

綜合開發研究院(中國·深圳)港澳及區域發展研究所所長張玉閣：

“粵車南下”： 認知多重屬性 放大綜合價值



本刊實習記者 李楊涓可 攝

在“港車北上”政策落地實施兩年之後，香港特區政府於2025年7月初公佈了“粵車南下”政策，“粵車”有望通過港珠澳大橋進入香港。“粵車南下”將採取雙軌並行方式推進，口岸“泊車轉機(轉乘)”約在11月實施；“粵車”進入香港市區約在年底落地，初期每日設定100個名額，以穩健可控方式推進。作為與“港車北上”的互惠安排，“粵車南下”具有多重屬性和綜合價值。

一、認知“粵車南下”的多重屬性

香港是城市經濟體，建成區面積占總土地面積的25%，其中九龍和港島北的人口密度分別為每平方公里6.1萬和5.3萬，交通承載力有限。此外，香港普通法制度與內地不同，交通規則(如車輛行駛規則)和管理方式也與內地存在差異。在此背景下，應充分、客觀認識“粵車南下”的多重屬性。

一是互惠性。鑒於港澳實行更加開放的自由港政策，目前粵港澳大灣區在推進規則銜接機制對接、促進要素跨境高效便捷流動方面，更多的是大灣區內地城市調整相關政策規定，對港澳單向開放市場。比較而言，“粵車南下”和“港車北上”突出特點是雙向對等、互惠互利，充分體現了大灣區一體化協同發展的方向。

二是多元性。基於香港內部公共交通網絡發達，對外與內地跨境交通暢順，目前內地旅客入出香港的主要交通方式是跨境高鐵、跨境商務車(巴士)、香港地鐵、香港公交。因此，“粵車南下”為廣東旅客“點對點”入出香港提供了多一種交通選擇。交通方式的多元性，能夠更好滿足內地來港旅客的多樣性、個性化需求。

三是商務性。近年來內地特別是大灣區內地城市

企業來港發展漸成潮流。2024年，母公司為中國內地的企業在香港設立了2620家地區總部、地區辦事處、當地辦事處，占香港三類機構總量的26%，比2018年多1029家。這一發展趨勢，將帶動更多跨境商務活動。可以預見，商務人士和高收入群體對“粵車南下”需求更大。

四是效益性。“粵車南下”對香港更具綜合效益。2025年5月4日，港珠澳大橋出入境車輛首次超過2.7萬輛次，其中“港車北上”數量高達1.5萬輛次。“粵車南下”不但能夠與“港車北上”一樣顯著增加港珠澳大橋車流量，而且能夠顯著增強廣東旅客對香港國際機場航線和機場設施的使用率，顯著提升高端旅客在香港的綜合消費。

五是突破性。政策初期每日允許100輛“粵車”進入市區的確數量有限，但仍具有創新性和突破性。香港市區道路狹窄、路況複雜，交通容量不足再加上交通規則等需要適應，即使有導航輔助，“粵車”進入市區也面臨管理問題和較大挑戰。基於現有交通格局可能受到的影響及面臨的民意壓力，這一政策創新與突破具有積極意義。

六是集成性。車輛跨境涉及諸多方面。與“港車北