



## 粵港跨境貨櫃運輸業 興衰 二之一

謝浪，香港貨櫃車運輸業職工總會副主席，半生在跨境運輸業摸爬滾打，他表情落寞地用一組數字描述了這個行業的輝煌到衰落：20年前，香港跨境貨櫃車1.5萬輛，司機月入4萬-5萬元；2011年，跨境貨櫃車只有7,000輛，司機月入亦降低到1.5萬元，加之港元兌換人民幣大幅縮水以及通脹高企，司機們不僅囊中羞澀，更面臨老無所養的困境。因為後繼無人，已有一成車輛因缺工停運。從貨櫃司機做起，現在擁有一家跨境運輸公司，謝浪的一生與跨境運輸緊密相連。他說，所有運輸公司都面臨兩難境地：業務不穩定，急需接單；有大單來了，又因缺司機而不敢接。跨境貨櫃運輸業務從昔日的輝煌走向沒落已無法改變。對於未來，他更加悲觀。隨着內地碼頭、機場日益成熟和國際化，加上許多珠三角企業內遷中西部，未來10-15年，香港跨境貨櫃車數量仍將繼續萎縮。

■香港文匯報記者 李昌鴻 深圳報道

## 毛利僅5% 跨境運輸成「雞肋」

由於業內競爭激烈，加上金融危機衝擊，使得跨境運輸的業務受到了很大的影響，許多企業向運輸公司砍價，而一些公司為了爭搶業務也自行降價，導致跨境貨櫃運輸業的平均毛利率只有5%-8%，僅為十年前的三分之一至四分之一。謝浪和陳富泉都哀嘆現在生意太難做了，目前公司能維持生存就算不錯。

如今的跨境運費很低，價格幾近腰斬，只有十年前的一半。居住在龍華的港人陳先生在金融危機前，一個月有30-40個貨櫃運輸業務，現在只有10-20個，從香港至東莞的一個貨櫃價格僅有以前的一半。

而目前跨境貨櫃運輸的利潤更是相當微薄。謝浪儘管有十輛貨櫃車，但一年能賺30萬-40萬港幣就不錯，為十多年前的五分之一至七分之一，僅能維持家庭日常開銷。儘管比普通司機要好，但他仍十分節約，因為知道要面臨多重風險，如廠家倒閉、老闆不付款潛逃和發生車禍事故等。他現在只是做一天和尚撞一天鐘。

在陳富泉看來，10多年前毛利率有20%，目前跨境貨櫃運輸業毛利率在5%-8%，還不能出事故，否則會賠得很慘，因此幾乎賺不到錢的跨境貨櫃運輸成為他眼中的「雞肋」，做也不是，不做也不是。更讓陳富泉煩惱的是，有的司機靠走私、偷油和輪胎到內地出售賺錢，結果被海關或邊防抓住，車輛運行受到影響，令其防不勝防。此外高油價也令公司難以承受，以前每桶曾超過100美元。油價佔跨境貨櫃運輸成本的25%-30%，他們辛苦賺取的微薄利潤給高油價吞嚥了許多。

# 粵港貨櫃運輸業

# 大勢漸衰 瀕夕陽



香港貨櫃車運輸業職工總會副主席謝浪。

已年過五旬的謝浪，其俊朗的臉上略顯滄桑，回想起20年前的開車經歷，他難得地露出一絲喜悅。20年前，內地加工貿易蓬勃發展，珠三角開始扮演「世界工廠」的角色，香港憑借密集的國際航線，發揮了全球物流樞紐的作用，香港集裝箱吞吐量自1992年躍升至全球第一，並保持了長達12年的世界紀錄。這一輝煌歷史，也推動跨境貨櫃運輸業走向巔峰。

### 車輛減逾半 收入大縮水

1992年，謝浪來到深圳投資成立公司。當時鹽田港尚未投入使用，只有蛇口港和媽灣港，國際航線少。這樣大量的珠三角進出口貨物中的90%需經香港，「我的業務好得不得了。」當時，謝浪有20台跨境貨櫃車，5台自用，15台承包給別人，年盈利逾200多萬港幣。「最高峰時有500-600家公司，一共2.4萬輛跨境貨車爭搶業務，其中貨櫃車有1.5萬輛。」謝浪回憶，1995年到1998年是業務最高峰的時期，司機月薪最高時有5萬港幣，少時也有3萬港幣。

對跨境貨櫃運輸來說，那真是一段難得的歡樂時光，但是好景不長，這一勢頭只維持了2-3年。2000年後，隨着珠三角深圳港、廣州港等許多港口群雄並起，鹽田港業務日漸成熟，香港集裝箱運輸市場受到蠶食，增長放緩。在2005年，香港集裝箱吞吐量被新加坡超越，而上海港又於2010年超過新加坡，居全球第一，香港屈居全球第三，更面臨深圳港的咄咄逼人。

分析香港跨境貨櫃車衰敗的原因時，香港貨櫃車運輸業職工總會秘書蘇先生總結說，2000年以後，深圳和廣州等港口，國際航線大幅增多，業務競爭激烈，加上許多工廠內遷，令業務持續減少。而香港收費貴，競爭優勢下降，從而令集裝箱運輸業務增長緩慢。

在謝浪看來，對跨境貨櫃運輸業最重大的打擊莫過於2008年的金融危機，珠三角大量出口企業倒閉，許多跨境貨櫃車遭遇業務下滑。目前，他自營的跨境貨櫃車只有10輛，相當於以前高峰時期的一半，而且大多是使用時間較久的舊車。

他算了一筆賬：十年前從香港開車至東莞的一貨櫃運費，收入近4,000港幣，現在只有2,000多港幣。受業務大幅下挫的影響，跨境貨櫃車數量劇烈縮水，目前僅剩下7,000輛左右。司機月收入在1.5萬港幣左右，只有高峰期的1/3甚至更少。加上人民幣升值，令許多家庭生活更加艱難。

跨境貨櫃運輸業務從昔日的輝煌走向沒落已無法改變。對於未來，謝浪更加悲觀。隨着內地碼頭、機場日益成熟和國際化，加上許多珠三角企業內遷中西部，未來10-15年，香港跨境貨櫃車數量仍將繼續萎縮。

### 成本風險高 不敢接大單

經歷金融危機後，謝浪便時常擔憂業務不穩定帶來的衝擊和損失，晚上睡覺也不能安寧。儘管有時業務會轉好，但他也不敢投資。因為購一輛新貨櫃車需60多萬元港幣，而保險、維修、過路過橋等費用高，一輛車一個月僅賺幾千元。其中主因是，企業給他們每月運費的押款從金融危機前的3個月延長至現在的4-6個月，一輛車半年需押款30多萬。一旦全球經濟再度出現危機，那些欠其運輸押款的企業很可能倒閉或關門，將會令其損失慘重，因此他有錢也不敢買車。為了規避和分散風險，謝浪頗有心得地告訴記者，他正採取新的風險分散辦法：「現在作為司機的員工也是老闆之一，他們不用買車，用我的舊車。我去拉生意，拉貨後除工資外，將盈利拿出來分紅。」

從事貨櫃運輸業10多年已近40歲的陳先生，為了降低生活成本，從皇崗口岸附近轉住到房租較低的關外龍華。金融危機前，他擁有3台貨櫃車，當時業務還不錯，但殘酷的金融危機把他害慘了。當時，他正給香港一家玩具上市公司做跨境貨櫃運輸業務，不料該廠在金融危機後轟然倒閉，使陳先生一夜間損失了20多萬元港幣的運費。等該公司清盤後，他亦顆粒無收。現在他們夫妻仍感覺十分心痛和憤憤不已。近期有一位客戶給陳先生許諾，每月給他20多趟貨櫃業務，但他與來自四川的老婆林小姐合計後，仍感覺不穩妥。因為買一輛二手貨櫃車需要20萬-30萬港幣；除去成本外每月只可賺4,000元，同時風險高企，需維修和保險等眾多費用。如果未來幾年生意不好，他們想將二手車賣出都不一定有人要，到時虧得更多，所以即便有業務他也不敢接。

受金融危機影響，以前排長龍的皇崗口岸因跨境車輛的大幅減少，現在已很少見到長長的車龍。



## 工資低 工時長 強度大 司機青黃不接



香港貨櫃車正在通過皇崗口岸自動核放通道。



香港物流商會副主席陳富泉。香港文匯報記者 李昌鴻 攝

據介紹，目前該行業的司機，年齡在45-55歲間的佔總人數的60%，因工資低、工作時間長和勞動強度大，導致許多年輕人不願意做貨櫃司機。而作為老闆，謝浪因業務收入不穩定和

利潤低，目前也沒有辦法給工人加工資。陳富泉旗下從事跨境貨櫃運輸的公司匯豐寶澤物流企業有18台跨境貨櫃車，目前因找不到司機，他已有2輛跨境貨櫃車停運了，香港當地亦有3輛貨櫃車停運。停運帶來的損失是巨大的，包括年審費、跨境車牌使用費、保險費等每月需6萬元，一年就需70多萬，兩輛停運的跨境貨櫃車一年就要損失140多萬，他對此十分心痛。在談到為何不給工人增加工資時，陳富泉頗覺無奈。因為他與客戶的合同是2-3年前簽訂的，費用不高，如加工資招人，必須所有司機都加工資，如果他50名司機全都加工資，公司成本會大增，所以他寧可停運。據其預計，香港數百家跨境貨櫃運輸企業約有10%即近700輛因缺少司機而停運，一年的損失約達4.9億港幣。

### 打拚一輩子 晚年難安枕

目前在職的大部分跨境貨櫃車司機面臨的困擾是，他們年齡多在40-60歲之間，交納強積金少，有的甚至沒有買強積金，退休後將如何安度晚年？已50多歲的貨櫃車司機劉先生從2000年開始交強積金，公司按收入給他交5%，自己交5%，目前儘管已有十年，但由於它是根據投資環境而決定收益的，所以也會出現虧損，政府需收管理費。目前他積蓄的強積金也就10萬港幣左右，而5年之後退休時，就算強積金不出現虧損的情況，總共也就只有15萬港幣的強積金。他小兒子還在讀小學，他和老婆也只能算計着用。他擔憂到退休時，港幣貶值和物價上漲將肯定更厲害，撇除小兒子上大學

的費用後，他的15萬元強積金將所剩無幾。

對於未來他和妻子的退休生活，劉先生不敢想像。「做了幾十年貨櫃車司機，退休後卻老無所養，感覺很悲哀。」他說，現在因為經濟原因與老婆有時會發生爭吵。

林小姐和先生自己開了一間公司，為了省錢，自己一直未買強積金。林小姐說，羨慕國內司機退休有社保。她最擔憂的是，將來退休後去香港生活，將如何安度晚年。「實在不行就自己考車牌，開中港貨櫃車。」林小姐說，「認識有一兩位中港貨櫃車是女司機，都是因為家庭經濟負擔重才開的。」



已近退休的司機表示，因強積金少，現在最擔憂的是老無所養。



皇崗口岸貨櫃車出境通道。