

# 復常通關

香港特區政府與內地正商討逐步全面通關，目標是下月15日前落實安排。

距離通關目標尚餘半個月，各界密鑼緊鼓作準備，其中以跨境巴士的問題最為棘手。香港文匯報記者昨日到泊滿跨境巴士的葵涌貨櫃碼頭南路一個臨時停車場，直擊業界安排出車送往維修情況，但見跨境巴士「曬太陽」近三年，不少已非常殘舊，部分連座椅也爆裂。有跨境巴士營運商指出，集團停泊上址逾300輛跨境巴士中，僅一成已完成維修可運作，其餘要先送往車房檢查及維修清潔，才能購買保險和送往「中檢」通過驗車才能接客，估計下月中前「通關」時，只有約80輛至90輛跨境巴士投入服務，運力最多只有以往三成，相信「通關」初期的班次勢必縮減。

◆香港文匯報記者 劉明

# 跨境巴長草

# 運力臨考驗

◆在葵涌貨櫃碼頭海關大樓對開空地上停泊近三年的數百輛旅遊巴士，29日開始陸續進行清洗檢測維修，準備接待復常通關後的大量來港旅客。香港文匯報記者 張得民攝

◆李迪洪直言「通關」初期難以恢復運力，對此亦感無奈。香港文匯報記者涂穴 攝

▼巴士的座椅已出現龜裂情況。香港文匯報記者涂穴 攝

## 「爛車」維修購保赴「中檢」需時 下月中往返班次或需縮減

香港文匯報記者昨日在該個被稱為「巴士墳場」的停車場直擊，目睹停車場停滿不同跨境客運營運商的巴士，不少巴士已十分殘舊，車身也因日曬雨淋而布滿水漬，其中更有巴士的電池門已鬆脫。記者登上部分巴士車廂查看，只見全布滿灰塵，有的座位已龜裂，有巴士雨撥更被拆下，放在車廂地板上。

### 現僅一成巴士正常運作

現場只有部分跨境巴士已完成清潔及重新噴油，亦有少部分已完成維修。冠忠巴士一名司機對香港文匯報表示，部分巴士停擺期間也有清潔，但難以全部清理，「你清洗後仍擺曬度，又唔郁得，如果執好咗架車可以運作就唔同，(車太多)亦執唔切，做唔到咁多。有啲車好殘，擺咗兩年幾，要重新再驗過，(引擎)幾年冇用，有些已壞掉，之前又打過風，打風落雨(車廂)入晒灰塵，啲

(座椅)皮已爆，有啲車胎亦已硬化、氧化晒，要拖車去整。」冠忠巴士集團營運主任李迪洪向香港文匯報表示，該車場原本有上千輛來自不同營運商的巴士，其集團則停泊了逾300輛，但能正常運作的巴士只有約30輛，即只佔一成，而集團在深圳灣香港口岸的貨櫃場亦停泊了數十輛巴士。

### 待維修 恢復隨時要半年

他指出，大量巴士要先維修，「普通洗車、換油、換電池同皮帶約要兩三日，如果引擎已壞撻唔着，修理要睇零件齊唔齊，可能維修要一頭半個月。」同時，跨境巴士除要購買本港車保，還要購買內地保險，領得內地保險文件後才能到「中檢」驗車，完成後可駛往內地，故重新啟動需時，「中檢驗車包括查證保險文件和車輛

過跑步機等，雖然只要一個小時完成，但中檢昨日(前日)才恢復運作，估計大量跨境汽車也要排隊檢驗，未知其負荷能力，每日可檢驗多少車輛，未必這麼快消化需求。」他預計，香港與內地下月中落實「通關」安排時，其集團屆時或僅約90輛跨境巴士已完成維修和驗車程序，能提供跨境客運服務，但「運力最多只達以往三成」。樂觀估計，就算需要大維修的巴士不多，快則也要兩三個月才恢復正常服務，若大修的巴士多，則可能最少半年時間才復常，「特區政府與內地仍商討『通關』安排，未知初期人數限額，所以也未知如何安排跨境客運班次。」他表示由於運力未恢復，估計到內地不同城市的班次要縮減，「可能到某個城市以往一日4班車，要減到只有兩班。」



◀有巴士車胎「擺到漏氣」。香港文匯報記者涂穴 攝

◆巴士停擺近三年未動，停車場地上也長出花草。香港文匯報記者涂穴 攝

## 「核檢」修車價不菲 盼補助重啟營運

香港文匯報(記者 劉明)冠忠巴士集團營運主任李迪洪在接受香港文匯報訪問時指出，跨境巴士服務要復常，仍面對資金及人手不足等困難。其中，跨境巴士司機每次過關前48小時要進行核酸檢測，費用由營運商支付，他期望香港特區政府將司機納入免費檢測計劃內。由於巴士經維修才能重新投入服務，估計每輛維修費10多萬元，業界希望特區政府能給予資助，或提供免息貸款，否則一些較小型的跨境客運營運商或無力重啟服務。而過去三年跨境服務停運，大批司機已流失，重新聘請司機需時，估計亦影響跨境巴士服務的運作。李迪洪表示，目前跨境貨車司機要自費進行核酸檢測，若跨境客運司機同樣須自費，對營運商來說是一筆不菲的開支，「在香港自費檢測要240元一次，100個司機就要2.4萬元，且每兩日做一次，負擔會很大，當然可透過加票價，將成本轉嫁乘客，但不想這樣做，希望政府讓跨境巴士司機與安老及殘疾人士院舍員工一樣可免費檢測，以減輕營運商負擔。」另一重大開支就是車輛維修費。他指出，大量跨境巴士停擺三年，不少車輛引擎或已未能發動，維修費沉重，「首先清洗車廂要兩三千元，其次車廂殘舊重新噴油要四五萬元，如果座椅殘破要換，每張幾百蚊，50張椅就要兩三萬元，引擎維修起碼又要幾萬元，估計加埋一架巴士要復修就需十幾萬元。」以冠忠巴士有300多輛跨境巴士計算，維修費以千萬元計。

李迪洪坦言，冠忠巴士等規模大的非專營巴士公司較易向銀行貸款，但小型營運商未必能籌得足夠資金維修巴士，希望特區政府提供補助，讓營運商能恢復運力在「通關」後提供服務，「如果沒有補助，也希望政府提供免息貸款，最低限度政府也提供擔保讓營運商可以向銀行貸款。」

就算有巴士的硬件，業界還面對司機不足問題，「我們在內地有200多名司機，在香港有300多名，兩地也流失嚴重，單是香港的司機便流失一半，只剩百多人。」他指出，不少司機已轉行，「有些去專營巴士公司，有些改做物流運輸，有的從事跨境貨運，且改行後薪金與以往相若，安定下來便不想再轉行，我曾

接觸過一些已轉行的司機，他們也表示待正式『通關』後才再考慮。」

### 大批司機流失 請人難

李迪洪直言，吸納新血殊不容易，「司機要有香港與內地牌，不但考牌需時，內地更規定50歲以上不能考跨境巴士牌，到60歲又不能駕駛跨境巴士北上，令我們更少司機可用。」他希望內地有關部門暫時容許年滿60歲的司機駕駛跨境巴士，讓營運商有時間聘請人手。

▼巴士車廂內的儀錶板已布滿灰塵。香港文匯報記者涂穴 攝

◀從車頭外望，巴士擋風玻璃布滿水漬。香港文匯報記者涂穴 攝



◀有巴士車頭布滿裂紋。香港文匯報記者涂穴 攝

## 「陰陽」CT值標準不一 司機乘客恐齊「卡關」

香港文匯報(記者 文森、劉明)

內地已將入境人士新冠病毒確診界定為，核酸檢測CT值低於35，即CT值35或以上便獲陰性檢測證明獲准入境。不過，香港檢測商對陰性的定義各異，有些私營檢測商以CT值超過43列為陰性，而社區檢測中心核酸檢測報告只顯示陽性或陰性，未列明CT值。目前，跨境貨車司機仍需要在兩地各測一次，跨境客運營運商擔心若客運司機也要在兩地各測一次，日後「通關」或因香港與內地對陰性標準不一，出現陰陽爭議，影響乘客。

### 兩地仍商細節 業界冀「一紙通行」

對不同地方對檢測陰性標準不一，冠忠巴士集團營運主任李迪洪對香港文匯報表示，往來香港與內地也須持有檢測陰性結果，惟擔心兩地標準不一而出現問題，「現在跨境貨車司機去內地要再做檢測，到底『通關』後跨境客運司機是否一樣，若進入內地關口要再檢測，是否要在關口等結果是陰性才放行，乘客是否要陪司機等。如果在香港檢測是陰性，到內地檢測呈陽性，那麼車上旅客如何處理？如果檢測後無須等結果放行，若載客去目的地途中收到通知呈陽性，能否繼續送乘客到目的地？若要即時返回，則乘客又如何？」他建議最好兩地能「一紙通行」，即無論在香港或內地進行檢測，只要持有陰性結果證明，則兩地也承認有關證明文件而通行，即跨境巴士司機只要每48小時做一次檢測，便可來回兩地，無須再折騰，亦不影響乘客。特區政府的「通關事務協調組」正與內地商討「通關」細節，目前不知「通關」的細節，李迪洪希望雙方研究有關檢測問題和釐清安排。



◀圖為跨境司機接受核酸檢測。