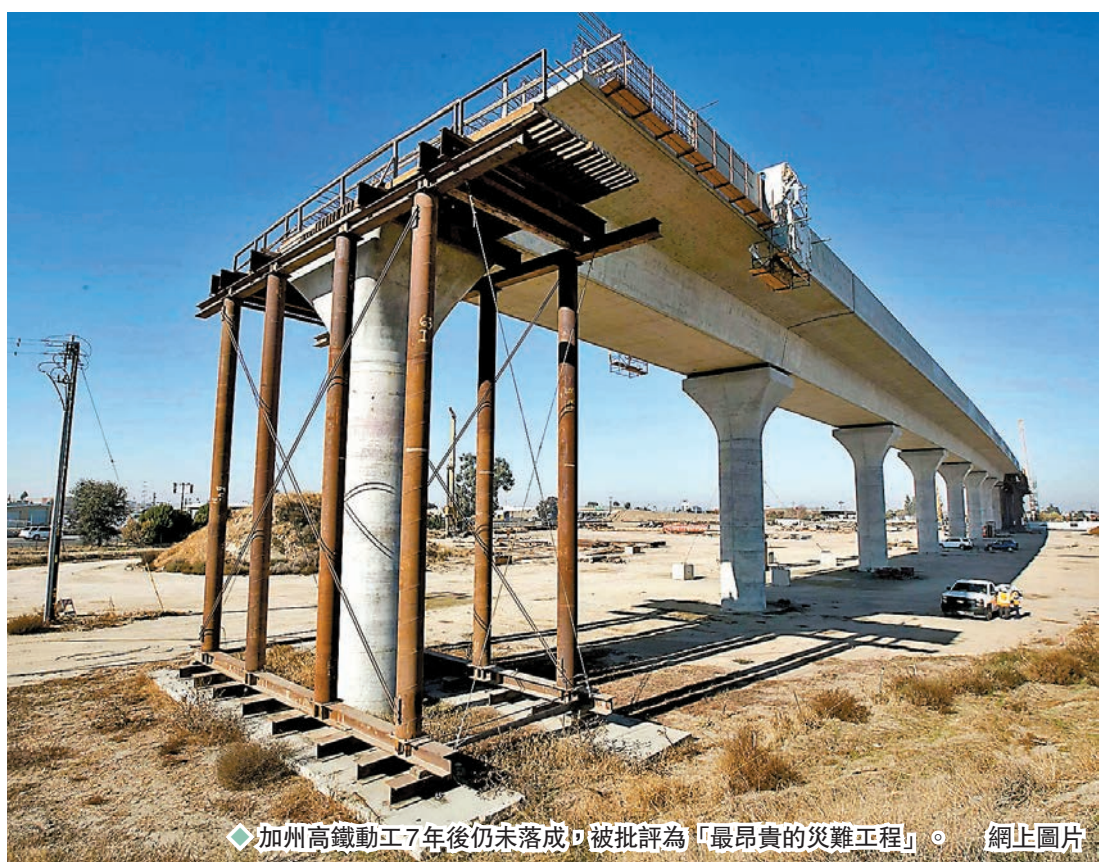
議員對項目失信心 資金轉撥地區鐵路

支持興建高鐵的民主黨加州州長組瑟姆的疑慮也與

日俱增，對新的政府融資持謹慎態度，因到目前為止，將鐵路項目從中央山谷延伸到其最初目標洛杉磯和三藩市所需的1000億美元（約7,840億港元），還沒有確定資金來源，由於部分議員不再相信高鐵列車的可行性，已推動將額外資金轉用於地區鐵路項目。州議會議長倫登抱怨道：「這個項目光剩一堆問題。」

鐵路管理局一些前主管談到這問題時坦白地稱，該項目可能永遠不會成功，除非鐵路管理部門能改善成本控制，並找到新資金來源，否則項目很可能在未來數十年內陷入停頓。20年前擔任鐵路管理局首任主席的特南鮑姆表示，「我當時太天真，所以才會接下這項目。我花了時間研究，意識到這交通網不行，我承認自己不夠聰明。我不知道他們現在如何建造它。」曾擔任州參議員的前鐵路主席科普更說，當中出現許多糟糕的政治決定，「這是一個失敗項目。」

◆綜合報道



◆加州高鐵動工7年後仍未落成，被批評為「最昂貴的災難工程」。網上圖片

官員施壓州議會 大量徵地觸發訴訟

據《紐約時報》報道，「政治妥協」除了導致加州的高鐵項目更改路線外，高鐵路項目從一開始就不是從兩端開始建設，而是從加州的中央山谷開始施工。支持者稱許多人在中央山谷工作，將是測試高鐵路設備的理想場所，也會是最容易建造的地方，因它有開闊的農田，但這也導致另一個高昂代價，就是需要解決的土地問題更複雜。

《紐約時報》指出，加州參議員面臨壓力，要求他們支持中央山谷計劃，壓力來自前加州州長布朗，以及前總統奧巴馬的運輸部長拉胡德等人到州議會游說投票。然而對中央山谷土地的需求已經增加3倍，達到2,000多幅，這是加州現代史上最大的土地徵用量，至今仍未完成徵地，項目還面臨那些田地被徵用的農民發起的激烈訴訟。

據《三藩市紀事報》上月底報道，加州有朝一日為高鐵路建設，開始購買並拆除中央山谷的一些建築物。鐵路官員預計將花費約80億美元（約628億港元）購買數十個住宅單位和100多家阻礙高鐵路建設的企業。鐵路局發言人帕克表示，2005年的研究表明，在中央山谷東側建設鐵路可

提供更好、更快的服務，儘管價格高出6%，但目前的路線卻獲得州議員同意。非牟利性質的加州鐵路基金會的負責人托馬斯則悲觀地說，「從中央山谷出發的後果是沒有一個交通網，它永遠無法運行。」

硅谷企業為利益 倡建昂貴隧道

此外，關於列車將駛入三藩市灣區的路線，也引發更多政治爭論。穿過利弗莫爾附近阿爾塔蒙特山口的現有鐵路走廊是一個合理選擇，法國工程公司Setec Ferroviaire報告稱，阿爾塔蒙特路線將產生更多乘客，對環境的影響較小。但是與該項目的許多決定一樣，其他考慮因素佔了上風。硅谷的商業利益集團和聖何塞市進行大量游說，他們認為這條線是一項經濟福利，也是科技員工獲得低成本住房的紐帶。他們主張在更高的帕切科山口設置列車路線，這需要逾20公里長的昂貴隧道。於是高鐵路項目又一次妥協，鐵路管理局主席理查德說：「它必須經過帕切科，然後再經過聖何塞。」

◆綜合報道



◆高鐵路項目從中央山谷開始施工，引發複雜的征地問題。網上圖片

法公司斥問題頻生 寧退出項目轉助非洲

法國國家鐵路公司SNCF是歐洲和日本的高鐵列車營運商之一，該公司於2000年代初來到加州，希望參與高鐵路項目，負責該系統的開發，但發覺問題多多，遂急急打「退堂鼓」。

SNCF的職業項目經理麥克納馬拉表示，在該公司提出「從洛杉磯出發的直達路線」，以及「重點在洛杉磯

和三藩市之間運送乘客」的建議被擱置後，公司在2011年選擇退出。麥克納馬拉說，「有太多事情出了問題。SNCF非常憤怒，公司告訴加州，他們寧願去北非，那裏的政治混亂程度較低。」後來該公司前往摩洛哥建立鐵路系統，到2018年，摩洛哥高鐵路列車正式營運。

◆綜合報道