

# 鹽田港復運積壓貨存 部分改道香港轉運

## 港跨境貨櫃司機業務倍增

**香港司機**



●盧佐朝坦言十分珍惜目前的工作，儘管辛苦但收入有大幅增長。  
受訪者供圖

**深圳司機**

### 鹽田港塞港逾月 深5000司機一度賦閒

鹽田國際上週四整體操作全面恢復。在此前一個多月裏，該港受困於疫情，碼頭業務操作驟降，大量貨物只得轉運到蛇口港和南沙港。深圳的貨櫃車司機因此備受煎熬。有的司機轉運南沙後需要隔離14天，有家不能回；有的司機無事可做需要借錢度日，有貸款買車的司機則要東挪西借還貸。據深圳市物流協會副會長鄧穗豐初步統計，鹽田港塞港高峰期間，深圳一度有5,000多名司機賦閒在家，其間基本斷了生活來源。

#### 防控要求隔離 收入大減七成

記者6月上旬赴鹽田港採訪看到，港區附近的堆場積壓着大量貨櫃。在鹽田港入口附近，有一個標有馬士基的貨櫃等候入關，貨櫃車則停在路邊，一位中老年司機看到記者十分高興，便向記者傾訴了因疫情帶來的遭遇。他自我介紹叫何偉華，來自黑龍江，現年55歲，退休後花近20萬元（人民幣，下同）買了一輛二手拖車跑貨運，一個月原本有2萬多元收入。此次鹽田港疫情期間他的生活大受影響，收入減少了七成。

「我6月7日去江門拉貨，因為貨櫃車不能通行虎門大橋，只得繞路經過廣州二橋，儘管我沒有下車，但因途經廣州高風險地區，我的行程記錄也受到影響。我租住的鹽田社區出於防控要求，不讓我進租住的小區，我只能在車上隔離14天。」何偉華告訴記者，隔離期間他可以外出拉貨但不能下車，「有家不能回」的感覺令他一直無法提起精神工作。「老婆要過來看我，給我送些吃的，我不要她過來，不想她看到我睡在車上的樣子。」談話至此，這個東北漢子顯得黯然神傷。

何偉華一家三口擠住在附近小區，租了一房一廳30多平方米的單位，租金2,800元。兒子一年前花了30多萬元購買一台二手拖車，家裏父子倆各有一台車跑貨運。「鹽田港沒有業務，我兒子只得從深圳拉貨去南沙港，去一趟有6,000多元，很辛苦，並且要在車上隔離14天，很多人不願意做，所以才有這個價格。」

深圳鹽田港因5月下旬傳入的海外疫情導致嚴重塞港，大量貨物不得不轉到其他港口運送，在整個6月期間，華南物流出現數十年未見的混亂局面。儘管上週四鹽田港全面恢復業務操作，但仍需一段時間才可以將積壓的貨物全部運送出去，至今仍有部分貨物改道香港進行轉運。香港文匯報記者近期訪問了深港兩地多個貨櫃車司機，發現他們的情況迥然不同。深圳司機的收入直線下滑，有人甚至哀嘆度日如年；另一邊，香港司機卻有意外之喜，不少跨境司機拉貨業務暴增一兩倍，有司機6月收入接近歷史新高，達到3萬多港元。

●圖／文：香港文匯報記者 李昌鴻 深圳報道



●近日在深鹽路上，有許多拖車司機因塞港無事可做，大量拖車並排停在路邊。

### 「以前一天拉一趟，現在一天走兩趟」

跨境貨櫃司機盧佐朝在新港物流從事跨境貨運業務，坦言在鹽田港塞港期間接獲的貨源特別多，「公司有20至30台跨境貨車，5月下旬以來一個月業務明顯增長近一倍。」近幾日他從東莞沙田保稅區拉GP電池到香港碼頭出口，一天公司有十幾輛車去裝貨。他本人以前經常是一天拉一趟，現在基本是一天兩趟。

盧佐朝預計6月收入有3萬多港元，較平日大幅增長了50%。雖然按照規定，每兩天要做一次核酸檢測，但他依然感到十分開心，「疫情期間好多人失業，能夠保住這個飯碗我挺感恩的。我很珍惜目前的工作。儘管近一個月業務大增，自己辛苦了不，但只要有事做，再苦點累點都算不了什麼。」

### 「車隊被約滿，被要求拒接同行生意」

長期從事跨境貨櫃運輸的香港司機陳文送6月份亦忙得不可開交。他從事跨境運輸工作已有近二十年，以前經常從香港碼頭拉芒果、榴槤等水果到深圳銷售，但不是經常有業務，沒想到在6月份鹽田港因疫情出現塞港情況期間，「很多貨物轉到香港，我的業務好得不得了，增長了一倍多。」

陳文送向記者展示的拉貨計劃顯示，自6月13日至6月30日，他的車每天都被物流公司預約，並且要求他不能另外答應其他同行。這是他從業多年以來少見的現象，最近5天時間，他就拉了5趟出口貨，6月收入預計將有3萬港元，「儘管辛苦，但是很值得。」

不過也由此帶來另外一個問題，碼頭拖車大幅增長令道路行駛十分密集，有一次陳文送下午4時去提櫃，竟然耗時6個鐘頭仍未成功。好在隨着鹽田港自6月24日起全面恢復操作，「現在堵車只有一兩個小時，這是正常的，不是很大問題。」



●陳文送表示，自己6月中旬以後的業務每天都排滿了，從大灣區拉貨到香港碼頭出口。 受訪者供圖

### 「業務量暴增，一天忙足15小時」

在眾多受訪的跨境司機中，魏惠珍可謂是女漢子，單身家庭的她要撫養兩個孩子，早前因業務量大幅增加，一天工作時間長達15個小時。在接受記者採訪的當日，已是晚上10時多，她拉貨回港後仍未下班。談及為何從事跨境貨櫃車司機工作時，魏惠珍坦言這

也是為生活所迫，多年前與丈夫離婚，兩個小孩從小學到大學都主要是自己供養，因此費用不少，但是看到兩個女兒懂事，並且都進了大學，自己甚是欣慰，「儘管做跨境司機比較辛苦一些，但是總體還過得去。」

魏惠珍告訴記者：「我從業

已有十多年，因為鹽田港塞港事件，在6月第二周業務量增加了兩倍，收入增加了一倍多，預計6月有3萬港元的收入，以前僅有1.8萬港元。現在我要早上6時出發開工，過深圳灣口岸時排隊需要2個小時，一天工作時間長達15個小時，回家後有時還要自己做饭。」

### 為維持生活 曾找朋友借錢

湖南司機吳劍華也熬過了一個月的艱難歲月，其間沒有一單生意，真正體會到什麼是度日如年。他從事拖車工作已有七八年，多年前他花費30萬元（人民幣，下同）購買一輛拖車，掛靠在物流公司。由於鹽田港區附近沒有地方停車，加上深圳房租貴，他和工友們只得租到東莞鳳崗租房，他以月租500元租了一個單間。每月上萬元的收入不敢亂花，留下必要的生活費，絕大部分寄給老家妻子，撫養兩個小孩和贍養老人。

鹽田港塞港期間，吳劍華的拖車一直閒置，也就沒有錢可以寄回家。「為了維持生活，我只得找朋友借錢，心裏十分慚愧。不過，媽媽打電話安慰我，讓我心放宽些，不用擔

心裏，他們會想辦法的。」吳劍華告訴記者，幸好鹽田港自24日起全面恢復整體操作，目前他的拖車業務已恢復了正常，收入也有了保障。

據了解，此次鹽田港國際塞港對上下游產業鏈影響重大，物流、貨代、報關和拖車等數十萬人就業都深受影響。長期在鹽田港打拚的深圳市豐澤富物流有限公司董事長鄧穗豐對記者表示，鹽田港區平時作業拖車每天有上萬輛，自5月下旬後以來，該港最低一天僅放行5,000至6,000輛，這意味着4,000至5,000名拖車司機失業。鄧穗豐的公司有上百輛拖車，30多天有數十輛車停駛，一輛車一天損失2,000元，公司因此損失上近200萬元。



●何偉華指，在鹽田港大塞港期間，他的收入暴跌了七成。

### 斥逾400萬購車 滿足跨境貨運需求

因大量大灣區出口貨物轉道香港，許多跨境物流公司業務近一個月大增，有的增長一倍並且出現爆倉，有的物流公司出於目前業務需要和長遠發展，斥資逾400萬港元購置六七輛拖車。

長期從事跨境貨運業務的恆豐捷運國際物流有限公司總經理劉明表示，公司有兩地牌跨境貨車40至50輛，今年以來業務一直很好。尤其是近一個多月以來，公司物流業務明顯出現了大幅增長，跨境司機收入

也隨之上漲，6月預計從以前的2.5萬港元升至3萬港元。

「現在深圳公司倉庫都爆倉了，同樣，因為貨物太多了，香港兩個倉庫也都爆倉，這些產品都是電子、3C數碼等產品，出口歐美的。」劉明透露，為了加快發貨量，以及考慮到公司長期戰略發展的需要，公司目前正在積極購買拖車，計劃再購買六七輛拖車，每輛約80萬港元，總計需要投入約500萬港元。



●上週鹽田港大量貨櫃存放堆場，導致許多堆場爆倉。

### 港業界擬積極部署 續拓大灣區商機

記者在採訪中發現，香港物流和跨境運輸運作十分規範、成熟和透明，並未因為華南物流混亂和大塞港而漫天要價，從深圳和惠州拉貨到香港碼頭分別為2,500港元和2,800港元，與平時無異。而內地有深圳港企老總向記者抱怨，從深圳拉貨到南沙港一趟需8,000元人民幣，較以往到鹽田港高出8倍。

儘管鹽田港6月24日已全面恢復業務操作，但仍需要一個過程才可以將積壓的貨物全部運送出去，鹽田港完全暢通無阻仍需一些時間。記者採訪的多個香港跨境物流司機均表示，目前他們的業務量仍相當多，暫時未有明顯減少。

未來他們將根據本地客戶需求，從香港進口更多水果或者其他機電設備過來，繼續拓展大灣區的商機。

業界人士指出，此次鹽田港因海外傳入疫情帶來的影響，付出了巨大的代價。包括鹽田港在內，以及香港碼頭、蛇口港、南沙港及周邊的其他港口，未來如何更好地防控疫情，是十分值得關注和借鑒的課題，執行登輪作業全程防控、橋邊專區作業管理、「點對點」轉運、閉環居住管理、拖車預約進港等措施。只有這樣嚴防境外疫情輸入，才可以避免受到疫情帶來的巨大衝擊。