

英基建落後鐵路重災區 計劃國有化難藥到病除

設備舊票價貴服務差 3大死症無錢無價講

英國基建老化落後問題嚴重，鐵路更是重災區之一，預計很大機會在年底大選後執政的在野工黨，早前就承諾要在上台後的5年內將全國鐵路國有化，目標是要提升鐵路服務質素、降低票價。不過英國鐵路發展積弱多年，不少問題早已是沉痾難治，單單靠國有化真的能夠救得了英國鐵路？

◆香港文匯報訊特約記者 周天梧 倫敦報道



◆英鐵路系統殘舊，意外頻生。圖為一列北方客運列車3月在蘭開斯特附近脫軌。網上圖片



◆英火車座位非常擠迫，衛生情況惡劣。網上圖片

英國的鐵路服務是在1990年代初期開始進行私有化改革，即是以專營權方式讓私人企業負責某段鐵路路線的經營。工黨提出的國有化計劃就是在現有的專營權合約到期後，由政府收回專營權，過程中政府無須向營運商支付賠償，至於收回的專營權則會交由新成立的國有英國鐵路公司接手，負責經營和管理全國鐵路，包括維護和提升鐵路基礎設施。工黨並承諾提供最佳價格保證，即是火車票價不會因為時段和需求出現大幅上落。

疫情起半國有化未見起色

事實上經歷新冠疫情後，英國鐵路早已是「半國有化」狀態，原因是在政府疫情期間接手了多家因為乘客量大減而陷入財困的專營商，同時很多疫情期間簽訂的新專營權合約，實際條款都已經改為外判模式，即是由政府直接向專營商支付營運費用，不再是專營商自負盈虧。因此工黨的計劃可以說只是延續了這個趨勢。

不過國有化是否真的能協助英國鐵路服務重生，專家就有不同看法。當前英國鐵路最為人詬病的問題是「設備老」「票價貴」「服務差」。以「設備老」為例，專家指出若要改善英國鐵路基礎設施，就必須投入大量資金，但國有化後鐵路需要與教育及醫療等板塊爭奪本已捉襟見肘的預算，即使是工黨上台，也未必能夠在鐵路花這麼多錢。

至於「票價貴」，專家指出當前鐵路營運商的毛利率本來就非常低，每名乘客平均只有12便士，即使國有化後可以減少部分營運支出，票價下調的空間亦非常有限。此外，國有化對改善「服務差」也未必有太大幫助，因為諸如經常誤點、取消班次和罷工等問題，大多與人手不足及勞資關係差有關，這些都是國有化後無法即時解決的問題。

雖然民調顯示英國選民幾乎不分黨派大比數支持鐵路國有化，但不少業內人士都認為，當前很多鐵路問題都是疫情期間「半國有化」後，政府對營運商的財政和營運方式管得太多所致，國有化只會令這個問題惡化。此外，工黨的國有化計劃並非針對整個鐵路行業，例如現時擁有全國所有列車的火車租賃公司，就不是國有化對象，但這些租賃公司的龐大利潤，正是英國鐵路營運成本甚高的原因之一。

鐵路關注組織呼籲改革制度

英國國會一個跨黨派關注鐵路事宜組織就指出，改革現有制度而非國有化，才是英國鐵路的正確前進道路。該組織認為，英國政府應該設立一個公營監管機構去確保鐵路服務質素，包括提高票價透明度等，同時應該繼續讓私人營運商以市場方式為鐵路網注入投資和創新。



◆英鐵路經常延誤取消。圖為乘客在利茲火車站等車。網上圖片

英國鐵路早已「半國有化」

由英國政府營運的鐵路路段比率(%)



直至2017年，英國所有鐵路都是由私人專營商營運，但自從2018年東岸城際列車公司被接管，以及疫情期間多家專營商財困後，英國政府收回的鐵路專營權就愈來愈多，至今已英國鐵路約40%路段都已經被國有化

香港文匯報特約記者 周天梧

電視實測陸空分途出發 火車貴3倍花多逾6小時

香港文匯報訊(特約記者周天梧 倫敦報道)英國一個電視台早前製作特輯，探討英國鐵路問題到底有多嚴重，其中一節就安排一對住在英格蘭西部城市布里斯托爾的朋友，分別乘坐火車和飛機前往蘇格蘭的愛丁堡，看看兩人所花時間和旅費相差多少，結果令人非常震驚。

這對朋友分別是Narisa和Anji，前者負責坐飛機，後者則是火車。節目中，Anji於上午9時36分從布里斯托爾火車站出發，但還未上車就發現原本要轉乘的伯明翰至愛丁堡列車突然被取消，於是她必須尋找替代路線。

與此同時，Narisa的易捷航空航班則比原定時間上午11時25分更早的時間起飛，

她說：「從市中心到機場，我開車大約需要30分鐘，並花了大約15分鐘通過安檢。」中午12時15分，還在火車上的Anji已經收到Narisa的短訊說已經著陸了。

班次取消3度換位沒餐食

由於火車太擁擠，從伯明翰到愛丁堡沒有預訂座位的Anji在途中不僅換了3次座位，工作人員也因為乘客太多無法將餐車推過通道。在沒有餐車服務的情況下，Anji的火車行駛了8個小時後，兩人終於在下午6時40分在愛丁堡匯合，比原定計劃遲了兩小時。

總而言之，Narisa從布里斯托爾直飛愛丁堡機票價格為48.98英鎊(約478港元)，只需要1小時15分鐘，而Anji的火車票價卻

高達214.7英鎊(約2,096港元)，而且由於延誤，花了8個小時才完成。

Narisa說：「我的日子肯定好多了，很快就離開機場，然後立即從機場搭乘電車前往市中心，大約需要30分鐘。從那時起我就有了空閒時間。」

「我的旅程非常不愉快，」Anji說：「火車準時從布里斯托爾出發，但後來我原定從伯明翰出發的火車被取消了，這讓我比原定到達這裏晚了差不多兩個小時。老實說，如果我有選擇，我永遠不會再進行那樣的旅程，而且我肯定會用飛機的。」

Anji補充：「總的來說，它不值這個價格，我還不如進行長途飛行。雖然火車更環保，但如我在上面的時間少一點就好。」

◆香港文匯報特約記者 周天梧 倫敦報道

機票平過火車票 鐵路公司寧讓員工坐飛機出差

香港文匯報訊(特約記者周天梧 倫敦報道)英國鐵路又貴又慢又不準時，早已令不少旅客選擇放棄火車出遊，改坐飛機或索性自駕遊，但原來就連擁有並負責管理全國大部分鐵路基礎設施的國企鐵路網公司，也寧願讓員工坐內陸機出差以節省成本。

英國傳媒報道指出，鐵路網公司在2022年一共為員工購買了985張內陸機票，其中一名年薪33萬英鎊(約322萬港元)的董事在該年內就總共乘坐了35次內陸機

出差，合共花了鐵路網公司近8,000英鎊(約7.8萬港元)。

報道引述鐵路網公司公開的數據顯示，2022年其中72程內陸航班是從伯明翰飛往格拉斯哥，該路線有直達鐵路連接，長度不到300英里，但鐵路網公司還是選擇讓員工搭飛機而不是火車出差。鐵路網公司的高層受訪時承認，搭飛機是因為機票比火車票便宜。

鐵路網公司的發言人則表示，公司鼓勵員



◆鐵路員工本周罷工爭取加薪。網上圖片

工乘坐鐵路出差，但考慮到時間限制等因素，也允許搭乘飛機。「總體而言，我們大約94%的商務旅行是透過鐵路進行的。」

工黨鐵路國有化計劃

實施方式

工黨提出等到各大營運商的現有專營權在未來5年內到期後，由政府收回專營權。不過擁有全國所有列車的各大列車租賃公司，以及經營貨運鐵路的營運商，都不會是國有化對象。

實施成本

工黨表示由於是以專營權到期後收回的方式進行國有化，因此不會產生額外成本。不過專家指出政府收回專營權後，仍然要承擔營運商剩下的債務、退休金和租賃合約，並非完全零成本。

票價下調空間

工黨在計劃中沒有承諾國有化後火車票價能夠下調或維持現時水平，只承諾提供「最佳票價保證」，即國有化後票價不會再因為需求等因素大幅上下浮動，乘客出行前不用再辛苦「格價」。

其他改善

工黨提出要成立新的監管機構提升鐵路服務質素，包括整合現有由不同部門負責的監管範疇。

◆香港文匯報特約記者 周天梧 倫敦報道