

[第一部分 目標與策略]

第一章 認識城鎮群

第二章 發展目標

第三章 發展策略



第一章 認識城鎮群

大珠江城鎮群由珠江三角洲9個城市和香港、澳門組成，土地總面積42831.5平方公里。其中，珠三角九城市包括廣州市、深圳市、珠海市、佛山市、東莞市、中山市、江門市，惠州市的惠城和惠陽區、惠東和博羅縣，以及肇慶市的端州和鼎湖區、高要和四會市，土地總面積41698平方公里；香港面積1104.3平方公里；澳門面積29.2平方公里¹。（圖1-1）。



圖1-1 大珠江城鎮群區域範圍圖

大珠江城鎮群是中國最發達的城鎮群。儘管珠三角任何一個城市都不是內地最強的城鎮，香港也不是世界上最發達的城市，但珠三角地區以其發達的外向型製造業和持續不斷的創新而成為與長三角和京津冀並列的中國三大城鎮群；香港則以其世界最自由的經濟體制和國際金融、貿易、航運、旅遊、物流中心獲得與紐約、倫敦和東京三個全球城市相提並論的地位，甚至與紐約和倫敦一起編入一個詞匯“紐倫港”予以表達²。

本章通過對國內外最發達城鎮群的研究，比較分析大珠江城鎮群空間特徵、作用、主要矛盾及其路徑選擇。

1 珠三角數據來自《廣東省統計年鑒2008》，香港數據來自香港政府統計處網站，澳門數據來自澳門統計暨普查局

2 見美國《時代》周刊(亞洲版)2008年1月28日題為《三城記》的署名文章。

1.1 空間特徵

專欄1-1及專欄1-3是專題報告一對紐約都市區、倫敦都市區和東京都市圈這三大城鎮群分析後，概括的世界級城鎮群的主要特徵及其作用。與之對比，大珠三角城鎮群具有相對獨特的空間特徵：

專欄1-1： 世界級城鎮群的基本特征

- 1、優越的區位條件；
- 2、全球意義的超大城市（即全球城市或世界城市）；
- 3、高效的內部空間組織；
- 4、高可達性的交通運輸體系；
- 5、國際級的優質生活圈；
- 6、基于福利增長的軟實力。

1.1.1 非單中心超大城市結構

大珠三角城鎮群已經有至少4個具有全國和國際影響力的中心城市，即香港、澳門、廣州和深圳，其中香港已經成為具有全球影響力的超大城市。但是，由于存在着由“一國兩制”決定的制度邊界，這些中心城市除了在約30年的經濟合作中得到快速發展外，並沒有形成像紐約、倫敦及東京那樣的發揮支配和控制本區域功能的絕對核心城市，而是以各自的優勢發揮着全球城市的部分功能，或者說它們共同發揮着城鎮群核心城市的功能。

1.1.2 多中心城鎮群發展格局

大珠三角城鎮群除了擁有上述4個超越區域的中心城市外，還有7個行政上的地級城市和510多個街道和鎮建制的工業化城鎮（圖1-2）。它們以香港、廣州和深圳為功能核心，沿交通幹線綿延分佈在4萬多平方公里的土地上，已經呈現出多中心城鎮群發展格局（圖1-3）：首先，香港、澳門、廣州和深圳已經成為區域內具有全球和全國意義的中心城市；其次，珠海盡管與深圳同為經濟特區，但由于經濟發展水平和輻射帶動力略顯不足，中心性低于上述4個城市却高于其他地級市；第三，其餘6個地級市由于區位和經濟發展水平不同，

第一章 認識城鎮群

26

表現出不同的層級性，佛山、東莞和中山為次區域級中心，惠州、肇慶和江門為地方性中心；第四，數百個工業化城鎮以傳統農村居民點為空間依托，逐漸壯大，散佈在廣大的珠三角地區（圖1-4）。

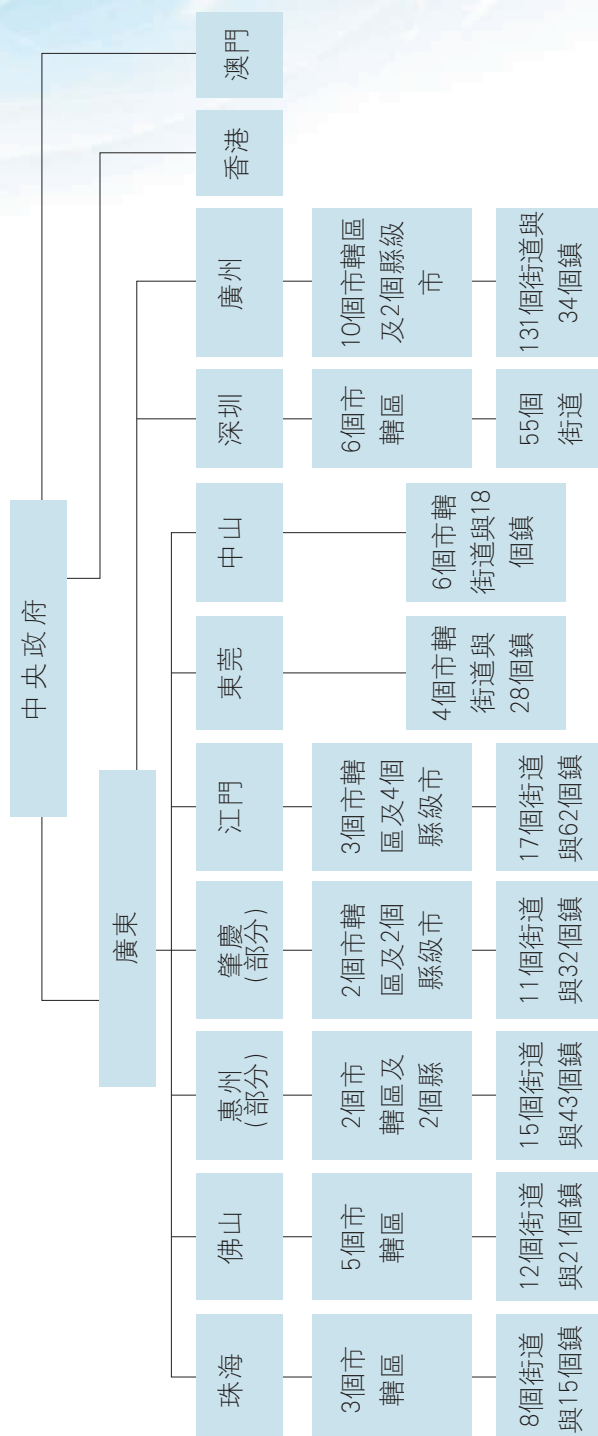


圖1-2 大珠江三角洲城鎮群市級以上行政構成

注：珠三角地區共轄街道辦事處259個，建制鎮253個（2008年數據）。

資料來源：
行政區劃網<http://www.xzqh.org/html/gd/index.htm>

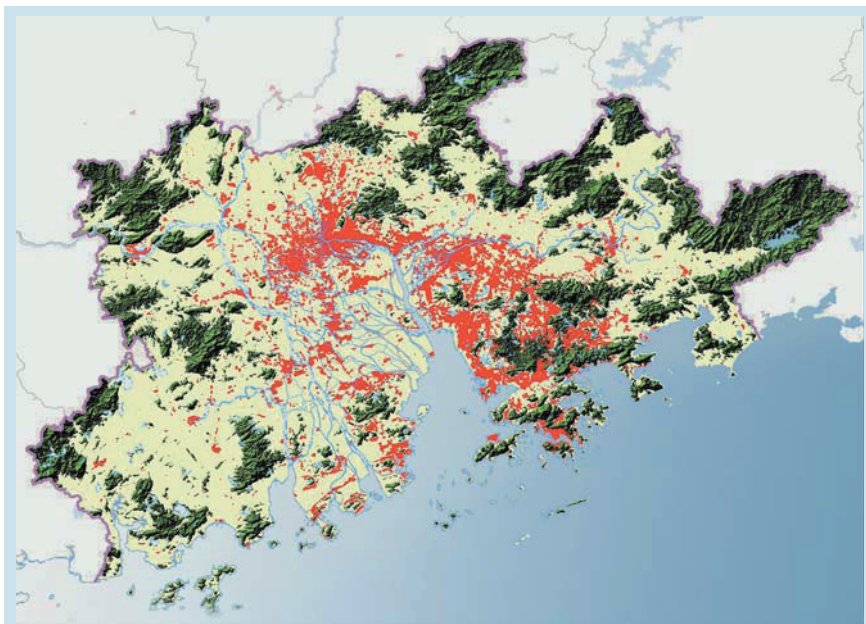


圖1-3連綿分佈的大珠三角城鎮群（2007年）



圖1-4大珠三角城鎮多中心分佈簡圖

1.1.3 “跨界”指向的區域聯繫

（1）外部聯繫。大珠江三角洲城鎮群是與外部經濟聯繫最緊密的地區之一。首先表現在，香港作為亞洲重要商品貿易樞紐，與世界主要經濟體保持密切經貿聯繫；優質高端服務使香港成為亞太地區境外投資和跨國公司集聚地之一；大規模服務貿易凸顯了香港對全球

經濟的輻射力和影響力；巨大的高端服務功能使香港處於世界城市網絡的高端。其次表現在，珠三角地區以其外向型的製造業逐漸融入全球經濟體系之中，被譽為“世界製造業基地”。此外，澳門以博彩旅遊業已經融入世界經濟之中。

（2）內部經濟聯繫。大珠江三角洲城鎮群內部的經濟聯繫呈現出粵港指向型的“跨界”聯繫。引力模型計算結果表明¹，珠三角各城市與香港陸路距離與其經濟發展水平高度相關，珠三角各城市的經濟聯繫強度和經濟隸屬度凸顯了香港的區域經濟中心地位；香港與各市的聯繫強度最為突出，其中深圳與香港的經濟聯繫在區域經濟聯繫中尤為緊密；廣州是聯繫珠三角東西部地區的重要中心，對西部的輻射程度大於香港。

（3）內部人流聯繫。據香港規劃署“2007年北往南來調查”，調查期間（兩個星期）跨界旅客共計690萬人次，比2006年同期調查上升了9.6%，可以看出珠三角與港澳間人流的聯繫日益緊密。而調查期間，來自內地的旅客達107.5萬人次，較2006年上升了17.8%。調查還表明，越來越多居于香港的人士在閒暇時間到內地休閒，其數字由2006年的日均15.2萬人上升至日均17.3萬人。在珠三角置業的港澳人口直接強化了珠三角與港澳間的人流聯繫。近年來，珠三角經濟快速發展，同時憑借優良的自然環境，開始吸引港澳人口到珠三角定居，2001年以來，移居至內地的香港居民每兩年遞增約50%。據香港規劃署“2007-2008年主題性住戶統計調查——香港居民在內地居住的情況及意向”顯示，調查期內，約15.5萬港人在內地居住，較2005年的9.2萬人有了大幅上升，其中的83.0%居住在廣東省，以深圳、廣州、東莞為主。隨着澳門旅遊業的發展，來澳旅遊的人數也大幅增加，2007年澳門共接待遊客2699.3萬人，比2006年的2199.8萬人增長了近23%，其中大部分遊客來自珠三角，這充分說明澳門與珠三角間人流的緊密聯繫²。

1.1.4 高度外向發達的交通基礎設施

大珠江三角洲城鎮群地處國際交通要衝、中國南方交通樞紐和“一

1 本課題研究組：大珠江三角洲城鎮群內外經濟聯繫研究。

2 香港規劃署：“2007年北往南來調查”。

國兩制”交匯之地，是我國最重要的交通“門戶”，形成了以“跨界”交通為特色，輻射國內國外兩個扇面的綜合交通體系。

首先，發達的國內外航空和港口交通設施。由于大珠三角城鎮群經濟的高度外向性，其基礎設施也具有高度的外向性。大珠三角城鎮群擁有全球最大的外向型港口群，是我國港口群的重要組成部分，香港港和深圳港的集裝箱吞吐量分別位列世界第二和第四位。大珠三角城鎮群是全國機場最密集的地區，其五大機場的航線覆蓋了全球五大洲的主要城市，其中香港機場是全球最為繁忙的國際空港之一，也是大中華地區最為國際化的機場，廣州是國內三大航空樞紐之一。

其次，處於盡端的國內陸地交通設施。大珠三角城鎮群通過五大公路出口（專欄1-2）與廣東省其他地區及省外區域連接，暢通便捷的地區公路網已基本形成。但公路網的相對完善並不能根本改變城鎮群在國內的交通區位，尤其是提昇與泛珠三角腹地和國內其他地區的聯繫方面，仍需要鐵路網，尤其是高速鐵路網的建設才能得到明顯改善；同時，香港與內地之間也因制度邊界的存在一直沒有建立起充分的交通聯繫。目前大珠三角城鎮群鐵路網絡覆蓋密度較低，東岸擁有京廣、京九、廣九三條線路，西岸只有一條鐵路連通肇慶、佛山與廣州，大珠三角城鎮群整體鐵路網絡沒有形成大面積覆蓋，這使大珠三角城鎮群在全國陸路交通網絡中長期處於盡端區位，與內地的聯繫受到很大制約（圖1-5）。

專欄1-2：大珠三角城鎮群的五大公路出口

- 1.東部通道-深汕高速+國道324：通往廣東省的東部地區及福建省；
- 2.東北通道-深惠高速+國道205：北接惠河高速，直通江西省；
- 3.北部通道-京珠高速+國道107、105、106：經清遠、韶關等市，進出湖南、湖北等省份，是大珠三角與北方省份聯繫的重要通道；
- 4.西部通道-廣肇高速+國道321、324：往西接廣梧高速，經肇慶、雲浮，進入廣西；
- 5.西南通道-西部沿海高速+國道325：串聯廣東省西部沿海的主要城鎮，並與渝湛高速相連，是去往廣西及海南的重要陸路通道。

第一章 認識城鎮群

30

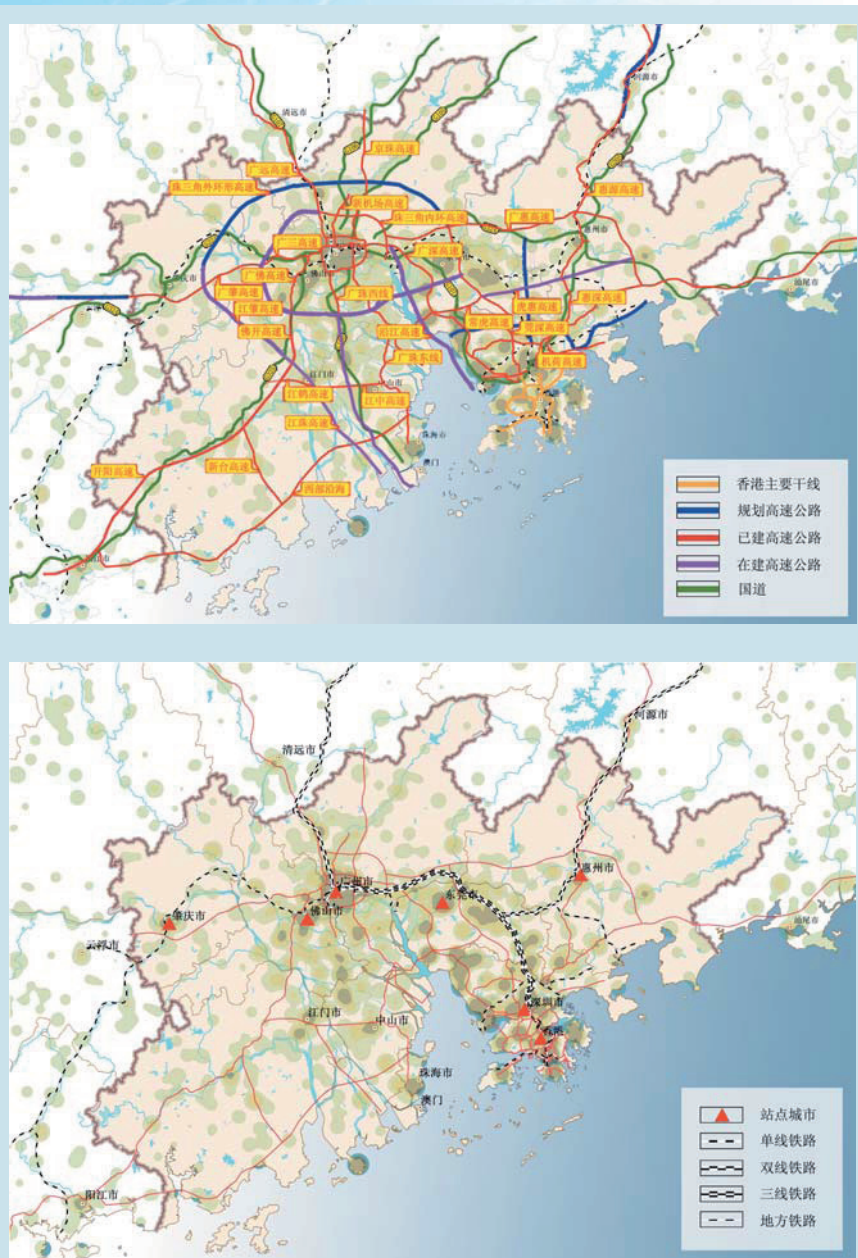


圖1-5 珠三角公路網（上）與鐵路網（下）情況

1.2 重要地位

1.2.1 國內最發達的經濟核心區

2007年，大珠三角城鎮群經濟總量達38500多億元，在僅佔我國

0.45%的土地面積上，創造了佔全國13.38%的經濟總量，其人均GDP與地均GDP分別是長三角的1.4和2.0倍，是我國經濟效益最高的城鎮群；與國際其它地區相比較，大珠三角城鎮群經濟總量已超過新加坡和台灣，在亞洲地區僅次于日本、韓國和印度（我國除外），是國家名副其實的經濟核心區，在國家經濟發展中起着舉足輕重的作用。

1.2.2 全球公認的世界製造業基地

港澳（尤其是香港）利用其原有的產業基礎和國際聯繫，居于生產的融資和管理、產品的設計和銷售等高端環節，主要承擔着生產體系中“店”的角色；珠三角則利用相對豐富的土地、勞動力、原材料等資源，居于工廠的建設和運營、產品的生產和組裝等低端環節，主要承擔着生產體系中“廠”的角色。“前店後廠”式的組織，使珠三角的產品可以在嚴格的國際市場准入條件下，直接進入發達國家的主流市場，從而獲得高速發展的動力，在30年的時間裏，成為世界級的製造業基地。

1.2.3 國內創新的先行區

自改革開放起，珠三角就依靠與港澳的跨界合作創造了“珠三角模式”，包括土地制度改革等國內眾多制度創新為全國改革開放起到了良好的示範作用；1998年亞洲金融危機後，珠三角開始嘗試技術創新及區域創新體系的構建，闖出了一條以企業為主的技術創新之路，2007年廣東省高新技術產業產值14854億元，居全國第一位¹，2008年深圳華為技術有限公司提交了1737項國際專利（PCT）申請，首次成為全球第一大專利申請公司，2007年香港與深圳的“深港創新圈”協議簽訂標誌着珠三角與港澳合作構建區域創新體系進入新階段。

1.3 主要矛盾

1.3.1 土地空間不足，即快速持續的經濟社會發展與土地空間狹小的矛盾

1 南方日報2008年12月11日“粵高新技術產業產值去年居全國第一”報道。

制度邊界框定了香港和澳門的土地空間，已成為世界上人口密度最高的地區之一，社會經濟進一步發展受到明顯制約；珠三角近年來快速經濟發展消耗了大量土地，可用于開發建設的土地已不多，且分佈不均衡，如珠江東岸較發達的深圳和東莞已基本沒有適于新開發的土地，土地空間已成為約束地區發展的重要因素。

1.3.2 邊界約束，即日益緊密的內部空間聯繫與制度邊界及自然（珠江口）邊界限制的矛盾

盡管粵港澳三地經濟流和人流聯繫愈發密切，各類增強港澳與珠三角聯繫的交通基礎設施建設如火如荼，但制度邊界造成的通關仍然阻礙着珠三角與港澳間的各類聯繫，如皇崗口岸飽和度約為0.97，而文錦渡口岸、沙頭角口岸飽和度分別達1.02和1.09；另一方面，珠江口對珠江東西兩岸的阻隔難以滿足東西岸日益緊密的經濟聯繫需求，對區域的均衡發展造成一定影響。

1.3.3 腹地/市場不足，即巨大的經濟總量與腹地/市場狹小的矛盾

港澳由于制度邊界的存在被限制在框定的地域範圍內，其發展難以實現直接的蔓延與腹地擴張；由于南嶺山脈的自然阻隔，珠三角在國內的腹地狹小，與腹地的溝通也較為不便。“外進外出”高度外向的經濟使其缺乏與內陸交流的傳統，雖造就了“世界工廠”的地位，却增加了其經濟易受國際市場影響的風險。

1.3.4 通達性不足，即密集分布的多中心城鎮與區域內部通達性不足的矛盾

區域交通組織尚未形成整體網絡，對區域人員流動有重要影響的城際軌道與鐵路網絡尚未建立，難以滿足區域緊密聯繫的需要；另外三地重要的交通樞紐（如機場、港口等）間缺乏其它交通設施的銜接，多式聯運不足，導致三地交通樞紐的分工難以進行。

1.3.5 地方性過度競爭，即中心城市的高等級性與各自為政的地方性競爭的矛盾

制度邊界、行政分割等多種因素造成區域內城市各自為政的地方性競爭，成為區域發展的重要矛盾。

1.3.6 環境質量下降，即經濟效益不斷提高與生態環境質量下降的矛盾

快速工業化與城市化對區域的生態環境造成影響已顯性化，大氣污染、水污染和區域生態系統穩定性三方面問題日趨嚴重，如何處理經濟發展與生態環境保護的關係成為區域發展的重大問題。

1.3.7 國內的競爭

國內城市化水平較高的長三角、京津冀、山東半島、海峽西岸、長株潭、成渝、遼中南等區域均表現出積極的發展勢頭，尤其是以上海為中心的長三角在《關於推進上海加快發展現代服務業和先進製造業、建設國際金融中心和國際航運中心的意見》等一系列國家戰略部署下，在金融、航運等生產者服務業領域對大珠三角城鎮群帶來嚴峻挑戰。

1.4 新的形勢

2007年以來，大珠三角城鎮群先後經歷了國家加工貿易政策調整、國際市場對我國出口加工產品的巨大壓力、美國次貸危機及其誘發的全球性金融危機、國務院批准實施《珠三角規劃綱要》等一系列重大事件。其中，全球性金融危機的負面作用和《珠三角規劃綱要》的激勵作用對本地區的影響最為顯着。主要表現在：

1.4.1 全球金融危機的機遇與挑戰

2007年開始，美國次貸危機引起的金融危機席捲全球，對以加工貿易為特徵的大珠三角城鎮群帶來巨大挑戰。港澳與廣東省各級政府均下大力氣出台各類積極政策應對這場危機。金融危機短期內對本地區產生了較大影響，但從長遠看，大珠三角城鎮群將獲得新的發展機遇。

首先，作為成功應對危機的國家之一，中國可能率先從金融危機中突圍，進一步增強的國力為大珠三角成為世界級城鎮群提供了國家基礎。

其次，危機處理的國際協調，為粵港澳三地合作共贏提供了國際條件。

第三，國際市場需求的萎縮與擴大內需的激勵，為大珠三角城鎮群產業轉型提供了新的機遇。

第四，國家以基礎設施建設為重點的投資政策，為推進大珠三角城鎮群交通基建發展提供了良好條件。

1.4.2 《珠三角規劃綱要》賦予的機遇和使命

《珠三角規劃綱要》第一次明確將本地區的發展上升為國家戰略，明確珠三角要成為國家科學發展模式試驗區、深化改革先行區、擴大開放的重要國際門戶、世界先進製造業和現代服務業基地及全國重要經濟中心，為大珠三角發展成世界級城鎮群提供機遇。雖然《珠三角規劃綱要》是引導區域協調、可持續發展的綜合性戰略框架，但其顯著的空間意義為本地區的發展提供了指引。

首先，《珠三角規劃綱要》首次試圖打破珠三角內部“諸侯割據”的局面，有助於推進區域協調發展。

其次，《珠三角規劃綱要》確立了珠三角由“規模”向“質量”轉型的發展目標。

第三，《珠三角規劃綱要》為粵港澳更緊密合作，共建大珠三角城鎮群奠定了政策基礎。

1.5 空間發展方向

1.5.1 路徑選擇

通過比較借鑒世界級城鎮群的發展經驗、審視大珠三角城鎮群自身特徵，本研究認為大珠三角城鎮群應該在以下六個方面進一步提昇，以縮小本地區與世界級城鎮群間的差距：

專欄1-3：世界級城鎮群的主要作用

1. 參與國際競爭的主要空間載體；
2. 全球經濟分工的領導者；
3. 全球化時代的强大生命力；
4. 國家最重要的經濟核心區。

需進一步提昇香港、廣州、澳門、深圳、珠海等中心城市的地位；
需繼續發揮獨特的創新優勢，成為中國宏觀經濟轉型的前沿，
帶動中國經濟的轉型與持續增長；

需從區域整體，甚至從更緊密聯繫的角度，加強區域內部交通
基礎設施建設，形成“一國兩制”下的功能整體；

需進一步培育開放、有活力的文化，以吸引不同地區人才集聚
此地，增強本地區的競爭優勢；

需加強生態環境保護，推廣清潔生產，構建環境友好的人居環境；

需強化大珠三角城鎮群與國內聯繫通道的建設，尤其是推進高
速公路與高等級鐵路的建設，從根本上擴展大珠三角城鎮群的直接
腹地。

1.5.2 三大空間要素的協調

從世界級城鎮群的目標出發，大珠三角城鎮群應從以上六個方
面持續提昇以縮小與世界級城鎮群間的差距。然而，從粵港澳三地
政府的職能及已有的規劃、研究看，空間結構、交通可達性和生態
環境三個空間要素是最需要三地政府協調及共同合作的領域。其中：

空間結構是城鎮群發展的基礎；

交通可達性是提高城鎮群發展效率的根本途徑；

優質環境是城鎮群協調可持續發展的基本保障。

因此，本研究以上述三方面構建區域協調發展策略，以推動大
珠三角向協調可持續的世界級城鎮群邁進。



第二章 發展目標

對於大珠江三角洲城鎮群而言，香港和澳門回歸祖國具有深遠的歷史意義。從那時起，粵港澳合作在市場主導的民間合作基礎上，注入了政府推動的制度性安排內容。三地政府在“一國兩制”的政制安排和CEPA的經濟安排下，開始了共同提高區域發展水平和生活質量富有成效的努力。其中，共同謀劃大珠江三角洲城鎮群整體發展目標成為三地政府努力的重要內容。從2003年粵港、粵澳合作聯席會議提出“大珠江三角洲要建設成為世界上最繁榮、最具活力的經濟中心之一”，到2008年《珠三角規劃綱要》提出“形成粵港澳三地分工合作、優勢互補、全球最具核心競爭力的大都市圈之一”，再到港澳及珠三角各城市因應上層次規劃戰略制定的區域協調發展目標，大珠江三角洲城鎮群協調發展、合力提昇整體競爭力的目標已達成廣泛共識。可以說，本章提出的大珠江三角洲城鎮群的發展目標，包括總體目標、分區目標和分期目標，反映了近年來三地政府、學界及其它非政府組織和個人，因應國內外形勢及區域發展特徵而提出的客觀訴求。

2.1 總體目標

大珠江三角洲城鎮群發展的總體目標是，**粵港澳三地合力建設充滿生機與活力，具有全球競爭力的協調可持續的世界級城鎮群**。主要包括：

——**具有全球競爭力和影響力的世界城市區域**。通過大珠江三角洲城鎮群範圍內若干核心城市的功能提昇和核心城市聯繫的增強，將區域內核心城市各自的核心功能融合，打造一個具有世界影響力的功能核心區。

——**具有創新能力的世界級先進製造業基地**。努力提昇區域創新能力，鞏固本地高新技術產業與先進製造業優勢，鞏固世界級製造業基地的地位。

——**高度開放的世界級現代服務業中心**。協調區域內製造業生產與市場的關係，通過生產者服務業的集聚和服務能力的提昇，成為躋身世界級的生產者服務業中心。

——**輻射國內國外兩個扇面的世界級交通樞紐。**在擁有亞太地區最大港口群和機場群的基礎上，加強鐵路、公路網絡與內地的聯繫，在提昇國際交通樞紐地位的同時，成為國內交通樞紐。

——**具有世界影響力的文化中心。**鞏固作為嶺南文化發源地、近代以來東西文化交融地、以及中國華僑文化和近現代移民文化集聚地的地位，強化多元文化的包容力和開放文化的影響力，成為具有世界影響力的文化及創意中心。

——**富足、文明、和諧、宜居的優質生活圈。**“同天、同地、同水、同宗”的粵港澳三地人民共同打造一個“富裕的大珠、清潔的大珠、文明的大珠、舒適的大珠”。

2.2 分區目標

——**珠三角地區要建設成為世界級的先進製造業和現代服務業基地及全國重要的經濟中心。**珠三角要在國家率先基本實現現代化，基本建立完善的社會主義市場經濟體制，形成以現代服務業和先進製造業為主的產業結構，形成具有世界先進水平的科技創新能力，形成全體人民和諧相處的局面，形成粵港澳三地分工合作、優勢互補、全球最具核心競爭力的大都市圈之一。

——**香港要繼續鞏固亞洲國際都會的地位，發展國際金融、貿易、航運、物流及高增值型服務業，進一步發展為全球最重要的現代服務業中心之一，努力建設享有優質生活的全球城市。**要通過發揮“一國兩製”獨特的區位優勢，盡量減少制度局限，加快與珠三角、“泛珠三角”以及中國內地的融合，鞏固香港作為亞洲國際都會的地位，進一步提昇為世界上重要的以金融業和現代物流業為主的世界級服務業中心。

——**澳門要成為世界上最具吸引力的旅遊休閒中心和區域性商貿服務平台。**要進一步鞏固和強化旅遊業優勢，爭取成為世界上最具吸引力的旅遊休閒中心；要充分把握CEPA和泛珠三角區域合作推進為澳門經濟適度多元化、特別是商貿服務平台搭建創造的條件，通過積極深化與珠三角、“泛珠三角”地區的戰略合作，成為促進內地企

第二章 發展目標

38

業與葡語系國家多邊經貿合作的、別具特色的、更為優質的區域性商貿服務平台。

2.3 分期目標

近期目標（2012年）：以應對金融危機為主要任務，通過區域合作、產業結構調整、政府宏觀調控等手段，將金融危機的負面影響降到最低。預計到2012年，大珠三角城鎮群GDP有望達到57300億元，人口接近5800萬，人均GDP接近10萬元，城市化水平約為84%。其中，珠三角GDP可望達到40000億元，香港GDP達到15740億元，澳門GDP達到1567億元；珠三角人口達到5000萬人，香港人口721萬人，澳門61萬人；珠江三角洲人均GDP達到8萬元/人，香港人均GDP達到22萬元/人，澳門人均GDP為26萬元/人；珠三角城市化水平達到81%（預測指標計算說明見專欄2-1）。

表 2-1 大珠三角城鎮群近期（2012年）發展指標預測

	GDP（萬億元）	人口（萬人）	人均GDP（萬元/人）	城市化水平（%）
大珠三角	5.73	5782	9.9	83.5
珠三角	4.00	5000	8.0	81
香港	1.57	721	22.0	約為100
澳門	0.16	61	25.8	約為100

中期目標（2020年）：實現城鎮群內要素流動基本無障礙，城鎮群整體空間結構得到全面優化，珠江口灣區具備世界最發達城市區域的雛型。預計到2020年，大珠三角城鎮群GDP約為95300億元，人口總數突破6200萬人，人均GDP超過15萬元，城市化水平約為87%；其中，珠三角GDP可望達到72500億元，香港達到20726億元，澳門達到2063億元；珠三角人口接近5400萬人，香港接近772萬人，澳門約69萬人；珠三角人均GDP達約14萬元/人，香港人均GDP達27萬元/人，澳門人均GDP30萬元/人；珠三角城市化水平達到85%（數據計算說明見專欄2-2）。

表 2-2 大珠江三角洲城鎮群中期（2020年）發展指標預測

	GDP（萬億元）	人口（萬人）	人均GDP（萬元/人）	城市化水平（%）
大珠江三角	9.53	6211	15.3	87
珠三角	7.25	5370	13.5	85
香港	2.07	772	26.9	約為100
澳門	0.21	69	30.1	約為100

遠期目標（2030年）：城鎮群內外各種要素流動更為便利，內部實現區域經濟高度融合，成為高度發達的世界級城鎮群。力求到2030年，大珠江三角洲城鎮群GDP接近15萬億元，人口突破6600萬人，人均GDP突破22萬元，城市化水平超過90%（數據計算說明見專欄2-3）。

表 2-3 大珠江三角洲城鎮群遠期（2030年）發展指標預測

	GDP（萬億元）	人口（萬人）	人均GDP（萬元/人）	城市化水平（%）
大珠江三角	14.86	6608	22.5	90
珠三角	11.80	5701	13.5	85
香港	2.79	831	33.5	約為100
澳門	0.28	76	36.5	約為100

專欄2-1：大珠江三角洲城鎮群發展指標預測方法說明

（1）2012年、2020年珠三角經濟增長目標採取廣東省2009年4月發布的“中共廣東省委、廣東省人民政府關於貫徹實施《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008—2020年）》的決定”設定的目標，預計2021—2030年珠三角經濟靜態增長目標為5%。

（2）2012、2020年珠三角人口預測數據根據廣東省2009年4月發布的“中共廣東省委、廣東省人民政府關於貫徹實施《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008—2020年）》的決定”設定的經濟總量 and 人均目標測算，在此目標趨勢下，預計2021—2030年珠三角人口年均增長率為0.6%。

（3）2012、2020年珠三角城市化水平目標採用根據廣東省2009年4月發布的“中共廣東省委、廣東省人民政府關於貫徹實施《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008—2020年）》的決定”設定的目標。港澳城市化水平以約為100%計，結合國外發達城鎮群特徵，設定2030年城市化水平為90%。

（4）香港人口預測數據採用香港政府統計處《香港人口推算2007—2036》；澳門人口預測數據參考澳門統計暨普查局《澳門居住人口預測2007—2031》，並結合實際情況進行調整，然後利用2011、2021、2031年數據按年均增長率分別計算得出2012、2020、2030年預測值。

（5）參考各類研究報告對港澳經濟的分析和預測，經濟發展水平已經較高的港澳在未來發展中，將保持相對較低和較平穩的增長率，故以2008年GDP為基數（香港約為14788億元人民幣，澳門約為1464.59億元人民幣），採用靜態預測法確定港澳GDP增長趨勢，為：2009年受經濟危機影響，GDP增長率為-4.0%；2010—2020年增長率為3.5%；2021—2030年增長率為3%。

第三章 發展策略

40

第三章 發展策略

實現“協調可持續的世界級城鎮群”的發展目標，是一個複雜而具有全局性的戰略命題。本研究認為，區域空間結構是城鎮群發展的基礎，交通可達性是提高城鎮群發展效率的根本途徑，優質環境是城鎮群協調可持續發展的基本保障。因此，大珠三角城鎮群的協調發展，應實施空間結構優化策略、高可達性交通策略和優質環境策略。

3.1 空間結構優化策略

空間結構是決定區域發展的重要影響因素。其優化的意義是，通過空間結構優化的階段關聯效應、區域關聯效應和競爭關聯效應，對資源投入的產出效益和資源利用有效性產生影響，從而推動區域經濟增長和產業結構優化¹。

本章在《全國城鎮體系規劃（2005–2020）》、《廣東省城鎮體系規劃（2007–2020）》、《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃2004–2020》（簡稱《珠三角城鎮群規劃》）、《香港2030：規劃遠景與策略》（簡稱《香港2030研究》）等規劃的基礎上，根據實現“協調可持續的世界級城鎮群”的發展目標要求，建議大珠三角城鎮群空間結構優化應從構建集聚指向的“灣區”，全球功能的“都市區”，腹地指向的“發展軸”，輻射區域的“梯度層”，區域融合的“次區域”及網絡化的“多中心”六個方面展開。概而言之，大珠三角城鎮群空間結構優化策略是：**一灣三區集聚、三軸四層拓展、三域多中心發展**（圖3-1）。

¹ 陳修穎：空間結構重構的效應及地域性策略[J]，財經科學，2003，(6)：39–42。



3.1.1 “一灣三區集聚”

(1) “一灣”，指珠江口灣區。大致範圍包括香港、澳門全境，廣州、深圳、珠海、東莞、佛山、中山六市的主城區，還包括環珠江口範圍內的主要機場、港口及各城市濱水功能區。由於眾所周知的區域產業核心、生態核心、政治文化中心和交通樞紐地位，珠江口灣區是大珠江三角城鎮群核心發展空間，粵港澳三地要通力合作，將其打造成創新灣區、高端產業集聚灣區、交通樞紐灣區、生態灣區、景觀灣區、有文化活力的灣區，成為享有全球盛譽的21世紀宜居灣區。

(2) “三區”，是指由香港和深圳組成的港深都市區、由廣州和佛山組成的廣佛都市區，以及由澳門和珠海組成的澳珠都市區，簡稱為三大都市區。其中：

港深都市區應鞏固香港作為亞洲國際都會、深圳作為全國經濟中心之一的城市地位。增強港深都市區對珠三角、環珠三角地區、“泛珠三角”¹及國內外多層面的經濟輻射與核心帶動功能，為將港深都市區進一步提昇為全球最重要的現代服務業中心之一提供空間結構優化支撐。充分利用深港創新圈、“深港合作協議”等合作平台，進一步加強都市區內部的協調發展。

1 注：珠三角、環珠三角、泛珠三角的具體空間位置見3.1.2中的闡述及圖3-3。

第三章 發展策略

42

廣佛都市區應強化廣州國家中心城市、綜合性門戶城市和區域文化教育中心的地位，建設成為廣東宜居城鄉的“首善之區”和面向世界、服務全國的國際大都市。推進廣佛同城化，從基礎設施一體化、產業合作、公共事業同城化等方面探索一體化發展新模式，發揮“廣佛同城化都市區”的區域影響能力，成為珠三角輻射能力最強的綜合服務中心和國際競爭力最強的產業中心之一。

澳珠都市區應充分發揮澳門“世界旅遊休閒中心及區域性商貿服務平台”的作用，強化珠海作為珠江西岸中心城市的地位。加強“澳珠都市區”對珠江西岸城市的影響力，發揮珠江西岸資源與環境優勢，帶動產業規模化發展，形成新的經濟增長極。

（3）“一灣三區集聚”，強調的是珠江口灣區和三大都市區通過一定的區域協調或合作方式，突破行政區劃和交通條件的限制，在城鎮群內部實現各經濟要素的集聚分佈與快速流動，形成更緊密的空間組織模式，從而促進經濟發展的空間集聚。對外，“一灣三區”以大珠江三角洲城鎮群“標誌”的角色參與國際競爭與合作，向着發揮類似於紐約、倫敦、東京等全球城市集聚功能的目標邁進；對內，以大珠江三角洲城鎮群“中樞”的功能帶動大珠江三角洲城鎮群、環珠三角地區經濟的整體發展，進而發揮全國經濟中心的作用（圖3-2）。

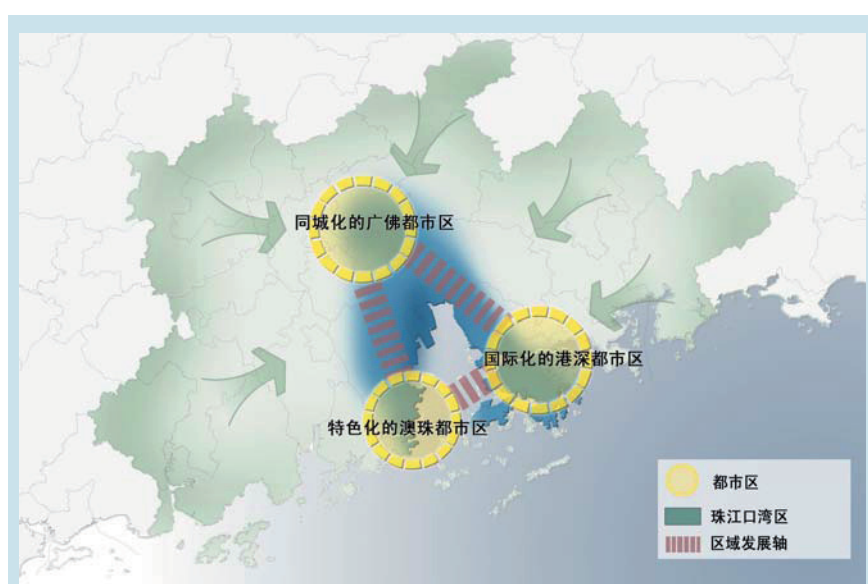


圖3-2 大珠江三角洲城鎮群一灣三區戰略示意圖

3.1.2 “三軸四層拓展”

(1) “三軸”，是指區域的三大發展軸，即大致南北走向的穗深港發展軸（廣州—東莞—深圳—香港）和穗珠澳發展軸（廣州—佛山—中山—珠海—澳門），以及東西走向的沿海發展軸（通過港珠澳大橋、深中大橋及遠期的跨珠江鐵路橋，聯繫東岸深圳、香港與西岸的中山、珠海、澳門）。

“三軸”是在《珠三角城鎮群規劃》“強化廣州、深圳的區域中心地位，聚合廣州—香港區域發展中軸的各項核心功能，構建凝聚區域核心競爭力的區域發展空間脊梁”這一戰略基礎上發展而來的，其新的空間意義在於：從區域內部看，通過提昇穗珠澳發展軸與構建沿海發展軸，強化澳珠都市區作為珠江口灣區新樞紐的地位，實現港深都市區對珠江西岸的輻射，促進西岸區域成為大珠江三角洲城鎮群新的增長極；從區域外部聯繫看，通過沿海發展軸向東西兩翼的延伸，為原本處於國家陸路交通網絡末端的大珠江三角洲城鎮群賦予更强的樞紐性地位，結合穗珠澳發展軸的強化，與穗深港發展軸一起向北沿京廣大動脈，向東、西沿沿海高速鐵路聯通內陸區域；從港澳看，三大發展軸第一次將香港、澳門納入以珠江口灣區為核心的大珠江三角洲城鎮群交通樞紐之中，強化了與粵港澳與更大腹地範圍的聯繫能力。

(2) “四層”，是指由珠江口灣區、大珠江三角外圍地區（大珠江三角洲城鎮群範圍內除去珠江口灣區的部分）、環珠江三角地區（粵東、粵西、粵北及周邊省區的相鄰地區）、以及“泛珠江三角”區域（由廣東、福建、江西、廣西、海南、湖南、四川、雲南、貴州等九省組成的區域）構成的多層次發展空間。

“環珠江三角地區”和“泛珠江三角”區域是大珠江三角洲城鎮群對外銜接的主要腹地，其功能是與核心圈層——珠江口灣區——形成“集聚—擴散”效應。一方面珠江口灣區帶動由粵東、粵西和粵北構成的“環珠江三角地區”，實現廣東省域範圍的空間協調發展；另一方面強化與“泛珠江三角”經濟腹地的聯繫（圖3-3）。

第三章 發展策略

44



從區域空間相互作用規律看，圈層的梯度擴展，在三大發展軸拉動下，除上述四層外，還應包括國內外更大的圈層扇面。其中，重點與“長三角”和“京津冀”等國內大市場聯繫，形成東部巨型發展軸；銜接國外市場區域，成為聯繫全球的基點。充分發揮外向型經濟優勢，進一步開拓國際市場，穩固歐美、日本等傳統市場，進一步加強與東南亞在“10+1”自由貿易框架下的多方合作，積極開拓國際新興市場，強化大珠三角城鎮群作為聯通國內國際市場的門戶樞紐地位（圖3-4）。

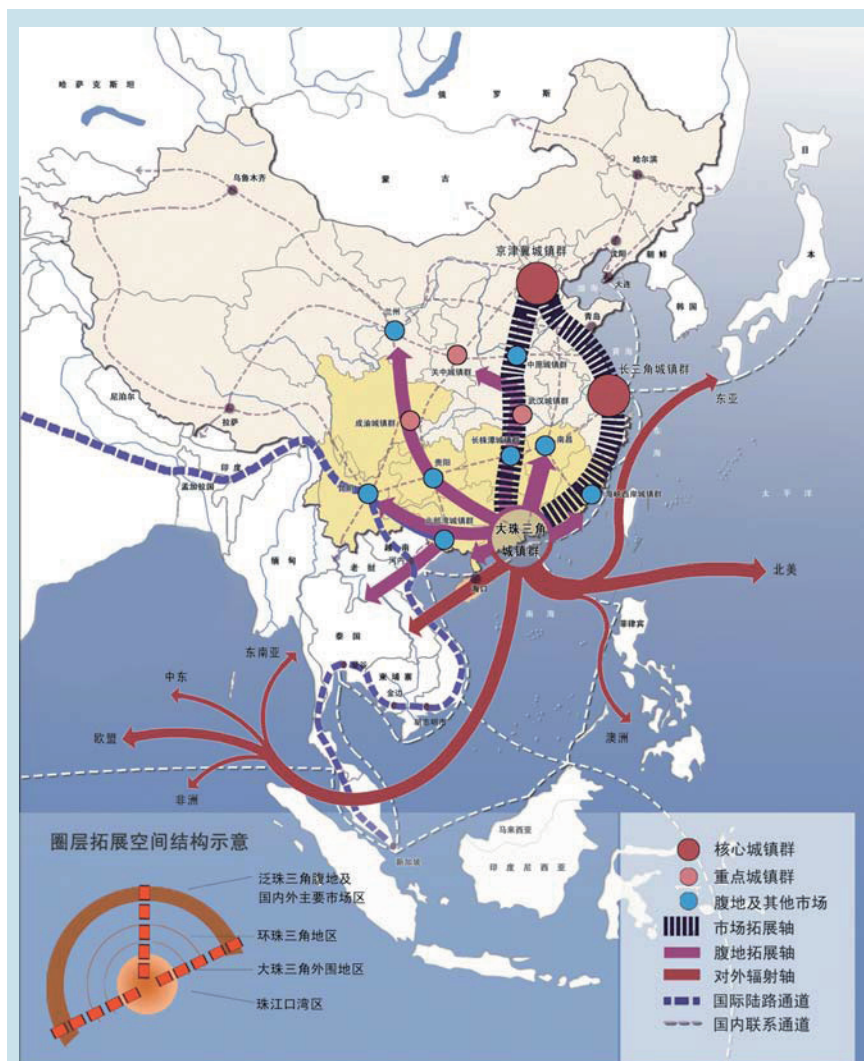


圖3-4 大珠江三角洲城镇群多層次發展空間示意圖

3.1.3 “三域多中心發展”

(1) “三域”，是指將大珠江三角洲城镇群内部進一步細分的三個次區域。包括由香港、深圳、東莞和惠州組成的東部次區域，由廣州、佛山和肇慶組成的中部次區域，以及由澳門、珠海、江門和中山組成的西部次區域。如果說《珠三角城镇群規劃》中三大“都市區”概念強調了區域集聚—輻射的“點”，2009年4月廣東省委書記汪洋在《珠三角規劃綱要》落實動員會中提出三大“經濟圈”概念強調了城市間的經濟聯繫，本研究提出的三大“次區域”概念則是為

第三章 發展策略

46

了強調資源配置和空間組織方面的均衡及特色化發展，從而為三大“經濟圈”經濟一體化發展提供有效的空間載體。

次區域的劃分，意味着珠三角各自為政的“諸侯經濟”時代的結束，規模經濟和集聚經濟潛力更易釋放；通過推進次區域發展，有利于實現珠江口灣區、三大都市區與大珠三角外圍地區的優勢互補和功能融合，有利于區域內部基礎設施銜接，有利于大珠三角外圍地區綜合性和專業化中心的發展，繼而帶動高水平城市化（而非只是由工業化推動的、以鄉鎮及城鄉結合帶的低質量社會經濟發展為特徵的城鎮化）的發展；次區域級的功能整合，必然帶來經濟發展方式、資源利用模式的變革，傳統的粗放式的、分散綿延的土地利用方式和城鎮化方式將得到改善，小流域的水環境治理等次區域級資源環境問題將獲得處理平台。

東部次區域：以港深共建全球性金融中心、物流中心、貿易中心、創新中心和國際文化創意中心為核心目標，以深港創新圈、《推進珠江口東岸地區緊密合作框架協議》等已有合作機制為基礎，在發展規劃、產業發展、區域創新、交通運輸、能源保障、水資源及城市防洪、信息網絡、環境生態和公共事務等方面進行全方位的合作，以進一步優化東部次區域的功能布局。

中部次區域：充分發揮廣州作為廣東省省會和大珠三角城鎮群中心城市的優勢，在廣佛同城效應的基礎上，落實廣州、佛山、肇慶三市在建設“廣佛肇經濟圈”方面的發展共識，在規劃、交通基礎設施、產業發展、生態建設、教育文化醫療、旅遊發展、社會治安和“雙轉移”合作方面先行突破，為促進珠三角一體化發展做出示範。優先發展高端服務業，加快建設先進製造業基地，大力提高自主創新能力，率先建立現代產業體系；增強文化軟實力，提昇城市綜合競爭力，強化國家中心城市、綜合性門戶城市和區域文化教育中心的地位，提高輻射帶動能力；保護和開發肇慶生態、旅遊資源，以此為基礎吸收廣佛都市區的產業資源，實現經濟水平的全面提昇。

西部次區域：以次區域生態保護為主導，在規劃、交通、產業、環保、科技、應急處理、港澳合作、服務粵西等方面開展緊密合作，

全面提高區域發展水平和整體競爭力。以澳珠都市區為核心，充分發揮澳門“世界旅遊休閒中心和區域性商貿服務平台”的作用，強化珠海作為珠江西岸中心城市的地位，珠海要發揮與廣深同等重要的作用，以提昇目前相對落後的西部次區域發展水平。

（2）“多中心”，指以不同規模等級的城市和專業鎮為節點，構建大珠三角城鎮群中心層級分明的多中心網絡。其中：

城鎮群中心城市。由三大都市區的香港－深圳、廣州－佛山、澳門－珠海六個中心城市組成。承擔城鎮群最綜合和最高等級的服務職能，包括在國際、國家、地區經濟格局中的分工，以及面向城鎮群內部的輻射、帶動和服務功能。

次區域級綜合性中心。由珠三角其它5個地級市行政中心所在地組成。通過進一步強化這些行政中心主城區的綜合服務功能，提昇大珠三角城鎮群多中心網絡的次區域級服務功能，增強區域競爭力。

次區域級專業化中心。由地處珠江口灣區和三大發展軸上相對發達的產業園區或專業鎮通過制度安排和產業融合組成新的次區域級中心。這些新的次區域級中心，通過空間、功能整合與優化提昇，發揮規模經濟和集聚經濟效應，提昇大珠三角城鎮群產業的競爭力。

專業鎮。由具有不同優勢產業和發展特色的專業鎮組成。通過專業鎮鎮域範圍的土地利用和產業配置的空間整合，推進專業鎮的城市化進程，形成具有產業集群效應的地方性製造業中心。

（3）“三域多中心發展”，強調了大珠三角城鎮群在區域協同發展框架下的特色功能空間。三大次區域將港澳切實納入珠三角內部已啓動的城市間更緊密聯繫的戰略中（如廣佛同城化戰略），既要推動港澳與珠三角、珠三角臨近城市間的功能融合，而且要改善珠江東西岸發展水平的差異格局，促進區域均衡化發展。同時，多中心策略旨在發展大珠三角城鎮群規模－等級合理的網絡化結構，鼓勵發揮區域內各城市的地方優勢，推動差異化發展，最終實現區域的融合發展和精明增長（圖3-5）。

第三章 發展策略

48

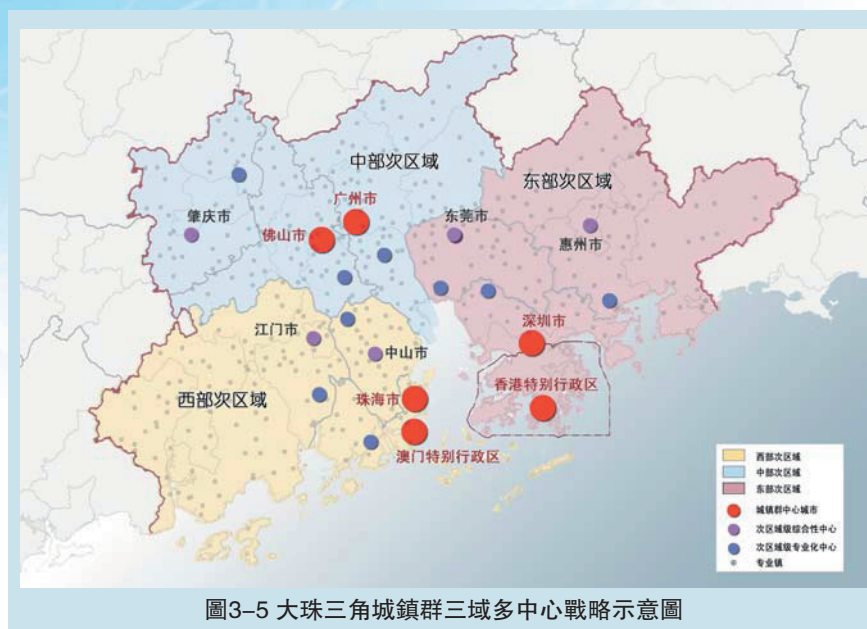


圖3-5 大珠江三角洲城鎮群三域多中心戰略示意圖

3.1.4 空間結構的內在關係

“灣區”、“都市區”、“發展軸”、“梯度層”、“次區域”、“多中心”等概念既各自具有明確的空間涵義，又是相互聯繫的統一體。它們將共同強化大珠江三角洲城鎮群各個功能單元之間的關聯性、集聚性和擴散性，成為實現世界級城鎮群發展目標的空間載體。主要表現在：

(1) 珠江口灣區是大珠江三角洲城鎮群“世界級”功能在空間上的集中體現，其中三大都市區在跨行政邊界合作基礎上共同發揮“全球城市”的職能；“灣區”、包括三大都市區的集聚-輻射作用必然要通過強化“發展軸”和“梯度層”方能得以實現；而三大次區域既分別構成了對三大都市區最直接的支撐，又共同構成了“灣區”發展的直接腹地。

(2) “次區域”和“多中心”不僅意味着若干相對明確的區域單元和城市單元的不同功能，還意味着對各個單元優勢的相互培育和整合；各城市通過各自的差異化發展和次區域的一體化合作，彌合東西兩岸之間發展水平的落差，實現粵港澳之間的更緊密融合；

在各個次區域內部，應進一步強調“都市區”的帶動作用，打造綜合型的城市服務中心和專業化的產業中心；功能整合應通過“灣區”的一體化組織和“發展軸”的銜接來得以實現。

(3) 四個發展圈層以“灣區”為中心，反映了核心區域的經濟影響力隨空間距離而衰減的趨勢。“圈”的意義在於描述一種梯度性的擴散效應，並不意味着在現實功能空間也呈現“圈”的幾何形態，實際的功能拓展效果應根據各圈層在產業、制度、人才和基礎設施方面的基礎條件；“發展軸”是“圈層”輻射的直接帶動因素；“環珠三角”和“泛珠三角”發展圈層，在空間上將具體表現為其內部新城鎮群的發展和“多中心”城鎮網絡的發育。

3.2 高可達性策略

交通設施，作為保障流動性的空間要素，雖然不是經濟發展的全部條件，却是必要條件。“輻射國內國外兩個扇面的世界級交通樞紐”的目標，是“協調可持續的世界級城鎮群”目標的重要組成部分，也是必要條件。實現這一目標的根本手段是在大珠三角城鎮群整體尺度上實施高可達性策略（專欄3-1）。無論從發達城鎮群成功經驗看，還是從經濟全球化中物資和人員空間流動的要求看，交通可達性已經成為決定城鎮群發展最重要的基礎條件。從大珠三角城鎮群交通的現狀特徵和發展趨勢看，實施高可達性策略是基於“跨界”的整體交通網絡系統、區域交通樞紐、城際交通及其相互銜接設施的進一步優化。

專欄3-1：可達性的基本含義

可達性也稱為通達性，是指利用特定的交通系統，從某一區位到達指定活動區位的便捷程度。可達性反映了空間實體之間克服距離障礙進行交流的難易程度，表達了空間實體之間的疏密關係。可達性還具有時間含義，時間是交通旅行中最基本的阻抗因素，通常用時間單位來衡量空間可達性（例如“1小時通勤圈”）。因此，可達性不僅包括通過交通基礎設施建設實現人員和物資運輸的空間距離最小化，還包括通過一定的交通運輸工具和管理工具（尤其是管理工具）實現各類交通設施的銜接和各種交通工具結合，實現人員和物資運輸的時間距離最小化。

大珠三角城鎮群具有明顯的“門戶型”綜合交通樞紐特徵，它

第三章 發展策略

50

是輻射國際的航運中心、輻射全國的交通樞紐，也具有獨特的“跨界”交通特性。從各層面規劃與粵港澳達成的共識，以及尚存在的區域性交通問題看，本地區的交通將朝向整體化、便捷化、樞紐化與綠色化發展。因此，本章提出大珠三角城鎮群高可達性策略是：構建由對外以“灣區”為樞紐，城際“一小時交通圈”（圖3-6），跨界“無縫銜接”的層次分明的交通網絡。

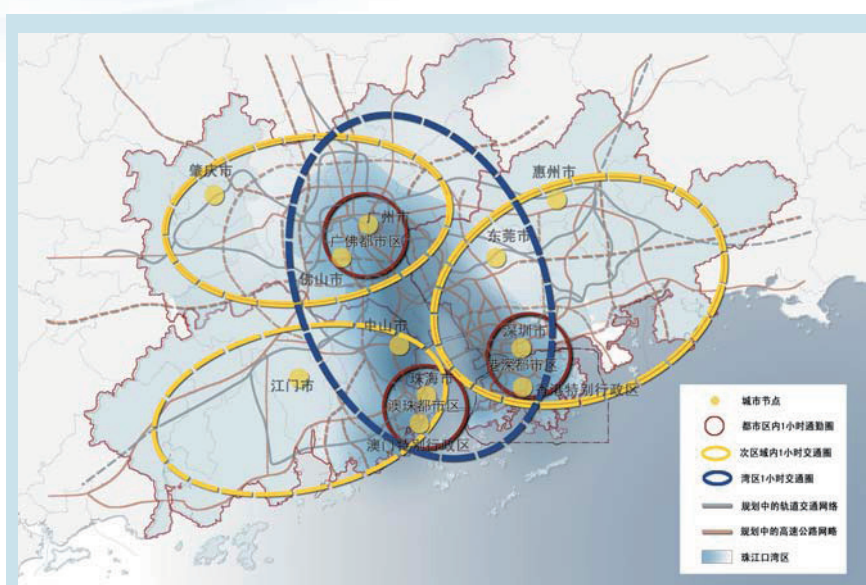


圖3-6大珠三角城鎮群城際“一小時交通圈”戰略示意圖

3.2.1 對外以“灣區”為樞紐

由于制度邊界的作用，大珠三角城鎮群內任何單一城市都無法承擔起城鎮群對外交通樞紐的重任，甚至離不開其它城市的支持而獨自承擔某一方面的樞紐性功能。因此大珠三角城鎮群的對外交通體系應以珠江口灣區為樞紐，各城市通過構建有效的合作機制推動區域交通協調，在主要交通節點間建立便捷的聯係，共同承擔綜合樞紐功能。

以“灣區”為樞紐，意味着區域內各城市應拋棄獨立作為樞紐的觀念，共同構建跨制度邊界的大珠三角城鎮群“多機場系統”與“組合港系統”；意味着在區內高速公路與鐵路網的佈局上，應強化“灣區”整體性的對外交通樞紐地位；意味着應進一步加強區域

內重要交通基礎設施單元（機場、港口）間的聯繫，增強區域內對外交通的整體性。

3.2.2 城際“一小時交通圈”

城際“一小時交通圈”是指在大珠江三角洲城鎮群某些特定的交通節點之間構建以軌道交通和高速公路為主的快速客運網絡。其具體內涵包括三個方面：

（1）“灣區一小時交通圈”，即實現珠江口灣區內部任意兩個城市的主要交通站點之間一小時內可達；

（2）“次區域內一小時交通圈”，即實現三個次區域內部任意兩個城市的主要交通站點之間一小時內可達；

（3）“都市區內一小時通勤圈”，即實現三大都市區內部跨行政邊界的一小時快速通勤。

各市在有序落實城際軌道規劃的同時，應以城際軌道交通站點為核心做好城市內部軌道交通網絡佈局，並在城市邊界的適當節點實現不同城市內部軌道交通線路的銜接。

構建大珠江三角洲城鎮群“一小時交通圈”之目的是為了實現城鎮群內部的人口和物質流動，使交通組織、土地用途佈局、勞動力就業和居住等各項城市管理工作變得便捷，塑造一種高效的空間組織形式。

3.2.3 跨界“無縫銜接”

跨界“無縫銜接”是指在香港、澳門與珠三角地區之間，盡量減少因制度邊界造成的交通阻滯，降低因口岸通關造成的時間和經濟成本，提高大珠江三角洲城鎮群整體交通效率。跨界交通體系應重點解決跨江、跨行政邊界的交通協調，具體應包含跨界交通線路組織和口岸基建兩個方面。

(1) 在跨界交通線路組織上，應積極推進國家與港澳、廣東省與港澳已達成共識的跨界基建項目，加強粵港澳三地重大交通連接線建設，尤其是在鄰接地區層面，建立起港口間、機場間、港口與機場間的快速交通聯繫，依托高速公路和城際快速鐵路，開闢各機場相互聯繫的高速專線。

(2) 口岸基建方面，應加強港深、港澳、港珠、澳珠之間的鄰接地區口岸，以及港澳與珠三角其它非鄰接地區口岸建設，拓展通關口岸，提高通關效率。通過加強非鄰接地區的口岸建設，滿足不同區域尺度下，內地與港澳之間的跨界交通發展需求。在完善區域跨界交通基礎設施空間安排的基礎上，建議推動跨界交通管理層面的研究工作，通過引入高科技手段、創新管理模式，通過軟環境的提昇充分發揮上述跨界交通設施效能，實現“無縫銜接”之目標。

3.3 優質環境策略

珠三角以超常規的工業化和城鎮化速度實現了經濟社會的巨大發展，也造成了整個區域生態環境的惡化。由於區域生態格局、大氣環境和水環境的整體性，大珠江三角洲城鎮群的優質環境建設需要從這三個區域性生態環境要素入手，攜手合作，為構建優質生活圈提供最基本的保障。因此，大珠江三角洲城鎮群優質環境策略是：**構建區域整體生態安全格局，重點保護生態環境敏感地區；合力推進區域大氣環境、流域水環境治理，強化重點污染源及重點污染區域的環境綜合整治；採取有效合作措施，落實各地環境保護責任。**

3.3.1 構建區域整體生態安全格局，重點保護生態環境敏感地區

在區域整體上，建議構建由“三江、七脈、三縱三橫、九大生態功能區”，構成的珠三角城鎮群生態安全整體格局（專欄3-2）。充分發揮區域綠地和珠江水系的“樹狀”結構對該地區生態環境的支撐作用，以“三江”為河流生態廊道，“七脈”為自然生態廊道，“三縱三橫”為交通生態廊道；辨識並着力保護對區域有重要生態影響的功能源點和生態節點等，構建以綠水青山為主體的網狀生態

空間結構，並以區域綠地作為重要的景觀元素，構建維護大珠三角城市群資源環境的、點線面結合的網狀生態安全格局；加強珠江口、深圳灣、大鵬灣、五桂山-鳳凰山-橫琴島、萬山群島等生態敏感區保護（圖3-7）。

專欄3-2：生態安全格局

“三江”：珠江水系中的西江、北江和東江；

“七脈”：蓮花山及其餘脈、馬巒山、梧桐山、八仙嶺-大鵬郊野公園-線山地，白盆珠水庫-古田自然保護區-象頭山-線山地，羅浮山-從化流溪河水庫-線山地，鼎湖山地區-蓮塘-線山地，更合-宅梧-恩平的西部山地-線山地，古兜山-涼帽頂-線山地，橫琴-鳳凰山-五桂山-線山地；

“三縱三橫”：三縱指京九鐵路-205國道-惠河、惠鹽高速公路，京廣鐵路-京珠高速-105、106國道-廣深、廣清高速和華南快速幹線，新台、佛開高速-325國道；三橫指321、324國道-廣肇、廣三、廣惠高速、廣州-肇慶/東莞鐵路組成的北部通道，惠江、機荷、深惠高速組成的中部通道，以及西部沿海高速、鹽壩、深汕高速公路組成的沿海通道。

九大生態功能區詳見專欄6-1。

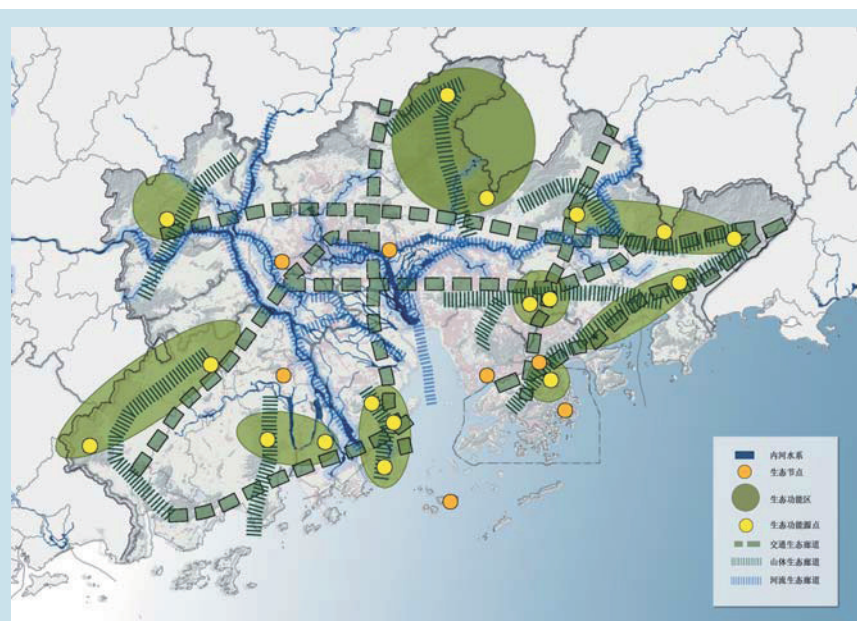


圖 3-7 大珠三角城市群生態安全總體格局

3.3.2 合力推進區域大氣環境、流域水環境治理，強化重點污染源及重點污染區域的環境綜合整治

以大珠三角城市群區域整體大氣環境質量改善為出發點，進一步加強環境標準的區域性協調，積極合作，進一步聯合制定區域大氣管理目標，重點關注廣佛、港深、澳珠三大都市區的大氣污染防

治，加強對機動車尾氣污染的控制；以水環境流域管理理念為指導，本着責-權-利平衡的原則，大珠三角城鎮群各方乃至整個珠江流域需協同聯動，加強區域合作，合力推進珠江水系水環境污染防治，扭轉區域水質性缺水的局面。共同保護珠江口海域生態環境安全，打造宜居“灣區”的優質生態環境核心。

3.3.3採取有效合作措施，落實各地環境保護責任

由于環境問題的系統性，在區域整體生態安全格局的基礎上，各地需嚴格遵守環境保護的責任，才能維持區域整體生態環境的保護。各地需按照區域整體生態安全格局的要求，落實區內重要生態功能點的保護；需共同落實區域生態環境治理工程及相關技術措施，提昇區域的環境保護水平；需推進共同環境目標的落實，以保障區域生態環境保護階段性成果的完成。具體包括：

（1）進行生態用地建設與保護責任分區，明確各地在生態用地建設與保護工作中的職責。以區域整體生態安全格局為依據，按便于實際操作的原則，將大珠三角城鎮群劃分為東岸、西岸和中部三大生態共建區，明確各共建區的重點合作領域與各地責任。其中，東岸生態共建區包括香港、深圳、東莞、惠州四市，重點協調惠州東部的蓮花山脈至深圳的馬巒山、梧桐山，直至香港北部八仙嶺-大欖郊野公園一線山地等生態功能源點的保護；西岸生態共建區包括澳門、珠海、中山、江門四市，重點協調中山的五桂山-珠海的鳳凰山等生態功能源點的保護；中部生態共建區包括廣州、佛山、肇慶三市，重點協調肇慶北部的鼎湖山區至從化北部流溪河水庫周圍山區等生態功能源點的保護。

（2）共同落實區域生態環境治理工程及相關技術措施，提昇區域的環境保護水平。大珠三角城鎮群各城市需重點致力於酸雨與二氧化硫污染防治、氮氧化物污染控制、細粒子顆粒物污染控制、揮發性有機化合物污染控制、產業點源污染控制、城市污水控制與處理、面源污染控制等區域生態環境綜合工程整治工作，提昇區域的環境保護水平。

(3) 推進共同環境目標的落實，以保障區域生態環境保護階段性成果的落實。各地需嚴格落實環境規劃（如《珠江三角洲環境保護規劃》等）與政府間共同確定的區域環境目標，保障大珠三角城鎮群環境保護取得階段性成果。

