

# 香港與深圳機場的合作與競爭

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 4 月 28 日

# 目 錄

行政摘要.....	3
前言.....	6
市民使用港深两地机场的总体状况.....	6
港深两地机场的比较.....	7
市民对香港和深圳機場的总体认识.....	11
机场使用中的问题及合作與競爭可能政策的調查.....	12
结语.....	15
参考文献.....	16

## 行政摘要

本文根據香港市民對港深機場合作與競爭意見的電話調查資料，系統地探討了市民對香港和深圳機場的使用狀況，以及市民對港深兩地機場合作的需求和看法。主要有如下發現：

(一) 從香港市民使用兩地機場的情況來看，65.5%僅使用香港機場，15.4%表示使用過深圳機場（包括同時使用港深兩地機場和少量僅使用深圳機場者），還有19.1%的受訪者表示從不使用兩地機場。從對港深兩地機場的使用頻次來看，經常使用香港機場的受訪者（16%）比經常使用深圳機場的受訪者（6.5%）高出近10個百分點。由此可見，市民出行傾向於使用香港機場，但深圳機場也是市民出行的主要選擇。(二) 總體來看，教育程度高、社會上層人士和出生地非內地的市民較其他社會群體更可能使用機場；而經理及行政人員和內地出生的受訪者較其他社會群體更多地使用深圳機場。這主要是由於經理及行政人員較其他人員更多的往內地進行商務活動；內地出生的受訪者由於存在與內地較密切的社會關係，所以較其他人群更多的往內地城市。(三) 渡假旅行、商務工作和探親訪友是使用機場出行的三大目的。香港機場渡假旅行的受訪者比例（86.1%）高過使用深圳機場同樣目的的受訪者（56.4%）；選擇深圳機場進行商務工作和探親訪友的受訪者比例則高過香港機場。(四) 決定受訪者選擇機場的原因主要在於交通接駁便利程度、出行花費和航線與航班情況。70.3%和28.2%的受訪者分別表示他們選擇香港機場主要是考慮交通接駁便利/地處香港和國際航線及航班多。74.3%的受訪者表示他們選擇香港機場出行主要是往海外國家和地區。57.7%和37.2%的受訪者分別表示選擇深圳機場主要是考慮機票/機場稅便宜和內地航線及航班多。此外，機場設施和服務，以及旅行社安排也是部分受訪者選擇香港機場出行的原因。(五) 96%的受訪者認為保持香港航空客貨運輸的龍頭地位對香港經濟非常重要。大約60%的受訪者認為深圳機場的發展將影響香港機場的地位，並對港深機場合作持積極的態度。在是否接受港人使用深圳機場方面，76.2%的受訪者接受更多港人使用深圳機場飛往內地城市，也有59.8%接受港人使用深圳機場飛往海外城市。(六) 有近60%的深圳機場使用者認為使用深圳機場存在問題或不方便的地方。這些問題依次是地面交通不方便（34.6%）、花費時間太多（23.1%）、過關不方便（11.5%）、購機票不方便（6.4%）等。(七) 在兩地機場合作政策/可能政策的調查中，改善香港至深圳機場地面交通、建設連接兩地機場的鐵路和成立兩地機場合作公司三個政策受到絕大多數受訪者的擁護。改善香港至深圳機場地面交通的政策甚至受到85%的受訪者支持。對增強香港機場競爭力的兩項可能政策——政府對機場管理局同航空公司提供財經補貼和修建第三條跑道也分別為70.6%和62.9%受訪者所接受。(八) 超過半數的市民滿意特區政府在港深機場合作中的表現。同時，65.3%的受訪者表示兩地機場合作應當由市場主導，而政府應當較少干預。

## Executive Summary

Based on data from a telephone survey of public opinion on cooperation and competition between the airports of Hong Kong and Shenzhen, this paper systematically examines the use of the two airports by Hong Kong residents, and the residents' needs and opinions on the two airports' cooperation. The major findings of the survey are summarized as follows: (1) Regarding the use of the two airports, 65.5% of the respondents only use Hong Kong airport for travels, 15.4% also use Shenzhen airport (including those using both Hong Kong and Shenzhen airports and a few only using Shenzhen airport), and 19.1% have never used the two airports. The respondents who use Hong Kong airport frequently account for 16%, about 10% higher than those who use Shenzhen airport frequently (6.5%). It is clear that Hong Kong residents prefer to use Hong Kong airport while but Shenzhen airport is also a major option for them. (2) Generally speaking, respondents with higher education levels, the upper class and non-mainland-born residents are more likely to travel by air than other respondents. Managers, administrators and mainland-born residents are more likely to use Shenzhen airport as managers and administrators often visit mainland for conducting businesses and mainland-born residents often visit mainland due to their close social connections with the mainland. (3) Taking vacation, conducting businesses and visiting relatives and friends are three major purposes of air travels. Taking vacation accounts for 86.1% trips using Hong Kong airport, much higher than that of Shenzhen airport (56.4%). However, the share of trips for conducting businesses and visiting relatives and friends in Shenzhen airport are higher than those in Hong Kong airport. (4) The factors influencing the respondents' airport choice include accessibility, cost of travel, flight routes and frequency. 70.3% and 28.2% of the respondents choose Hong Kong airport due to Hong Kong airport's accessibility and more international flight routes and frequency respectively. 74.3% of Hong Kong airport's users indicate that their destinations are foreign counties or oversea regions. For those choosing Shenzhen airport, 57.7% and 37.2% indicate that their main considerations are lower airfare/tax and more domestic flight routes and frequency respectively. In addition, airport facilities and services, as well as travel agents' arrangements are also factors influencing residents' airport selection. (5) 96% of the respondents think that maintaining the leading role of Hong Kong airport in passenger and cargo transportation is important for the Hong Kong economy, and these respondents are positive in the cooperation of two airports. When we ask Hong Kong residents whether they accept that more Hong Kong residents use Shenzhen airport, 72.6% accept using Shenzhen airport to go to mainland cities and 59.8% accept using Shenzhen airport to go to overseas cities. (6) About 60% of the respondents indicate that they have problems or inconveniences when using Shenzhen airport. These problems or inconveniences include inaccessibility (34.6%), time consuming of ground transport (23.1%), boundary crossing (11.5%) and difficulties in buying air tickets (6.4%). (7) Regarding policies or potential policies for the cooperation of the two airports, a majority of the respondents support three policies/potential policies – improving ground transportation, building a railway to link the two airports and establishing a joint corporation for the two airports. Among the three policies, improving transportation is supported by as high as 85% of respondents. For policies/potential policies to enhance Hong Kong airport's competitiveness, providing financial assistance to the Airport Authority and airlines and building the third runway are supported by 70.6% and 62.9% of

respondents respectively. (8) Over half of the respondents are satisfied with Hong Kong government's performance in the airport cooperation of the two cities. At the same time, 65.3% believe that market should play a leading role in the airport cooperation, with less government intervention.

## 前言

在珠三角和港澳地區不到 2.6 萬平方公里的範圍內，分佈著 5 個大型機場，其中尤以廣州和深圳兩個機場發展最為迅猛，這些快速發展的機場對香港航空業的龍頭地位構成壓力 (Yeung, Shen, & Zhang, 2006)。然而，在競爭的同時，由於機場航線和發展定位的差異，機場間存在的互補也為機場擺脫競爭，走向合作帶來一線曙光。作為香港經濟發展和國際城市的基石與門戶，香港機場需要迎接挑戰，把握機遇，為香港的進一步發展做出新的貢獻。

2003 年以來，港深兩地政府積極互動，希望通過加強港深合作，推動兩市新一輪發展。2006 年深圳在《深圳 2030 城市發展策略》中，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）”，並在其新一輪總體規劃修編中定位為——與香港共同發展的國際大都會。香港特區政府也積極回應，特首曾蔭權在 2007-2008 年度的施政報告中提出的十大基建項目中，河套地區發展和港深機場合作兩個項目直接涉及到與深圳的合作，並成立了相應的聯合專責小組。目前，港深機場合作已經成為港深合作的重要切入點，對推進港深一體化進程起到加速作用。

我們開展的《十一五規劃時期香港與深圳的城市競爭與合作》研究 (<http://ihome.cuhk.edu.hk/~b890706/hs.html>) 由香港研究資助局公共政策研究基金資助。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。該調查報告是此項研究的一部分，旨在從港深機場合作的角度，探討港深合作的具體實踐。

機場與居民密切相關，直接為居民的出行提供服務。為了較為全面地認識香港市民對港深兩地機場的使用狀況、市民對港深機場合作的意見，我們於 2008 年 3 月 13 日至 3 月 15 日，通過香港中文大學香港亞太研究所電話調查室進行了電話調查，以電話隨機抽樣的方式，成功訪問了 514 位 18 歲或以上的成年市民<sup>1</sup>。成功回應率為 51.8%，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 4.32%。調查涉及市民對深圳機場和香港機場的使用狀況，香港機場對香港經濟重要性的意見，以及對若干可能合作和競爭力建設政策的意見等多個方面。通過對調查結果的系統分析，我們希望能夠從市民需求與意願的角度，來認識市民對港深機場的使用狀況，以及市民對港深機場合作、香港機場競爭力建設可能採取政策的看法。

本調查報告分為以下四個部分——市民使用港深兩地機場的總體狀況、港深兩地機場的比較、市民對香港和深圳機場的總體認識和機場使用中的問題及合作與競爭可能政策的調查。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和經濟背景的受訪者，以及不同機場使用者的觀點差異，以全面揭示市民對港深兩地機場的使用狀況和兩地機場關係的發展意見。

## 市民使用港深兩地機場的總體狀況

對港深兩地機場合作與發展的研究，必須認識並立足于市民對港深兩地機場的使用狀況與需求。根據我們的調查，65.5% 的受訪者僅使用香港機場，而只有 1.6% 的受訪者表示只使

用深圳機場，但均使用港深兩地機場的市民也達到 13.8%<sup>2</sup>（表 1）。據此統計，使用深圳機場的市民（包括僅使用深圳機場的市民和同時使用港深兩地機場的市民）達到了 15.4%，按照香港 700 萬總人口進行估算，大約有 108 萬市民使用過深圳機場。這個不小的數位不僅是兩地社會和經濟密切關係的表徵，而且也表明兩地機場在吸引客源的意義上合作與競爭並存。

**表 1 香港/深圳機場的使用情況（%）**

僅使用香港機場	65.5
僅使用深圳機場	1.6
均使用香港深圳機場	13.8
從不使用兩地機場	19.1
(總計)	(507)

就港深機場的使用頻次來看，偶爾使用深圳機場的受訪者（93.5%）比偶爾使用香港機場的（84%）多出近10個百分點；而經常使用香港機場的（16%）比經常使用深圳機場的多出亦近10百分點（表2）。由此可見，市民出行仍然傾向於使用香港機場。但是也應當認識到，出行者的社會經濟背景、出行目的和目的地城市也是影響受訪者選擇的重要因素，下節將從這些方面對港深兩地機場進行比較。

**表 2 香港/深圳機場的使用頻次（%）**

頻次		深圳機場		香港機場	
偶爾使用	一年不到 1 次	64.1	93.5	34.2	84.0
	一年大概 1-2 次	29.5		49.8	
經常使用	一年 3-4 次	2.6		11.5	
	兩個月 1 次/一年 5-6 次	1.3	6.5	2.5	16.0
	一月 1 次及以上	2.6		2.0	
(總計)		(78)		(404)	

## 港深兩地機場的比較

由於不同的群體有著不同的利益訴求，他們即使對同一事物，也有著不同的觀點和應對。根據上述市民對港深兩地機場的使用情況，僅使用深圳機場的市民比例很小。為方便研究，本研究將上述港深機場的使用情況進行歸類，將市民分為三大群體：香港機場使用者（即僅使用香港機場者）（65.5%）、深圳機場使用者（包括均使用港深兩地機場者和僅使用深圳機場者）（15.4%）和從不使用兩地機場者（19.1%）（見表1）。本研究報告將在此分類基礎上，進行比較分析，下文將不再做出說明。

從交互表3分析發現，不同社經背景市民對港深兩地機場的使用存在差別。雖然不同年齡群體的市民對港深兩地機場使用差別不大，但教育程度、職業和出生地對使用機場影響很大。總體來看，教育程度高、社會上層人士（經理及行政人員、專業人員和專業輔助人員）

表 3 不同社會、經濟背景受訪者對港深機場的使用情況 (%)

	年齡		教育			職業			出生地			
	<30	30-59	60 及以上	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	其他
香港機場	66.1	67.3	54.5	59.4	75.8	64.3	91.9	72.4	63.4	74.1	38.5	60.0
深圳機場	14.4	15.4	20.0	15.7	15.3	35.7	8.1	20.7	14.4	14.0	20.2	20.0
從不使用港/深機場	19.5	17.3	25.5	24.9	8.9	0.0	0.0	6.9	22.2	11.9	41.3	20.0
(總計)	(174)	(272)	(55)	(313)	(190)	(42)	(37)	(29)	(194)	(371)	(109)	(20)
$\chi^2$		3.666		20.809**			34.977**			57.877**		

\*p<0.05；\*\*p<0.01。



和出生在香港和非內地的市民較其他社會群體更可能使用機場；而經理及行政人員和內地出生的受訪者較其他社會群體更多地使用深圳機場（表3）。這主要是由於香港與內地經濟聯繫緊密，經理及行政人員較其他人員更多的往內地進行商務活動；內地出生的受訪者由於存在與內地較密切的社會關係，所以較其他人群更多的往內地城市。

從受訪者使用機場的目的來看，渡假旅行是市民使用港深兩地機場的主要目的，深圳和香港分別達到56.4%和86.1%。而為商務工作和探親訪友目的使用深圳機場的受訪者比例，較同樣目的使用香港機場的比例高一——商務工作目的使用深圳機場高出香港12個百分點；探親訪友高出4.4個百分點（圖1）。這也印證了經理和行政人員，以及內地出生的受訪者較其他社會群體更多地使用深圳機場往內地城市。

從受訪者選擇港深兩地機場的原因來看，選擇深圳機場的兩大原因分別是機票和機場稅便宜（57.7%）和內地航線和航班多（37.2%）；選擇香港機場的兩大原因依次是地面交通接駁便利/地處香港（70.3%）和國際航線多（28.2%）（圖2）。由此可見，出行成本和目的地是出行者選擇機場的主要因素。選擇深圳機場主要是考慮花費低和飛往內地城市航線多，深圳機場每日有上百個航班連接內地近70個城市，而香港機場只有約40個網點（馮紹波等，2007）。受訪者使用香港機場則主要是往海外國家和地區，74.3%香港機場使用者的出行目的地是海外國家和地區多過內地城市，僅有8.7%的受訪者表示內地城市多過海外國家和地區（表4）。此外，圖2表明機場設施、機場服務和旅行社安排等也是影響受訪者選擇香港機場出行的因素。

此外，通過對從內地返港時使用機場的情況進行調查，37.2%的受訪者有八成以上使用香港機場，9%的受訪者使用兩地機場次數相當，34.6%選擇深圳機場返港多過香港機場（表5）。由此可見，深圳機場已經成為港人赴內地公務和旅行的第二選擇。

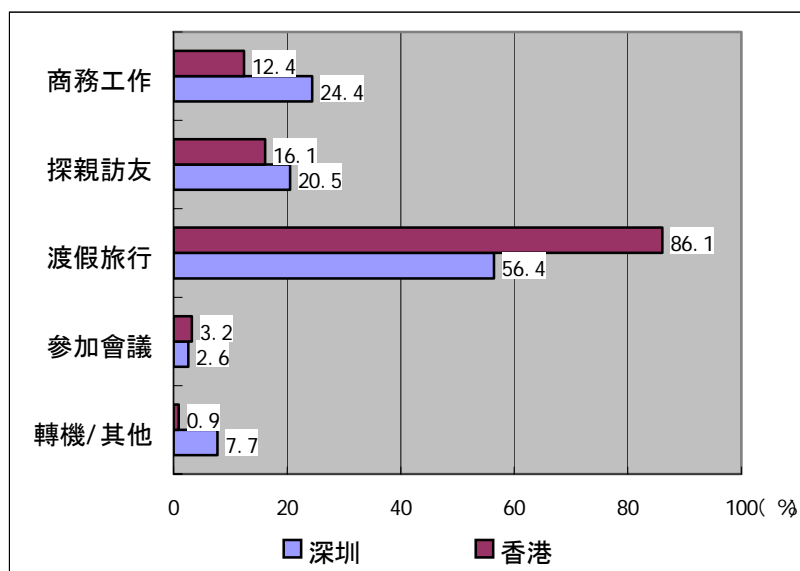


圖 1 選擇香港/深圳機場的出行目的比較

注：深圳機場有效樣本數為 78，香港機場有效樣本數為 404。開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

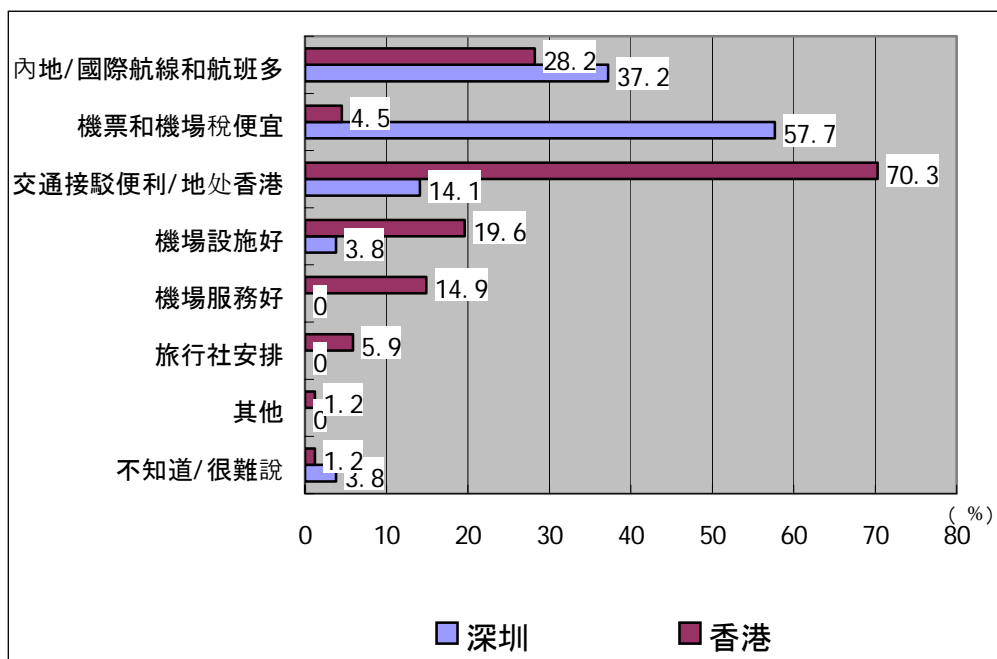


圖 2 選擇香港/深圳機場出行的原因比較

注：深圳機場有效樣本數為 78，香港機場有效樣本數為 404。開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。在“內地/國際航線和航班多”的原因中，內地航線和航班多指深圳機場；國際航線和航班多指香港機場。

表 4 選擇香港機場出行的目的地 (%)

海外國家和地區多	74.3
內地城市多	8.7
兩者一樣多	16.1
不知道/很難說	1.0
(總計)	(404)

表 5 內地旅行返港機場使用情況 (%)

深圳機場占 2 成以下(香港機場較多)	37.2
深圳機場占 2-5 成(香港機場較多)	12.8
各佔一半	9.0
深圳機場占 5-8 成(深圳機場較多)	11.5
深圳機場占 8 成以上(深圳機場較多)	23.1
不知道/很難說	6.4
(總計)	(78)

## 市民對香港和深圳機場的總體認識

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。機場直接為市民服務，與市民出行密切相關，因此政府在港深機場合作發展上更應該傾聽市民的聲音和需求。為此我們著重調查了三個方面的內容：香港機場航空客貨運龍頭地位對香港經濟影響的認識；香港和深圳機場發展潛力的認識；港深兩地機場合作的認識。

在香港機場發展對香港經濟的重要性調查中，96.9%的受訪者表示保持香港航空客運龍頭地位對香港經濟發展非常重要/重要；96.5%的受訪者表示保持香港航空貨運龍頭地位對香港經濟非常重要/重要；僅有極少數受訪者認為不重要/完全不重要（表6）。由此可見，市民相當在乎航空業在香港城市和經濟發展中的作用。

與此同時，市民也普遍認為深圳機場有著充足的發展空間，而香港機場的發展空間受到限制。75.5%的受訪者認為深圳有著充足的用地可用於拓展機場；同時66.2%的受訪者表示香港機場如果不修建第三條跑道，發展將受到限制。

在對港深兩地機場合作的認識調查中，62.3%的受訪者認為深圳機場的發展將影響香港機場的地位；近六成的受訪者（59.2%）認為如果港深兩地機場不合作的話，香港機場將面臨其他城市機場更大的競爭（表7）。因此，多數受訪者對港深兩地機場合作持積極的態度。76.2%的受訪者接受/非常接受更多港人使用深圳機場往內地城市；59.8%表示接受/非常接受更多港人使用深圳機場往海外城市（表8）。可見港人認可使用深圳機場。

表6 香港航空客運/貨運的龍頭地位對香港經濟的重要性（%）

重要性	航空客運	航空貨運
完全不重要	0.2	0.2
不重要	1.2	2.1
重要	53.5	56.6
非常重要	43.4	39.9
不知道/很難說	1.8	1.2
（總計）	（514）	（514）

表7 如果港深機場不合作，香港機場將面臨其他城市機場更大的競爭（%）

完全不同意	1.8
不同意	33.9
同意	53.9
非常同意	5.3
不知道/很難說	5.3
（總計）	（514）

表 8 受訪者對更多港人使用深圳機場的態度 (%)

態度	往內地城市	往海外城市
完全不接受	1.2	2.3
不接受	17.2	29.0
接受	71.3	56.5
非常接受	4.9	3.3
不知道／很難說	5.5	8.8
(總計)	(513)	(513)

## 機場使用中的問題及合作與競爭可能政策的調查

本次調查以問題為導向，嘗試從市民使用深圳機場存在的問題出發，找尋合作的切入點，從而制訂和採取恰當的機場合作政策和措施。此外，根據上述市民對香港機場發展的期望和認知，從增強機場競爭力出發，我們也調查了市民對增強香港機場競爭力的若干可能政策的意見。

在機場合作上，兩地機場為方便乘客，採取了積極的措施，如深圳機場在香港港澳碼頭和香港機鐵九龍站設立城市候機室，直接在港辦理深圳機場的登機手續。雖然城市候機室很大程度的方便了香港市民異地乘機，但並未達到預期的效果。根據我們的調查，僅有 10.3% 的深圳機場使用者使用過上述城市候機室，但 89.7% 表示從未使用過城市候機室。因此，應當在目前有限的合作措施上，探討如何開展更加有效和全方位的合作。

根據我們對深圳機場使用者的調查，雖然有 37.2% 的受訪者表示使用深圳機場時沒有不方便的地方或問題，但是仍有近 60% 的受訪者表示存在不同程度的問題或不方便的地方。這些不便之處或問題依次是：地面交通不方便 (34.6%)、花費時間太多 (23.1%)、過關不方便 (11.5%)、購機票不方便 (6.4%) 和辦理登記手續麻煩 (2.6%) 等 (圖 3)。這些不便之處或問題應當是兩地機場合作的切入點和重點，特別是迫切需要改善地面交通和縮短到機場的時間。

針對上述機場使用的問題，我們調查了受訪者對改善兩地機場間地面交通、修建機場鐵路連接線和成立兩地機場合作公司等可能合作政策/政策的意見。調查結果表明，這些可能政策受到絕大多數受訪者的贊成，85% 的受訪者贊成/非常贊成改善香港至深圳機場的地面交通，64.6% 贊成/非常贊成修建機場間專用鐵路 (特首 2007-2008 施政報告中的基建項目之一)，67.5% 贊成/非常贊成成立兩地機場合作公司，共同運作兩地機場 (表 9)。這反應出市民相信港深機場合作不僅有助於香港的發展，而且也符合市民自身的利益。

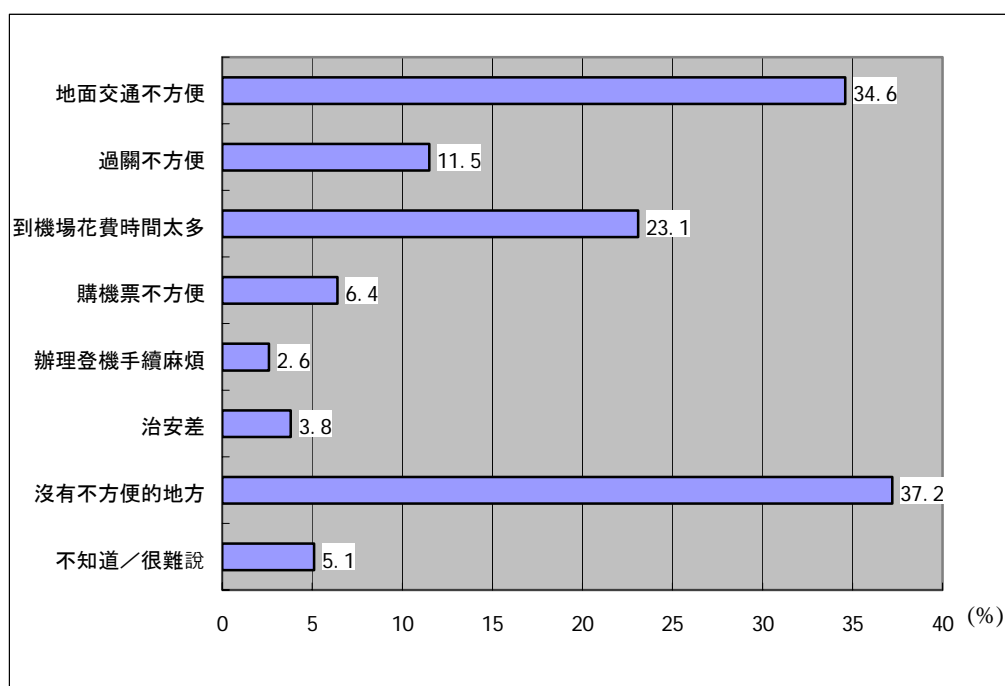


圖 3 使用深圳機場的不方便之處 (%)

注：有效樣本數為 78。開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

表 9 對若干機場合作可能政策的意見 (%)

態度	改善香港至 深圳機場的 地面交通	建設連接兩 地機場鐵路	成立兩地機 場合作公司
完全不贊成	1.0	2.3	1.8
不贊成	9.9	28.8	25.1
贊成	71.8	58.2	63.8
非常贊成	13.2	6.4	3.7
不知道/很難說	4.1	4.3	5.6
(總計)	(514)	(514)	(514)

對增強機場競爭力可能政策的調研表明，超過 6 成的受訪者持積極的態度。70.6%贊成/非常贊成政府對機場管理局和航空公司提供財經補貼，62.9%贊成/非常贊成香港機場修建第三條跑道 (表 10)。應當指出，受訪者是否乘用飛機或使用深圳機場不是顯著影響受訪者對機場合作與競爭態度的主要因素。表 11 表明，從不使用機場者、深圳機場使用者和香港機場使用者三個群體都對機場的合作和增強香港機場競爭力持積極的態度。

自 2003 年以來，特區政府開始積極推動與珠三角的整合，加速了港深合作的進程。本調查顯示，超過半數的受訪者 (55.9%) 表示滿意/非常滿意特區政府在港深機場合作上的表現 (表 12)。但是，絕大多數受訪者 (65.3%) 表示港深機場合作應當由市場主導，而政府應較少干預 (表 13)。由此可見，“自由經濟”的理念已經深入人心，政府在推動港深機場

合作時，要平衡好市場與政府的關係，使機場合作取得更多的成果。

**表 10 對增強機場競爭力可能政策的意見（%）**

態度	政府對機場管理局和航空公司提供財經補貼	修建第三條跑道
完全不贊成	1.9	1.9
不贊成	22.0	27.9
贊成	64.8	56.7
非常贊成	5.8	6.2
不知道／很難說	5.4	7.2
（總計）	（514）	（513）

**表 11 機場使用者及其對合作與競爭力政策/可能政策的態度（%）**

政策/可能政策	態度	從不使用港/深機場	香港機場使用者	深圳機場使用者
改善機場間的地面交通	不贊成	17.0	10.7	8.1
	贊成	83.0	89.3	91.9
	（總計）	(94)	(318)	(74)
	$\chi^2$		3.849	
建設連接兩地機場鐵路	不贊成	26.0	35.7	26.8
	贊成	74.0	64.3	73.2
	（總計）	(96)	(319)	(71)
	$\chi^2$		4.414	
成立兩地機場合作公司	不贊成	22.0	31.3	22.5
	贊成	78.0	68.7	77.5
	（總計）	(91)	(316)	(71)
	$\chi^2$		4.389	
政府對機場管理局和航空公司提供財經補貼	不贊成	20.7	27.8	20.3
	贊成	79.3	72.2	79.7
	（總計）	(92)	(313)	(74)
	$\chi^2$		3.076	
修建香港機場的第三條跑道	不贊成	33.0	31.7	32.9
	贊成	67.0	68.3	67.1
	（總計）	(88)	(312)	(70)
	$\chi^2$		0.067	

注：所有的  $\chi^2$  都不顯著。

表 12 對特區政府在港深機場合作上表現的滿意度調查 (%)

非常不滿意	1.6
不滿意	12.5
滿意	55.1
非常滿意	0.8
不知道／很難說	30.1
(總計)	(512)

表 13 港深機場合作應當由市場主導，政府應較少干預 (%)

完全不贊成	1.8
不贊成	25.9
贊成	60.2
非常贊成	5.1
不知道／很難說	7.0
(總計)	(513)

## 結語

本文根據我們在 2008 年 3 月開展的一項香港市民調查，系統地探討了市民對香港和深圳機場的使用狀況，以及市民對港深兩地機場合作的需求和看法。主要有如下發現：(一) 從香港市民使用兩地機場的情況來看，65.5% 僅使用香港機場，15.4% 表示使用過深圳機場（包括同時使用港深兩地機場和少量僅使用深圳機場者），還有 19.1% 的受訪者表示從不使用兩地機場。從對港深兩地機場的使用頻次來看，經常使用香港機場的受訪者（16%）比經常使用深圳機場的受訪者（6.5%）高出近 10 個百分點。由此可見，市民出行傾向於使用香港機場，但深圳機場也是市民出行的主要選擇。(二) 總體來看，教育程度高、社會上層人士和出生地非內地的市民較其他社會群體更可能使用機場；而經理及行政人員和內地出生的受訪者較其他社會群體更多地使用深圳機場。這主要是由於經理及行政人員較其他人員更多的往內地進行商務活動；內地出生的受訪者由於存在與內地較密切的社會關係，所以較其他人群更多的往內地城市。(三) 渡假旅行、商務工作和探親訪友是使用機場出行的三大目的。香港機場渡假旅行的受訪者比例（86.1%）高過使用深圳機場同樣目的的受訪者（56.4%）；選擇深圳機場進行商務工作和探親訪友的受訪者比例則高過香港機場。(四) 決定受訪者選擇機場的原因主要在於交通接駁便利程度、出行花費和航線與航班情況。70.3% 和 28.2% 的受訪者分別表示他們選擇香港機場主要是考慮交通接駁便利/地處香港和國際航線及航班多。74.3% 的受訪者表示他們選擇香港機場出行主要是往海外國家和地區。57.7% 和 37.2% 的受訪者分別表示選擇深圳機場主要是考慮機票/機場稅便宜和內地航線及航班多。此外，

機場設施和服務，以及旅行社安排也是部分受訪者選擇香港機場出行的原因。(五) 96%的受訪者認為保持香港航空客貨運輸的龍頭地位對香港經濟非常重要。大約 60%的受訪者認為深圳機場的發展將影響香港機場的地位，並對港深機場合作持積極的態度。在是否接受港人使用深圳機場方面，76.2%的受訪者接受更多港人使用深圳機場飛往內地城市，也有 59.8%接受港人使用深圳機場飛往海外城市。(六) 有近 60%的深圳機場使用者認為使用深圳機場存在問題或不方便的地方。這些問題依次是地面交通不方便 (34.6%)、花費時間太多 (23.1%)、過關不方便 (11.5%)、購機票不方便 (6.4%) 等。(七) 在兩地機場合作政策/可能政策的調查中，改善香港至深圳機場地面交通、建設連接兩地機場的鐵路和成立兩地機場合作公司三個政策受到絕大多數受訪者的擁護。改善香港至深圳機場地面交通的政策甚至受到 85%的受訪者支持。對增強香港機場競爭力的兩項可能政策——政府對機場管理局同航空公司提供財經補貼和修建第三條跑道也分別為 70.6%和 62.9%受訪者所接受。(八) 超過半數的市民滿意特區政府在港深機場合作中的表現。同時，65.3%的受訪者表示兩地機場合作應當由市場主導，而政府應當較少干預。

### 作者簡介

沈建法教授為香港中文大學地理與資源管理學系學部主任，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。

羅小龍博士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

Yeung, Y. M., Shen, J., & Zhang, L. (2006). *China's 11th Five-year Plan: Opportunities and Challenges for Hong Kong Final Report*. Hong Kong: Hong Kong Institute of Asia-Pacific Studies

馮紹波等. (2007). *香港，醒醒!* (第四版). 香港: 香港經濟日報.

### 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，我們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亂數字，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物件。調查於 2008 年 3 月 13 日至 15 日，每晚六時至十時半進行。在 7000 個電話樣本中，有 4,649 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 2,351 個。在成功接駁住戶的 2,351 個電話中，有 479 個拒絕訪問，沒有合適受訪者的有 214 個，一接聽即掛線的有 1,144 個，最後成功訪問了 514 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 51.8%。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 4.32%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。