

香港和深圳的跨界基礎設施

2009 香港市民意見調查報告

沈 建 法 李 云

香港中文大學地理與資源管理學系

香港中文大學香港亞太研究所亞太城市與區域發展研究計劃

2009 年 5 月 26 日

目 錄

行政摘要	1
前言	4
市民跨界活動的基本狀況	5
市民對跨界設施現狀及配套的意見	9
對港深跨界設施合作可能採取措施的意見調查	12
改進跨界設施的影響	14
結語	17
作者簡介	18
致謝	18
參考文獻	18

行政摘要

本文根據香港市民對香港和深圳的跨界基礎設施意見的電話調查資料，系統地探討了香港與深圳之間的跨界活動狀況，以及市民對跨界基礎設施建設的看法。研究有如下發現：

（一）港深兩地社會聯繫密切，九成多的受訪者表示一年之中至少會去一次深圳，其中20.4%的市民經常往深圳（至少每月一次），偶爾往深圳的香港市民達到72.0%。從不同人群特點來看，男性較女性更常去深圳；高收入群體較低收入群體更常去深圳；中年人士較其他年齡段人士更常去深圳；有工作人士較無工作人士更常去深圳。

（二）香港市民前往深圳的主要交通工具是鐵路/火車（77.1%），其後依次是跨界巴士（22.2%）和巴士/小巴（15.5%）。就香港市民前往深圳所選擇的主要通關口岸來看，羅湖口岸佔絕大多數（77.6%），其後依次是落馬洲皇崗口岸（30.8%）和鐵路落馬洲口岸（11.3%）。

（三）近一半（49.5%）受訪者的通關時間在10至20分鐘之間，約四分之一（24.3%）的市民少於10分鐘，還有約八分之一（13%）的市民為20至30分鐘。另外，不同類型的通關口岸，其平均通行時間也不盡相同。小型口岸（包括客貨兩用）的平均通關時間往往要低於大型口岸；新口岸的平均通關時間也要低於老口岸。

（四）受訪者認為口岸最迫切需要解決的三個問題是深圳方面的巴士服務不足（19.3%）、過關時間太長（15.3%）和兩地交通換乘不便（15.1%）。跨界設施作為聯繫港深兩地的樞紐，其運行效率的高低和交通接駁的方便程度最為市民所關注。就港深兩地交通設施的滿意度，市民對香港的滿意度明顯高於深圳。

（五）大多數香港市民對港府在跨界基礎設施改進方面，以及兩地政府在跨界設施合作方面的表現持認可態度，表現出較高的滿意度。

（六）對於東鐵綫往通關口岸站的高票價情況，大多數受訪者（60.2%）認為不合理或非常不合理。從人群組別來看，以有工作和無工作的受訪者的意見差別最為明顯。

（七）就有關口岸改進措施方面，受訪者認為最應大力推行的是增加24小時通關口岸的數目（43.8%）和一地兩檢（33.1%）這兩大口岸改進措施。說明市民對於口岸設施自身而言，他們首先看重通關手續的便捷程度，其次是交通換乘的便捷程度。

（八）從市民最支持的新跨界口岸或新鐵路綫項目來看，44.8%的受訪者支持廣深港高速客運鐵路，39.4%支持西鐵連接落馬洲，其次是連接港深兩地機場的客運鐵路（19.1%）和蓮塘-香園圍口岸（7.1%）。與新口岸的建設相比，市民更傾向於新的客運軌道綫建設，尤其是連接主要口岸和市區的客運軌道綫。

（九）超過一半（53.8%）的受訪者認為港深跨界設施的持續擴展和改進會對香港產生正面影響，而認為沒有影響和有負面影響的則分別有18.1%和18.3%。從人群組別來看，受訪者的收入水平、往返深圳的頻次、教育程度和職業層次越高，越傾向於認同港深跨界設施的持續擴展會對香港產生正面影響。

（十）部分受訪者表示有考慮前往深圳或內地城市居住（15.6%）或工作（19%）。交通成本是影響港人前往深圳或其他內地城市居住或工作的最主要因素。值得注意的是，考慮前往深圳或其他內地城市工作的市民尤其看重跨界設施的方便程度（略甚於交通成本）。

Executive Summary

Based on the data from a telephone survey of public opinion on the development of cross-boundary infrastructure between Hong Kong and Shenzhen, this paper systematically examines the existing situation of cross-boundary flows between the two cities and Hong Kong residents' opinions on the development of cross-boundary infrastructure. The major findings of the survey are summarized in the following.

(1) There are close social relations between Hong Kong and Shenzhen. Over 90% of the Hong Kong respondents visit Shenzhen at least once a year. 77.2% of the respondents visit Shenzhen occasionally and the proportion of frequent visitors (at least once a month) is 20.4%. Regarding general characteristics of different population groups, the groups of males, with high income, at middle age and being in employment visit Shenzhen more frequently.

(2) In terms of transport modes, boundary train remains the most popular mode of transport, used by 77.1% of the respondents, followed by cross-boundary coach (22.2%) and bus/mini-bus (15.5%). Most Hong Kong respondents, 77.6%, go to Shenzhen via Lo Wu boundary crossing, 30.8% via Lok Ma Chau boundary crossing, and 11.3% via Lok Ma Chau Spur Line boundary crossing.

(3) Nearly half of Hong Kong respondents (49.5%) spend 10-20 minutes on boundary crossing; about a quarter (24.3%) spend less than 10 minutes; and one eighth (13%) spend 20-30 minutes. It takes less time to complete the boundary crossing procedure in small or old boundary crossing than large or new boundary crossing.

(4) The three most urgent problems which need to be solved are inadequate bus services on Shenzhen side (19.3%), too much time spent on boundary crossing (15.3%) and inconvenience in transfer between transport services of two cities (15.1%). The cross-boundary infrastructure is the key link between Hong Kong and Shenzhen. Its operational performance and ease of transfer between transport services are most concerned by respondents. Meanwhile, Hong Kong respondents are more satisfied with the transport facilities on Hong Kong side than Shenzhen side.

(5) Most Hong Kong respondents are satisfied with both the current performance of Hong Kong government in the development of cross-boundary infrastructure and the cooperation between the two cities in cross-boundary infrastructure.

(6) The high price of train services to boundary stations of MTR East Line is considered by most respondents as unreasonable or very unreasonable (60.2%). Regarding the difference between different population groups, those in employment are inclined to regard the high price more unreasonable than

those not in employment.

(7) On some potential measures to improve the cross-boundary infrastructure, 43.8% of the respondents prefer the opening of more 24-hour boundary crossings and 33.1% prefer "co-location" clearance. Thus regarding the performance of the cross-boundary infrastructure, respondents value the speediness and convenience of clearance most, followed by the convenience of transfer between transport services.

(8) Among some newly constructed or planned cross-boundary crossing and railway projects, Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong High-speed Railway is selected by 44.8% of the respondents as the top project, followed by the railway link between MTR West Rail and Lok Ma Chau Spur Line (39.4%), the Airport Railway (19.1%) linking two international airports in Hong Kong and Shenzhen, and Liantang/Heung Yuen Wai Boundary Crossing (7.1%). Respondents prefer new passenger rail lines, especially those would link existing boundary crossing with the urban area, more than the construction of new boundary crossing.

(9) More than half of the respondents (53.8%) consider that the constant development and improvement of cross-boundary infrastructure would have positive impact on Hong Kong while 18.1% and 18.3% believe that there is no impact and negative impact respectively. The groups with higher income, visiting Shenzhen more frequently, with higher level of education and with occupation of higher status are more likely to believe in the positive impact.

(10) Some respondents have considered the option to live (15.6%) or work (19.0%) in Shenzhen or other mainland cities respectively. The transport cost is the main factor which affects Hong Kong residents' decisions on moving to Shenzhen or other mainland cities for living or working. It is worth noting that respondents, who have considered the option to work in mainland cities, indicate that the convenience of cross-boundary infrastructure is more important than the transport cost.

前言

香港與深圳分別是中國的特別行政區和特區城市，兩個城市緊密相連，社會經濟關係密切。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。構建“港深大都會”，打造在世界上具有重要地位的國際大都會，既是經濟全球化背景下區域經濟融合的大勢所趨，也是港深兩個城市實現經濟優勢互補、突破各自發展瓶頸的重要戰略之一。香港特別行政區在“一國兩制”框架下和深圳經濟特區相呼應，尋求共同發展與合作的切入點，提升兩大城市的競爭力。

“港深大都會”概念的精髓，其實是希望增加兩者的高效率雙向流動，使兩地在宏觀發展和微觀運作上互補互惠，在全球一體化、區域化下達至比單獨發展更好的效果。現代化的跨界基礎設施網絡是經貿往來、投資、旅遊、貿易各個方面的基礎，有助於推動港深兩地的“半小時經濟交通圈”建設。加快跨界基礎設施建設，可以加速港深城市間的交流與融合，促進彼此之間的瞭解與聯繫，提升整體區域競爭力。

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，港深跨界基礎設施的建設也不例外。為了較為全面地認識港深跨界設施的現狀以及市民對跨界設施的意見，我們於 2009 年 2 月 5 日至 2 月 11 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 507 位 18 歲或以上的成年市民¹。成功回應率為 49.0%，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 4.35%。調查主要涉及跨界設施的使用狀況、市民的滿意度和對可能發展措施的看法等多個方面。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，來認識港深跨界設施的現狀，以及市民對跨界基礎設施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——市民跨界活動的基本狀況、市民對跨界設施現狀及配套的意見、對港深跨界設施合作可能採取措施的意見、以及跨界設施改進對市民工作和生活的影響。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。

市民跨界活動的基本狀況

港深間跨界活動的基本狀況是跨界基礎設施建設的重要依據之一。本次調查從市民跨界頻次、交通方式、通關口岸選擇和過關時間等角度綜合反映跨界活動的基本狀況。表1顯示，港深兩市聯繫十分緊密，人員流動頻繁。92.4%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20.4%，偶爾往深圳的香港市民達到72.0%，僅有5.9%的受訪者表示從不去深圳²。這一結果同本研究2008年1月另一次相關調查基本相同（沈建法、羅小龍，2008）。

交互表2顯示經常往深圳的受訪者的基本特徵：在性別方面，男性較女性更常去深圳；在收入特徵方面，高收入群體較低收入群體更常去深圳；在年齡方面，中年人士較其他年齡段人士更經常去深圳，尤其是30-34歲（28.4%）、40-44歲（29.8%）、45-49歲（28.9%）、55-59歲（36.1%）；在就業方面，有工作人士較無工作人士更經常去深圳。上述差別統計檢驗顯著。在職業類型方面，經理及行政人員、以及機台及機器操作員較其他職業人群更經常去深圳，但統計檢驗不顯著。從這一特徵分析來看，經常往深圳的港人中有相當部分具有較強的經濟實力和事業基礎，這些人往往在港深一體化的進程中具有一定的競爭優勢，並率先參與跨界經濟活動，分享港深經濟融合的成果。

表1 港人往深圳頻次（%）

從不往深圳	5.9	5.9
偶爾往深圳	一年不到1次	25.0
	一年大概1-2次	21.9
	一年3-4次	15.0
	大概兩個月1次／一年5-6次	10.1
經常往深圳	大概一月1次	8.9
	一個月2-3次	5.5
	幾乎每週1次	3.4
	一周數次／天天	2.6
不知道／很難說	1.8	1.8
（總計）	（507）	（507）

注：括弧內為有效樣本數量，下表同。

表2 不同社會經濟背景在香港市民往深圳頻次 (%)

頻次	性別		家庭月收入 (HK\$)			年齡			工作		職業		總體
	男	女	三萬及 以下	三萬至 六萬	六萬及 以上	<30	30-59	60及 以上	無	有	經理及行 政人員	機台及機 器操作員	
偶爾往 深圳	67.0	84.8	81.7	67.6	63.4	93.8	70.7	80.0	84.5	71.1	57.9	50.0	70.9
經常往 深圳	30.3	14.1	15.7	30.6	36.6	5.2	27.1	18.5	13.0	27.5	39.5	50.0	27.7
不知道/ 很難說	2.7	1.2	2.6	1.9	0.0	1.0	2.2	1.5	2.6	1.4	2.6	0.0	1.4
(總計)	(221)	(256)	(268)	(108)	(41)	(96)	(314)	(65)	(193)	(284)	(38)	(12)	(282)
χ^2	20.918**		22.557**			22.488**			14.725**		17.096		

*p<0.05；**p<0.01。

就香港市民前往深圳的主要交通工具來看 (表 3)，鐵路/火車佔到絕大多數 (77.1%)，其後依次是跨界巴士 (22.2%)、巴士/小巴 (15.5%)；私家車/自己的客貨車 (3.4%)、客船 (1.5%) 和的士 (1.0%) 則為少數。另外，就香港市民前往深圳所選擇的主要通關口岸來看 (表 4)，羅湖口岸佔絕大多數 (77.6%)，其後依次是落馬洲皇崗口岸 (30.8%)、鐵路落馬洲口岸 (11.3%)、深圳灣口岸 (6.3%)；沙頭角口岸 (1.7%) 和文錦渡口岸 (1.5%) 則為少數。上述數據表明鐵路是最重要的交通工具，同時也是最有效、環保的，兩地政府值得進一步加強有關接駁和配套設施，方便市民使用鐵路交通。

表3 港人前往通關口岸的主要交通方式 (%)

鐵路／火車	77.1
巴士／小巴	15.5
跨界巴士	22.2
的士	1.0
私家車／自己的客貨車	3.4
客船	1.5
總計	(477 人)

注：開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

表4 港人最常使用的通關口岸（%）

羅湖口岸	77.6
落馬洲-皇崗口岸	30.8
鐵路落馬洲口岸	11.3
文錦渡口岸	1.5
沙頭角口岸	1.7
深圳灣口岸	6.3
其他：中港碼頭	0.4
總計	(477 人)

注：開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

儘管不能簡單等同，但是通關時間依然是反映跨界設施運行效率的最直接指標之一。香港市民的平均通關時間調查結果顯示（表 5），近一半（49.5%）香港市民的通關時間在 10 至 20 分鐘之間，四分之一（24.3%）的市民少於 10 分鐘，還有八分之一（13%）的市民在 20 至 30 分鐘之間；而通關時間在 30 至 40 分鐘之間和 40 分鐘以上的市民分別佔 4.4% 和 4.8%。從受訪者在不同通關口岸的平均通關時間的交互分析可以看出（表 6）：不同類型的通關口岸，其平均通行時間也不盡相同。小型口岸（包括客貨兩用）的平均通行時間往往要低於大型口岸；新口岸的平均通行時間也要低於老口岸。這在一定程度上，與老口岸客流量大、通關能力不足有關，而新口岸則恰恰相反。至於小型口岸通關時間較短，則主要同小型口岸以貨運為主，人流較小有關。

港深口岸是世界上最繁忙的邊界之一，目前的平均通關時間大大低於地區實行邊界管制的口岸。但是通關時間還有進一步減少的必要性，特別是通關時間在 30 分鐘以上的情況（佔 9.2%）。另外，近年建成的新口岸設施，市民不是很習慣，使用率還不高，要加強推廣。鐵路落馬洲口岸要改進深圳福田口岸的交通接駁條件。港鐵也可考慮提供票價優惠吸引更多的乘客使用落馬洲口岸。

表 5 港人的平均通關時間（%）

少於 10 分鐘	24.3
10 至少於 20 分鐘	49.5
20 至少於 30 分鐘	13.0
30 至少於 40 分鐘	4.4
40 分鐘或以上	4.8
不知道／很難說	4.0
總計	(477 人)

表6 不同通關口岸的平均通關時間 (%)

平均通關時間	羅湖口岸	落馬洲 皇崗口岸	鐵路 落馬洲口岸	文錦渡 口岸	沙頭角 口岸	深圳灣 口岸	總計
10 分鐘以內	22.0	27.7	38.1	50.0	0.0	33.3	24.3
10 至 20 分鐘	49.3	46.8	57.1	25.0	100.0	55.6	49.5
20 至 30 分鐘	14.2	14.9	0.0	0.0	0.0	0.0	13.0
30 至 40 分鐘	4.5	4.3	0.0	25.0	0.0	5.6	4.4
40 分鐘以上	5.3	3.2	4.8	0.0	0.0	5.6	4.8
不知道/很難說	4.7	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0
總計	(337)	(94)	(21)	(4)	(3)	(18)	(477)
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
χ^2	22.965						

*p<0.05 ; **p<0.01 。

市民對跨界設施現狀及配套的意見

市民作為港深跨界基礎設施的直接使用者，其切身感受和建議將有助於跨界設施的建設與改進。從港深通關口岸最急需解決問題的調查（表 7）來看，香港市民的意見比較多元化。其中最突出的三個問題是深圳方面的巴士服務不足（19.3%）、過關時間太長（15.3%）和兩地交通換乘不便（15.1%）。另外，在 477 個有效受訪者中，認為香港方面巴士服務不足的受訪者佔 11.3%，認為私家車過境牌照控制過嚴的佔 9.9%，認為口岸停車設施不足的佔 8.4%，認為口岸數量不足的佔 7.8%，認為深圳和香港方面的士服務不足的分別佔 7.3% 和 1.3%。由此可見，跨界設施作為聯係港深兩地的樞紐，其運行效率的高低和交通換乘的方便程度依然是人們最為關注的環節。從兩地巴士/的士服務選項的結果比較來看，香港市民認為深圳方面的交通聯係較香港方面略差。港深兩地有需要加強口岸的巴士服務等接駁交通。

表7 香港市民認為目前港深通關口岸最急需解決的問題（%）

口岸數量不足	7.8
過關時間太長	15.3
兩地交通轉乘不便	15.1
香港方面的巴士服務不足	11.3
香港方面的的士服務不足	1.3
深圳方面的巴士服務不足	19.3
深圳方面的的士服務不足	7.3
私家車過境車牌控制過嚴	9.9
口岸停車場設施不足	8.4
其他不足	1.2
其他：現狀已很好／沒有需要改善的地方	6.5
不知道／很難說	24.9
總計	(477)

當問及是否滿意香港市區和深圳市區前往通關口岸的交通設施條件（表 8），香港市民對香港方面的交通設施更為滿意。對於香港方面，僅有 11.9% 的受訪者表示不滿意，79.5% 均表示滿意；對於深圳方面，不滿意者則高達 28.3%，滿意者比例則比香港方面低 21 個百分點（58.3%）。這也基本上反映了兩地交通設施的現實情況。由於深圳口岸多位於城市中心區（尤其是羅湖、皇崗等老口岸），城市內部交通與出入境交通彼此疊加，交通壓力非常巨大，更凸現了公共交通配套建設的不足。深圳地鐵網絡的進一步擴展會有助於改善這方面的情況。

表8 港人對香港市區和深圳市區前往通關口岸交通設施的滿意程度（%）

滿意程度	香港市區	深圳市區
非常不滿意	0.8	2.1
不滿意	11.9	28.3
滿意	79.5	58.3
非常滿意	5.0	1.5
不知道／很難說	2.7	9.9
總計	(477)	

表9 港人對香港政府改進跨界基礎設施方面的滿意程度（%）

非常不滿意	1.8
不滿意	21.7
滿意	61.7
非常滿意	2.0
不知道／很難說	12.8
總計	(507)

表10 港人對港深政府在跨界基礎設施合作方面的滿意程度（%）

非常不滿意	0.6
不滿意	18.5
滿意	61.9
非常滿意	1.2
不知道／很難說	17.8
總計	(507)

近年來，爲了配合不斷增長的跨界物流和客流需求，由港深兩地政府主導的跨界基礎設施建設不斷加快。2007年，兩個國家一級陸路口岸——福田口岸和深圳灣口岸相繼開通，進一步緩解了兩地進出關壓力，並增進了兩地聯繫。從港人對香港政府改進跨界基礎設施方面表現的滿意程度來看（表9），63.7%的受訪者表示滿意/非常滿意，不滿意和非常不滿意的佔21.7%和1.8%。與該結果相一致的是，香港市民對香港政府與深圳政府在跨界基礎設施合作方面的表現也基本滿意（表10），63.1%的受訪者表示滿意/非常滿意，不滿意和非常不滿意的佔18.5%和0.6%。這表明大多數香港市民對港府在基礎設施改進方面、以及兩地

政府在跨界設施合作方面的表現持認可態度。但是也有約 19%的市民並不滿意，市民期望特區政府在這方面可以做得更好。

當問及東鐵綫由市區到羅湖站和落馬洲站的票價是否合理時（表 11），反映出大多數香港市民（60.2%）認為東鐵綫到通關口岸的高票價不合理或非常不合理；而認為合理的只有 33.1%。不同社會經濟背景在香港市民對票價是否合理也存在一定差別（表 12）。總體來看，中等收入家庭（三至六萬）、有工作的、經常往返深圳的、中年的（30 至 59 歲）、男性受訪者，更傾向於認為由市區到羅湖站和落馬洲站票價偏高，不合理或非常不合理。其中，以有無工作的受訪者的差別最為明顯，統計檢驗顯著。這說明，東鐵綫由市區到羅湖站和落馬洲站的偏高票價已成為影響港深兩地人流往來的制約因素之一，尤其是對於需要經常往來兩地從事經濟活動的香港市民。相信隨著兩地經濟活動的不斷頻繁、以及參與內地經濟活動的港人數目的持續增長，交通成本將成為一個亟待解決的、影響港深一體化的重要環節。

表11 港人對香港鐵路公司由市區到羅湖站和落馬洲站(火車)票價的看法 (%)

非常不合理	8.8
不合理	51.4
合理	33.1
非常合理	0.6
不知道/很難說	6.1
總計	(477)

表12 不同背景的市民對香港鐵路公司由市區到羅湖站和落馬洲站(火車)票價的看法 (%)

看法	工作		家庭月收入(HK\$)			往深圳頻次		年齡			性別	
	無	有	三萬及 以下	三萬至 六萬	六萬及 以上	不經常	經常	<30	30-59	60及 以上	男	女
合理/非常 合理	38.9	30.3	35.4	32.4	35.1	37.9	28.6	44.0	34.0	34.5	33.2	38.3
不合理/非 常不合理	55.4	63.4	62.3	66.7	64.9	62.1	71.4	56.0	66.0	65.5	66.8	61.7
(總計)	(193)	(284)	(252)	(105)	(37)	(343)	(98)	(91)	(297)	(58)	(208)	(240)
χ^2	3.700*		0.635			2.886		3.065			1.289	

* $p < 0.05$ ；** $p < 0.01$ 。

對港深跨界設施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。為此我們著重調查市民對港深跨界設施合作可能採取措施的看法，主要關注其對跨界設施與服務的新舉措和新項目的意見。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，例如皇崗口岸 24 小時通關、增加新口岸和過關通道、增設電子過關通道和深圳灣口岸一地兩檢等。這些措施極大地縮短了過關時間，方便市民跨界出行。

對最應大力推行的口岸改進措施調查結果顯示（表 13），有 43.8% 的香港市民支持增加 24 小時通關口岸的數目，然後依次是一地兩檢（33.1%）、改進兩地交通轉乘條件（19.5%）、擴充現有口岸的鐵路軌道綫（14.6%）、取消出境檢查（9.5%）。可以看出，香港市民明顯傾向於 24 小時通關和一地兩檢這兩大口岸改進措施，說明對於口岸而言，他們更看重通關手續的便捷程度，其次是交通換乘的便捷程度。這與之前港深通關口岸最急需解決問題的調查結果（表 6）表現出高度的一致性，即除去口岸外部配套設施的考慮，香港市民認為口岸自身最大的問題是過關時間太長（15.3%）和兩地交通換乘不便（15.1%）。

表13 香港市民認為的最應大力推行的口岸改進措施（%）

實行一地兩檢	33.1
保留入境檢查，取消出境檢查	9.5
擴充現有口岸的鐵路軌道綫	14.6
改進兩地交通轉乘條件	19.5
增加 24 小時通關口岸的數目	43.8
其他建議	2.0
其他：現狀已很好／沒有需要改善的地方	2.6
不知道／很難說	8.7
總計	(507)

從市民最支持的新跨界口岸或新鐵路綫項目（表 14）來看，有 44.8% 的受訪者支持連接廣州、深圳同香港的高速客運鐵路（即未來西九龍口岸），39.4% 支持西鐵連接落馬洲支綫，其次是連接香港與深圳兩個機場的客運鐵路（19.1%）和蓮塘-香園圍口岸（7.1%）。上述調查結果表明，與新口岸的建設相比，市民更傾向於支持新的客運軌道綫建設，尤其是關係主要口岸和市區的客運軌道綫。這與市民的乘車習慣、居住地區沿軌道綫分佈等因素有關。

表14 香港市民最支持的新跨界口岸或新鐵路線項目 (%)

蓮塘-香園圍口岸	7.1
連接廣州、深圳同香港的高速客運鐵路（即未來西九龍口岸）	44.8
連接香港與深圳兩個機場的客運鐵路	19.1
西鐵連接落馬洲支線	39.4
不知道／很難說	12.0
總計	(507)

為推動深港兩地旅遊資源的進一步整合、以及口岸空間格局的進一步均衡，兩地政府正籌劃在深圳東部旅遊地區（南澳）設置新通關口岸。香港市民對該項目的看法（表 15）表現出明顯的分化，不到四成（38.7%）的市民持積極的態度，認為需要/非常需要；還有四成多的市民（44.1%）表示不贊成/非常不贊成。

表15 香港市民對深圳東部旅遊地區設置新通關口岸的意見 (%)

完全不需要	4.1
不需要	40.0
需要	37.1
非常需要	1.6
不知道／很難說	17.2
總計	(507)

改進跨界設施的影響

深港兩地跨界基礎設施的改進會降低兩地交通成本、增進兩地關係，從而影響香港市民的工作和生活方式，並對產業和居住的空間格局產生持續影響。《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》中明確指出“（珠三角地區與港澳地區）推進重大基礎設施的對接，加強產業合作，共建優質生活圈”（國家發展與改革委員會，2008）。從港深跨界設施不斷擴展對香港的影響的調查來看（表 16），超過一半（53.8%）的受訪者認為港深跨界設施的不斷擴展和改進會對香港產生正面影響，還有 18.1%沒有影響，18.3%的受訪者認為會產生負面影響。

表16 港深跨界設施的不斷擴展對香港的影響（%）

正面影響	53.8
沒有影響	18.1
負面影響	18.3
不知道／很難說	9.7
總計	(507)

交互表 17 分析發現，不同社會經濟背景市民看待港深跨界設施的不斷擴展對香港的影響，一半以上受訪者認為是正面的，說明社會有一定共識，但也存在差別。總體來看，受訪者的收入水準越高、往返深圳頻次越高、受教育程度越高、以及職業層次越高，越傾向於認同正面影響。這在一定程度上表明，隨著香港社會不斷融入珠三角經濟圈，部分香港基層市民面對一定的競爭壓力，導致他們對於一體化進程的有保留。更多的本地高素質人群在一體化的進程中不斷獲益，對港深跨界設施的建設持支持態度。

在《〈香港與深圳的競爭與合作〉2008 香港市民意見調查報告》中，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；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（沈建法、羅小龍，2008）。本次調查中，當被問及是否考慮過前往深圳或其他內地城市居住或工作，分別有 15.6%和 19%的受訪者表示有考慮前往深圳或內地城市居住或工作（表 18），這與 2005 年政府統計處社會統計調查組進行的《香港居民在內地居住的情況及意向調查》中僅 1.4%的香港市民表示“有打算在未來十年內到內地居住”相比，明顯較高（政府統計處，2006）。可以看出，隨著深港一體化的不斷深入，香港市民對內地城市認可度的不斷提高，未來前往深圳或內地居住或工作的香港市民將持續增加，深港兩地社會與經濟也將進一步融合。

當問及港深跨界基礎設施對香港市民前往深圳或其他內地城市居住的影響時（表 19），調查結果顯示，35.6%的受訪者認為交通成本對自己前往深圳或其他內地城市居住有影響，其次是方便程度（22.7%）和通關時間（22.1%）。從與“是否考慮前往深圳或其他內地城市居住”的交互分析來看，在“考慮（前往深圳或其他內地城市居住）”的受訪者中，有 69.6%的人認為跨界設施的交通成本影響其前往深圳或其他內地城市居住，其次是跨界設施的方便

程度（59.5%）和通關時間（53.2%）。與之相一致的是，在“不考慮（前往深圳或其他內地城市居住）”的受訪者中，跨界設施的交通成本也被認為是對遷居最有影響的因素（29.3%），其次是通關時間（16.4%）和方便程度（15.9%）。

表17 不同社經背景市民看待港深跨界設施的不斷擴展對香港的影響（%）

對香港的影響	家庭月收入			往深圳頻次		教育			職業 ³		
	三萬及 以下	三萬至 六萬	六萬及 以上	不經常	經常	小學及 以下	中學	大專及 以上	白領	准白領	藍領
正面影響	47.9	65.2	81.4	51.0	66.0	35.5	49.8	66.5	66.7	59.3	43.5
沒有影響	23.3	12.5	7.0	18.4	16.5	22.6	20.9	12.8	13.6	14.0	27.5
負面影響	20.5	13.4	11.6	19.7	13.6	21.0	19.0	16.2	16.0	19.8	17.6
不知道/很難說	8.3	8.9	0.0	11.0	3.9	21.0	10.3	4.5	3.7	7.0	11.5
(總計)	(288)	(112)	(43)	(365)	(103)	(62)	(263)	(179)	(81)	(86)	(131)
χ^2	25.595**			9.433*		28.705**			16.685*		

*p<0.05；**p<0.01。

表18 考慮前往深圳或其他內地城市居住或工作的香港市民（%）

	居住	工作
沒有	84.4	79.2
有	15.6	19.0
不知道/很難說	0.0	1.8
總計	(506)	(505)

當問及港深跨界基礎設施對香港市民前往深圳或其他內地城市工作的影響時（表 20），調查結果顯示，30.5%的受訪者認為交通成本對自己前往深圳或其他內地城市工作有影響，其次是方便程度（25.9%）和通關時間（24.0%）。從與“是否考慮前往深圳或其他內地城市工作”的交互分析來看，在“考慮（前往深圳或其他內地城市工作）”的受訪者中，分別有74.0%和71.9%的人認為跨界設施的方便程度和交通成本會影響其前往深圳或其他內地城市工作。而在“不考慮（前往深圳或其他內地城市工作）”的受訪者中，更多的人會選擇“交通成本”（20.2%），其次是通關時間（16.5）和方便程度（14.2%）。

綜合以上調查結果，交通成本是影響港人前往內地居住或工作的最主要因素，這也反映在大多數香港市民（60.2%）認為東鐵綫至通關口岸站的高票價不合理或非常不合理（表 9）。除此以外，考慮前往深圳或其他內地城市工作的市民還看重跨界設施的方便程度（更甚於交通成本）。

表 19 跨界設施狀況對港人考慮前往深圳或其他內地城市居住的影響 (%)

設施狀況		不考慮	考慮	不知道／很難說	總計	χ^2
方便程度	沒有影響	83.6	40.5	0.0	76.9	72.160**
	有影響	15.9	59.5	0.0	22.7	
	不知道／很難說	0.5	0.0	0.0	0.4	
	總計	100.0	100.0	0.0	100.0	
通關時間	沒有影響	83.4	44.3	0.0	77.3	59.828**
	有影響	16.4	53.2	0.0	22.1	
	不知道／很難說	0.2	2.5	0.0	0.6	
	總計	100.0	100.0	0.0	100.0	
交通成本	沒有影響	70.0	27.8	0.0	63.4	51.456**
	有影響	29.3	69.6	0.0	35.6	
	不知道／很難說	0.7	2.5	0.0	1.0	
	總計	100.0	100.0	0.0	100.0	
總數		(427)	(79)	(0)	(506)	

* $p < 0.05$; ** $p < 0.01$ 。

表 20 跨界設施狀況對港人考慮前往深圳或其他內地城市工作的影響 (%)

設施狀況		不考慮	考慮	不知道／很難說	總計	χ^2
方便程度	沒有影響	84.5	25.0	55.6	72.7	151.00**
	有影響	14.2	74.0	33.3	25.9	
	不知道／很難說	1.2	1.0	11.1	1.4	
	總計	100.0	100.0	100.0	100.0	
通關時間	沒有影響	83.0	44.8	55.6	75.2	74.276**
	有影響	16.5	54.2	33.3	24.0	
	不知道／很難說	0.5	1.0	11.1	0.8	
	總計	100.0	100.0	100.0	100.0	
交通成本	沒有影響	79.0	27.1	55.6	68.7	99.001**
	有影響	20.2	71.9	44.4	30.5	
	不知道／很難說	0.8	1.0	0.0	0.8	
	總計	100.0	100.0	100.0	100.0	
總數		(400)	(96)	(9)	(505)	

* $p < 0.05$; ** $p < 0.01$ 。

結語

本文根據香港市民對香港和深圳的跨界基礎設施意見的電話調查資料，系統地探討了香港與深圳之間的跨界活動狀況，以及市民對跨界基礎設施建設的看法。研究有如下發現：（一）港深兩地社會聯繫密切，九成多的受訪者表示一年之中至少會去一次深圳，其中 20.4% 的市民經常往深圳（至少每月一次），偶爾往深圳的香港市民達到 72.0%。從不同人群特點來看，男性較女性更常去深圳；高收入群體較低收入群體更常去深圳；中年人士較其他年齡段人士更常去深圳；有工作人士較無工作人士更常去深圳。（二）香港市民前往深圳的主要交通工具是鐵路/火車（77.1%），其後依次是跨界巴士（22.2%）和巴士/小巴（15.5%）。就香港市民前往深圳所選擇的主要通關口岸來看，羅湖口岸佔絕大多數（77.6%），其後依次是落馬洲皇崗口岸（30.8%）和鐵路落馬洲口岸（11.3%）。（三）近一半（49.5%）受訪者的通關時間在 10 至 20 分鐘之間，約四分之一（24.3%）的市民少於 10 分鐘，還有約八分之一（13%）的市民為 20 至 30 分鐘。另外，不同類型的通關口岸，其平均通行時間也不盡相同。小型口岸（包括客貨兩用）的平均通關時間往往要低於大型口岸；新口岸的平均通關時間也要低於老口岸。（四）受訪者認為口岸最迫切需要解決的三個問題是深圳方面的巴士服務不足（19.3%）、過關時間太長（15.3%）和兩地交通換乘不便（15.1%）。跨界設施作為聯繫港深兩地的樞紐，其運行效率的高低和交通接駁的方便程度最為市民所關注。就港深兩地交通設施的滿意度，市民對香港的滿意度明顯高於深圳。（五）大多數香港市民對港府在跨界基礎設施改進方面，以及兩地政府在跨界設施合作方面的表現持認可態度，表現出較高的滿意度。（六）對於東鐵綫往通關口岸站的高票價情況，大多數受訪者（60.2%）認為不合理或非常不合理。從人群組別來看，以有工作和無工作的受訪者的意見差別最為明顯。（七）就有關口岸改進措施方面，受訪者認為最應大力推行的是增加 24 小時通關口岸的數目（43.8%）和一地兩檢（33.1%）這兩大口岸改進措施。說明市民對於口岸設施自身而言，他們首先看重通關手續的便捷程度，其次是交通換乘的便捷程度。（八）從市民最支持的新跨界口岸或新鐵路綫項目來看，44.8% 的受訪者支持廣深港高速客運鐵路，39.4% 支持西鐵連接落馬洲，其次是連接港深兩地機場的客運鐵路（19.1%）和蓮塘-香園圍口岸（7.1%）。與新口岸的建設相比，市民更傾向於新的客運軌道綫建設，尤其是連接主要口岸和市區的客運軌道綫。（九）超過一半（53.8%）的受訪者認為港深跨界設施的持續擴展和改進會對香港產生正面影響，而認為沒有影響和有負面影響的則分別有 18.1% 和 18.3%。從人群組別來看，受訪者的收入水平、往返深圳的頻次、教育程度和職業層次越高，越傾向於認同港深跨界設施的持續擴展會對香港產生正面影響。（十）部分受訪者表示有考慮前往深圳或內地城市居住（15.6%）或工作（19%）。交通成本是影響港人前往深圳或其他內地城市居住或工作的最主要因素。值得注意的是，考慮前往深圳或其他內地城市工作的市民尤其看重跨界設施的方便程度（略甚於交通成本）。

上述調查結果表明大多數市民對港深合作有相當的共識，對近年來跨界基礎設施的改進及港府在港深合作方面的表現基本上滿意。最需要解決的口岸問題是深圳方面的巴士服務不足、過關時間過長及交通換乘不便。市民最支持 24 小時通關口岸的數目及一地兩檢口岸的改進措施。有不少市民考慮去深圳或其他內地城市居住或工作，有關的限制主要是跨界交通成本、方便程度及通關時間。有關方面需進一步採取措施，方便市民的跨界活動，促進港深大都會的建設。

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亞太城市與區域發展研究計劃主任。

李云為香港中文大學地理與資源管理學系博士研究生。

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

智經研究中心（2007）*建構港深都會研究報告*。香港：智經研究中心。

國家發展和改革委員會（2008）*珠江三角洲地區改革和發展規劃綱要（2008-2020）*。

沈建法，羅小龍（2008）*香港與深圳的競爭與合作：2008 香港市民意見調查報告*。香港：香港中文大學地理與資源管理學系。

政府統計處（2006）*香港居民在內地居住的情況及意向：主題性住戶統計調查第二十五號報告書*。

注釋

¹ 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 2009 年 2 月 5 日至 2 月 11 日，每晚六時至十時半進行。在 7000 個電話樣本中，有 4,454 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 2,546 個。在成功接駁住戶的 2,546 個電話中，有 528 個拒絕訪問，沒有合適受訪者的有 134 個，一接聽即掛線的有 1,377 個，最後成功訪問了 507 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 49%。在 95% 的可信度下，其樣本標準差為 0.0222，推論百分比時的最大可能樣本誤差為正或負 4.35% 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。

² 本研究中，百分比是以有效樣本數為基數進行計算所得。

³ “白領”包括“經理及行政人員”、“專業人員”和“公務員”三類職業；“準白領”包括“輔助專業人員”和“文員”兩類職業；“藍領”包括“服務工作及商店銷售人員”、“漁農業熟練工人”、“工藝及有關人員”、“機台及機器操作員及員工”和“非技術工人”五類職業。