

疫情礙交貨遭索賠 收入減供車壓力大 跨境物流年底恐爆倒閉潮



疫下企業眾生相 系列

新冠肺炎疫情導致香港長期封關，物流業深受其害，大量香港司機需隔1天排長隊做核酸檢測，有跨境貨物運輸公司為此多達10位司機請無薪假，許多同業運輸能力下滑三成或以上。由於運作效率受疫情所困，一些公司送貨準時率大降，遭大量客戶投訴，部分甚至索賠。面對巨大業務壓力之餘，有公司總共有100多台貨車，月供上百萬元人民幣，財務壓力愈滾愈大。種種問題下，業界人士不諱言，即使獲得港府資助亦無濟於事，若情況到年底仍未改善，恐會爆發倒閉潮。

香港文匯報記者 李昌鴻 深圳報道

由於香港疫情7月一度失控，每日確診上百宗，從7月下旬開始，深圳要求香港跨境貨車司機核酸檢測時間由以前7天改為72小時內有效，受此影響，皇崗、文錦渡口岸等曾出現司機排長龍等候檢測的現象。目前，兩地牌活躍的貨車約有9,000輛，約為高峰時近三分之一，因此業務均受到不同程度的影響。

司機放無薪假期三成運力

恆峰物流總經理劉明上周接受香港文匯報記者採訪時表示，疫情影響是多方面，包括運力下降及物流成本增加等。「由於司機隔1天要做1次核酸檢測，並且時常出現排長龍現象，一些司機心生煩惱，8月5日以來，僅我們公司就有10人請無薪假期。受此影響，其公司業務運力下降三成。」

恆峰物流成立於2000年，在香港、深圳、廣州等大湾区6個城市設有公司，目前聘用共約300人。他指，公司在香港有跨境貨車40多輛，近百員工，僅香港司機就有50多人，業務是將大湾区貨物通過跨境貨車送達香港機場和碼頭，以快速交付歐美、東南亞等地客戶。

更令劉明感到壓力巨大是貨車還貨壓力，該公司一共有100多台車，七成需償還貸款。「其一台車80萬元人民幣，一輛車平均月供要2萬元人民幣，總體月供近140萬，而疫情令業務下降，導致其還貨壓力增加。」

貨物積壓遲交付惹投訴

除此之外，疫情還導致其他成本進一步高企。該公司總經理助理葉秀宜告訴記者，香港部分派送地方因區內個案發生，令對方提前下班而不能收貨，司機只得將貨物重新運回香港倉庫，第二天再次派送，從而令公司物流成本

增加10%以上。「儘管公司在香港元朗有兩個倉庫，面積近1萬平米，但因貨物分流不了，只能壓在一起，而再重新發貨時又要慢慢理貨，因而增加成本。」

另一方面，葉秀宜透露，大湾区一些工廠考慮疫情因素，婉拒香港司機前來拉貨，公司只得指派內地司機，貨物回來後又要重新轉運到跨境貨車，增加物流成本。而且，受疫情影響，公司給客戶運送的出口產品經常出現延遲交付，因而錯過航班或者班輪，只有改期延後，有的客戶便要求公司賠付運費。目前，該公司接到百分之六七十客戶投訴，儘管大多數客戶接受解釋，但仍有部分客人要求賠償，公司亦不得不接受。

多數跨境物流公司的境況都與之相似。在深圳設有公司的鴻泰信創始人李輝表示：「受司機核酸檢測影響通關效率，公司運作效率最少下降三分之一。」該公司擁有跨境車輛70台、員工近240人，包括香港和內地司機各有20多人。同樣，該公司也有部分香港司機申請無薪假，業務受到拖累。

港府資助難扭業務虧損

香港物流商會常務副主席陳富泉接受香港文匯報記者採訪時表示，深圳防疫的措施可以理解。不過，因核酸檢測間隔時間收緊至72小時，那就需要隔天做一次。「疫情對香港整體運輸業影響很大，尤其是跨境貨運，業務量大幅降跌30%-60%不等。很多跨境物流公司的司機接近退休年齡，頻繁的檢測導致一些人萌生退休之意，令跨境車司機人手不足現象更是雪上加霜。」

他指，雖然不少公司獲得港府資助，但還是在虧損，如果年底疫情未能全面改善，恐會爆發一輪倒閉潮。



恆峰物流深圳寶安倉庫堆滿貨物待送香港，疫情影響貨物發送效率。 記者李昌鴻 攝

疫情對各跨境物流企業影響

- ◆ 物流公司業務普遍下滑三成；
- ◆ 有公司的香港司機因檢測請無薪假；
- ◆ 香港疫區收貨受限增物流倉儲成本約一成；
- ◆ 大湾区有工廠要求拉貨司機來自內地，換車增成本；
- ◆ 有公司月供逾百萬元車款，生意差增還貨壓力；
- ◆ 交貨受阻延遲，客戶投訴和索賠增加。

整理：記者 李昌鴻



恆峰物流劉明表示，因隔天檢測核酸，公司有10位香港司機請無薪假期，令公司業務下滑三成。 記者李昌鴻 攝

港物流月薪3萬無人做



恆峰物流李春峰表示，香港物流人工成本上漲1倍。 記者李昌鴻 攝



本港貨櫃車司機普遍都已四五十歲。 記者李昌鴻 攝

跨境貨運工作繁重和壓力大，令許多香港年輕人卻步，一方面導致本港貨櫃車司機普遍都已四五十歲，有的甚至臨近六十歲。另一方面，即使香港碼頭、機場和倉儲等物流工人月薪已達二三萬港元，物流公司有時仍然請不到合適人手。

二三十歲鳳毛麟角

香港物流商會常務副主席陳富泉表示，香港越來越多貨櫃車司機臨近五六十歲，而二三十歲的司機鳳毛麟角，導致本地司機青黃不接，後繼無人。該商會曾向政府建議引入部分內地司機，以解決香港司機不足問題，可能因擔憂影響本地就業，該提議一直未有結果。

恆峰物流董事長李春峰表示：「儘管物流業效率在提升，但是入行的人少，公司在香港招不到司機，令香港物流人工成本上漲了1倍，以前要1.3萬港元，現在要二

三萬港元」，而內地司機月薪僅需1萬港元便可招到。該公司希望港府能夠考慮引進內地司機，一方面可滿足物流公司人手需求，另一方面可以降低運營成本。

港府憂就業拒進內援

鴻泰信創始人李輝也表示，全球很多客戶希望在香港出貨，但是香港人工成本降不下來，司機和倉儲等人員的薪酬達二三萬港元，內地司機成本不到香港一半。另外，該公司現在招用的香港司機年齡偏大，擔憂60多歲的司機風險較高，萬一因身體原因發生事故，到時難以負擔。

他慨嘆指：「我公司兩地司機共有50人，如果按三分之一比例在香港配15個內地司機，公司成本就下降不少，但是政府不批。」目前，該公司只能多招內地司機，讓他們在關口換班，由香港司機再送貨物到香港碼頭或者機場交收。



恆峰物流兩位香港司機均表示，疫情影響他們通關效率，令收入下降。 記者李昌鴻 攝

拓大數據平台 配對灣區商機

一場疫情逼迫各行各業加快轉型，物流業也不例外，比以往更重視相關科技研發。恆峰物流總經理劉明告訴香港文匯報記者，公司已投入40萬至50萬元（人民幣，下同）予第三方開發運輸管理系統（TMS），讓各部門及時了解業務上下游的實時動態。目前，該系統一

期已投入運營，效果不錯，目標基本實現。

開發信息軟件增20%效率

劉明又透露，公司還要開發信息傳遞系統，便利客戶端與收貨倉對接等。這套系統總投入料需120萬元，擬年底推出，將來在香港和深圳兩地同步應用，可將信息溝通效率提高20%，有的崗位如財務、操作和文員等人數將可減少，從而令人工成本可降低15%至20%。

據介紹，該系統未來將向第三方開放，發展成為一個物流電商平台，並可對物流大數據進行分析，以優化物流線路，提高運輸效率和降低成本。屆時客戶只要在手機軟件等輸入貨物目的地、線路及價格等資訊，便可以實現多方面業務搜索和自動匹配，諸如最優線路或者最優價格等。

此舉可將平台發展成為類似知名的物流電商平台貨拉拉，從而可以實現香港、深圳和大湾区所有城市進行物流資源相互匹配，既可以滿足製造企業便捷尋找物流企業和貨代等，也可以實現物流和貨代之間分工協作等，滿足眾多客戶多樣化的需求。



恆峰物流開發運輸管理系統，讓各部門及時了解業務上下游的實時動態。 記者李昌鴻 攝

蓮塘口岸開通 及時緩通關壓力

備受關注的蓮塘—香園圍口岸上月26日正式開通，便利香港到深圳東部的龍崗、坪山、惠州和汕尾等地的運輸，降低物流成本和提高運營效率。恆峰物流總經理劉明表示，疫情期間多一個蓮塘口岸和東部跨境通道可以減少司機過關排隊時間，尤其對東部地區的客戶更為便捷。

增前往粵東效率

劉明指，蓮塘口岸有利緩解通關壓力，減少排隊時間、提高通關效率和節省成本，而該公司在深圳東部和惠州等地的貨物比較多，走新口岸較深圳灣和皇崗口岸近得多，旗下數十台跨境貨車將根據客戶需要進出該口

岸。他期望新口岸附近能增添更多的餐飲和交通等配套設施，以滿足司機需求。

香港貨櫃運輸業職工總會主席陳迪手亦表示，受疫情影響，皇崗、深圳灣和文錦渡等各口岸增加不少通關限制措施，從而令通關時間較長，新口岸開通將有助分流其他口岸的塞車情況。他稱，蓮塘口岸是香港連通深圳東部、惠州和汕尾等地的捷徑，備受香港貨車司機關注。

深圳市鴻泰信國際物流創始人李輝稱，公司在深圳東部和惠州等地有大量客戶，蓮塘口岸拉近其跨境貨運距離，該公司四五十台跨境貨車將會越來越多地使用該口岸。



鴻泰信李輝稱，公司四五十台跨境貨車將越來越多地使用蓮塘口岸。 記者李昌鴻 攝