

APEC何以落子深圳
可持續發展篇

APEC落子深圳，外界最常問的還是那一句：為什麼是這裏？這座城市用四十多年證明過自己能長得多快，如今要回答的是能走多遠。答案不在排名，而在三層追問——能不能管得足夠細，讓兩千多萬人在其中各得其所；能不能持續產生新東西，讓想法不必遠行就變成產品；能不能與自然長期相處，在中心城區給候鳥留一條生路。三問歸一，問的都是可持續。

三層追問，對應治理、產業、生態三條線索，也對應三種能力：秩序與信任、機會與場景、可持續的載體。它們不是三份並列的成績單，而是互相咬合的齒輪——治理提供規則，產業提供機會，生態提供空間，缺一環，另兩環都難成立。這是深圳方案最值得亞太帶走的部分：不是某一項技術，也不是某一段速度，而是一套讓三者同時成立的機制。（本系列完）

●香港文匯報記者 熊君慧、郭若溪、石華 深圳報道

深圳可持續發展模式回答「能走多遠」

治理產業生態三輪聯動 城市機制為亞太提供樣本



●在寶安能源生態園垃圾處理歷史博物館內，學生們在進行垃圾分類知識科普研學活動。 香港文匯報深圳傳真



●市民在深圳灣觀鳥。 香港文匯報深圳傳真



●外籍遊客體驗外骨骼機器人。 香港文匯報記者郭若溪 攝

深圳的可持續賬本

治理可持續

剛性法治：11月5日《深圳經濟特區紅樹林濕地保護若干規定》正式實施

制度供給：全國首個碳市場、氣候投融資地方標準、全國首單紅樹林保護碳匯拍賣

產業可持續

結構瘦身：戰略性新興產業增加值佔GDP超42%

綠色產業：綠色低碳產業增加值突破2,400億元

交通電動化：公交、巡遊出租車100%純電；新能源汽車新車滲透率超75%

生態可持續

空間留白：近一半市域面積劃入基本生態控制線

碳強度：碳排放強度降至全國平均水平五分之一

資源：萬元GDP能耗、水耗穩居全國最優梯隊

治理可持續：城市秩序藏在看不見的一米裏

深圳的難，先難在密度。不到兩千平方公里的土地上，實際管理人口超過兩千萬，建設用地佔市域面積近一半，開發強度在內地四個一線城市裏最高。任何一處失序都會被迅速放大：一場暴雨、一次大客流，幾小時內就能變成全城話題。治理在這裏不是錦上添花，而是天天要交卷的必答題。

精細化的第一層，是把城市變成可測量、可響應的系統。分散在各部門的民生訴求並到一個入口，一件小事一次派單、限時辦結、辦完可評；「一網統管」把城管、交通、水務、應急的數據接進同一塊屏，颱風季的易澇點、節假日的客流，都提前進入預判。

第二層，是把標準做到「每一米」。街面秩序、環境衞生、廣告招牌、單車停放，都有可考核的尺子；2020年9月起生活垃圾強制分類，建成區覆蓋每個小區；城中村綜合治理把「三線下地」、消防通道、雨污分流一次做到位。這些事不上頭條，卻決定高峰期的容錯率：同一場暴雨，管網清過和沒清過，結果完全不同。

第三層，是把服務落到「每一個人」。「來了就是深圳人」不是宣傳語，而是一串具體制度：隨遷子女入學、異地就醫結算、靈活就業人員參保、新市民住房保障，一項一項往前推。註冊志願者超過四百萬人，每五個市民就有一位穿紅馬甲；圖書館之城有一千多個網點。秩序不只靠執法，也靠自願的日常協作。

包容新事物：先實踐後規範

還有一層不易被看見：對新事物的包容。無人配送車剛上街時沒有規則，深圳先劃片區試、再定標準；民宿、網約車、直播電商，都經歷過「先有實踐、後有規範」。這種包容審慎，本質是把監管從「准不准」改成「怎樣才能行」，給新業態留出生長時間。

另一重收益在成本端：治理成本不隨城市規模線性膨脹。同樣的編制，靠標準和數據能覆蓋更多街區。對快速城市化的亞太城市，這比單純增加人手更現實。

對來訪的亞太客人，這些細節最先被感知。會議周裏，代表們未必讀完一份政策文件，但記得住通關用了多久、接駁車是否準時。治理能力最容易被「體感」，也最難臨時補課——不靠突擊，靠年復一年的標準化和數字化積累。

所以深圳可被借鑒的，不是某一個應用，也不是運動式整治，而是一套方法：把問題拆到最小單元，把責任落到最末一環，把數據接到同一塊屏上，把評價交回給市民。城市越大越省力，人越雜越要緊。

產業可持續：讓新東西持續「長」出來

產業可持續的考題，不是今年招來多少大項目，而是明年後年還能不能長出新東西。深圳的做法，是把產業政策做成一場接力：先定方向，再定規則，再給場景，最後給首單。

方向寫在2022年6月的文件裏。《關於發展壯大戰略性新興產業集群和培育發展未來產業的意見》圈定20個戰略性新興產業集群和8個未來產業，「20+8」成為全市產業布局的基本盤。集群不是簡單歸類，而是把鏈主企業、配套中小廠、公共平台放進同一地理半徑，讓配套成本降下來、迭代速度提上去。

規則靠立法先行。2022年8月的《深圳經濟特區智能網聯汽車管理條例》、同年11月的《深圳經濟特區人工智能產業促進條例》、2024年2月的《深圳經濟特區低空經濟產業促進條例》，都是全國首部。三部法規解決同一件事：給新產業明確邊界。企業最怕的不是競爭，而是不知道紅線在哪裏——規則清楚，投資才敢做長。

有了方向和規則，通路才轉得起來：創新不只是專利數字，而是一條從創意、原型、迭代到出海的完整通路。

肯綮正是這條通路上長出來的企業。它不做工業負重與臨床康復的「大型機甲」，而是把外骨骼做成普通人能背走的裝備。依託本地精密加工、傳感器與驅動模組配套，團隊走具身智能輕量化路線。創始人余運波說，π6系列分體快拆、可伸縮，收納後可放進普通背包，兼顧徒步與助行。海外產品多偏重專業賽道，這款「口袋級」外骨骼切入消費級空白，為具身智能硬件打開通往亞太的通道——客商看重的，正是深圳「從硬核技術走向普惠應用」的能力。

同在深圳的越疆科技深耕協作機器人，依託本地供應鏈快速迭代，產品銷往亞太多個經濟體。一間車間就是縮影：創意提出後，周邊就能找到結構設計、精密零件、電機與算法服務商，短周期完成樣機、測試、量產。

政府來做企業第一個用戶

支撐這一切的，是場景。綜合開發研究院（中國·深圳）常務副院長郭萬達的判斷是：場景供給本身就是一場監管改革、制度創新。無人機、自動駕駛、服務機器人最先需要的不是資金，而是真實、開放的測試場景。深圳較早以場景開放撬動新興產業，再以政府採購培育市場、低空試點支持物流、包容審慎的監管留出空間，支持企業出海對接訂單，形成「場景牽引—規模應用—全球輸出」的鏈路，分攤研發成本。

對大多數發展中經濟體而言，缺的往往不是人才，也不是資本，而是從技術到產品之間最難走的一段：誰來做第一個用戶，誰承擔第一次失敗的成本。深圳的答案是，政府先當那個用戶。

生態可持續：寸土寸金處的「留白」前瞻

站在深圳灣東北岸，抬眼是摩天樓宇的倒影，低頭是紅樹林層層疊疊的綠。11月5日，《深圳經濟特區紅樹林濕地保護若干規定》正式實施，為這片海灣再添一道法治支撐。

廣東內伶仃福田國家級自然保護區管理局教授級高級工程師楊瓊，在這裏工作了二十多年。在她眼中，「這裏最美妙的地方就在於紅樹林、候鳥與城市共享，這在全國其他地方很難見到」。這片367.64公頃的濕地，是全國唯一處在城市腹地的國家級紅樹林保護區，每年近十萬隻候鳥在此停歇、越冬，中心城區成了鳥兒遷徙路上的「補給站」。

道路北移260米 給候鳥留「補給站」

這份留白，始於一次果斷的「退讓」。上世紀九十年代，濱海大道最初方案徑直穿過保護區核心區——施工便捷，開發收益可觀。權衡之後，深圳把道路北移260米，為紅樹林留住完整生境；此後又建成全國首條濱海鳥類隔音屏障，並通過法定圖則把周邊建築限高鎖定在24米。在楊瓊看來，候鳥對棲息環境十分敏感，要保障它們遷徙途中「衣食住行」的需求，就必須嚴控人為干擾，保護區因此僅開放實驗區小片區域，每日限流160人。

退讓之後是持續的制度接力。2005年，深圳在全國率先劃定基本生態控制線，將近半市域納入保護；如今陸域生態保護紅線佔比約24%，海洋紅線約19%，森林覆蓋率穩定在39%。寸土寸金的城市核心，大片濕地、萬千生靈被穩穩留住。

保護走到深處，是讓生態價值可計算、可交易、可共享。2024年國際紅樹林中心在深圳揭牌，首批18個創始成員國簽署協定，如今已發展為8個成員國、13個簽署國，成為全球紅樹林保護領域首個政府間國際組織。今年APEC林業部長級會議期間，21個經濟體的百餘名代表到深圳參訪，這條線路正是「深圳速度」邁向「深圳綠度」的樣本。深圳還落地全國首單紅樹林保護碳匯拍賣，每噸485元人民幣刷新當時全國單價，把「藍碳」從概念推向市場交易。

從一片濕地看到的是一座城市的生態底圖。大沙河生態長廊從劣五類水體變成市民跑步、觀鳥的去處；遍布全城的公園織起「千園之城」。所謂共生，不是把自然圈起來，而是產業發展與生態保護互不衝突，快節奏科創與宜居慢生活彼此兼容。

這也是深圳生態經驗最容易被高密度城市借走的一點：它守住的不是遠郊荒野，而是城市正中心的濕地；依靠的不是一次性投入，而是一條跨越三十年的制度鏈條——從一次道路改線，到一部法規，到一筆碳匯交易。

文匯觀察

敢闖敢試敢為天下先 實踐中修正完善藍圖

時隔12年再次擔任APEC東道主，中方全年工作圍繞一個中心展開——把建設亞太共同體從目標轉為行動，從藍圖走向現實。中國外長王毅指出，亞太共同體概念提出已有幾十年時間，但這一概念不能停留在紙面上，不能局限於願景中。「我們希望能在深圳找到答案。」

崛起靠「立規」不靠「讓利」

從改革開放之初積極融入國際產業分工，到如今深度參與全球產業鏈供應鏈協作，深圳的發展史本身就是一部亞太交流互鑒、合作共贏的實踐史。

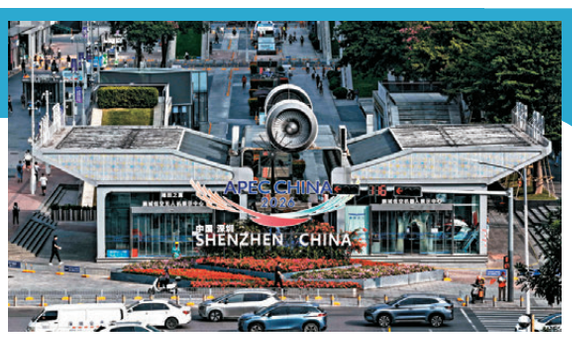
深圳的崛起不靠「讓利」，靠「立規」：綜合授權改革三批次48條經驗向全國複製，前海累計805項制度創新，河套「五流四制」打通要素跨境堵點，服務貿易負面清單試點被APEC收錄為區域便利化最佳實踐——開放讓合作談得成。

16個國家一類口岸，2025年通關量提前38天破2.4億人次；電子信息產業約佔全國六分之一，22家智能工廠讓「樓上研發、樓下生產」成常態，創新周期壓到1至3個月。通道、產業、算力擠在相近空間，承接21個經濟體的人流、物流、資金流——創新為城市和區域發展帶來內生動力源。

深圳的「國際朋友圈」中有33個來自APEC經濟體的友好城市，新設外資企業數量連續三年佔全國15%以上——合作為城市注入發展動力。

在採訪中，我們清晰地感知並梳理出，深圳的發展路徑從來不是等一張完美藍圖再行動——而是有願景就敢闖、敢試、敢為天下先，在實踐中修正與完善，並且，深圳的思考與作答仍在繼續。

一次峰會不會消除所有舊的分歧，但可以不斷凝聚新的共識。我們期待亞太在深圳找到答案，在這裏凝聚起新出發的合力。



●11月6日拍攝的深圳華強北的APEC主題景觀花壇（無人機照片）。 新華社

●香港文匯報記者 熊君慧