

上”一樣，“粵車南下”涉及管理辦法、系統對接、口岸通關、監管措施、保險安排等一系列規則規制的協商調整與銜接對接，是公共政策的系列集成，尤其是跨境政策的集成，具有系統性和複雜性。這一政策實踐不僅是落實“粵車南下”的需要，也為推進其他政策落地提供了有益借鑒。

二、放大“粵車南下”的綜合價值

“粵車南下”的多重屬性彰顯了其特有的綜合價值，集中體現為在粵港澳大灣區一體化協同發展進程中，

“粵車南下”具有重要的示範效應。有序推進“粵車南下”的過程，就是穩步放大“粵車南下”綜合價值的過程。應著眼未來，基於粵港澳大灣區建設策略和發展目標、香港在區域協調發展中的功能定位和更好融入國家發展大局的需要，完善頂層設計和推進策略，更好更快推進“粵車南下”。

一是科學預測需求供給。有序推進“粵車南下”的關鍵是把握需求與供給的平衡點。應基於現狀，充分考慮北部都會區等重大規劃的建設進度，重大綜合、配套等基礎設施專案的階段性完成情況，結合相關數據進行模型分析和情景分析，明確未來5年（2025–2030）、10年（2025–2035）“粵車南下”的市場需求和空間承載，並根據實際情況進行動態調整，確保“粵車南下”在動態平衡中穩健運行。

二是優化交通網絡系統。“粵車南下”是香港優化跨境交通網絡系統的重要契機。隨著粵港澳大灣區一體化協同發展進程加快，多元性多樣化跨境車流將穩步增長。“粵車南下”既是市場需要，也是香港發展商機所在。應以“粵車南下”為契機，優化以綜合交通基礎設施為基礎、新型基礎設施（新基建）為配套、AI和大數據技術為支撐的跨境交通網絡系統，不斷提升香港國際化營商環境。

三是完善交通配套設施。“港車北上”和“粵車南下”的常態化運行和穩步增長，將對交通配套設施提出新需求新要求。包括口岸車位保障、通關效率保障、交通接駁保障、市區停車位保障等諸多方面。香港空間有限，解決交通配套設施面臨更多客觀制約和現實挑戰，應根據“粵車南下”的規模增長、目的地結構變化等特點，優化和盤活現有資源，發掘和利用新的資源，持續完善交

通配套設施。

四是有序擴大“粵車”入區。“粵車”進入香港市區是衡量“粵車南下”效益的重要指標，科學預測、優化系統、完善設施的主要目的之一，就是有序推進“粵車”進入香港市區。應運用大數據分析，準確評估市區的交通承載能力，借鑒新加坡實行的交通擁堵費制度、深圳等內地城市高峰時段車輛限行等的做法，對不同日期（工作日公休日節假日）、不同時段“粵車”進入市區的動態管理和總量控制。

五是逐步放開通關口岸。“粵車南下”初期通過港珠澳大橋口岸入出香港是現實的選擇和合理的安排。但長遠而言，逐步放開“粵車南下”通關口岸則是大勢所趨，只是時間早晚的問題。隨著北部都會區建設進度加快，特別是深港邊界地區開發力度加大，“粵車南下”的目的地可能更多臨近深圳灣、皇崗、文錦渡、蓮塘、沙頭角等口岸，未來應根據現實需要，允許“粵車”在相關口岸入出香港。

六是探索“粵車”使用大橋。探索非雙Y的“雙Y方案”——“粵車”從珠江口東岸城市經港珠澳大橋直接進入珠江口西岸城市——是提升港珠澳大橋綜合效益效能的關鍵。在總結“粵車南下”運行、管控經驗的基礎上，應繼續探索這一方案的必要性和可行性。嚴格來說，粵車使用港珠澳大橋已經超出了“粵車南下”的範圍，但從區域協調發展角度看，則是“粵車南下”示範效應的充分發揮，對促進粵港澳大灣區一體化協同發展具有重要意義。

截至目前，廣東省推進粵港澳大灣區建設領導小組辦公室共推出三批52個“廣東省推進粵港澳大灣區規則銜接機制對接典型案例”。其中“‘港車北上’‘澳車北上’政策順利落地實施”案例列第二批第一位，政策創新含金量相當高，如向國務院申請並獲批准實行“免擔保政策”，國家有關部委支持實施港澳車輛跨境車險“等效先認”政策等。與“港車北上”一樣，“粵車南下”政策落地實施，將是粵港澳大灣區規則銜接機制對接的最大亮點和重大突破。



掃碼聆聽原文



掃碼閱讀原文