

城市—区域视角下的粤港澳大湾区都市圈空间组织模式

□ 黎智枫, 姚丹燕, 黄永贤, 刘嘉丽

[摘要]近年来,都市圈逐渐成为中国城镇化的重要空间单元,其空间结构和组织方式对规划实践与政策制定具有重要作用。文章在比较全球都市圈空间结构案例与回顾粤港澳大湾区都市圈发展历程的基础上,基于城市—区域视角,采用人口流动数据表征都市圈内大中小城市空间集聚的结构关系,对珠三角内各都市圈空间结构的现状进行测度,得出广州都市圈是纵向扩展的强核心簇群结构、深圳都市圈是横向扩展的多中心分布结构、珠江口西岸都市圈则是形成中的多中心环布式结构等,并分析了3种不同空间结构的形成机制,进而提出对应的规划策略。

[关键词]粤港澳大湾区;城市—区域;空间组织模式

[文章编号]1006-0022(2022)05-0128-06 **[中图分类号]**TU984 **[文献标识码]**B

[引文格式]黎智枫,姚丹燕,黄永贤,等.城市—区域视角下的粤港澳大湾区都市圈空间组织模式[J].规划师,2022(5):128-133.

Spatial Patterns of Metropolitan Areas in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area from City-region Viewpoint/Li Zhifeng, Yao Danyan, Huang Yongxian, Liu Jiali

[Abstract] Metropolitan area has become an important spatial unit in China's urbanization, and its spatial structure and organization is important to the planning practice and policy formulation. The paper compares several global metropolitan areas, reviews the evolution of metropolitan areas within the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, studies the spatial agglomeration structure of large, middle, and small cities based on transient population network, and measures the spatial structure of metropolitan areas in the Pearl River Delta region. It concludes that Guangzhou metropolitan area is a "scale up" structure with a strong core expanding vertically; Shenzhen metropolitan area is a "scale out" structure with a multi-center structure expanding horizontally. Zhuhai-Zhongshan-Jiangmen metropolitan area is a ring structure with multiple centers in formation. The three spatial structures area further analyzed and correspondent planning strategies are proposed.

[Key words] The Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, City-region, Spatial pattern

1 都市圈的政策回归与全球趋势

1.1 都市圈逐渐成为中国城镇化的重要空间单元

2006~2010年,中国将城市群作为加快新型城镇化进程的主体空间,并在《国家新型城镇化规划(2014—2020年)》中提出了“5+9+6”全国城市群战略格局,以更好地参与全球竞争、协调大中小城市发展^[1]。城市群作为城市—都会区—都市圈发展的最高阶段,是工业化和城镇化充分发展的结果,但在近十年的城市群规划

实践过程中,出现了脱离发展规律以行政手段盲目扩群以及城市群规划实施缺乏明确的归口管理机关等问题,使规划实践与城市群发展的目标相背离^[2]。因此,近几年的区域规划政策逐渐回归都市圈尺度,国家发展改革委、自然资源部等相关主管部门相继出台了《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》等重要政策和规程文件,上海、南京、长春等城市群核心城市积极开展都市圈空间协同(或国土空间)规划。

都市圈作为目前广泛使用的政策概念,在学术上

[基金项目] 自然资源部陆表系统与入地关系重点实验室资助项目

[作者简介] 黎智枫,硕士,工程师,广东省城乡规划设计研究院有限责任公司规划三所助理技术总监、主创规划师,自然资源部陆表系统与入地关系重点实验室研究员。

姚丹燕,硕士,工程师,现任职于广东省城乡规划设计研究院有限责任公司。

黄永贤,硕士,助理工程师,现任职于广东省城乡规划设计研究院有限责任公司。

刘嘉丽,硕士,注册城乡规划师,现任职于广州市城市规划设计有限公司。

有诸多类似且相关的定义,如城市—区域、超大都市区域、超都会区域、大都会等^[3-4]。虽然这些概念存在细微差别,但是均指向相似的城镇化进程,即因规模和集聚效应形成的一个汇集资金、人才和信息等各类功能的高密度核心城区,且核心城区不断向外围地区进行空间扩张,并通过各类交通和通信设施可将外围地区与核心区域紧密地联系在一起,最终形成产业、商务、居住等功能紧密相连的跨行政区城市空间单元^[5]。都市圈的城镇化进程可理解为一个核心城市通过发展整合了原有众多中小城市,从而形成一个超大的城市地域或功能紧密联系的城市—区域。

1.2 城市—区域的全球趋势

截至2015年,全球人口超过1 000万的巨型城市—区域多达471个,超大城市的崛起已成为全球性的趋势。现代城市的诞生缘于19世纪工业革命后出现的工业化,第一次超大城市建设热潮出现于20世纪40~60年代的北美和西欧,“战后重建”和“福特主义”带来的大规模生产和分工加速了城市的集聚,“有卫星城的大都市”“大都会”等词汇第一次被用于形容伦敦、波士顿、华盛顿、东京等城市。这些城市的第一版都市圈规划也以疏解和应对超大城市集聚带来的负外部效应为目的^[5]。

第二次超大城市的建设热潮出现于20世纪80~90年代,“福特主义”带来的生产过剩引发了资本的全球扩张,新自由主义思潮和电子通信技术革命进一步推动全球生产的再分工^[4]。某些城市成为全球生产网络的关键节点,该节点组织其腹地共同参与全球分工且形成巨型城市—区域。这种“后福特主义”的全球资本扩张具有两大典型特征:①不仅出现在发达的资本主义城市,还大量出现在以东亚为主的发展中城市(资本在扩张过程中需要低度发展的地区)^[3]。②城镇化的动力不仅来源于制造业的全球供应链分工,还包括软件信息、金融会计等生产性服务

业的全球网络。生产制造扩散与管理活动集聚同步发生,制造业总部及其配套金融、法律、会计等管理和控制职能集聚在少数的全球城市^[6],这些城市就是全球城市—区域中的关键核心^[7]。

第二轮的超大城市建设浪潮尚未结束,大量发展中国家的城市如上海、广州、圣保罗、孟买、胡志明、雅加达、吉隆坡等均积极建设机场、港口等对外重大基础设施,以出口替代、国际外包、吸引外商投资等方式竞合全球资源,获取自身城镇化的动力。

2 粤港澳大湾区的都市圈空间结构

2.1 粤港澳大湾区都市圈的发展历程回顾

2.1.1 都市圈 1.0: 以香港为绝对核心的全球城市—区域

香港作为粤港澳大湾区最早被整编至全球经济体系中的城市,从轻工业出口制造起步实现经济腾飞,以全球生产制造的东亚节点身份跻身“亚洲四小龙”。1953年,香港维多利亚港两侧约80 km²的用地已集聚225万人口。在《香港初步城市规划报告》“疏导人口”思路下,荃湾、青山、沙田等地区以新市镇的方式承担香港工业加工中心和居住中心功能。随着“后福特时代”的全球资本扩张和中国实施改革开放政策,1980年后香港大量中小型制造业企业将劳动密集型生产环节迁入珠三角腹地,香港本土则承担以国际商务和生产性服务为主导的管理与控制功能^[8-9]。香港与珠三角地区之间建立起“前店后厂”的垂直生产分工联系^[10],形成了以香港为都会区核心,以珠三角为腹地的湾区1.0版的超大城市—区域雏形。在这轮全球性的超大城市建设浪潮中,香港不断强化基础设施建设和都会区扩展,提出筹建赤腊角新机场和西移油麻地避风港实现西九龙填海等战略举措,都会区进一步在北部新增干线道路与新市镇,并于1983年完成广九铁路电气化改造,加强了与珠三

角地区的联系^[11]。同时,珠三角地区城市积极响应,在开通罗湖口岸后,又相继开通了蛇口、文锦渡、沙头角、皇岗等口岸。深圳作为国家经济特区,率先学习香港,试验市场经济并与全球接轨^[12]。东莞、惠州则利用联网公路充分与香港和深圳的路网衔接,并发挥市—镇分权机制的特点,快速吸引资本推动乡村工业化^[13],一个以香港为中心的蛛网走廊型超大城镇结构率先在粤港澳大湾区东岸形成。

2.1.2 都市圈 2.0: 广州、深圳、香港多中心的显现

在以香港为核心的城市—区域时期,除了湾区东岸以外,其余城市均跳出原有城区,在对外区位便利、靠近香港地带布局开发区,寄希望于吸引全球制造业资本以完成自身工业化积累,“园城分置”使珠三角地区成为一个更广大的制造业腹地^[14]。珠三角地区从制造业腹地向城市的转变发生在1990~2000年,《中华人民共和国宪法修正案》允许土地有偿使用、中央“分税制”改革与住房制度改革,使土地作为重要的生产资料被释放出来^[15],利用土地出让金额补贴城市市政基础设施建设费用的“土地财政”模式成为城市发展的主要工具^[16]。在此进程中,广州和深圳两个城市的表现尤为突出。广州具备省会城市的资源配置能力,在道路基础设施建设、公共服务资源配置上有较强优势,如广东省高速公路网形成以广州为中心的圈层式结构。深圳作为国家经济特区,拥有全国支援特区建设带来的企业和人才资源以及特殊的财税分成制度^[10]。这些都使得广州和深圳主城在推进城镇化进程中较珠三角地区其他地级市具有更强的资源集聚能力。此外,广州和深圳牵头建设大量以主城为核心的高速公路与轨道设施,将原有“园城分置”的工业开发区进行串联,并在1997年亚洲金融危机后着重培育生产性服务业,逐步降低了珠三角地区对香港服务业的依赖。在原香港都市圈的基础上,以广州和深圳主城为服务业核心、通过交通基础设施统

筹工业开发区和珠三角制造腹地的两个新兴的大都市圈雏形已经非常明显。

2.2 都市圈空间结构组织目的与比较

都市圈规划作为一种政策工具和城镇化方式,在诞生之初便带有明确目的性。例如,为解决第一次资本扩张带来的超大城市集聚问题,伦敦在1938年编制首个都市圈规划(《大伦敦规划》),率先提出用“绿带”控制大城市自发性蔓延、将新城建设纳入政府计划等措施,构建以伦敦为核心、向外扩展形成同心圈层的空间模式^[17];为在资本主义扩张带来的全球化浪潮中获得红利与提高竞争力,旧金山湾区规划通过区域一体化交通网络建设、住房和土地政策引导促进城市功能合作和要素流动,以获得持续的经济增长和提高全球化竞争力^[18]。全球众多城市均通过都市圈规划优化和调整超大城市的空间集聚方式,形成更优质的城市—区域组织结构。

强核心集群、多中心分布和多中心

环布是目前全球超大型城市—区域集聚的3种常见空间组织模式。①强核心集群式结构:以一个集聚核心功能的超级城市为中心,通过新城建设和大型基础设施投资向周边“蛙跳式”扩展的同心圆状城市体系,以伦敦、东京为典型代表城市^[19]。②多中心分布式结构:若干城市在各自近域范围内组织要素,彼此通过交通廊道广泛链接,并在廊道沿线衍生出多个新兴平台,形成多个中心城市、功能联系紧密的网络化集聚方式,以旧金山湾区和京阪神都市圈为典型代表。③多中心环布式结构:以兰斯塔德地区为代表^[20],与多中心分布式结构类似,城市—区域的核心职能并不在某一个中心城市集聚,而是拥有多个相互独立、规模相似的中心城市。受自然地理格局影响,各城市围绕生态空间布局,依托区域型基础设施廊道彼此联络并保持互动,形成发展较为均衡的环状空间结构(图1)。

3 城市—区域视角的都市圈空间结构测度

本文在案例比较的基础上,对湾区内都市圈的空间组织方式进行更为审慎的测度,即基于城市—区域视角,利用人口流动数据作为区域要素流动的代表性指标,反映都市圈内城镇集聚的空间组织结构。值得注意的是,这里的“城市”并不是国内常用的地级市(市域城市)概念,而是选择更为贴近城市建成实体的区县作为分析单元^[21],并与国际上统计都市圈的城市尺度保持一致,如大伦敦都市圈由1个伦敦市加32个自治市组成,纽约都市圈则由纽约市加26个外围郡组成。本文将珠三角9个地级市细分为42个区县单元,并通过对比珠三角范围内395个镇街向这42个区县单元的人口流入情况与42个区县之间人口流入情况的图景进行叠合,形成珠三角整体的城市—区域图景,并在此基础上总结各都市圈的空间结构。

本次研究采用的人口流动数据为百度慧眼平台提供的2018年5月19日(工作日)和5月24日(休息日)两日的珠三角地区镇街尺度的人口流动数据(以下简称“统计人口流入量”),并设定从A点出发到达B点停留超过2小时,计为1次有效流动数据,得出共计11296条有效数据。42个区县节点范围的选取方式为:以各县中心城区所在镇街为中心,结合城市实体的建成范围,对周边镇街行政边界进行整合,其中广州五区(天河、越秀、荔湾、海珠和白云)和深圳四区(福田、南山、罗湖和盐田)由于人口规模高度集聚、建筑连绵,本次研究将这些区域进行合并,分别形成代表广州、深圳主城的实体城市节点^[22]。

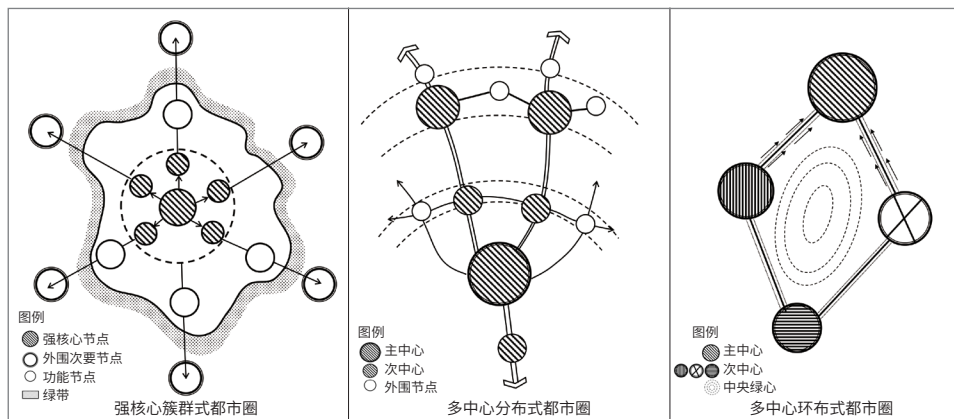


图1 城市—区域内部3种组织结构

表1 珠三角42个区县人口流动数据统计

区县节点等级	两日人口流入量/人	广州都市圈	深圳都市圈	珠江口西岸都市圈
第一级	90万以上	广州主城	—	—
第二级	80万以上	—	深圳主城	—
第三级	15万~30万	禅城、南海、花都	宝安、东莞主城、长安虎门、惠州主城、龙岗	珠海主城、中山
第四级	5万~15万	顺德、番禺、肇庆主城、三水	龙华、惠阳、松山湖、坪山、惠东、光明	江门主城、斗门、鹤山
第五级	5万以下	南沙、增城、黄埔、从化、高明、怀集、广宁、封开、德庆、怀集、四会	博罗、大鹏、龙门	开平、恩平、金湾

4 湾区内部都市圈空间结构测度与机制

4.1 广州都市圈:强核心集群式结构

广州主城是目前珠三角地区内人口

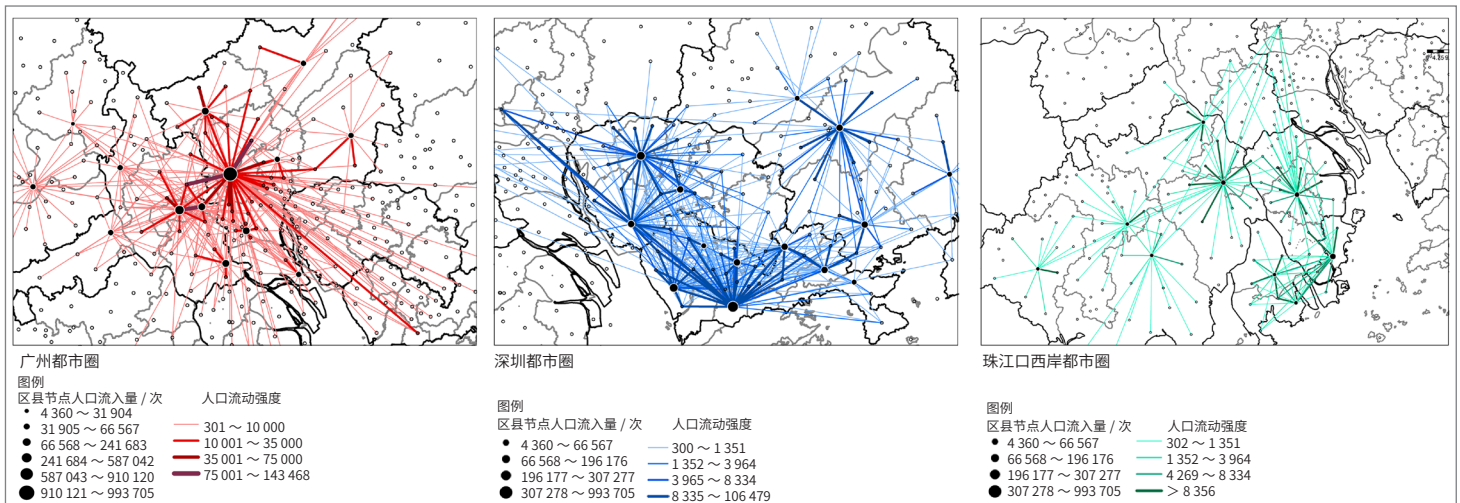


图2 珠三角地区三大都市圈空间结构测度

集聚能力最强的核心，统计人口流入量为 99.37 万，珠三角地区 32 个区县与 140 个镇街均与广州主城直接相连，花都、番禺、增城、南海等 9 个区县的第一位流入地均为广州主城（表 1）。禅城、南海构成的佛山主城是广州都市圈内次级人口集聚节点，统计人口流入量为 53.22 万，值得注意的是南海至广州主城、南海与禅城之间的人口流动数据分别位于区县联系的前三位，超过广州市辖区番禺、南沙、黄埔、从化等腹地。广州主城与佛山主城实质上已形成了人口资源要素充分互动的湾区级超大的城市强核心。在广佛核心区外围，顺德、三水、四会、增城和肇庆等区域人口集聚能力大幅下降，其中顺德（容桂街道）的人口集聚能力最强，统计人口流入量为 13.5 万，相当于惠州主城流入人口量的 80%。这些外围的市和县的首位联系地均指向广州主城或佛山主城，广州都市圈的强核心簇群的城市集聚形态明显（图 2）。

广州超大城市集聚进程与伦敦、东京等平原沿河城市相似，平坦的河网平原为超大城市的强核心聚集提供了先决条件。广州主城作为省域中心，与普通地级市相比，拥有更强大的资源集聚能力，铁路枢纽、环形快速路网的构建与省会资源的持续注入，不断推动广州主城在平原地带快速成长。广州主城中心区从最早的人民公园—环市东，扩展到珠江新城，再拓展到琶洲互联网集聚区、

金融城与广州第二 CBD，广州沿珠江形成了相距 5 km 的 CBD 群^[23]。生产性服务业在广州中心区的集聚也推动了主城区内大规模的城市更新与功能裂变，主城区内旧厂、旧村更新为主城功能实现和社会更迭提供载体。借用计算机领域的概念解释，广州主城的集聚方式就如同“超级计算机”模式，即大量的新增城市功能服务范围通过纵向拓展方式不断在原主城的基础上扩大，从而形成一个超强核心。

此外，中国特殊的“市管县”制度对广州都市圈的城市集聚方式也产生了深远影响。2000 年行政区划调整使广州面积从 780 km² 扩展到现在的 7 434 km²，实际的管辖范围扩展了 10 倍，这也使得 2000 年广州战略规划提出的“南拓北优、东进西联”成为可能。广州南站、南沙港等关键对外基础设施布局在原有主城范围外，广州以“重大设施+交通廊道”的方式拉开了都市圈发展框架，在客观上进一步推动了外围城市功能节点簇群的形成，广州主城区强核的空间组织特征。

4.2 深圳都市圈：多中心分布式结构

深圳主城是珠江东岸集聚能力最强的区域，统计人口流入量为 88.64 万，仅次于广州主城，位列珠三角地区第二，宝安、龙岗、龙华、坪山、光明、大鹏 6 个区县的第一位人口流入地均为深圳主城。东莞主城和惠州主城的人口集聚能力次之，统计人口流入量分别为 28.87 万

和 16.89 万，位于珠三角城市节点的第三梯队。值得注意的是，虽然深圳主城的资源集聚能力稍逊于广州主城，但是深圳都市圈第三、第四梯队的城市节点数目最多（12 个），并未出现广佛核心区外围人口集聚能力大幅下降的情况。在与深圳主城距离超过 60~70 km 的东莞主城和惠州主城，其人口集聚能力明显要强于广州都市圈中的南沙、肇庆和增城。虎门、长安、松山湖、龙岗、龙华、光明、坪山和惠阳 7 个距离深圳主城 30 km 的近郊地区，统计人口流入量也超过或逼近 10 万，多中心的区域形态明显。此外，与广州都市圈显著以广州主城为核心的簇群方式不同，位于深圳、东莞、惠州 3 个主城之间的边界地区，同时受到这 3 个中心的辐射吸引，城市节点分布呈网络化。以东莞临深的长安、虎门为例，来自深圳街道的统计人口流入量约占总统计人口流入量的 40%，与长安、虎门人口流动联系前三位的镇街分别是宝安松岗街道（2.18 万人）、东莞厚街镇（1.89 万人）及东莞主城（1.77 万人）。

深圳作为国家经济特区在资源集聚方式上与广州差距不大，但其受珠江东岸莲花山脉两重山体屏障的刚性约束^[19]，在城镇集聚方式上与广州出现显著差异，其多中心分布式结构更类似于美国旧金山湾区。改革开放以来，深圳作为香港都市圈影响下的核心城镇节点，在口岸和交通走廊地区以工业化推动城镇化快



图3 珠三角三大都市圈空间结构规划示意

速消耗了原关内地区的建设用地，周边城市如东莞、惠州一边在外资驱动下沿走廊地区，快速实现乡村工业化，一边利用国内“市管县”的政策机制推动自身中心城区集聚，多中心城市格局初步确立。直至2000年，深圳、东莞、惠州主城区内面临着发展空间有限、发展水平不高的问题，而广域的市辖区则由于乡村工业化，土地资源被集体建设用地过早消耗，市域可统筹的国有用地增量有限，土地资源难以为继成了这3个城市需要共同面对的难题。

为此，深圳早在2006年的近期建设规划中提出要跨越塘朗山—梧桐山等深圳关内的第一重山脉向外建设新城（距离深圳主城约30 km，避开已有的集体权属用地）^[24]，并于2008年提出关内关外一体化，加快了新城建设的进程，多个基础设施如深圳北站、坪山高铁站、大运中心和众多联系深圳关内外的穿山隧道与轨道建设支撑带动5个新城建设。与广州沿河建设CBD群的方式不同，深圳受到山体的自然条件约束，只能在距主城30 km的范围外建设新城。

深圳与广州在城镇集聚方式上的显著区别在于，深圳并未如广州一样在2000年采取行政区划整合的方式调配资

源，深圳和东莞两市的行政区划面积一直稳定在1 997 km²和2 460 km²。而东莞也采取与深圳相似的城市拓展策略，在2000年启动强化中心区战略的同时，在距主城30 km的范围外征收原有各镇边缘地区的集体用地，谋划松山湖、东部工业园、长安新区等市级重大平台，并充分利用区域道路设施强化各大平台与东莞中心区的联系。深圳“突围”，东莞“织网”，两个城市主体在约4 600 km²的范围内共同行动，造就了如今深圳都市圈多中心分布式的城镇聚集方式。借用计算机领域的概念解释，与广州都市圈相对单一主体进行纵向扩展不同，深圳都市圈在自然和行政边界的约束下，多个主体均通过交通廊道将城市区域的核心功能向外围（距主城约30 km）布置，形成了横向拓展的城镇集聚方式，区域里面没有出现一个如广州沿江CBD群的“超级处理器”，而是出现大量的专业而完整的“分布式电脑”，这些“电脑”通过紧密的交通网络相连，同样可以像“超级计算机”一样满足复杂的超大城市的发展需求。

4.3 珠江口西岸都市圈：形成中的多中心环布式结构

珠海、中山和江门主城统计人口流

入量分别为20.62万、19.62万和13.22万人。这3个主城的人口集聚能力低于东莞主城，与惠州主城规模相当，并未如广深主城一样出现单个资源集聚的高地。这3个主城的辐射范围也集中于自身行政边界内的镇街，除了中山坦洲镇与珠海主城出现跨地市边界的联系，其余主城的跨城联动性较弱，珠江口西岸都市圈是发育中的多中心都市圈。这3个主城地理上环绕着五桂山、观音山和古兜山的区域绿心，但3个主城之间没有形成较强的相互联系，珠海排名前三的人口流入区县节点是金湾、斗门和广州主城，中山排名前三的人口流入区县节点是广州主城、珠海主城和顺德，江门排名前三的流入区县节点是鹤山、广州主城和台山，广州主城给珠海、中山、江门的人口流入带来显著影响。

西江出海的自然区位、经济特区的设立及改革开放后资本的流入推动了珠海、中山、江门3个主城的发展，但这3个主城发展的共同特征是推动工业化和城镇化的动力均发生在城市区域外部而非内部，城市—区域内缺乏一个或者多个整合各城市优势的集聚主体。

5 规划建议与展望

5.1 规划建议：三种都市圈集聚逻辑下的三种差异化规划策略

通过案例比较与基于城市—区域视角的人口流动测度，可以明显地看到珠三角内部同时存在3种不同的都市圈集聚方式，各都市圈内的空间资源配置和规划策略也应有所差异。

广州都市圈延续纵向扩展的强核心簇群式结构逻辑，空间资源的配置抓手为“环+轴”。广佛核心区在共同构筑的环形高快速路网内不断地裂变，广州、佛山主城之间大量边界地区的区位价值开始显现，如广州南站—佛山三龙湾、广州荔湾和广佛新城。内部裂变节点的发展逻辑一方面源于广州纵向扩展的“超级计算机”职能不断提升，另一方面也源于广州谋划的大量高水平区域交通轴

线,如广州地铁 18、22 和 28 号线,将外围集群分布的港口、机场、产业等重大城市—区域功能与广佛核心区相连,从而进一步触发内部节点的生活配套和生产性服务业的城市功能;而外围的集群节点如广州南沙、空港、知识城、顺德和大旺—南海产业区则进一步依托城市—区域功能集聚各类城镇发展资源。

深圳都市圈延续横向扩展的多中心分布式结构的逻辑,空间资源配置的抓手为“廊道+节点”。分布式系统的关键在于连接,连接的重点在于深圳、东莞、惠州主城边界。目前深圳、东莞、惠州在形成 4 条区域廊道:以深圳地铁 20 号线和穗莞深城际铁路为主导的西部沿海走廊、以深圳地铁 13 号线和从莞增城际铁路为主导的中部隧洞走廊、以原广九铁路和深圳地铁 22 号线为主导的中部谷地走廊和以深汕城际铁路和深圳地铁 14 号线为主导的东部盆地走廊。这 4 条区域走廊分别串联了四大核心的城市—区域功能节点:深圳海洋会展—东莞滨海湾的国家现代服务业和总部企业节点(西)、深圳光明—东莞松山湖的国家综合科学创新功能节点(中隧)、深圳平湖北—东莞南湾区制造业总部技术转化节点(中谷)和坪山—大亚湾—惠阳构成的湾区级制造基地节点(东)。要妥善地整合这些跨行政边界的重大功能节点,需要进一步缩小边界两侧的公共服务设施和市政配套设施的差距,从而真正使得都市圈要素充分自由流动(图 3)。

珠江口西岸都市圈发育目前也迎来了重要机遇,澳门—横琴深度合作区的诞生将可能破解珠江口西岸都市圈长期以来缺乏内部发展核心的困境,同时随着深圳方向深中通道、深珠通道的开通,广州方向地铁 18 号线的延伸,珠江口西岸都市圈在各个方向均迎来了较大的城镇发展契机。在此背景下,保持五桂山、古兜山和西江出海口共同形成的区域“绿心”,为日后各类发展要素留出良好的城市—区域框架可能是珠江口西岸都市圈发展的基本共识。

5.2 展望

本文从都市圈的起源出发,回顾了资本主义两次扩张带来的全球大都市圈建设浪潮,以城市—区域为视角检视都市圈内部大中小城市组织和集聚的空间结构,对粤港澳大湾区 3 个都市圈进行了实证分析,并提出了规划建议。不难发现,大都市圈规划是全球化背景下增强城市与区域竞争力的重要手段。中国最为领先的广州和深圳两大都市圈,是昔日全球化的受益者,而在新的全球化进程中,两大都市圈应该扮演何种角色?此外,中国特色的“市管县”的城市管理方式曾经有效地推动了都市圈的进程^[25],但随着广州、深圳都市圈的日益扩大,如何跨越地市级行政边界推动都市圈资源集聚?对这些问题需要进行更多的探索研究。■

[参考文献]

- [1] 方创琳,宋吉涛,张蕾,等.中国城市群结构体系的组成与空间分异格局[J].地理学报,2005(5):827-840.
- [2] 方创琳.中国城市群研究取得的重要进展与未来发展方向[J].地理学报,2014(8):15.
- [3] 简博秀,林育璋.改革开放后中国都会区域与全球化:一个理论的回顾[C]//中国大陆,香港,澳门,台湾两岸四地城市发展论坛论文集,2002.
- [4] 马向明,陈洋,陈昌勇,等.“都市区”“都市圈”“城市群”概念辨析与转变[J].规划师,2020(3):5-11.
- [5] Scott A J. City-regions Reconsidered[J]. Environment and Planning A, 2019(1): 1-2.
- [6] Saskia Sassen. 全球城市:纽约、伦敦、东京[M].周振华,译.上海:上海社会科学院出版社,2005.
- [7] Scott A J. Regional Motors of the Global Economy[J]. Futures, 1996(5): 391-411.
- [8] 凌嘉勤.造城建家——香港城市规划回顾与展望[J].国际城市规划,2017(3):6-10.
- [9] 王纪武,张丽璐.香港新市镇建设的启示[J].规划师,2002(9):47-50.
- [10] 薛凤旋,杨春.外资:发展中国家城市化的新动力——珠江三角洲个案研究[J].地理学报,1997(3):3-16.
- [11] 何佩然.城传立新:香港城市规划发展

史(1841—2015)[M].香港:中华书局,2016.

- [12] 傅高义.先行一步:改革中的广东[M].丁安华,凌可丰,译.广州:广东人民出版社,2008.
- [13] 许学强,李郁.改革开放 30 年珠江三角洲城镇化的回顾与展望[J].经济地理,2009(1):13-18.
- [14] 马向明,陈洋.粤港澳大湾区:新阶段与新挑战[J].热带地理,2017(6):762-774.
- [15] 杨宇振.权力,资本与空间:中国城市化 1908—2008 年——写在《城镇乡地方自治章程》颁布百年[J].城市规划学刊,2009(1):62-73.
- [16] 孙秀林,周飞舟.土地财政与分税制:一个实证解释[J].中国社会科学,2013(4):40-59.
- [17] 谢守红.大都市区空间组织的形成演变研究[D].上海:华东师范大学,2003.
- [18] 郭杰,姜璐,张虹鸥,等.流空间视域下城市群功能协同发展研究——以旧金山湾区为例[J].热带地理,2022(2):195-205.
- [19] 王超深,吴潇.国外大都市区中心体系空间特征解析及规划启示[J].规划师,2019(20):83-89.
- [20] 张衍春,龙迪,边防.兰斯塔德“绿心”保护:区域协调建构与空间规划创新[J].国际城市规划,2015(5):57-65.
- [21] 王晓阳,牛艳华.全球城市研究的批判与反思——兼论上海的城市规划策略[J].国际城市规划,2021(6):58-63.
- [22] 黎智枫,李倩倩.广州,深圳都市圈范围测度与形成机制差异[C]//面向高质量发展的空间治理——2021 中国城市规划年会论文集(14 区域规划与城市经济),2021.
- [23] 林树森.广州城记[M].广州:广东人民出版社,2013.
- [24] 深圳市人民政府.深圳市近期建设规划(2006—2010)[Z].2006.
- [25] 李志刚,李郁.新时期珠三角城镇空间拓展的模式与动力机制分析[J].规划师,2008(12):44-48.

[收稿日期]2022-03-10