



# 香港疫情之下

## 的港粤跨境司机

做跨境货运的香港司机老邓:

不能去深圳喝茶逛街了,我都可以理解

30多岁的深圳骑师:

一周没有见妻儿了,只要还能开工,我还会继续做



跨境司机邓志伟

第五波疫情后,人手更紧缺了。

邓志伟是香港人,做了二三十年跨境货运,从普通货车司机做起,后来成了一家跨境运输公司负责人,管理着3名跨境司机,自己也依然在路上跑运输。

他选择跨境的理由很简单:收入会高一些。

当然,跨境司机的门槛也更高,需要同时拥有内地和香港的驾驶证。邓志伟也喜欢内地的生活,过去,他总是趁着运输任务,在深圳喝早茶、逛街。

邓志伟还记得,过去,出入境只需要两大证件:回乡证和两地驾照。但新冠疫情出现后,还需要填报“跨境安”和出示核酸检测阴性证明。

随着香港疫情的变化,进入

深圳需要的核酸检测阴性证明时限也在变化,从一周内到72小时内再到24小时内。香港海关没有核酸检测点,邓志伟记得,最频繁时,他们每天在深圳湾口岸检测。

在“跨境安”上,司机需要填写自己的目的地。每辆货车都装有GPS系统,可以记录轨迹,确认货车在申报的目的地作业。

2020年9月,深圳市人民政府口岸办公室曾发布:跨境司机要“按照申报行驶路线从口岸到目的地工厂仓库进行点对点运输作业,完成装卸作业后立即返港。入境后全程必须佩戴口罩,非必要不得下车及与其他人直接接触,非特殊情况不得在深留宿过夜”。

邓志伟在深圳吃早茶的日子

暂停了。

2月4日,香港第五波疫情爆发。没过多久,邓志伟的三名同事,全部因居住地点出现阳性病例而暂停工作。而后,公司里所有跨境陆地货运中断十余天。邓志伟也没有找到其他可供顶替的跨境司机:“本身,香港的跨境司机就一年比一年少。第五波疫情爆发后,人手就更紧缺了。”

邓志伟决定调整公司的业务方向:“现在许多客户也转向了海运,我们就负责从码头到香港仓库的运输。”

在和记者的通话里,邓志伟说着比较流利的普通话,语速不紧不慢。他已经57岁了,并不慌张:“我都可以理解,也希望防疫能够再严格一些。”

本报记者 陈馨懿

2月22日,深圳市公安局南山分局通报,一名核酸阳性的港籍跨境司机,与内地司机违规接驳,目前,二人涉嫌违法行为已被立案侦办。自2月4日以来,截至2月23日,深圳口岸检出147名跨境司机阳性病例。

深圳宣布,将对跨境司机、接驳司机及车辆的疫情防控实施提级管理,实施“三点一线”全闭环管理和“全接驳”方案。

在这样的背景下,粤港跨境物流的情况正在改变,承载着粤港陆地运输的物流公司里,仓库开始出现货物积压。而处在事件中心的跨境司机,他们的工作生活有哪些改变?

钱江晚报·小时新闻记者昨天进行了采访。



跨境司机在路上

香港司机:

深圳骑师:

物流公司:

离开货车,只能去一个地方:服务驿站

深圳一个特殊的职业,也出现在了流调报告里:香港跨境货车内地接驳司机。在业内,他们有一个更简短的名字——骑师。

邓志伟就长期和骑师打交道:“我们的车比较多,但跨境司机少。我们跨境司机就把车开过港,再换内地司机(骑师)来开剩下的路程,我们再把内地司机(骑师)的车开回香港。这么循环操作已经很多年了。”

林生就是一名骑师,广西人,30多岁。他只在深圳市内工作,因为骑师只在内地驾驶,也只用内地驾照,而跨境司机需要考香港驾照。

“因为年轻才能做骑师,不然早就撑不住了。”林生称自己和香

港的老板直接沟通,老板会给他发送任务:几点去哪个口岸交接车辆,几点去哪装卸货物。

新冠疫情出现前,一个白天的时间,他能跑4趟,从口岸到仓库,再回口岸,如此反复。有时夜里他会继续工作;有时,他会去往东莞——他的妻儿都在那里。

不过,林生已经近一周没见过妻儿了。离开货车,他现在只有一个地方可以去:服务驿站。这是一个酒店,林生和其他近30名骑师住在一起,一人一间。

深圳专门调整将内地接驳司机也全部纳入“两点一线”闭环管理,规定内地接驳司机只能在接驳点和驿站两点一线范围内活动。

林生和跨境司机一样,除了

在指定接驳场和指定停车场,他不能打开车门和车窗,更不能下车。大多数时候,他会在接驳场叫一份外卖,在专用休息室里吃饭,再去接驳场的洗手间上厕所。

几位骑师表示,他们都遇到过接驳场大排长龙的情况。在接驳场,交替司机必须要经过全车消杀15分钟,但每次消杀的车辆有限,等待难以避免。为了防止迟到,有的骑师接到了早晨5点的交接车辆任务,会选择在凌晨2点就出发。

林生所在的公司只有8名骑师,香港第五波疫情爆发后,已经有3名骑师选择退出。林生还不想放弃:“防疫要求都不是问题,只要还能开工,我还是继续做吧。”

市面上,跨境司机确实比较紧缺

“我们现在像保护珍稀动物一样,保护着我们的跨境司机。”深圳市东胜物流有限公司销售总监何女士说道,“虽说我们的人手还算可以,但市面上,跨境司机确实比较紧缺。”

香港第五波疫情爆发后,何女士发现,公司出现货物压仓的情况:“有的香港跨境司机受疫情波及,无法工作,运输确实受影响。”

骑师更是紧缺,何女士称:“现在骑师很难找,愿意做的人也

少,毕竟需要冒着风险,给骑师的报酬也上涨了。”

2月14日,深圳市递四方速递有限公司(以下简称“递四方”)相关负责人曾提及,跨境司机在入境后,会按照各市区规定入境路线运行至仓库装货,其中包含全车消杀、测温、扫码“跨境安”等规定步骤。

近日,深圳将对跨境司机和接驳司机及车辆的疫情防控实施提级管理,将实施“三点一线”全闭环管理和“全接驳”方案。

据深圳媒体报道,按照“全接驳”方案,在实施“全接驳”模式后,对经常居住地在深圳的约1780名香港司机,只能选择作为跨境司机往返口岸和接驳点,或转为内地接驳司机。跨境司机由香港直达内地各公司仓库的情况或将暂停。

2月22日,“递四方”相关负责人向钱江晚报·小时新闻记者表示:“为保障供港物资和粤港两地跨境物流的安全顺畅,一切按照政府的要求做好防范。”