

加速粤港经济整合 打造世界级珠三角都会区

专题报告之六
《香港市民问卷调查》

智经研究中心委托香港理工大学中国商业中心（中国·香港）进行
2008年10月

目录

一	项目简介	1
二	调查目的和方法	1
三	问卷设计	1
四	调查结果分析	3
1.	受访者结构.....	3
2.	受访者现时访问广东情况.....	5
3.	受访者对粤港间通关和交通的意见.....	11
4.	香港居民对粤港合作的意见.....	17
五	总结.....	21
	附录、“粤港经济整合”香港市民调查问卷	24

一 项目简介

本文为香港智经研究中心委托香港理工大学中国商业中心进行的研究项目《粤港经济整合》课题的分报告——香港市民问卷调查报告。本研究的目的旨在通过问卷调查了解香港市民对粤港要素流动现状和存在问题的感知，了解他们对粤港在通关、交通、消费、就业、教育、医疗以及产业合作等方面的需求和建议，进而为构建珠三角世界级都会区发展蓝图的确定，以及香港未来发展着力点的选择提供现实的民意基础，同时希望为相关的政策研究和学术研究提供参考依据。

二 调查目的和方法

调查由香港岭南大学公共管治研究部根据理工大学中国商业中心提供的调查问卷进行，其目的是了解公众对粤港经济合作的意见。是次调查以电话调查形式，在二零零八年七月七日至十五日进行，访问对象为年龄18岁或以上、常住在香港而又在过去一年中曾经到过广东省的香港居民。

调查者先以随机抽样方式于电话簿中抽取电话样本，然后再把电话号码的最后两个数位以乱数字代替；接通电话后，再从住户内合乎访问条件的家庭成员中以随机抽样方式选取被访者。完成问卷共记1051份，回应率为40.5%。

三 问卷设计

问卷设计分为三个部分，第一部分是身份甄别，确定受访者符合上述要求，即18岁或以上、常住在香港而又在过去一年中曾经到过广东省的香港居民；第二部分是主体调查内容；第三部分是被访者身份资料，包括职业、年龄、收入、教育程度和性别记录。

调查问题共设19个，其中单选题6个，多选题13个。内容分为两个层次：首先是往返粤港的基本情况，然后针对受访者对通关、交通、产业合作以及大珠三角都会区建设的感受和意见。具体问题¹包括1.您前往过广东的哪些地方。2.您前往

¹以下问题中，除注明为单选外，未注明者，均为多选。

广东的主要目的是什么。3.您在广东通常使用当地哪些服务。4.如果通行更为便利，您会选择去广东做什么。5.您从家里（或公司）出发抵达广东目的地通常需要花多长时间（单选）。6.您前往广东时在香港境内通常使用哪些交通工具。7.您前往广东时在广东境内通常使用哪些交通工具。8.您进出广东通常选择香港的哪些口岸。9.您往返香港-广东时，通关时间（包括香港和内地海关）通常是多久（单选）。以上是调查问卷的第一层次内容。

第二层次的问题又包括两个方面的内容，首先是香港居民对通关和交通的意见，包括 10.您进出广东在通关方面最大的不便之处是什么。11.您希望采取哪些方式提高通关效率。12.您认为粤港城市之间最理想的跨境交通方式应该是什么（单选）。13.您认为目前大珠三角各城市之间通行的主要问题是什么。14.您认为大珠三角各城市之间应该优先发展的交通方式是什么（单选）。其次是香港居民对粤港合作未来前景的意见，包括 15.您认为粤港合作的优先产业应该是什么。16.您认为广东应该在哪些方面对香港居民提前开放。17.您认为香港应该在哪些方面对广东居民进一步开放。18.您对粤港合作发展未来的前景信心如何（单选）。19.您认为由粤港澳主要城市形成的大珠三角都会区未来的竞争力怎样（单选）。

四 调查结果分析

1. 受访者结构

表一、受访者就业及工作者职位情况

		人数	占比	有效百分比	累计百分比
就 业 情 况	全职工作	533	50.7	50.7	50.7
	兼职工作	72	6.9	6.9	57.6
	家庭主妇	159	15.1	15.1	72.7
	失业、待业	24	2.3	2.3	75.0
	退休	138	13.1	13.1	88.1
	学生	83	7.9	7.9	96.0
	不愿回答	42	4.0	4.0	100.0
	总计	1051	100.0	100.0	
全 职 或 兼 职 工 作 者 职 位 情 况	经理及行政人员	123	11.7	20.3	20.3
	专业人员	86	8.2	14.2	34.5
	辅助专业人员	64	6.1	10.6	45.1
	文员	77	7.3	12.7	57.9
	服务工作及商店销售人员	106	10.1	17.5	75.4
	工艺及有关人员	19	1.8	3.1	78.5
	机台及机器操作员及装配员	25	2.4	4.1	82.6
	非技术工人	35	3.3	5.8	88.4
	渔农业熟练工人及不能分类的职业	4	0.4	0.7	89.1
	其他	24	2.3	4.0	93.1
	不愿回答	42	4.0	6.9	100.0
	总计	605	57.6	100.0	

本次调查共录得有效问卷1051份，除受访人背景题部分有关职位一题的回答率较低（回答此问题的受访人占总数53.6%），但这是因为只对从事全职或兼职工作的受访者询问这一问题（见表一），所以仍然可以肯定本次调查的良好回应纪录。受访者中，男女各占比例分别为44.7%和55.3%，与香港统计局公布的总体人口中男女之比（47.5%:52.5%）相差不大。50.7%从事全职工作，6.9%有兼职工作，15.1%

为家庭主妇，13.1%为退休人员（见表一）。因为失业、待业的受访者和学生所占比例只有10.2%，所以年龄分布也偏向是40岁以上者占大多数，接近60%（见表二），但只有50-59岁之间的人口数占比明显高于香港人口统计中的同段人口占比。从家庭收入（表二）和教育程度（表三）来看，受访人的结构也与香港的总体情况相差不多。因此我们可以说，受访人背景资料显示，**本调查结果能够较好地反映本港人口的意见。**

表二、受访者年龄分布及每月平均家庭收入状况

		人数	占比	有效百分比	累计百分比	香港常住人口情况*
年 龄 分 布	18-29	201	19.1	19.1	19.1	14.11**
	30-39	160	15.2	15.2	34.3	16.54
	40-49	229	21.8	21.8	56.1	19.35
	50-59	226	21.5	21.5	77.6	13.75
	60 或以上	162	15.5	15.5	93.1	15.96
	不愿回答	73	6.9	6.9	100	
	总计	1051	100	100		
每 月 平 均 家 庭 收 入*	\$10,000 以下	216	20.6	20.6	20.6	27.9
	\$10,000-19,999	168	16.0	16.0	36.5	27.7
	\$20,000-29,999	136	12.9	12.9	49.5	17.4
	\$30,000 或以上	234	22.3	22.3	71.7	26.9
	不知道	84	8.0	8.0	79.7	
	不愿回答	213	20.3	20.3	100.0	
	总计	1051	100.0	100.0		

注：*香港常住人口情况及收入资料根据香港统计署公布2006年资料计算。

**在香港的人口统计中，此项为20-29岁人口数。

表三、受访者教育程度情况

	人数	占比	有效百分比	累计百分比	香港十五岁以上人口教育程度*
未接受正规教育	37	3.5	3.5	3.5	5.5
小学	138	13.1	13.1	16.7	18.4
中学	447	42.5	42.5	59.2	46.4
预科	68	6.5	6.5	65.7	5.6
大专 [文凭]	115	10.9	10.9	76.6	8.1
大学或以上	191	18.2	18.2	94.8	16.1
其他	3	0.3	0.3	95.1	
不愿回答	52	4.9	4.9	100.0	
总计	1051	100.0	100.0		

注：*香港教育局公布2007年资料。

2. 受访者现时访问广东情况

下面我们对问卷的具体问题进行分析。针对现时条件下香港居民前往广东（特别是珠三角各地）的交通和通关情况，我们设置了9个问题。首先，香港居民通常到访的城市，根据调查的结果，按选择比例（无论是占答案数目比例还是占应答人数比例），排在前三位的分别是深圳（55.5%）、广州（42.6%）和东莞（16.8）。在选择其他项的受访者中，除未按照题目要求，只是回答广东或其他地区，以及不可辨别的地点外，多数选择清远、汕头、汕尾、潮州和韶关等地。根据港资企业的分布和与香港的临近位置，不难理解以商务活动和私人旅游为目的的旅行应该集中于深、穗、莞三市。紧随其后的是中山市（见表四），目前港人内地置业主要地区是番禺祈福新村、顺德碧桂园和中山星辰花园²，这就可以帮助我们理解这一资料了³。结合第二个问题，对上述结果更容易理解。

² 根据《南方都市报》2005年1月27日的报导，中山星辰花园是当时香港人在内地居住的最大社区。

³ 根据《大公报》的报导，香港规划署一项调查显示，港人在内地自置的物业数量，达十八万一千六百个，而且多集中在深圳、东莞和广州。未来十年有意于内地置业的九万六千名港人之中，七成八会选择在广东省置业，特别是在深圳、广州和中山。转引自搜房网，<http://www.soufun.com/news/2006-07-07/749477.htm>，2008年8月8日登录。

表四、受访者通常前往广东的城市

	应答者选择		应答人数占比
	答案数	占比	
广州	448	27.0%	42.6%
深圳	583	35.1%	55.5%
东莞	177	10.7%	16.8%
珠海	96	5.8%	9.1%
中山	115	6.9%	10.9%
惠州	42	2.5%	4.0%
佛山	49	3.0%	4.7%
江门	29	1.7%	2.8%
肇庆	34	2.0%	3.2%
其他	65	3.9%	6.2%
不知道 / 忘记了	22	1.3%	2.1%
不愿回答	1	0.1%	0.1%
总计	1661	100.00%	158.0%

表五、受访者前往广东的主要目的

	目前情况			通行更便利的情况		
	应答者选择		应答人数占比	应答者选择		应答人数占比
	答案数	占比		答案数	占比	
商务（出差、经商）	141	11.70%	13.40%	75	6.40%	7.10%
就业	38	3.20%	3.60%	31	2.60%	2.90%
探亲访友	341	28.30%	32.40%	214	18.20%	20.40%
旅游购物	656	54.40%	62.40%	682	57.90%	64.90%
投资理财	2	0.20%	0.20%	6	0.50%	0.60%
就学	9	0.70%	0.90%	4	0.30%	0.40%
就医	7	0.60%	0.70%	8	0.70%	0.80%
其他	6	0.50%	0.60%	29	2.50%	2.80%
不知道 / 忘记了	4	0.30%	0.40%	124	10.50%	11.80%
不愿回答	1	0.10%	0.10%	5	0.40%	0.50%
总计	1205	100.00%	114.70%	1178	100.00%	112.10%

第二个问题是“您前往广东的主要目的是什么”。由表五可知，受访者前往广东的首三个目的分别是旅游购物（62.4%）、探亲访友（32.4%）和商务（包括出差公干和私人经商，13.4%）。以这三个主要目的，通勤的便利性和旅行时间是重要的考虑因素，与香港距离最近的深圳是最佳之选，另外作为南中国中心的省府广州，就因其悠久的历史文化因素、便利的交通条件以及港人居住主要社区之一等，成为港人北上第二个主要的目的地城市。根据中国国家统计局2007年公布的资料，2000、2005和2006三年，珠三角各城市实际利用外资最多的即为深圳、广州和东莞。因此，东莞在港人北上的目的地城市中列第三就应是意料之中。在未来，这种情况也难有大的改变。因为，在我们询问受访者“如果通行更为便利，您会选择去广东做什么”时，除保留意见表示“不知道”的人数显著增加以外，其余各项都变化不大，甚至选择“探亲访友”和“商务”的人数更是下降，但是选择人数多寡的顺序根本没有变化。这表明，香港与珠三角之间通勤的便利性对于香港居民而言，不存在障碍，除非广东省内出现重要变化，如基础设施更为完善，交通更为便捷，特色旅游得到更好开发，或是香港与广东的经济和社会联系更为紧密，如厂商投资扩大、大量中低收入人群到广东生活等，人们不会因为通行更为便利，而设想更多前往广东生活和消费。

不过，珠三角都会区在今后几年里，城际与城市区内的轨道交通会有巨大的扩张，例如深圳至东莞至广州的轨道交通时间会进一步压缩在一小时至半小时之内，而广州至佛山、珠海亦会大大缩短距离时间。由香港往珠三角东岸会在一小时之内，往西岸亦会在二小时之内，因而可能会因此大大改变香港人往珠三角的情况。时间减省会否刺激香港人增加往珠三角的机会呢？这个问题亦涉及珠三角半小时或一小时生活圈和经济圈内今后这几年城市功能、消费服务等会有怎样的改善，从而与交通时间减省来一起吸引更多香港人更多机会往珠三角使用当地的服务。今次的问卷未足以答复这个问题。表五所显示出有关通行更便利情况下选择不知道的比重大增，或许反映受访者不明白『更便利』的意思，难以选择。

表六、受访者在广东通常使用的服务

	应答者选择		应答人数占比
	答案数	占比	
餐饮和旅游服务	905	82.0%	86.1%
教育培训	9	0.8%	0.9%
医疗服务	24	2.2%	2.3%
金融投资（储蓄、证券、保险等）	9	0.8%	0.9%
专业服务（法律、会计、审计等）	8	0.7%	0.8%
其他	70	6.3%	6.7%
不知道 / 忘记了	73	6.6%	6.9%
不愿回答	5	0.5%	0.5%
总计	1103	100.0%	104.9%

表七、受访者抵达广东目的地通常需要时间

	人数	占比	有效百分比	累计百分比
1 小时以内	160	15.2	15.2	15.2
1—1.99 小时	299	28.4	28.4	43.7
2—2.99 小时	232	22.1	22.1	65.7
3—3.99 小时	191	18.2	18.2	83.9
4 小时或以上	120	11.4	11.4	95.3
不知道 / 忘记了	48	4.6	4.6	99.9
不愿回答	1	0.1	0.1	100.0
总计	1051	100.0	100.0	

表六显示的是“您在广东通常使用当地哪些服务”这一问题的答案。与我们通常的理解并没有什么偏差，多数港人（86.1%）使用广东省的餐饮和旅游服务。鉴于其他服务项目尚未大规模开放给外资（包括港资），而内地的服务提供者水平又不具有竞争力，港人没有理由北上消费这些服务（如金融、专业服务以及医疗、教育）。表七则证实了“魔术三小时”的存在，受访者在三小时之内抵达目的地的累计占比为65.7%。由此推断，如果香港与珠三角西岸的连接更为便利，应该可以带动香港人流和资金流向西转移，对香港和珠三角西部都有利。但是东岸更为便利（在半小时至一小时之间）会否更大地吸引香港人流和资金集中东岸，从

而产生对西岸的『挤占』(Crowding out) 作用，有待进一步研究，也相信会决定于东西岸今后发展的差距会否进一步扩大抑或缩窄。

表八、受访者前往广东时通常使用的交通工具

	香港境内			广东境内		
	应答者选择		应答人 数占比	应答者选择		应答人 数占比
	答案数	占比		答案数	占比	
私家车	28	2.10%	2.70%	63	4.8%	6.0%
两地牌照的私家车 / 商务车	11	0.80%	1.00%	36	2.8%	3.4%
直通火车	98	7.40%	9.30%	28	2.2%	2.7%
长途直通巴士	273	20.50%	26.00%	233	17.9%	22.2%
渡轮或快艇	61	4.60%	5.80%	12	0.9%	1.1%
巴士 / 小巴*	245	18.40%	23.30%	417	32.1%	39.7%
火车 / 地铁**	579	43.50%	55.10%	134	10.3%	12.7%
计程车/出租车	20	1.50%	1.90%	316	24.3%	30.1%
其他	12	0.90%	1.10%	29	2.2%	2.8%
不知道 / 忘记了	4	0.30%	0.40%	31	2.4%	2.9%
总计	1331	100.00%	126.60%	1299	100.0%	123.6%

注：*香港本地概念为路面公共交通，意同广东境内公共交通，包括广东省内的公共汽车（市内及长途）和地铁。

**香港本地概念为港铁公司经营的轨道交通，包括全部的市区列车服务；适用于广东时，仅指铁道部下辖轨道交通，即个城市之间的铁路客运，地铁归类于公共交通。

表八汇总了受访者前往广东时通常使用的交通工具情况。在香港境内，人们通常使用的交通工具中以火车和地铁为主（占应答者所选答案的43.5%，若以应答者人数计则占55%以上），选择长途直通巴士的列第二。在目前重视环保和优先发展公共交通的趋势下，直通火车⁴和直通巴士仍应该是主要的发展方向，特别是高速的直通火车可能更为重要。从提高口岸利用率和便利商务旅行的角度，也可以增加两地牌照的发放，以提高两地牌照的私家车或商务车的使用率。不过，增

⁴ 本次调查中选择本项的受访者并不多，不足 10%。相对于直通巴士，直通火车的最大不便之处就是可选择的目的地太少，目前只有东莞和广州东两站。因此直通火车未来的发展方向应该是与广东其他城市相连，或是与广东省内的城际轨道交通接驳。当然这也涉及海关和出入境管理的问题，需要双方政府的主管部门合作解决。

加进出香港的车流，涉及香港内部交通的挤塞和环保考虑。香港因有两地车牌的车辆较少，或可稍加增加，但增加要有一个公平透明的标准和机制，以免引起社会不满。受访者中使用两地牌的只占1%，(或表十二建议的8.9%) 显示出这不是香港社会大众的要求。相比之下，在广东境内则有多人选择搭乘计程车。虽然仍有近40%的受访者选择公共交通，但是公共交通线路不发达，站点位置不方便，加之大陆计程车费用较低等原因，30%以上的受访者选择计程车作为交通工具，列第二位。选择计程只是反映目前珠三角公共交通设施不足够和不方便，因由在于过往珠三角地方政府不重视公共交通。但近年政策已改变，轨道交通的扩张、普及和公共交通改善，肯定会改变现时交通使用的模式。在都市区内，计程车的作用一般只属于短程接驳。珠三角内，特别是东莞市现时依赖计程车并不正常，应属过渡现象。另外一个值得注意的结果是，在所有的交通方式中，选择渡轮或快艇的人数非常少。鉴于目前香港与珠三角西岸城市之间的主要连接方式为渡轮，这从另一方面证明香港居民北上珠三角西岸的游客较少。

表九列示的信息没有太多歧义。香港居民进出广东使用最多的口岸是世界第一繁忙口岸——深圳罗湖口岸，之后是公共交通（特别是香港方面）便利的落马洲 / 皇岗口岸，而第一个使用一地两检的深圳湾口岸列第三。随着口岸管理的改进，如允许持有落马洲 / 黄岗口岸两地牌照的汽车使用深圳湾口岸，以及加强公共交通的便利性，深圳湾口岸的使用率有较大的提升空间。在通关方面，由于中国大陆对港、澳、台居民入境有特殊安排，加上电子通道的使用，香港居民的通关非常便捷，15 分钟以内通关（包括香港和内地海关）的占63.7%，半小时以内的则达到87.1%，无怪乎超过60%的受访者表示通关“没有不方便”了（见表十）。

表九、受访者进出广东使用的口岸及所需通关时间(包括香港和内地海关)

口岸选择	应答者选择		应答人数占比
	答案数	占比	
罗湖口岸	720	52.0%	68.5%
落马洲 / 皇岗口岸	372	27.0%	35.6%
落马洲 / 福田口岸	35	2.5%	3.3%
沙头角口岸	20	1.4%	1.9%
文锦渡口岸	15	1.1%	1.4%
深圳湾口岸	105	8.1%	10.7%
港澳客轮码头口岸	29	2.1%	2.8%
中国客运码头口岸	29	2.1%	2.8%
九广东铁红磡车站口岸	15	1.1%	1.4%
其他	19	0.6%	0.8%
不知道 / 忘记了	28	2.0%	2.7%
总计	1385	100.0%	131.8%
通关时间	人数	占比	累计百分比
15 分钟以内	669	63.7	63.7
15—29.9 分钟	246	23.4	87.1
30—59.9 分钟	55	5.2	92.3
1 小时或以上	24	2.3	94.6
不知道 / 忘记了	56	5.3	99.9
不愿回答	1	0.1	100.0
总计	1051	100.0	

3. 受访者对粤港间通关和交通的意见

承接对通关现状的问题,我们接下来收集受访者对粤港之间通关改善和对未来交通发展方向的意见。如上所述,大多数受访者对现时的通关情况满意,超过一半的受访者认为通关没有不方便。但不可否认,通关仍有改善的空间。由于选择其他的受访者也不在少数,我们对答案记录进行了进一步的分析,发现表示“人太多”(也可以理解为e通道或检查柜位不足)的受访者有68位,对e通道表示不满(操作不便、机器常坏等)的有25位,其他多数抱怨通关本身(两检太麻烦、接驳上上下下麻烦、要过两个关口不方便等)。因此,通关还有改善的空间,当然,

如果能普遍实行一地两检、甚至一地一检,对于往来于粤港两地的香港居民而言,将是一大福音⁵。

⁵ 随着粤港两地发展水平的差距不断缩小,香港政府可以考虑对广东(或者珠三角城市)居民试行特殊的入境签证安排,亦可对个别城市例如深圳,采取试验式的先行安排,以此推动。此举不仅能够便利广东居民的往来,也可以增加口岸的使用效率和刺激香港的消费,并进一步促进香港与珠三角都会区的整合(经济社会和文化)。当然,这种安排将对政府的管理能力提出挑战,要求政府提升能力,体制创新。

表十、受访者对进出广东时通关的意见

	应答者选择		应答人数占比
	答案数	占比	
签证办理繁琐	41	3.8%	3.9%
香港方面通关速度太慢	62	5.7%	5.9%
内地方面通关速度太慢	63	5.8%	6.0%
往返口岸的交通不便利	17	1.6%	1.6%
通关口岸太少	15	1.4%	1.4%
口岸不能24小时通关	4	0.4%	0.4%
其他	174	15.9%	16.6%
没有不方便	677	61.9%	64.4%
不知道 / 忘记了	35	3.2%	3.3%
不愿回答	5	0.5%	0.5%
总计	1093	100.0%	104.0%

表十一、受访者对提高通关效率的建议

	应答者选择		应答人数占比
	答案数	占比	
增设 24 小时通关口岸	62	5.8%	5.9%
增设新口岸	69	6.4%	6.6%
实现深港地铁对接	9	0.8%	0.9%
开通更多直通巴士	11	1.0%	1.0%
建设跨境城市轨道交通	13	1.2%	1.2%
取消专车专口岸的规定	5	0.5%	0.5%
实行“一地两检”甚至“一地一检”	115	10.7%	10.9%
其他	180	16.8%	17.1%
不知道 / 无意见	604	56.4%	57.5%
不愿回答	2	0.2%	0.2%
总计	1070	100.0%	101.8%

既然通关效率还可以进一步改善，香港市民的建议就值得我们关注了。表十一是问题“您希望采取哪些方式提高通关效率”的答案汇总情况。对应于前述超过60%认为通关没有不方便的态度，这里回答“不知道/无意见”的亦超过50%。而

在给出明确答案的回答中，“实行‘一地两检’甚至‘一地一检’”的选择人数最众，超过10%。列第二的是“增设新口岸”（69人）。而选择“取消专车专口岸的规定”一项的人数最少（5人），选择“实现深港地铁对接”的略多，但仍不足10人。这与政府的举措有较大出入。在西部通道使用效率不高的情况下，政府更多的考虑是车牌的使用，而对建设新口岸比较谨慎。香港政府习惯于解决现有问题，却不善于制定战略规划，未雨绸缪，而市民的建议根据自身的感受得出，不会统领全局提出规划式的建议。具体来说，这种差距可以从两个方面解释，一是地理位置的原因，二是过境交通方式的原因。现时香港的东部缺少便利位置的口岸，而当市民过关遇人多，且需要排队等待时，自然很容易想到应该增设新口岸。另外根据前面的分析，港人北上在内地搭乘地铁的人数不多，加上深圳和广州的地铁网络还不够发达，因此对于“地铁对接”的问题，市民没有现时的期待。但是对新口岸的需求却从另一个角度暴露出过关人多且分流不畅的问题。

对选择“其他”项的具体答案进一步跟踪，印证了上述分析。我们发现受访者最多的建议是增加柜位（人手）或e通道（共计88项），另外还有11项涉及e通道的技术改善。可见在现有条件下，海关（特别是内地海关，有多个答案认为内地更应加紧改善）工作效率的提升仍然是最主要的提高通关效率的方式。另外也有极少数受访者提出“应重建关口”、“唔使检验，直行直过”、“无海关”等大胆设想。

表十二、受访者对粤港城市之间理想跨境交通方式的意见

	人数	占比	有效百分比	累计百分比
直通火车	513	48.8	48.8	48.8
直通大中型公共巴士	307	29.2	29.2	78.0
直通渡轮	48	4.6	4.6	82.6
更多两地牌照的私家车 / 商务车	94	8.9	8.9	91.5
其他	18	1.7	1.7	93.2
不知道 / 无意见	53	5.0	5.0	98.3
不愿回答	18	1.7	1.7	100.0
总计	1051	100.0	100.0	

在询问了关于通关的问题之后，接下来我们设置了三个关于交通的问题，征询香港居民的意见。问题包括与接壤城市间的跨境交通和与珠三角其他城市之间的交通连接两个方面。前述分析已经总结了香港居民北上使用的交通工具，在香港境内，人们通常使用的交通工具中以火车和地铁为主，选择长途直通巴士的列第二。表十二总结了受访者对粤港之间理想**跨境**交通方式的意见。不谋而合，近半数的受访者选择直通火车⁶，选择直通巴士的列第二，占比近30%，列第三的是“更多两地牌照的私家车/商务车”（8.9%）。

虽然有近一半（49.4%）的受访者（见表十三）在回答“您认为目前大珠江三角洲个城市之间通行的主要问题是什么”这一问题时，表示“不知道/无意见”，但在给出明确答案的受访者中，最多的选择是“交通拥堵严重，速度太慢”（22%）⁷，其次是“交通规划（网路布局）不合理”（9.5%）。由于大多数港人北上并不是自驾车，所以对路桥收费的意见最少⁸。而针对大珠三角各城市间交通发展的选择，91.2%的受访者积极地表达了自己的意见（见表十四）。这里，香港市民再一次表现出对轨道交通的偏爱，超过一半的受访者（52.2%）认为大珠三角城市间交通发展的优先选择应该是高速铁路，这与广东省的城际轻轨网路的建设规划不谋而合。排在第二位的是高速公路（27.8%）。在广东省内幅员辽阔，基础设施建设还滞后的情况下，高速公路对于直通巴士和自驾车的商务及休闲人士更为方便。香港受访者作此选择也是必然之理。在明确的答案中，选择水路交通的受访者占比最小，只有2.6%。看来对于习惯陆地生存的人类，水路交通应该只能是一种没有其他连接（陆路和空路连接）时情非得已的替代，人们还是更适应、也更需要地面交通的连接方式。由此可见，港珠澳大桥的建设将是改善珠三角西岸连接性的重要工程，将对西岸建设起到的作用，同时也将有利于保持香港的区域中心地位。不过，实际的作用多大，还决定于其他因素，例如香港与珠三角西岸的经济合作，包括产业上的配对，西岸经济对香港居民能否提供具吸引力的服务，如最主要的餐饮旅游服务，是否可与深圳、东莞、广州竞争，以及西岸

⁶ 这里的直通火车不仅指九广直通车，也包括直达深圳罗湖和落马洲，以及未来可能兴建的一切跨境的轨道交通。鉴于轨道交通有准时、安全、快速、运输量大等优点，以及香港内部发达的轨道交通展现给市民的示范效应，香港居民对轨道交通是有所偏爱的。

⁷ 有受访者对此选项作了进一步的说明，结合我们掌握的其他资料，造成拥堵的原因主要有两个：一是过境缓慢，二是内地交通车多、人多、管理不善造成拥堵。

⁸ 亦因此，此答按不适宜作为港珠澳大桥收费的参考，收费成本的高低应该更多注重跨境交通运营（包括货运和客运）企业的意见。

居民来港的便利性和需要。缺乏铁路连驳对港珠澳大桥是一个缺憾，因为铁路的集体运输功能是不可替代的。表十四显示受访者明确地占大多数主张高速铁路作为珠三角各城市之间的交通连系。在这条问题中，受访者表示不知道或无意见的只占7.5%。相对于受访者对城市间交通存在的问题及有近半数(44.5%)表示不知道或无意见，有绝对的差别。或许，大桥要弥补缺乏铁路的不足，需依赖加强的公共汽车服务。如表十二显示，受访者的主张较倾向直通大中型公共巴士。

表十三、受访者对目前大珠三角城市间通行存在问题的判断

	应答者选择		应答人数占比
	答案数	占比	
交通规划（网路布局）不合理	100	8.6%	9.5%
轨道交通不足	42	3.6%	4.0%
路况较差	42	3.6%	4.0%
交通拥堵严重，速度太慢	231	19.8%	22.0%
线路和车次太少	65	5.6%	6.2%
路桥收费太高，通行成本高企	30	2.6%	2.9%
驾驶者不守规则	68	5.8%	6.5%
其他	62	5.3%	5.9%
不知道 / 无意见	519	44.5%	49.4%
不愿回答	6	0.5%	0.6%
总计	1165	100.0%	110.8%

表十四、受访者对大珠三角各城市间交通发展的建议

	人数	占比	有效百分比	累计百分比
高速公路	292	27.8	27.8	27.8
高速铁路	549	52.2	52.2	80.0
城际公共汽车	69	6.6	6.6	86.6
城际水路交通（渡轮）	27	2.6	2.6	89.2
其他	22	2.1	2.1	91.2
不知道 / 无意见	79	7.5	7.5	98.8
不愿回答	13	1.2	1.2	100.0
总计	1051	100.0	100.0	

4. 香港居民对粤港合作的意见

问卷最后针对粤港合作的产业选择和市民对合作前景的信心设置了五个问题。首先是粤港合作产业选择的民意询问。表十五展示了受访者的意见。除了31.6%的受访人选择了“不知道/无意见”和“不愿回答”之外，其他受访人还是做出了积极的配合。选择者最多的是“商贸物流运输业”（20.4%），反映了香港作为自由港的优势地位，以及珠三角“世界工厂”的特征。在生产全球化的今天，大量的原料、成品需要输入输出，这一行业理所当然成为最佳选择。列第二的是“会展旅游产业”（14.3%），随着自由行政策的实施，以及大珠三角整体旅游的成功推介⁹，以及香港、深圳、广州、以及澳门会展业的蓬勃发展，会展旅游产业已经成为珠三角地区服务业发展中的一个重量级选手，其对香港的意义更是非凡。通常被认为是香港在制造业空心化之后最具优势的“金融和专业服务业”并没有受到市民的特别青睐，只列在第三位（10.6%）。另外几个需要较高教育水平和专业技能的产业“先进制造业”（8.8%）、“高新技术产业”（7.8%）和“资讯服务业”（7.5%）依次排在后面。最让人惊讶的是，在出版业、传媒业和娱乐业发达的香港，受访者最看淡的与广东合作的产业选择是“文化创意产业”（4.8%）。

面对广东省、特别是广州市的产业结构升级，以及随制造成本提高（缘于劳动成本、环保标准以及土地费用等的提高）带来的深圳和东莞的产业转移，香港的产业发展也成为社会日益关注的问题。有提议制造业回归的，也有警示香港不可以过度内地化、要加强国际化的。如果过度强调经济发展的客观规律，承认市场机制的基本作用，政府在经济的发展中能够起到的作用就会受到很大局限。令人欣慰的是，在市场失灵普遍存在的情况下，香港政府并没有坚持其“不干预”政策，对清洁生产机制的落力推广，以及香港科技园的投资和建设就是最好的例子。但是此外，香港政府还应该在产业升级的引导方面再接再厉，关注市民的需要、科研的投入，劳动力的培训以及产业（特别是全球化价值链里的服务业¹⁰）

⁹ “粤港两地合作促进旅游”早在1998年的粤港合作联席会议第二次会议中就已提上日程，并在是次会议上提出了推动两地旅游的五项建议。见《粤港合作联席会议第二次会议附件二》。

¹⁰ 科技园的最大功能不在于培养出香港本土的制造业，而是把香港的贸易商品结构从有形的货物提升为无形的技术。在世界范围寻找具有商业开发价值的技术，汇聚世界范围的科技和经营人才，在世界工厂实现量产，这才是香港优势的体现和延续。这是从全球化价值链的角度来发展香

发展的特征，只有通盘考虑，才能更上层楼，于珠三角社会、经济发展中，明确本身的定位，作用和贡献。

表十五、受访者对粤港合作优先产业的选择

	应答者选择		应答人数占比
	答案数	占比	
高新技术产业	82	7.3%	7.8%
金融和专业服务业	111	9.9%	10.6%
商贸物流运输业	214	19.1%	20.4%
资讯服务业	79	7.0%	7.5%
会展旅游产业	150	13.4%	14.3%
文化创意产业	50	4.5%	4.8%
先进制造业	93	8.3%	8.8%
其他	12	1.1%	1.1%
不知道 / 无意见	326	29.0%	31.0%
不愿回答	6	0.5%	0.6%
总计	1123	100.0%	106.9%

接下来的两个问题分别针对广东应该提前对香港开放、以及香港应该进一步对广东开放的领域选择。表十六汇总了两个问题的答案。由表可知，香港市民对两地服务业开放的现时情况基本满意，认为广东对香港市民开放领域“现在的措施已经足够”的受访者占到应答人数的 21.7%，仅次于回答“不知道/无意见”的受访者；而认为香港对广东市民开放领域“现在的措施已经足够”的受访者更占到应答人数的 33.5%，是最高的占比。在其他明确的选项中，“医疗服务”在受访者心中所占位置最重，在两个问题的答案中均占最高比例：认为广东应更加开放的占 14.7%，香港应该更加开放的占 8.5%¹¹；其次广东更应进一步开放的是金融领域的货币兑换¹²（5.9%），而香港更应进一步向广东开放的是“教育与培训、专业

港的产业，香港科技区变成整个价值链的一个关键，在内地连上珠三角的制造业生产，在海外连上市场和技术。

¹¹ 虽然内地孕妇来港分娩曾经引来社会反对，但是在入境和收费方面实行特殊管理后，本港市民仍然认为医疗应该向内地人口开放。

¹² 内地金融市场的开放是大势所趋，对香港金融机构进入内地市场也在 CEPA 中有明确优惠条款，但因为香港作为人民币境外经营中心的优势明显，故此处针对港币与人民币的更自由兑换设问，

资格认证”（4.5%）。

表十六、受访者对粤港两地服务业相互开放领域的意见

	广东开放领域			香港开放领域		
	应答者选择		应答人 数占比	应答者选择		应答人 数占比
	答案数	占比		答案数	占比	
医疗服务	154	13.7%	14.7%	89	8.1%	8.5%
医疗社会保险跨境结算	27	2.4%	2.6%	19	1.7%	1.8%
教育与培训、专业资格认证	37	3.3%	3.5%	47	4.3%	4.5%
港币与人民币区内更自由兑换	62	5.5%	5.9%	37	3.4%	3.5%
保险市场	44	3.9%	4.2%	32	2.9%	3.0%
放宽两地学生跨境求学条件	17	1.5%	1.6%	30	2.7%	2.9%
其他 ¹³	108	9.6%	10.3%	158	14.4%	15.0%
现在的措施已经足够	228	20.3%	21.7%	352	32.0%	33.5%
不知道 / 无意见	443	39.4%	42.2%	330	30.0%	31.4%
不愿回答	4	0.4%	0.4%	6	0.5%	0.6%
总计	1124	100.0%	106.9%	1100	100.0%	104.7%

最后两个问题了解的是香港市民“对粤港合作发展未来前景的信心”和对“由粤港澳主要城市形成的大珠三角都会区未来的竞争力”的评判。表十七展示了受访者对这两个问题的回应。对于粤港合作的前景，40.2%的受访者表示非常有信心和比较有信心，有一定信心的占40.6%。而表示没有信心和非常没有信心的，两项加总也不足10%，不愿回答和无意见的又有近10%。总体而言，基于过去30年的发展，特别是97年金融危机和03年SARS袭港之后，香港经济已经与中国大陆，特别是广东省的经济发展结成一体，兴衰与共。随着两地间人流、物流、资金流以及资讯流的日益扩大，香港和广东的合作将从过去的经济整合过渡到全面的社会融合。在这样的背景下，香港市民有理由对粤港合作发展的未来前景充满信心。

而没有从金融市场整体设问。在受访者的回答中，两个问题合计还有26项答按认为应该开放金融服务业务。因此有理由相信，如果可选答按为金融市场，选择的受访者会更多。

¹³ 在选择“其他”的回答中，有多个认为旅游应该进一步开放（51），出入境手续应简化（65），还有9个答按提及放宽广东人赴港工作；与主流不合的答按也有，如9个回答表示香港不应该对广东开放。

表十七、受访者对未来粤港合作的信心及对大珠三角都会区竞争力的评价

		人数	占比	有效百分比	累计百分比
对粤 港合 作前 景的 信心	非常有信心	163	15.5	15.5	15.5
	比较有信心	259	24.6	24.6	40.2
	有一定信心	427	40.6	40.6	80.8
	没有信心	84	8.0	8.0	88.8
	非常没有信心	16	1.5	1.5	90.3
	不知道 / 无意见	95	9.0	9.0	99.3
	不愿回答	7	0.7	0.7	100.0
总计	1051	100.0	100.0		
对大 珠三 角都 会区 竞争 力的 评价	竞争力很强	284	27.0	27.0	27.0
	竞争力较强	360	34.3	34.3	61.3
	竞争力一般	220	20.9	20.9	82.2
	没有竞争力	41	3.9	3.9	86.1
	不知道 / 无意见	136	12.9	12.9	99.0
	不愿回答	10	1.0	1.0	100.0
	总计	1051	100.0	100.0	

对于“大珠三角都会区”的竞争力，受访者的回答可谓振奋人心，超过一半的受访者(61.3%)认为竞争力很强或较强，而认为这一都会区没有竞争力的只占3.9%。虽然还有两成多的受访者（20.9%）认为它的竞争力一般，但对于一个面积狭小的自由港和发展中的广东省而言，能够通过区域合作打造与发达国家相媲美的世界级都会区，仍然是一个前景美好但任务艰巨的蓝图。更值得关注的是，对粤港合作有信心的比例高到80.8%，无信心者不到10%，有民众如此的支持，两地政府更应精诚合作，共商大计，为实现民众的美好愿望共同努力¹⁴。

¹⁴ 当然，政府、业界以及民间的合作还有很多值得研究和探讨的空间，但市民意见调查无法反映这些内容，本研究的其他报告将酌情分析，并提出对策，此处不做展开。

五 总结

调查的主要问题都得到很明确的答案。可能因香港社会对一些深入具体的问题少有广泛的讨论和认知，部分问题的答案，表示不知道或无意见的比例过高。例如：受访者对提高通关效率的建议（不知道 / 无意见占应答人数57.5%），对目前大珠三角城市间通行存在问题的判断（49.4 %），对粤港合作优先产业的选择（31.0%），对粤港两地服务业相互开放领域的意见：广东开放领域（42.2%），香港开放领域（31.4%）等，使有关议题答案的代表性和可靠性出现问题。在此之外，根据以上分析，我们可以得出以下初步的结论：

- 1、 港人北上主要以商务活动和私人旅游为目的，根据港资企业的分布和与香港的临近位置以及跨境交通的便利性，目前主要旅行目的地集中于珠三角东部的深、穗、莞三市。
- 2、 由于中国内地对港澳居民入境有特殊安排，加上香港与珠三角之间通勤的便利性，对于香港居民而言，跨境旅行和消费不存在通关方面的障碍，但仍有改善的余地。
- 3、 多数港人使用广东省的餐饮和旅游交通服务。鉴于其他服务项目尚未大规模开放给外资以及港人，而内地的服务提供者水平似乎在国际竞争力上有所不足，港人极少北上消费如金融、专业以及医疗、教育等服务。不过像广州暨南大学有5千多香港学生就读，调查反映不出来。
- 4、 调查表明港人北上，“魔术三小时”的确存在。由此推断，如果香港与珠三角西岸的连接更为便利，可能带动香港人流和资金流向西转移，对香港可以扩大投资和出行的可选地点，对珠三角西部城市和澳门则可以带来投资和旅游收入，如果配合良好的管理和运营，港珠澳大桥的建设将带来三赢局面。但关键是珠三角西部和澳门能提供的经济机会和城市功能服务是否可比广州及珠三角东部优胜，由于港商企业在珠三角的投资规模和重心转变，不容易简单地重复港商企业在深圳、东莞的企业和个人投资。澳门的发展与香港企业和居民需求的配合，应作进一步的研究。

- 5、在目前重视环保和优先发展公共交通的趋势下，直通火车（特别是与广东省内其他城市之间的直通火车）和直通巴士仍应该是主要的发展方向；另外从提高口岸利用率和便利商务旅行的角度，也可以增加两地牌照的发放，以提高拥有两地牌照的私家车或商务车在跨境交通中的使用率。但增加两地牌照会涉及两个问题。一是巴士和私家车的能源和废气等环保问题；二是香港及珠三角其他城市的交通挤塞问题，依国际发达城市的经验，增加城市之间车流已属否定的发展政策。或许香港与广东省政府可参考国际上发达国家城市和大都会区的做法，在城市周边设立大型停车场，推行 park and ride 的方法；三是发放牌照时要公平和透明，以免带来社会争议。
- 6、通关除操作方面还有改善的空间之外，如果能普遍实行一地两检、甚至一地一检，不仅便利往来于粤港两地的人口，对刺激香港经济也会是一个利好消息。香港与广东政府都应采用全球最先进的技术手段来降低通关的时间，方便旅客。
- 7、大珠三角城市间交通发展应该优先选择高速铁路，高速公路虽然有方便于交通线路的灵活选择，但从能源、环保和社会经济效益来看，高速铁路以及其他轨道交通网络应为城市之间和城市之内的交通主干线，高速公路则为辅和喂给之用。无论是中央政府和广东省及珠三角地方政府现时的交通运输规划，基本上按照这样的都会区多元交通体系的模式。今后这个模式逐步落实之后，香港居民在珠三角都会区的活动规模和模式都可能受到影响，与本调查所反映出来的情况有所不同。
- 8、商贸物流业一直是香港的优势产业，也是香港作为自由港得天独厚的比较优势。但是随着制造业的升级换代，以及全球供应链管理的发展，香港的商贸物流业也有升级的压力。未来，香港政府应该在产业升级的引导方面加强研究，关注市民的需要、劳动力的培训以及产业（特别是服务业）发展的特征，通盘考虑，在保持原有优势的基础上，更上层楼，作为珠三角社会、经济发展的领军者。

- 9、 受访者普遍重视“医疗服务”的开放，认为广东应更加开放的占14.7%，香港应该更加开放的占8.5%；其次受访者认为广东应进一步开放金融领域，香港应进一步开放“教育与培训、专业资格认证”。

- 10、 香港经济已经与中国大陆，特别是广东省的经济发展结成一体，兴衰与共。随着两地间人流、物流、资金流以及资讯流的日益扩大，香港和广东的合作将从过去的经济整合过渡到全面的社会融合。在这样的背景下，香港市民有理由对粤港合作发展的未来前景充满信心。

- 11、 超过一半的受访者认为由粤港澳主要城市形成的大珠三角都会区未来的竞争力很强或较强。面对民众如此积极的支持，粤港两地政府更应精诚合作，共商大计，为实现民众的美好愿望共同努力。

附录、“粤港经济整合”香港市民调查问卷

你好！我系岭南大学打来的。现正进行一项意见调查。

请问府上的电话号码是否 XXXX XXXX (电话)？

请问府上有多少名 18 岁或以上常住在香港而又在过去一年中曾经到过广东省呢？

有，直接输入合格者人数，并找电脑所抽取的那个人来访问
没有，说谢谢，终止访问，按 ESC

1. 您前往过广东的哪些地方？

[不要读出答案] [最多可选择 10 个答案]

- | | | |
|-------------------|---------|-----------|
| (01) 广州 | (02) 深圳 | (03) 东莞 |
| (04) 珠海 | (05) 中山 | (06) 惠州 |
| (07) 佛山 | (08) 江门 | (09) 肇庆 |
| (10) 其他，请说明：_____ | | |
| (97) 不知道 / 忘记了 | | (98) 不愿回答 |

2. 您前往广东的主要目的是什么？

[不要读出答案] [最多可选择 8 个答案]

- | | |
|----------------|-------------------|
| (01) 商务（出差、经商） | (02) 就业 |
| (03) 探亲访友 | (04) 旅游购物 |
| (05) 投资理财 | (06) 就学 |
| (07) 就医 | (08) 其他，请说明：_____ |
| (97) 不知道 / 忘记了 | (98) 不愿回答 |

3. 您在广东通常使用当地哪些服务？

[不要读出答案] [最多可选择 6 个答案]

- | | |
|--------------|-----------|
| (01) 餐饮和旅游服务 | (02) 教育培训 |
|--------------|-----------|

- (03) 医疗服务 (04) 金融投资 (储蓄、证券、保险等)
(05) 专业服务 (法律、会计、审计等) (06) 其他, 请说明: _____
(97) 不知道 / 忘记了 (98) 不愿回答

4. 如果通行更为便利, 您会选择去广东做什么?

[不要读出答案] [最多可选择 8 个答案]

- (01) 商务 (出差、经商) (02) 就业
(03) 探亲访友 (04) 旅游购物
(05) 投资理财 (06) 就学
(07) 就医 (08) 其他, 请说明: _____
(97) 不知道 / 忘记了 (98) 不愿回答

5. 您从家里 (或公司) 出发抵达广东目的地通常需要花费多长时间?

- (01) 一小时以内 (02) 1-1.99 小时 (03) 2-2.99 小时
(04) 3-3.99 小时 (05) 4 小时或以上
(97) 不知道 / 忘记了 (98) 不愿回答

6. 您前往广东时在香港境内通常使用哪些交通工具?

[不要读出答案] [最多可选择 8 个答案]

- (01) 私家车 (02) 两地牌照的私家车/商务车
(03) 直通火车 (04) 长途直通巴士
(05) 渡轮或快艇 (06) 巴士/小巴
(07) 火车 / 地铁 (08) 的士
(09) 其他, 请说明: _____
(97) 不知道 / 忘记了 (98) 不愿回答

7. 您前往广东时在广东境内通常使用哪些交通工具?

[不要读出答案] [最多可选择 8 个答案]

- (01) 私家车 (02) 两地牌照的私家车/商务车
(03) 直通火车 (04) 长途直通巴士

- (05) 渡轮或快艇 (06) 长途巴士/公交/地铁
(07) 火车 (08) 出租车
(09) 其他, 请说明: _____
(97) 不知道 / 忘记了 (98) 不愿回答

8. 您进出广东通常选择香港的哪些口岸?

[不要读出答案] [最多可选择 8 个答案]

- (01) 罗湖口岸 (02) 落马洲口岸
(03) 沙头角口岸 (04) 文锦渡口岸
(05) 深圳湾口岸 (06) 港澳客轮码头口岸
(07) 中国客运码头口岸 (08) 九广东铁红磡车站口岸
(09) 其他, 请说明: _____
(97) 不知道 / 忘记了 (98) 不愿回答

9. 您往返香港-广东时, 通关时间(包括香港和内地海关)通常是多少?

- (01) 15 分钟以内 (02) 15—29.9 分钟
(03) 30—59.9 分钟 (04) 1 小时或以上
(97) 不知道 / 忘记了 (98) 不愿回答

10. 您进出广东在通关方面最大的不便之处是什么?

[不要读出答案] [最多可选择 7 个答案]

- (01) 签证办理繁琐 (02) 香港方面通关速度太慢
(03) 内地方面通关速度太慢 (04) 往返口岸的交通不便利
(05) 通关口岸太少 (06) 口岸不能 24 小时通关
(07) 其他, 请说明: _____
(96) 没有不方便
(97) 不知道 / 忘记了 (98) 不愿回答

11. 您希望采取哪些方式提高通关效率？

[不要读出答案] [最多可选择 8 个答案]

- (01) 增设 24 小时通关口岸
- (02) 增设新口岸
- (03) 实现深港地铁对接
- (04) 开通更多直通巴士
- (05) 建设跨境城市轨道交通（如港珠等）
- (06) 开通跨境的士运营
- (07) 取消专车专口岸的规定
- (08) 实行“一地两检”甚至“一地一检”
- (09) 其他，请说明：_____
- (97) 不知道 / 无意见
- (98) 不愿回答

12. 您认为粤港城市之间最理想的跨境交通方式应该是什么？

[答案 1 至 4 出现次序随机] [依照出现次序读出答案 1 至 4]

- (01) 直通火车
- (02) 直通大中型公共巴士
- (03) 直通渡轮
- (04) 更多两地牌照的私家车/商务车
- (05) 其他，请说明：_____
- (97) 不知道 / 无意见
- (98) 不愿回答

13. 您认为目前大珠三角各城市之间通行的主要问题是什么？

[不要读出答案] [最多可选择 8 个答案]

- (01) 交通规划（网路布局）不合理
- (02) 轨道交通不足
- (03) 路况较差
- (04) 交通拥堵严重，速度太慢
- (05) 线路和车次太少
- (06) 路桥收费太高，通行成本高企
- (07) 驾驶者不守规则
- (08) 其他，请说明：_____
- (97) 不知道 / 无意见
- (98) 不愿回答

14. 您认为大珠三角各城市之间应该优先发展的交通是什么？

[答案 1 至 4 出现次序随机] [依照出现次序读出答案 1 至 4]

- (01) 高速公路

- (02) 高速铁路
- (03) 城际公共汽车
- (04) 城际水路交通（渡轮）
- (05) 其他，请说明：_____
- (97) 不知道 / 无意见
- (98) 不愿回答

15. 您认为粤港合作的优先产业应该是什么？

[答案 1 至 7 出现次序随机] [依照出现次序读出答案 1 至 7]

- (01) 高新技术产业
- (02) 金融和专业服务业
- (03) 商贸物流运输业
- (04) 资讯服务业
- (05) 会展旅游产业
- (06) 文化创意产业
- (07) 先进制造业
- (08) 其他，请说明：_____
- (97) 不知道 / 无意见
- (98) 不愿回答

16. 您认为广东应该在哪些方面对香港居民提前开放？

[不要读出答案] [最多可选择 7 个答案]

- (01) 医疗服务
- (02) 医疗社会保险跨境结算
- (03) 教育与培训、专业资格认证
- (04) 港币与人民币区内更自由兑换
- (05) 保险市场
- (06) 放宽香港学生赴粤求学条件
- (07) 其他，请说明：_____
- (96) 现在的措施已经足够
- (97) 不知道 / 无意见
- (98) 不愿回答

17. 您认为香港应该在哪些方面对广东居民进一步开放？

[不要读出答案] [最多可选择 7 个答案]

- (01) 医疗服务
- (02) 医疗社会保险跨境结算

- (03) 教育与培训、专业资格认证
- (04) 港币与人民币区内更自由兑换
- (05) 保险市场
- (06) 放宽广东省籍学生赴香港求学条件
- (07) 其他, 请说明: _____
- (96) 现在的措施已经足够
- (97) 不知道 / 无意见
- (98) 不愿回答

18. 您对粤港合作发展未来的前景信心如何?

[要追问有信心/没有信心的程度]

- (01) 非常有信心
- (02) 比较有信心
- (03) 有一定信心
- (04) 没有信心
- (05) 非常没有信心
- (97) 不知道 / 无意见
- (98) 不愿回答

19. 您认为由粤港澳主要城市形成的大珠三角都会区未来的竞争力怎样?

[要追问程度]

- (01) 竞争力很强
- (02) 竞争力较强
- (03) 竞争力一般
- (04) 没有竞争力
- (97) 不知道 / 无意见
- (98) 不愿回答

20. 请问你的就业情况是?

- (01) 全职工作
- (02) 兼职工作
- (03) 家庭主妇 [跳至第 22 题]
- (04) 失业、待业 [跳至第 22 题]
- (05) 退休 [跳至第 22 题]
- (06) 学生 [跳至第 22 题]
- (98) 不愿回答 [跳至第 22 题]

21. 请问你的职位是?

- (01) 经理及行政人员
- (02) 专业人员
- (03) 辅助专业人员
- (04) 文员
- (05) 服务工作及商店销售人员
- (06) 工艺及有关人员
- (07) 机台及机器操作员及装配员
- (08) 非技术工人
- (09) 渔农业熟练工人及不能分类的职业
- (10) 其他
- (98) 不愿回答

22. 请问府上现时每月平均的家庭收入是多少？

- (00) 无收入
- (01) \$10,000 以下
- (02) \$10,000-19,999
- (03) \$20,000-29,999
- (04) \$30,000 或以上
- (97) 不知道
- (98) 不愿回答

23. 请问你的年龄大约是

- (01) 18-19
- (02) 20-24
- (03) 25-29
- (04) 30-34
- (05) 35-39
- (06) 40-44
- (07) 45-49
- (08) 50-54
- (09) 55-59
- (10) 60-64
- (11) 65 或以上
- (98) 不愿回答

24. 请问你的教育程度是？

- (01) 未接受正规教育
- (02) 小学
- (03) 中一至中三 [初中]
- (04) 中四至中五 [高中]
- (05) 预科
- (06) 大专 [文凭]
- (07) 大学或以上
- (08) 其他
- (98) 不愿回答

25. 性别

- (01) 男
- (02) 女

-- 访问已经完结，多谢您接受访问 --