



觀光是台鐵的天堂路？

2011-03-20 記者 劉啟禾 文



台灣高鐵2007年通車後，衝擊台灣長程運輸網絡，原為主要運輸工具的台鐵在2007~2008年間，長途運輸量及營收下滑近四分之一，台鐵未來走向成為焦點。根據台鐵網站顯示，2010年台鐵調整策略主攻中短程運輸，客、貨運量雙雙止跌回升。今年1月台鐵單日載客量達近十年新高，交通部長毛治國日前在新春記者會讚揚台鐵已逐漸找到轉型定位。然而縱使台鐵營收開始攀升，整體仍面臨產業轉型考驗，並因撫卹金、利息、愛心與敬老等優惠票券持續虧損，累積負債超過兩千億元。

交大運輸科技與管理系教授任維廉說，台鐵經營的確越來越艱難，因為台鐵西部黃金路線與高鐵幾乎完全重疊，而東部台鐵獨佔部份運輸量較少，不夠撐起整體營運。「未來的趨勢就是捷運在都市裡很方便，高鐵在都市間很方便，那台鐵一定要轉型。」任維廉說。

台鐵須轉型 載人運貨又觀光

任維廉指出，貨運、中短程運輸發展十分重要。在過去，許多人忽略了火車除了載人外的載「貨」功能，但其實「白天運人、晚上運貨」是全世界給火車的新定位。「這樣想就活了！」任維廉說，鐵路相對安全且便宜，利用鐵道運貨不只增加台鐵營收，更可以改善沙石車等公路貨運因重量而耗損公路情形。此外，隨著都會化時代來臨，台北、台中等都市吸引鄰近居民就業，台鐵短程運輸功能就十分重要，成為都會區「通勤走廊」。台鐵未來的走向應為大站運輸量減少，小站運輸量增加，不要與高鐵做正面競爭。

台鐵近幾年持續將傳統火車與觀光、文化產業結合，2007年舉辦蒸汽火車環島、2008年試辦油輪式觀光列車、推行各式台鐵紀念便當、近年更推出頂級火車環島行程，以及多次傳統火車體驗，以「懷舊」為訴求，主打坐火車是一種文化氛圍而非單純通勤，藉由坐火車緬懷心中對過去的美好想像。對於台鐵致觀光發展模式，自由行導遊郭哲余說，這些努力都是台灣觀光發展的一部份，但若單就台鐵收益來看影響有限。



以文化、觀光為主要賣點的阿里山小火車。

(圖片來源/小李大悶鍋部落格)

懷舊之旅體驗氛圍 現今運輸功能仍重要

郭哲余說，一般旅遊要求全程坐火車的團體很少，台灣旅客大多要求「體驗」傳統車站氛圍，而最常見的做法即為包遊覽車到集集、內灣等主打懷舊特色火車站，旅客下車拍照、乘坐一小段火車後再由遊覽車集體再往下個景點。而大陸旅客對台灣火車的想像即為阿里山小火車，在現在團進團出、行程緊湊的情況下，很難再有空餘時間體驗其他懷舊車站。

「但不能只看火車票有沒有賺錢這麼狹隘。」郭哲余說，不管遊客用什麼方式抵達車站，人潮總帶來商機，「台鐵賣廣告也可以賺啊！」他說。而近幾年來因劉克襄等作家推行懷舊文化，鐵

媒體歷屆廣告

推薦文章

- 變化自如 幕後的聲音演員
- 那些年 爸爸與芭樂的回憶

- 關余膚色 我想說的事

總編輯的話 / 郭穎慈



本期共有十九篇稿件。頭題〈夢想配方 攝影甜點與咖啡〉忠實刻劃一位科技新貴勇敢出走，開設一間攝影風格咖啡廳的歷程和堅持。

本期頭題王 / 洪詩宸



嗨，我是詩宸。雖然個子很小，但是很好動，常常靜不下來。興趣是看各式各樣的小說，和拿著相機四處拍，四處旅行。喜歡用相機紀錄下感動，或值得紀念的人事物。覺得不論是風景還是人物，每個快門的...

本期疾速王 / 吳建勳



大家好，我是吳建勳，淡水人，喜歡看電影、聽音樂跟拍照，嚮往無憂無慮的生活。

本期熱門排行



夢想配方 攝影甜點與咖啡
洪詩宸 / 人物



橙色的季節 唯美「柿」界
陳思寧 / 照片故事



老驥伏櫪 馬躍八方
許翔 / 人物



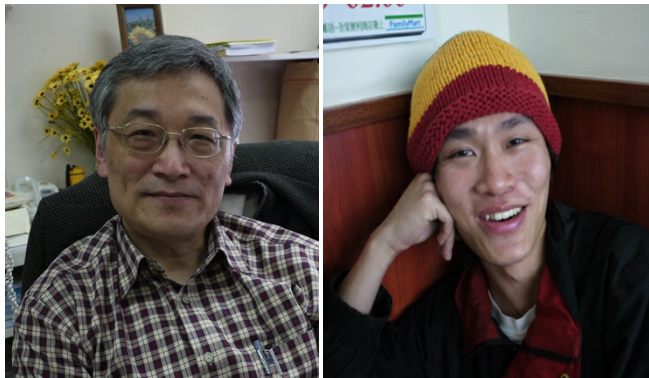
追本溯源 探究大地之聲
劉雨婕 / 人物



變化自如 幕後的聲音演員
張婷芳 / 人物

道的文創商品也越來越受歡迎，如特色車票、戳章、小模型等成為旅客短暫逗留時的必買商品。因此只要把車站的特色建立起來，他認為對台灣整體觀光產業很有幫助。

任維廉也認為，台鐵如果純靠觀光是行不通的。「（靠觀光）大概就是週休五日了，因為我們人平常上班不會沒事去坐一段火車的。」任維廉說。他說像平溪、集集、內灣三條台灣僅存鐵路支線目前即以觀光為主要收入來源，但經營地十分辛苦，「西部鐵路傳統運輸功能還最很重要的經營。」



交大運管系教授任維廉（左）與自由行導游郭哲余（右）均認為台鐵營運必須結合周邊資源。（攝影／劉啟禾）

產業整合 運輸業成為文創業

任維廉說，在產業整合的時代，不管台鐵、高鐵或捷運眼光都應放遠。有些車站的歷史任務完成了，如過去因採礦、挖煤而興建的火車，現在已不需要再擔負這些工作，就把它們變成文化的產業，讓大家想想以前的生活；而歷史任務尚未完成的車站，如現今的通勤走廊，則可以朝多目標廠站發展，不能再只依靠運輸功能。「這麼多人過來都是錢啊！」任維廉建議，台鐵可稍微擴建吞吐量較大的車站，結合車站文化、運輸、商業等功能，讓收益面向擴大，提升車站整體功能與素質。

廣義來看，任維廉說台鐵、高鐵及捷運都是鐵道運輸的一環，台灣面積小，三者可以互補共存效益更大。台北轉運站即結合台鐵、高鐵、捷運及國道客運，每日進出人次達40萬以上；市府轉運站結合捷運與國道客運，2010年啟用至今，每日亦達3萬以上人次進出；高雄捷運左營站與台鐵、高鐵共構，單日運量上看13萬。而這些轉運站帶來的周邊商機潛力無窮，「台鐵、高鐵還是要靠商業才不會繼續虧（錢）。」任維廉說。

在台灣，購票進入車站後下一步即為搭車，但在許多國家進入通過驗票口只是逛車站的一部份，如香港地鐵商店大多開在站內，進站後民眾可使用八達通（類似台灣悠遊卡）在站內商店買食物飲料；日本新幹線入站後仍有多樣的百貨、商家和店鋪，逛車站就像逛百貨公司一樣可以逗留許久。站在產業角度來看，車站賺的不只是車票錢，其人潮聚集效應更招來租金及廣告的龐大收益。



日本車站內多設有多樣化商店供民眾選購。（圖片來源／橫濱情報網頁）

台灣火車在工業時代是經濟運輸動脈，如今，火車慢慢轉為文化、商業的傳遞者，在高鐵、捷運、客運等競爭衝擊下，如何創造鐵路產業獨特的價值，而並不單單只是跟觀光結合，是台鐵未來發展最需要面對的問題。



場場難忘 啦啦隊賽事

◀ 我的啦啦隊人生是由無數次參與的賽事累積而成，場場都獨特、場場都難忘。

老驥伏櫪 馬躍八方



▶ 獲得世界象棋聯合會認證的特級國際大師馬仲威，他下棋的心路歷程，與對臺灣棋界整體環境的看法。

▲TOP

關於喀報 聯絡我們

© 2007-2014 國立交通大學 傳播與科技學系 All Rights Reserved.

Powered by  DODO v4.0