

# 香港和深圳的競爭與合作

2009 深圳市民意見調查報告

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 11 月 3 日

# 目 錄

行政摘要	1
前言	6
港深聯系的基本情況	7
對港深都會/港深一體化的認知	12
對跨境設施與機場的意見	16
對合作與競爭領域的認識	21
結語	24
作者簡介	26
致謝	26
參考文獻	26

## 行政摘要

本文根據於 2009 年 2 月 15 日至 25 日進行的深圳市民對香港和深圳的競爭與合作的問卷調查資料，系統地探討了香港與深圳之間的跨界活動狀況，以及深圳市民對兩地在跨境設施建設、產業競爭與合作等方面的看法，並與香港市民的調查結果進行了橫向比較。研究有如下發現：

### 港深聯繫的基本情況

(一) 港深兩地社會聯繫密切，但雙向不對稱的格局依然存在，香港市民前往深圳的頻次要大大高於深圳市民前往香港。超過一半的受訪者表示一年之中去過香港，但有近四成的受訪者表示從不去香港。經常前往香港的深圳居民具有五大基本特徵：高學歷、高收入、中年人士、深圳戶籍和在深居住較長時間。

(二) 公共交通工具依然是市民前往通關口岸的首選交通工具，尤其是便捷準時的地鐵和可直達香港的跨境大巴。另外，深圳市民選擇私家車的比例相對較高。從深圳市民前往香港所選通關口岸來看，羅湖口岸和落馬洲-皇崗口岸依然是最主要通道。

(三) 就深圳市民往香港的目的來看，購物娛樂占到絕大多數（73.8%），其次是度假/旅遊（33.2%）。大約有兩成（20.4%）的受訪者有家人在香港工作或學習，約一成（9.2%）的受訪者表示有家人在香港擁有住宅物業。

(四) 深圳市民通關時間仍然大大高於香港市民。

### 對港深都會/港深一體化的認知

(五) 深圳市民對港深都會/一體化計劃表現出很高的認同。88.3%深圳市民支持港深都會/一體化計劃，高於港人對此計劃的支持度。分別有 65.3%和 61.8%的受訪者認為港深合作發展會對深圳和香港產生積極的影響。

(六) 對於香港事務，有三成深圳市民表示經常關注，六成多表示偶爾關注，從不關注的僅佔半成。關注的事務主要包括經濟/產業發展、與旅遊購物有關的事務和同深圳的關係。相對而言，港人對深圳事務的關注度則明顯不足。盡管如此，深圳市民對香港的熟悉程度並不高。整體來看，深圳戶籍、中年人士（30-59 歲）、經常往來香港、中等家庭收入、白領和在深圳居住時間長的深圳市民更熟悉香港。

(七) 深圳市民對深港兩地政府在公司或融合上的整體表現還是非常滿意的；相比較而言，深圳政府在合作上的積極表現獲得了他們更多的認可。

### 對跨境設施與機場的意見

(八) 高達 87.1%的受訪者表示贊成/非常贊成深圳政府大力投資建設跨境基礎設施。深圳市民對港深兩地市區關係通關口岸的交通設施都比較滿意，而香港市民對香港市區前往口岸的交通設施更為滿意。

(九) 深圳市民認為目前口岸最突出的四個問題是過關時間太長、兩地交通換乘不便、

口岸數量不足和私家車過境車牌控制過嚴。

(十) 對於最應大力推行的口岸改進措施，一地兩檢和三個月內多次往返是最受歡迎的首選改進措施；而增加 24 小時通關口岸和改進兩地交通轉乘條件則是選擇最多的次選。從最支持的新跨界口岸或新鐵路綫項目來看，有 33.6% 的受訪者支持廣深港高速客運鐵路，18.1% 支持連接兩地機場的客運鐵路。

(十一) 五分之一的深圳市民曾經使用過香港機場。中年人士、具有深圳戶籍、白領人士、在深圳居住時間越長或更多前往香港的深圳市民更可能使用香港機場。40.7% 的香港機場使用者的出行目的地是海外國家/地區多過內地城市，30.8% 則是更多的前往內地城市，還有 11.0% 表示兩者一樣。度假旅行 (49.4%) 和商務工作 (27%) 是深圳市民使用香港機場的主要目的。絕大多數 (78.2%) 深圳市民贊成/非常贊成成立機場合作公司。

### 對合作與競爭領域的認識

(十二) 深圳市民更認為高科技產業 (64.4%)、金融業 (50.6%)、房地產業 (42.7%)、物流運輸業 (42.5%) 和一般製造加工業 (33.5%) 是深圳的支柱產業；對於香港，深圳市民更認為金融業 (74.2%)、旅遊業 (59.3%)、電影與文化產業 (39.4%)、物流運輸業 (33.9%)、港口 (33.5%) 和房地產業 (30.9%) 是香港的支柱產業。就兩地相同產業的比較來看，深圳市民更認同深圳的高科技產業、房地產業、物流運輸業和一般製造加工業，以及香港的金融業、旅遊業、電影與文化產業、港口、會展業、教育和機場。

(十三) 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金融業 (37.8%)、高科技產業 (27.9%)、房地產業 (25.2%)、旅遊業 (24.0%)、物流運輸業 (23.1%) 和港口 (23.0%)。受訪者認為最有可能開展合作的領域依次是金融業 (46.1%)、旅遊業 (44.7%)、高科技產業 (38.3%)、物流運輸業 (35.1%)、教育 (27.2%)、港口 (24%) 和電影文化產業 (21.7%)。另外，通過相同產業的競爭/合作結果比較可以看出，深圳市民認為 12 個領域中 11 個領域是合作機會大於競爭，電影和文化產業、機場和教育存在的合作機會要遠大於競爭。

(十四) 深圳市民普遍認為目前香港的競爭力超過深圳 (76.1%)，僅有 8.6% 認為實力接近。但從長遠發展來看，認為香港的競爭力超過深圳的比例下降為 41.0%，而認為實力接近的比例上升為 25.9%。在深圳居住時間越長、或者前往香港越頻繁的深圳市民，更瞭解港深兩地的情況，也更看好深圳的現狀綜合競爭力以及長遠發展。

(十五) 最多受訪者認為經濟制度不同 (47.2%)、政治制度不同 (42.7%)、兩地人價值觀不同 (40.7%)、歷史文化背景差異 (34.3%) 和發展水平不同 (32.5%) 是港深都會建設的主要障礙。

## **Executive Summary**

Based on data from a questionnaire survey of Shenzhen residents on inter-city competition and cooperation between Hong Kong and Shenzhen conducted on 15-25 February 2009, this paper systematically examines cross-boundary activities between the two cities, and the opinions of Shenzhen residents on the construction of cross-boundary infrastructure, industrial competition and cooperation. The results are also compared with survey results on Hong Kong residents. The major findings are summarized in the following.

### **General Characteristics of Cross-boundary Movements**

(1) Hong Kong and Shenzhen have close social ties. But the cross-boundary movement is asymmetry that Hong Kong respondents travel more frequently to Shenzhen than Shenzhen residents to Hong Kong. According to the survey, over half of the Shenzhen respondents visited Hong Kong in the past year whereas nearly 40% of the Shenzhen respondents have never visited Hong Kong. Shenzhen respondents who visit Hong Kong frequently have following characteristics: a high level of education, high income, middle aged, with Shenzhen hukou and having lived in Shenzhen for a long time.

(2) Public transport, especially the convenient and punctual underground and cross-boundary coaches, are the most popular modes to go to boundary crossings. Comparing with Hong Kong respondents, more Shenzhen respondents use private cars for their trips. Most Shenzhen residents use Lo Wu and Lok Ma Chau/Huang Gang boundary crossings.

(3) Shenzhen residents' trips to Hong Kong are predominantly for shopping/leisure purposes (73.8%), followed by vacation/sightseeing (33.2%). 20.4% of the Shenzhen respondents have family members working or studying in Hong Kong while 9.2% have family members owing housing property in Hong Kong.

(4) Shenzhen residents spend more time in crossing boundary than Hong Kong residents.

### **Understanding on Hong Kong-Shenzhen Metropolis and Regional Integration**

(5) The idea of a "Hong Kong-Shenzhen metropolis" is well accepted by the Shenzhen residents. 88.3% of the Shenzhen respondents support the development of a Hong Kong-Shenzhen metropolis, exceeding the level of support as recorded among the Hong Kong residents. 65.3% and 61.8% of the Shenzhen respondents consider that this plan will bring positive effects to Shenzhen and Hong Kong respectively.

(6) About 30% of the Shenzhen residents pay frequent attention to Hong Kong affairs, while over 60% pay attention to Hong Kong affairs occasionally and only about 5% pay no attention to Hong Kong affairs. Shenzhen respondents have much interest in economic/industrial development and sightseeing/shopping in Hong Kong, and the relationship between two cities. In comparison, Shenzhen respondents are more interested in Hong Kong affairs than Hong Kong respondents in Shenzhen affairs. Nevertheless, Shenzhen residents are still not familiar with Hong Kong. Generally, residents with Shenzhen hukou, middle aged (30-59), travelling to Hong Kong frequently, with medium household income, with white-collar jobs and residing in Shenzhen for a long-time are more familiar with Hong Kong.

(7) Most Shenzhen respondents are satisfied with the performance of Shenzhen and Hong Kong governments in Hong Kong-Shenzhen cooperation. Shenzhen government's active performance is well recognized.

### **Opinions on Cross-boundary Infrastructure and Airports**

(8) As many as 87.1% of the Shenzhen respondents support/strongly support Shenzhen government's heavy investment in cross-boundary infrastructure. Generally speaking, Shenzhen respondents are satisfied with the transport facilities linking urban areas and boundary crossings in both cities. But Hong Kong respondents are more satisfied with the transport facilities in Hong Kong side than those in Shenzhen side.

(9) The four most urgent problems that need to be solved are: the long boundary-crossing time, inconvenience in transport interchange, inadequate boundary crossings and the strict control on crossing-boundary license for private cars.

(10) Regarding boundary-crossing improvement measures, Shenzhen respondents prefer co-location of boundary crossings and multiple-entry permits to Hong Kong the most. Other preferred measures include 24-hour operation of boundary crossings and improving transport interchange facilities. Among some newly constructed or planned projects of boundary crossings and railways, 33.6% of the respondents support the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Railway and 18.1% support the Airport Passenger Railway linking the two international airports in Hong Kong and Shenzhen.

(11) One fifth of the Shenzhen respondents have used the Hong Kong airport. Shenzhen residents middle aged, with Shenzhen hukou, with white-collar jobs, residing in Shenzhen for a long-term time, travelling to Hong Kong more frequently are more likely to use Hong Kong airport. Among Hong Kong airport's users, 40.7% of their main travel destinations are overseas countries or regions while 30.8% are mainland cities. Taking vacation (49.4%) and conducting businesses (27%) are main travel purposes of using Hong Kong airport. Most Shenzhen respondents support/strongly support the establishment of a joint Airport Company for the two airports.

### **Understanding on Competition and Cooperation between Hong Kong and Shenzhen**

(12) Generally speaking, Shenzhen respondents consider hi-tech industry (64.4%), financial industry (50.6%), real estate (42.7%), logistics (42.5%) and manufacturing (33.5%) as Shenzhen's pillar industries. By contrast, they regard financial industry (74.2%), tourism (59.3%), movie and culture (39.4%), logistics (33.9%), sea port (33.5%) and real estate (30.9%) as Hong Kong's pillar industries. Comparing the same industry of both cities, Shenzhen respondents consider that Shenzhen has more advantage in hi-tech industry, real estate, logistics and manufacturing while Hong Kong has more advantage in financial industry, tourism, movie and culture, sea port, convention & exhibition, education and airport.

(13) On main areas with competition between two cities, most respondents indicate that they include financial industry (37.8%), hi-tech industry (27.9%), real estate (25.2%), tourism (24.0%), logistics (23.1%) and sea port (23.0%). On the other hand, the most possible areas for cooperation include financial industry (46.1%), tourism (44.7%), hi-tech industry (38.3%), logistics (35.1%), education (27.2%), sea port (24.0%), and movie and culture (21.7%). By further comparison on competition and cooperation of the same industry, Shenzhen respondents consider

that there is more cooperation than competition among 11 out of 12 areas, particularly in movie and culture, airport and education.

(14) Most Shenzhen respondents (76.1%) consider that Hong Kong has higher urban competitiveness than Shenzhen at present. Only 8.6% Shenzhen respondents consider Hong Kong and Shenzhen have similar urban competitiveness. But from long-term perspective, the proportion of the Shenzhen respondents who consider that Hong Kong has higher urban competitiveness than Shenzhen declined to 41.0%. 25.9% Shenzhen respondents consider Hong Kong and Shenzhen will have similar urban competitiveness in the future. The respondents who have lived in Shenzhen for a longer time, travel to Hong Kong more frequently and know both cities better are more optimistic on Shenzhen's present competitiveness and long-term development.

(15) Shenzhen respondents believe that the differences in economic system (47.2%), political system (42.7%), social value (40.7%), the historical and cultural gap between the two cities (34.3%) and the different levels of economic development (32.5%) are the major obstacles in the establishment of a Hong Kong-Shenzhen metropolis.

## 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《關於加強深港合作的備忘錄》及相關 8 個領域的合作協議以來，港深融合進一步提速。近年來，在港深關係的表述上，深圳方面頗為主動，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)”；2007 年在《深圳市城市總體規劃(2007-2020)(草案)》中第一次在城市性質中提出“與香港共同發展的國際大都會”。

香港方面也積極回應，並最早提出港深都會的概念。2007 年 2 月香港特別行政區行政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。

自從 2004 年 6 月港深兩地政府簽署《關於加強深港合作的備忘錄》以及 8 項合作協議後，雙方開始了在多個領域內的合作與交流，並獲得了不同程度的實質性進展。比如高科技領域，在 2005 年深圳市委書記李鴻忠首次提出“深港創新圈”概念後，2007 年 5 月兩地政府就在香港會展中心正式簽署《香港特別行政區政府、深圳市人民政府關於“深港創新圈”合作協議》，並於 2009 年 3 月召開的深港創新及科技合作(深港創新圈)第三次督導會議上，原則通過《深港創新圈三年行動計畫(2009-2011)》，具體包括了 24 個合作項目。

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兩地市民對港深發展的意見，我們在香港市民抽樣調查的基礎上(沈建法、羅小龍，2008a; 2008b; 2008c; 沈建法、李云，2009)，設計了深圳市民調查問卷，實地抽樣調查於 2009 年 2 月 15 日至 25 日由深圳市公衆力商務諮詢有限公司進行。調查範圍是深圳關內四個區(福田、羅湖、南山和鹽田)。以街頭偶遇抽樣為主、滾雪球抽樣為輔的方式，成功訪問了 508 位 18 歲或以上的成年市民<sup>1</sup>。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 5.12%。調查涉及港深聯繫的基本情況、對港深一體化、跨界設施與機場、合作與競爭領域的認識等多個方面。通過對調查結果的系統分析，我們希望能夠從深圳民衆需求與意願的角度，來認識港深聯繫的現狀，以及深圳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——港深聯繫的基本情況、對港深一體化的認識、對跨界設施與機場建設的認識、對兩地合作與競爭領域的認識。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，以全面揭示深圳社會各階層對港深關係發展的意見。



## 港深關係的基本狀況

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，超過一半的(52.4%)的深圳受訪者表示一年之中去過香港，但其中經常(至少一個月 1 次)往香港的深圳市民僅占 7.7%；另有 38.6%的受訪者表示從不去香港<sup>2</sup>。這一結果同本研究 2008 年 1 月的第一次相關調查中香港市民前往深圳的情況大不相同(沈建法、羅小龍，2008a)：香港市民前往深圳的頻次要大大高於深圳市民前往香港，這也反映出在不對稱的通關管制下雙向聯繫的差異<sup>3</sup>。隨著 2009 年 4 月 1 日開始的、面向深圳市戶籍居民的“一簽多行(一年多次)”舉措的實施，這種不對稱的“港強深弱”關係格局有望得到改善。

交互表 2 顯示出經常往香港的受訪者的五大基本特徵：在受教育水平方面，高學歷人群更常去香港；在收入特徵方面，高收入群體(尤其是家庭月收入在人民幣 1 萬元以上的)較低收入群體更常去深圳；在年齡方面，30-59 歲的中年人士較其他年齡段人士更經常去深圳；在戶籍類型方面，具有深圳戶籍的市民前往香港的頻率要遠高於非深圳戶籍市民；最後，在深居住時間也是一個重要影響因素，即在深圳居住時間愈長，前往香港的頻率也越高。從這一特徵分析來看，經常前往香港的深圳市民大多已在深圳成家立業，對這個特區城市具有一定程度的歸屬感，本地化特徵顯著。並且其中相當部分具有較強的經濟實力或文化水平。與經常前往深圳的港人特徵相比，深圳樣本的性別特徵、工作狀況和職業類型特徵不明顯<sup>4</sup>。

表1 深圳市民往香港頻次 (%)

從不往深圳	38.6	38.6
偶爾往深圳	總共僅 1 次	7.4
	一年大概 1 次	14.9
	一年 2-4 次	16.1
	大概兩個月 1 次/一年 5-6 次	6.6
經常往深圳	大概一月 1 次	3.8
	一個月 2-3 次	2.6
	幾乎每週 1 次	0.8
	一周數次/天天	0.6
不知道/很難說	8.7	8.7
(總計)	(503 人)	(503 人)

注：括弧內為有效樣本數量，下表同。

表 2 不同社會經濟背景深圳市民往香港頻次 (%)

頻次	性別		受教育水平		戶籍類型		在深圳居住時間			居住地		家庭月收入 (人民幣)			年齡			職業 <sup>5</sup>		
	男	女	中學及 以下	大專及 以上	深圳 戶籍	非深圳 戶籍	4年及 以下	4年至 10年	10年 以上	關內	關外	一萬及 以下	一萬至 三萬	三萬及 以上	<30	30-59	60及 以上	白領	准白領	藍領
經常往 香港	6.6	9.0	4.8	8.0	11.9	3.42	2.7	8.1	17.1	8.0	3.9	6.5	11.1	10.7	6.5	10.8	0	5.3	8.2	10.5
偶爾往 香港	45.2	45.2	22.8	51.3	64.9	32.5	34.7	49.1	61.9	45.4	43.1	37.4	66.7	53.6	41.0	54.7	50.0	50.0	31.8	39.5
從不	38.9	38.8	58.5	33.2	15.5	54.1	52.7	34.2	14.3	38.8	35.3	45.9	19.2	25.0	43.8	25.9	50.0	37.1	51.8	35.1
不知道/ 很難說	9.3	6.9	13.9	7.5	7.7	9.93	9.9	8.7	6.7	7.8	17.6	10.2	3.0	10.7	8.8	8.6	0	7.6	8.2	14.9
(總計)	(301)	(188)	(109)	(388)	(194)	(292)	(222)	(161)	(105)	(449)	(51)	(246)	(99)	(28)	(354)	(139)	(6)	(170)	(85)	(114)
$\chi^2$	1.666		38.736**		101.3**		63.892**			6.259		36.158**			16.029*			16.140		

\*p<0.05 ; \*\*p<0.01 。

就深圳市民前往通關口岸的主要交通工具來看（表 3），地鐵占到絕大多數（66.8%），其後依次是跨境大巴（34.8%）、巴士/小巴（20.1%），私家車（11.2%）、出租車（7.1）和輪渡/客船（3.4%）則為少數。其中，在選擇交通工具的優先順序上，地鐵（59.0%）依然是絕對的首選，而次選則主要是跨境大巴（26.7%）和巴士/小巴（21.7）。這一結果表明公共交通工具依然是市民的首選，尤其是便捷準時的地鐵和可直達香港的跨境大巴。與香港市民前往關口最常使用的交通工具略微不同的是，深圳市民選擇私家車的比例相對較高。這同通關口岸靠近深圳市區有關。

**表3 深圳市民前往通關口岸最常使用的交通工具（%）**

交通工具	首選	次選	總計
地鐵	59.0	17.5	66.8
巴士/小巴	10.4	21.7	20.1
跨境大巴	22.8	26.7	34.8
出租車	0.4	15.0	7.1
私家車	5.6	12.5	11.2
輪渡	1.5	4.2	3.4
不知道/很難說	0.4	2.5	1.5
(總計)	(268 人)	(120 人)	(268 人)

注：開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

就深圳市民往香港的目的來看（表 4），購物娛樂占到絕大多數（73.8%），其後依次是度假/旅遊（33.2%）、工作（15.7%）、探親/掃墓（10.1%）和商務（9.3%）。這表明香港主要是深圳市民購物娛樂和休閒的地方，工作聯繫和親緣紐帶也佔有相當的比重（34.2%），這些出行特徵與港人前往深圳的主要目的基本一致，且深圳市民前往香港的休閒娛樂特徵更加明顯。應當指出的是，雖然有 15.7% 的受訪者表示去香港的目的是為工作，但實際的數字可能更高，因為已經在香港工作的市民在調查期間可能仍在香港，無法接受我們的調查。

**表4 深圳市民前往香港的主要目的（%）**

目的	首選	次選	總計
工作	13.1	5.1	15.7
商務	7.1	4.4	9.3
探親/掃墓	3.0	13.9	10.1
購物/娛樂	60.4	26.3	73.8
度假/旅遊	14.2	37.2	33.2
居住	0.4	1.5	1.2
過境（出國）	1.1	5.1	3.7
上學	0.0	2.9	1.5
不知道/很難說	0.4	2.2	1.5
(總計)	(268 人)	(137 人)	(268 人)

注：開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

“一國兩制”的銜接最突出的是反映在口岸銜接方面。目前，港深邊界設置的主要客流通關口岸包括羅湖口岸、落馬洲-皇崗口岸、福田口岸（鐵路落馬洲）、文錦渡口岸、沙頭角口岸和深圳灣口岸等。就深圳市民前往香港所選擇的主要通關口岸來看（表 5），羅湖口岸占到絕大多數（64.6%），其後依次是落馬洲-皇崗口岸（38.4%）、鐵路落馬洲/福田口岸（18.9%）、深圳灣口岸（12.9%），沙頭角口岸（6.9%）和文錦渡口岸（4.6%）則為少數。另外，從口岸選擇的優先順序來看，羅湖口岸（51.7%）依然是絕對的首選，而落馬洲-皇崗口岸（31.6%）則是最多深圳市民的通關次選，該結果也與前面表 3 中深圳市民將“跨境大巴”視作前往口岸的第二選擇相吻合。上述數據表明，羅湖口岸和落馬洲-皇崗口岸依然是深圳市民前往香港的最主要通道。但隨著 2007 年深圳灣和福田口岸的相繼開通，深圳市民的跨界出行有了更多選擇，使得羅湖和落馬洲-皇崗這兩個傳統口岸在整體跨界出行中的份額有所下降。根據《北往南來 2007》（香港規劃署，2007）中的調查顯示，羅湖和落馬洲-皇崗口岸在整體跨界出行中的比例從 2006 年的 86% 下降至 2007 年的 75%。

表5 深圳市民最常使用的通關口岸（%）

通關口岸	首選	次選	總計
羅湖口岸	51.7	25.6	64.6
落馬洲-皇崗口岸	22.4	31.6	38.4
鐵路落馬洲口岸/福田口岸	10.6	16.5	18.9
文錦渡口岸	2.7	3.8	4.6
沙頭角口岸	4.6	4.5	6.9
深圳灣口岸	6.1	13.5	12.9
其他口岸	1.5	4.5	3.8
不知道/很難說	0.4	0.0	0.4
總計	(263 人)	(133 人)	(263 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。從深圳市民的平均通關時間調查結果顯示（表 6），通關時間在半小時以上的市民達到 35.9%，27.1%的市民需要 10-20 分鐘，17.2%的市民需要 20-30 分鐘，而少於 10 分鐘的僅為 6.9%。這與港人的平均通關時間存在很大差距，這同更多港人可以使用 e-通道有關<sup>6</sup>。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，特別是港深兩地市民通關時間的不對稱現象，深圳市民通關時間仍然大大高於香港市民。港深的進一步融合要求兩地間的人流更加順暢。2000 年以來，兩地政府也在旅客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。但是真正基於港深一體化、尤其針對深圳市民的通關新舉措卻很缺乏，需要進一步研究有效的緩解措施。

表 6 深圳特區市民的平均通關時間 (%)

少於 10 分鐘	6.9
10-20 分鐘	27.1
20-30 分鐘	17.2
30-40 分鐘	27.5
40 分鐘或以上	8.4
不知道／很難說	13.0
總計	(262 人)

對受訪者家人是否在香港工作或學習的調查顯示，大約有兩成（20.4%）的受訪者有家人在香港工作或學習。另外，對市民或其家人是否在深圳擁有住宅物業的調查顯示，9.2%的市民表示有家人在香港擁有住宅物業。

表7 是否有家人在香港工作/學習或在香港有房產物業 (%)

	在香港工作/學習	在香港有房產物業
沒有	77.4	87.8
有	20.4	9.2
不知道／很難說	2.2	3.1
總計	(500 人)	(490 人)

## 對港深都會/港深一體化的認知

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。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 88.3%，不贊成/非常不贊成的市民僅為 7.7%，且“沒有聽說過”的市民極少（0.8%）（表 8）。由此可見，在深圳政府、公共媒體、學者等的積極宣傳和推動下，深圳市民對港深都會/一體化表現出很高的認同，並且要高於港人對此計劃的支持度。這主要是由於深圳市民對港深合作發展的良好預期和樂觀態度，分別有 65.3% 和 61.8% 的受訪者認為港深合作發展會對深圳和香港產生積極的影響，僅有 3.2% 和 4.2% 的受訪者表示會對深圳和香港帶來負面的影響（表 9）；而港人對該計劃對香港未來的影響，雖然亦是以“正面影響”為主，但仍有 21.2% 的港人有所顧慮，略顯保守<sup>7</sup>。

以上調查結果表明，由於兩地經濟發展水平尚存在較大差距，深圳市民普遍希望以香港為榜樣、通過一體化發展來提高深圳本地的生活水平，並抱有較高的預期；面對快速崛起、競爭力不斷提高的深圳，越來越多的香港市民認識到港深一體化的重要性並不斷融入其中，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。但是香港作為一個高度成熟和穩定的社會，各方各派的利益與態度難以在短時間內獲得統一，內部矛盾關係依然複雜。比如，香港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大多持支持態度，而基層市民則對港深一體化的相關舉措持明顯的保守態度（沈建法、李云，2009）。

表8 是否贊成“港深一體化”計劃（%）

非常不贊成	4.3
不贊成	3.4
贊成	58.3
非常贊成	30.0
沒有聽說過	0.8
不知道/很難說	3.2
總計	(506 人)

表9 “港深一體化”計劃對深圳和香港的影響（%）

	深圳	香港
負面影響	3.2	4.2
沒有影響	9.1	11.0
正面影響	65.3	61.8
不知道/很難說	22.4	23.1
總計	(505 人)	(502 人)

當問及是否關注香港的事務時，有 30.4%的受訪者表示經常關注，62.5%表示偶爾關注，從不關注的僅佔 5.4%。相對而言，港人對深圳事務的關注度則明顯不足<sup>8</sup>。由此可見，雖然兩個城市一衣帶水，但處在兩個完全不同（政治、經濟、文化等領域）的社會中，註定了各自的視野與目標不盡相同。儘管毗鄰深圳，但作為亞洲地區的世界城市，香港更多地關注上海、北京等國家經濟或政治文化中心，以及這些超級大都市對香港未來所產生的各方面影響（尤其在競爭方面<sup>9</sup>）。因此，反映在兩地市民對彼此城市事務的關注程度，深圳市民對香港事務的關注明顯高於香港市民對深圳事務的關注。

從深圳市民所關注香港事務的內容看（表 11），主要包括經濟/產業發展（45.7%）、與旅遊購物有關的事務（23.5%）和同深圳的關係（11.9%）。這與香港市民最更關注的深圳事務存在較大差異<sup>10</sup>，香港市民最關注的是深圳的治安問題。

**表10 深圳市民對香港事務的關注程度（%）**

從不關注	5.4
偶爾關注	62.5
經常關注	30.4
不知道／很難說	1.8
總計	（504 人）

**表11 深圳市民最關心的香港事務（%）**

經濟/產業發展	45.7
同深圳的關係	11.9
交通問題	1.9
治安問題	2.3
與旅遊購物有關的事務	23.5
政治發展	5.6
通關/口岸問題	4.0
其他	2.3
不知道/很難說	2.9
總計	（481 人）

注：開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

**表 12 深圳市民對香港的社會、政治、經濟制度和環境的熟悉程度（%）**

非常不熟悉	8.3
不太熟悉	53.3
一般	22.7
熟悉	12.0
非常熟悉	1.2
不知道／很難說	2.6
總計	（507 人）

表13 不同社經背景深圳市民對香港社會、經濟和政治環境的熟悉程度（%）

熟悉程度	戶籍		居住時間			往香港頻率			家庭月收入（人民幣）			年齡			職業		
	深圳	非深圳	4年及 以下	4年至 10年	10年以 上	從不	不經常	經常	一萬及 以下	一萬至三 萬	三萬及以 上	<30	30-59	60及以上	白領	准白領	藍領
不熟悉	49.5	69.4	72.1	57.4	44.8	73.7	54.0	36.8	65.2	44.0	58.6	66.9	49.6	16.7	58.1	71.8	57.0
一般	29.4	18.5	17.3	22.8	33.3	13.9	30.1	26.3	16.6	36.0	27.6	20.2	27.0	66.7	23.3	16.5	23.7
熟悉	19.1	9.1	7.5	17.3	21.0	9.3	14.2	36.8	15.4	19.0	10.3	10.1	22.0	0	18.0	9.4	13.2
很難說	2.1	3.0	3.1	2.5	1.0	3.1	1.8	0	2.8	1.0	3.4	2.8	1.4	16.7	0.6	2.4	6.1
(總計)	(194)	(297)	(226)	(162)	(105)	(194)	(226)	(38)	(247)	(100)	(29)	(357)	(141)	(6)	(172)	(85)	(114)
$\chi^2$	23.879**		32.999**			44.993**			27.746**			31.167**			18.529*		

\*p<0.05；\*\*p<0.01。



對市民是否熟悉香港的社會、政治、經濟制度環境的調查顯示（表 12），深圳市民對香港的熟悉程度並不高。正如兩地市民都將對方城市視作最主要的購物娛樂目的地一樣，彼此的瞭解都主要停留在基本的消費層面，而對對方社會缺乏立體化的認識。僅有 13.2% 的受訪者表示非常熟悉/熟悉香港的社會、經濟、政治制度環境，84.3% 的受訪者表示一般/不太熟悉/非常不熟悉。當然，深圳市民對香港的熟悉程度要略高於香港市民對深圳的熟悉程度<sup>11</sup>，這與前面所說兩地市民對彼此城市事務的關注程度的差別相一致。

交互表 13 分析發現，不同社會經濟背景市民對香港社會、經濟和政治環境的熟悉程度存在差別。總體來看，深圳戶籍市民較非深戶市民更熟悉香港；中年人士（30-59 歲）更熟悉香港；經常往香港的更熟悉香港；中等家庭收入的市民更熟悉香港；在深圳居住時間越長的更熟悉香港<sup>12</sup>；白領人士也更熟悉香港。而教育程度和性別的差別並不明顯。

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。從深圳市民對深港兩地政府在合作或融合上表現的評價看（表 14），有 47.6% 的受訪者表示滿意/非常滿意兩地政府在港深合作上的表現，較表示不滿意/非常不滿意的（21.4%）高出 26 個百分點。上述調查結果表明，深圳市民對兩地政府在港深合作的總體表現比較滿意，兩地政府在港深合作上的努力獲得了多數深圳市民的認可。而就兩地政府在合作上的各自表現比較來看（表 15），深圳方面的表現更加受到深圳市民的認可。分別有 4.2% 和 23.0% 的深圳市民認為深圳政府或者香港政府在港深合作方面表現不夠積極，還有 28.8% 則認為港深雙方都不夠積極。這也基本反映了雙方在合作事宜上的態度差別，無論從兩地一體化理念的提出、2004 年“1+8”合作備忘錄和框架協議的簽訂，還是 2007 年底達成的七大領域合作協議，深圳政府的表現比香港更加主動。

**表14 深圳市民對港深兩地政府在合作上的滿意程度（%）**

非常不滿意	1.6
不滿意	19.8
滿意	45.4
非常滿意	2.2
不知道／很難說	31.0
總計	(500 人)

**表15 在港深合作方面，哪一方表現不理想或不夠積極（%）**

深圳	4.2
香港	23.0
雙方	28.8
不知道／很難說	44.0
總計	(430 人)

## 對跨境設施與機場的意見

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、增加深圳灣、落馬洲福田新口岸/過關通道、增設電子過關通道和深圳灣口岸一地兩檢、以及涉及機場合作的“港深飛”和深港機場聯絡線項目等。根據本次調查，高達 87.1% 的受訪者表示贊成/非常贊成深圳政府大力投資建設跨境基礎設施（表 16）。這些措施極大地縮短了過關和換乘時間，方便市民跨界出行。現代化的跨界基礎設施網絡（包括機場）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（包括機場）的建設，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。為此我們著重調查市民對港深跨界設施合作與機場合作可能採取措施的看法，主要關注其對新舉措和新項目的意見和看法。

**表 16 是否贊成深圳政府大力增加投資建設跨境基礎設施（%）**

非常不贊成	2.4
不贊成	5.7
贊成	72.1
非常贊成	15.0
不知道／很難說	4.8
總計	(505 人)

**表17 目前（部分）通關口岸的主要問題（%）**

主要問題	首選	次選	總計
口岸數量不足	11.6	7.9	15.9
過關時間過長	41.1	13.6	48.5
兩地交通轉乘不便	15.9	36.4	35.7
香港一側公交車服務不足	3.9	8.6	8.6
香港一側計程車服務不足	0.4	1.4	1.2
深圳一側公交車服務不足	2.3	3.6	4.3
深圳一側計程車服務不足	0.8	1.4	1.6
私家車過境車牌控制過嚴	6.6	20	17.5
口岸停車場設施不足	3.5	5	6.2
不知道／很難說	14	2.1	15.1
總計	(258 人)	(140 人)	(258 人)

注：開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

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 17）來看，最突出的四個問題是過關時間太長（48.5%）、兩地交通換乘不便（35.7%）、口岸數量不足（15.9%）和私家車過境車牌控制過嚴（17.5%）。另外，在 258 個有效受訪者中，認為香港方面公交車或出租車服務不足的分別佔 8.6%和 1.2%，認為深圳方面公交車或出租車服務不足的分別佔 4.3%和 1.6%，認為口岸停車設施不足的佔 6.2%。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（過關時間）和交通換乘的方便程度依然是人們最為關注的環節。與香港市民對該問題的調查結果不同的是，深圳市民還更注重口岸數量不足以及私家車過境車牌控制過嚴的問題。另外，儘管不是現有設施的最主要問題，但從兩地公交車和巴士/計程車服務選項的結果比較來看，深圳市民更認為香港方面的地面公共交通聯係較深圳方面略差，這與香港市民的調查結果剛好相反<sup>13</sup>。這同本市市民比較熟悉本市公交設施有關。

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 18），深圳市民對港深兩地市區聯係通關口岸的交通設施都比較滿意。對於深圳方面，不滿意/非常不滿意者佔 28.5%，滿意/非常滿意者達 67.3%；對於香港方面，有 22.4%的受訪者表示不滿意/非常不滿意，66.5%表示滿意/非常滿意。這也基本上反映了兩地交通設施的現實情況。與此評價不同的是，香港市民對香港市區前往口岸的交通設施更為滿意<sup>14</sup>。

**表18 是否滿意從深圳市區或香港市區前往通關口岸的交通設施條件（%）**

	深圳	香港
非常不滿意	1.9	1.1
不滿意	26.6	21.3
滿意	66.2	63.5
非常滿意	1.1	3.0
不知道/很難說	4.2	11.0
總計	(263 人)	(263 人)

對最應大力推行的口岸改進措施（表 19），有 37.9%的深圳市民支持實行三個月內多次往返，然後依次是一地兩檢（29.1%）、增加 24 小時通關口岸的數目（27.6%）、取消出境檢查（26.9%）、改進兩地交通轉乘條件（24.5%）、現有口岸/軌道線的擴容（14.5%）。從他們的首選中可以看出，一地兩檢和三個月內多次往返是最受歡迎的首選改進措施；而增加 24 小時通關口岸和改進兩地交通轉乘條件則是最主要的次選。可以看出，除了深圳市民最支持的“三個月內多次往返”（深圳剛於今年 4 月起實施“一年多次”簽註）以外，其他選項與香港市民對該問題的回答<sup>15</sup>比較一致（不過港人看重 24 小時通關甚於一地兩檢）。因此，對於口岸而言，深圳市民更看重通關手續（包括簽註類型）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 16）表現出高度的一致性，即除去口岸外部配套設施的考慮，口岸自身最大的問題是過關時間太長（48.5%）和兩地交通換乘不便（35.7%）。

從市民最支持的新跨界口岸或新鐵路綫項目（表 20）來看，有 33.6%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），18.1%支持連接香港與深圳兩個機場的客運鐵路，其次是蓮塘-香園圍口岸（13.5%）和西鐵連接落馬洲支線（12.9%）。與近四成香港市民支持西鐵連接落馬洲支線<sup>16</sup>相比，深圳市民普遍對此項目不甚熟悉，導致支持率明顯偏低。

**表19 最應大力推行的口岸通關措施（%）**

	首選	次選	總計
一地兩檢	24.1	7.3	29.1
保留入境檢查，取消出境檢查	16.9	14.7	26.9
現有口岸/軌道線的擴容	8.4	9	14.5
改進兩地交通轉乘條件	11.1	19.8	24.5
增加 24 小時通關口岸	10.7	24.9	27.6
實行三個月內多次往返	23	22	37.9
其他	1.1	0.6	1.5
不知道/很難說	4.6	1.7	5.8
總計	(261 人)	(177 人)	(261 人)

注：開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

**表 20 深圳市民最支持的新跨界口岸或新鐵路綫項目（%）**

蓮塘-香園圍口岸（新界北對上）	13.5
連接廣州、深圳同香港的高速客運鐵路（即未來西九龍口岸）	33.6
連接香港與深圳兩個機場的客運鐵路	18.1
西鐵連接落馬洲支線	12.9
不知道/很難說	21.9
總計	(497 人)

就香港機場的使用頻次來看，儘管有66.5%的受訪者表示從未使用過香港機場，但依然有18.0%屬於偶爾使用者，以及2.7%的受訪者經常使用香港機場(至少一年3次)（表21）。五分之一的深圳市民曾經使用過香港機場，這一不小的比例表明兩地機場在吸引客源的意義上合作與競爭並存。從交互表22分析發現，不同社會經濟背景市民對香港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，中年人士（30-59歲）、具有深圳戶籍、白領人士、在深圳居住時間越長或更多前往香港的深圳市民更可能使用香港機場。

**表 21 香港機場的使用頻次（%）**

從未使用		66.5	66.5
偶爾使用	一年不到 1 次	9.2	18.0
	一年大概 1-2 次	8.8	
經常使用	一年 3-4 次	1.5	2.7
	兩個月 1 次/一年 5-6 次	0.2	
	一月 1 次及以上	0.6	
	幾乎每週 1 次	0.4	
不知道/很難說		12.8	
(總計)		(468 人)	

表 22 不同社會、經濟背景受訪者對香港機場的使用頻次 (%)

使用頻次	年齡			戶籍		職業			在深居住時間			前往香港頻率		
	<30	30-59	60 及以上	深圳	非深圳	白領	准白領	藍領	4 年及 4 年至 10 年 以下	10 年 以上	從不	不經常	經常	
從未使用	72.8	52.0	50.0	63.0	69.6	60.6	67.1	62.5	74.8	58.9	59.4	73.7	64.5	50.0
偶爾使用	14.1	27.2	50.0	25.9	12.2	21.3	20.7	16.3	11.9	21.2	27.7	6.4	25.8	31.6
經常使用	1.8	4.0	0.0	3.7	1.9	3.9	3.7	1.0	1.5	3.3	3.0	2.3	3.7	2.6
不知道	11.4	16.8	0.0	7.4	16.3	14.2	8.5	20.2	11.9	16.6	9.9	17.5	6.0	15.8
(總計)	(334)	(125)	(6)	(189)	(263)	(155)	(82)	(104)	(202)	(151)	(101)	(171)	(217)	(38)
$\chi^2$	23.117**			21.794**		11.940*			29.690**			45.513**		

\* $p < 0.05$  ; \*\* $p < 0.01$  。

從深圳市民使用香港機場的主要目的地來看，40.7%的香港機場使用者的出行目的地是海外國家/地區多過內地城市，30.8%則是前往內地城市，還有11.0%的受訪者表示兩者一樣（表23）。從受訪者使用香港機場的目的來看，度假旅行（49.4%）和商務工作（27%）是深圳市民使用香港機場的主要目的（表24）。

表23 深圳市民使用香港機場的主要目的地 (%)

海外國家和地區	40.7
內地城市	30.8
兩者一樣	11.0
不知道/很難說	17.6
總計	(91 人)

表24 深圳市民使用香港機場的主要目的 (%)

商務工作	27.0
探親訪友	6.7
度假旅行	49.4
參加會議	3.4
其他	7.9
不知道/很難說	5.6
總計	(91 人)

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。隨著港深機場客運專線建設日程的日益臨近，很多更深層次的合作方式也亟待考慮與出臺，包括航綫管理、客源分配、聯合營運等。我們調查了受訪者對港深兩地機場成立合作公司共同運作機場這一合作設想的意見（表25），結果表明絕大多數（78.2%）深圳市民贊成/非常贊成成立機場合作公司，與香港市民的意見基本一致<sup>17</sup>。這反映出深圳市民相信港深機場合作不僅有助於兩地機場的發展，而且也符合市民自身的利益。

**表 25 是否贊成港深兩地機場成立合作公司共同運作機場 (%)**

非常不贊成	0.8
不贊成	5.5
贊成	66.3
非常贊成	11.9
不知道／很難說	15.4
總計	(487 人)

## 對合作與競爭領域的認識

改革開放以來，香港與珠三角地區形成了互補式的合作分工格局。作為珠三角地區最大的投資者與全方位的經濟組織者（張林，鄭金武，崔雪芹，2008），香港也成長為亞洲地區的國際金融中心。與此同時，珠三角地區各大城市也快速崛起，逐步打破了傳統的“前店後廠”生產模式。尤其上世紀 90 年代中後期，深圳、廣州等城市經歷了城市轉型與產業結構調整，使得香港與珠三角之間產業結構趨同，不少人關注二地的競爭關係，尤其是來自近鄰深圳的競爭。面對這一局面，一系列注重城際合作與資源整合的區域層面的協調規劃相繼出臺。2008 年完成的《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020 年）》中明確指出“要全力支持在珠江三角洲地區的港澳加工貿易企業延伸產業鏈條，向現代服務業和先進製造業發展，實現轉型升級。堅持上下游錯位發展，加強與港澳金融業的合作”，並“鼓勵粵港澳三地優勢互補，聯手參與國際競爭”（國家發展與改革委員會，2008）。因此，產業發展定位對於港深兩地顯得尤為重要。深圳與香港都在自己的遠景發展規劃中提出了自己未來的產業發展方向（香港特別行政區政府，2003；深圳規劃局，2006）。

從深圳與香港支柱產業的調查結果來看（表 26），深圳市民更認為高科技產業（64.4%）、金融業（50.6%）、房地產業（42.7%）、物流運輸業（42.5%）和一般製造加工業（33.5%）是深圳的支柱產業；對於香港，深圳市民更認為金融業（74.2%）、旅遊業（59.3%）、電影與文化產業（39.4%）、物流運輸業（33.9%）、港口（33.5%）和房地產業（30.9%）是香港的支柱產業。以上結果與實際情況比較接近。除此以外，就兩地相同產業的比較來看，深圳市民更認同深圳的高科技產業、房地產業、物流運輸業和一般製造加工業，以及香港的金融業、旅遊業、電影與文化產業、港口、會展業、教育和機場。從這一比較結果不難看出，兩地產業的比較優勢各具特點。深圳主要集中於工業產品的研發、製造和流通領域，而香港更注重高附加值的各類服務行業。

表26 深圳與香港的支柱產業（%）

支柱產業	深圳	香港
金融業	50.6	74.2
房地產業	42.7	30.9
電影和文化產業	7.1	39.4
港口	29.7	33.5
機場	2.8	8.5
教育	4.5	9.3
旅遊業	29.7	59.3
會展業	12.2	12.8
高科技產業	64.4	28.0
一般製造加工業	33.5	4.1
物流運輸業	42.5	33.9
其他	1.6	0.6
不知道 / 很難說	5.7	8.9
總計	(505 人)	(505 人)

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（表 27），最多受訪者回答的依次是金融業（37.8%）、高科技產業（27.9%）、房地產業（25.2%）、旅遊業（24.0%）、物流運輸業（23.1%）和港口（23.0%），其他機場、教育、電影和文化產業、會展業、一般製造加工業等回應率都低於 20%。對港深兩地可以開展合作的領域（表 25），受訪者認為最有可能開展合作的領域依次是金融業（46.1%）、旅遊業（44.7%）、高科技產業（38.3%）、物流運輸業（35.1%）、教育（27.2%）、港口（24%）和電影文化產業（21.7%），其他房地產業、機場、會展業、一般製造加工業等領域回應率低於 20%。這兩個問題的調查結果與香港市民的回應結果不太一致<sup>18</sup>，香港市民更關注港口、機場等領域的競爭與合作，尤其是分別有 25.6% 和 20.7% 的香港市民認為雙方在一般製造加工業還存在較大的競爭或合作。總體來講，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。從兩地政府簽署《關於加強深港合作的備忘錄》至今的一系列合作協議來看，金融業、高科技產業、旅遊業和工業貿易等領域是雙方最關注的幾大熱點。另外，通過比較相同產業的競爭/合作結果可以看出，深圳市民認為 12 個領域中 11 個領域是合作機會大於競爭，電影和文化產業、機場和教育存在的合作機會要遠大於競爭，相信這些領域也將成為未來雙方深入合作的切入點<sup>19</sup>。

表27 深圳與香港的競爭與合作領域（%）

競爭與合作領域	競爭	合作
金融業	37.8	46.1
房地產業	25.2	18.7
電影和文化產業	5.4	21.7
港口	23.0	24.0
機場	7.4	18.7
教育	6.2	27.2
旅遊業	24.0	44.7
會展業	10.7	15.9
高科技產業	27.9	38.3
一般製造加工業	6.0	12.9
物流運輸業	23.1	35.1
其他	0.2	1.0
不存在（競爭或合作）	2.8	0.6
不知道 / 很難說	15.1	11.8
總計	(503 人)	(504 人)

注：開放式問題，可回答多項，因此百分比總計多於 100%。

在全球化的今天，城市的競爭力將直接決定城市在全球網絡中的地位與關係。2009 年 4 月，中國社科院發佈了《2009 年中國城市競爭力藍皮書》，香港和深圳連續三年位列榜單前兩名（香港文匯報，2009）。就深圳與香港的綜合競爭力調查來看（表 28），深圳市民普遍認為目前香港的競爭力超過深圳（76.1%），僅有 8.6% 認為實力接近。從長遠發展來看，認為香港的競爭力超過深圳的比例下降為 41.0%，而認為實力接近的比例上升為 25.9%。由此可見，深圳市民認同香港的競爭力很強，但深圳的競爭力未來會逐步提高。另外，根據對受訪者不同社會經濟背景的交叉分析可以得出，在深圳居住時間越長、或者前往香港越頻繁的



深圳市民，更看好深圳的現狀綜合競爭力以及長遠發展。

至於港深都會建設存在的主要障礙（表 29），最多受訪者回答的依次是經濟制度不同（47.2%）、政治制度不同（42.7%）、兩地人價值觀不同（40.7%）、歷史文化背景差異（34.3%）、發展水平不同（32.5%）、香港的政治因素（25.2%）、邊界線分割（15.1%）和其他障礙（1.6%）。經濟與政治制度、價值觀的不同被更多的深圳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。

**表28 深圳與香港的綜合競爭力比較（%）**

	現狀	長遠
香港強過深圳	51.5	21.5
香港略強於深圳	24.6	19.5
實力接近	8.6	25.9
香港略落於深圳	4.0	9.6
香港弱於深圳	2.8	8.4
不知道/很難說	8.6	15.1
總計	(501 人)	(498 人)

**表29 港深一體化的最大障礙（%）**

歷史文化背景差異	34.3
兩地人的價值觀不同	40.7
兩地政治制度不同	42.7
兩地經濟制度不同	47.2
兩地發展水平不同	32.5
邊界線的分割	15.1
香港的政治因素	25.2
其他	1.6
沒有障礙	1.0
不知道/很難說	6.2
總計	(504 人)

## 結語

本文根據深圳市民對香港和深圳的競爭與合作的問卷調查資料，系統地探討了香港與深圳之間的跨界活動狀況，以及深圳市民對兩地在跨境設施建設、產業競爭與合作等方面的看法，並與香港市民的調查結果進行了橫向比較。研究有如下發現：（一）港深兩地社會聯繫密切，但雙向不對稱的格局依然存在，香港市民前往深圳的頻次要大大高於深圳市民前往香港。超過一半的受訪者表示一年之中去過香港，但有近四成的受訪者表示從不去香港。經常前往香港的深圳居民具有五大基本特徵：高學歷、高收入、中年人士、深圳戶籍和在深居住較長時間。（二）公共交通工具依然是市民前往通關口岸的首選交通工具，尤其是便捷準時的地鐵和可直達香港的跨境大巴。另外，深圳市民選擇私家車的比例相對較高。從深圳市民前往香港所選通關口岸來看，羅湖口岸和落馬洲-皇崗口岸依然是最主要通道。（三）就深圳市民往香港的目的來看，購物娛樂占到絕大多數（73.8%），其次是度假/旅遊（33.2%）。大約有兩成（20.4%）的受訪者有家人在香港工作或學習，約一成（9.2%）的受訪者表示有家人在香港擁有住宅物業。（四）深圳市民通關時間仍然大大高於香港市民。（五）深圳市民對港深都會/一體化計劃表現出很高的認同。88.3%深圳市民支持港深都會/一體化計劃，高於港人對此計劃的支持度。分別有65.3%和61.8%的受訪者認為港深合作發展會對深圳和香港產生積極的影響。（六）對於香港事務，有三成深圳市民表示經常關注，六成多表示偶爾關注，從不關注的僅佔半成。關注的事務主要包括經濟/產業發展、與旅遊購物有關的事務和同深圳的關係。相對而言，港人對深圳事務的關注度則明顯不足。盡管如此，深圳市民對香港的熟悉程度並不高。整體來看，深圳戶籍、中年人士、經常往來香港、中等家庭收入、在深圳居住時間長的深圳市民更熟悉香港。（七）深圳市民對深港兩地政府在合作或融合上的整體表現還是非常滿意的；相比較而言，深圳政府在合作上的積極表現獲得了他們更多的認可。（八）高達87.1%的受訪者表示贊成/非常贊成深圳政府大力投資建設跨境基礎設施。深圳市民對港深兩地市區聯係通關口岸的交通設施都比較滿意，而香港市民對香港市區前往口岸的交通設施更為滿意。（九）深圳市民認為目前口岸最突出的四個問題是過關時間太長、兩地交通換乘不便、口岸數量不足和私家車過境車牌控制過嚴。（十）對於最應大力推行的口岸改進措施，一地兩檢和三個月內多次往返是最受歡迎的首選改進措施；而增加24小時通關口岸和改進兩地交通轉乘條件則是選擇最多的次選。從最支持的新跨界口岸或新鐵路綫項目來看，有33.6%的受訪者支持廣深港高速客運鐵路，18.1%支持連接兩地機場的客運鐵路。（十一）五分之一的深圳市民曾經使用過香港機場。中年人士（30-59歲）、具有深圳戶籍、白領人士、在深圳居住時間越長或更多前往香港的深圳市民更可能使用香港機場。40.7%的香港機場使用者的出行目的地是海外國家/地區多過內地城市，30.8%則是更多的前往內地城市，還有11.0%表示兩者一樣。度假旅行（49.4%）和商務工作（27%）是深圳市民使用香港機場的主要目的。絕大多數（78.2%）深圳市民贊成/非常贊成成立機場合作公司。（十二）深圳市民更認為高科技產業（64.4%）、金融業（50.6%）、房地產業（42.7%）、物流運輸業（42.5%）和一般製造加工業（33.5%）是深圳的支柱產業；對於香港，深圳市民更認為金融業（74.2%）、旅遊業（59.3%）、電影與文化產業（39.4%）、物流運輸業（33.9%）、港口（33.5%）和房地產業（30.9%）是香港的支柱產業。就兩地相同產業的比較來看，深圳市民更認同深圳的高科技產業、房地產業、物流運輸業和一般製造加工業，以及香港的金融業、旅遊業、電影與文化產業、港口、會展業、教育和機場。（十三）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金融業（37.8%）、高科技產業（27.9%）、房地產業（25.2%）、旅遊業（24.0%）、物流運輸業（23.1%）和港口（23.0%）。受訪者認為最有可

能開展合作的領域依次是金融業（46.1%）、旅遊業（44.7%）、高科技產業（38.3%）、物流運輸業（35.1%）、教育（27.2%）、港口（24%）和電影文化產業（21.7%）。另外，通過相同產業的競爭/合作結果比較可以看出，深圳市民認為 12 個領域中 11 個領域是合作機會大於競爭，電影和文化產業、機場和教育存在的合作機會要遠大於競爭。（十四）深圳市民普遍認為目前香港的競爭力超過深圳（76.1%），僅有 8.6%認為實力接近。但從長遠發展來看，認為香港的競爭力超過深圳的比例下降為 41.0%，而認為實力接近的比例上升為 25.9%。在深圳居住時間越長、或者前往香港越頻繁的深圳市民，更瞭解港深兩地的情況，也更看好深圳的現狀綜合競爭力以及長遠發展。（十五）最多受訪者認為經濟制度不同（47.2%）、政治制度不同（42.7%）、兩地人價值觀不同（40.7%）、歷史文化背景差異（34.3%）和發展水平不同（32.5%）是港深都會建設的主要障礙。

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深港兩地政府在港深合作方面的表現基本滿意。由於一國兩制下雙方邊界管制的不同，兩地居民在跨界活動上存在明顯的不對稱現象，深圳市民前往香港依然不如香港市民前往深圳那麼便捷。而兩地政治經濟制度、以及社會價值觀和發展水平存在的較大差異，也使得港深兩地市民對對方的瞭解程度有限。並且也伴有一定程度的不對稱情況，即深圳市民對香港的熟悉程度要高於香港市民對深圳的熟悉程度。除此以外，港深兩地在部分產業上趨同、產生競爭，也導致雙方在一體化合作上將面臨更多的挑戰。綜上所述，在長遠一體化目標的引導下，雙方應首先建構更加平等順暢、政府-機構-民間的多層次溝通合作平臺，促進彼此的瞭解與信任，明確遠期目標與近期矛盾的關係，從而使港深合力推動港深大都會的建設，而不僅僅是單方、或局部力量的努力。

## 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

- 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）*。
- 深圳規劃局（2006）*深圳2030城市發展策略*，<http://www.szplan.gov.cn/main/sz3/index.html>。
- 沈建法，羅小龍（2008a）*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。
- 沈建法，羅小龍（2008b）*香港與深圳機場的合作與競爭：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。
- 沈建法，羅小龍（2008c）*香港與深圳的邊界地區開發：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。
- 沈建法，李云（2009）*香港和深圳的跨界基礎設施：2009 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/香港亞太研究所亞太城市與區域發展研究計劃。
- 香港規劃署（2007）*北往南來 2007*。
- 香港特別行政區政府（2003）*香港 2030 規劃遠景與策略*，[http://www.pland.gov.hk/pland\\_en/p\\_study/comp\\_s/hk2030/index.htm](http://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/hk2030/index.htm)。
- 香港文匯報（2009）*中國城市競爭力 港深滬續居三甲*。香港：香港文匯報，4月15日，<http://trans.wenweipo.com/gb/paper.wenweipo.com/2009/04/15/Y00904150004.htm>。
- 張林，鄭金武，崔雪芹（2008）*香港·泛珠三角：迎接新一輪區域合作升級*。科學時報，6月2日。
- 智經研究中心（2007）*建構港深大都會（行政摘要）*。

## 注釋

<sup>1</sup> 本次調查問卷由作者設計，實地抽樣調查於 2009 年 2 月 15 日至 2 月 25 日由深圳市公衆力商務諮詢有限公司進行。針對深圳特區市民進行了問卷抽樣調查，調查範圍是深圳關內四個區（福田、羅湖、南山和鹽田）。在城市主要商業中心和居住小區內，以隨機偶遇抽樣為主、滾雪球法為輔的方式，成功訪問了 510 位 18 歲或以上的成年市民，並最終形成 508 份有效問卷。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約 5.12%。

<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> 93.9% 的香港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（沈建法、羅小龍，2008a）。

<sup>4</sup> 除了高收入和中年特徵外，經常往深圳的港人還具有以下基本特徵：在性別方面，男性較女性更常去深圳；在就業方面，有工作人士較無工作人士更經常去深圳；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它職業人群更經常去深圳（沈建法、李云，2009）。

<sup>5</sup> “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。

<sup>6</sup> 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%）的市民少于 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%（沈建法、李云，2009）。

<sup>7</sup> 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，但仍有兩成（21.2%）的受訪者表示會帶來負面的影響，以及近兩成（18.0%）的受訪者表示沒有影響（沈建法、羅小龍，2008a）。

<sup>8</sup> 就是否關注深圳的事務，僅有 10% 的香港市民表示經常關注，56.9% 表示偶爾關注，從不關注的也達到 32.4%（沈建法、羅小龍，2008a）。

<sup>9</sup> 上海（49.8%）和新加坡（26.7%）被市民認為是對香港地位構成最大威脅的兩個城市。而只有 7.5% 的受訪者認為深圳是對香港構成競爭的城市（沈建法、羅小龍，2008a）。

<sup>10</sup> 從港人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%）（沈建法、羅小龍，2008a）。

<sup>11</sup> 僅有 7.7% 的港人表示非常熟悉/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。香港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（沈建法、羅小龍，2008a）。

<sup>12</sup> 從香港市民對深圳的熟悉程度來看，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（沈建法、羅小龍，2008a）。

<sup>13</sup> 港人認為目前口岸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%（沈建法、李云，2009）。

<sup>14</sup> 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%）（沈建法、李云，2009）。

<sup>15</sup> 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%）（沈建法、李云，2009）。

---

<sup>16</sup> 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線，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%）（沈建法、李云，2009）。

<sup>17</sup> 需要注意的是，儘管 67.5%的香港市民贊成/非常贊成成立兩地機場合作公司，但仍有高達 26.9%的香港市民反對這一設想（沈建法、羅小龍，2008b）。畢竟 96%的香港受訪者都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，另外約 60%的受訪者認為深圳機場的發展將影響香港機場的地位。因此，深圳機場的強勢發展使部分香港市民對雙方合作持謹慎態度。

<sup>18</sup> 對港深兩地存在競爭的主要領域，最多香港市民回答的依次是港口（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，香港市民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%（沈建法、羅小龍，2008a）。

<sup>19</sup> 隨著去年深圳獲得聯合國教科文组织全球創意城市网络之“設計之都”的稱號，兩地在文化產業領域的合作也將進一步深入與拓展。在教育合作方面，深圳市政府也與香港大學、香港中文大學和香港科技大學等香港學府建立了不同程度的合作關係與方式。