

基于时空间行为的深港跨界生活圈研究

吕凯, 魏广玉, 刘懿, 李云

【摘要】通过明确跨界生活圈的概念, 针对研究对象、范围划定和影响因素 3 个核心问题展开理论探讨, 进而构建跨界生活圈的引力模型和时空间行为模式。以深圳和香港为例, 将深港跨界生活圈的演进历程划分为历史变迁、跨界萌芽、跨界探索和深度融合 4 个阶段, 从交通出行、人员往来、文化交流等方面剖析深港跨界生活圈的时空间行为特征, 从空间演化、规则对接和柔性规划 3 个方面探讨深港跨界生活圈的发展趋势, 以为其他跨界生活圈规划的编制提供思路借鉴。

【关键词】跨界生活圈; 时空间行为; 演进历程; 规则对接; 柔性规划

【文章编号】1006-0022(2024)09-0047-08 **【中图分类号】**TU984 **【文献标识码】**B

【引文格式】吕凯, 魏广玉, 刘懿, 等. 基于时空间行为的深港跨界生活圈研究 [J]. 规划师, 2024(9): 47-54.

Research on Shenzhen-Hong Kong Cross-boundary Living Circle Based on Space-temporal Behavior/LÜ Kai, WEI Guangyu, LIU Yi, LI Yun

【Abstract】 With the definition of the concept of cross-boundary living circle, three core issues are explored: research objects, scope delineation, and influencing factors, and a gravity model and behavioral pattern is constructed. Taking Shenzhen and Hong Kong as examples, their cross-boundary living circle's evolution is divided into 4 stages: historical change, cross-boundary inception, cross-boundary exploration, and profound integration. The space-temporal behavioral characteristics of this circle are analyzed in terms of transportation, personnel mobility, and cultural exchanges. Finally, the development trends of the Shenzhen-Hong Kong cross-boundary living circle are discussed from spatial evolution, rule alignment, and flexible planning, offering insights for cross-boundary living circle planning by the two cities.

【Keywords】 cross-boundary living circle; space-temporal behavior; evolutionary process; rule alignment; flexible planning

粤港澳大湾区作为城市群的一种空间形式, 具有创新、开放、流动的特征, 是我国区域协同发展的典范。构建优质生活圈是引领湾区发展、增强湾区国际竞争力的核心内容之一。相较于同为世界级湾区的东京湾区和旧金山湾区, 粤港澳大湾区呈现出高密度、小尺度、多中心、强流动的特征。广州、深圳、香港是粤港澳大湾区 3 大中心城市, 其相互之间均 1 小时可达^[1], 这对于建设优质跨界生活圈有着天然的优势。然而, 粤港澳大

湾区具有“一个国家、两种制度、三个法域、三个单独关税区”的独特性, 存在空间边界、制度差异、机制体制等阻碍, 形成了复杂的制度“墙”^[2]。从功能协同的视角审视, 深圳与香港的生活圈层紧密交叠融合, 使得两者在诸多方面呈现出“集合城市”的特征, 促进了人口、经济等要素的流动与高效配置。随着粤港澳大湾区治理体系的“尺度上移”^[3], 深港两地跨界融合的阻碍逐步被打破, 这为深港跨界生活圈的形

【基金项目】 广东省自然科学基金项目 (2023A1515011274)、中国工程院战略研究与咨询项目 (2023-HZ-03)、深圳大学 2035 追求卓越研究计划项目 (2022B005)

【作者简介】 吕凯, 硕士, 工程师, 深圳市龙岗区规划国土发展研究中心规划设计所所长, 深圳市城市规划学会青年工作委员会委员。

魏广玉, 硕士, 正高级工程师, 深圳市龙岗区规划国土发展研究中心主任。

刘懿, 硕士, 现任职于深圳市龙岗区规划国土发展研究中心。

李云, 博士, 深圳大学建筑与城市规划学院副教授、城市规划系主任、空间规划与政策模拟实验室主任。

发展开辟了更加广阔的空间。本文聚焦跨界时空间行为这一核心视角,通过概念界定、核心问题剖析,构建理论模型,旨在为跨界生活圈的研究提供新的理论视角与实践路径。

1 跨界生活圈的概念界定

“生活圈”的概念源于日本的《农村生活环境整備计划》,是指人们日常生产、生活的诸多活动在地理平面上的分布,其以一定人口的村落、一定距离的圈域作为划分基准^[4]。日本国土厅提出“定住圈”的概念,即以人的活动需求为主导,针对居住、就业、购物、医疗、教育、娱乐等日常生活需求,设计出一日生活行动所需的区域范围,并将其作为空间规划单元^[5]。国内学者袁家冬等^[6]从居民个人生活角度提出城市“日常生活圈”的概念,即居住、就业、教育等城市居民的各种日常活动涉及的空间范围,并将其划分为基本生活圈、基础生活圈和机会生活圈;孙德芳等^[7]将生活圈系统划分为初级生活圈、基础生活圈、基本生活圈和日常生活圈;柴彦威等^[8]按照城市居民日常生活中各类活动发生的时间、空间及功能特征,提出构建以“基础生活圈—通勤生活圈—扩展生活圈—协同生活圈”为核心的城市生活圈规划模式。总体来看,国内外的生活圈研究呈现出空间尺度与使用标准多样性的特征,除了城市内部的日常生活圈,还有在都市区范围的日常通勤圈与在城市群间的拓展生活圈,这都反映了生活圈的多尺度特征^[9]。

在国内的跨界研究中,在空间尺度上,有跨境、跨省、跨市等相关尺度;在研究视角上,主要聚焦跨界地区的规划策略、治理模式和空间结构等方面^[10-12]。但目前针对跨界生活圈的系统研究较少,学界对跨界生活圈尚无完整定义。近年来,随着区域一体化的推进和国际联系的日益紧密,加之国内城市群与都市圈的发展,经济、社会、文化等多维度的

跨界交流不断深化,由此催生了新型跨界生活形态——跨界生活圈。当前,区域的跨界协同、跨界合作涵盖了跨界人才交流、跨界产业合作、跨界资本流动和跨界文化融合等多种形式,其核心在于跨界生活圈的支撑作用。鉴于此,本文研究的跨界生活圈是指个体基于生产、生活的实际需要,跨越国境、关境或省市县行政边界,往返于居住地与工作、教育、医疗、休闲等服务提供地及其他居民点之间所形成的特定行为空间(图1)。此类跨界行为需符合3个基本条件:①跨界行为旨在满足个体多样化的日常需求而非偶发性的不可预测需求;②跨界行为的发生呈现出一定的周期性频率和相对稳定的持续时间;③处于可接受的时间预算、交通成本及良好的时空可达性范围之内。

跨界生活圈的概念融合了时间、空间和行为3个维度的内涵:在时间维度,涵盖从即时性到长期性(如日、周、月、季度及年度)的各类活动频率;在空间维度,跨界活动空间轨迹不仅体现了出行的时间效率,还体现了方向性、规律性和动态性的空间结构特征;在行为维度,

聚焦目标人群的具体出行需求,深入剖析个体层面跨界生活模式的根本驱动力。

2 基于时空间行为的跨界生活圈理论构建

2.1 核心问题

2.1.1 研究对象:居民的跨界生产、生活时空间行为

跨界生活圈的研究对象是以工作、教育、医疗和休闲等为主的生产、生活的时空间行为,这就导致在开展跨界生活圈规划时将面临许多难点。一般而言,规划通常是针对用地指标、空间布局、配套设施等物质空间,但跨界生活圈规划的研究对象是居民跨界的时空间行为(即行为空间)而非具体的物质空间。同时,跨界生活圈规划涉及多个主体的诉求,应统筹考虑政府、市场和个体等多个主体的需求,通过多主体协商提出解决方案。因此,跨界生活圈规划具有多主体、非法定和动态性特征,以居民的跨界生活作为研究对象,是以跨界理想生活为规划目标的引导式、多主体合作的行动规划。

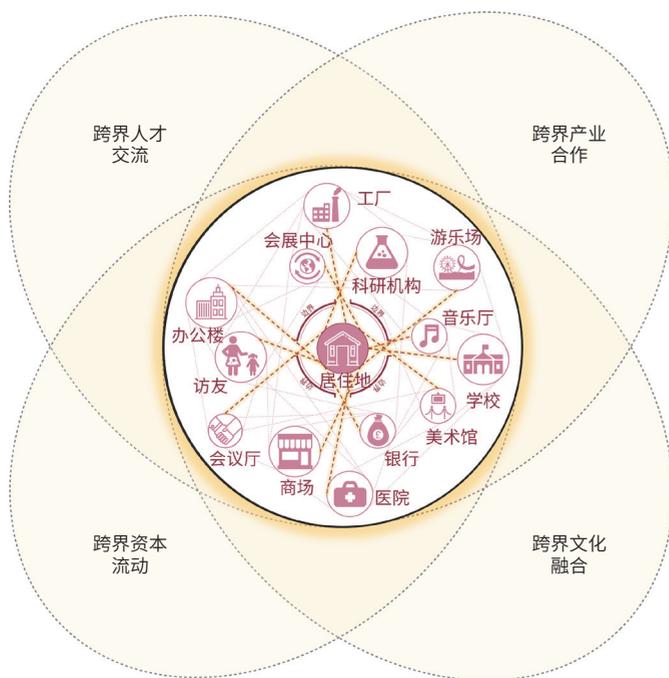


图1 跨界生活圈的概念示意

2.1.2 范围划定：以时空间行为模式为核心的空间结构

跨界生活圈在学界未有明确的范围界定和系统研究，除了跨界生活圈的概念界定，跨界生活圈范围的划定也是研究的难点之一。

近年来，学界关于日常生活圈的研究较深入，在概念界定、范围划定、规划方法等方面都有相对成熟的理论和实践。以上海为代表的国内许多城市在规划建设15分钟生活圈时，通过明确设施指标体系、设施类型、布局选址、行动方案等满足居民在居住区周边的日常活动需求^[13]，规划呈现“圈层化”“静态性”“自足性”^[14]的特征。与社区层面的生活圈相比，跨界生活圈的划定强调居民的时空间行为，是以居民的居住地为出发点，经过时空间行为并回到居住地的空间范围。相较于15分钟生活圈，跨界生活圈的尺度可扩展至城市之间，同时也关注个体的需求和行为模式，具有多尺度特征，难以通过传统的圈层形式描述其范围。因此，跨界生活圈的划定逻辑也从聚焦以公共服务体系为核心的圈层结构转变为聚焦以时空间行为模式为核心的空间结构。

2.1.3 影响因素：跨界地区的“引力”和“斥力”

跨界生活圈的本质是人的跨界活动，主要研究两个地区之间要素流动对人的时空间行为产生的影响。在城市地理学领域，常用引力模型反映两个区域的相互作用，这也是研究城市空间关系的核心工具。引力模型常用的两个变量为地区综合质量和地区之间的距离，参数包括引力系数、衰减因子。然而，一般的引力模型并不适用于跨界生活圈，因为其未能完整表达跨界两地之间的“引力”和“斥力”。

跨界生活圈的“引力”包括经济状况、文化背景和交通条件3个因素，其中：经济状况体现为城市规模、人口规模、收入水平和要素集中度，消费购物

的价差和体验通常成为跨界行为的主导诱因；文化背景体现在地区的文化渊源或文化认同感以及两地之间的亲人、朋友的联系上，是跨界行为的推动力；交通条件是以多层次交通体系为核心，拉近两地之间的时间距离。跨界生活圈的“斥力”包括边界管理和制度规则2个因素：

①边界管理产生的影响主要体现在商品、人员、资金、信息等要素的流动上，如绥芬河跨中俄国界以及深港、珠澳这类跨制度的关境，呈现出要素流动限制性，进而形成边界效应。内地城市间的边界限制性相对较小，其跨界生活圈的“斥力”主要体现在跨界区域治理水平的滞后性上，其配套设施、跨界治理未能与快速增长的跨界需求相匹配。②制度规则是针对跨国界或跨制度的行政边界，两地间由于制度合作不足、信息不对称、规则不统一，跨界行为成本高、影响跨界效率。

2.2 理论模型

2.2.1 跨界生活圈引力模型构建

跨界生活圈规划的影响因素包括经济状况、文化背景、边界管理、制度规则及交通条件5个方面，本文尝试提出跨界生活圈引力模型，具体公式如下：

$$F_{ij}=E_{ij}^{\alpha} \times C_{ij}^{\beta} \times B_{ij}^{\gamma} \times R_{ij}^{\delta} \times T_{ij}^{\varepsilon} \quad \text{公式(1)}$$

式中： F_{ij} 为目的地 j 对于出发地 i 的跨界行为吸引力； E_{ij} 为目的地 j 对于出发地 i 的经济吸引强度； C_{ij} 为出发地 i 与目的地 j 的文化相似度； B_{ij} 为出发地 i 到目的地 j 的边界影响因子； R_{ij} 为出发地 i 到目的地 j 的制度规则影响因子； T_{ij} 为出发地 i 到目的地 j 的交通出行时间； α 、 β 、 γ 、 δ 、 ε 为各因子幂系数。

考虑到跨界生活圈的实际情况及边界影响，通过调整因子和幂系数，对该模型进行调整，得到无边界影响的引力模型。其中，经济吸引强度 E_{ij} 是两地跨界行为的核心驱动力之一，可采用核心消费产品的价格指数和服务水平来测度，具体公式如下：

$$E_{ij}=\sum_{f=1}^n \frac{(P_{if}-P_{jf})}{P_{if}} \times S_{jf} \times V_{ijf} \quad \text{公式(2)}$$

式中： P_{if} 和 P_{jf} 为出发地 i 与目的地 j 中第 f 种消费产品的平均价格（对于就业和投资领域则调整为收益值）； S_{jf} 是对目的地 j 的消费产品 f 的服务体验值； V_{ijf} 则是消费产品 f 的评价权重。

本文提出的跨界生活圈引力模型用来解释和预测跨界时空间行为，对于不同的跨界地区有一定的普适性，能为跨界生活圈规划提供一定的理论支撑。但要注意的是，对于跨界生活圈引力模型的运用，还需针对具体地区的实际情况进行变量和参数修正。

2.2.2 跨界生活圈时空间行为模式

根据已有研究，本文按照跨界居民日常生产、生活的各类活动的行为目的、目标人群、频率周期，将跨界生活圈的基础时空间行为模式划分为单点型模式、多点型模式和发散型模式3种，这3种时空间行为模式的组合演化构成了复杂的跨界生活（表1，图2）。

(1)单点型模式是指出发地与目的地均相对明确，出行目的为通勤、商务、探亲和就医等；通常在一个城市节点通过边界到达另一个城市节点，在空间上形成“哑铃型”的跨界空间特征；跨界行为的目的性强，主要是点到点的活动，以特定行为目的的人群为主，活动的周期相对固定。

(2)多点型模式以偶发性的出行为主，出行目的为休闲、消费和娱乐等，比如居民在周末进行跨界的休闲娱乐、购物消费等活动；目的地大多以城区高等级的购物休闲活动中心为主，对于要素聚集度要求高，具有多样性、随机性特征，且容易因社交媒体的宣传引发额外的兴趣点，大部分为当天往返，在空间上形成“树杈型”的跨界空间特征，这类模式的活动发生频率以周为单位，一般在周末或节假日出行。

(3)发散型模式是居民提升生活质量

和满足中高层次需求的重要方式，出行目的为度假、文娱和游憩等，比如海滨度假、大型主题乐园游玩等活动；目的地方向性较明确，但具有发散性，易围绕目的地引发额外的兴趣点，一般活动线路较长且会过夜，在空间上形成“烟花型”的跨界空间特征，这类模式的活动发生频率以周或月为单位，一般在周末或节假日出行。

3 深港跨界生活圈演进历程

从城市的发展历程来看，深圳与香港两地的联系密不可分，同属深港双城命运共同体。深圳辖区陆地面积约为1997 km²，建成区面积为962 km²，人口为1779万，地区生产总值为34606亿元^①；香港辖区陆地面积为1114 km²，建

成区面积为280 km²，人口为750万，地区生产总值为27024亿元^②。深港之间有8个主要陆路口岸^③，这也是深港两地常用的人员、货物通行口岸。

为完整地阐述深港跨界生活圈的演进历程，本文基于深港的历史发展脉络，从经济基础、制度规则和行为模式3个维度进行剖析，将深港跨界生活圈演进历程划分为历史变迁阶段(1842—1979年)、跨界萌芽阶段(1980—2003年)、跨界探索阶段(2004—2018年)和深度融合阶段(2019年至今)4个阶段，本文主要对后3个阶段展开分析。

3.1 跨界萌芽阶段：以要素驱动为核心的单向流动

改革开放后，深圳依托区位优势，通过“三来一补”^④政策大量承接香港的

劳动密集型产业，在市场主导下形成了生产在深圳、销售在香港的“前店后厂”模式。香港与深圳的联系以资本、技术、信息和人员等要素的单向流动为主，香港利用其金融和国际联系优势主导融资、管理、设计及销售等关键环节，深圳以其丰富的劳动力资源、土地资源优势参与生产、组装等环节。这种垂直分工的经济合作关系带动了深圳的快速发展。这一阶段，因政府间的合作与制度安排并未出现，跨界人员呈现单向流动的特征。香港人员往来深圳的目的以工厂管理、商务洽谈为主，在此阶段也逐渐培育了“港人北上”的生活方式。香港回归后，广东省与香港特区政府建立合作联席会议制度，标志着深港跨界治理进入初级阶段，深圳和香港都将对方作为主要影响因素纳入规划考量，在产业合作、跨界基础设施、人才引进等方面各自预留出未来的合作空间，形成了“非正式”萌芽状态的跨界生活圈。

3.2 跨界探索阶段：以制度引领为依托的双城生活

2003年CEPA^⑤签订并以广东省作为试点，香港随着金融危机后的经济复苏逐渐主动融入跨界合作，深港跨界生活圈从“非正式”向“制度化”转变。2004年深港合作会议建立了城市间合作的正式制度框架，跨界治理机制逐步形成和完善。深圳和香港在经贸领域进行了体制性优化，使得资本、物资、人员等要素的流动更为顺畅。这一阶段，粤港澳三地加强规划合作，开展《共建优质生活圈专项规划》《环珠江口宜居湾区建设重点行动计划》等地区规划合作，形成了打造优质生活圈的共识和合作指南。随着2004年深圳地铁的开通以及2007年福田口岸和深圳湾口岸的启用，深港跨界人群的规模、出行效率、出行意愿都得到极大提升，并形成了香港居民赴深休闲娱乐、深圳居民赴港旅游购物的双城跨界生活模式。

表1 跨界生活圈的时空间行为模式特征

模式类型	行为目的	主要目标人群	频率周期	说明
单点型	通勤、商务、探亲、就医等活动	以特定人群为主	周期相对固定	目的地单一且目的性强，主要是点到点活动，一般为当天往返
多点型	休闲、消费、娱乐等活动	非特定人群	以周为单位，一般周末或节假日出行	目的地具有多样性、随机性且易引发额外的兴趣点，大部分为当天往返
发散型	度假、文娱、游憩等活动	中高阶需求人群	以周或月为单位，一般周末或节假日出行	目的地方向性较明确但具有发散性，易围绕目的地引发额外的兴趣点，一般为线路较长且会过夜的活动类型

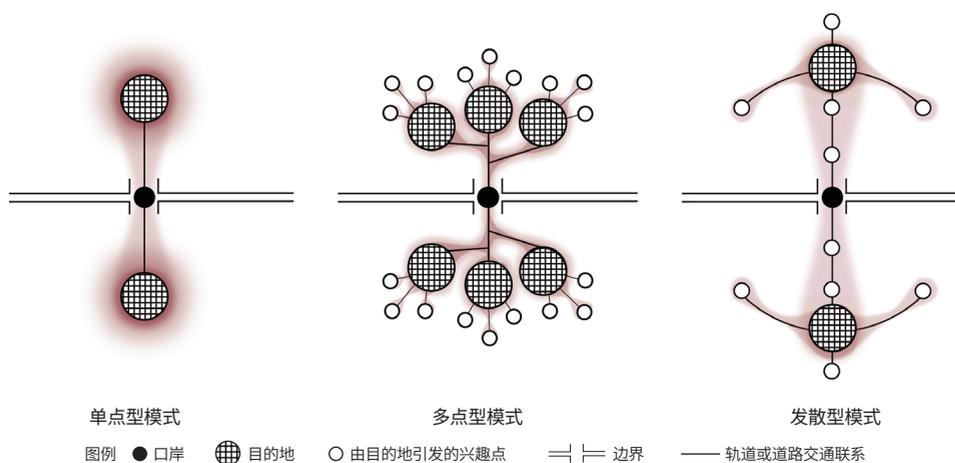


图2 跨界生活圈的时空间行为模式

3.3 深度融合阶段：以国家战略为牵引的深港融合

随着 2019 年《粤港澳大湾区发展规划纲要》的印发，粤港澳大湾区的治理体系“尺度上移”，深圳与香港在平台合作、空间规划、规则对接和文化交流等方面的合作持续推进。

在平台合作方面，通过前海、河套这两个国家级战略合作平台，探索跨制度、跨边界的区域一体化合作模式，同时建设面向国际的高品质生活圈。

在空间规划方面，深圳通过激活口岸经济，持续推进莲塘口岸、皇岗口岸、罗湖口岸和沙头角口岸的改造升级，完善优化口岸与重点商圈和景区之间的交通接驳，在全市打造 10 个以上港人旅游消费服务示范街区；拓展各具特色的合作平台，围绕前海、河套、沙头角 3 大开放平台，在特色领域探索开放合作模式，并与口岸经济带、大运深港国际科

教城、北部都会区等平台形成空间联动。香港于 2021 年发布了《北部都会区发展策略》，提出了“双城三圈”的空间概念，并于 2023 年发布《北部都会区行动纲领》。

在规则对接方面，深圳和香港两地经过多次交流，在北部都会区、前海等区域针对创新科技、金融、商贸、青年就业创业等重点领域成立了不同合作专班，推动政府间的合作交流；促进两地在经济、社会、民生方面开展更深层次的合作，如深圳出台了关于香港居民个人所得税、“港车北上”、跨境支付等便利政策；将香港东铁线延伸至深圳罗湖境内，在罗湖口岸实现“一地两检”^⑥，进一步缩短深圳核心区到港岛核心区的时间。

在文化交流方面，深圳和香港共同举办了“共读双城”文化活动，使深港共读、共展、共演成为常态；香港故宫文化博物馆吸引了大量深圳居民前往参观，与此同时深圳策划举办了文化旅游、

宣传推介等一系列主题活动吸引港人北上消费。

4 深港跨界生活圈的时空间行为特征

4.1 交通出行：跨境交通具有高可达性和多样性

深圳和香港之间经国务院批准的对外开放陆路口岸有 8 个。根据香港入境事务处 2024 年 1—5 月数据，按照每日通关人次对这些口岸进行排序，从多到少分别为罗湖口岸、福田口岸、深圳湾口岸、广深港高铁西九龙站口岸、莲塘口岸、皇岗口岸和文锦渡口岸（表 2）。福田口岸、罗湖口岸和广深港高铁西九龙站口岸已实现两地地铁接驳，跨境口岸与目的地之间除轨道交通外，还有完善成熟的公共交通接驳，促使两地都市核心区之间的跨境通行时间缩短至 1 小时以内。

表 2 深港跨境口岸（陆路）的通行能力一览

跨境口岸	启用时间 / 年	服务时间	出入境通道数	主要交通接驳方式		可达性好的城区		2024 年 1—5 月每日通关规模 / 万人次	每日过境通过设计能力
				深圳	香港	深圳	香港		
福田口岸	2007	06:30—22:30	146 条	地铁 4 号线 / 10 号线福田口岸站	东铁线落马洲站	福田、南山、龙华	尖沙咀、铜锣湾、湾仔	14.2	25 万人次
罗湖口岸	1950	06:30—24:00	173 条	地铁 1 号线罗湖站、罗湖火车站	东铁线罗湖站	福田、罗湖、龙岗	尖沙咀、铜锣湾、旺角、会展中心	16.5	40 万人次
广深港高铁西九龙站口岸	2018	06:30—23:30	48 条	地铁 2 号线福田站	机场快线 / 东涌线九龍站、屯马线柯士甸站	福田、龙华、光明	尖沙咀、旺角、中环、会展中心	7.1	20 万人次
皇岗口岸	1988	00:00—24:00 (24 小时)	58 条，其中旅客 40 条、客车 16 条	地铁 7 号线皇岗口岸站	香港巴士 / 跨境包车	福田	旺角、荃湾、观塘、湾仔、会展	3.1	5 万人次，5 万辆次
深圳湾口岸	2007	06:30—24:00 (货检 24 小时)	72 条，其中旅客 26 条、小车 17 条、客车 2 条	公交线路 17 条、地铁 13 号线深圳湾口岸站(2025 年开通)	香港巴士 / 跨境包车	南山、宝安	天水围、屯门、迪士尼、香港机场	8.8	6 万人次，5.86 万辆次
莲塘口岸	2020	07:00—22:00	49 条，其中旅客 27 条、客车 8 条	地铁 2 号线莲塘口岸	香港巴士 / 跨境包车	罗湖、盐田、龙岗	尖沙咀、沙田、九龙塘、旺角	6.2	3 万人次，1.78 万辆次
文锦渡口岸	1978	07:00—22:00	48 条，其中旅客 40 条	地铁 9 号线文锦渡站	香港巴士 / 跨境包车	罗湖	上水	0.3	3 万人次，0.2 万辆次
沙头角口岸	2005	07:00—22:00 (仅货检)	32 条 (客运临时停止通行)	—	—	—	—	—	—

根据香港规划署 1999—2021 年跨界旅运统计调查数据，深圳和香港两地居民^⑦在选择跨境口岸时，主要考虑口岸是否邻近行程起讫点，是否邻近接驳其他交通工具的枢纽则是第二考虑因素。由此可知，跨境口岸的选择与出行的起讫点直接相关，跨界人群通常选择临近出发地或目的地的口岸。

深港跨界交通方式众多，除了通过陆路口岸出行，还有轮渡、直升机等出行方式。根据旅运统计调查数据，边界列车是最常见的跨界交通工具，与跨境巴士和专营巴士相比，边界列车在通行时间和班次选择上具有明显优势。跨境巴士、专营巴士和专线小巴的选择占比之和从 1999 年的 9% 增长至 2017 年的 33%，2023 年随着“港车北上”政策的实施，私家车出行方式对于亲子家庭更有吸引力。整体而言，跨界出行方式呈现以边界列车为主，兼具多元化的特征。

4.2 人员往来：在增长速度、跨界目的和时间周期上呈现差异性

深港跨界人流整体呈现出规模大、流动性强和持续性的特征。根据增长速度和跨界方向，可将深港跨界人员流动的发展划分为 3 个阶段：第一阶段为 1999—2007 年的双向增长阶段。1999 年陆路口岸每日跨界人次为 25.6 万人次，以每两年约 15% 的增速增长，至 2007 年达到 45 万人次，在此阶段香港居民赴深以及深圳居民赴港人次均呈现较快的增长态势，这也与 CEPA 的实施有着密切关系。第二阶段为 2008—2019 年的深圳居民赴港升温阶段。在此阶段，香港每日赴深人次基本维持在 40 万左右，而深圳每日赴港人数快速增长，由 7 万人次增长至 20 万人次。2015 年香港取消针对深圳居民的“一签多行”政策，此后深圳赴港人次增长幅度相对较小。第三阶段为 2020 年至今的深度整合阶段。由于 2020 年 2 月至 2023 年 2 月口岸封关，这期间数据无参考意义。截至 2024 年 5

月 7 日，深港每日跨界人次为 56.4 万人次，占深港总人口的 2.2%。这一阶段居民的出行目的、频率周期和跨界方向与以往不同，香港居民赴深比例大，香港居民 2024 年每日赴深人次已恢复至疫情前规模，且呈现明显的“港人北上”活动多元化的特征。

根据行程目的可将深港跨界生活圈时空行为模式划分为单点型、多点型和发散型 3 种。单点型的出行目的包括跨界上班、跨界上学、跨界商务和跨界探亲，多点型和发散型主要集中在跨界休闲上。在香港居民赴深的行程中，最常见的目的为休闲、探望亲友及商务交流，呈现出刚性与弹性跨界行程相结合的特征。从历史数据变化可知，2003 年之前香港居民赴深的主要目的为商务交流，2003 年之后跨界休闲人数超过商务交流人数，且占比持续增长，至 2017 年以跨界休闲为目的的人数占比为 39%。根据 2024 年的实地调研数据，跨界休闲人数占比进一步提高，赴深目的地更集中在南山、福田、罗湖的海岸城、皇庭广场、深业上城、金光华广场、东门步行街等商业节点，以及山姆、开市客会员店等性价比高的大型商超。此外，跨界上班、跨界商务和跨界探亲这 3 类行程属于刚性需求，发生的频率相对固定，其中 2017 年的跨界上班人数为 1999 年的 10 倍。在深圳居民赴港的行程中，最常见的目的是休闲，跨界休闲人数占比达到 46%，呈现出以弹性跨界行程为主的特征。从时间变化来看，自 2003 年 CEPA “个人游”政策实施后，跨界休闲人数占比呈现明显的增长态势。与此同时，跨界上班、跨界上学和跨界探亲人数的增幅较大，2017 年这 3 类跨界人数分别为 1999 年的 4.36 倍、31.00 倍和 3.70 倍，反映了深港跨界生活圈在就业、教育和社会方面的深度融合。

深港每日跨界人次在工作日和周末呈现出相对稳定的周期性。从周末和工作日的数据比值来看，维持在 1.20 ~ 1.40，

2023—2024 年相较于往年比值更大，基本达到 1.33 ~ 1.40，反映出以周末休闲为主导的跨界生活圈周期规律。进一步分析星期六和星期日的发现，星期六的跨界人数中从香港至深圳方向的人数大于从深圳至香港方向的人数，在星期日的跨界人数中则是从深圳至香港方向的人数大于从香港至深圳方向的人数。从时间尺度看，星期六和星期日的跨界人群呈现出“人流潮汐”特征，也反映出有一部分跨界人员并非当日往返。这一规律在 1999 年的数据中便已显现，侧面体现了深港跨界生活圈具有时间周期规律。

4.3 文化交流：深港同宗同源，在政府和个体层面同步深化交流

在地理上，深圳和香港作为一个整体，处于珠江三角洲的东岸，是大河、大山、大海的交汇处。在历史上，两个城市的文化发展实质上经历了从“同源分流”到“同向互补”的过程。从 1842 年至今的 100 多年间，香港与内地之间密切的人员流动和商贸往来促进了两地及周边地区的文化一体化。

深圳与香港的文化交流融合在以下两个层面展开：在政府层面，两地政府牵头开展了一系列文化交流活动，包括举办“深港社区文化交流活动”“深港艺术交流季”“深港两地青少年文化交流活动”“深港城市 / 建筑双城双年展”等；在个体层面，市民自发性的互动日益频繁，在社交媒体平台、BBS 论坛等网络空间上有大量关于深圳与香港的旅游攻略、美食推荐、文化展演信息等内容，这些自发形成的文化交流渠道极大地丰富了居民的文化生活体验。

值得注意的是，随着港币汇率上涨及内地跨境电商平台的迅猛发展，深圳居民赴港采购化妆品、药品、奢侈品等购物主导行为显著减少。同时，由于香港在艺术展览、娱乐演出等领域拥有更为丰富且国际化的资源，深圳居民赴港体验文化娱乐活动的跨界需求呈上升趋势。

5 对深港跨界生活圈发展的思考

5.1 空间演化：“双城一带四圈”

《深圳市国土空间总体规划(2020—2035年)》发展战略中的“南联”主要指深圳与香港的区域合作,形成“一核、多心、网络化”的城市开发格局。《香港2030+:跨越2030年的规划远景与策略》提出了“两个都会区(维港都会区、北部都会区)、三个商业核心区(中环、九龙东、交椅洲人工岛)、两条发展走廊(西部经济走廊、东部知识及科技走廊)”的概念性空间框架。深圳都市核心区(包括前海、南山、福田、罗湖)规划常住人口为605万,香港北部都会区人口规模约为250万人,在距离近、交通便捷、要素互补的两个城市核心区(共855万人)形成了复杂而紧密的跨界生活圈。根据深港跨界生活圈现状特征及两地政府已有的相关规划,深港跨界生活圈的空间演化趋势为“双城一带四圈”(图3)。

“一带”指的是沿着各陆路口岸形成的一条自西向东的跨界生活带,即以口岸为中心沿着主要交通通道外延5~10km,形成长度约80km以及涵盖就业、居住、公共服务、商业、陆海休闲等要素的带状空间,居住于口岸附近的香港(新田、新界北、流浮山、天水围、元朗)居民和深圳(前海、南山、福田、罗湖、盐田)居民将在带状空间上进行高密度、高频次的跨界活动,形成30分钟跨界生活带,“四圈”指的是4个深港跨界生活圈,即依托深港重点区域及区域之间的便捷交通联系,形成具有跨界时空行为特征的跨界生活圈,跨界生活圈持续向周边区域拓展,包括西部跨界生活圈(南山/前海/宝安—洪水桥/厦村/元朗)、中部跨界生活圈(福田/罗湖—新田/落马洲/古洞北/粉岭)、北部跨界生活圈(龙岗/坪山—香港科学园)和东部跨界生活圈(盐田/大鹏—大浦/西贡/东区)。

西部跨界生活圈以深圳湾大桥、港深西部铁路(拟建)为主要通道,包括以

金融服务、现代服务业、科创研发、机场运输为主的跨界通勤行为以及以迪士尼游玩为主的跨界休闲活动,以单点型及发散型跨界时空行为模式为主;中部跨界生活圈是以香港东铁线、北环线(拟建)和深圳地铁1、4、7、10号线为主要通道,包括购物消费、休闲娱乐等跨界活动以及北部都会区的跨界通勤,以多点型跨界时空行为模式为主;北部跨界生活圈以深圳东部过境道路以及香港北环线东延段(拟建)为主要通道,包括高校合作、科创研发、产业服务等跨界通勤行为,以单点型跨界时空行为模式为主;东部跨界生活圈以深圳地铁8号线及香港沙头角公路为通道,包括户外运动、休闲度假、美食餐饮等跨界活动,以发散型跨界时空行为模式为主。

5.2 规则对接:交通、民生领域一体化是跨界生活圈的基础

交通和民生服务一体化是跨界合作的基础^[15],其核心在于规则对接。在人员流动方面,深圳与香港在广深港高铁

西九龙站及深圳湾口岸实施“一地两检”,在其他口岸仍为“两地两检”。尽管“一地两检”有效缩短了通关时间,实际通关仍需15~30分钟,与同城化、通勤化的目标仍有一定差距。未来应借鉴珠澳口岸采用的“两地一检”^⑥创新通关模式,将通关时间压缩至1分钟。在交通互联方面,构建以轨道交通为核心的多层次公共交通接驳体系,完善跨界人流监测和预警机制,采用灵活的交通措施,如延长服务时间、搭建高峰跨界专线、增加高峰穿梭巴士,建立软硬件结合、高效便捷的跨界交通网络;在人才引进方面,针对人才引进,鉴于税种、税率及征税模式上的显著差异,深入研究并制定香港居民在深圳的纳税优惠政策,以促进人才流动与人次资源的优化配置。在资金流动方面,提升跨界金融服务和支付便利性;在社会保障方面,建议研究社会保险的跨界转换机制,实行深港跨界医疗、养老服务政策,在执业资格互认、经营许可审批、随迁子女入学等民生领域实现一体化。

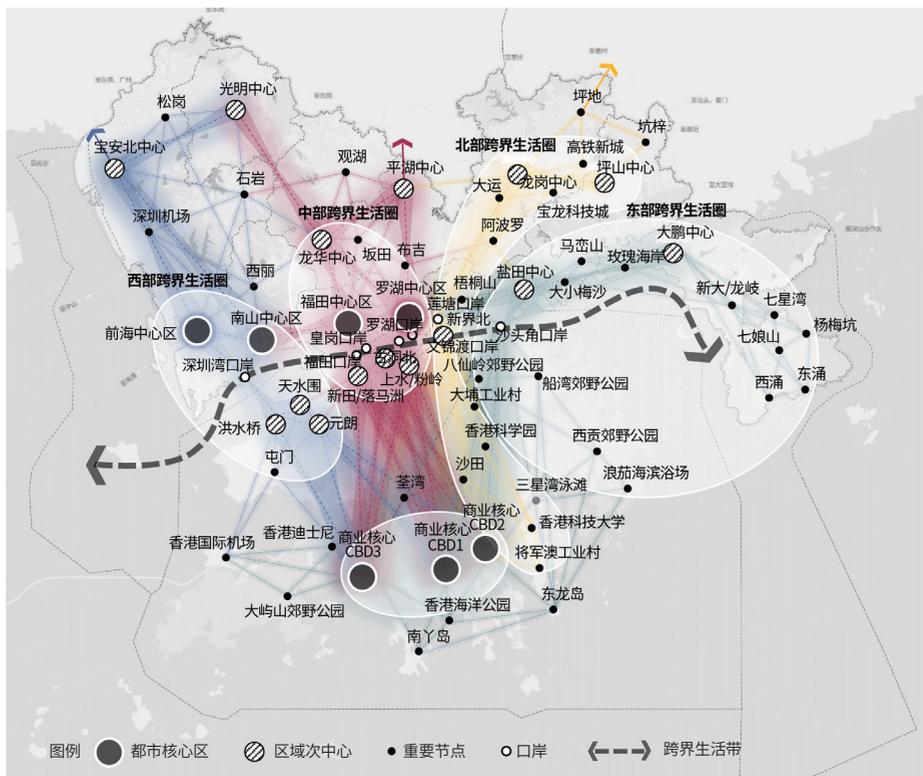


图3 深港跨界生活圈“双城一带四圈”空间格局

5.3 柔性规划：非正式、多主体参与的跨界生活圈规划

跨界生活圈规划策略的制定依赖于其特定研究对象及治理理念。针对深港跨界生活圈，必须充分考量“一个国家、两种制度、两个法域”的独特复杂背景，以及由此引发的跨界合作中的摩擦与博弈现象。为解决跨界难题，建议采用非正式、多主体参与的跨界生活圈行动规划模式。借鉴欧盟在跨境治理方面的经验，探索成立跨境区域的监测网络等。深港两地应共同成立“深港跨界生活合作小组”，依托手机信令、海关数据、问卷调查等手段，实施长期而系统的跨界监测工作。合作小组所收集的数据将为两地政府的规划决策以及跨界空间演化分析提供科学依据。深港跨界生活圈规划应遵循问题导向和需求导向结合的原则，制定中长期发展行动计划。综合运用管制性、激励性和实施性等多种治理方式，通过定期会议、框架协议、项目合作等方式动态推进规划落地。针对不同空间尺度的特点与需求，深港两地应灵活采用多样的规划措施，确保跨界生活圈规划的有效性和适应性。

6 结束语

本文通过明确跨界生活圈的概念，从研究对象、范围划定和影响因素3个方面探讨了跨界生活圈的核心问题，并尝试提出跨界生活圈的引力模型和总结时空间行为模式特征，为跨界生活圈的研究提供新的理论视角。在此基础上，以深圳与香港的跨界区域为实证案例，将深港跨界生活圈的演进历程划分为历史变迁阶段、跨界萌芽阶段、跨界探索阶段和深度融合阶段。通过香港规划署和入境事务处的数据对深港两地从1999年至2024年的跨界数据进行分析，总结归纳深港跨界生活圈在交通出行、人员来往、文化交流等方面的时空间行为特征，并从空间演化、规则对接、柔性规

划方面为两地的跨界生活圈规划编制提供思路借鉴。鉴于跨界生活圈形成过程的复杂性与影响因素的广泛性，其理论框架与模型构建尚需紧密结合特定研究区域的实际情况进行持续验证和优化，以确保研究成果的实用性与指导性。

[注释]

- ①深圳辖区陆地面积数据来源于深圳市人民政府门户网站，深圳建成区数据来源于住房和城乡建设部，人口和GDP数据来源于《深圳市2023年国民经济和社会发展统计公报》。
- ②香港辖区陆地面积和建成区数据来源于香港规划署网站，香港人口和GDP数据来源于香港贸发局网站。
- ③深圳和香港的8个陆路口岸分别为深圳湾口岸、福田口岸、皇岗口岸、罗湖口岸、文锦渡口岸、莲塘口岸、沙头角口岸及广深港高铁西九龙站口岸。
- ④“三来一补”指的是来料加工、来件装配、来样加工与补偿贸易，是粤港经济合作的起步方式。
- ⑤《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》(简称“CEPA”)于2003年6月29日正式签署，CEPA的总体目标是逐步减少或取消双方之间实质上所有货物贸易的关税和非关税壁垒，逐步实现服务贸易自由化，减少或取消双方之间实质上所有歧视性措施，促进贸易投资便利化。2003年7月CEPA“个人游”政策实施。
- ⑥“一地两检”指的是在两个国家(或地区)的边境口岸，在同一处地点完成两地的出境与入境检查、检疫手续。
- ⑦深港跨境陆路口岸统计数据表明，香港居民赴深人数占比达到70%，内地居民赴港人数中深圳居民的占比约为60%，即深港互为目的地的人员数量占主导。由于数据未细分，故本文将深港陆路口岸的跨境人员视为深港跨境交流。
- ⑧“两地一检”指的是两个国家(或地区)双方共享一套通关设备，在同一个大厅排一次队、接受一次集中检查即可通关，出入境双方的查验单位在后台实施数据共享。

[参考文献]

- [1] 方煜, 石爱华, 孙文勇, 等. 粤港澳大湾区多维空间特征与融合发展策略[J]. 城市规划学刊, 2022(4): 78-86.
- [2] 罗彦, 邱凯付, 刘菁. 多尺度流空间视

- 角下的粤港澳大湾区跨界实践与研究[J]. 国际城市规划, 2023(5): 40-46.
- [3] 郭磊贤, 彭琳婧, 李启军, 等. 行政管理与空间治理单元的尺度协调与优化: 基于粤港澳大湾区的实践与探索[J]. 国际城市规划, 2022(5): 71-79.
- [4] 朱查松, 王德, 马力. 基于生活圈的城乡公共服务设施配置研究: 以仙桃为例[C]// 规划创新: 2010中国城市规划年会论文集, 2010.
- [5] 柴彦威, 张雪, 孙道胜. 基于时空间行为的城市生活圈规划研究: 以北京市为例[J]. 城市规划学刊, 2015(3): 61-69.
- [6] 袁家冬, 孙振杰, 张娜, 等. 基于“日常生活圈”的我国城市地域系统的重建[J]. 地理科学, 2005(1): 17-22.
- [7] 孙德芳, 沈山, 武廷海. 生活圈理论视角下的县域公共服务设施配置研究: 以江苏省邳州市为例[J]. 规划师, 2012(8): 68-72.
- [8] 柴彦威, 李春江. 城市生活圈规划: 从研究到实践[J]. 城市规划, 2019(5): 9-16, 60.
- [9] 柴彦威, 刘天宝, 塔娜. 基于个体行为的多尺度城市空间重构及规划应用研究框架[J]. 地域研究与开发, 2013(4): 1-7, 14.
- [10] 王世福, 练东鑫, 邓昭华, 等. 粤港澳大湾区跨界合作区规划策略与协同治理探索: 以广州南沙新区为例[J]. 规划师, 2023(3): 101-108.
- [11] 解芳芳, 赵迎雪, 方煜, 等. 粤港澳大湾区跨界地区的规划及发展路径思考[J]. 城市规划学刊, 2022(增刊1): 28-34.
- [12] 伍毅敏, 李伟, 杜立群, 等. 北京通勤圈范围识别、特征与跨界通勤模式研究[J]. 规划师, 2023(6): 56-62, 70.
- [13] 程蓉. 以提品质促实施为导向的上海15分钟社区生活圈的规划和实践[J]. 上海城市规划, 2018(2): 84-88.
- [14] 孙道胜, 柴彦威. 城市社区生活圈体系及公共服务设施空间优化: 以北京市清河街道为例[J]. 城市发展研究, 2017(9): 7-14, 25.
- [15] 王世福, 练东鑫, 吴婷婷. 跨界一体化导向下的横琴粤澳深度合作区规划与治理创新[J]. 规划师, 2024(3): 95-104.

[收稿日期] 2024-05-17