

免除往返機場登機手續時間 整體行程隨時更省時

臥鋪列車旅遊受追捧 無壓力喇得好更環保

香港文匯報訊

香港西九龍至京滬高鐵動臥列車日前雙向首發。事實上，臥鋪列車旅遊愈來愈受旅客追捧，例如法國巴黎至奧地利維也納的夜間列車自2021年開通以來，幾乎每班都座無虛席。列車旅行網站seat61.com負責人、鐵路專家史密斯表示，過去10年間，人們對臥鋪列車的興趣一直穩步提升，主要原因有兩個：對機場和航空體驗感到厭煩，以及希望為環保出力、減少碳排放。



人們對臥鋪列車的興趣一直穩步提升。網上圖片

法新社指出，2023年搭乘跨境臥鋪列車代替巴士和飛機的旅客，合共超過21萬人次，按年增加15%。「全球鐵路評論」一項調查發現，三分之二的受訪者更願意乘坐列車而非飛機，66%表示會選擇乘坐列車在歐洲進行商務旅行，77%表示會選擇乘坐列車在歐洲進行休閒旅行。

美國旅客福克斯撰文談及飛機和列車的考量，她表示搭乘飛機的實際費用遠超臥鋪列車，除了機票外，花費還包括往返機場和額外一晚酒店的費用。她又指飛機登機手續繁瑣、耗時長，趕飛機時間緊迫，心理壓力遠大於乘坐列車。列車乘客古登表示，「臥鋪列車的好處是，你可以整晚睡個好覺，不會浪費時間。飛機整體行程其實沒有短很多，因需把往返機場和登機時間計算在內。」

911後乘飛機可節省時間減少

法新社報道，自2001年911恐襲後，全球各地機場提高了安全要求，也增加了旅客在機場的等待時間。法國鐵路局SNCF前負責人佩皮指出，自911之後，乘飛機比乘列車

可省下的時間已大幅減少，例如從巴黎到尼斯的飛行時間是1.5小時，但不比5.5小時的列車更為快捷，尤其是火車站往往在市中心，沒有行李限制。史密斯表示，列車配備電源插座和Wi-Fi，即使是商務出行也可在途中工作。

法奧推鐵路取代航班減碳排

另一方面，低碳環保出行模式愈來愈受認可。法國去年5月推出一項環保政策，禁制時間少於2.5小時且有鐵路路線替代的航班。奧地利政府也計劃推行類似政策，一旦實施，將取代國內大量航班。根據奧地利國營鐵路公司ÖBB計算，從巴黎飛往維也納的兩小時航班，



會產生419.6公斤碳排，而它營運的夜間列車「Nightjet」，產生的碳排僅41.5公斤。

歐洲鐵路公司對外溝通和公關經理伊薩表示，「人們對可持續旅行的渴望、航空公司擴大國際聯繫的期望，以及各國政府希望鐵路旅行成為有力代替選擇的願景，三者都是促進列車旅行復興的原因。」她還指出，作為環保且兼顧速度和安全的可持續交通方式，發展鐵路亦有助旅遊業復甦。



▲Nightjet設迷你臥鋪(左)。Nightjet碳排量僅兩小時航班的十分之一。網上圖片

有助發展可持續旅遊目的地

香港文匯報訊 列車旅遊不僅是一種交通方式，更可帶來旅遊目的地和遊客雙贏的局面。巴巴多斯旅遊營銷公司前行政總裁特倫哈特表示，列車旅行融合經濟、環境和社會效益，可幫助發展平衡、可持續的旅遊目的地，在塑造全球旅遊業未來方面發揮關鍵作用。

可連接易被忽視景點

特倫哈特指出，鐵路網絡連接更小的城鎮和農村，而這些地點在傳統旅遊中往往會被

忽視，列車旅遊可以為沿線提供直接或間接的就業機會，幫助火車站周圍和列車沿線的基礎設施、酒店業和服務業發展，促進經濟增長。此外，鐵路將偏遠地區和農村與大城市聯繫起來，使遊客流量在各個目的地之間更均勻地分布，緩解遊客過多造成的壓力，遊客也可以探索更鮮為人知的地區，從而促進旅遊利益更廣泛分布。

部分列車為風景或古蹟專列，旨在展示當地的文化遺產。特倫哈特認為此類列車有助

保護當地文化和歷史資源，令遊客沉浸在目的地的歷史、文化和傳統之中，不僅豐富旅行體驗，也能進一步保護和推廣當地的文化和傳統。特倫哈特還提到現代列車提供各種不同級別的服務，滿足不同的預算要求，空間寬敞、提供餐飲，更適合長途旅行。

特倫哈特建議各地增加對鐵路基礎設施的投資，增加鐵路網絡和列車班次，鐵路營運商、旅遊公司和旅遊局聯手，創造更多旅遊套餐吸客。

歐多國紛推新路線 「臥鋪列車就是未來」

香港文匯報訊 歐洲臥鋪列車旅行在新冠疫情過後迎來復甦，各國紛紛推出新路線。European Sleeper和Midnight Trains等新私營公司進入歐洲市場，與老牌企業競爭。歐洲列車通行證Interrail在2022年創下推出50年來銷量最高紀錄。比利時計劃今年在擔任歐盟主席國期間加強臥鋪列車服務，副首相兼交通大臣吉爾基內特更形容「臥鋪列車就是未來」。

European Sleeper去年5月首次推出比利時布魯塞爾至捷克布拉格的臥鋪列車，今年計劃進一步擴展。負責人比倫表示，公司計劃每年新增一條路線，繼續為更一體化和可持續的歐洲網絡作出貢獻。

奧鐵路車廂採用可循環發電

奧地利國營鐵路營運商Ö BB旗下的Nightjet往來歐洲多個主要城市，連接德國和比利時等國家的鐵路網絡。Ö BB表示自2018年起，所有新車廂均已採用太陽能和風能發電，更符合環保理念。

意大利和土耳其則將乘坐臥鋪列車變為旅行一部分。意大利在冬季滑雪季節推出羅馬至多洛米蒂山的路線，周五晚從羅馬出發，沿途經過迷人山景，周六早抵達目的地。土耳其今年4月推出的列車途經壯麗的沙漠及多個歷史名城，冀推動沿線旅遊業發展。



◆European Sleeper推出新路線。圖為往返布魯塞爾到柏林列車。網上圖片

旅客一票難求 發車前數月售罄

香港文匯報訊 歐洲臥鋪列車復甦，但當地旅客卻面臨一個更現實問題：一票難求。

法國鐵路局SNCF每天營運兩趟快速臥鋪列車，最貴票價達250歐元（約2,092港元），但仍是一票難求，尤其是在夏季，車票在發車前數月已售罄，巴黎至維也納的臥鋪列車更經常一發售便被搶購一空。奧地利國營鐵路營運商Ö BB就經常因購票網站死機而收到大量投訴。

營運商嘆更新車廂耗時

歐洲鐵路營運商表示，乘客需求增加，但合適的車廂難尋，現有數量難以滿足需求。由於過去數十年不敵航空業，歐洲臥鋪列車許多車廂都被賣掉或封存，現存的一些車廂已有60年之久，不適合現代旅客。根據2021年的歐洲議會報告，在2001年至2017年間，歐洲平均每年僅更新6節車廂，若要更換歐洲全部臥鋪列車的1,500節車廂，需要耗時250年。

鐵路評論員沃斯指出，歐洲鐵路潛力巨大有待開發，然而國營鐵路公司雖有財力添置新列車，但他們往往更關注日間班次或高鐵，一些規模較小的鐵路公司，則心有餘而力不足。

日「寢台列車」轉型豪華遊

九州七星號被稱為「移動式豪華城堡」。網上圖片



香港文匯報訊 「寢台列車」是日本一大旅遊特色，在遊客中極具人氣。遊客既可欣賞沿途景色，夜間可在車上休息，省下酒店住宿費。然而由於少子化和鐵路運輸量銳減，「寢台列車」曾經歷從交通運輸轉型豪華列車的過程。

日本在二戰後由於交通不發達，許多從鄉村前往城市謀生的民眾面臨交通費、住宿費高昂的問題，於是推動臥鋪列車迅速發展，民眾搭乘「寢台列車」可省下住宿費，亦可減去上班耗費的時間。之後由於高速公路發展、夜間巴士低價競爭，加上新幹線和航空業的發展，「寢台列車」逐漸沒落。後來轉型為觀光豪華列車續存。

日本國鐵民營化後，JR九州初代社長石井幸孝將列車線路結合當地景點，促成該公司多年營收正增長。JR九州推出的九州七星號被稱為「移動式豪華城堡」，每列僅接待20名遊客，最貴每人索價170萬日圓（約8.4萬港元），遊客需要抽籤才能乘坐。截止去年10月，七星號在推出10年間共接待1.9萬名遊客，有客人甚至乘坐12次。JR西日本受此啟發，於2020年推出長距離觀光列車「WEST EXPRESS 銀河」，設置不同車廂和座椅，滿足包括家庭、女性和「夜貓族」等不同需求。

