

# 香港與深圳的競爭與合作

2008 香港市民意見調查報告

沈 建 法      羅 小 龍

香港中文大學地理與資源管理學系

2008 年 3 月 10 日

# 目 錄

行政摘要 .....	1
前言 .....	4
港深聯繫的基本狀況 .....	4
對港深都會的認知與區域身份調查 .....	6
對港深合作可能採取措施的意見調查 .....	10
合作/競爭領域與港深都會建設的障礙 .....	13
結語 .....	14
作者簡介 .....	15
致謝 .....	15
參考文獻 .....	15

## 行政摘要

本文根據香港市民對香港深圳關係發展意見的電話調查資料，系統地探討了香港與深圳的聯繫狀況，以及市民對建設港深都會的看法。研究有如下發現：（一）港深兩地社會聯繫密切，經常往深圳的市民占到二成二，偶爾往深圳的市民更高達七成多。從往深圳的目的來看，市民主要以購物娛樂為主，占近五成四。此外，家人中在深圳工作的市民占到 13.5%，在深圳擁有住宅物業的市民也占到近一成。（二）市民對港深都會有很高的認同，贊成建設港深都會的市民高達 69.8%。這主要緣于多數市民對港深都會有較好的預期，認為港深合作會對香港帶來積極的影響。不同政治傾向的市民對港深都會持積極的態度，這反映了香港社會正在走出是否與內地融合的分歧，建設港深都會的共識正在形成。（三）就香港所面臨的城市競爭來看，深圳並不被市民當作最大的城市競爭對手，而上海（49.8%）和新加坡（26.7%）則被市民認為是對香港地位構成最大威脅的兩個城市。（四）香港市民對深圳的認識不足，有 32.4% 的市民表示從不關注深圳事務，而 56.9% 表示偶爾關注。即使關注，也大多關注深圳的治安問題。正因如此，40.2% 的市民不清楚深圳在全國的總體地位。對於深圳的社會、政治、經濟制度環境，僅有 7.7% 的受訪者表示非常熟悉/很熟悉，而 91.8% 的受訪者表示一般/不太熟悉/非常不熟悉。因此，港深都會建設不僅在經濟上要實現融合，還需要社會層面的溝通，道路依然漫長，還需要各方的不懈努力。（五）近六成的市民認為在港深合作上，香港政府應當採取與深圳更加緊密合作發展的態度，並表示滿意當前政府在港深合作上的工作。（六）在港深合作可能採取的政策調查中，73.7% 的市民贊成政府增加投資建設跨境基礎設施；77.6% 的市民贊成實施“零”過關時間措施。相比之下，對於香港是否向深圳更加開放，市民正面回應率相對較低，傾向於保守。約半數的市民贊成方便深圳居民到香港進行就學、旅遊或商務活動，以及允許有大學學歷的深圳居民來港就業；但不贊成的市民也占約四成。這可能是由於市民擔心深圳居民自由來港可能會對自己的就業、生活帶來壓力。（七）在港深兩地存在競爭和合作的領域上，市民認為港深競爭的領域與合作的領域高度疊加，主要領域包括港口、房地產業、一般製造業、金融業和旅遊業。機場被視作存在競爭的領域。這表明在全球化時代，競爭與合作並存，港深兩地必須找到很好的合作切入點，才能攜手走向“港深都會”。（八）市民認為港深都會建設在兩地人價值觀、政治制度、歷史文化背景、發展水平、經濟制度等方面存在障礙，其中近半數的市民認為兩地人價值觀的不同是最大的障礙。由此可見，港深在經濟、科技、基建等多個領域融合的同時，也需要關注兩地的社會融合。

## Executive Summary

Based on data from a telephone survey of public opinion on the development of Hong Kong-Shenzhen relationship, this paper systematically examines the existing linkage between Hong Kong and Shenzhen, and Hong Kong residents' opinions on the development of Hong Kong-Shenzhen metropolis. The major findings of the survey are summarized as follows. (1) There is a close linkage between Hong Kong and Shenzhen. 22.7% of the respondents visit Shenzhen frequently and 77.2 percent visit Shenzhen sometimes. Regarding the purposes of visiting Shenzhen, more than half (53.9%) are for shopping and entertainment. In addition, 13.5% of the respondents have family members working in Shenzhen, and about 10% own property in Shenzhen. (2) The idea of "Hong Kong-Shenzhen metropolis" has been widely accepted by the public. 69.8% of the respondents support the development of Hong Kong-Shenzhen metropolis. This is due to Hong Kong residents' recognition that Hong Kong-Shenzhen cooperation will have positive impact on Hong Kong. It is noted that respondents with different political stances mostly have positive attitudes towards the development of Hong Kong-Shenzhen metropolis. This indicates that the previous disagreement within Hong Kong society on integration with Mainland China is subsiding and a consensus on developing Hong Kong-Shenzhen metropolis is emerging. (3) Regarding urban competition facing Hong Kong, most respondents do not think that Shenzhen is a major competitor. They believe that Shanghai (49.8%) and Singapore (26.7%) are two major competitors. (4) Many Hong Kong residents know very little about Shenzhen. 32.4% of the respondents never pay attention to Shenzhen's events, and 56.9% pay their attention to Shenzhen only occasionally. It is for above reasons that 40.2% of the respondents do not know the position of Shenzhen city in China. Only 7.7% of the respondents think that they are familiar with Shenzhen's social, institutional and economic milieus, as high as 91.8% of the respondents are not familiar with Shenzhen. Therefore, developing Hong Kong-Shenzhen metropolis is not just simple economic integration; sufficient social exchange is also needed. It is a long journey and much effort is needed to develop Hong Kong-Shenzhen metropolis. (5) 55.9% of the respondents think that Hong Kong government should aim for closer Hong Kong-Shenzhen cooperation. They are satisfied with the current performance of Hong Kong government in Hong Kong-Shenzhen cooperation. (6) For some potential policy options that may be considered in Hong Kong-Shenzhen cooperation, 73.7% of respondents agree that government should increase investment in cross-boundary infrastructure; 77.6% support the measures for "zero time" boundary crossing. By contrast, many Hong Kong residents are cautious on policies of further opening Hong Kong to Shenzhen residents. Close to half of respondents agree that Shenzhen residents should be allowed to study, travel and do business in Hong Kong more easily and Shenzhen residents with tertiary education should be allowed to work in Hong Kong. The percentage of the respondents who disagree with above potential policies is also as high as 40%. These Hong Kong residents are concerned that the relaxed flow of Shenzhen residents will affect their employment and life negatively. (7) According to public opinions, fields for Hong Kong-Shenzhen competition and cooperation highly overlap. These fields include container ports, real estate industry, general manufacturing, financial and tourism industries. Airports are conceived as a field for competition. This suggests that cooperation and competition coexist in the era of globalization. Hong Kong-Shenzhen metropolis will only move ahead steadily by focusing

on suitable fields for cooperation. (8) Hong Kong residents believe that the differences in social value, political institutions, the level of economic development, economic environment, as well as the historical and cultural gap between the two cities are constraints for cooperation. Half of the respondents think that the difference in social value is the biggest constraint. Thus Hong Kong and Shenzhen should pay attention to social interaction between the two cities along with integration and cooperation in the economy, infrastructure, science and technology.

## 前言

香港與深圳兩地緊密相連，唇齒相依。自 2004 年兩地簽署《加強深港合作的備忘錄》及相關 8 個領域的合作協定以來，港深融合進一步提速。近年來，在港深關係的表述上，深圳方面先後在其多個政府文件中提出了“深港合作圈”、“深港創新圈”等新概念。在其主要的發展規劃中，也突出了與香港合作的主要發展方向，《深圳市國民經濟和社會發展第十一個五年總體規劃》專辟章節論述“加強深港合作”，提出“深港都市圈”的概念；2006 年在《深圳 2030 城市發展策略》中，深圳對城市進行了重新定位，提出“與香港共同發展的國際都會（深港同城）”。

香港方面也積極回應，2007 年 2 月香港特別行政區長官曾蔭權在競選綱領中首次提出與深圳建立戰略合作夥伴關係，與深圳攜手打造世界級的國際大都會。其後香港的民間智庫智經研究中心開展了《建構港深都會》的諮詢研究，在跨界基礎設施、機場合作、河套地區發展和金融等 10 大領域提出政策建議。此外，特首 2007-2008 年度的施政報告提出的十大基建項目中，有兩個直接涉及到與深圳的合作。目前，新的港深合作格局已經出現。

我們開展了《十一五規劃時期香港與深圳的城市競爭與合作》的研究 (<http://ihome.cuhk.edu.hk/~b890706/hs.html>)，該研究項目由香港研究資助局公共政策研究基金提供資助。本研究有三個主要目標。第一是研究一國兩制、CEPA 和市場經濟對港深合作與競爭的影響。第二是探討港深如何把兩地合作作為城市發展戰略。第三是研究港深合作的實踐，並對港深合作與競爭提出政策建議。

從政策制訂角度看，任何經濟和社會發展政策的制定，都不能脫離民意和對民衆現實需求的瞭解，港深都會的建設也不例外。為了較為全面地認識港深兩地聯繫的現狀、市民對港深關係發展的意見，我們於 2008 年 1 月 30 日至 2 月 4 日，通過香港中文大學香港亞太研究所電話調查研究室進行了電話調查，以電話隨機抽樣的方式，成功訪問了 510 位 18 歲或以上的成年市民<sup>1</sup>。成功回應率為 51.2%，在 95% 的可信度下，推論百分比時的最大可能樣本誤差為正負 4.34%。調查涉及港深聯繫、港深都會和區域身份的認知等多個方面。通過對調查結果的系統分析，我們希望能夠從民衆需求與意願的角度，來認識港深聯繫的現狀，以及市民對港深都會建設和可能採取政策的看法。

本調查報告分為以下四個部分——港深聯繫的基本狀況、對港深都會的認知與區域身份調查、對港深合作可能採取措施的意見、合作與競爭領域和港深都會建設的障礙調查。在分析時，我們不僅會分析受訪者的回應，而且也會探討不同社會、經濟背景和政治傾向的受訪者觀點的差異，以全面揭示社會各階層對港深關係發展的意見。

## 港深聯繫的基本狀況

港深間人口的流動數量和頻度是港深聯繫/關係的重要表徵之一。因此，從人員流動上瞭解港深目前的聯繫狀況，特別是兩地的社會聯繫尤為必要。表 1 顯示，港深兩市聯繫緊密，人員流動頻繁。93.9% 的受訪者表示一年之中去過深圳，其中經常往深圳的香港市民達到 22.7%，偶爾往深圳的香港市民達到 71.2%，僅有 5.7% 的受訪者表示從不去深圳<sup>2</sup>。進一步對受訪者的社會經濟背景與往深圳頻次的統計分析顯示，受訪者的教育背景、年齡、職業和

居住地點等因素對其往深圳的頻次影響不大，但性別和出生地不同，則往深圳頻次存在顯著差異。表 2 顯示，男性較女性常去深圳，高出 8.5 個百分點；在內地出生的市民比香港出生的市民去深圳的次數略多一些。內地出生的居民由於其社會關係與內地聯繫可能更為密切，所以常去深圳。

表 1 港人往深圳頻次（%）

從不往深圳		5.7	5.7
偶爾往深圳	一年不到 1 次	31.0	71.2
	一年大概 1-2 次	20.2	
	一年 3-4 次	16.5	
	大概兩個月 1 次／一年 5-6 次	3.5	
經常往深圳	大概一月 1 次	15.5	22.7
	一個月 2-3 次	0.2	
	幾乎每周 1 次	3.1	
	一周數次／天天	3.9	
不知道／很難說		0.4	0.4
(總計)		(510)	(510)

注：括弧內為有效樣本數量，下表同。

表 2 不同性別和出生地的受訪者往深圳頻次（%）

	性別		出生地	
	男	女	香港	內地
偶爾往深圳	74.6	82.8	78.0	80.0
經常往深圳	19.8	11.3	14.4	19.3
從不	5.6	5.9	7.6	0.7
(總計)	(252)	(256)	(355)	(135)
$\chi^2$	7.026*		9.605**	

\* $p < 0.05$ ；\*\* $p < 0.01$ 。

就香港市民往深圳的目的來看（表 3），購物娛樂占到絕大多數（53.9%），其後依次是探親/掃墓（17.3%）、工作（16.9%）、過境（16.5%）、渡假/按摩（9.4%）。這表明深圳主要是香港市民購物娛樂和休閒的地方，親緣紐帶和工作聯繫也佔有相當的比重（34.2%）。應當指出的是，雖然有 16.9% 的受訪者表示去深圳的目的是為工作，但實際的數字可能更高，因為已經在深圳工作的市民在調查期間可能仍在深圳，無法接受我們的調查。對受訪者家人是否在深圳工作的調查顯示，大約有 13.5% 的受訪者有家人在深圳工作。對市民或其家人是否在深圳擁有住宅物業的調查顯示，近一成市民在深圳擁有住宅物業。

表 3 港人往深圳的主要目的 (%)

工作	16.9
探親／掃墓	17.3
購物娛樂	53.9
渡假／按摩	9.4
居住	1.0
過境	16.5
其他	2.7
不知道／很難說	2.9
(總計)	(479)

注：開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

在 2005 年香港亞太研究所的一項調查中(楊汝萬, 2006)，10.1%的市民或其家人在深圳擁有物業，與本次調查結果相近。但對往深圳的目的調查顯示，2005 年調查中有 11.6%是因為工作需要去深圳，而本次調查為 16.9%，有了明顯的提高。這表明在過去的近三年中，港深間跨界工作的市民有大幅增加，兩地聯繫進一步密切。

## 對港深都會的認知與區域身份調查

港深都會作為一個新的都會區域，它的建設不僅僅是經濟和物質空間的融合，而且也涉及到市民對港深都會和區域身份的認同 (Hettne, 2003)。對市民是否贊成建設港深都會的調查顯示，贊成/非常贊成的市民高達 69.8%，而不贊成/非常不贊成的市民僅為 15.3% (表 4)。由此可見，市民對港深都會有著很高的認同。這主要是由於市民對港深合作發展的良好預期，有近五成的受訪者認為港深合作發展會對香港產生積極的影響，只有兩成的受訪者表示會帶來負面的影響 (表 5)。這個調查結果表明，大部分市民贊成/支持政府制訂的建設港深都會的戰略。但是也應當指出，還有 8.4%的市民表示從未聽說過“港深都會”，因此政府有必要加強宣傳力度使市民對“港深都會”更多一些瞭解。

不同經濟、社會和政治背景受訪者對建設港深都會的看法略有不同。若只考慮贊成與不贊成的市民，贊同建設港深都會的受訪者約占八成左右，其中親中派和經常往深圳的人士達到九成左右。經常往深圳的市民比不常往深圳的居民更傾向贊同港深都會建設。在港深合作對香港影響的預期上，擁有大專及以上學歷的受訪者比其他人士有較高比例認為港深合作發展對香港有積極影響。值得指出的是，無論是不同政治傾向的受訪者（泛民主派、親中派、獨立/中間派），還是無政治傾向的受訪者都對建設港深都會和港深合作做出了積極的回應。這反映圍繞港深都會的共識正在香港社會建立，香港也正在走出回歸後是否與內地融合的社會分歧。通過港深都會建設，和內地建立更加密切的聯繫。



**表 4 是否贊成建設港深都會 (%)**

非常不贊成	1.6
不贊成	13.7
贊成	64.7
非常贊成	5.1
沒有聽過“港深都會”	8.4
不知道／很難說	6.5
(總計)	(510)

**表 5 港深合作發展對香港的影響 (%)**

負面影響	21.2
沒有影響	18.0
正面影響	46.1
不知道／很難說	14.7
(總計)	(510)

此外，雖然香港和深圳地域臨近，在城市發展上有很多相似之處，但是市民並未將深圳視作潛在的競爭者(只有 7.5%的受訪者認為深圳是對香港構成競爭的城市)。而上海(49.8%)和新加坡(26.7%)則被市民認為是對香港地位構成最大威脅的兩個城市。

社會的認同和融合是港深融合的重要因素之一，為此我們專門調查了市民對深圳的認識程度。為了判斷市民對深圳的總體認識，我們調查了市民對深圳城市競爭力在中國排名的瞭解程度。從表 6 可見，有 59.8%的受訪者能夠準確說出深圳在國家城市體系中的大致地位<sup>3</sup>，但還有 40.2%的受訪者不清楚深圳在全國的總體地位。

**表6 對深圳城市綜合競爭力在中國城市排名的認識 (%)**

前 1-5 位(準確)	59.8
6-10 位	22.0
11-20 位	6.3
21-50 位	1.8
51 位或以後	0.8
不知道／很難說	9.4
(總計)	(510)

當問及是否關注深圳的事務時，僅有 10% 的受訪者表示經常關注，56.9% 表示偶爾關注，從不關注的也達到 32.4%。由此可見，雖然兩個城市一衣帶水，但處在兩個完全不同的社會中，香港市民對深圳的認識有限。從所關注深圳事務的內容看，依次是治安問題（56%）、經濟發展（32%）、交通問題（23.2%）、同香港的關係（17.3%）、與旅遊有關的事務（15.5%）、政治發展（15.5%）、環境問題（1.2%）和其他（0.9%）（表 7）。

表7 港人主要關注的深圳事務（%）

經濟發展	32.0
同香港的關係	17.3
交通問題	23.2
治安問題	56.0
與旅遊有關的事務	15.5
政治發展	15.5
環境問題	1.2
其他（城市發展、醫療問題等）	0.9
不知道／很難說	2.9
（總計）	（341）

注：開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

對市民是否熟悉深圳的社會、政治、經濟制度環境的調查，進一步表明港人在心裏上對深圳仍然是陌生的。僅有 7.7% 的受訪者表示非常熟悉/很熟悉深圳的社會、經濟、政治制度環境，91.8% 的受訪者表示一般/不太熟悉/非常不熟悉。

交互表 8 分析發現，不同社經背景市民對深圳社會、經濟和政治環境的熟悉程度存在差別。總體來看，年長者較年輕人更熟悉深圳；經常往深圳的更熟悉深圳；學歷高的較學歷低的更熟悉深圳；社會上層人士（經理及行政人員、專業人員和輔助專業人員）較其他社會群體更熟悉深圳；泛民主派和親中派人士較獨立/中間派和沒有政治傾向的更熟悉深圳。

市民對深圳的陌生主要是由於香港長期以來為英國殖民地，並在回歸祖國以後實行“一國兩制”，在深圳河兩岸形成了兩個截然不同的社會。正因如此，港深都會的建設不能建立在統一的意識形態和價值觀之上，而是社會主義深圳和資本主義香港牽手的產物。兩地只能以相互影響的方式來實現共同的目標——港深都會。我們的調查也顯示，港深都會建設不應僅僅理解為在兩地之間建立更緊密的經濟聯繫和建設高效、便捷的跨界基礎設施，在社會層面也應建立港深都會的身份認同。使香港市民對深圳的認識不再停留於“那裏的按摩好”、“那裏的美食豐富”，而應當增加機會，使市民對深圳有更深層的認識。當然，這是一個長期的過程，需要各方不斷努力。

表 8 不同社經背景市民對深圳社會、經濟和政治環境的熟悉程度 (%)

	年齡			往深圳頻次		教育		職業				出生地		政治傾向			
	<30	30-59	60 及以上	不經常	經常	大專以下	大專及以上	經理及行政人員	專業人員	輔助專業人員	其他	香港	內地	泛民主派	親中派	獨立/中間派	沒有立場
不熟悉	69.4	54.3	53.3	64.2	35.3	62.0	50.6	30.6	50.0	56.4	64.4	60.7	51.5	41.1	45.2	51.8	68.5
一般	27.3	36.6	36.7	31.7	45.7	32.8	36.9	55.1	35.7	25.6	30.1	33.7	35.1	47.9	40.5	40.4	25.8
熟悉	3.3	9.1	10.0	4.2	19.0	5.2	12.5	14.3	14.3	17.9	5.5	5.6	13.4	11.0	14.3	7.8	5.6
(總計)	(121)	(317)	(60)	(360)	(116)	(326)	(176)	(49)	(42)	(39)	(163)	(356)	(134)	(73)	(42)	(141)	(248)
$\chi^2$	10.270*			42.389**		10.932**		23.368**				9.131**		26.377**			

\*p<0.05；\*\*p<0.01。

## 對港深合作可能採取措施的意見調查

任何政策和提案必須為廣大市民所接受，才能在香港得到更好的實施。為此我們著重調查了兩個方面的內容：市民對港深合作的總體態度和對政府工作的看法、對港深合作可能採取措施的看法。後者主要是關注對跨界基建和通關政策的意見，以及香港進一步向深圳開放政策的意見。

對香港政府在港深合作或融合上應採取態度的調查顯示，大多數受訪者（59.9%）認為香港應當與深圳更加緊密的合作發展，而認為維持現狀的有 25%，另外還有約一成人認為兩市應當各自發展互不干擾（表 9）。交互列表 10 分析發現，年長者更傾向港深兩地更加緊密的合作發展。

表 9 香港政府在港深合作或融合上應採取的態度（%）

更加緊密合作發展	59.9
維持現狀	25.0
各自發展互不相擾	10.2
不知道／很難說	4.9
(總計)	(509)

從市民對香港政府在港深合作或融合中表現的評價看，有 56.6%的受訪者表示滿意/非常滿意政府在港深合作上的表現，較表示不滿意/非常不滿意的（26.2%）高出 30.4 個百分點（表 11）。上述調查結果表明，市民對港深合作發展頗為支持，政府在港深合作上的努力獲得了多數市民的認可。

港深的進一步融合要求兩地間的人流、物流和資金流更加順暢。2000 年以來，政府也在通關方面採取了多項便利化措施，例如 24 小時通關、增加口岸、增設電子過關通道和一地兩檢等。這些措施極大地縮短了過關時間，方便了市民。政府的努力獲得了市民的認可，84.7%的受訪者對過關時間非常滿意/滿意，僅有 6.9%的受訪者表示不滿意/非常不滿意。但是，建設港深都會要求兩地間的人流和物流更加順暢、高效和便捷，因此對通關提出了更高的要求。我們假設性地提出了採取“零”過關時間措施，即港人可以在巴士或火車上完成中港兩地過關的手續，該方案受到 77.6%受訪者的支持/非常支持（表 12）。

目前港深政府正在籌劃建設廣深港高速鐵路專用線和研究兩地機場的鐵路連接線等多個跨界基礎設施。從市民對政府增加投資建設跨境基礎設施的看法來看，多數市民持積極的態度，73.7%的受訪者表示贊成/非常贊成，只有 18.9%表示不贊成/非常不贊成。

表 10 市民對港深合作中香港政府應採取態度的看法 (%)

	年齡			往深圳頻次		教育		職業				出生地		政治傾向			
	<30	30-59	60 及以上	不經常	經常	大專以下	大專及以上	經理及行政人員	專業人員	輔助專業人員	其他	香港	內地	泛民主派	親中派	獨立/中間派	沒有立場
更加緊密合作發展	54.2	63.7	76.5	62.6	67.6	61.2	66.5	68.8	66.7	66.7	57.7	61.0	69.6	50.0	72.5	62.6	65.4
維持現狀	36.4	24.2	17.6	27.0	23.1	27.0	24.9	22.9	26.2	23.1	31.4	28.5	20.0	31.9	15.0	29.5	24.7
各自發展互不相擾	9.3	12.1	5.9	10.4	9.3	11.7	8.7	8.3	7.1	10.3	10.9	10.5	10.4	18.1	12.5	7.9	10.0
(總計)	(118)	(306)	(51)	(345)	(108)	(307)	(173)	(48)	(42)	(39)	(156)	(344)	(125)	(72)	(40)	(139)	(231)
$\chi^2$	11.324*		0.890		1.653		3.181				3.579		11.143				

\*p<0.05；\*\*p<0.01。

**表 11 對香港政府在港深合作或融合中表現的評價 (%)**

非常不滿意	1.8
不滿意	24.4
滿意	55.6
非常滿意	1.0
不知道／很難說	17.3
(總計)	(509)

**表12 對“零”過關時間措施的看法 (%)**

非常不支持	2.6
不支持	14.9
支持	59.9
非常支持	17.7
不知道／很難說	4.9
(總計)	(509)

此外，目前港深之間的聯繫處於不對等的狀態，即港人無需簽證就可以方便進出深圳，進行商務、旅遊等活動。而深圳雖有“自由行”的安排，但深圳居民並不能自由進出香港從事就學、旅遊或商務等活動。兩地人員間的無障礙流動是建設港深都會的重要目標之一。在對香港是否應該更加向深圳開放的調查中，近半數的市民贊成/非常贊成方便深圳居民到香港進行就學、旅遊或商務活動(51.7%)，42.4%表示不贊成/非常不贊成(表 13)。對於是否允許有大學學歷的深圳居民來港就業，也是近半數的市民表示贊成/非常贊成(52.1%)，39.5%的市民表示不贊成/非常不贊成(表 14)。由以上調查可見，不贊成香港向深圳居民更加開放的市民仍然占到很大比重，這可能是由於市民擔心深圳居民自由來港可能會對自己的就業、生活帶來壓力。

**表 13 對方便深圳居民到香港進行就學、旅遊或商務活動的看法 (%)**

非常不贊成	9.1
不贊成	33.3
贊成	48.4
非常贊成	3.3
不知道／很難說	5.9
(總計)	(508)

**表14 對允許有大學學歷的深圳居民來港就業的看法（%）**

非常不贊成	7.1
不贊成	32.4
贊成	49.2
非常贊成	2.9
不知道／很難說	8.4
(總計)	(510)

## 合作/競爭領域與港深都會建設的障礙

港深兩地需要清楚各自的競爭優勢和比較優勢，才能有效的開展合作與避免競爭。為此，我們調查了市民對港深競爭與合作的看法，以及市民對港深都會建設存在的障礙的看法。

**表 15 港深都會建設存在的主要障礙（%）**

兩地人的價值觀不同	46.4
兩地政治制度不同	37.5
歷史文化背景差異	25.6
兩地發展水平不同	22.5
兩地經濟制度不同	22.1
香港的政治因素	17.0
邊界線分割	9.9
其他（內地的政治因素、港深利益分配／衝突）	1.4
沒有障礙	1.8
不知道／很難說	9.7
(總計)	(507)

注：開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

對港深兩地存在競爭的主要領域，最多受訪者回答的依次是港口（40.8%）、房地產業（35.7%）、機場（25.6%）、一般製造業（25.6%）、金融業（23.9%）、旅遊業（20.3%），其他會展、科技創新、教育、電影和文化產業等回應率低於 20%。對港深兩地可以開展合作領域的調查顯示，受訪者認為最有可能開展合作的領域依次是港口（29.9%）、旅遊業（29.3%）、金融業（28.1%）、房地產業（22.4%）、一般製造業（20.7%），其他機場、會展、

科技創新、教育、電影和文化產業等領域回應率低於 20%。調查結果表明，除機場外，港深競爭的領域與合作的領域高度疊加，反映了全球化時代是競爭與合作並存、機遇與挑戰並存的時代，港深兩地必須找到很好的合作切入點。

至於港深都會建設存在的主要障礙，最多受訪者回答的依次是兩地人價值觀不同（46.4%）、政治制度不同（37.5%）、歷史文化背景差異（25.6%）、發展水平不同（22.1%）、經濟制度不同（22.1%）、香港的政治因素（17%）、邊界線分割（9.9%）和其他障礙（1.4%）（表 15）。兩地人價值觀不同被近半數市民視作港深都會建設的主要障礙，由此可見社會基礎的差異也應當是港深都會/港深融合需要考慮的因素。

## 結語

本文根據我們在 2008 年 1 月至 2 月開展的一項香港市民調查，系統地探討了香港與深圳聯繫狀況，以及市民對建設港深都會的看法。主要有如下發現：（一）港深兩地社會聯繫密切，經常往深圳的市民占到二成二，偶爾往深圳的市民更高達七成多。從往深圳的目的來看，市民主要以購物娛樂為主，占近五成四。此外，家人中在深圳工作的市民占到 13.5%，在深圳擁有住宅物業的市民也占到近一成。（二）市民對港深都會有著很高的認同，贊成建設港深都會的市民高達 69.8%。這主要緣于多數市民對港深都會有較好的預期，認為港深合作會對香港帶來積極的影響。不同政治傾向的市民都對港深都會持積極的態度，這反映了香港社會正在走出是否與內地融合的分歧，建設港深都會的共識正在形成。（三）就香港所面臨的城市競爭來看，深圳並不被市民當作最大的城市競爭對手，而上海（49.8%）和新加坡（26.7%）則被市民認為是對香港地位構成最大威脅的兩個城市。（四）香港市民對深圳的認識不足，有 32.4%的市民表示從不關注深圳事務，而 56.9%表示偶爾關注。即使關注，也大多關注深圳的治安問題。正因如此，40.2%的市民不清楚深圳在全國的總體地位。對於深圳的社會、政治、經濟制度環境，僅有 7.7%的受訪者表示非常熟悉/很熟悉，而 91.8%的受訪者表示一般/不太熟悉/非常不熟悉。因此，港深都會建設不僅僅是在經濟上實現融合，還需要社會層面的溝通，道路依然漫長，還需要各方的不懈努力。（五）近六成的市民認為在港深合作上，香港政府應當採取與深圳更加緊密合作發展的態度，並表示滿意當前政府在港深合作上的工作。（六）在港深合作可能採取的政策調查中，73.7%的市民贊成政府增加投資建設跨境基礎設施；77.6%的市民支持實施“零”過關時間措施。相比之下，對香港是否向深圳更加開放，市民正面回應率相對較低，傾向於保守。約半數的市民贊成方便深圳居民到香港進行就學、旅遊或商務活動，以及允許有大學學歷的深圳居民來港就業；但不贊成的市民也有約四成。這可能是由於市民擔心深圳居民自由來港可能會對自己的就業、生活帶來壓力。（七）在港深兩地存在競爭和合作的領域上，市民認為港深競爭的領域與合作的領域高度疊加，主要領域包括港口、房地產業、一般製造業、金融業和旅遊業。機場被視作存在競爭的領域。這表明在全球化時代，競爭與合作並存，港深兩地必須找到很好的合作切入點，才能攜手走向“港深都會”。（八）市民認為港深都會建設在兩地人價值觀、政治制度、歷史文化背景、發展水平、經濟制度等方面存在障礙，其中近半數的市民認為兩地人價值觀的不同是最大的障礙。由此可見，港深在經濟、科技、基建等多個領域融合的同時，也需要關注兩地社會的融合。



## 作者簡介

沈建法為香港中文大學地理與資源管理學系教授，香港中文大學香港亞太研究所城市與區域發展研究聯席主任。

羅小龍為香港中文大學地理與資源管理學系副研究員。

## 致謝

本研究得到香港研究資助局公共政策研究基金資助（No. CUHK4005-PPR-4），謹此致謝。

## 參考文獻

Hettne, B. (2003) The New Regionalism Revisited. In F. Soderbaum & T. M. Shaw (Eds.), *Theories of New Regionalism*. New York: Palgrave Macmillan. pp. 22-42.

倪鵬飛等 (2007) *中國城市競爭力報告 (No.5)*。北京: 社會科學文獻出版社。

楊汝萬 (編) (2006) *港深合作發展：尋求前瞻性的思維*。Occasional Paper No. 166。香港: 香港中文大學香港亞太研究所。

## 注釋

<sup>1</sup> 本次調查委託香港中文大學香港亞太研究所電話調查研究室進行。調查的抽樣方法分為兩步。第一步，從最新的香港住宅電話簿(英文版)中隨機抽出 7,000 電話號碼；為了使未刊載的住宅電話號碼也有機會被選中，將已抽選的電話號碼最後的兩個數位刪去，再配上由電腦產生的隨機數字，成為本次調查的樣本。第二步，當成功接觸住戶後，再按出生日期選取其中一名十八歲或以上的家庭成員作為訪問對象。調查於 2008 年 1 月 30 日至 2 月 4 日，每晚六時至十時半進行。在 7000 個電話樣本中，有 4,493 個未能成功接觸（包括線路繁忙、無人接聽、傳真機、非住宅電話等），成功接駁住戶的樣本數目為 2,507 個。在成功接駁住戶的 2,507 個電話中，有 487 個拒絕訪問，沒有合適受訪者的有 183 個，一接聽即掛線的有 1,327 個，最後成功訪問了 510 人。排除無合適受訪者和不明原因一接聽即掛線的情況，本次調查的成功回應率為 51.2%。在 95% 的可信度下，其樣本標準差為 0.0221，推論百分比時的最大可能樣本誤差為正或負 4.34% 以內。由於香港家庭的電話安裝率高達 99.9%，整個調查樣本應有很高的代表性。

<sup>2</sup> 本研究中，百分比是以有效樣本數為基數進行計算所得。

<sup>3</sup> 根據 2007 年發佈的《中國城市競爭力報告 (No.5)》，中國綜合排名前 10 位的城市分別為：香港、深圳、上海、北京、廣州、臺北、無錫、蘇州、佛山、澳門 (倪鵬飛等, 2007)。