

「港車北上」「粵車南下」雙向奔赴漸成常態 車輛跨境從牌照壁壘到規則互認



▲廣東車主黃先生表示，「粵車南下」實現了他從家門口一路自駕到維港的願望。

2023年7月

- 「港車北上」正式落地實施，香港單牌車可經港珠澳大橋進入廣東

2023年

- 跨境車險「等效先認」政策推出，一張保單覆蓋兩地

2025年10月

- 獲批准「港車北上」車輛毋須申請封閉道路通行許可證

2025年12月

- 「粵車南下」駛入香港市區政策正式實施（首批試點涵蓋廣州、珠海、江門和中山4個城市）

2026年5月

- 海關總署提出對「港車澳車北上」「粵車南下」實施「一站式」監管

2026年7月

- 「粵車南下」擴展至大灣區全部9個內地城市，每日名額倍增至200個

大公報記者鄭文迪 整理



▲旅客在港珠澳大橋珠海公路口岸合照留念。

指標	數據
累計出入境數量 (2023.7.1—2026.6.30)	逾520萬輛次
備案「港車」司機	累計逾17萬人
備案「港車」車輛	累計逾14.8萬輛
日均出入境數量	約7000輛次
周末及節假日日均出入境數量	約9000輛次
單日通行量最高紀錄	逾1.79萬輛次

大公報記者方俊明 整理



▲車輛有序通過港珠澳大橋珠海公路口岸。

截至2025年12月22日：
約380輛

截至2026年1月1日：約720輛

截至2026年1月15日：超過1300輛

截至2026年7月中旬：超過11300輛

大公報記者方俊明 整理



▲「粵車南下」推出後，實現內地車主自駕到維港的願望。

大公報記者林少權攝



陸路跨境

篇

「以前做夢也想不到，可以一家人駕車直接回內地。」港車北上政策實施三年多，香港車主陳先生至今仍難掩興奮。讓他更難忘的是，政策讓他載着行動不便的親人直接回到久別的家鄉，「他們開心到不得了。」

與陳先生的「北上」故事遙相呼應的，是廣東車主黃先生的「南下」體驗。「粵車南下」讓他實現了從家門口一路自駕到維港的願望，「不用像以前那樣換乘多種交通工具，赴港的目的地選擇也更多了。」

從「港車北上」到「粵車南下」，粵港澳大灣區跨境車輛流動從「單向通關」走向「雙向奔赴」。這條路的鋪設，絕非僅僅打開一道關口那麼簡單，更是從「牌照壁壘」到「規則互認」的制度創新路徑，證明在「一國兩制」框架下，透過靈活制度調整，能夠化解兩地法規、標準差異，為大灣區全域要素自由流動鋪平制度道路。

大公報記者 方俊明 張騰



▲粵港澳大灣區跨境車輛流動從「單向通關」走向「雙向奔赴」，大幅提升粵港兩地出行的便利性。

2023年7月1日，「港車北上」正式落地。截至2026年6月30日，累計出入境數量已超520萬輛次，備案司機超17萬人、車輛超14.8萬輛，日均約7000輛次，單日最高紀錄突破1.79萬輛次。從「嘗鮮」到「常來」，自駕「北上」已成港人生活方式。

累計逾520萬輛次港車北上

2025年12月，「粵車南下」駛入香港市區，首批向廣州、珠海、江門、中山四市開放；2026年7月擴展至大灣區全部九市，每日名額倍增至200個。截至7月中旬，經邊檢備案司機數量已超過1.3萬人，經大橋珠海口岸入境「粵車南下」車輛總量已超1.98萬輛次。

「港車北上」與「粵車南下」先後落地，大幅提升了粵港兩地出行的便利性。香港車主陳女士表示，有了「港車北上」，「踩一腳」油門就能到廣東，隨時可以帶親友來一場「說走就走的旅行」，「以往大概一個月到內地一兩次，現在每周都北上。」廣東車主張豪表示，「粵車南下」政策大幅提升了粵港兩地出行的便利性，讓跨境生活變得更加靈活自如，甚至有了「同城化」的體驗。

規則銜接改革 壁壘逐步化解

跨境車輛自由流動，最難的並非修路架橋，而是打通兩地法規差異、標準不同、監管分割的深層障礙。「港車北上」與「粵車南下」雙向政策落地，針對兩地交通法規、監管標準、海關關務、保險體系差異，推出一整套規則銜接改革，將過往難以逾越的「牌照壁壘」逐步化解。

政策落地前，粵港私家車跨境存在極高制度門檻：傳統兩地牌車輛申請受限於投資、納稅條件，普通市民難以觸及；兩地車輛檢驗標準不互通、保險體系割裂，跨境通行重複辦理、成本高昂；海關監管要求車主提供巨額擔保金，申辦流程分散多個部門，往返兩地耗時耗力。隨着「港車北上」、「粵車南下」雙向政策迭代，一系列針對體制障礙的規則革新陸續落地。

廣東省公安交管部門有關負責人表示，政策創新申辦模式，搭建統一的「港車北上」資訊管理服務系統，實現公安、海關、邊檢、口岸等部門數據共用，申請材料一次交、跨部門一網辦，香港車主不用出香港即可完成申報。對符合條件入境的香港機動車實行「免擔保」政策，車主毋須再向內地海關提供

銀行保函等形式的擔保，有效降低香港居民駕車前往內地的時間和成本，這也是監管規則的創新銜接。

「灣區一小時生活圈」加速成型

珠海邊檢總站港珠澳大橋邊檢站相關負責人指出，「粵車南下」與「港車北上」構成互惠安排，實現跨境自駕的「雙向奔赴」，標誌着大灣區在規則銜接和基礎設施互聯互通上取得關鍵突破。粵港居民駕車經港珠澳大橋「南下」「北上」旅遊觀光、休閒消費持續增多；尤其周末假期，口岸「北上熱」現象更為明顯。從「嘗鮮」到「常來」，跨城生活已融入粵港居民的日常，助力「大灣區一小時生活圈」加速成型。不斷刷新紀錄的車流高峰，也推動口岸通關升級。經過備案的司機及車輛都可以使用「一站式」系統快速通關。車輛在「一站式」查驗通道接受邊檢、海關查驗，辦理入境手續，耗時僅需約1分鐘。這也為粵港澳口岸互聯互通創新發展提供經驗。

從「牌照壁壘」到「規則互認」，粵港跨境車輛治理已走出一條制度创新的路徑。而這只是一個開始——當「制度之差」逐步轉化為「制度之利」，大灣區深度融合的想像空間，遠不止於車輪之上。

為全國跨法域車輛通行提供範本



專家解讀

這不只是交通便利化舉措，更是粵港在「一國兩制」下推進跨境規則對接的關鍵試點，為大灣區制度型開放積累可複製經驗。

中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥表示，隨着「港車北上」「粵車南下」政策落地，粵港跨境機動車管理體系得以重構，促進兩地交管、海關、口岸、保險等領域的一系列制度創新和規則銜接，包括免擔保政策、車輛檢測標準互認、駕駛證互認、保險制度創新銜接等，進一步完善了粵港澳大灣區互聯互通制度。其中，跨境機動車實現准入制度創新，普惠制替代配額稀缺制。相比粵港兩地牌車申請門檻高、須滿足投資納稅等條件，「港車」或「粵車」只要符

合居民、車輛基礎條件即可申請，沒有投資納稅及特定身份等條件限制，是大灣區居民跨境出行制度的重大突破。

他認為，從「港車北上」到「粵車南下」雙向政策落地實施，形成閉環跨境通行制度體系；通過單向試點積累規則銜接經驗，再複製推廣至雙向跨境自駕，為全國跨法域車輛通行治理提供試驗範本。值得關注的是，「粵車南下」還創新「口岸停車+市區自駕」雙軌並行模式，平衡內地居民出行需求與香港城市交通承載壓力，為跨境交通流量調控提供示範。

鄭天祥強調，「港車北上」「粵車南下」從多層面體現出創新價值與實踐意義。這些政策消除了粵港普通居民自駕跨境的制度門檻，促進粵港人員常態化探親、旅遊、通勤，實現粵港消費、文旅資源雙向互補，加速大灣區生活圈融合。在「一國兩

制」下探索不同法律體系規則相容路徑，從保險、交通、審批、通關多領域形成可複製、可推廣的大灣區跨境治理經驗，為橫琴、前海、河套等合作區以及內地與港澳各類跨境要素流通提供規則銜接樣板，推動大灣區一體化制度型開放。

制」下探索不同法律體系規則相容路徑，從保險、交通、審批、通關多領域形成可複製、可推廣的大灣區跨境治理經驗，為橫琴、前海、河套等合作區以及內地與港澳各類跨境要素流通提供規則銜接樣板，推動大灣區一體化制度型開放。

他認為，從「港車北上」到「粵車南下」雙向政策落地實施，形成閉環跨境通行制度體系；通過單向試點積累規則銜接經驗，再複製推廣至雙向跨境自駕，為全國跨法域車輛通行治理提供試驗範本。值得關注的是，「粵車南下」還創新「口岸停車+市區自駕」雙軌並行模式，平衡內地居民出行需求與香港城市交通承載壓力，為跨境交通流量調控提供示範。

鄭天祥強調，「港車北上」「粵車南下」從多層面體現出創新價值與實踐意義。這些政策消除了粵港普通居民自駕跨境的制度門檻，促進粵港人員常態化探親、旅遊、通勤，實現粵港消費、文旅資源雙向互補，加速大灣區生活圈融合。在「一國兩

制」下探索不同法律體系規則相容路徑，從保險、交通、審批、通關多領域形成可複製、可推廣的大灣區跨境治理經驗，為橫琴、前海、河套等合作區以及內地與港澳各類跨境要素流通提供規則銜接樣板，推動大灣區一體化制度型開放。

他認為，從「港車北上」到「粵車南下」雙向政策落地實施，形成閉環跨境通行制度體系；通過單向試點積累規則銜接經驗，再複製推廣至雙向跨境自駕，為全國跨法域車輛通行治理提供試驗範本。值得關注的是，「粵車南下」還創新「口岸停車+市區自駕」雙軌並行模式，平衡內地居民出行需求與香港城市交通承載壓力，為跨境交通流量調控提供示範。

鄭天祥強調，「港車北上」「粵車南下」從多層面體現出創新價值與實踐意義。這些政策消除了粵港普通居民自駕跨境的制度門檻，促進粵港人員常態化探親、旅遊、通勤，實現粵港消費、文旅資源雙向互補，加速大灣區生活圈融合。在「一國兩

制」下探索不同法律體系規則相容路徑，從保險、交通、審批、通關多領域形成可複製、可推廣的大灣區跨境治理經驗，為橫琴、前海、河套等合作區以及內地與港澳各類跨境要素流通提供規則銜接樣板，推動大灣區一體化制度型開放。

他認為，從「港車北上」到「粵車南下」雙向政策落地實施，形成閉環跨境通行制度體系；通過單向試點積累規則銜接經驗，再複製推廣至雙向跨境自駕，為全國跨法域車輛通行治理提供試驗範本。值得關注的是，「粵車南下」還創新「口岸停車+市區自駕」雙軌並行模式，平衡內地居民出行需求與香港城市交通承載壓力，為跨境交通流量調控提供示範。

鄭天祥強調，「港車北上」「粵車南下」從多層面體現出創新價值與實踐意義。這些政策消除了粵港普通居民自駕跨境的制度門檻，促進粵港人員常態化探親、旅遊、通勤，實現粵港消費、文旅資源雙向互補，加速大灣區生活圈融合。在「一國兩

制」下探索不同法律體系規則相容路徑，從保險、交通、審批、通關多領域形成可複製、可推廣的大灣區跨境治理經驗，為橫琴、前海、河套等合作區以及內地與港澳各類跨境要素流通提供規則銜接樣板，推動大灣區一體化制度型開放。

他認為，從「港車北上」到「粵車南下」雙向政策落地實施，形成閉環跨境通行制度體系；通過單向試點積累規則銜接經驗，再複製推廣至雙向跨境自駕，為全國跨法域車輛通行治理提供試驗範本。值得關注的是，「粵車南下」還創新「口岸停車+市區自駕」雙軌並行模式，平衡內地居民出行需求與香港城市交通承載壓力，為跨境交通流量調控提供示範。

鄭天祥強調，「港車北上」「粵車南下」從多層面體現出創新價值與實踐意義。這些政策消除了粵港普通居民自駕跨境的制度門檻，促進粵港人員常態化探親、旅遊、通勤，實現粵港消費、文旅資源雙向互補，加速大灣區生活圈融合。在「一國兩

制」下探索不同法律體系規則相容路徑，從保險、交通、審批、通關多領域形成可複製、可推廣的大灣區跨境治理經驗，為橫琴、前海、河套等合作區以及內地與港澳各類跨境要素流通提供規則銜接樣板，推動大灣區一體化制度型開放。

他認為，從「港車北上」到「粵車南下」雙向政策落地實施，形成閉環跨境通行制度體系；通過單向試點積累規則銜接經驗，再複製推廣至雙向跨境自駕，為全國跨法域車輛通行治理提供試驗範本。值得關注的是，「粵車南下」還創新「口岸停車+市區自駕」雙軌並行模式，平衡內地居民出行需求與香港城市交通承載壓力，為跨境交通流量調控提供示範。

鄭天祥強調，「港車北上」「粵車南下」從多層面體現出創新價值與實踐意義。這些政策消除了粵港普通居民自駕跨境的制度門檻，促進粵港人員常態化探親、旅遊、通勤，實現粵港消費、文旅資源雙向互補，加速大灣區生活圈融合。在「一國兩

制」下探索不同法律體系規則相容路徑，從保險、交通、審批、通關多領域形成可複製、可推廣的大灣區跨境治理經驗，為橫琴、前海、河套等合作區以及內地與港澳各類跨境要素流通提供規則銜接樣板，推動大灣區一體化制度型開放。

他認為，從「港車北上」到「粵車南下」雙向政策落地實施，形成閉環跨境通行制度體系；通過單向試點積累規則銜接經驗，再複製推廣至雙向跨境自駕，為全國跨法域車輛通行治理提供試驗範本。值得關注的是，「粵車南下」還創新「口岸停車+市區自駕」雙軌並行模式，平衡內地居民出行需求與香港城市交通承載壓力，為跨境交通流量調控提供示範。

車主盼加開口岸 人車同檢快速通關

優化政策

「港車北上」實施三年車流持續高漲，「粵車南下」備案車輛迎爆發式增長，但眾多車主反映口岸單一、通行時限偏短、市區配套不足等痛點，期望能進一步優化政策安排。香港汽車會、立法會議員針對現存制度瓶頸提出具體優化方案，包括建議兩地商討人車同檢電子化通關方案、分配部分配額至深圳灣及香園圍口岸、研究將通行範圍拓展至鄰省城市等，維持政策長遠吸引力。

跨境自駕雖已實現「雙向奔赴」，但車主們在享受便利的同時，也感受到「最後一公里」的痛點。廣東車主張豪期待，「粵車南下」留港時限從三天逐步延至七天，「與港澳通行證停留時限看齊，讓自駕行程更從容」。廣東車主黃先生則希望香港市區提供更多停車位，商界推出住宿停車優惠、夜間消費線路，「吸引更多粵車車主過夜消費」；他還期望未來逐步放開深圳灣、蓮塘等多口岸通行許可權，而非僅限港珠澳大橋。

香港車主陳女士關注高峰通關壓力，「大量港車每逢周末節假日出行，通關排隊時間越來越長，希望大橋進一步提升通關能力」。香港車主陳先生則直言，假日返港高峰輪候曾長達兩小時，建議開放香園圍、皇崗等口岸分流，讓不同地區都能受惠於跨境便利。



▲廣東車主張豪希望，「粵車南下」留港時限從三天逐步延至七天，讓自駕行程更從容。

倡開放更多省市予港車

中國香港汽車會永遠會長李耀培指出，「港車北上」成功構建粵港「一小時生活圈」，但珠海口岸節假日擁堵已成為制約政策進一步發展的瓶頸。他解釋，現時口岸規定人車分離過關——乘客須下車步行至旅檢大樓，司機獨自駕車通關，導致「車等人、人等車」的倒灌現象；加上X光車輛檢查系統偶爾出現信號不穩，車輛被要求重檢，進一步加劇擠塞。他建議兩地政府協商推行人車同檢及全面電子化過關等措施，並在節假日增設臨時查驗通道，同時優化X光檢測流程，減少車輛滯留時間。

李耀培還關注政策的可持續性。他認為，三年多來不少港人已多次到訪廣東省內熱門景點，「開始想搵新地方玩」。他建議政策研究擴展至廣東省周邊省份的鄰近城市，如廣西、福建部分地區，「既能滿足港人自駕遊新需求，也帶動周邊經濟，達至三贏。」

惠及新界北零售餐飲業

立法會議員陳宗彝則從配額分配和產業配套兩方面提出具體建議。他認為，五個新增的粵車南下城市中，深圳、東莞、惠州均距港珠澳大橋較遠，若只能經港珠澳大橋入港，車程大幅繞路，吸引力大打折扣。他建議將部分每日配額分配至深圳灣及香園圍口岸，例如各設50個名額，既可測試使用率，亦能直接惠及新界北零售及餐飲業。

配套方面，陳宗彝透露，目前全港僅有16間酒店提供粵車南下專屬優惠，其中港島區僅得2間，呼籲更多商場和酒店聯手推出「泊車+餐飲+住宿」優惠組合，吸引這批高消費自駕旅客留港過夜，真正帶動本地經濟。

大公報記者 張騰、方俊明