



慶祝香港回歸

25th
ANNIVERSARY

◆責任編輯：郝原
◆版面設計：余天麟

從回歸前僅三個陸路口岸 到如今「一小時生活圈」漸形成

見證兩地日益融合 跨境司機榮幸自豪

香港回歸祖國25年來，本港與內地往來更頻繁，跨境陸路口岸由1997年回歸前僅得文錦渡、沙頭角及落馬洲三個，倍增至現時還包括深圳灣、港珠澳大橋及香園圍，加上廣深港高鐵（香港段）的開通，已逐漸形成粵港澳大灣區「一小時生活圈」，既促進香港與灣區的人流物流，同時推動灣區各地合作及相互經濟發展。多名穿梭兩地的跨境貨車司機及在內地投資發展的港人接受香港文匯報訪問時均表示，能夠親身體驗和見證本港與內地這25年間的巨大變化和不斷融合，感到既榮幸又自豪。疫情雖令兩地出現阻隔，但他們期望疫後可盡快恢復正常通關，追回失去的時間，讓兩地未來有更輝煌的發展。

◆香港文匯報記者 高俊威

現年65歲的莊榮於7年前已退下跨境貨運的行列。他日前接受香港文匯報訪問時憶起1987年入行經過，至今仍歷歷在目，「當年我在一間染廠任職貨車司機，負責送貨，其後染廠因火災結業，適逢上世紀八十年代內地開放，經濟起步，對跨境司機需求很大，想到可以駕車在祖國大地奔馳，增廣見聞，寓工作於娛樂，故經朋友的推薦決定入行。」

早年內地村民視大貨櫃車如怪物

他當時受僱於一家運輸物流公司，主要運送食物及糖果到汕頭及江門等地，再將當地特產如瓷器、藤製品等運至香港後再銷往海外。剛入行時，內地社會環境純樸，令他留下深刻印象的是農村村民的反應，「他們視運送貨物的大貨櫃車如怪物，司機就像是外星人，到達村口時，整條村的村民都跑出來察看，也奇怪為何一個如此瘦弱的人也可駕着這輛大車到來，實在令我忍俊不禁。」

他表示，跨境貨車司機工作既有樂，當然也有不少辛酸。由於不時要徹夜工作，很多時會疲勞駕駛，部分內地貨車司機又會將車輛泊在路邊休息但不打燈，故曾有工友不幸遇上交通意外，更有一段時期司機被劫或遇上撞車黨，但經過內地多年來的整治，治安情況大為改善。

工作時間長，加上長期穿梭兩地，少不免會對家庭造成影響。莊榮說：「哪個妻子不想自己的丈夫留在自己身邊？我曾一個月只能回家一次，逗留不足三兩天又要駕車運貨，妻子也不免有一點怨言，只是為溫食也沒有辦法，因為貨運高峰期時月入可達2萬元，薪金較普通文職人員多一倍，只是小女兒在我入行時剛出生，她成長時大家少親近，感情有點疏離，需要花更多時間彌補！」

昔日廣汕泥濘公路如今天淵之別

莊榮任職貨車司機27年，見證着香港與內地的不斷發展，特別對內地道路網絡及口岸的長足發展有深刻的印象，「我初入行只有兩條主要公路分別到廣州和汕頭，路面情況甚差，不少是泥路，車輛陷入泥堆是家常便飯。當年，每輛跨境貨車都備有威地及後備車胎，既用作自救，也可協助同行，大家守望相助。而經過多年發展，現時兩地交通網絡與路況，與以往已有天淵之別。」

兩地海關電子化也令工作流程較以往更快捷和暢順。莊榮表示，內地以往用人手蓋印，過關花費不少時間，電子化後大為改進，希望可進一步改善排隊情況，「每個時期有每個時期需要排隊的原因，以往因設備落後、手續繁複導致需排隊，現時則因面對疫情要採取檢疫措施，令運送貨物時間拖長，但相信恢復正常通關後，情況將可大大改善。」

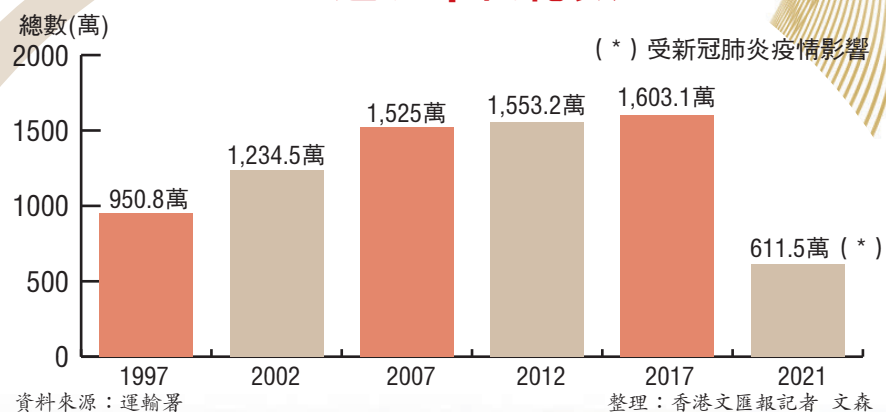
他坦言，以往內地的物資均依靠香港出入口，但現時全國都有貨櫃碼頭，不一定需要香港，故對跨境貨運的需求是有所減低，但期望整個大環境有所轉變，大灣區的發展令貨運需求增加，並有更多新人入行，讓跨境貨運行業續有發展空間。



◆65歲退休跨境貨車司機莊榮展示曾獲得的優秀駕駛員證書。
香港文匯報記者 攝

◆莊榮年輕時在皇崗口岸開幕日留影。
受訪者供圖

過境車輛總數



◆落馬洲口岸。
網上圖片

交通發達口岸增 望吸年輕司機入行

香港文匯報訊（記者 高俊威）現年56歲的陳文送日常駕駛大型貨櫃車在粵港兩地穿梭，是跨境貨運業的一員。他日前接受香港文匯報訪問時表示，行業正出現斷層，大部分從業員均已屆中年，年輕司機不多，但相信隨着跨境陸路口岸增加，交通網絡更發達，粵港澳大灣區「一小時生活圈」的形成，會令跨境司機無需再通宵達旦工作，加上更佳的待遇，將是吸引年輕人入行的要素。

路好車輛少拋錨 新啓口岸過關暢

陳文送1993年入行，從事跨境貨運近30年。他憶述，自己當年本在熨衫廠工作，因為行業式微，工作量愈來愈少。眼見不少工廠逐步將生產線遷移內地，他認定運輸行業必會興旺，有更多工作機會，故用兩年時間陸續考取私家車、貨車及貨櫃車駕駛執照，同時任職的士司機累積更多路面經驗，其後投身跨境貨運行業，受僱於一家運輸公司運送塑膠廢料到東莞的回收場。



◆陳文送在駕駛貨櫃車。
受訪者供圖

他指出，粵港兩地在香港回歸前後的重大改變，是路面狀況、口岸發展及通訊情況，「以前沒有太多好路，車輛經常拋錨被困路中心，通訊也很困難，那時流動通訊未普及，只能靠對講機，有一定局限，現時每人都有手機，網絡也很暢順，出現問題時不再求助無門，且口岸部門提供的服務亦顯著改善，尤其最新啟用的港珠澳大

橋口岸及蓮塘/香園圍口岸，車輛過關順暢，工作人員也落力工作，重視司機意見，故（跨境貨運）工作也更順心。」

跨境即日起可來回 無需再通宵達旦

陳文送說，自己入行時正值貨櫃物流業高峰期，月薪達2.5萬元至3萬元，但隨着內地各貨櫃碼頭相繼啟用，跨境貨車司機收入有減少，至2010年開始有從業員轉行，部分司機則因為年紀大而退休，新人又因工作辛苦拒絕入行，行業人手減少後薪金有回升，但這情況始終對整個行業的發展來說並不理想。

他解釋，現職司機收入增加，但行業青黃不接，出現斷層，故必須吸納更多新血加入。隨着跨境陸路口岸增加，交通網絡發達，車程因而縮短，可以即日來回，不用再通宵達旦，下班後有自己的生活，加上若僱主可提供更好薪酬福利，他相信會有年輕人考慮加入跨境貨運行列。

港商粵省創業 員工從五人到百三



◆港商何世杰在廣東江門創業，踏上事業發展的黃金期。
香港文匯報記者 攝

香港文匯報訊（記者 高俊威）香港回歸祖國25年，對盛亨集團投資有限公司董事總經理何世杰而言，是他事業發展的黃金期。他在廣東省江門市開設的電話服務中心，由最初僅得5名員工發展至今已逾130人。公司在內地運作期間雖也遇到不少困難，但無損他繼續在內地發展的決心。他說，當疫情結束後，內地與香港恢復正常通關，他會更多到內地並逗留更長時間，這樣才能有更多機會發掘商機。

江門開設電話服務公司

現年39歲的何世杰年少時已很有生意頭腦，在學時補習賺取收入。由於學生客人愈來愈多，自己應接不暇，起初只介紹給其他同學接手，其後發展至成為中介，轉介學生後收取佣金以增加收入。他完成學業後再工作兩年，22歲便開設自己的補習社。

何世杰表示，由於有感補習社始終是固定空間，學生不能無限增加，收入始終有局限，故毅然出售補習社，並以自己的IT背景，開設一個專門為客人介紹補習包括學科、語文、音樂及體育運動的網上平台，當招募到導師即作一對一對，取得一定成績。

不過，他表示網上平台也需要有員工提供客戶服務，接聽電話，故需要設置辦公室。由於香港租金和員工薪酬不斷上升，辦公室容量也接近飽和，加上當時有不少公司考慮在內地發展，故他想到在租金和薪酬遠較香港為低的內地城市設立後勤中心，聘請內地員工負責接聽客戶電話。他在前往多個內地城市視察後，2012年選定較多人使用廣東話的江門開設電話服務中心。

疫下不裁員堅信會復甦

經過10年不斷努力，江門電話服務中心員工已由最初的5人增至逾130人，更發展至接下其他公司電話服務的工作，其間當然會遇上不少困難，需要積極面對和解決。2014年時，他嘗試在廣州發展網上補習配對服務，其後才發現港人願意付出100元一小時補習費，廣州普遍家庭卻只願每小時付30元，導致失敗收場。過去兩年多的疫情期間，香港經濟環境欠佳，生意也受影響，但他沒有裁減內地人手，因相信疫情過後必會復甦。

何世杰表示，在回歸後，香港與內地交通網絡不斷完善，令港人可以更方便穿梭兩地，以往由香港前往江門需要4個小時，現在自己駕車只需1.5小時至2小時已可到達，節省不少時間。不過，他認為更多時間留在內地，才有更多時間增強人脈，發掘商機，日後待內地與香港恢復正常通關，自己會在內地逗留更久，期望公司可在內地繼續擴展。