



「我有24小時核酸檢測陰性證明，我也在現場做了快速抗原測試，但檢查站只認北京『健康寶』，根本進不了城。」山東大貨車司機王偉（化名）向香港文匯報記者坦言，「看着菜農的蔬菜毀在地裏我們一樣很心疼，但不是貨車不拉菜，是我們沒法拉菜！」王偉五年來只跑北京線，專門運送蔬菜。經歷了一次次「健康寶」「彈窗」限行，無法進京之後，他唯有放棄北京市場。

◆香港文匯報記者 丁春麗、戚紅麗、劉蕊 山東、河南 連線報道

# 疫下運菜層層加碼 貨車司機不敢接單

「堵在路上只賺一肚氣 不是我們不拉菜是沒法拉」



◆工作人員在高速公路收費站對外省市車輛進行行程碼查驗，以加固「外防輸入」。



◆王師傅在去往晉城的路上。其貨車車身被貼上「封條」。受訪者供圖



◆河南司機王師傅每次出車都要備足食物。受訪者供圖



◆胡師傅（左）休息時，妻子負責盯着裝貨。受訪者供圖

王偉最後一次拉菜去北京是11月上旬，他從山東德州市裝了一車芹菜，四個小時抵達北京萬莊服務區檢查站。「當時好多大貨車被勸返，車輛都堵在一起，我堵了16個小時，最後還是被勸返。」王偉趕緊和貨主溝通，唯一的辦法就是找一個代駕，把運菜車開進北京。

## 貨車若被勸返 需請代駕成本增

檢查站附近的代駕費用800元-1,000元（人民幣，下同）不等，貨主滿口答應承擔代駕費用。王偉花了1,000元找了一個代駕，貨車進城後，他就坐在服務區等着，睜了眼睛就在隨身攜帶的墊子上睡一會兒。一車芹菜約有6噸，貨主賣完菜把車送回來已經是兩天後了，其間貨主每天會給王偉200元的壓車費用。但在最後結算時，貨主卻不認代駕費用，只給了他運費。王偉氣不過卻沒有辦法。他給香港文匯報記者算了一筆賬，以德州-北京專線為例，目前運費最高為3,000元，往返油費、高速過路費約1,300元，代駕1,000元，三天完成一單訂單，獲賠償若干壓車費用，他最後只賺到約1,000元。若再有一點車損或遇到罰款，這一趟就是白跑，只賺一肚子氣回來。

還有一次，北京沒有進得去，王偉又把菜運回山東。回來後卻被菜主扣了車，要他賠償3,000斤芹菜的損耗。這場糾紛最後在王偉賠了1,000元之後結束，還自己搭上了往返的費用。

## 進京有價無市 一半司機改路線

和王偉一起跑北京專線的「卡友」們有一個微信群，原來群裏有40多人，而現在有一半不跑北京了，也有人把貨車變賣了。王偉說，有一個「卡友」還跑北京，但他要求貨主必須保證承擔代駕費用，否則堅決不接單。

「往北京的運費水漲船高，但也有價無市，我們都不敢接單。」另外一位山東大貨車司機劉星（化名）9月初就不跑北京了。「7日內有1例以上（含1例）本土新冠病毒感染者所在縣（市、區、旗）旅居人員嚴格限制進（返）京。」劉星告訴香港文匯報記者，僅這一條就擋住了八成的大貨車司機。從對司機「彈窗」到後來的掃車牌查驗行

程，司機們望而卻步。劉星的車隊一共有六七輛車，一天最多能運10畝地的芹菜，主要銷往北京、天津、河北、河南。北京去不了，劉星就帶著車隊跑山東聊城-河南鄭州線路。雖然鄭州有疫情，但運送蔬菜的大貨車進出相對暢通。

10月份以來，山東濟寧、德州、濟南等地陸續爆發疫情，劉星的車隊回程又面臨新的難題。因為有河南行程，他的車無法下高速。如果必須進入，需要目的地社區或村委會派人來接車。有時候卡口同意放行了，社區又不同意接車，劉星就在車裏一臉無助。只有簽下保證書，車門上貼了封條，劉星才能把貨車開到菜地。再後來，劉星的車繞了好遠也進不去菜地，他乾脆就開車回家了。

## 為「洗白」行程碼 滯留服務區一周

「昨天晚上光是下高速口就下了五個小時。」河南司機王師傅幹了近20年貨運了，今年是他覺得最難的一年。他跑的是河南沈丘到山西晉城的固定線，主要是拉煤礦、化肥。「上個月在家閒了一整月，一分錢沒掙。這一個月才跑了兩趟。」

原先兩天都可以跑一單，如今需要一個星期。「能出車能回來這都算是非常幸運了。」他最近明顯感覺路上順暢點了，希望能夠早日回歸常態。「今年年初鄭州疫情嚴重的時候，只要行程碼顯示去過鄭州，就不讓下高速，直接讓你回去。」王師傅沒辦法他就在服務區呆了一周。內地行程碼即通過通信大數據定位人員的移動信息，最多顯示過去7日所到城市。到沒有風險的區域逗留七天被人們稱為「洗碼」。「等不顯示鄭州了，這邊也讓過了。」那一周，服務區除了加油站，其他的店根本都不營業，「就在車上啃饅頭、吃即食麵、喝礦泉水。」

王師傅覺得，現在運貨就跟「闖關」一樣，能順利下高速了，但是卸貨也需要「看運氣」。現在一般要求接貨單位到高速路口來接，「廠裏要簽保證書，不讓我們自己進廠，接完再把我們送回來，不能過夜。光等廠子來接有時候都得等兩天。」



◆到河南某地高速不讓下，大貨車遭遣返。受訪者供圖

## 為了家人 久未回家

特稿

採訪劉星時，因為山東的局部疫情，他被封控在小區裏。根據內地的防疫要求，貨車司機屬於防疫重點管控行業人員，為了保證家人的安全，劉星不敢回家。自7月份開始，他大部分時間就吃住在車裏。

「我每天最少做兩次核酸檢測！」劉星說，有時候甚至做4次，且選擇不同的地點，就是想保證核酸結果的準確和自己的安全。

劉星這趟回家前最後一次送菜是去了陝西西安，下高速之後，他的車窗、車門全被貼上了封條。下午兩點下高速，直到第二天中午貨主才來接車。劉星根本沒有想到會等這麼久，他沒有在車上準備太多食物。整個往返行程一共36個小時，劉星也是餓着肚子硬撐下來了。

此時的北方已經進入冬季，劉星準備了被子，晚上就睡在車裏。前一段時間，劉星送菜到鄭州時，曾住進菜市場附近的一家賓館，結果被封了三天。後來他寧願吃住在車裏，雖是沒有辦法的辦法，但習慣了就好。夜深人靜時，劉星會拿出手機一遍又一遍看着兒子的視頻，片段裏穿着古裝的小男孩在鏡頭前衝着他笑。

## 難忘送防疫物資備受尊重

另一邊廂，不出車的王偉終於有了時間，可以多陪伴在醫院的母親，送送飯，盡一點孝心。

生於1989年的他經常被朋友笑長得像40多歲，「都是晚上開車熬的。經常晚上10點裝車，凌晨開到北京。」

王偉並沒有談太多貨車司機的辛苦。最讓他印象深刻的是2020年，他開車去山西臨汾送防疫物資。因為沒有找到加油站，臨時下高速。交警了解到他是為當地送防疫物資，隨即打開關卡，讓其他車輛避讓。這是他開大貨車這麼多年，唯一一次抬頭挺胸通過高速口。至今回憶起來，他都倍感溫暖，猶記得那份尊重。 ◆香港文匯報記者 丁春麗 山東報道

## 出車如坐監：吃喝拉撒睡 全在司機位

香港文匯報訊（記者 戚紅麗、劉蕊 河南報道）「誰知道了上高速，我卻走投無路，一眼望去那汽車排隊就是一個堵，前進不能，後退也痛苦」這首高速版本的《新鴛鴦蝴蝶夢》是疫情之下貨車司機的日常寫照，「平時兩三天能來回的，現在都得五六天甚至七八天，過卡點要等，裝貨卸貨要等，而一旦碰到封路封區的，則不知道要繞多少道等多少天才能到達目的地了。」在漫無邊際的等待過程中，他們鮮少能有機會下車，「說句不好聽的，吃喝拉撒睡都在車裏，跟坐監獄一樣。」

## 工作逾一周僅賺千元

「十個車，有八個都是夫妻車，因為現在啥都漲價，再加上疫情訂單少，跑貨車基本上不掙錢了。」42歲的貨車司機胡師傅和他的妻子如今正在湖北某市裝鋁合金，裝完之後要再去下一個市裝沙發，然後運到周口沈丘，「兩

家貨合起來才4,000塊錢運費，這趟出車一個多星期，估計手裏也就落個1,000多塊錢。」

胡師傅是通過各大貨運平台接「散貨」，「什麼都拉，哪兒有貨去哪兒。」但是，疫情以來，他的可選擇範圍並不多，「高風險的地方不敢去，但是你看這地圖上，高風險越來越多，密密麻麻。」

## 廠方不讓下車上廁所

不僅如此，他們連下車歇息的空間也沒有了。「很多廠子都規定不讓司機下車，意思是不能跟他們廠子裏的人密切接觸，以防萬一有問題，連累整家廠子。」現在，他們只能在車上等，「有些管理特別嚴格的，你就算是內急，也不能下車去上廁所。」胡師傅表示，有一次妻子偷偷下車上廁所，結果被廠裏人狠狠訓了一頓，說她「違反防疫要求，再這樣以後不讓我們來拉貨了。」

## 交通部嚴禁擅自限運 反覆出現問題將通報

香港文匯報訊（記者 張帥 北京報道）交通運輸部新聞發言人舒馳25日在月度例行發布會上表示，近期國內疫情形勢依然嚴峻複雜，部分地區對貨車通行層層加碼、過度通行管控問題仍有發生，河南等地蔬菜運輸不暢的問題引發社會關注，交通物流保通保暢工作面臨反彈壓力。他強調，防止層層加碼，將嚴禁擅自關閉關閉交通物流基礎設施和限制運輸服務，嚴禁實施「靜默」或封控管理的城市一律限制貨車進出，「對於群眾反應強烈、反覆出現的問題，我們將進行公開

通報曝光，加強警示震懾，堅決防止層層加碼、『一刀切』問題反彈。」

舒馳指出，針對部分地區出現的「一刀切」限制貨車通行、要求貨車司機現場等待核酸檢測結果以及滯留貨車司機生活服務保障不到位等問題，交通運輸部高度重視，認真貫徹落實中共中央政治局常委會議精神和進一步優化防控工作「二十條」措施要求，將持續優化調整通行保障措，加強督辦轉辦力度，堅決防止層層加碼、「一刀切」問題反彈，為維護

人民群眾正常生產生活秩序提供服務保障。

他表示，交通運輸部將督促指導各地科學精準實施通行管控措施，切實做到「五個嚴禁」：嚴禁擅自關閉交通物流基礎設施和限制運輸服務；嚴禁「一刀切」限制封閉區域末端物流配送；嚴禁實施「靜默」或封控管理的城市一律限制貨車進出；嚴禁以等待核酸檢測結果為由限制貨車通行；嚴禁以籍籍地、戶籍地為依據限制貨車通行，對有涉疫地區行程的貨車司機，落實「即採即走即追」+閉環管理要求，保障通行順暢。