

加速粵港經濟整合

打造世界級珠三角都會區

專題報告之六

《香港市民問卷調查》

智經研究中心委託香港理工大學中國商業中心（中國·香港）進行

2008年10月

# 目錄

一 項目簡介.....	1
二 調查目的和方法.....	1
三 問卷設計.....	1
四 調查結果分析.....	3
1. 受訪者結構.....	3
2. 受訪者現時訪問廣東情況.....	5
3. 受訪者對粵港間通關和交通的意見.....	11
4. 香港居民對粵港合作的意見.....	17
五 總結.....	21
附錄、“粵港經濟整合”香港市民調查問卷.....	24

## 一 項目簡介

本文為香港智經研究中心委託香港理工大學中國商業中心進行的研究項目《粵港經濟整合》課題的分報告——香港市民問卷調查報告。本研究的目的旨在通過問卷調查了解香港市民對粵港要素流動現狀和存在問題的感知，了解他們對粵港在通關、交通、消費、就業、教育、醫療以及產業合作等方面的需求和建議，進而為構建珠三角世界級都會區發展藍圖的確定，以及香港未來發展著力點的選擇提供現實的民意基礎，同時希望為相關的政策研究和學術研究提供參考依據。

## 二 調查目的和方法

調查由香港嶺南大學公共管治研究部根據理工大學中國商業中心提供的調查問卷進行，其目的是了解公眾對粵港經濟合作的意見。是次調查以電話調查形式，在二零零八年七月七日至十五日進行，訪問對象為年齡18歲或以上、常住在香港而又在過去一年中曾經到過廣東省的香港居民。

調查者先以隨機抽樣方式於電話簿中抽取電話樣本，然後再把電話號碼的最後兩個數位以亂數字代替；接通電話後，再從住戶內合乎訪問條件的家庭成員中以隨機抽樣方式選取被訪者。完成問卷共記1051份，回應率為40.5%。

## 三 問卷設計

問卷設計分為三個部分，第一部分是身份甄別，確定受訪者符合上述要求，即18歲或以上、常住在香港而又在過去一年中曾經到過廣東省的香港居民；第二部分是主體調查內容；第三部分是被訪者身份資料，包括職業、年齡、收入、教育程度和性別記錄。

調查問題共設19個，其中單選題6個，多選題13個。內容分為兩個層次：首先是往返粵港的基本情況，然後針對受訪者對通關、交通、產業合作以及大珠三角都會區建設的感受和意見。具體問題<sup>1</sup>包括1.您前往過廣東的哪些地方。2.您前往廣東的主要目的是什麼。3.您在廣東通常使用當地哪些服務。4.如果通行更為便

---

<sup>1</sup> 以下問題中，除註明為單選外，未註明者，均為多選。

利，您會選擇去廣東做什麼。5.您從家裏（或公司）出發抵達廣東目的地通常需要花多長時間（單選）。6.您前往廣東時在香港境內通常使用哪些交通工具。7.您前往廣東時在廣東境內通常使用哪些交通工具。8. 您進出廣東通常選擇香港的哪些口岸。9.您往返香港-廣東時，通關時間（包括香港和內地海關）通常是多少（單選）。以上是調查問卷的第一層次內容。

第二層次的問題又包括兩個方面的內容，首先是香港居民對通關和交通的意見，包括 10.您進出廣東在通關方面最大的不便之處是什麼。11.您希望採取哪些方式提高通關效率。12.您認為粵港城市之間最理想的跨境交通方式應該是什麼（單選）。13.您認為目前大珠三角各城市之間通行的主要問題是什麼。14.您認為大珠三角各城市之間應該優先發展的交通方式是什麼（單選）。其次是香港居民對粵港合作未來前景的意見，包括 15.您認為粵港合作的優先產業應該是什麼。16.您認為廣東應該在哪些方面對香港居民提前開放。17.您認為香港應該在哪些方面對廣東居民進一步開放。18.您對粵港合作發展未來的前景信心如何（單選）。19.您認為由粵港澳主要城市形成的大珠三角都會區未來的競爭力怎樣（單選）。

## 四 調查結果分析

### 1. 受訪者結構

表一、受訪者就業及工作者職位情況

		人數	佔比	有效百分比	累計百分比
就業情況	全職工作	533	50.7	50.7	50.7
	兼職工作	72	6.9	6.9	57.6
	家庭主婦	159	15.1	15.1	72.7
	失業、待業	24	2.3	2.3	75.0
	退休	138	13.1	13.1	88.1
	學生	83	7.9	7.9	96.0
	不願回答	42	4.0	4.0	100.0
	總計	1051	100.0	100.0	
全職或兼職工作者職位情況	經理及行政人員	123	11.7	20.3	20.3
	專業人員	86	8.2	14.2	34.5
	輔助專業人員	64	6.1	10.6	45.1
	文員	77	7.3	12.7	57.9
	服務工作及商店銷售人員	106	10.1	17.5	75.4
	工藝及有關人員	19	1.8	3.1	78.5
	機台及機器操作員及裝配員	25	2.4	4.1	82.6
	非技術工人	35	3.3	5.8	88.4
	漁農業熟練工人及不能分類的職業	4	0.4	0.7	89.1
	其他	24	2.3	4.0	93.1
	不願回答	42	4.0	6.9	100.0
	總計	605	57.6	100.0	

本次調查共錄得有效問卷1051份，除受訪人背景題部分有關職位一題的回答率較低（回答此問題的受訪人佔總數53.6%），但這是因為只對從事全職或兼職工作的受訪者詢問這一問題（見表一），所以仍然可以肯定本次調查的良好回應紀錄。受訪者中，男女各佔比例分別為44.7%和55.3%，與香港統計局公佈的總體人口中男女之比（47.5%:52.5%）相差不大。50.7%從事全職工作，6.9%有兼職工作，15.1%

為家庭主婦，13.1%為退休人員（見表一）。因為失業、待業的受訪者和學生所佔比例只有10.2%，所以年齡分佈也偏向是40歲以上者佔大多數，接近60%（見表二），但只有50-59歲之間的人口數佔比明顯高於香港人口統計中的同段人口佔比。從家庭收入（表二）和教育程度（表三）來看，受訪人的結構也與香港的總體情況相差不多。因此我們可以說，受訪人背景資料顯示，**本調查結果能夠較好地反映本港人口的意見。**

表二、受訪者年齡分佈及每月平均家庭收入狀況

		人數	佔比	有效百分比	累計百分比	香港常住人口情況*
年 齡 分 佈	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
	不願回答	73	6.9	6.9	100	
	總計	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	
	不願回答	213	20.3	20.3	100.0	
	總計	1051	100.0	100.0		

註：\*香港常住人口情況及收入資料根據香港統計署公佈2006年資料計算。

\*\*在香港的人口統計中，此項為20-29歲人口數。

表三、受訪者教育程度情況

	人數	佔比	有效百分比	累計百分比	香港十五歲以上人口教育程度*
未接受正規教育	37	3.5	3.5	3.5	5.5
小學	138	13.1	13.1	16.7	18.4
中學	447	42.5	42.5	59.2	46.4
預科	68	6.5	6.5	65.7	5.6
大專 [文憑]	115	10.9	10.9	76.6	8.1
大學或以上	191	18.2	18.2	94.8	16.1
其他	3	0.3	0.3	95.1	
不願回答	52	4.9	4.9	100.0	
總計	1051	100.0	100.0		

註：\*香港教育局公佈2007年資料。

## 2. 受訪者現時訪問廣東情況

下面我們對問卷的具體問題進行分析。針對現時條件下香港居民前往廣東（特別是珠三角各地）的交通和通關情況，我們設置了9個問題。首先，香港居民通常到訪的城市，根據調查的結果，按選擇比例（無論是佔答案數目比例還是佔應答人數比例），排在前三位的分別是深圳（55.5%）、廣州（42.6%）和東莞（16.8%）。在選擇其他項的受訪者中，除未按照題目要求，只是回答廣東或其他地區，以及不可辨認的地點外，多數選擇清遠、汕頭、汕尾、潮州和韶關等地。根據港資企業的分佈和與香港的臨近位置，不難理解以商務活動和私人旅遊為目的的旅行應該集中於深、穗、莞三市。緊隨其後的是中山市（見表四），目前港人內地置業主要地區是番禺祈福新村、順德碧桂園和中山星辰花園<sup>2</sup>，這就可以幫助我們理解這一資料了<sup>3</sup>。結合第二個問題，對上述結果更容易理解。

<sup>2</sup> 根據《南方都市報》2005年1月27日的報導，中山星辰花園是當時香港人在內地居住的最大社區。

<sup>3</sup> 根據《大公報》的報導，香港規劃署一項調查顯示，港人在內地自置的物業數量，達十八萬一千六百個，而且多集中在深圳、東莞和廣州。未來十年有意於內地置業的九萬六千名港人之中，七成八會選擇在廣東省置業，特別是在深圳、廣州和中山。轉引自搜房網，<http://www.soufun.com/news/2006-07-07/749477.htm>，2008年8月8日登錄。

表四、受訪者通常前往廣東的城市

	應答者選擇		應答人數佔比
	答案數	佔比	
廣州	448	27.0%	42.6%
深圳	583	35.1%	55.5%
東莞	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%
江門	29	1.7%	2.8%
肇慶	34	2.0%	3.2%
其他	65	3.9%	6.2%
不知道 / 忘記了	22	1.3%	2.1%
不願回答	1	0.1%	0.1%
總計	1661	100.00%	158.0%

表五、受訪者前往廣東的主要目的

	目前情況			通行更便利的情況		
	應答者選擇		應答人數佔比	應答者選擇		應答人數佔比
	答案數	佔比		答案數	佔比	
商務（出差、經商）	141	11.70%	13.40%	75	6.40%	7.10%
就業	38	3.20%	3.60%	31	2.60%	2.90%
探親訪友	341	28.30%	32.40%	214	18.20%	20.40%
旅遊購物	656	54.40%	62.40%	682	57.90%	64.90%
投資理財	2	0.20%	0.20%	6	0.50%	0.60%
就學	9	0.70%	0.90%	4	0.30%	0.40%
就醫	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 / 忘記了	4	0.30%	0.40%	124	10.50%	11.80%
不願回答	1	0.10%	0.10%	5	0.40%	0.50%
總計	1205	100.00%	114.70%	1178	100.00%	112.10%

第二個問題是“您前往廣東的主要目的是什麼”。由表五可知，受訪者前往廣東的首三個目的分別是旅遊購物（62.4%）、探親訪友（32.4%）和商務（包括出差公幹和私人經商，13.4%）。以這三個主要目的，通勤的便利性和旅行時間是重要的考慮因素，與香港距離最近的深圳是最佳之選，另外作為南中國中心的省府廣州，就因其悠久的歷史文化因素、便利的交通條件以及港人居住主要社區之一等，成為港人北上第二個主要的目的地城市。根據中國國家統計局2007年公佈的資料，2000、2005和2006三年，珠三角各城市實際利用外資最多的即為深圳、廣州和東莞。因此，東莞在港人北上的目的地城市中列第三就應是意料之中。在未來，這種情況也難有大的改變。因為，在我們詢問受訪者“如果通行更為便利，您會選擇去廣東做什麼”時，除保留意見表示“不知道”的人數顯著增加以外，其餘各項都變化不大，甚至選擇“探親訪友”和“商務”的人數更是下降，但是選擇人數多寡的順序根本沒有變化。這表明，香港與珠三角之間通勤的便利性對於香港居民而言，不存在障礙，除非廣東省內出現重要變化，如基礎設施更為完善，交通更為便捷，特色旅遊得到更好開發，或是香港與廣東的經濟和社會聯繫更為緊密，如廠商投資擴大、大量中低收入人群到廣東生活等，人們不會因為通行更為便利，而設想更多前往廣東生活和消費。

不過，珠三角都會區在今後幾年裏，城際與城市區內的軌道交通會有巨大的擴張，例如深圳至東莞至廣州的軌道交通時間會進一步壓縮在一小時至半小時之內，而廣州至佛山、珠海亦會大大縮短距離時間。由香港往珠三角東岸會在一小時之內，往西岸亦會在二小時之內，因而可能會因此大大改變香港人往珠三角的情況。時間減省會否刺激香港人增加往珠三角的機會呢？這個問題亦涉及珠三角半小時或一小時生活圈和經濟圈內今後這幾年城市功能、消費服務等會有怎樣的改善，從而與交通時間減省來一起吸引更多香港人更多機會往珠三角使用當地的服務。今次的問卷未足以答覆這個問題。表五所顯示出有關通行更便利情況下選擇不知道的比重大增，或許反映受訪者不明白『更便利』的意思，難以選擇。

表六、受訪者在廣東通常使用的服務

	應答者選擇		應答人數佔比
	答案數	佔比	
餐飲和旅遊服務	905	82.0%	86.1%
教育培訓	9	0.8%	0.9%
醫療服務	24	2.2%	2.3%
金融投資（儲蓄、證券、保險等）	9	0.8%	0.9%
專業服務（法律、會計、審計等）	8	0.7%	0.8%
其他	70	6.3%	6.7%
不知道 / 忘記了	73	6.6%	6.9%
不願回答	5	0.5%	0.5%
總計	1103	100.0%	104.9%

表七、受訪者抵達廣東目的地通常需要時間

	人數	佔比	有效百分比	累計百分比
1 小時以內	160	15.2	15.2	15.2
1—1.99 小時	299	28.4	28.4	43.7
2—2.99 小時	232	22.1	22.1	65.7
3—3.99 小時	191	18.2	18.2	83.9
4 小時或以上	120	11.4	11.4	95.3
不知道 / 忘記了	48	4.6	4.6	99.9
不願回答	1	0.1	0.1	100.0
總計	1051	100.0	100.0	

表六顯示的是“您在廣東通常使用當地哪些服務”這一問題的答案。與我們通常的理解並沒有什麼偏差，多數港人（86.1%）使用廣東省的餐飲和旅遊服務。鑒於其他服務項目尚未大規模開放給外資（包括港資），而內地的服務提供者水平又不具有競爭力，港人沒有理由北上消費這些服務（如金融、專業服務以及醫療、教育）。表七則證實了“魔術三小時”的存在，受訪者在三小時之內抵達目的地的累計佔比為65.7%。由此推斷，如果香港與珠三角西岸的連接更為便利，應該可以帶動香港人流和資金流向西轉移，對香港和珠三角西部都有利。但是東岸更為便利（在半小時至一小時之間）會否更大地吸引香港人流和資金集中東岸，從而產生對西岸的『擠佔』（Crowding out）作用，有待進一步研究，也相信會決定

於東西岸今後發展的差距會否進一步擴大抑或縮窄。

表八、受訪者前往廣東時通常使用的交通工具

	香港境內			廣東境內		
	應答者選擇		應答人 數佔比	應答者選擇		應答人 數佔比
	答案數	佔比		答案數	佔比	
私家車	28	2.10%	2.70%	63	4.8%	6.0%
兩地牌照的私家車／商務車	11	0.80%	1.00%	36	2.8%	3.4%
直通火車	98	7.40%	9.30%	28	2.2%	2.7%
長途直通巴士	273	20.50%	26.00%	233	17.9%	22.2%
渡輪或快艇	61	4.60%	5.80%	12	0.9%	1.1%
巴士／小巴*	245	18.40%	23.30%	417	32.1%	39.7%
火車／地鐵**	579	43.50%	55.10%	134	10.3%	12.7%
計程車/出租車	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 / 忘記了	4	0.30%	0.40%	31	2.4%	2.9%
總計	1331	100.00%	126.60%	1299	100.0%	123.6%

註：\*香港本地概念為路面公共交通，意同廣東境內公共交通，包括廣東省內的公共汽車（市內及長途）和地鐵。

\*\*香港本地概念為港鐵公司經營的軌道交通，包括全部的市區列車服務；適用於廣東時，僅指鐵道部下轄軌道交通，即個城市之間的鐵路客運，地鐵歸類於公共交通。

表八匯總了受訪者前往廣東時通常使用的交通工具情況。在香港境內，人們通常使用的交通工具中以火車和地鐵為主（佔應答者所選答案的43.5%，若以應答者人數計則佔55%以上），選擇長途直通巴士的列第二。在目前重視環保和優先發展公共交通的趨勢下，直通火車<sup>4</sup>和直通巴士仍應該是主要的發展方向，特別是高速的直通火車可能更為重要。從提高口岸利用率和便利商務旅行的角度，也可以增加兩地牌照的發放，以提高兩地牌照的私家車或商務車的使用率。不過，增加進出香港的車流，涉及香港內部交通的擠塞和環保考慮。香港因有兩地車牌的車輛較少，或可稍加增加，但增加要有一個公平透明的標準和機制，以免引起社

<sup>4</sup> 本次調查中選擇本項的受訪者並不多，不足 10%。相對於直通巴士，直通火車的最大不便之處就是可選擇的目的地太少，目前只有東莞和廣州東兩站。因此直通火車未來的發展方向應該是與廣東其他城市相連，或是與廣東省內的城際軌道交通接駁。當然這也涉及海關和出入境管理的問題，需要雙方政府的主管部門合作解決。

會不滿。受訪者中使用兩地牌的只佔1%，(或表十二建議的8.9%) 顯示出這不是香港社會大眾的要求。相比之下，在廣東境內則有更多人選擇搭乘計程車。雖然仍有近40%的受訪者選擇公共交通，但是公共交通線路不發達，站點位置不方便，加之大陸計程車費用較低等原因，30%以上的受訪者選擇計程車作為交通工具，列第二位。選擇計程只是反映目前珠三角公共交通設施不足夠和不方便，因為在於過往珠三角地方政府不重視公共交通。但近年政策已改變，軌道交通的擴張、普及和公共交通改善，肯定會改變現時交通使用的模式。在都市區內，計程車的作用一般只屬於短程接駁。珠三角內，特別是東莞市現時依賴計程車並不正常，應屬過渡現象。另外一個值得注意的結果是，在所有的交通方式中，選擇渡輪或快艇的人數非常少。鑒於目前香港與珠三角西岸城市之間的主要連接方式為渡輪，這從另一方面證明香港居民北上珠三角西岸的遊客較少。

表九列示的信息沒有太多歧義。香港居民進出廣東使用最多的口岸是世界第一繁忙口岸——深圳羅湖口岸，之後是公共交通（特別是香港方面）便利的落馬洲／皇崗口岸，而第一個使用一地兩檢的深圳灣口岸列第三。隨著口岸管理的改進，如允許持有落馬洲／黃崗口岸兩地牌照的汽車使用深圳灣口岸，以及加強公共交通的便利性，深圳灣口岸的使用率有較大的提升空間。在通關方面，由於中國大陸對港、澳、台居民入境有特殊安排，加上電子通道的使用，香港居民的通關非常便捷，15 分鐘以內通關（包括香港和內地海關）的佔63.7%，半小時以內的則達到87.1%，無怪乎超過60%的受訪者表示通關“沒有不方便”了（見表十）。

表九、受訪者進出廣東使用的口岸及所需通關時間(包括香港和內地海關)

口岸選擇	應答者選擇		應答人數佔比
	答案數	佔比	
羅湖口岸	720	52.0%	68.5%
落馬洲 / 皇崗口岸	372	27.0%	35.6%
落馬洲 / 福田口岸	35	2.5%	3.3%
沙頭角口岸	20	1.4%	1.9%
文錦渡口岸	15	1.1%	1.4%
深圳灣口岸	105	8.1%	10.7%
港澳客輪碼頭口岸	29	2.1%	2.8%
中國客運碼頭口岸	29	2.1%	2.8%
九廣東鐵紅磡車站口岸	15	1.1%	1.4%
其他	19	0.6%	0.8%
不知道 / 忘記了	28	2.0%	2.7%
總計	1385	100.0%	131.8%
通關時間	人數	佔比	累計百分比
15 分鐘以內	669	63.7	63.7
15 – 29.9 分鐘	246	23.4	87.1
30 – 59.9 分鐘	55	5.2	92.3
1 小時或以上	24	2.3	94.6
不知道 / 忘記了	56	5.3	99.9
不願回答	1	0.1	100.0
總計	1051	100.0	

### 3. 受訪者對粵港間通關和交通的意見

承接對通關現狀的問題，我們接下來收集受訪者對粵港之間通關改善和對未來交通發展方向的意見。如上所述，大多數受訪者對現時的通關情況滿意，超過一半的受訪者認為通關沒有不方便。但不可否認，通關仍有改善的空間。由於選擇其他的受訪者也不在少數，我們對答案記錄進行了進一步的分析，發現表示“人太多”（也可以理解為e通道或檢查櫃位不足）的受訪者有68位，對e通道表示不滿（操作不便、機器常壞等）的有25位，其他多數抱怨通關本身（兩檢太麻煩、接駁上上下下麻煩、要過兩個關口不方便等）。因此，通關還有改善的空間，當然，

如果能普遍實行一地兩檢、甚至一地一檢，對於往來於粵港兩地的香港居民而言，將是一大福音<sup>5</sup>。

---

<sup>5</sup> 隨著粵港兩地發展水平的差距不斷縮小，香港政府可以考慮對廣東（或者珠三角城市）居民試行特殊的入境簽證安排，亦可對個別城市例如深圳，採取試驗式的先行安排，以此推動。此舉不僅能夠便利廣東居民的往來，也可以增加口岸的使用效率和刺激香港的消費，並進一步促進香港與珠三角都會區的整合（經濟社會和文化）。當然，這種安排將對政府的管理能力提出挑戰，要求政府提升能力，體制創新。

表十、受訪者對進出廣東時通關的意見

	應答者選擇		應答人數佔比
	答案數	佔比	
簽證辦理繁瑣	41	3.8%	3.9%
香港方面通關速度太慢	62	5.7%	5.9%
內地方面通關速度太慢	63	5.8%	6.0%
往返口岸的交通不便利	17	1.6%	1.6%
通關口岸太少	15	1.4%	1.4%
口岸不能24小時通關	4	0.4%	0.4%
其他	174	15.9%	16.6%
沒有不方便	677	61.9%	64.4%
不知道 / 忘記了	35	3.2%	3.3%
不願回答	5	0.5%	0.5%
總計	1093	100.0%	104.0%

表十一、受訪者對提高通關效率的建議

	應答者選擇		應答人數佔比
	答案數	佔比	
增設 24 小時通關口岸	62	5.8%	5.9%
增設新口岸	69	6.4%	6.6%
實現深港地鐵對接	9	0.8%	0.9%
開通更多直通巴士	11	1.0%	1.0%
建設跨境城市軌道交通	13	1.2%	1.2%
取消專車專口岸的規定	5	0.5%	0.5%
實行“一地兩檢”甚至“一地一檢”	115	10.7%	10.9%
其他	180	16.8%	17.1%
不知道 / 無意見	604	56.4%	57.5%
不願回答	2	0.2%	0.2%
總計	1070	100.0%	101.8%

既然通關效率還可以進一步改善，香港市民的建議就值得我們關注了。表十一是問題“您希望採取哪些方式提高通關效率”的答案匯總情況。對應於前述超過60%認為通關沒有不方便的態度，這裏回答“不知道/無意見”的亦超過50%。而

在給出明確答案的回答中，“實行‘一地兩檢’甚至‘一地一檢’”的選擇人數最眾，超過10%。列第二的是“增設新口岸”（69人）。而選擇“取消專車專口岸的規定”一項的人數最少（5人），選擇“實現深港地鐵對接”的略多，但仍不足10人。這與政府的舉措有較大出入。在西部通道使用效率不高的情況下，政府更多的考慮是車牌的使用，而對建設新口岸比較謹慎。香港政府習慣於解決現有問題，卻不善於制定戰略規劃，未雨綢繆，而市民的建議根據自身的感受得出，不會統領全局提出規劃式的建議。具體來說，這種差距可以從兩個方面解釋，一是地理位置的原因，二是過境交通方式的原因。現時香港的東部缺少便利位置的口岸，而當市民過關遇人多，且需要排隊等待時，自然很容易想到應該增設新口岸。另外根據前面的分析，港人北上在內地搭乘地鐵的人數不多，加上深圳和廣州的地鐵網絡還不夠發達，因此對於“地鐵對接”的問題，市民沒有現時的期待。但是對新口岸的需求卻從另一個角度暴露出過關人多且分流不暢的問題。

對選擇“其他”項的具體答案進一步跟蹤，印證了上述分析。我們發現受訪者最多的建議是增加櫃位（人手）或e通道（共計88項），另外還有11項涉及e通道的技術改善。可見在現有條件下，海關（特別是內地海關，有多個答案認為內地更應加緊改善）工作效率的提升仍然是最主要的提高通關效率的方式。另外也有極少數受訪者提出“應重建關口”、“唔使檢驗，直行直過”、“無海關”等大膽設想。

表十二、受訪者對粵港城市之間理想跨境交通方式的意見

	人數	佔比	有效百分比	累計百分比
直通火車	513	48.8	48.8	48.8
直通大中型公共巴士	307	29.2	29.2	78.0
直通渡輪	48	4.6	4.6	82.6
更多兩地牌照的私家車／商務車	94	8.9	8.9	91.5
其他	18	1.7	1.7	93.2
不知道／無意見	53	5.0	5.0	98.3
不願回答	18	1.7	1.7	100.0
總計	1051	100.0	100.0	

在詢問了關於通關的問題之後，接下來我們設置了三個關於交通的問題，徵詢香港居民的意見。問題包括與接壤城市間的跨境交通和與珠三角其他城市之間的交通連接兩個方面。前述分析已經總結了香港居民北上使用的交通工具，在香港境內，人們通常使用的交通工具中以火車和地鐵為主，選擇長途直通巴士的列第二。表十二總結了受訪者對粵港之間理想**跨境**交通方式的意見。不謀而合，近半數的受訪者選擇直通火車<sup>6</sup>，選擇直通巴士的列第二，佔比近30%，列第三的是“更多兩地牌照的私家車/商務車”（8.9%）。

雖然有近一半（49.4%）的受訪者（見表十三）在回答“您認為目前大珠江三角洲個城市之間通行的主要問題是什麼”這一問題時，表示“不知道/無意見”，但在給出明確答案的受訪者中，最多的選擇是“交通擁堵嚴重，速度太慢”（22%）<sup>7</sup>，其次是“交通規劃（網路佈局）不合理”（9.5%）。由於大多數港人北上並不是自駕車，所以對路橋收費的意見最少<sup>8</sup>。而針對大珠三角各城市間交通發展的選擇，91.2%的受訪者積極地表達了自己的意見（見表十四）。這裏，香港市民再一次表現出對軌道交通的偏愛，超過一半的受訪者（52.2%）認為大珠三角城市間交通發展的優先選擇應該是高速鐵路，這與廣東省的城際輕軌網路的建設規劃不謀而合。排在第二位的是高速公路（27.8%）。在廣東省內幅員遼闊，基礎設施建設還滯後的情況下，高速公路對於直通巴士和自駕車的商務及休閒人士更為方便。香港受訪者作此選擇也是必然之理。在明確的答案中，選擇水路交通的受訪者佔比最小，只有2.6%。看來對於習慣陸地生存的人類，水路交通應該只能是一種沒有其他連接（陸路和空路連接）時情非得以的替代，人們還是更適應、也更需要地面交通的連接方式。由此可見，港珠澳大橋的建設將是改善珠三角西岸連接性的重要工程，將對西岸建設起到的作用，同時也將有利於保持香港的**區域中心地位**。不過，實際的作用多大，還決定於其他因素，例如香港與珠三角西岸的經濟合作，包括產業上的配對，西岸經濟對香港居民能否提供具吸引力的服務，如最主要的餐飲旅遊服務，是否可與深圳、東莞、廣州競爭，以及西岸

<sup>6</sup> 這裏的直通火車不僅指九廣直通車，也包括直達深圳羅湖和落馬洲，以及未來可能興建的一切跨境的軌道交通。鑒於軌道交通有準時、安全、快速、運輸量大等優點，以及香港內部發達的軌道交通展現給市民的示範效應，香港居民對軌道交通是有所偏愛的。

<sup>7</sup> 有受訪者對此選項作了進一步的說明，結合我們掌握的其他資料，造成擁堵的原因主要有兩個：一是過境緩慢，二是內地交通車多、人多、管理不善造成擁堵。

<sup>8</sup> 亦因此，此答案不適宜作為港珠澳大橋收費的參考，收費成本的高低應該更多注重跨境交通運營（包括貨運和客運）企業的意見。

居民來港的便利性和需要。缺乏鐵路連駁對港珠澳大橋是一個缺憾，因為鐵路的集體運輸功能是不可替代的。表十四顯示受訪者明確地佔大多數主張高速鐵路作為珠三角各城市之間的交通連繫。在這條問題中，受訪者表示不知道或無意見的只佔7.5%。相對於受訪者對城市間交通存在的問題及有近半數(44.5%)表示不知道或無意見，有絕對的差別。或許，大橋要彌補缺乏鐵路的不足，需依賴加強的公共汽車服務。如表十二顯示，受訪者的主張較傾向直通大中型公共巴士。

表十三、受訪者對目前大珠三角城市間通行存在問題的判斷

	應答者選擇		應答人數佔比
	答案數	佔比	
交通規劃（網路佈局）不合理	100	8.6%	9.5%
軌道交通不足	42	3.6%	4.0%
路況較差	42	3.6%	4.0%
交通擁堵嚴重，速度太慢	231	19.8%	22.0%
線路和車次太少	65	5.6%	6.2%
路橋收費太高，通行成本高企	30	2.6%	2.9%
駕駛者不守規則	68	5.8%	6.5%
其他	62	5.3%	5.9%
不知道 / 無意見	519	44.5%	49.4%
不願回答	6	0.5%	0.6%
總計	1165	100.0%	110.8%

表十四、受訪者對大珠三角各城市間交通發展的建議

	人數	佔比	有效百分比	累計百分比
高速公路	292	27.8	27.8	27.8
高速鐵路	549	52.2	52.2	80.0
城際公共汽車	69	6.6	6.6	86.6
城際水路交通（渡輪）	27	2.6	2.6	89.2
其他	22	2.1	2.1	91.2
不知道 / 無意見	79	7.5	7.5	98.8
不願回答	13	1.2	1.2	100.0
總計	1051	100.0	100.0	

#### 4. 香港居民對粵港合作的意見

問卷最後針對粵港合作的產業選擇和市民對合作前景的信心設置了五個問題。首先是粵港合作產業選擇的民意詢問。表十五展示了受訪者的意見。除了31.6%的受訪人選擇了“不知道/無意見”和“不願回答”之外，其他受訪人還是做出了積極的配合。選擇者最多的是“商貿物流運輸業”（20.4%），反映了香港作為自由港的優勢地位，以及珠三角“世界工廠”的特徵。在生產全球化的今天，大量的原料、成品需要輸入輸出，這一行業理所當然成為最佳選擇。列第二的是“會展旅遊產業”（14.3%），隨著自由行政策的實施，以及大珠三角整體旅遊的成功推介<sup>9</sup>，以及香港、深圳、廣州、以及澳門會展業的蓬勃發展，會展旅遊產業已經成為珠三角地區服務業發展中的一個重量級選手，其對香港的意義更是非凡。通常被認為是香港在製造業空心化之後最具優勢的“金融和專業服務業”並沒有受到市民的特別青睞，只列在第三位（10.6%）。另外幾個需要較高教育水平和專業技能的產業“先進製造業”（8.8%）、“高新技術產業”（7.8%）和“資訊服務業”（7.5%）依次排在後面。最讓人驚訝的是，在出版業、傳媒業和娛樂業發達的香港，受訪者最看淡的與廣東合作的產業選擇是“文化創意產業”（4.8%）。

面對廣東省、特別是廣州市的產業結構升級，以及隨製造成本提高（緣於勞動成本、環保標準以及土地費用等的提高）帶來的深圳和東莞的產業轉移，香港的產業發展也成為一個社會日益關注的問題。有提議製造業回歸的，也有警示香港不可以過度內地化、要加強國際化的。如果過度強調經濟發展的客觀規律，承認市場機制的基本作用，政府在經濟的發展中能夠起到的作用就會受到很大局限。令人欣慰的是，在市場失靈普遍存在的情況下，香港政府並沒有堅持其“不干預”政策，對清潔生產機制的落力推廣，以及香港科技園的投資和建設就是最好的例子。但是此外，香港政府還應該在產業升級的引導方面再接再厲，關注市民的需要、科研的投入，勞動力的培訓以及產業（特別是全球化價值鏈裏的服務業<sup>10</sup>）

<sup>9</sup> “粵港兩地合作促進旅遊”早在1998年的粵港合作聯席會議第二次會議中就已提上日程，並在是次會議上提出了推動兩地旅遊的五項建議。見《粵港合作聯席會議第二次會議附件二》。

<sup>10</sup> 科技園的最大功能不在於培養出香港本土的製造業，而是把香港的貿易商品結構從有形的貨物提升為無形的技術。在世界範圍尋找具有商業開發價值的技術，匯聚世界範圍的科技和經營人才，在世界工廠實現量產，這才是香港優勢的體現和延續。這是從全球化價值鏈的角度來發展香港的產業，香港科技區變成整個價值鏈的一個關鍵，在內地連上珠三角的製造業生產，在海外連上市場和技術。

發展的特徵，只有通盤考慮，才能更上層樓，於珠三角社會、經濟發展中，明確本身的定位，作用和貢獻。

表十五、受訪者對粵港合作優先產業的選擇

	應答者選擇		應答人數佔比
	答案數	佔比	
高新技術產業	82	7.3%	7.8%
金融和專業服務業	111	9.9%	10.6%
商貿物流運輸業	214	19.1%	20.4%
資訊服務業	79	7.0%	7.5%
會展旅遊產業	150	13.4%	14.3%
文化創意產業	50	4.5%	4.8%
先進製造業	93	8.3%	8.8%
其他	12	1.1%	1.1%
不知道 / 無意見	326	29.0%	31.0%
不願回答	6	0.5%	0.6%
總計	1123	100.0%	106.9%

接下來的兩個問題分別針對廣東應該提前對香港開放、以及香港應該進一步對廣東開放的領域選擇。表十六匯總了兩個問題的答案。由表可知，香港市民對兩地服務業開放的現時情況基本滿意，認為廣東對香港市民開放領域“目前的措施已經足夠”的受訪者佔到應答人數的 21.7%，僅次於回答“不知道/無意見”的受訪者；而認為香港對廣東市民開放領域“目前的措施已經足夠”的受訪者更佔到應答人數的 33.5%，是最高的佔比。在其他明確的選項中，“醫療服務”在受訪者心中所佔位置最重，在兩個問題的答案中均佔最高比例：認為廣東應更加開放的佔 14.7%，香港應該更加開放的佔 8.5%<sup>11</sup>；其次廣東更應進一步開放的是金融領域的貨幣兌換<sup>12</sup>（5.9%），而香港更應進一步向廣東開放的是“教育與培訓、專業資格認證”（4.5%）。

<sup>11</sup> 雖然內地孕婦來港分娩曾經引來社會反對，但是在入境和收費方面實行特殊管理後，本港市民仍然認為醫療應該向內地人口開放。

<sup>12</sup> 內地金融市場的開放是大勢所趨，對香港金融機構進入內地市場也在 CEPA 中有明確優惠條款，但因為香港作為人民幣境外經營中心的優勢明顯，故此處針對港幣與人民幣的更自由兌換設問，而沒有從金融市場整體設問。在受訪者的回答中，兩個問題合計還有 26 項答案認為應該開放金融服務業務。因此有理由相信，如果可選答案為金融市場，選擇的受訪者會更多。

表十六、受訪者對粵港兩地服務業相互開放領域的意見

	廣東開放領域			香港開放領域		
	應答者選擇		應答人 數佔比	應答者選擇		應答人 數佔比
	答案數	佔比		答案數	佔比	
醫療服務	154	13.7%	14.7%	89	8.1%	8.5%
醫療社會保險跨境結算	27	2.4%	2.6%	19	1.7%	1.8%
教育與培訓、專業資格認證	37	3.3%	3.5%	47	4.3%	4.5%
港幣與人民幣區內更自由兌換	62	5.5%	5.9%	37	3.4%	3.5%
保險市場	44	3.9%	4.2%	32	2.9%	3.0%
放寬兩地學生跨境求學條件	17	1.5%	1.6%	30	2.7%	2.9%
其他 <sup>13</sup>	108	9.6%	10.3%	158	14.4%	15.0%
<b>現在的措施已經足夠</b>	<b>228</b>	<b>20.3%</b>	<b>21.7%</b>	<b>352</b>	<b>32.0%</b>	<b>33.5%</b>
不知道 / 無意見	443	39.4%	42.2%	330	30.0%	31.4%
不願回答	4	0.4%	0.4%	6	0.5%	0.6%
總計	1124	100.0%	106.9%	1100	100.0%	104.7%

最後兩個問題瞭解的是香港市民“對粵港合作發展未來前景的信心”和對“由粵港澳主要城市形成的大珠三角都會區未來的競爭力”的評判。表十七展示了受訪者對這兩個問題的回應。對於粵港合作的前景，40.2%的受訪者表示非常有信心和比較有信心，有一定信心的佔40.6%。而表示沒有信心和非常沒有信心的，兩項加總也不足10%，不願回答和無意見的又有近10%。總體而言，基於過去30年的發展，特別是97年金融危機和03年SARS襲港之後，香港經濟已經與中國大陸，特別是廣東省的經濟發展結成一體，興衰與共。隨著兩地間人流、物流、資金流以及資訊流的日益擴大，香港和廣東的合作將從過去的經濟整合過渡到全面的社會融合。在這樣的背景下，香港市民有理由對粵港合作發展的未來前景充滿信心。

<sup>13</sup> 在選擇“其他”的回答中，有多個認為旅遊應該進一步開放（51），出入境手續應簡化（65），還有9個答案提及放寬廣東人赴港工作；與主流不合的答案也有，如9個回答表示香港不應該對廣東開放。

表十七、受訪者對未來粵港合作的信心及對大珠三角都會區競爭力的評價

		人數	佔比	有效百分比	累計百分比
對粵 港合 作前 景的 信心	非常有信心	163	15.5	15.5	15.5
	比較有信心	259	24.6	24.6	40.2
	有一定信心	427	40.6	40.6	80.8
	沒有信心	84	8.0	8.0	88.8
	非常沒有信心	16	1.5	1.5	90.3
	不知道／無意見	95	9.0	9.0	99.3
	不願回答	7	0.7	0.7	100.0
總計	1051	100.0	100.0		
對大 珠三 角都 會區 競爭 力的 評價	競爭力很強	284	27.0	27.0	27.0
	競爭力較強	360	34.3	34.3	61.3
	競爭力一般	220	20.9	20.9	82.2
	沒有競爭力	41	3.9	3.9	86.1
	不知道／無意見	136	12.9	12.9	99.0
	不願回答	10	1.0	1.0	100.0
	總計	1051	100.0	100.0	

對於“大珠三角都會區”的競爭力，受訪者的回答可謂振奮人心，超過一半的受訪者（61.3%）認為競爭力很強或較強，而認為這一都會區沒有競爭力的只佔3.9%。雖然還有兩成多的受訪者（20.9%）認為它的競爭力一般，但對於一個面積狹小的自由港和發展中的廣東省而言，能夠通過區域合作打造與發達國家相媲美的世界級都會區，仍然是一個前景美好但任務艱巨的藍圖。更值得關注的是，對粵港合作有信心的比例高到80.8%，無信心者不到10%，有民眾如此的支持，兩地政府更應精誠合作，共商大計，為實現民眾的美好願望共同努力<sup>14</sup>。

<sup>14</sup> 當然，政府、業界以及民間的合作還有很多值得研究和探討的空間，但市民意見調查無法反映這些內容，本研究的其他報告將酌情分析，並提出對策，此處不做展開。

## 五 總結

調查的主要問題都得到很明確的答案。可能因香港社會對一些深入具體的問題少有廣泛的討論和認知，部分問題的答案，表示不知道或無意見的比例過高。例如：受訪者對提高通關效率的建議（不知道 / 無意見佔應答人數57.5%），對目前大珠三角城市間通行存在問題的判斷（49.4 %），對粵港合作優先產業的選擇（31.0%），對粵港兩地服務業相互開放領域的意見：廣東開放領域（42.2%），香港開放領域（31.4%）等，使有關議題答案的代表性和可靠性出現問題。在此之外，根據以上分析，我們可以得出以下初步的結論：

- 1、 港人北上主要以商務活動和私人旅遊為目的，根據港資企業的分佈和與香港的臨近位置以及跨境交通的便利性，目前主要旅行目的地集中於珠三角東部的深、穗、莞三市。
- 2、 由於中國內地對港澳居民入境有特殊安排，加上香港與珠三角之間通勤的便利性，對於香港居民而言，跨境旅行和消費不存在通關方面的障礙，但仍有改善的餘地。
- 3、 多數港人使用廣東省的餐飲和旅遊交通服務。鑒於其他服務項目尚未大規模開放給外資以及港人，而內地的服務提供者水平似乎在國際競爭力上有所不足，港人極少北上消費如金融、專業以及醫療、教育等服務。不過像廣州暨南大學有5千多香港學生就讀，調查反映不出來。
- 4、 調查表明港人北上，“魔術三小時”的確存在。由此推斷，如果香港與珠三角西岸的連接更為便利，可能帶動香港人流和資金流向西轉移，對香港可以擴大投資和出行的可選地點，對珠三角西部城市和澳門則可以帶來投資和旅遊收入，如果配合良好的管理和運營，港珠澳大橋的建設將帶來三贏局面。但關鍵是珠三角西部和澳門能提供的經濟機會和城市功能服務是否可比廣州及珠三角東部優勝，由於港商企業在珠三角的投資規模和重心轉變，不容易簡單地重複港商企業在深圳、東莞的企業和個人投資。澳門的發展與香港企業和居民需求的配合，應作進一步的研究。

- 5、在目前重視環保和優先發展公共交通的趨勢下，直通火車（特別是與廣東省內其他城市之間的直通火車）和直通巴士仍應該是主要的發展方向；另外從提高口岸利用率和便利商務旅行的角度，也可以增加兩地牌照的發放，以提高擁有兩地牌照的私家車或商務車在跨境交通中的使用率。但增加兩地牌照會涉及兩個問題。一是巴士和私家汽車的能源和廢氣等環保問題；二是香港及珠三角其他城市的交通擠塞問題，依國際發達城市的經驗，增加城市之間車流已屬否定的發展政策。或許香港與廣東省政府可參考國際上發達國家城市和大都會區的做法，在城市周邊設立大型停車場，推行 park and ride 的方法；三是發放牌照時要公平和透明，以免帶來社會爭議。
- 6、通關除操作方面還有改善的空間之外，如果能普遍實行一地兩檢、甚至一地一檢，不僅便利往來於粵港兩地的人口，對刺激香港經濟也會是一個利好消息。香港與廣東政府都應採用全球最先進的技術手段來降低通關的時間，方便旅客。
- 7、大珠三角城市間交通發展應該優先選擇高速鐵路，高速公路雖然有方便於交通線路的靈活選擇，但從能源、環保和社會經濟效益來看，高速鐵路以及其他軌道交通網絡應為城市之間和城市之內的交通主幹線，高速公路則為輔助和喂給之用。無論是中央政府和廣東省及珠三角地方政府現時的交通運輸規劃，基本上按照這樣的都會區多元交通體系的模式。今後這個模式逐步落實之後，香港居民在珠三角都會區的活動規模和模式都可能受到影響，與本調查所反映出來的情況有所不同。
- 8、商貿物流業一直是香港的優勢產業，也是香港作為自由港得天獨厚的比較優勢。但是隨著製造業的升級換代，以及全球供應鏈管理的發展，香港的商貿物流業也有升級的壓力。未來，香港政府應該在產業升級的引導方面加強研究，關注市民的需要、勞動力的培訓以及產業（特別是服務業）發展的特徵，通盤考慮，在保持原有優勢的基礎上，更上層樓，作為珠三角社會、經濟發展的領軍者。

- 9、 受訪者普遍重視“醫療服務”的開放，認為廣東應更加開放的佔14.7%，香港應該更加開放的佔8.5%；其次受訪者認為廣東應進一步開放金融領域，香港應進一步開放“教育與培訓、專業資格認證”。
- 10、 香港經濟已經與中國大陸，特別是廣東省的經濟發展結成一體，興衰與共。隨著兩地間人流、物流、資金流以及資訊流的日益擴大，香港和廣東的合作將從過去的經濟整合過渡到全面的社會融合。在這樣的背景下，香港市民有理由對粵港合作發展的未來前景充滿信心。
- 11、 超過一半的受訪者認為由粵港澳主要城市形成的大珠三角都會區未來的競爭力很強或較強。面對民眾如此積極的支持，粵港兩地政府更應精誠合作，共商大計，為實現民眾的美好願望共同努力。

## 附錄、“粵港經濟整合”香港市民調查問卷

你好！我係嶺南大學打來的。現正進行一項意見調查。

請問府上的電話號碼是否 XXXX XXXX (電話)？

請問府上有多少名 18 歲或以上常住在香港而又在過去一年中曾經到過廣東省呢？

有，直接輸入合格者人數，並找電腦所抽取的那個人來訪問

沒有，說謝謝，終止訪問，按 ESC

1. 您前往過廣東的哪些地方？

[不要讀出答案] [最多可選擇 10 個答案]

- |                   |         |           |
|-------------------|---------|-----------|
| (01) 廣州           | (02) 深圳 | (03) 東莞   |
| (04) 珠海           | (05) 中山 | (06) 惠州   |
| (07) 佛山           | (08) 江門 | (09) 肇慶   |
| (10) 其他，請說明：_____ |         |           |
| (97) 不知道 / 忘記了    |         | (98) 不願回答 |

2. 您前往廣東的主要目的是什麼？

[不要讀出答案] [最多可選擇 8 個答案]

- |                |                   |
|----------------|-------------------|
| (01) 商務（出差、經商） | (02) 就業           |
| (03) 探親訪友      | (04) 旅遊購物         |
| (05) 投資理財      | (06) 就學           |
| (07) 就醫        | (08) 其他，請說明：_____ |
| (97) 不知道 / 忘記了 | (98) 不願回答         |

3. 您在廣東通常使用當地哪些服務？

[不要讀出答案] [最多可選擇 6 個答案]

- |              |           |
|--------------|-----------|
| (01) 餐飲和旅遊服務 | (02) 教育培訓 |
|--------------|-----------|

- (03) 醫療服務 (04) 金融投資 (儲蓄、證券、保險等)  
(05) 專業服務 (法律、會計、審計等) (06) 其他，請說明：\_\_\_\_\_
- (07) 不知道 / 忘記了 (08) 不願回答

4. 如果通行更為便利，您會選擇去廣東做什麼？

[不要讀出答案] [最多可選擇 8 個答案]

- (01) 商務 (出差、經商) (02) 就業  
(03) 探親訪友 (04) 旅遊購物  
(05) 投資理財 (06) 就學  
(07) 就醫 (08) 其他，請說明：\_\_\_\_\_
- (09) 不知道 / 忘記了 (10) 不願回答

5. 您從家裏 (或公司) 出發抵達廣東目的地通常需要花費多長時間？

- (01) 一小時以內 (02) 1-1.99 小時 (03) 2-2.99 小時  
(04) 3-3.99 小時 (05) 4 小時或以上  
(06) 不知道 / 忘記了 (07) 不願回答

6. 您前往廣東時在香港境內通常使用哪些交通工具？

[不要讀出答案] [最多可選擇 8 個答案]

- (01) 私家車 (02) 兩地牌照的私家車/商務車  
(03) 直通火車 (04) 長途直通巴士  
(05) 渡輪或快艇 (06) 巴士/小巴  
(07) 火車 / 地鐵 (08) 的士  
(09) 其他，請說明：\_\_\_\_\_
- (10) 不知道 / 忘記了 (11) 不願回答

7. 您前往廣東時在廣東境內通常使用哪些交通工具？

[不要讀出答案] [最多可選擇 8 個答案]

- (01) 私家車 (02) 兩地牌照的私家車/商務車  
(03) 直通火車 (04) 長途直通巴士

- (05) 渡輪或快艇                      (06) 長途巴士/公交/地鐵  
(07) 火車                                (08) 出租車  
(09) 其他，請說明： \_\_\_\_\_  
(97) 不知道 / 忘記了                (98) 不願回答

8. 您進出廣東通常選擇香港的哪些口岸？

[不要讀出答案] [最多可選擇 8 個答案]

- (01) 羅湖口岸                      (02) 落馬洲口岸  
(03) 沙頭角口岸                      (04) 文錦渡口岸  
(05) 深圳灣口岸                      (06) 港澳客輪碼頭口岸  
(07) 中國客運碼頭口岸                (08) 九廣東鐵紅磡車站口岸  
(09) 其他，請說明： \_\_\_\_\_  
(97) 不知道 / 忘記了                (98) 不願回答

9. 您往返香港-廣東時，通關時間（包括香港和內地海關）通常是多久？

- (01) 15 分鐘以內                      (02) 15 – 29.9 分鐘  
(03) 30 – 59.9 分鐘                      (04) 1 小時或以上  
(97) 不知道 / 忘記了                (98) 不願回答

10. 您進出廣東在通關方面最大的不便之處是什麼？

[不要讀出答案] [最多可選擇 7 個答案]

- (01) 簽證辦理繁瑣                      (02) 香港方面通關速度太慢  
(03) 內地方面通關速度太慢                (04) 往返口岸的交通不便利  
(05) 通關口岸太少                      (06) 口岸不能 24 小時通關  
(07) 其他，請說明： \_\_\_\_\_  
(96) 沒有不方便  
(97) 不知道 / 忘記了                (98) 不願回答

11. 您希望採取哪些方式提高通關效率？

[不要讀出答案] [最多可選擇 8 個答案]

- (01) 增設 24 小時通關口岸
- (02) 增設新口岸
- (03) 實現深港地鐵對接
- (04) 開通更多直通巴士
- (05) 建設跨境城市軌道交通（如港珠等）
- (06) 開通跨境的士運營
- (07) 取消專車專口岸的規定
- (08) 實行“一地兩檢”甚至“一地一檢”
- (09) 其他，請說明：\_\_\_\_\_
- (97) 不知道 / 無意見
- (98) 不願回答

12. 您認為粵港城市之間最理想的跨境交通方式應該是什麼？

[答案 1 至 4 出現次序隨機] [依照出現次序讀出答案 1 至 4]

- (01) 直通火車
- (02) 直通大中型公共巴士
- (03) 直通渡輪
- (04) 更多兩地牌照的私家車/商務車
- (05) 其他，請說明：\_\_\_\_\_
- (97) 不知道 / 無意見
- (98) 不願回答

13. 您認為目前大珠三角各城市之間通行的主要問題是什麼？

[不要讀出答案] [最多可選擇 8 個答案]

- (01) 交通規劃（網路佈局）不合理
- (02) 軌道交通不足
- (03) 路況較差
- (04) 交通擁堵嚴重，速度太慢
- (05) 線路和車次太少
- (06) 路橋收費太高，通行成本高企
- (07) 駕駛者不守規則
- (08) 其他，請說明：\_\_\_\_\_
- (97) 不知道 / 無意見
- (98) 不願回答

14. 您認為大珠三角各城市之間應該優先發展的交通是什麼？

[答案 1 至 4 出現次序隨機] [依照出現次序讀出答案 1 至 4]

- (01) 高速公路

- (02) 高速鐵路
- (03) 城際公共汽車
- (04) 城際水路交通（渡輪）
- (05) 其他，請說明：\_\_\_\_\_
- (97) 不知道 / 無意見
- (98) 不願回答

15. 您認為粵港合作的優先產業應該是什麼？

[答案 1 至 7 出現次序隨機] [依照出現次序讀出答案 1 至 7]

- (01) 高新技術產業
- (02) 金融和專業服務業
- (03) 商貿物流運輸業
- (04) 資訊服務業
- (05) 會展旅遊產業
- (06) 文化創意產業
- (07) 先進製造業
- (08) 其他，請說明：\_\_\_\_\_
- (97) 不知道 / 無意見
- (98) 不願回答

16. 您認為廣東應該在哪些方面對香港居民提前開放？

[不要讀出答案] [最多可選擇 7 個答案]

- (01) 醫療服務
- (02) 醫療社會保險跨境結算
- (03) 教育與培訓、專業資格認證
- (04) 港幣與人民幣區內更自由兌換
- (05) 保險市場
- (06) 放寬香港學生赴粵求學條件
- (07) 其他，請說明：\_\_\_\_\_
- (96) 現在的措施已經足夠
- (97) 不知道 / 無意見
- (98) 不願回答

17. 您認為香港應該在哪些方面對廣東居民進一步開放？

[不要讀出答案] [最多可選擇 7 個答案]

- (01) 醫療服務
- (02) 醫療社會保險跨境結算

- (03) 教育與培訓、專業資格認證
- (04) 港幣與人民幣區內更自由兌換
- (05) 保險市場
- (06) 放寬廣東省籍學生赴香港求學條件
- (07) 其他，請說明：\_\_\_\_\_
- (96) 現在的措施已經足夠
- (97) 不知道 / 無意見
- (98) 不願回答

18. 您對粵港合作發展未來的前景信心如何？

[要追問有信心/沒有信心的程度]

- (01) 非常有信心
- (02) 比較有信心
- (03) 有一定信心
- (04) 沒有信心
- (05) 非常沒有信心
- (97) 不知道 / 無意見
- (98) 不願回答

19. 您認為由粵港澳主要城市形成的大珠三角都會區未來的競爭力怎樣？

[要追問程度]

- (01) 競爭力很強
- (02) 競爭力較強
- (03) 競爭力一般
- (04) 沒有競爭力
- (97) 不知道 / 無意見
- (98) 不願回答

20. 請問你的就業情況是？

- (01) 全職工作
- (02) 兼職工作
- (03) 家庭主婦 [跳至第 22 題]
- (04) 失業、待業 [跳至第 22 題]
- (05) 退休 [跳至第 22 題]
- (06) 學生 [跳至第 22 題]
- (98) 不願回答 [跳至第 22 題]

21. 請問你的職位是？

- (01) 經理及行政人員
- (02) 專業人員
- (03) 輔助專業人員
- (04) 文員
- (05) 服務工作及商店銷售人員
- (06) 工藝及有關人員
- (07) 機台及機器操作員及裝配員
- (08) 非技術工人
- (09) 漁農業熟練工人及不能分類的職業
- (10) 其他
- (98) 不願回答

22. 請問府上現時每月平均的家庭收入是多少？

- (00) 無收入
- (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) 不願回答

23. 請問你的年齡大約是

- (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) 不願回答

24. 請問你的教育程度是？

- (01) 未接受正規教育
- (02) 小學
- (03) 中一至中三 [初中]
- (04) 中四至中五 [高中]
- (05) 預科
- (06) 大專 [文憑]
- (07) 大學或以上
- (08) 其他
- (98) 不願回答

25. 性別

- (01) 男
- (02) 女

-- 訪問已經完結，多謝您接受訪問 --