收入減半難養家 生活壓力倍增

香港疫情衝擊波

之 跨境物流危局

香港第五波疫情導致大量跨境司機感染，為了嚴控疫情輸入，深圳市3月中推出跨境貨物接駁站措施。香港貨櫃運輸業總工會最近對香港上千名跨境司機的調查顯示，有90%司機已停工，許多跨境司機亦手停口停。香港文匯報記者了解到，這段時間以來，這些跨境司機有的在港給食品公司開車送貨，有的打散工等，更有車主將跨境運輸車割肉70多萬港元甩賣，以減輕供車貸的壓力。

◆圖／文：香港文匯報記者 李昌鴻

疫下90%同行停工 跨境司機賣車炒散

◆因深圳嚴控疫情關係，恒峰物流有一大半香港跨境司機未能北上工作。

跨境司機生存方式

1. 搵散工開車拉貨
2. 給食品公司送貨
3. 虧損75萬元賤賣跨境貨車
4. 期盼港府將跨境司機納入保就業計劃

整理：香港文匯報記者 李昌鴻

過關排隊等20小時 拉一次貨要兩日

嘗盡苦頭

香港文匯報訊（記者 李昌鴻）九成跨境司機停工，目前仍在跑兩地貨運的跨境司機陳文送是幸運的一員。他現在一周可以北上拉兩次貨，不過，他感到現在的安排太辛苦，每次北上排隊過關要用近20小時，拉一趟貨要兩天時間。但為了養家，陳文送仍然堅持着。

在3月中旬，香港第五波疫情蔓延到深圳、東莞等地，陳文送長期拉貨的東莞長安鎮一工廠因為疫情暫時停業，一段時間沒有貨，他便在香港找一些散工。4月以來，東莞工廠復工又找他，於是便開車北上，不過與以前不同的是，深圳嚴防疫情，香港司機只能將車開到深圳灣口岸接駁站，再由內地司機開到工廠拉貨，之後他在接駁站再將貨物拉到香港碼頭，出口公司的運輸成本較以前多了兩倍。

收入大減 豬肉貴少吃

香港文匯報記者詳細了解陳文送的拉貨時間，他4月13日晚上從上水出發，半個小時便到了深圳灣口岸排隊，先做核酸和體溫檢測，等4小時後有陰性結果才可以排隊過關，等到第二天晚上6點才能去到深圳灣接駁站，時間長達18小時，有時甚至要20小時，然後在接駁站工作人員對他的車進行全面病毒消殺，之後內地司機開車趕赴東莞工廠，約8小時將貨車開到接駁站，他便再將貨送到香港葵涌碼頭。

由於收入下降，現在陳文送和家人生活節省了不少，多購買青菜和便宜的糧食，豬肉貴便少吃一點。

這次香港疫情影響很多港人，有的跨境司機因為停業一家人生活受到了影響，暫時先吃老本。陳文送說，他也不時幫助一些工友，由於他們染疫後在深圳隔離，回鄉證又過期，他便幫其找工聯會深圳中心解決，直到他們順利返港。

◆陳文送指，現在開一趟物流車需要兩天時間，感覺很辛苦。

跨境司機賣車炒散

從事跨境轉口貨物運輸的香港司機盧佐朝，小時候在廣東陽江長大，後來跟着港籍的父親入籍香港，從事跨境運輸工作已有十多年。目前他四十多歲，坦言這在許多跨境司機中算是最年輕的，他很多同行都已五六十歲。

司機閉環管理 兩年多未回家

◆盧佐朝

多年來他在一家香港跨境物流運輸公司工作，開車到東莞沙田保稅區拉電池、電子等產品到香港碼頭轉口，一個月收入約兩萬多港元。他和太太在深圳龍華購買了一套小產權房，家裏三個孩子，最小的只有幾歲，因為要照顧孩子，太太沒有上班。然而2020年初新冠疫情爆發以來，深圳為嚴控疫情，對跨境司機實施閉環管理，兩年多來他未能回家與家人團聚，多是通過視頻與家人見面，以解相思之苦。因為香港房租很貴，為了節省費用，他與許多內地入籍香港的跨境司機一樣，晚上在停車場的車上過夜，這樣的生活已在香港度過了十多年。

香港第五波疫情對盧佐朝的工作影響非常大，深圳嚴防疫情輸入，加強了對跨境司機的閉環管理，3月中旬盧佐朝北上大灣區拉貨，他服務的公司20多輛跨境車因為疫情已有一大半停駛。主要是有的同事是疫情密切接觸者或者住在爆疫的大廈，因此不能北上。為了防止感染，他在香港盡量不下車。「我早上六點多起來，然後開車過關，北上大灣區拉貨，經常幹到晚上約十點才收工，一天工作14小時。因為疫情，我在香港也不敢下車，偶爾下車也就是去超市買許多麵包，一日三餐至少兩餐是麵包。」

同事染疫阻北上 打散工維生

不過，3月下旬盧佐朝就因為新的同事感染了，作為密切接觸者，盧佐朝不能北上拉貨了。剛開始幾天情緒十分低落，心情煩躁，畢竟一大家人還靠他養，壓力很大，心裏也很焦急。為了家人和擔起肩上的責任，他只好託朋友幫忙介紹打散工，幫一些公司拉貨，「但這個業務也不穩定，有時有有時沒有，做一天是一天，一個月收入大概10,000多港元，較跨境運輸少了逾一半，不過沒辦法，總比無工開好。」

與盧佐朝相類似，從事供港菜運輸的黃東明也是受第五波疫情衝擊很大的港人，「我原本有三輛跨境貨車北上深圳海吉星拉菜，一台車需100萬港元，首付之外都是月供，因為深圳嚴防疫情和成本大增，菜檔一天要給內地接駁司機1,000元人民幣，加上我的費用，檔主感覺成本太高只得中斷，自己另謀出路；我感覺按揭壓力巨大和疫情影響行業前景，不得不割肉轉手了兩輛貨車，一共虧損了75萬港元。」說罷黃東明不停地唉聲嘆氣。

還車貸壓力大 賣車蝕75萬

◆黃東明

黃東明有兩個孩子，一個12歲、一個9歲，太太沒有上班，父母65歲也沒有工作，一家六口住在父母天水圍的公屋，因此感覺生活壓力很大，賣車巨虧很影響他的情緒。但是想起自己肩上沉重的責任，他只能強撐着，經過多方尋找，便用自己的車給食品公司拉貨，如肉、菜、罐頭等。「我早上七點工作，一直要工作到晚上九點多；我去給一家店送肉菜，又要給另一家店送副食品等，一天忙得團團轉，工作14小時，月入也就10,000多港元，工作時間與以前供港菜運輸差不多，但收入只有以前的一半不到。但是這是沒辦法的，自己只能適應，真心期盼香港疫情在內地支援下得到控制後，我將會再度北上拉菜。」

跨境物流公司生意跌八成

業務急挫

香港文匯報訊（記者 李昌鴻）從跨境司機的缺勤情況可見，香港第五波疫情對跨境物流公司業務衝擊很大，一方面大量香港司機停業，另一方面措施嚴格的接駁站安排也令業務難以開展，有的物流公司業務下滑了八成。有跨境物流公司只好將貨物轉到中山港用駁船轉運到香港，避免業務受到大幅衝擊，但亦因為缺少司機，業務也減少三四成。

從事跨境貨運的深圳鴻泰信物流董事長李輝表示，因為香港的疫情嚴峻，公司香港司機現在很少可以到深圳開工，公司69輛跨境貨車，有跨境司機30多人，因深圳嚴防香港疫情輸入，對跨境司機嚴格閉環管理，並在各個區設立接駁站，香港司機要在車上呆20個小時，很多司機覺得時間太長不願做，有的因為居住的小區有疫情也不能北上。公司目前能夠開工的跨境司機僅9人，不到平時的三成，這對業務影響很大，大量客戶的貨物無法運到香港轉口，因此流失了許多客戶，今年以來業務較去年大跌八成。

用駁船水運又貴又費時

為了應對困境，公司將部分貨物改走駁船海運，其佔業務的20%，不過海運費用並不便宜，40呎高櫃運費需要1萬元人民幣，包括兩地拖車。而現時陸運同樣昂貴，10至12噸跨境貨車需10,000元，耗時要3天。

◆周長斌稱因大量香港司機不能北上，他只得將大灣區貨物通過中山港駁船運到香港轉口。

恒峰物流董事總經理周長斌亦告訴香港文匯報記者，因為香港疫情令公司業務在3月中上旬一度中斷，公司大量香港司機停業，目前也只有近十輛跨境物流車在運作，僅為平時的三分之一。為此，公司通過中山港用駁船轉運到香港碼頭，中山港從周一到六每天都有駁船，因此可以將深圳和東莞的貨物運到中山轉往香港，其中快船最快只需3天。此外，公司還利用大鏟灣新開到香港青衣碼頭的駁船發貨，不過成本貴過中山港。儘管如此，公司今年以來業務仍下滑約三四成。

冀保就業納跨境司機

手停口停

香港文匯報訊（記者 李昌鴻）跨境司機這一行業，由於工作時間長及辛苦，基本上入行的都是香港的基層人士，香港文匯報記者在採訪的多位司機中，了解到他們幾乎都是手停口停的一群，亟待特區政府施以援手。而工聯會最近就敦促特區政府將跨境司機納入保就業計劃受惠範圍。

香港貨櫃運輸業總工會主席陳迪手表示，3月中深圳推出14個跨境貨運接駁站，工會3月23日發出問卷，24小時收到1,163個回覆，顯示有90%司機由於新措施被迫停工、有85%司機已經全無收入。他說，在現行做法下，香港跨境司機需自費僱用俗稱「騎師」的內地接駁司機，而且近日更出現加價潮，相當於變相減薪，導致司機入不敷支。

為保生計 願接受高防控要求

供港菜司機張偉文表示，接駁站新措施下收入不足維持開支。他早前染疫，被移除名單21天，目前仍處停業狀態，沒收入下仍需支付後勤開支，令其生活陷入困境。跨境司機黃東明亦稱，希望特區政府能夠響應工聯會將跨境司機納入保就業計劃受惠範圍，可以減少他辛苦養家的壓力。他稱，一家六口僅自己一人工作，父母年邁沒有工作和收入，目前在香港打散工一天辛苦工作14小時月入也就1萬多港元，扣除房租和孩子學習費用，剩下的錢真的不多，一家生活面臨困難。

65歲跨境司機黎曉光告訴記者，因多種原因，他現在沒有北上江門拉貨，以前經常從那裏拉冰鮮雞供應香港市場。現時只依靠以前一點積蓄，老婆在深圳租房還需他支付每個月數千元房租，感覺壓力山大。如果特區政府把跨境司機納入保就業計劃，將如雪中送炭。

跨境司機陳文送說，香港司機為維持生計，願意接受更高防控要求，包括閉環管理。此前在3月底，工聯會也建議可對香港跨境司機實施閉環管理，限制指定封閉隔離區內活動，並加封條措施確保司機全程不落地直達作業點，杜絕傳染風險。

統一兩地檢測標準

業界建議

香港文匯報訊（記者 蔡競文）誠如香港文匯報4月17日A9版《港跨境運輸近停頓 轉口業現40年最大危機》的「跨境物流危局」首輯報道所言，面對香港轉口港業務出現40年來的最大危機，要讓香港與內地盡快恢復陸路運輸非常重要。有業內人士期望內地與香港有關當局可以考慮香港實際情況，在不影響內地防疫抗疫工作下，透過實行閉環管理及統一兩地檢測標準等方案，恢復香港與內地的陸路運輸。

平衡防疫及經濟需求

香港中華廠商聯合會會長史立德指出，香港是細小而高度外向型經濟體，對外運輸安排不暢順，對社會構成的影響不容忽視。從政策執行角度，任何一刀切的措施均是最容易處理，因為沒有酌情及灰色地帶。然而，從社會及經濟回復正常運作考慮，一刀切的安排只會帶來傷害。因此，任何措施都要考慮實際需要，否則只會顧此失彼，出現「手術成功，不過病人死去」的情況。

他認為，防疫抗疫工作絕對不能鬆懈，整體經濟也不能忽略，兩者要取得平衡。香港對外運輸必須盡快回復正常，期望內地與香港有關當局可以考慮香港實際情況，在不影響內地防疫抗疫工作下，透過實行閉環管理及統一兩地檢測標準等方案，恢復香港與內地的陸路運輸。史立德說，目前跨境運費大增，然而「羊毛出在羊身上」，最終只會轉嫁用家身上，香港經濟至今仍然疲弱，任何加價對市民都是百上加斤。

籲航企實施閉環管理

他又提到，特區政府可以研究早前聯邦快遞、美國聯合航空和英國航空等11家航空公司的建議是否可行。他們建議香港對機組人員的防疫流程，應比照內地對貨運業務實施閉環管理的做法，讓外國航空公司能夠通過將所謂的高風險飛行人員與公眾分隔，恢復在香港的中轉，並正常運營航班。