

一國兩制研究中心高級研究主任朱岩：

“粵車南下”：從跨境便利到香港交通承載力的平衡之道

“粵車南下”政策是貫徹落實《粵港澳大灣區發展規劃綱要》和中央有關要求的重要舉措，對於促進香港與內地人員和車輛往來便利化意義重大。



本刊實習記者 李楊湄可 攝

一、政策背景與現狀

香港特別行政區政府於7月2日公佈“粵車南下”政策方向。目前，“粵車南下”正處於穩步部署階段。

“粵車南下”是與“港車北上”的互惠安排。“港車北上”自2023年7月推出後深受香港市民歡迎，至今已有超過10萬港車參與，大橋使用量屢創新高，今年5月雙向車流量達45萬車次，比實施前上升約170%。

在“粵車南下”方面，機管局轉機停車場有1,800個泊車位且構建了預約系統，可吸引內地居民經香港國際機場轉機。入境市區以每日100個預約名額開展，旨在測試系統和程式安排。

二、“港車北上”及“雙牌車”口岸優化建議

“港車北上”在口岸通行方面已有一定基礎，其經驗可為“粵車南下”的口岸規劃提供參考。但在談“粵車南下”之前，“港車北上”及兩地車牌車輛的安排其實還存在很多優化空間。

目前“港車北上”僅允許合資格的香港私家車可在無須取得常規配額下，經大橋往來香港與廣東省。

未來可考慮將更多深港之間公路口岸納入“港車北上”口岸範圍，在條件成熟時，甚至可以研究放開對沙頭角口岸和文錦渡口岸的限制，讓車輛有更多口岸通行選擇。

同樣，對於“雙牌車”而言，亦應進一步跟內地就便利通關進行商討。目前，粵港“雙牌車”要用指定口岸出入境。舉個例子，如果被編配到深圳灣口岸，即便想從香港出發去深圳東，也要先從深圳灣口岸進入深圳，再東西向橫穿整個深圳才能去到深圳東。如果“雙牌車”可以有更多口岸選擇，避免車輛過度集中，亦可減輕深圳市內交通壓力。

三、“粵車南下”的穩健推進策略

鑒於香港交通承載能力有限，“粵車南下”需穩步推進，採取“小步快走”的方式是務實的策略。由現時到今年十一月，粵、港政府會繼續有序推展“粵車南下”的實施安排，包括管理辦法、系統對接、工程建設、便利措施、口岸通關、監管措施、保險安排、宣傳工作，以及全流程演練等。其中以下幾點尤為關鍵：