

《世界级大都会：港深双城的演化经济地理学》解读

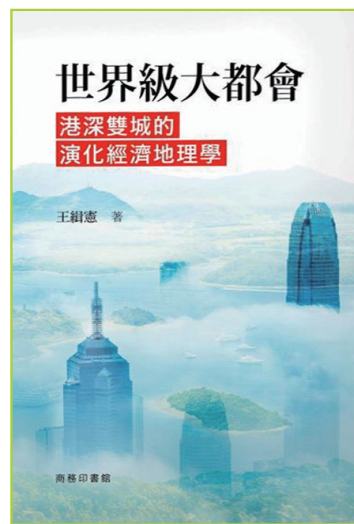
Interpretation of World-Class Metropolis: Evolutionary Economic Geography of Hong Kong-Shenzhen Dual Cities

占思思

(中国城市规划设计研究院深圳分院, 广东 深圳 518000)

2023年,王缉宪教授所著的《世界级大都会:港深双城的演化经济地理学》由香港商务印书馆出版。此书可看作他2019年所著的《世界级枢纽:香港的对外交通》的姊妹篇,研究重心从“枢纽”转变为“都会”。作者基于演化经济地理学视角,深入剖析深港关系,探讨这对双子城何以构成一个独特的世界级大都会。作者长期居住在香港,得以近距离观察这座城市的变迁。他把深港关系放到百年历史长河中审视,并辅以更广阔的国际视野与历史比较视野,由此形成独到的研究框架。

第二次世界大战前,香港主要是中国内地连接海外的转口贸易中心。战后随着局势变化,香港不得不在狭小的空间里开启工业化进程。作为“亚洲四小龙”之一,它经历了大约40年的高速增长,近年来增速逐渐放缓。而深圳自改革开放后同样历经了40年快速发展。20世纪80年代,恰是两地经济快速增长轨迹开始交汇的10年。在过去70余年间,深港共同书写了一段起承转合的发展故事。先是香港腾飞,接着深圳崛起,两座城市像接力赛一样交替前行,当前正逐步走向深度融合的新阶段。尽管彼此紧邻,两座城市却将两种体制、两种全球化路径汇聚于同一区域,共同构成一个世界级大都会。这种相互影响、错位发展的双城关系,放在全球城市研究中也是一个罕见的案例。



世界级大都会：港深双城的演化经济地理学

作者：王缉宪

出版单位：商务印书馆(香港)有限公司

出版时间：2023年7月

演化经济地理学视角的分析框架

本书有别于微观经济学的最优化思维,而是引入了演化经济地理学视角。主流经济学往往遵循物理学思维,而演化经济地理学更偏向生物进化视角,强调不确定性、非线性、偶然事件。它把演化看作一个不断成长、自我调整、历经震荡后重构秩序的进程,并认为路径选择受技术、制度与地理等路径依赖的影响。全书以“起、承、转、合”4个部分组织架构,以层层设问推进思考,深度剖析深港在人口、产业、空间及交通等领域的演变机制,令人读来颇受启发。

制度分隔下的产业、人口与空间演化

香港经济增长最快的时期是20世纪90年代和21世纪第一个10年,这两个阶段恰好也是它与内地关系最为紧密的时期。第二次世界大战前,香港是内地与全球之间的“中间人”;战后在“螺蛳壳里做道场”般地开启了制造业发展历程,逐步形成成衣、玩具、钟表3个支柱产业。此后,香港经历“退二进三”,制造业占GDP比例从1971年的28%降至1998年的10%,主导产业逐渐演化为金融、法律、国际化服务和旅游服务为主的第三产业。产业结构之变深刻影响了香港的职住关系。早先,大埔等地仍有工业区,可就近实现职住平衡;制造业外迁后,原先的产业工人大量转入旅游等服务业,聚集在维多利亚港两岸,由此加剧了从业人员的长距离通勤。

作者提出了一个核心设问:深圳制造业的崛起是否主要得益于香港制造业外迁。基于数据和典型企业,作者发现:深圳固然承接了部分产能,但东莞承接了更多的成衣制造,汕头、澄海则吸纳了大量玩具企业。接着作者进一步追问:深圳电子信息产业蓬勃发展是否也归功于香港的产业转移。梳理数据后作者发现,深圳电子信息产业部分源于内地的军工企业、国有企业,后来合资企业成为主力。“一国两制”所形成的“环境级差”,叠加熊彼特式创新驱动,令深港不断迭代,共同构筑起高度互补的产业格局。

进入21世纪,深港两地的经济格局迎来历史性改变。1980年,香港人均GDP约5700美元,而珠三角地区仅约100美元,相差超过50倍。到2018年,深圳的经济总量已超越香港。2021年,香港人均GDP约4.5万美元,深圳约

《世界级大都会：港深双城的演化经济地理学》解读
占思思

129

2.7万美元，差距缩小至1.65倍左右。深港同为典型的移民城市，移民活力是二者快速发展的关键动力。香港高峰时期外来人口比例达80%，但近年就业岗位收缩，外来人口比例降至30%左右，香港正从移民城市逐渐演变成熟人社会。人口流动性下滑，老龄化问题随之凸显。香港65岁及以上人口占比超22%，平均年龄超46岁，与东京持平。反观深圳，持续涌入的年轻移民带来了丰沛的人口红利，城市提倡“来了就是深圳人”。深圳移民比例高达84%，平均年龄仅32岁。从人口总量看，深圳在40年间从不到30万人快速增长至2020年的1756万人，而香港的常住人口长期维持在700万~750万之间，深圳人口已是香港的2.4倍。面对人口与人才双重约束，香港通过“高才通”、优才计划等政策，希望吸引更多目标人群，为城市注入新的活力。

跨边界尺度与不对称的跨境互联互通

深圳与香港以深圳河为界，陆地边界绵延约37 km。广深港高铁开通后，西九龙站到福田站最快14 min便能到达，从两地的中心区往返对方城市，有时甚至比市内日常通勤还快些。两地在政策影响下的空间结构也有一定相似性。香港因早期殖民管制，逐步形成港岛与九龙组成的都会区、新界之间的二元结构；深圳则以“二线关”划定特区内外管理边界。居住层面，香港的丁屋以及深圳的城中村，都是快速城镇化过程中出现的特有居住形态，且同样为居民提供了低成本的落脚地。

但一旦进入货币、关税、通信与数据、土地利用等领域，两地完全是两套系统，对接时摩擦不断。人员、货物、资金和数据，每一类要素的跨境流动都会遇到制度壁垒，面临通关、边检、转换等限制要求。以港珠澳大桥为例，其工程投资规模巨大，但受三地牌照互不通用等因素影响，加上“单Y”线位没有接入深圳，通车后实际日均车流量远低于规划预估值，制度摩擦削弱了交通通道效能。一个跨境通道的价值，说到底不只看工程体量，更看它两端连接的制度能不能顺畅对接。

“和而不同”的相容性逻辑与高校扩展的时机

长期以来，香港的空间规划呈现“南重北轻”格局。港岛和九龙地区集中承载金融、商贸等核心功能，而新界北部则相对边缘，呈现大都市周边的乡村景象。2015年公布的东大屿山填海计划，本质上仍是向南扩展的延续。深圳经济体量的快速扩张，动摇了香港既有空间格局。2021年公布的北部都会区发展计划，标志着香港空间布局迎来一次重大转型，从过去的南向填海拓展转向北向连接，新界北部由此被确立为深港合作的新兴增长区域。此书所倡导的演化趋向为“和而不同”，并非刻意追求一致性，而是着重于增强彼此间的相容性。

高等教育领域的变动及其扩张的时机与动机，同样折射出上述空间结构调整的逻辑。1990年以前，香港仅存在两所高等院校，即香港大学和香港中文大学。随着产业高速发展，高校数量快速增长至11所，包括1991年创办的香港科技大学、1994年升格的香港理工大学等。这些高校不仅与产业发展紧密相连，国际排名也显著提升。1980年深圳建市之初，高等教育尚属空白。1983年深圳大学设立，此后在产业与科技创新的双轮驱动下，高校数量快速增加至17所。近10年间平均每年新增一所高校，深圳对于建设创新研究型院校的需求格外迫切。近年来，香港科技大学、香港中文大学以及香港城市大学相继北上办学，与粤港澳大湾区的产业实现深度融合。

笔者感悟

本书2023年出版后，深港关系最显著的变化出现在消费领域。自20世纪80年代起，内地游客不断赴港消费，这股浪潮在2003年自由行推行后达到顶峰。经历3年新型冠状病毒感染疫情的影响，跨境消费一度跌入谷底。疫情过后，两地的消费正从过去的单向流动切换为高频双向对流模式，出现了“香港人北上消费，深圳人南下观演”的新现象。港人北上消费更多追求的是丰富的体验、舒适的空间和极致的性价比。而香港作为“全球联系人”，凭借链接全球的文化演出以及西九龙、启德等片区的文化营造实践，对深圳人依然有强劲吸引力。

深港世界级大都会的形成，离不开人口、产业、消费、文化等多种要素互相交织、相互作用。在未来动态演进中，生态维度也值得留意。这个世界级大都会同时拥有世界级的自然保护地：深圳湾公园和米埔湿地公园正是全球候鸟迁徙通道的重要驿站。倘若北部都会区按照规划，人口由95万人增至250万人，生态保护与城市发展之间如何平衡？现有研究仍存在大量空白。一旦人口体量达到相应量级，是否需要新增高铁车站以接入“中心连中心”的快速交通网络，同样值得深入探讨。借助本书所开启的演化视角，仍有不少议题有待学者们不断追问、持续探寻。

收稿日期：2026-05-15

作者简介：占思思(1986—)，女，湖北黄石人，硕士，高级城市规划师，研究方向为人口与城镇化、创新与枢纽地区研究，电子邮箱zhansisi1900@163.com。

引用格式：占思思.《世界级大都会：港深双城的演化经济地理学》解读[J].城市交通，2026，24(3)：128-129.

Zhan Sisi. Interpretation of World-Class Metropolis: Evolutionary Economic Geography of Hong Kong-Shenzhen Dual Cities[J]. Urban Transport of China, 2026, 24(3): 128-129.