

北京/上海—香港客源潜力研究*

金凤君

叶嘉安

(中国科学院 地理研究所 北京 100101)
(国家计划委员会)

(香港大学城市规划及环境管理中心)

叶舜赞 张文尝 钱志鸿

(中国科学院 地理研究所 北京 100101)
(国家计划委员会)

摘 要 文章对内地主要城市与香港间的客源潜力进行了研究,包括居民的赴港愿望、交通方式选择,以及上述决策与收入、职业、费用、旅行时间、安全舒适性等因子的关系。分析得出:内地居民的赴港愿望和交通方式选择具有明显特征,以上海、北京为源地或中转地的居民,作为未来访港的客源,具有较大潜力,并在交通方式选择上有较强倾向性,偏好直达列车、直达飞机等便捷、快速的交通方式,且被访者的职业、收入水平等对其旅行方式选择有重要影响;对北京、上海近期与远期赴港客源潜力作了测算。

关键词 客源潜力 赴港愿望 交通方式选择

分 类 中图法 U14

以旅客交流为标志的区域间客运联系是社会经济系统中一种复杂的空间现象^[1],受多种因素的影响与作用。来往于内地和香港间的旅客旅行,既不能视为普通的国内旅行,也不能与国际旅行等同,其具有明显的独特性。通过调查研究了解内地公民对香港的关心程度及其旅行愿望需求、交通方式选择和空间集疏形态,并对其进行科学总结,可为未来陆港间客运组织提供依据,也具有较强的理论研究价值。

由于香港的特殊地位和内地开放政策的刺激,内地与香港间的客运联系发展异常迅速,已成为区域客运联系发展最快、联系最强的区间。彼此间的旅客交流已从 1980 年的 846 万人发展到目前的 5 000 万人以上,增长了 6 倍多,而同期内地客运量只增加了 2.4 倍。

北京与上海是内地两个最主要的城市,也是全国最重要的客运枢纽,在全国客运联系网络中起着非常重要的作用,而香港又是祖国的一个特殊地区,国际经济、金融中心的地位突出。深入研究北京、上海与香港间的客运联系,并辅以广州为参照对象,其结果可以反映内地与香港两地间客运联系现状与潜力的基本概貌。

本文的结论多来自于旅客调查问卷的统计分析。回答问卷的旅客为北京、上海、广州或以其为中转地的火车与飞机旅客。三地共发放问卷近 3 000 份,收回有效问卷 2 464 份。

* 中国科学院地理研究所和香港大学城市规划与环境管理研究中心“北京/上海—香港客运潜力研究”合作项目,得到香港九广铁路公司资助。

收稿日期: 1997-08-27, 收到修改稿日期: 1997-10-13

被调查的旅客涉及各行业和各收入阶层，其中公司职员及管理者占 32.5%，机关干部占 16.8%，科研工作者占 14.0%，工人占 12%。收入方面，月收入 1 000 元以下者占 52%，4 000 元以上者占 8%。此外，有 436 位旅客具有访港经历。

1 赴港愿望与交通方式选择

受政治因素影响，来往于内地与香港的旅客，1997 年以前由于缺乏直达香港的铁路列车，多以深圳为中转地，而从其它地区城市直达香港的人数占较小比例。以 1993 年为例，以深圳为中转地的旅客占 76.1%，飞机直达香港的旅客仅 5.2%。其中同年自上海直达香港的飞机旅客为 57.3 万人，北京直达香港的飞机旅客 52.3 万人。这反映了交通组织方式对旅客出行选择的影响。

1.1 近期（2000 年）赴港愿望

居民前往某地出行愿望的大小反映此区域或城市对其它地区居民的吸引程度，也是其社会经济地位高低的具体体现。一般情况下，大城市或具有独特吸引力的城市，其它地区居民对其向往程度较强，旅行愿望强烈^[1]。内地居民赴港愿望充分反映了这一特征。

在被访问的 2 464 名旅客中，有 661 人回答近期一定有机会去香港，占被访问旅客的 26.8%；有 1 239 人回答可能有机会去香港，占被访问旅客的 50.3%，二者合计占 77.1%。其余 22.9% 的旅客回答不一定或没有机会去香港。以上数字表明，内地公民中，有许多人对进出香港具有较强的愿望，并且由于商业上的往来，有很大可能性在近期访问香港。

在被调查的火车旅客中，有 368 人回答在近期一定有机会去香港，占火车旅客的 23.9%，有 810 人回答在近期可能有机会去香港，占 52.5%，二者合计占 76.4%。

在被调查的飞机旅客中，有 293 人回答在近期一定有机会去香港，占飞机旅客的 31.8%；占 661（回答“一定会”去香港）人的 44.3%；有 429 人回答在近期可能有机会去香港，占飞机旅客的 46.5%，占 1 239（回答“可能会”去香港）人的 24.6%。

表 1 被访问旅客近期（2000 年前）的赴港愿望

Tab.1 The aspiration (to Hong Kong) of the investigated people in short-term period

旅客类型	全部旅客		火车旅客		飞机旅客	
	人数	比例 (%)	人数	比例 (%)	人数	比例 (%)
一定会去香港	661	26.8	368	23.9	293	31.8
可能会去香港	1 239	50.3	810	52.5	429	46.5
不一定去香港	402	16.3	234	15.1	169	18.3
不会去香港	162	6.6	131	8.5	31	3.4

1.2 近期交通方式选择

有愿望或有机会去香港的被访问者中（1 900 人），对运输方式的选择主要集中在以下 3 种：直达列车到香港，404 人，占 21.3%；飞机直达香港，549 人，占 28.9%；飞机到深圳，再前往香港，358 人，占 18.8%。以上 3 项合计 69%。从另一方面分析，选择铁路旅行（含在深圳、广州中转）的旅客占 45.7%，选择乘飞机旅行的旅客占 54.3%。由此可以

看出，直达香港的交通方式比较受欢迎。

被访问的有望赴港的旅客，对交通方式的选择上存在较大差异，火车旅客偏好火车而飞机旅客偏好飞机。有望赴港的火车旅客中，有 57.2% 的旅客偏好乘铁路列车旅行，只有 42.8% 的旅客乘飞机；而有望赴港的飞机旅客中，有 73.3% 的旅客喜欢乘飞机，只有 26.7% 的旅客乘火车；二者差别非常之大，这与收入、职业等有关，这一点将在后面相关分析。

无论火车旅客还是飞机旅客，直达列车到香港、飞机直达香港、飞机到深圳再前往香港是他们最看好的交通运输路径和方式（图 1）。

1.3 远期（2000 年后）赴港愿望

在被访问的 2 464 名旅客中，有 821 人回答远期（2000 年后）一定有机会去香港，占被访问者的 33.3%；有 963 人回答远期可能有机会去香港，占被访问者的 39.1%，二者合计占 72.4%，低于近期旅客赴港愿望的比例。

在被访问的火车旅客中，有 484 人回答远期一定有机会去香港，占被访问火车旅客的 31.4%；有 651 人回答远期可能有机会去香港，占被访问火车旅客的 42.2%，二者合计占 73.6%。在被访问的飞机旅客中，上述二者的人数分别为 337 人和 312 人，分别占被访问的飞机旅客的 36.5% 和 33.8%，合计占飞机旅客的 70.3%。

比较近期与远期旅客的旅行愿望，具有以下特征：第一，在近、远期都回答一定有机会去香港的旅客有 434 人，占被访问者的 17.6%，多数为从事工商业的公司职员（46.1%）；第二，近期回答一定去香港而远期可能去香港的旅客有 106 人，占被访问者的 4.3%；第三，近期回答可能去香港而远期一定去香港的旅客有 304 人，占被访问者的 12.3%。从职业上看，公司职员占 30%，机关干部和科研文教工作者占 37%；第四，近远期都回答可能去香港的旅客为 636 人，占被访问者的 25.8%。以上四类旅客占被访问者的 60%。

1.4 远期交通选择

主要集中在乘飞机旅行方面，占 59%，乘飞机直达香港占 33.4%，比近期旅行愿望的比例高 4.7 个百分点。乘火车直达香港的旅客占 21.3%，与近期旅行愿望中选择直达香港列车的比例相近。总体上看，列车直达香港、飞机直达香港、飞机到深圳再前往香港仍是旅客旅行选择的三种主要交通方式和途径。

在近、远期均一定去香港的旅客（434 人）中，有 279 人选择乘飞机旅行，占这类旅客的 64.3%，其中飞机直达的旅客为 191 人，占此类旅客的 44%；选择直达车的旅客占 19.4%。而近期可能去香港但远期一定去香港的旅客（304 人）中，有 197 人选择飞机，占此类旅客的 64.8%，其中 39.1% 的旅客选择直达飞机；选择直达列车的旅客占 22.7%。

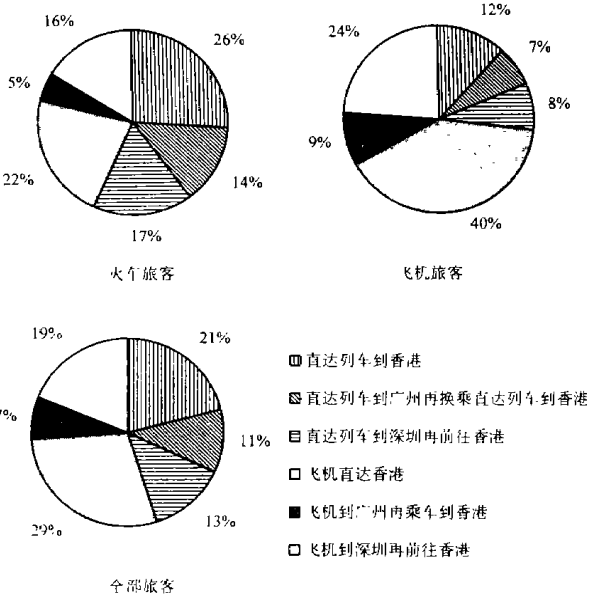


图 1 近期有望赴港旅客的交通方式选择
Fig.1 The transport mode choice of potential visitors to Hong Kong in short-term period

2 赴港愿望及交通方式选择的因素分析

2.1 一般特征

居民的出行受多种因素影响，有关研究系统归纳为人口增长、人口历史迁移、城镇化发展、经济因素、社会政治因素、交通网密度及地方交通方便程度六大因素，并对主要因素与旅客出行关系进行了相关分析^[2]。发达国家对旅行行为的研究中，比较重视时间因素和方便因素的影响并给予经济效益分析^[3]。我国居民出行（ Y ）与人口（ X_P 万人）、国内生产总值 X_{GDP} ，亿元）、交通线长度（ X_T ， $\times 10^4\text{km}$ ）之间存在较密切的相关关系^[4]：

$$Y = -2\,251\,131 + 26.94X_P + 29.62X_{GDP} - 1\,335X_T \quad (R^2 = 0.992\,4)$$

经济联系，即彼此贸易的发展是促进内地与香港间旅客交流发展的重要因素，而这种联系又受政治因素的左右。自 80 年代以来，大陆与香港间客流（ Y ）发展与彼此贸易额（ X ）之间的相关关系如下：

$$Y = 1\,926.13 + 0.287X \quad (R = 0.969\,9)$$

除了经济因素外，旅游、政治等因素以及珠江三角洲地区居民彼此间的渊源关系，对内地-香港间客运联系也有重要影响。

2.2 时间、费用与收入

居民出行愿望所考虑的因素，多与自身的利益有密切关系。有望赴港居民在交通方式选择上表现出了较强的特性。虽然被访旅客对省时、省钱、安全、方便因素的考虑相对均衡，但火车旅客与飞机旅客差别较大。全部被访旅客中，以省时为首位因素的占 34.4%，而火车旅客只为 25.3%，飞机旅客达 49.2%（表 2）。

表 2 近期有望赴港旅客在交通方式选择中考虑的因素
Tab.2 The key factors for transport mode choice in short-term period

因 素	全部旅客		火车旅客		飞机旅客	
	人数	比例 (%)	人数	比例 (%)	人数	比例 (%)
省 时	653	34.4	298	25.3	355	49.2
省 钱	431	22.7	312	26.5	119	16.5
安 全	382	21.1	299	25.4	83	11.5
方便舒适	413	21.7	251	21.3	162	22.4

对于旅行费用（票价）的承受能力，被访问的旅客反映了不同意向。全部有望赴港的旅客中，有 14.4% 的旅客只喜欢乘铁路列车，20.2% 的旅客只喜欢飞机。在这一点上，被访问的飞机和火车旅客又有所不同，飞机旅客的承受能力大于火车旅客。例如，飞机旅客中有 35.2% 的人只喜欢乘飞机，而火车旅客中只占 11.0%。能承受飞机票价差别达 6~10 倍的旅客，飞机旅客占 11.3%，而火车旅客只占 7.0%。对“省钱”因素的考虑，在被访问的旅客中，近期和远期所给予的关注有较大差别，远期以省钱为首位因素的旅客比例明显下降，从 22.7% 下降到 17.7%，尤其以火车旅客的变化为最大，从 26.5% 下降到 20.8%。一定程度上反映旅客对经济收入看好，预计经济承受能力增强的心理状态。

居民收入水平的差异在选择交通方式时所考虑的因素存在明显差异。低收入者以省钱占重要地位,而高收入者以省时为首要因素(见表3)。低收入阶层的旅客,有30%以省钱为首要因素,而以省时为首要因素者只有10%左右。高收入阶层的旅客在选择交通方式时,有10%的旅客以省时为首要因素,而以省钱为首要因素的旅客只占10%左右。

表 3 收入水平与交通方式选择因素之间的关系

Tab. 3 The relationship between income level and transport mode choice

收入 (元/月)	< 500		500 ~ 1 000		1 000 ~ 2 000		2 000 ~ 4 000		4 000 ~ 6 000		> 6 000	
因 素	人数	比例 (%)	人数	比例 (%)	人数	比例 (%)	人数	比例 (%)	人数	比例 (%)	人数	比例 (%)
省 时	47	24. 2	223	31. 2	160	32. 7	87	45. 8	46	51. 1	42	47. 7
省 钱	57	29. 4	205	28. 7	97	19. 8	34	17. 9	6	6. 6	11	12. 5
安 全	47	24. 2	156	21. 9	90	18. 4	33	17. 4	14	15. 6	16	18. 2
方便舒适	43	22. 2	130	18. 2	142	29. 1	36	18. 9	24	26. 7	19	21. 6
合 计	194	100. 0	714	100. 0	489	100. 0	190	100. 0	90	100. 0	88	100. 0

2. 3 职业

职业不同所反映的赴港愿望及交通方式选择存在较大差异。对比分析被访问的“经理或职员”、“机关干部”、“科研文教工作者”、“工人”四类职业的旅客,具有明显特征。第一,“公司员工”身份的旅客赴港机会多,而“工人”身份的旅客赴港机会少。被调查的802位公司经理或职员中,有212位曾经访问过香港,占26.4%,是四类旅客中比例最高的;而被访问的工人中只有7.1%的旅客有访港经历。“机关干部”、“科研文教工作者”身份的旅客,这一比例为17.6%和16.2%。从另一侧面证明了内地公民赴港旅行以商务旅行为主。第二,公司员工身份的旅客赴港愿望明显高于其它旅客。对近期是否赴港的回答中,公司员工身份的旅客有38.2%的人回答一定会,而机关干部、科研文教工作者、工人身份的旅客中,这一比例只分别为21.9%、20.2%和12.2%,远低于公司员工身份的旅客比例。说明香港对经商者具有强大的吸引力,由此而引起出行的机会远高于其它职业的公民。对于远期赴港愿望的回答,同样具有上述特征。第三,回答可能去香港的比例,公司员工占的比例小,而其它职业的人占的比例高。

职业不同,对交通方式的选择也有一定差异,这可能与收入有关(目前不同职业的人收入差异较大)。以“乘火车”和“乘飞机”来分类,公司职员身份的旅客比例分别为35.5%和64.5%(近期),远期为31.8%和68.2%;机关干部身份的旅客比例为48.2%和51.8%(近期),远期为45.4%和54.6%;科研文教工作者身份旅客的比例为46.8%和53.2%(近期),远期为40.9%和59.1%;工人身份的旅客比例为61.9%和38.1%(近期),远期56%和44%。通过上述数字可以看出,公司职员喜欢飞机的比例远高于其它职业的旅客。

乘直达列车到香港的旅客比例,工人和机关干部身份的旅客中所占比例分别为30.2%和25.2%,而公司职员身份的旅客中比例只有15.8%。直达飞机到香港的旅客比例正好与上述结果相反。

3 京、沪、穗旅客赴港愿望及交通方式选择的对比分析

被访问的三地旅客对赴港旅行均具有较强的愿望，所占比例均在 70% 以上。回答 “一定去” 和 “可能去” 两类旅客占被访旅客的比例，北京为 71.7%，上海为 77.7%，广州为 81.8%。火车旅客中，三地的比例分别为 69.1%、76.5% 和 83.4%。飞机旅客中，三地比例分别为 76.0%、79.9% 和 79.4%。可见三地被访问旅客对赴港旅行在主观上具有较大潜力。进一步分析，三地被访问旅客中，回答 “一定去” 香港的旅客所占比例也是非常高的，其中北京为 23.5%，上海为 27.0%，广州为 30%；火车旅客中这一比例分别为 21.9%、22.8% 和 27.0%；而飞机旅客中这一比例则分别达 26.0%、34.3% 和 35.1%，可见三地飞机旅客赴港机会较火车旅客大得多。

对比三地被访问旅客的赴港愿望，存在明显差别，即广州旅客赴港愿望大于上海旅客，而上海旅客的赴港愿望又大于北京旅客，这与三地所处区位及与香港的经济往来具有密切关系。把北京与上海抽出来单独进行对比分析，作为长江三角洲地区代表的上海，其被访问旅客的赴港愿望高于作为北方代表的北京旅客的赴港愿望，前者 “一定会” 去香港的旅客所占比例比北京回答同一问题旅客所占比例高近 4 个百分点。

三地有望赴港的旅客，对交通方式途径的选择，主要集中在三种途径：直达列车到香港、直达飞机到香港和飞机到深圳再前往香港。选择三种途径的旅客占有望赴港旅客的比重，北京 70.6%，上海 73.2%，广州为 63.3%。但就三种途径的选择上，三地旅客又有所差异，上海旅客选择飞机直达香港为旅行方式所占比重远高于其它两地（图 2）。

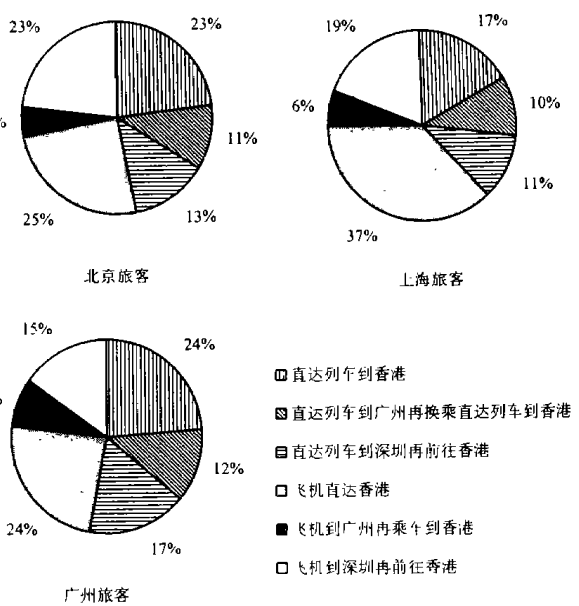


图 2 三地有望赴港旅客的交通方式选择
Fig. 2 The transport mode choice of potential visitors to Hong Kong in long-term period

4 结论

(1) 香港对内地公民具有很大吸引力，内地公民有很强愿望赴港旅行
由于香港的特殊地位以及其在中国社会经济活动中的特殊作用，使得其对内地公民具有较强吸引力，成为内地公民旅行愿望的热点城市之一。在中国最有影响力的北京、上海、广州三地，对 2 400 多名中国内地籍旅客进行了面对面的关于赴港旅行的调查，通过对这些调查问卷进行多层次、多侧面的分析研究，结论是显然的：即有 1/3 的旅客对赴港旅行的机会持非常肯定的态度，还有 1/3 的旅客认为可能有机会赴港旅行。因此，如果内地、香港进

出管理政策许可且费用适当, 赴港的内地客源潜力是非常大的。

(2) 交通方式和途径的选择偏好性较强

主要集中在直达香港及深圳为中转的交通方式和途径方面。以北京、上海为集疏地的有望赴港的内地公民, 其交通方式选择集中在以下三种: 飞机直达香港; 直达列车到香港; 飞机到深圳再前往香港。选择以上三种方式的旅客占有赴港愿望旅客的 70% 左右。由此可推断, 香港与内地主要城市如上海、北京的直达旅客列车的客源是有保证的 (选择直达或直通列车到香港的旅客占有望赴港旅客的 80% 以上)。由于现已存在的进出香港的限制和深圳的中转职能, 加之运价的差别较大 (未来也可能仍保持这种状态), 香港的直达列车将受到深圳中转运输方式的竞争。但如组织合理, 直达车或直通车的客源不会受到毁灭性冲击, 因为内地的客源潜力是巨大的, 不同层次的公民对交通的选择是不同的。

(3) 广州旅客的赴港愿望大于上海旅客, 上海旅客又大于北京旅客

由于广州是珠江三角洲的中心, 靠近香港, 进出广州的旅客赴港的机会也多, 表现出较高的旅行愿望。作为长江三角洲地区的中心和代表, 以上海为中心的旅客, 其赴港的机会也较大, 从客源上看, 这一区域的赴港客源要强于北京地区, 这与沪港两地的经济来往密切有直接关系。因此, 沪港直达车的前景是乐观的。北京是全国的中心, 也是北方地区的交通中心和代表, 其吸引的赴港旅客主要在北方地区, 其直达列车或直通列车的开行, 一是交通需要, 二是政治需要。根据调查结果, 若回答“一定去”香港的旅客愿望以 80% 实现计算, 及“可能去”香港的旅客有 20% 成行计算, 并均分到每年中 (近期与远期均以 5 年计算), 上海、北京旅客以火车站、飞机场目前的年发送量为基数 (北京 3 000 万人/年, 上海 2 750 万人/年), 则北京地区赴港的客源潜力, 近期约 170 万人, 远期 205 万人左右, 其中北京—香港列车的客源近期每年约为 39 万人, 远期约为 49 万人左右 (不含沿线城市)。上海地区的赴港客源, 近期约 178 万人, 远期 190 万人左右, 其中上海—香港列车的客源每年约为 30 万人, 远期约为 47 万人左右 (不含沿线城市)。

(4) 直达或直通列车的开行, 要以中低收入旅客为主要客源

不同收入水平的旅客对交通方式选择存在较大差异, 高收入阶层重于飞机旅行, 中低收入阶层有一定比例旅客以火车为基本旅行工具。由于内地公民的收入水平不高, 且飞机旅行的费用偏高, 直达或直通车的开行, 可为内地公民赴港创造机会。铁路直达列车的组织, 要借鉴我国已开行的国际列车、国内直达列车的经验。另外, 要重视民航运输的发展。

参 考 文 献

- 1 张文尝, 金凤君. 空间运输联系——理论研究·实证分析·预测方法. 中国铁路出版社, 1992. 4~5, 24~50
- 2 张文尝. 我国客流的影响因素及其地区差异研究. 地理学报, 1988, 43(3) 191~220
- 3 Marvm L. Manhein. Fundamentals of Transportation Systems Analysis. The MIT Press, 1979. 59~90
- 4 陈航, 张文尝, 金凤君等. 中国交通运输地理. 科学出版社, 1993. 205

作 者 简 介

金凤君, 1961 年 10 月生, 副研究员。1983 年毕业于北京大学地理系, 1989 年在中国科学院地理研究所获理学硕士学位。主要从事区域经济发展研究工作, 曾发表“我国空间运输联系的实证研究”等 40 多篇论文, 与他人合作出版《中国交通运输地理》等 10 多部专著。

A STUDY ON THE POTENTIAL PASSENGER TRIPS BETWEEN BEIJING/ SHANGHAI AND HONG KONG

Jin Fengjun

(*Institute of Geography, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101*)

Anthony Gar-on Yeh

(*Centre of Urban Planning and Environmental Management, University of Hong Kong*)

Ye Shunzan Zhang Wenchang Qianzhong

(*Institute of Geography, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101*)

Abstract

It is very important for rational and economical transportation organization to know the decisions of citizens in transport mode choice. Hong Kong had returned to China. It is an inexorable trend that there are more inland citizens hope to visit Hong Kong in the future, while many inland citizens have visited Hong Kong in the past two decades. The passenger flow between Chinese other regions and Hong Kong, for instance, was 8.46 million people in 1980, but it increased to more than 50 million people in 1995.

Our contribution in this paper is divided into three parts. First, we surveyed almost 2 500 passengers by random sampling in Beijing Capital Airport, Beijing Train Station, Shanghai Hongqiao Airport, Shanghai Train Station, Guangzhou Baiyun Airport, Guangzhou Train Station. According to the statistical analysis, the results indicated that most passengers, more than three-fourth, hoped to visit Hong Kong in future. If their dreams of visiting Hong Kong could come true in future, the best transport model they would choose is by air, second transport mode is by train. The percentages are 55% and 45% respectively. Especially, direct air transport mode, direct train transport mode and direct air to Shenzhen then to Hong Kong are pleasant trip choices in transport mode choices. Secondly, the influence of key factors in transport mode choice was discussed. The results showed that income level, professions, transport costs are important influential factors in transport mode choice. The professionals of white-collar class, for example, like to travel by air in transport mode choice, and think it is important to save time during traveling. According to statistical analysis, over 50% (51.8% ~ 68.2%) of people who works in offices like to travel by air. But workers of blue-collar class chose mostly train transport mode, the percentage is over 60%. Thirdly, the results indicated that the number of potential passengers between Hong Kong and Chinese other regions is very large. According to the forecasting analysis, the potential train passenger traffic volume between Beijing and Hong Kong in short-term period is about 400 000 people, and the train passenger traffic volume between Shanghai and Hong Kong in short-term period is about 300 000 people.

Key words potential passenger trips, the trip aspiration to Hong Kong, transport mode choice