

# 運輸恢復「點對點」 工時縮減收入倍增

# 跨境司機：這個冬至好溫暖

冬至是一年中黑夜最長的一天，但對於往返粵港的跨境司機而言，他們等待許久的光明已然到來——12月12日起，粵港兩地跨境運輸取消接駁站和接駁司機，恢復點對點運輸模式，大幅節省了跨境司機出境入境排隊和等待時間，降低運輸成本，提高作業效率，一天可以往返兩三趟。「作業時間縮短了四小時，收入增加了一倍！」有跨境司機欣喜地表示，新的政策如同冬日裏收到的一份最好的禮物，使自己和無數跨境司機家庭受惠，這個冬至格外溫暖。冬天就要過去，春天正在路上。

大公報記者 李昌鴻深圳報道



▲ 跨境司機陳文送表示，點對點運輸節省了他大量時間，拉貨方便多了。  
大公報記者李昌鴻攝



▶ 香園圍口岸恢復「點對點」跨境運輸後，運作大致暢順。

今年年初，香港爆發第五波新冠疫情。為了嚴防疫情由口岸輸入，廣東省及深圳市調整政策，針對頻繁往來粵港、深港的跨境司機推出「單向集中接駁」模式，設置接駁站、接駁場和場地碼。跨境司機需在深圳灣、文錦渡、蓮塘等口岸與內地接駁司機交接，由接駁司機往返作業點作業，且每日限額2000台車的限額，除增加跨境司機運輸難度，也令供港菜、出口企業的成本陡增。

不再深夜收工 早歸與孩子團聚

時值冬至，長期從事供港菜運輸的香港司機黃偉文心情很不錯。自月初恢復跨境貨車點對點運輸，他每日跨境作業的時間縮短了約四個小時，收入卻增加了一倍。「以前我要在文錦渡口岸附近的接駁站漫長地排隊、等待接駁司機開車拉貨和消毒等，晚上七點才能在深圳菜市場拉到貨，十一、二點才能返港收工，真的很累。如今可以直接開車過關，下午三點就能上貨，七點便可以回港收工。有了更多時間休息，我的精神也好很多。」談及收入，黃偉文感嘆，「以前一天最少要支付給接駁司機2000元人民幣，最高時甚至要1000元，我收入也因而減少了不少。如今一天有800-900港幣收入，增加了一倍多。」

黃偉文說，自己現在回家還能見到孩子，而以往到家時，他們已經睡着了。「對我和跨境運輸業來講，真的是在寒冷的冬日迎來了暖冬。」

兩地當日往返 回港吃一口熱飯

數十年來服務大灣區企業出口的貨運跨境司機陳文送近日去惠州拉新能源汽車電池，手機玻璃和配件等，早8點從香港出發，晚8點回到香港，時間需要12小時。「而在以前按照

集中接駁模式運作時，整體拉完貨需要兩三天時間。」陳文送說，之前拉貨嘗試過吃喝拉撒全在車上解決，餓了就啃麵包，耗時整整三天三夜，只有回到香港才可以吃上一口熱飯，「如今當天晚上回到家就能吃上熱騰騰的晚飯，恢復點對點運輸真是寒冬中給跨境司機最好的禮物。」

疫情下歐美需求轉弱，大灣區部分企業訂單減少，使得不少如陳文送一樣的跨境司機也因此少了生意。「跟疫情前相比，現在的業務少了三分之一。」陳文送說，疫情前他每月可往返粵港拉貨30趟，現在每兩三天才北上一次。對此跨境司機盧佐朝也深有同感。他表示，疫情三年，自己在東莞拉貨的數量也少了許多，恢復「點對點」後一個月也就10多趟，較以前跌了一半多。

不過，司機們對未來依然抱有信心。陳文送認為，點對點運輸的恢復不僅是跨境司機的福音，大灣區出口企業和物流運輸業也能因此受惠。

冬至日，身為跨境司機的陳文送和黃偉文都還在拉貨的路上。「辛苦無所謂，因為都要養家，過不了冬至節也沒辦法。」黃偉文說，自己中午和家人一起吃飯，也算慶祝，「這麼多年，習慣了。」

**企業利好**

## 業務增壓力減 一天可跑兩三趟

在香港和深圳均設有分公司的跨境物流企业恒峰物流董事總經理周長斌表示，公司有數十位香港跨境司機，自12月12日粵港兩地口岸調整政策後，他們往返通關都變得更加通暢。之前以集中接駁模式運行時司機過關需要8-25小時，現在幾個口岸開了3個通道，目前通關時效大概縮減至3-5個小時左右。

談到點對點運輸遇到問題和挑戰，周長斌表示，目前，跨境司機在通過流程中仍然全程不能下車、不能開窗，一切都要在車上解決，存在一些不便。但「點對點」恢復後，公司業務量的確迎來了增長，之前一些由於陸運成本過高選擇海運的貨物，現在都準備轉回走陸運線路，目前的市場運價也降低了不少。周長斌說，「點對點」後跨境司機現在一天就可以往返跑車2-3趟，收入也相應增加不少，公司的時間成本和司機的工作壓力都少多了。他認為，隨著疫情防控政策的調整，希望未來也能再逐漸為跨境運輸和跨境司機「鬆綁」。

香港物流業商會常務副主席、香港滙豐物流控股董事長陳富泉表示，跨境車恢復點對點運輸無疑是很大的利好，現在年關將近，大部分工廠的工人都已經準備休假回鄉，因此新春後公司會進一步因應政策調整布局相關業務。

大公報記者 李昌鴻



「點對點」運輸恢復後大量貨車北上拉貨，往返深港的路上車流密集。  
大公報記者李昌鴻攝

▲ 以往跨境司機往來粵港運輸需經過嚴格的疫控程序。

**特稿**

▲ 冬至日，北京餃子館熱鬧非凡，聚集大快朵頤的食客。  
大公報記者郭瀚林攝

▲ 餃子館裏，大量冬至餃子等待外賣。  
大公報記者郭瀚林攝

## 從沒像今天一樣 想念餃子的味道

內地北方城市，冬季流行吃餃子。隨着防疫政策鬆綁，北京餐飲行業迎來復甦，餃子館的「爆滿」可謂意料之中。22日上午10點，北京朝陽區合生匯商場內的一家喜家德水餃店剛剛開業，店門外就已經聚集了十幾位外帶顧客和外賣小哥。店員告知記者，今天餃子的訂單實在太多，店裏不得不停止堂食只接外賣訂單。

而在一家「新興園餃子館」內，中午11點已經坐滿顧客。「往年冬至都是最忙的時候之一，本以為今年不行了，想不到今天客流量突然多起來了，晚上怕是更忙不過來。」店員說。

在北京工作的韓女士告訴記者，她準備今晚出去吃頓冬至餃子。「在山東老家，每月初十五都有吃餃子的習慣。小時候每次病癒，爸媽都會煮一鍋豬肉韭菜蝦仁餃子，說是補身體，自己總覺得吃膩了。」韓女士稱，自己8號確診新冠陽性，一連七八天茶飯不思，瘦了四五斤，自己從沒像這幾天這樣想念餃子的味道。「現在回家也方便了，已經等不及過年，我已經買好了元旦假期的車票，回去全家一起吃餃子。」

在西城區的一家「滿姐餃子」，幾位來自東北的朋友趁着冬至一起聚餐。他們對記者說，盼着疫情早日過去，生活恢復常態，日子越來越好。其中一位司機大哥表示，「現在疫情防控放開，到各地跑生意容易了許多，春節前自己打算多走幾趟長途貨運，給家中妻子買輛電動汽車。」

大公報記者 郭瀚林

## 往返流程簡化 與接駁司機說再見

逐步復常

自從跨境運輸改由「集中接駁」模式運行後，跨境司機需自費僱用內地接駁司機前往作業點作業，且作業期間司機只能於指定休息區等待，運輸過程增加大量成本。不少跨境司機對大公報記者表示，在「集中接駁」模式下，自己需要與兩個內地司機合作：一個從口岸將跨境車開往各區批准的出口貨物場地，此後則要由各個場地的接駁司機將車開往出口工廠拉貨，再以同樣方式將裝卸了貨物的貨車送回口岸接駁場。換言之，僅僅往返粵港兩地運一趟貨，就需要花費三人之力，而在此前，這項工作僅由港車司機一人就可完成。

更不用說，如上這樣一套流程下來，所需費用最高達三萬港幣，加上接駁司機面臨人手不足的窘境，跨境運輸變得更加困難重重。因此，出口企業成本大增之餘，跨境司機也精疲力盡——他們必須在口岸接駁站長時間等候內地司機，有時經常長達七八個小時，不少司機更因此而辭職。更有港車司機透露，內地接駁司機偶有操作不當，影響了貨車性能。

因此，粵港兩地恢復「點對點」跨境運輸後，港車司機表示，自己對於能與運行近9個月的接駁司機機制說再見，實在是再高興不過了。

大公報記者 李昌鴻

▲ 隨着「點對點」運輸恢復，跨境司機在休息區等待接駁司機的場面不再。

