

GDUPI · 广东省城乡规划设计研究院
PRD-SPRC · 珠三角空间规划研究中心
THE PEARL RIVER DELTA SPATIAL PLANNING RESEARCH CENTRE

湾区的元年与展望

——2017年度 粤港澳大湾区空间发展年度评估报告

GDUPI · 广东省城乡规划设计研究院
PRD-SPRC · 珠三角空间规划研究中心
THE PEARL RIVER DELTA SPATIAL PLANNING RESEARCH CENTRE

版权声明

本报告由珠江三角洲空间规划研究中心及大数据中心共同制作，报告版权属于广东省城乡规划设计研究院；报告中的文字、图片、表格均受到中国知识产权法律法规的保护，任何非商业性的报道、摘录、以及引用请务必注明版权来源，没有经过广东省城乡规划设计研究院书面许可，任何组织和个人，不得将本报告中的信息用于其它商业目的。

本报告中的宏观数据均来自于国家统计局及相应省/自治区/直辖市统计局公开发布的宏观指标数据；其他研究数据来源均标注版权来源。

本报告中的引用内容均注明来源，引用目的在于传递更多信息，并不代表对其真实性负责，且不对其作任何商业用途，如有报告内容、版权和其它问题，请同本中心联系。

PRD-SPRC

THE PEARL RIVER DELTA SPATIAL PLANING RESEARCH CENTRE

珠三角空间规划研究中心

湾区的元年与展望

2017年度粤港澳大湾区空间发展年度评估报告

2018年4月

目录 | CONTENTS

1	序言	1
2	湾区简介	3
3	湾区对标	11
	全球四大湾区比较	11
	珠三角与长三角、	
	京津冀的差距与差异	35
4	湾区动态	40
	内部城市指标	40
	各市发展与规划	43
	区域重大工程项目	54
	区域重大合作平台	58
5	珠三角与粤东西北	61
6	湾区视点	69
7	学术专栏	75

1 序言

珠江三角洲空间规划研究中心（以下简称“中心”）是凝聚广东省规划院有关区域和城市规划、珠三角与大湾区研究力量的研究学术平台。

平台旨在做好有关珠三角与粤港澳大湾区的政策研究、年度评估、推广技术、信息平台、技术咨询等方面服务，打造一支人员稳定、形式灵活、内容丰富多样的学习研究小组和技术团队。

开放与共享是“中心”发展的使命，中心成立一年多来，不断吸纳各类人员，强调所际交流，共享研究成果，本研究报告就是各个研究团队集体智慧的成果，其中湾区对标和珠三角与粤东西北章节引用自广东省规划院主编的《广东城市评估数据蓝皮书（2017）》。

本研究报告回顾了2017年以来，粤港澳大湾区发生的重要事件、各市发展的战略设想、专家学者观点等内容，同时在学界与社会比较关注的全球四大湾区比较、珠三角与粤东西北地区发展差异分析、粤港澳大湾区各城市地产生发展动态等方面做了一定的量化分析工作，也评估了过去一年大湾区的各类指标与数据的变化。

在此，特别感谢广东省城乡规划设计研究院大数据中心对本研究报告的支持与帮助。

现特将“中心”部分研究成果共享给读者，欢迎批评指正！

年度评估的技术框架

按照珠江三角洲空间规划研究中心的工作设想，我们将在**每年的三月份**对外发布粤港澳大湾区空间发展评估报告（以下简称报告）。总体来说，报告每年撰写的主要内容包括：年度主题词、年度评估必选内容、根据当年热点议题选择的专题研究，具体如下：

年度主题词：

- 根据当年粤港澳大湾区空间发展的动态与特征，确定该年度主题词作为报告标题。如2017年是湾区写入政府工作报告的第一年，报告也特别强调对湾区未来发展的展望，因此报告的标题定为：湾区的元年与展望。

第一部分：年度评估必选内容

- 数字湾区**：对湾区各市年度社会、经济、空间、建设、房产数据进行评估，通过舆情监测各市年度发展关键词。
- 湾区动态**：①各市城市发展战略与年度空间发展动态；②竣工与启动的重大工程项目；③区域重大合作事项与平台建设情况。
- 湾区视点**：归纳总结近一年来有关大湾区的论坛与讲座主要观点，涵盖政府官员、专家学者、企业家、市民等群体，以及较为活跃的自媒体平台。
- 湾区与粤东西北**：以近三十年的维度，就社会、经济、空间、建设等数据，对湾区及粤东西北地区各城市进行对比评估分析。

第二部分：针对性的专题研究

- 选择当年湾区空间发展的热点议题进行深入研究，突出研究内容的原创性、启发性与科学性，如2017年度报告就选择了以学术界和社会舆论比较关注的全球四大湾区对比作为切入点，除了常规的数据对比外，还通过挖掘一手数据，在交通设施、要素流动、区域联系等方面进行了大量原创性的分析。

2017年度的评估报告是本中心的首份年度报告，本着对湾区的关注，对职业的热忱，我们希望这份报告能够**一年接着一年写，一茬接着一茬干**，因此，我们在报告的开头特地明确了评估报告的技术框架，统筹安排好“必选”与“自选”内容，也督促着我们持续用力、久久为功，将年度评估报告做成一份**有信息、有价值的行业参考材料**。

2 湾区简介

“湾区”一词由来已久。

学术界：早在20世纪90年代，香港的学术讨论会便开始关注美国旧金山湾区的发展状况，并由香港科技大学创校校长吴家玮教授在香港回归后不久（1998-2000年期间）首次提出了“香港湾区”的概念，也称为“深港湾区”，得益于其曾任旧金山州立大学校长，多年对美国湾区经济独到的观察，他认为香港与深圳有条件共建湾区。

2003年，有学者提出“伶仃洋湾区”的概念，认为将珠海万山群岛纳入港澳发展，共同建立伶仃洋湾区或华南湾区，能够为整个区域的发展提供一个更宽广的平台。

随后几年，结合“一国两制”下的区域合作、CEPA以及泛珠三角“9+2”区域发展趋势，学术界相继提出了“珠江口-粤港澳发展湾区”、“万山群岛湾区”、“港珠澳湾区”等等概念。

香港湾区/深港湾区 1998-2000，吴家玮	以香港特别行政区为基点，环绕珠江三角洲南部一日旅程涵盖的空间。由香港特别行政区出发，北上深圳，越“二线”到达深圳市的宝安区，进入东莞；西跨虎门大桥，踏入南沙；继而南下，入中山，莅珠海，到澳门；最后跨海东渡，回到香港特区。
伶仃洋湾区/华南湾区 2003，黄枝莲	包括香港、澳门两个特区，深圳、珠海两个经济特区，再加上广州、佛山、中山、江门、东莞等市，组成珠江口伶仃洋滨海城市地区。
万山群岛湾区 2004-2005， 俞友康、郑国强等	指珠江出海口以南与南海北部之间的广阔区域，东接深圳、香港，西临珠海、澳门，由珠江出海通道、伶仃水道、大西水道、万山群岛、深圳湾、香港岛屿等浅海、海湾和海岛共同组成。
珠江口-粤港澳发展湾区 2009，黄枝莲	简称“C+2+2+1”，“C”即中央立法及政治指导，“2SARs”即港澳特别行政区，“2SAZs”即深珠经济特区，“1”为大广州市，同时还包括其周边的珠江三角地区。

官方提法：2005年，《珠江三角洲城镇群协调发展规划（2004-2020）》首次提出了“珠三角湾区”，其内涵是“区域产业核心和生态核心”，主要指环湾滨海地区，包括珠海主城区、唐家湾、横琴、广州南沙、东莞虎门-长安、深圳沙井-松岗等地区，但未涵盖香港、澳门。

随后，在2009-2010年期间，由粤港澳三地政府联合制定的《大珠三角城镇群协调发展规划研究》、《环珠三角宜居湾区建设重点行动计划》将“湾区”进行了扩大化，提出“环珠江口湾区”，涵盖了香港、澳门全境以及广州、深圳、珠海、东莞、佛山、中山6市主城区及各滨水功能区。随后《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008-2020年）》提出支持“湾区”重点行动计划。

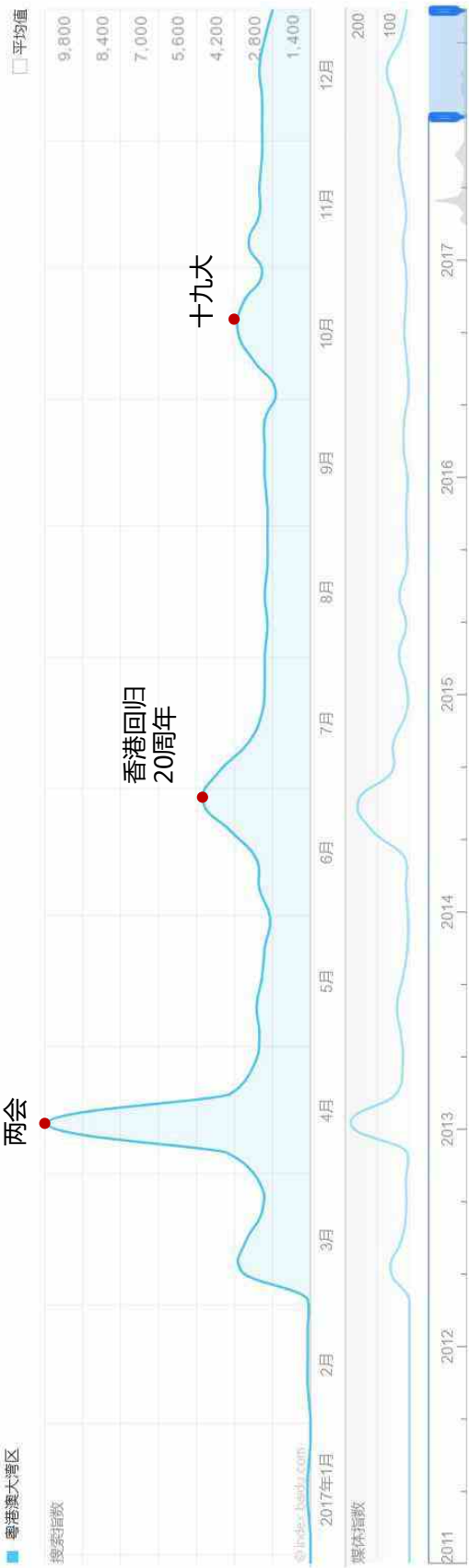
2012年，广东省发展全国首部海洋经济地图《广东海洋经济地图》，首次明确提出，广东海洋经济的发展将划定“六湾区一半岛”。

2013年底，在地市层面，时任深圳市长许勤首次提出发展“湾区经济”，并将其纳入2014年深圳市政府工作报告。

主要指环湾滨海地区，包括珠海主城区、唐家湾、横琴、广州南沙、东莞虎门—长安、深圳沙井-松岗等地区，但未涵盖香港、澳门。	珠三角湾区 2005，《珠江三角洲城镇群协调发展规划（2004-2020）》
由粤港澳三地政府联合制定，涵盖了香港、澳门全境以及广州、深圳、珠海、东莞、佛山、中山6市主城区及环珠江口范围内的主要机场、港口和滨水功能区。	环珠江口湾区 2009-2010， 《大珠三角城镇群协调发展规划研究》、《环珠三角宜居湾区建设重点行动计划》
广东海洋经济的发展将划定“六湾区一半岛”，打破行政界线，以湾区为单位进行发展，辐射内陆经济。包括环珠江口湾区、环大亚湾区、大广海湾、大汕头湾、大红海湾、大海陵湾和雷州半岛。	六湾区一半岛 2012， 《广东海洋经济地图》
深圳将依托毗邻香港、背靠珠三角、地处亚太主航道优势，重点打造前海湾、深圳湾、大鹏湾、大亚湾等湾区产业集群，构建“湾区经济”。其中，前海开发开放是湾区经济发展的战略重点。	湾区经济 2013-2014，《2014年深圳市政府工作报告》

2 湾区简介

粤港澳大湾区于2015年3月28日在《推动共建丝绸之路经济带和21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中首次提出，于 2017年3月5日召开的十二届全国人大五次会议上在政府工作报告中正式提出，是由广州、深圳、佛山、东莞、惠州、珠海、中山、江门、肇庆（市区）9市和香港、澳门两个特别行政区形成的城市群。



粤港澳大湾区百度新闻指数

2 湾区简介

湾区关注度

城市关注度分布情况：

（1）全国城市排榜——基于百度指数搜索量统计

根据“粤港澳大湾区”的百度指数排榜发现：**广深两大核心城市对“粤港澳大湾区”的搜索量显著高于其他城市**；第三位为全国政治中心北京；其次为湾区内的佛山、东莞和全国经济中心上海；随后对湾区关注较多的城市为东岸惠州、西岸中珠江以及国内各地域的中心城市。

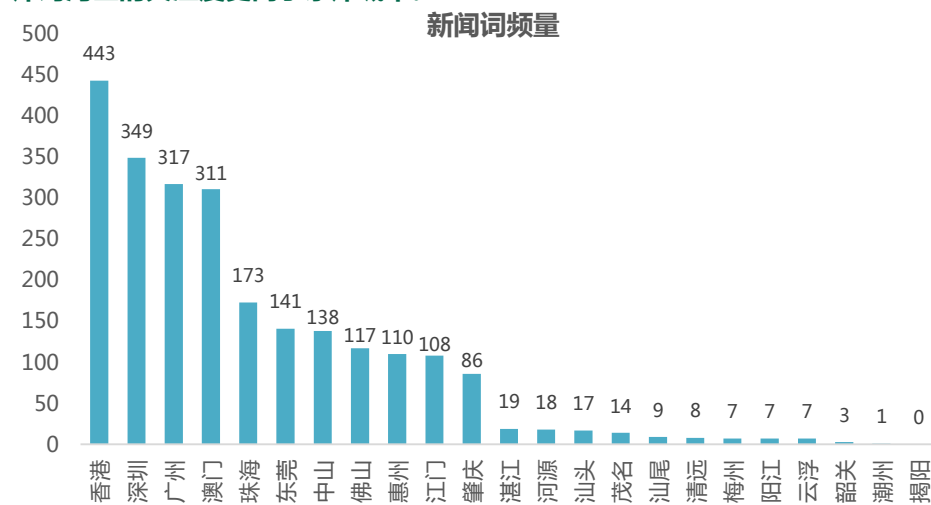


图：“粤港澳大湾区”全国关注度top10城市
数据来源：百度指数（2017.1-2018.3）

图：“粤港澳大湾区”全国关注度top10省份
数据来源：百度指数（2017.1-2018.3）

（2）省域城市排榜——基于百度新闻大数据挖掘

在“粤港澳大湾区”相关的百度新闻文稿中，湾区城市的出现频率明显高于省内其他城市，尤其以**香港**的词频量最高，**深圳、广州、澳门**次之。值得注意的是，**西岸**对湾区的关注度更高于东岸城市。

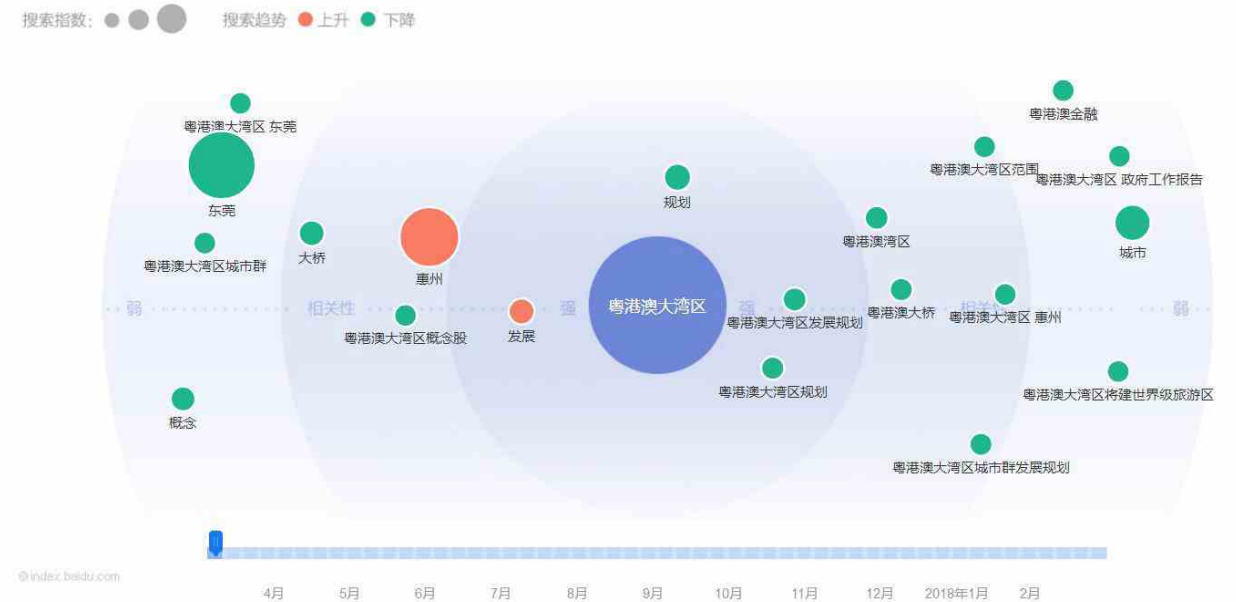


图：“粤港澳大湾区”省域城市的关注度排榜

数据来源：百度新闻文稿的大数据挖掘与统计分析（（2017.1-2018.3）

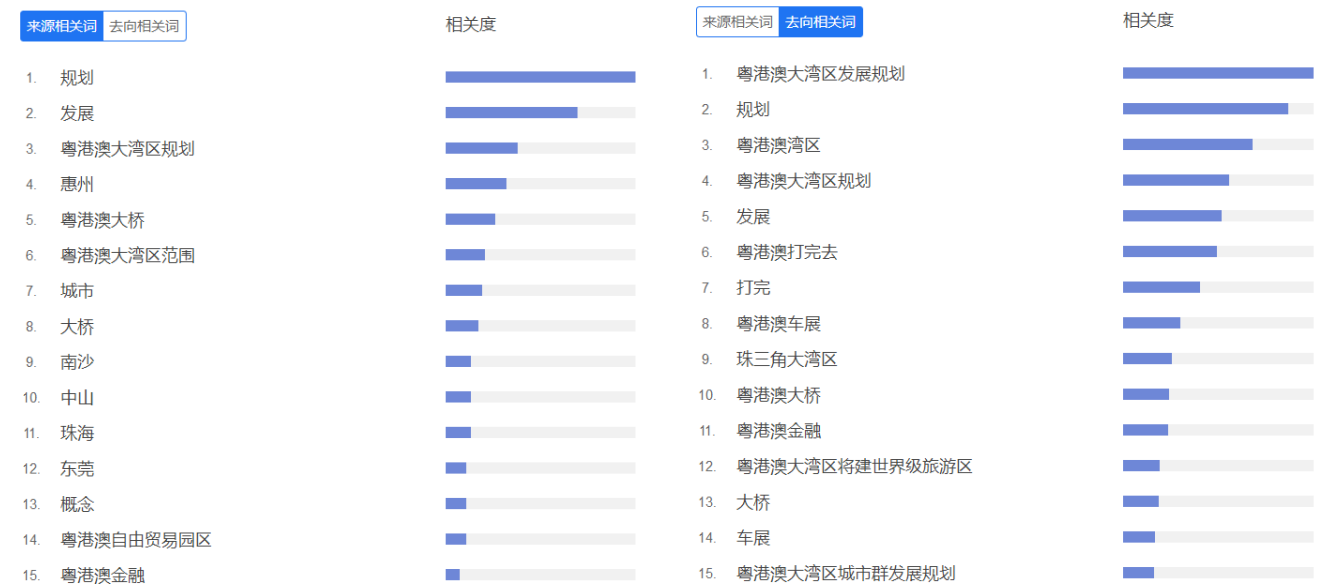
湾区的需求图谱：根据“粤港澳大湾区”的搜索相关性统计，公众在搜索“粤

“粤港澳大湾区”的前后，着重关注大湾区的相关规划与建设、湾区发展态势以及金融、股票等投资方面的信息，此外惠州、东莞、南沙等城市及重点片区也有较高的搜索相关性。



图：“粤港澳大湾区”百度搜索相关性统计

数据来源：百度指数-需求图谱（即表征用户在搜索中心词前后还有哪些搜索需求）（2017.1-2018.3）



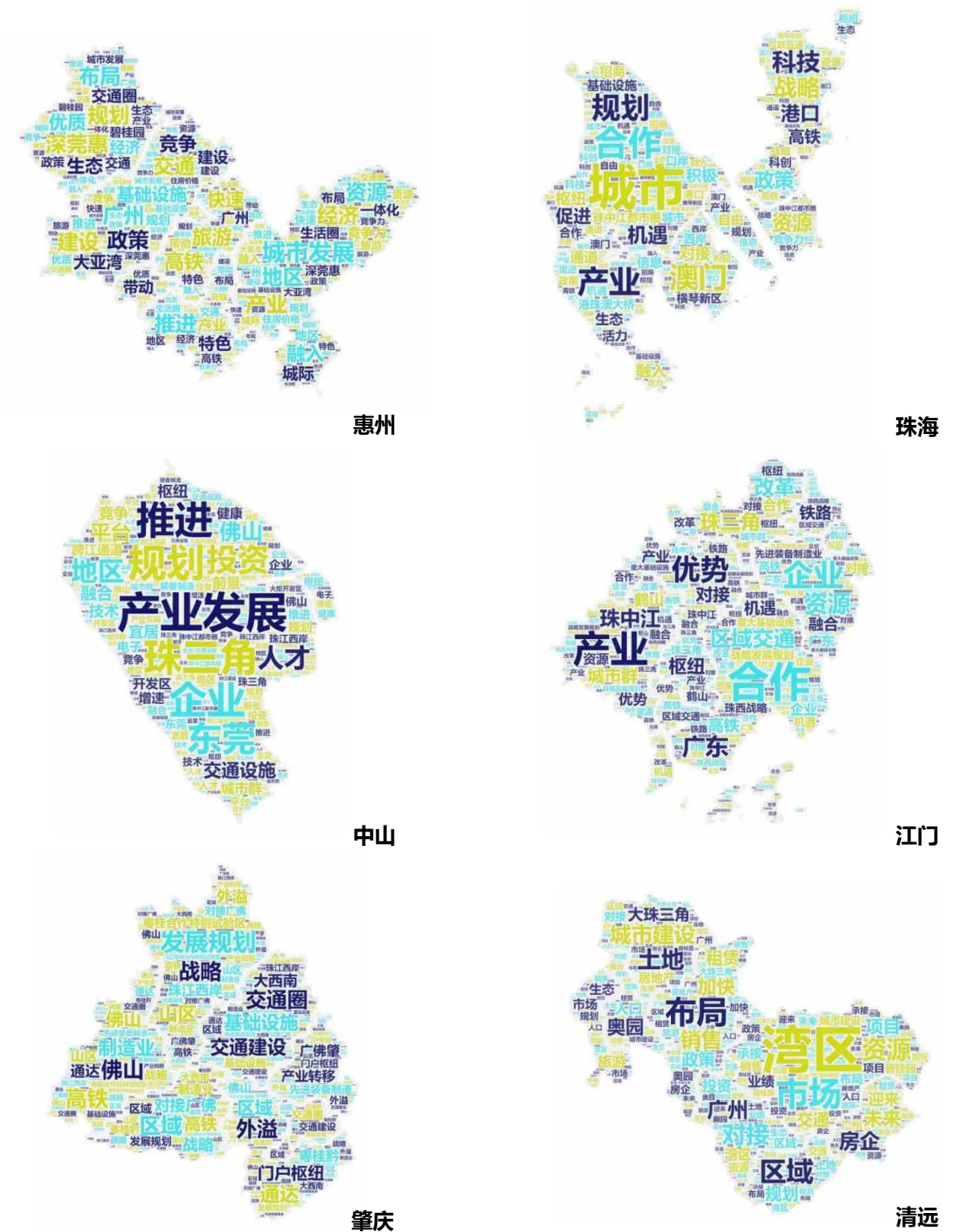
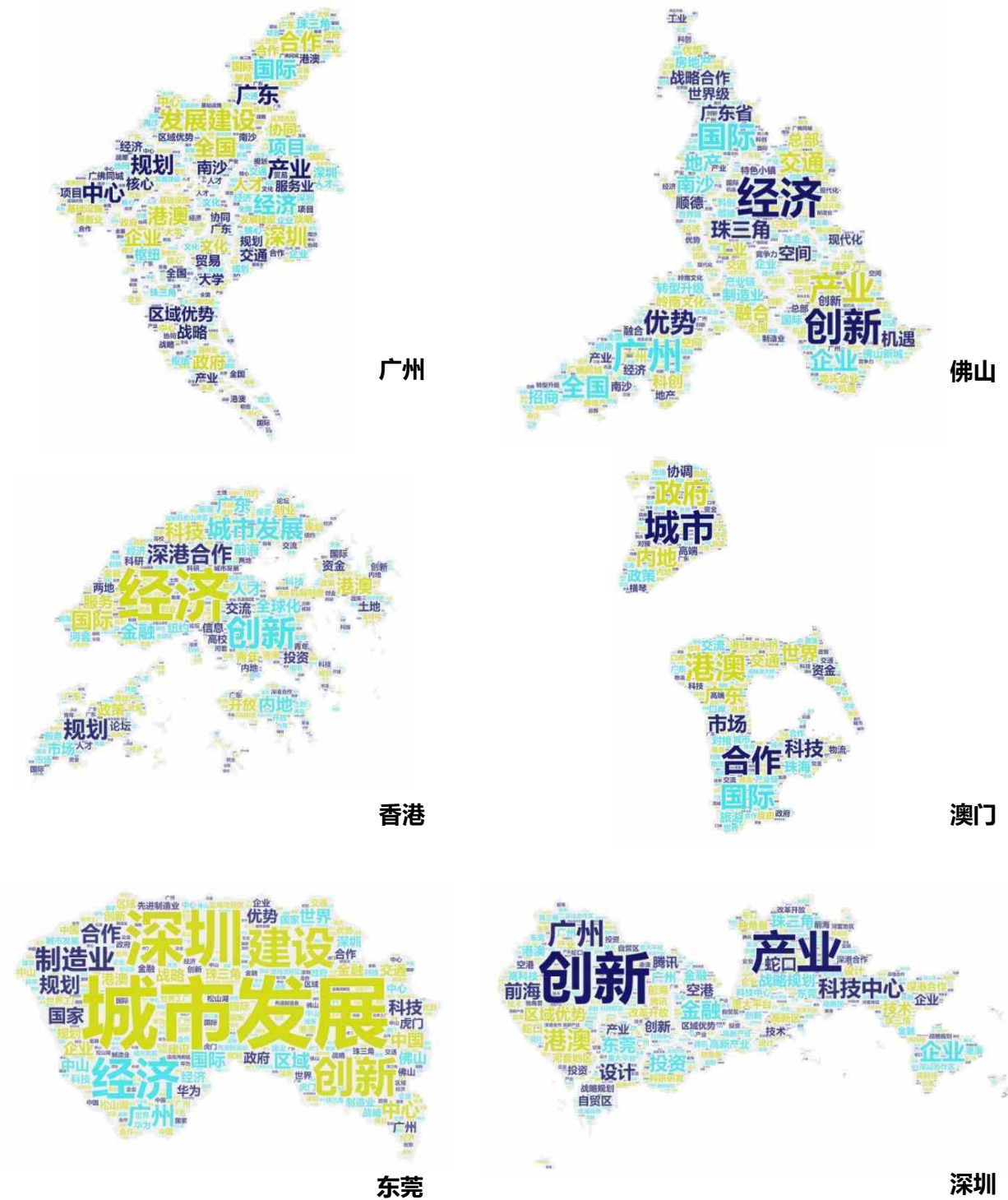
图：“粤港澳大湾区”百度搜索来源相关词与去向相关词

数据来源：百度指数（2017.1-2018.3）（备注，来源相关词反映用户在搜索中心词之前有哪些相关词搜索；去向相关词反映之后有哪些相关词搜索）

2 湾区简介

湾区关注度

湾区城市关注重点：基于与“粤港澳大湾区”相关的百度新闻文稿（2017.1-2018.3），对湾区中各城市的高频词分别进行统计，研判各市在湾区背景下的发展重点。



3 湾区对标

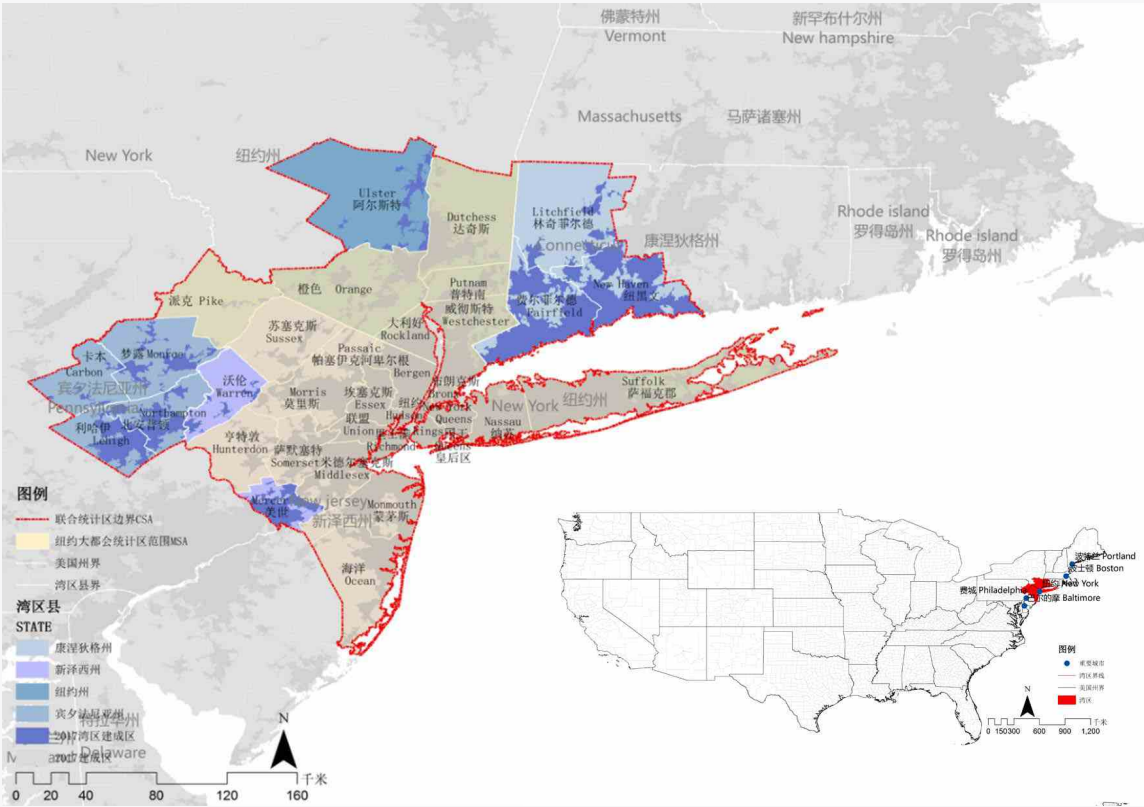
纽约湾区 以金融服务为代表的世界级湾区

纽约湾区是世界规模最大的金融中心，GDP达1.4万亿美元，占美国GDP的10%。纽约湾区是以金融业为代表的世界级湾区，以纽约港和新泽西港为核心，带动湾区整体经济发展。

范围界定

纽约湾区：纽约湾区在地理概念上是纽约大都会区，湾区包括美国纽约市 (New York City)、长岛 (Long Island) 和纽约州哈德逊 (Hudson Valley) 中下游的河谷地区。同时也将新泽西州中以纽瓦克 (Newark) 和泽西市 (Jersey City) 为代表的五市，康涅狄格州 (Connecticut) 七大城市中的六座以及宾夕法尼亚州 (Pennsylvania) 的东北五县纳入湾区范畴。

美国管理和预算办公室 (The U.S. Office of Management and Budget) 对纽约湾区有两个定义：大都会统计区 (MSA) 和联合统计区 (CSA) ，文中湾区对比统一采用联合统计区范围，包含五州的35个县。



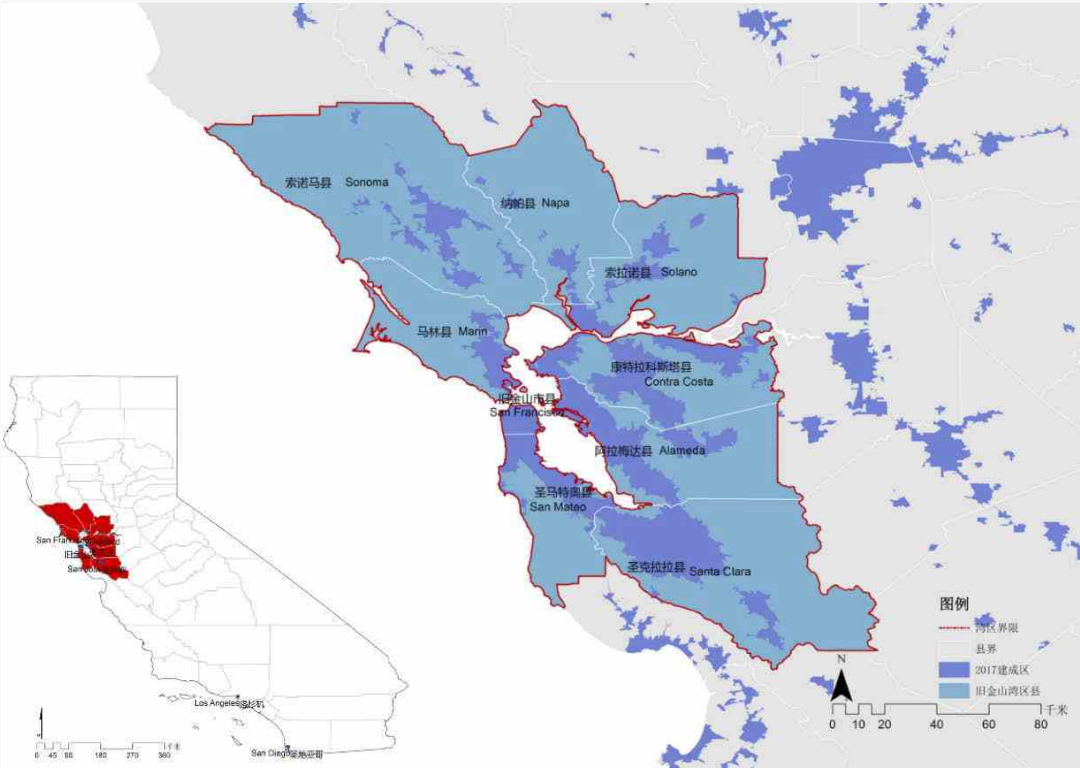
数据来源：美国国家统计局
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

以高新技术为代表的世界级湾区

旧金山湾区

旧金山湾区以旧金山、圣何塞、奥克兰为核心城市，拥有全球高新技术企业最密集的地区——硅谷，是世界上最重要的高科技研发中心之一，同时旧金山湾区拥有全美第二多的世界500强企业，也是美国西海岸最重要的金融中心。

旧金山湾区：位于美国人口数量第一的州，加利福尼亚州 (State of California) 。由加州大都会运输委员会和湾区管理委员会编制的《湾区规划2040》中将旧金山市县、圣马特奥县、圣克拉拉县、阿拉梅达县、康特拉科斯塔县、索拉诺县、纳帕县、索诺马县、马林县等9县划为旧金山湾区的范围。湾区内包含旧金山市、奥克兰市、圣何塞市等109个居民点的全部和部分。



数据来源：《Plan Bay Area 2040》、美国国家统计局
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

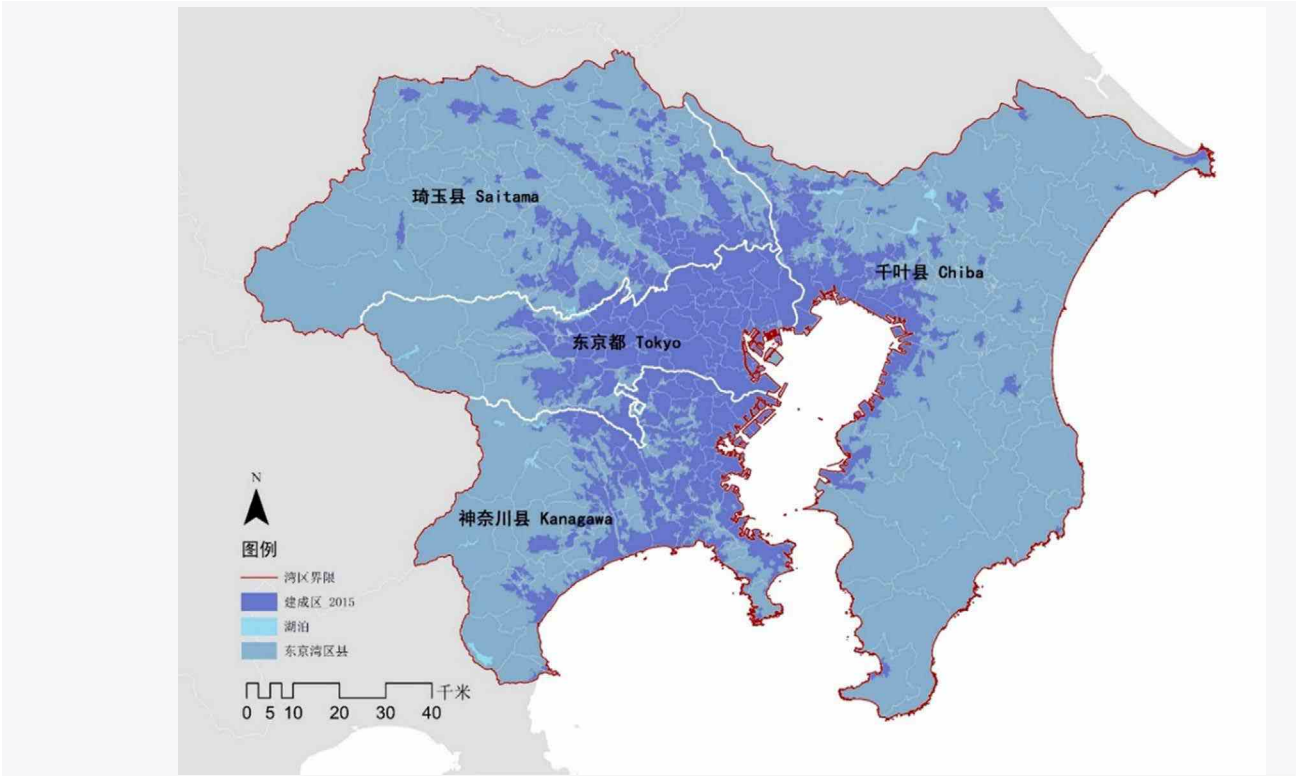
3 湾区对标

东京湾区 以工业制造为代表的世界级湾区

东京湾区是以工业制造为代表的世界级湾区，GDP位居全球各大湾区之首，人均GDP仅次于旧金山湾区。

东京湾区：呈“一都四县”的结构，包括东京都、神奈川县、埼玉县和千叶县。东京湾区一共包含6个政令市，117个普通市和25个郡级单位。6个政令指定都市相当于国内的6个经济特区，分别为埼玉市、千叶市、川崎市、横滨市、相模原市、八王子市。面积3.68万平方公里，人口4383万人。

除此之外，日本还有日本统计局定义的关东都市圈、《首都圈整备法》中定义的首都圈。文中湾区对比采用环湾“一都四县”的范围。

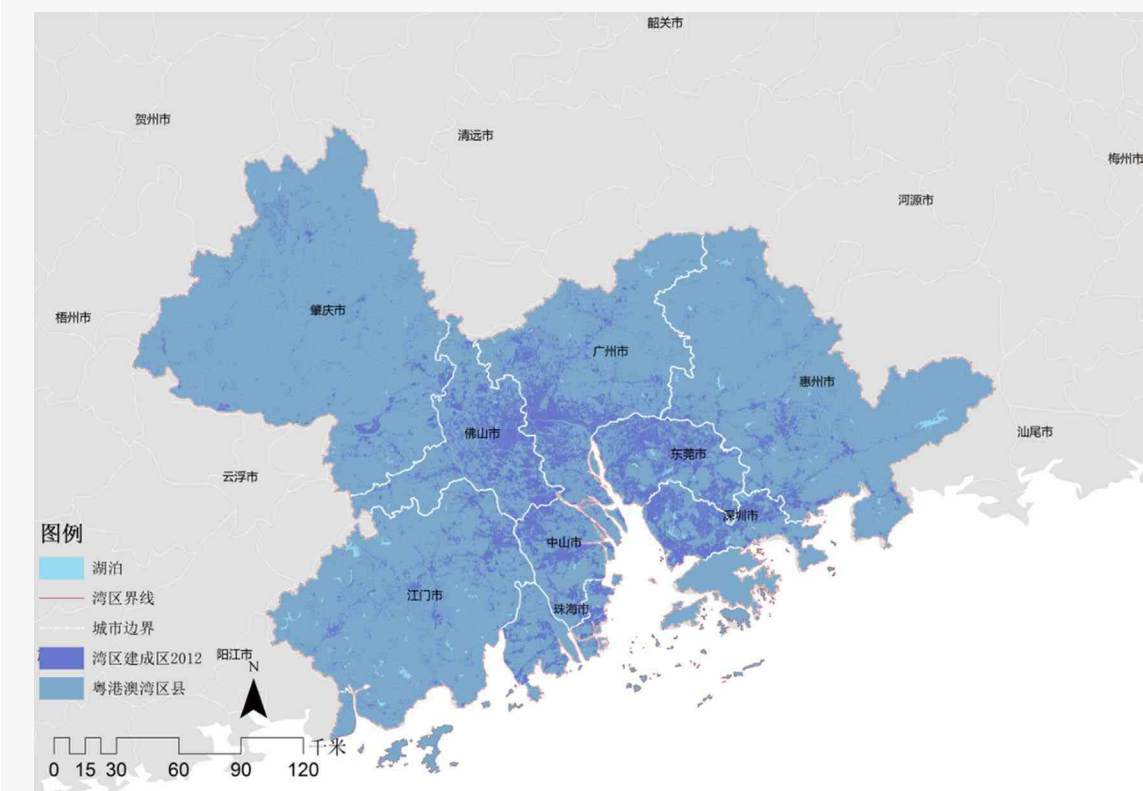


数据来源：日本统计局、《首都圈整备法》
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

粤港澳大湾区 具备全球最完整制造业产业链的世界级湾区

从经济规模、外向程度、产业形态、城市竞争力和区域一体化水平等方面看，粤港澳大湾区城市群已具备建成国际一流湾区和世界级城市群的基础条件。

粤港澳大湾区：是指位于珠江入海口的广州、深圳、佛山、东莞、惠州、珠海、中山、江门、肇庆9市和香港、澳门两个特别行政区形成的城市群。在地理空间上划分为三个圈层。2017年3月5日，国务院政府工作报告中，正式提出“粤港澳大湾区”的概念，成为与“京津冀”、“长江经济带”比肩的国家战略。



数据来源：《珠三角全域规划》、中国国家统计局
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

3 湾区对标

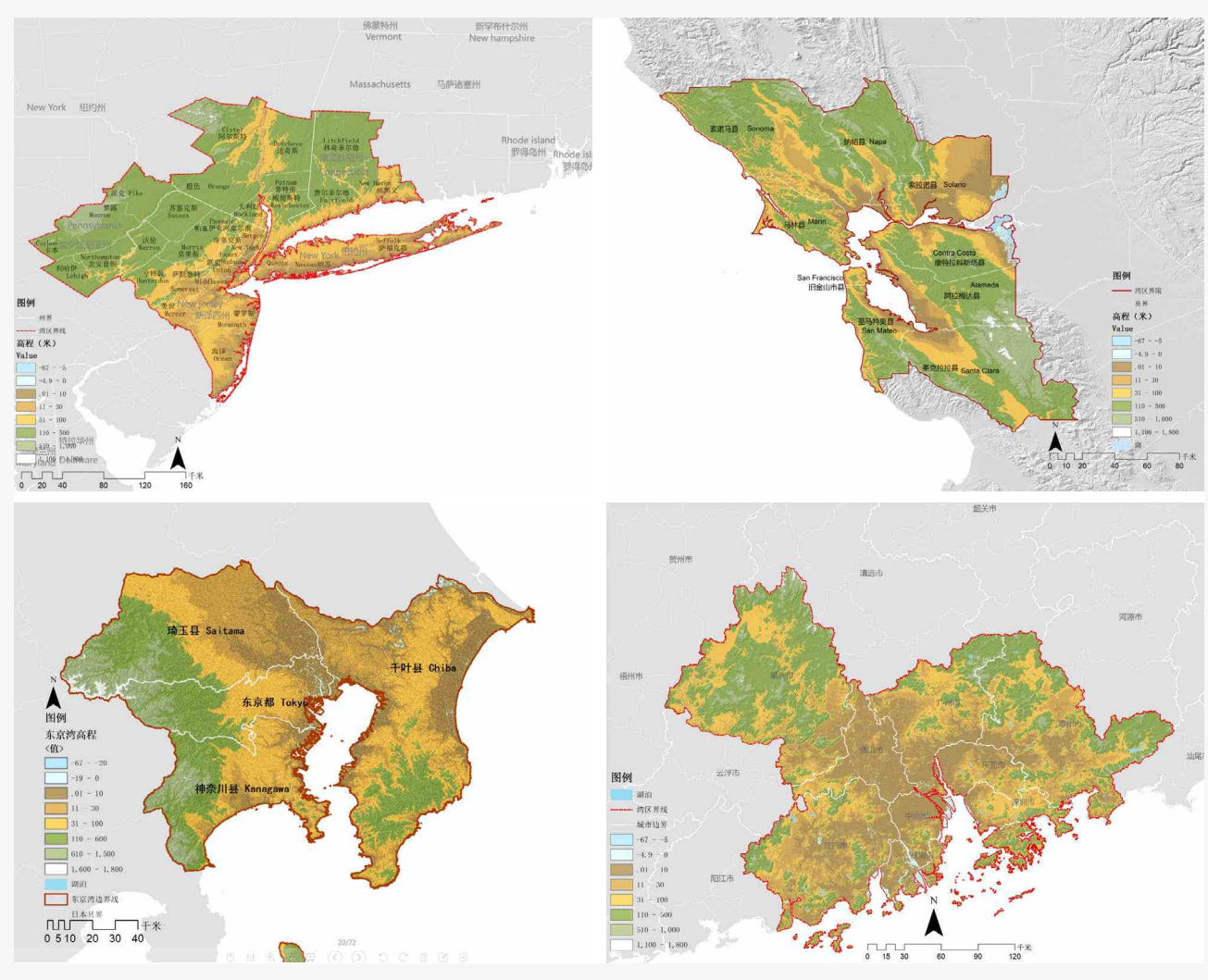
自然基底及用地

纽约湾区：位于哈德逊河入海口，湾内水域面积宽阔，拥有1600千米海岸线，平均水深30米，是世界天然的深水港，且通过伊利运河可连接到内陆5大湖区。

旧金山湾区：沙克拉门托河下游出海口的旧金山湾四周，海湾水域宽广且深，通过沙克拉门托河和圣华金河联系加州广阔腹地。海岸群山环绕，形成狭长的山谷地带。

东京湾区：湾区内湾口狭窄，水域面积广阔，有多摩川、鹤见川、江户川、荒川等多条河流注入，湾区陆域平坦，三面围城。

粤港澳大湾区：位于珠江入海口，珠江水系水道宽广，水系发达，冲积形成广阔的平原，物产丰富，湾区外围三面环山，具有优越的山水格局和“山、水、城、田、海”并存的自然禀赋。

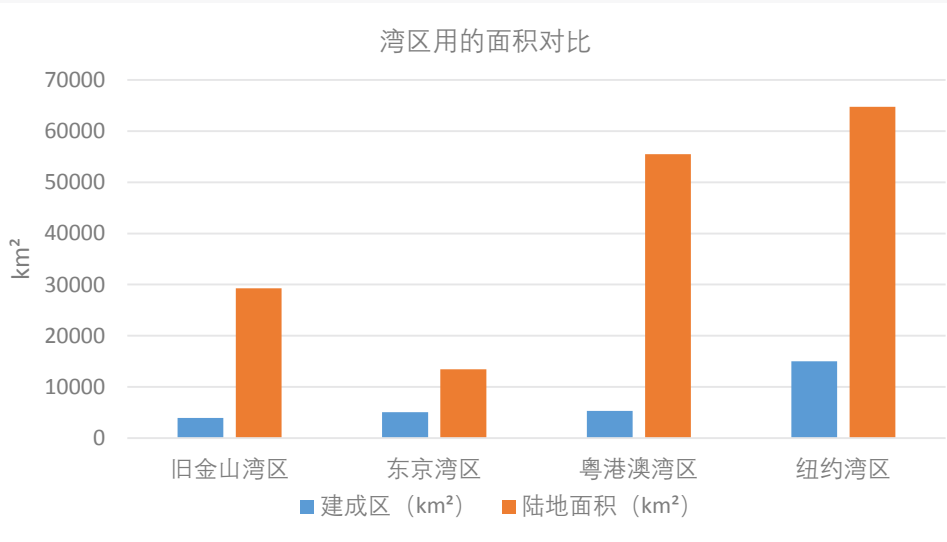


数据来源：美国地质勘探局
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

自然基底及用地

建设用地：纽约湾区的建成区面积（ 6.48万平方公里）及其与所辖陆域面积之比（ 23.16% ）均列四大湾区首位。东京湾区陆域面积1.3万平方公里，是湾区中陆域面积最少的，而建成区面积最小的湾区是旧金山湾区，面积为0.3万平方公里。粤港澳大湾区有与东京湾相近的建成区面积（ 0.5万平方公里 ）；同时，其陆地面积为5.6万平方公里，与纽约湾区相近。

相比其他三大湾区，粤港澳大湾区在陆地面积上具有一定优势。



各湾区用地规模			
	建成区 (km²)	陆地面积 (km²)	占比 (%)
旧金山湾区	3908.89	29257.57	13.36
东京湾区	5037.58	13441.01	37.48
粤港澳大湾区	5275.48	55509.39	9.50
纽约湾区	14997.14	64767.32	23.16

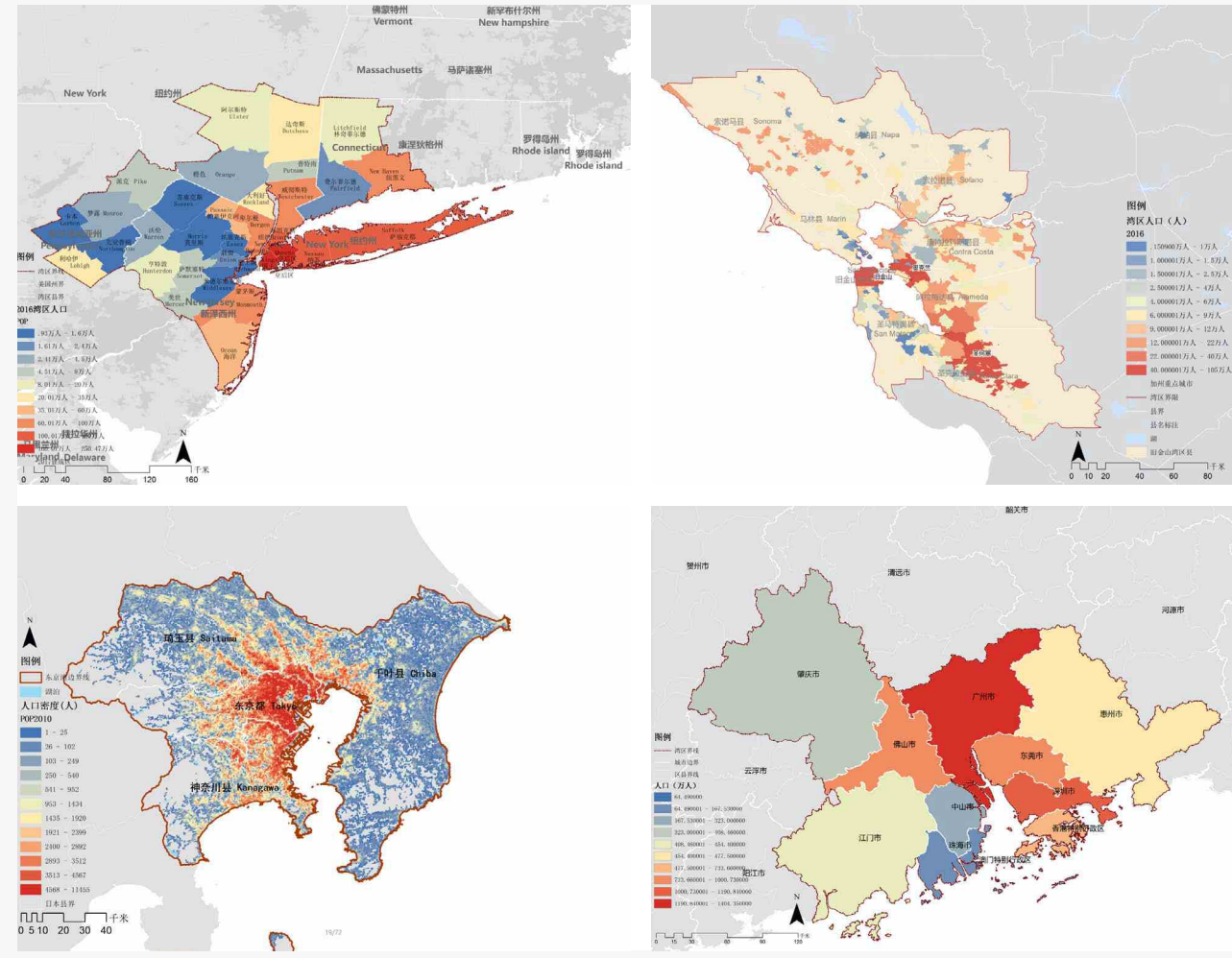
数据来源：《Plan Bay Area 2040》、《珠三角全域规划》、美国国家统计局、日本统计局
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

3 湾区对标

人口及经济

粤港澳大湾区的人口规模庞大，对人口的吸纳能力高于其他国际湾区。

- 纽约湾区人口分布**：2016年纽约湾人口2368.9万人，以纽约（853.7万人，2016）为中心呈放射状分布。其中纽约的曼哈顿岛（2.58万人/平方公里）为纽约湾区乃至全美人口最为密集区域。
- 旧金山湾区人口分布**：2016年旧金山湾区人口764.9万人。人口分布体现了美国西部地广人稀的特征，人口多集中在南湾和半岛地区，形成了旧金山（86.7万人）、圣何塞（100.1万人）、奥克兰（42.1万人）三个人口密集聚集城市。
- 东京湾区人口分布**：2016年东京湾人口3629.4 万人。人口呈圈层式分布，湾区以东京都为中心大致分为核心区、近郊区和远郊区。核心区面积为621平方公里，人口为895万人，人口密度1.4万人/平方公里。
- 粤港澳大湾区人口分布**：形成以广州（1404.4万人）、深圳（1190.8万人）为核心的人口聚集区和珠江口东岸的人口聚集带。

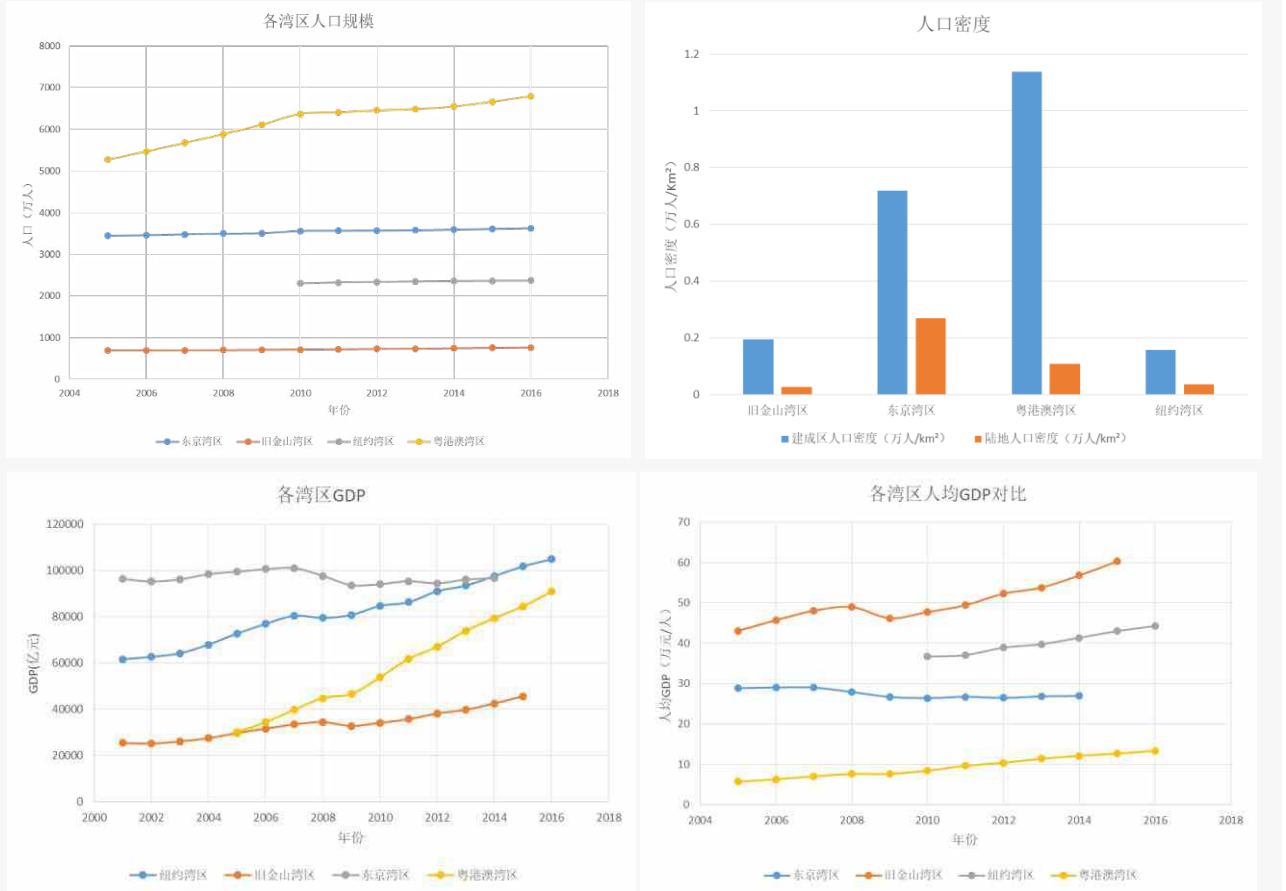


数据来源：《Plan Bay Area 2040》、《珠三角全域规划》、《中国城市统计年鉴》、《广东省统计年鉴》、《香港特别行政区统计年鉴》、《澳门特别行政区统计年鉴》、美国国家统计局、日本统计局
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

人口及经济

- 人口**：相比于世界其他三大湾区，粤港澳人口在近十年得到了持续的增长，十年中，前半程人口增速迅猛，后半程人口增速逐渐放缓。其他各个湾区人口增减变化较少，在人口密度方面，亚洲湾区体现了人口高度聚集的特征，特别是粤港澳大湾区建成区范围内人口密度超过东京湾的人口密度，是美国湾区的5-6倍。
- 经济**：GDP总量方面，在其他三个湾区持续增长的趋势下，东京湾区近15年来一直保持着高位震荡且有下滑。特别是粤港澳大湾区GDP总量增速领先其它三大湾区，并有超越东京湾区和纽约湾区的趋势。但在人均GDP方面，粤港澳大湾区远远落后于其它三大湾区。

相比其他三大湾区，粤港澳人口在近十年得到了持续增长；GDP总量增速也处于领先地位，人均GDP则相对落后，反映出湾区的经济发展质量仍有待提升。



数据来源：《Plan Bay Area 2040》、《珠三角全域规划》、《中国城市统计年鉴》、《广东省统计年鉴》、《香港特别行政区统计年鉴》、《澳门特别行政区统计年鉴》、美国国家统计局、日本统计局
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

3 湾区对标

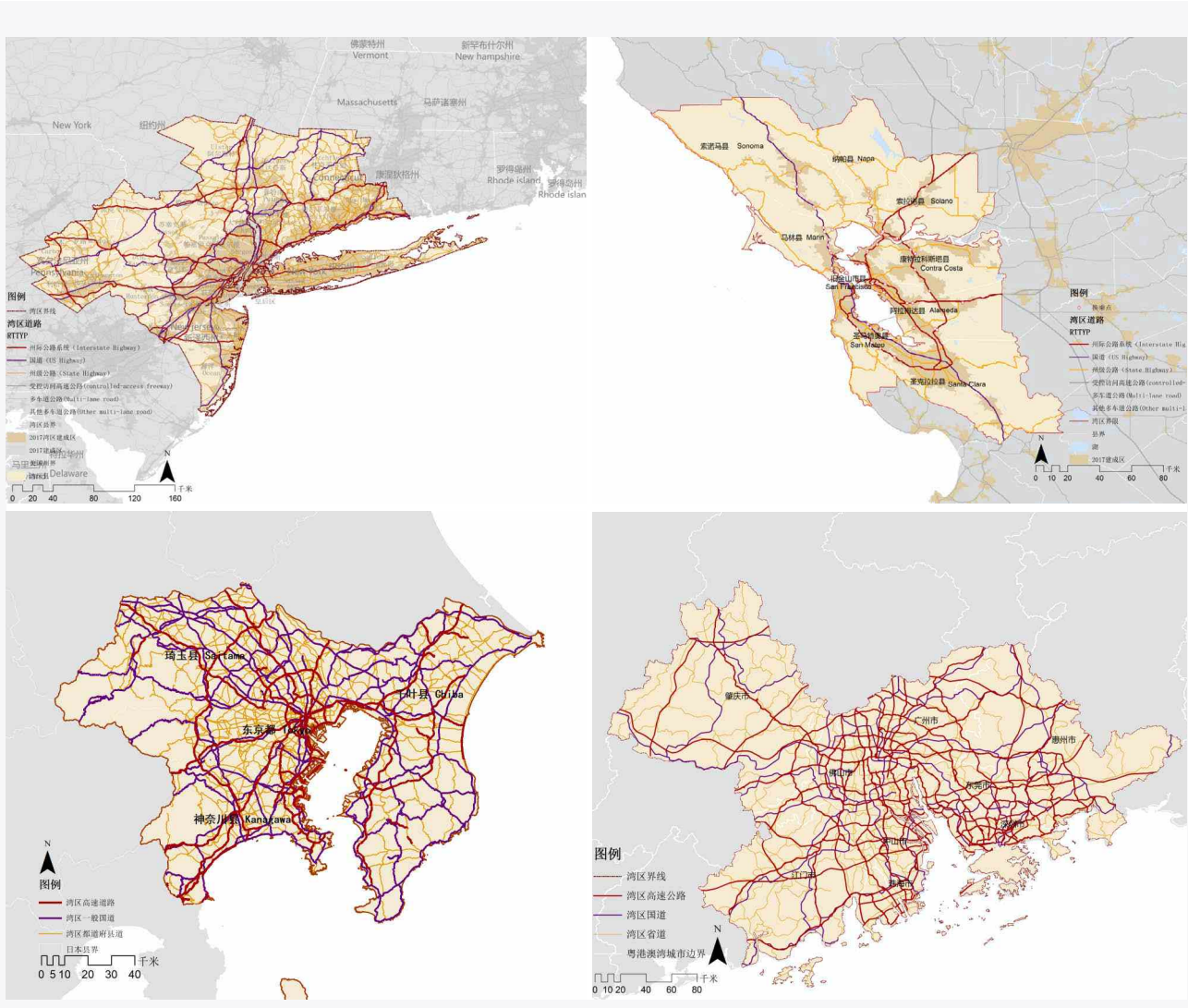
综合交通

纽约湾区公路：以纽约市为中心形成了由州际公路、美国国道和州级公路三级系统构成的辐射状湾区公路网。

旧金山湾区公路：构建成联系旧金山、奥克兰、圣何塞三大人口聚集区的环湾公路系统。

东京湾区公路：湾区内形成了由高速公路、一般国道、都道府县道的干道网系统。

粤港澳大湾区公路：近期建设的港珠澳大桥、深中通道等跨江通道，逐步形成湾区内部港澳间6条高速公路，逐步实现广州至大珠三角所有地级市、至泛珠三角所有省会城市高速公路的直达。



数据来源：《Plan Bay Area 2040》、《珠三角全域规划》、《中国城市统计年鉴》、《广东省统计年鉴》、《香港特别行政区统计年鉴》、《澳门特别行政区统计年鉴》、美国国家统计局、日本国土交通省
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

综合交通

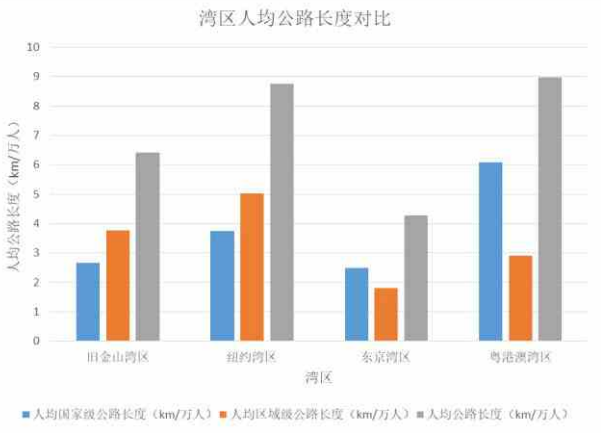
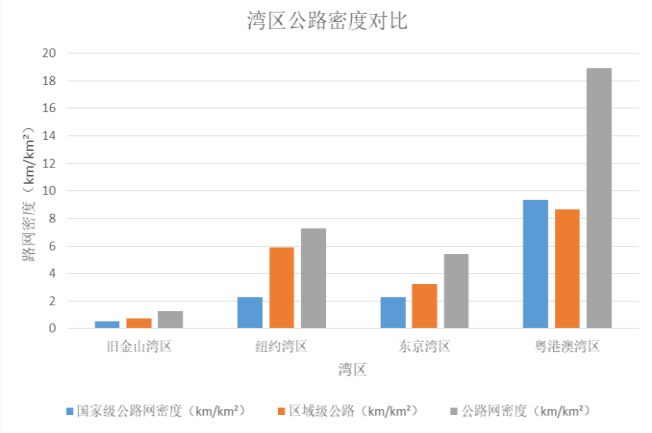
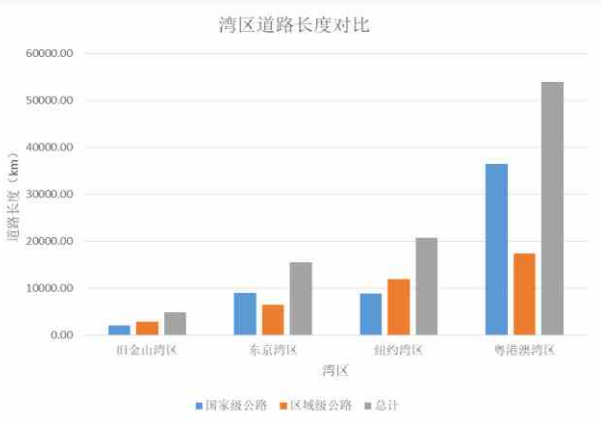
公路：将国际上四大湾区公路系统进行概念辨析后，可以统一为国家层面的国家级公路网和湾区层面的区域级公路。

粤港澳大湾区在公路里程（15453.2km）和密度（18.94km/km²）方面远超其他湾区。从各个湾区级公路建设状况来看，美国的纽约湾区、旧金山湾区在湾区层面的公路设施远优于国家层面的道路设施建设，粤港澳大湾区则相反。

在人均公路设施方面，粤港澳大湾区在公路总里程上与公路系统发达的美国湾区接近，但人均区域级公路设施比国家级公路设施落后。

美国的纽约湾区、旧金山湾区在湾区层面的公路设施远优于国家层面的道路设施建设，粤港澳大湾区则相反。

湾区	国家级公路		区域级公路		总计
	包含类型	长度（km）	包含类型	长度（km）	包含类型长度（km）
旧金山湾区	州际公路，国道	2018.24	州级公路	2845.17	4863.42
纽约湾区	州际公路，国道	8836.64	州级公路	11862.80	20699.45
东京湾区	高速道路，一般国道	228.00	都道府县道	17429.31	53897.02
粤港澳大湾区	高速公路，国道	8944.79	省道	6508.42	15453.21



数据来源：《Plan Bay Area 2040》、《珠三角全域规划》、《中国城市统计年鉴》、《广东省统计年鉴》、《香港特别行政区统计年鉴》、《澳门特别行政区统计年鉴》、美国国家统计局、日本国土交通省
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

3 湾区对标

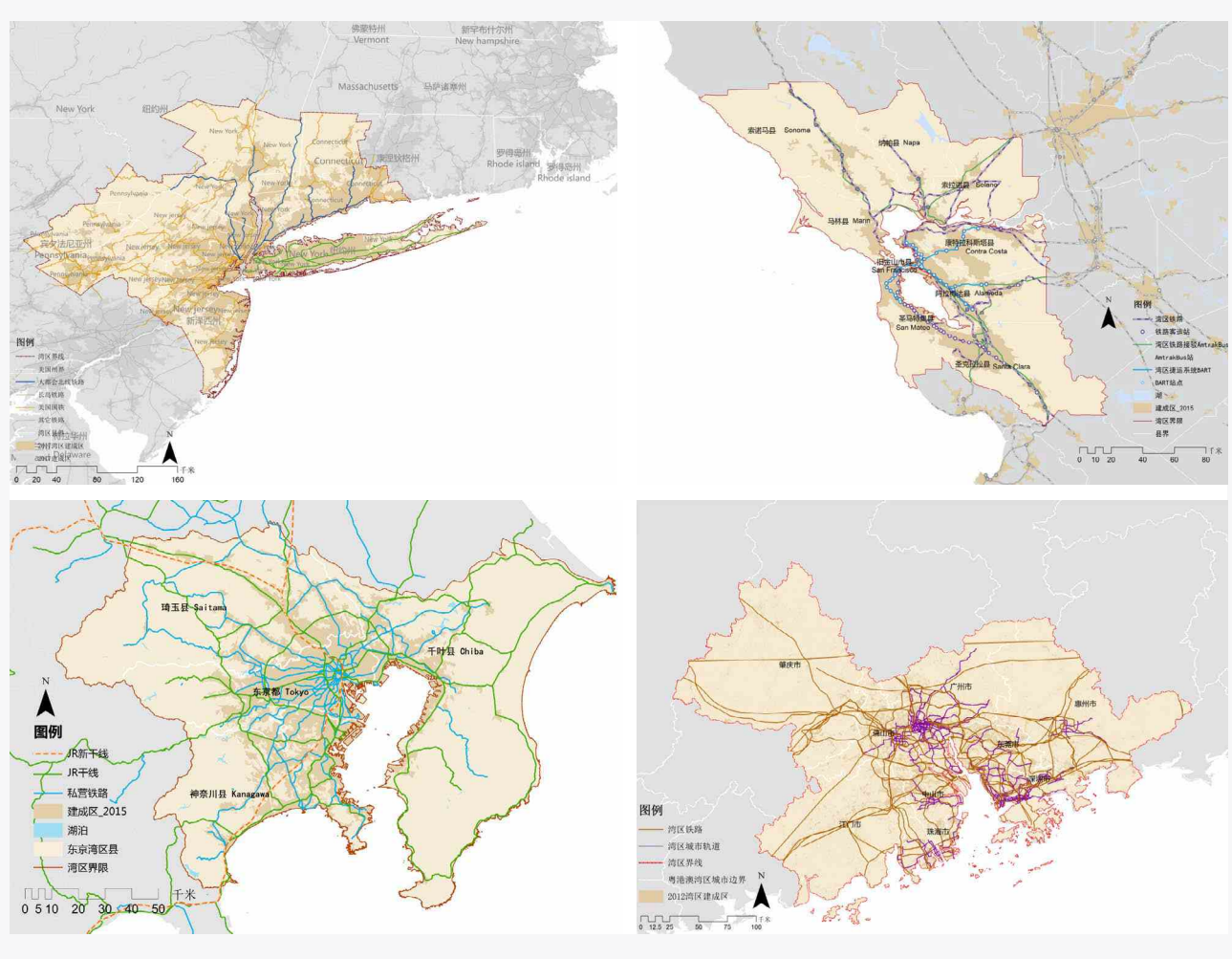
综合交通

纽约湾区轨道：纽约湾区轨道交通十分复杂及多样，在纽约都市区内形成了IRT、BMT和IND三个系统构成的地铁网络。在湾区层面形成了大都会北方铁路和长岛铁路构成的通勤铁路和城际铁路。

旧金山湾区轨道：旧金山湾区形成了联系半岛和东岸的捷运系统（BART），和联系半岛各个城市间的半岛通勤列车（Caltrain）。

东京湾区轨道：东京湾区形成了JR新干线和JR干线的国有高铁网和城际网，以及私营铁路的普通铁路网。

粤港澳大湾区轨道：粤港澳大湾区融入国家高铁网系统的同时，湾区内部逐步建成广中珠澳、中南虎、深中、深茂城际铁路，构建以南沙枢纽为中心的湾区腹地1小时轨道交通可达圈。



数据来源：《Plan Bay Area 2040》、《珠三角全域规划》、《中国城市统计年鉴》、《广东省统计年鉴》、《香港特别行政区统计年鉴》、《澳门特别行政区统计年鉴》、美国国家统计局、日本国土交通省

图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

综合交通

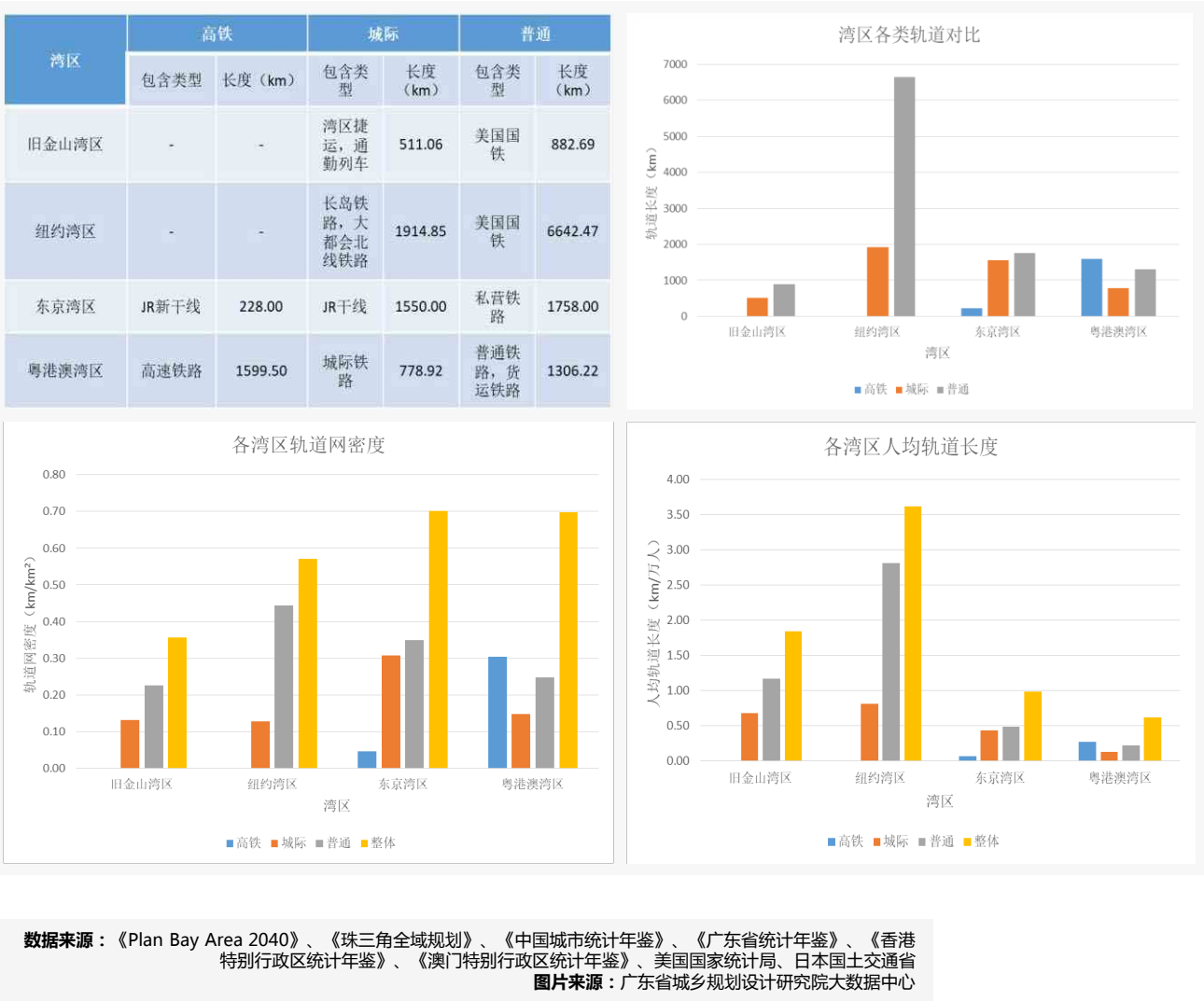
轨道：通过对各个湾区现行的轨道分级系统进行概念辨析后大致可以将湾区的轨道系统分为高速、城际和普通三类系统。

其中美国湾区有赖于发达的公路交通系统，高速铁路建设较为空缺，但普通铁路路网基础较好，以普通铁路网改线形成的城际轨道交通网总里程也较长。

在轨道网密度方面，粤港澳的高铁网密度、东京湾的城际网密度领先其它各湾区。

总体上，粤港澳大湾区人均轨道线路长度远远落后于其它各湾区。

粤港澳大湾区人均轨道线路长度远远落后于其它各湾区，差距主要体现在城际轨道和普通轨道网络建设上。



3 湾区对标

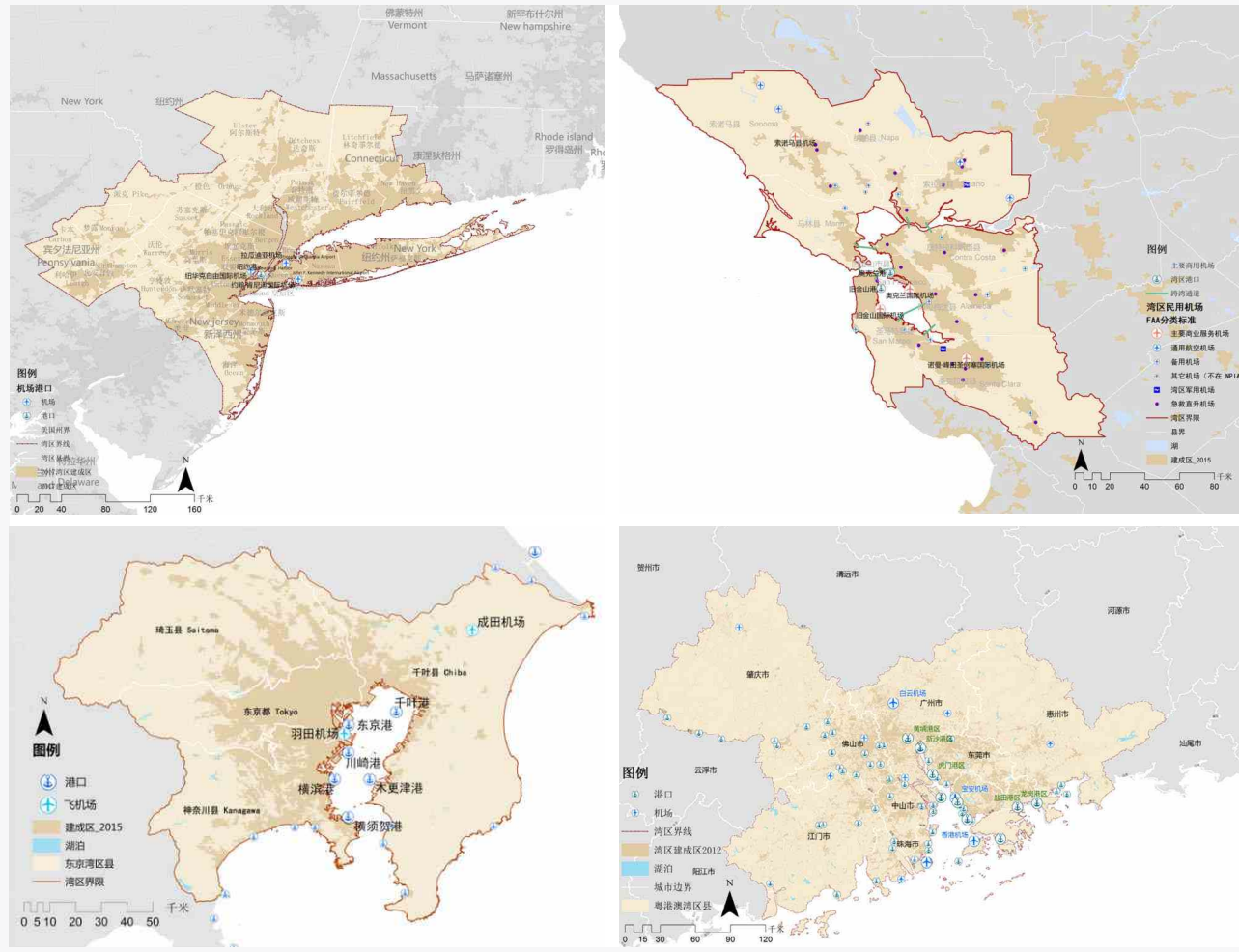
综合交通

纽约湾机场港口：港区面积约为3,100平方公里，拥有超过1,600千米的海岸线。形成曼哈顿、布鲁克林、皇后区、布朗克斯等11个独立、兴旺的港区。拥有肯尼迪、纽华克自由两个国际机场和拉瓜迪亚机场。

旧金山机场港口：旧金山港、奥克兰港分别位于东西两岸，其中旧金山港被誉为“世界三大天然良港”之一。湾区内有旧金山、奥克兰和圣何塞三大国际机场及索诺马县地区机场。

东京湾机场港口：在东京湾的沿岸，横滨港、东京港、千叶港、川崎港、木更津港、横须贺港六个港口首尾相连，形成马蹄形港口群，年吞吐量超过5亿吨，湾区拥有东京成田、羽田两大国际机场。

粤港澳机场港口：湾区内形成了广州港、深圳港、香港港、珠海港等23个重要枢纽港组成的港口群，货物吞吐量居各湾区首位。拥有香港国际机场、广州白云国际机场、深圳宝安国际机场等，客货运量居各湾区首位。



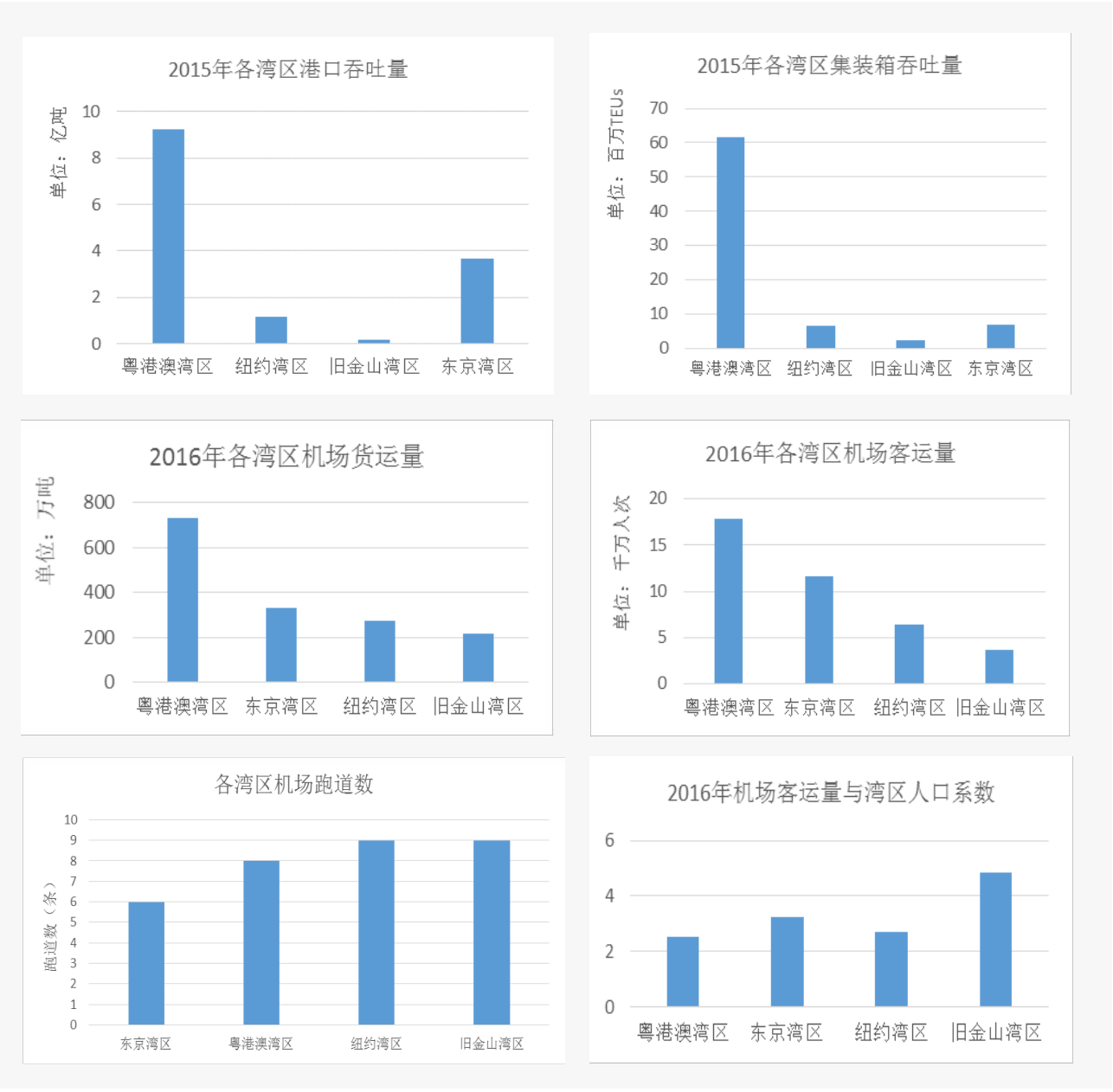
数据来源：《Plan Bay Area 2040》、《珠三角全域规划》、《中国城市统计年鉴》、《广东省统计年鉴》、《香港特别行政区统计年鉴》、《澳门特别行政区统计年鉴》、美国国家统计局、日本国土交通省
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

综合交通

港口与机场：粤港澳大湾区的港口吞吐量及集装箱吞吐量都远远领先其他国际湾区。

粤港澳大湾区机场的客货运量也高于其他国际湾区，但人均使用机场次数最低，反映出粤港澳大湾区领先的机场客运总量和增长量仍不能满足湾区内庞大的人口基数带来的航空出行需求。

粤港澳大湾区港口与机场运输量高于其他湾区，但在满足客运出行需求方面存在一定差距。



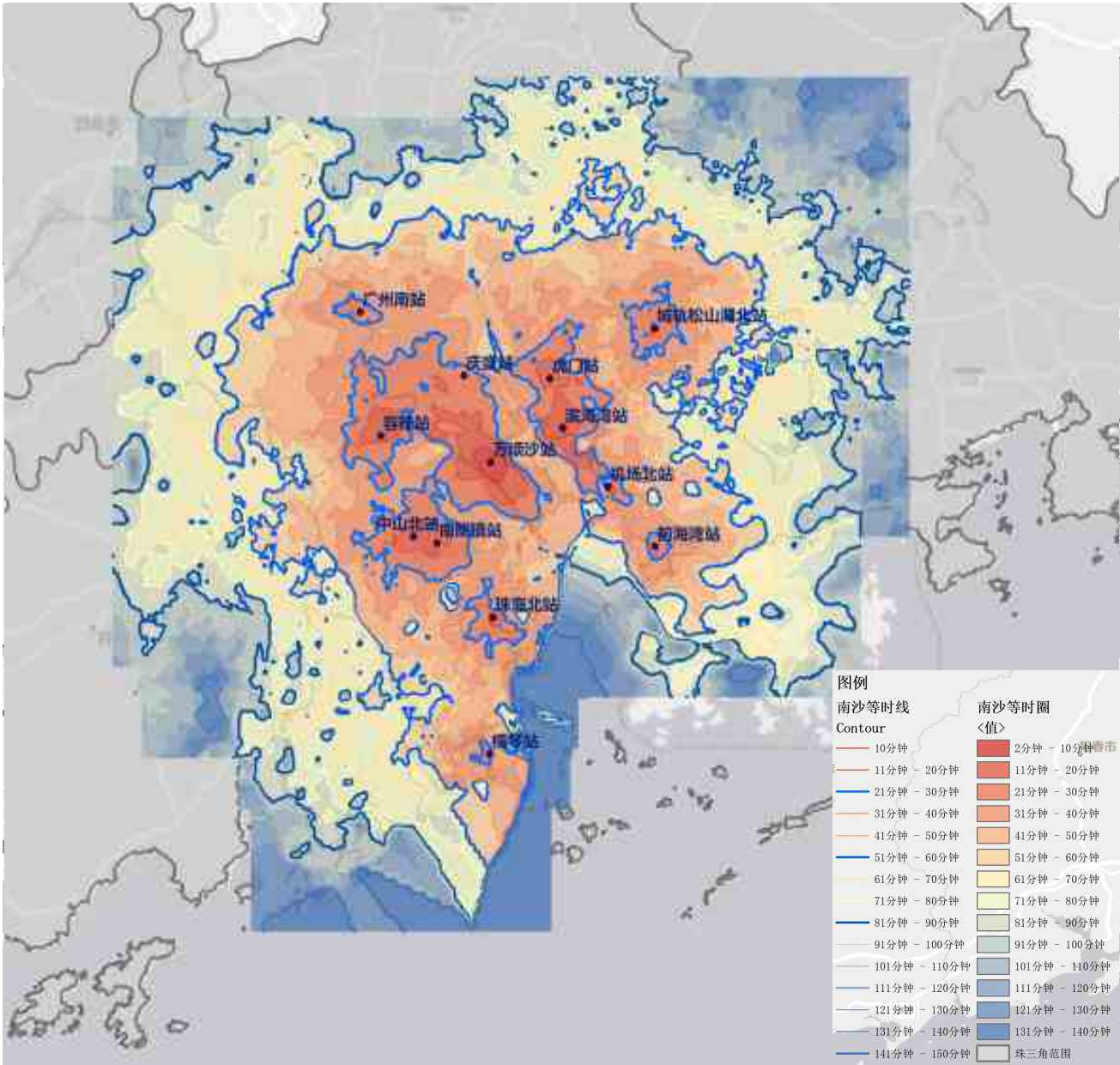
数据来源：《Plan Bay Area 2040》、《珠三角全域规划》、《中国城市统计年鉴》、《广东省统计年鉴》、《香港特别行政区统计年鉴》、《澳门特别行政区统计年鉴》、美国国家统计局、日本国土交通省
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

3 湾区对标

轨道上的“大湾区”

湾区主要城市2小时等时圈：

粤港澳大湾区：湾区即将建成的环湾快速轨道，将实现湾区南沙站、广州南站、机场北站、容桂站、滨海湾站、中山北站、珠海北站等核心站点半小时内互达。一小时交通圈覆盖环湾核心区域，两小时交通圈基本覆盖湾区环湾地市全域。



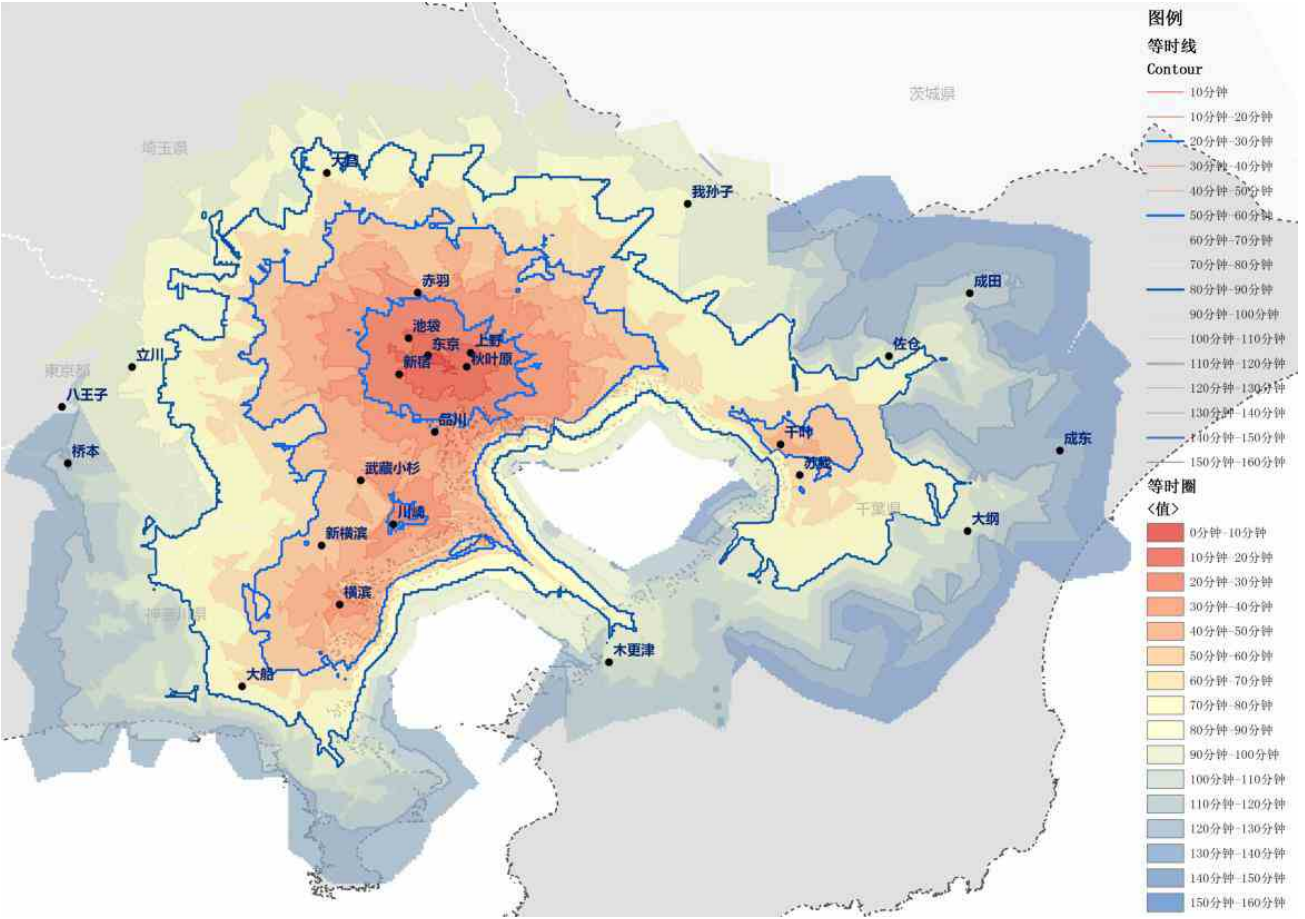
数据来源：高德地图
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

轨道上的“大湾区”

湾区主要城市2小时等时圈：

东京湾区：依托湾区内JR新干线和JR干线的国有高铁网和城际网，能够实现湾区内以覆盖东京特别区部的半小时交通圈，和辐射川崎、横滨、千叶等主要城市的一小时交通圈，跨江隧道的建设也改善了湾区东岸的交通联系。

从东京出发	面积(km²)	距离(km)	主要范围
20min	89.6	5.2	新宿、池袋、秋叶原
40min	1916.6	32.8	赤羽、川崎、横滨
60min	4663.4	43.0	新横滨、千叶
90min	8105.2	53.0	大船、苏我、佐仓



数据来源：根据路网结合谷歌地图模拟
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

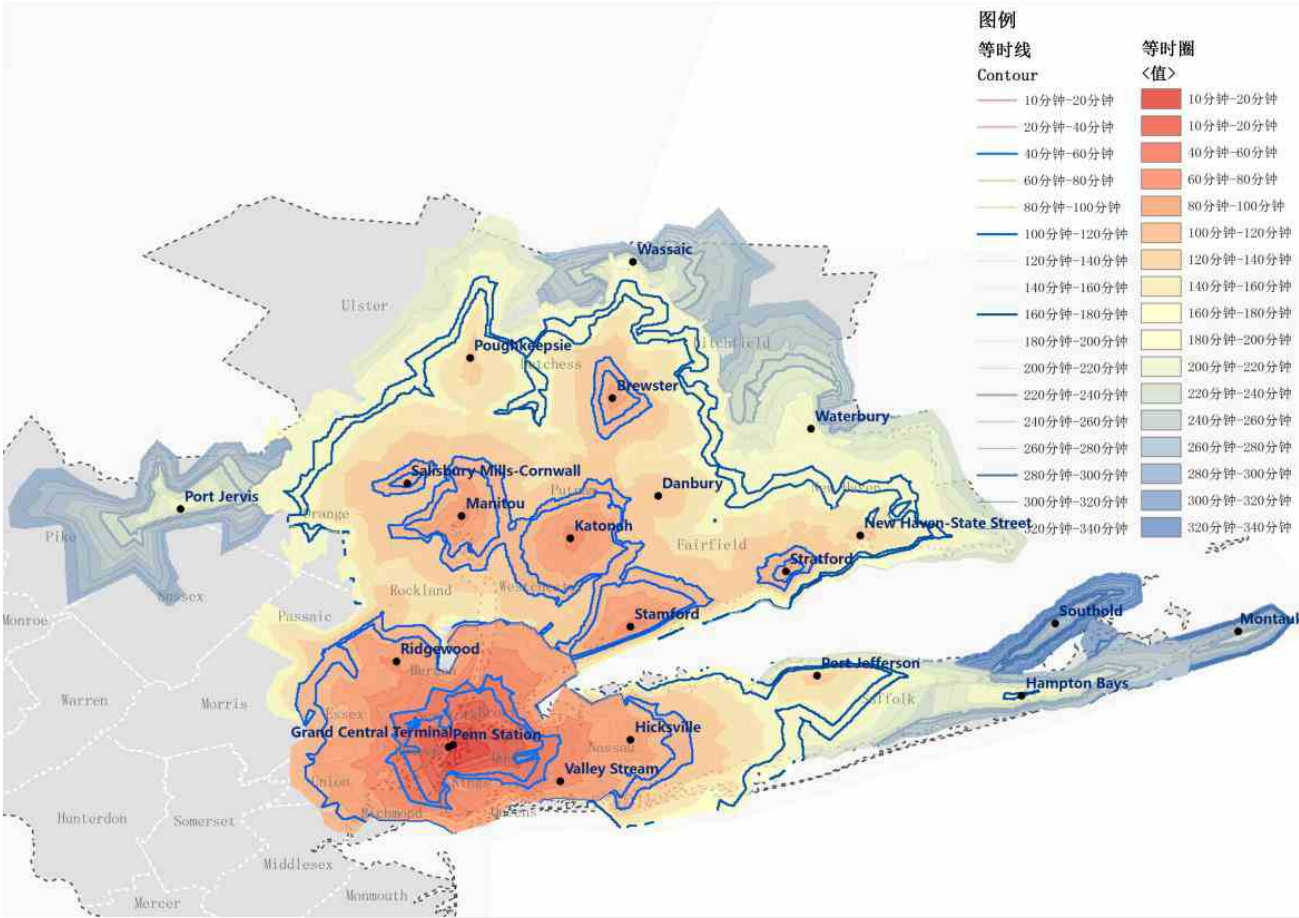
3 湾区对标

轨道上的“大湾区”

湾区主要城市2小时等时圈：

纽约湾区：湾区内成熟大都会北方铁路和长岛铁路城际系统，形成了覆盖纽约市全域的半小时交通圈，覆盖纽约都会区的一小时交通圈，及覆盖湾区北部及长岛等大部分地区两小时交通圈。

从纽约出发	面积	距离	主要范围
20min	103.9	6.8	纽约
40min	539.6	15.9	纽约、布朗克斯
60min	1473.9	23.5	艾斯克斯、比尔更
90min	4163.8	65.9	Manitou、katonah、Stamford



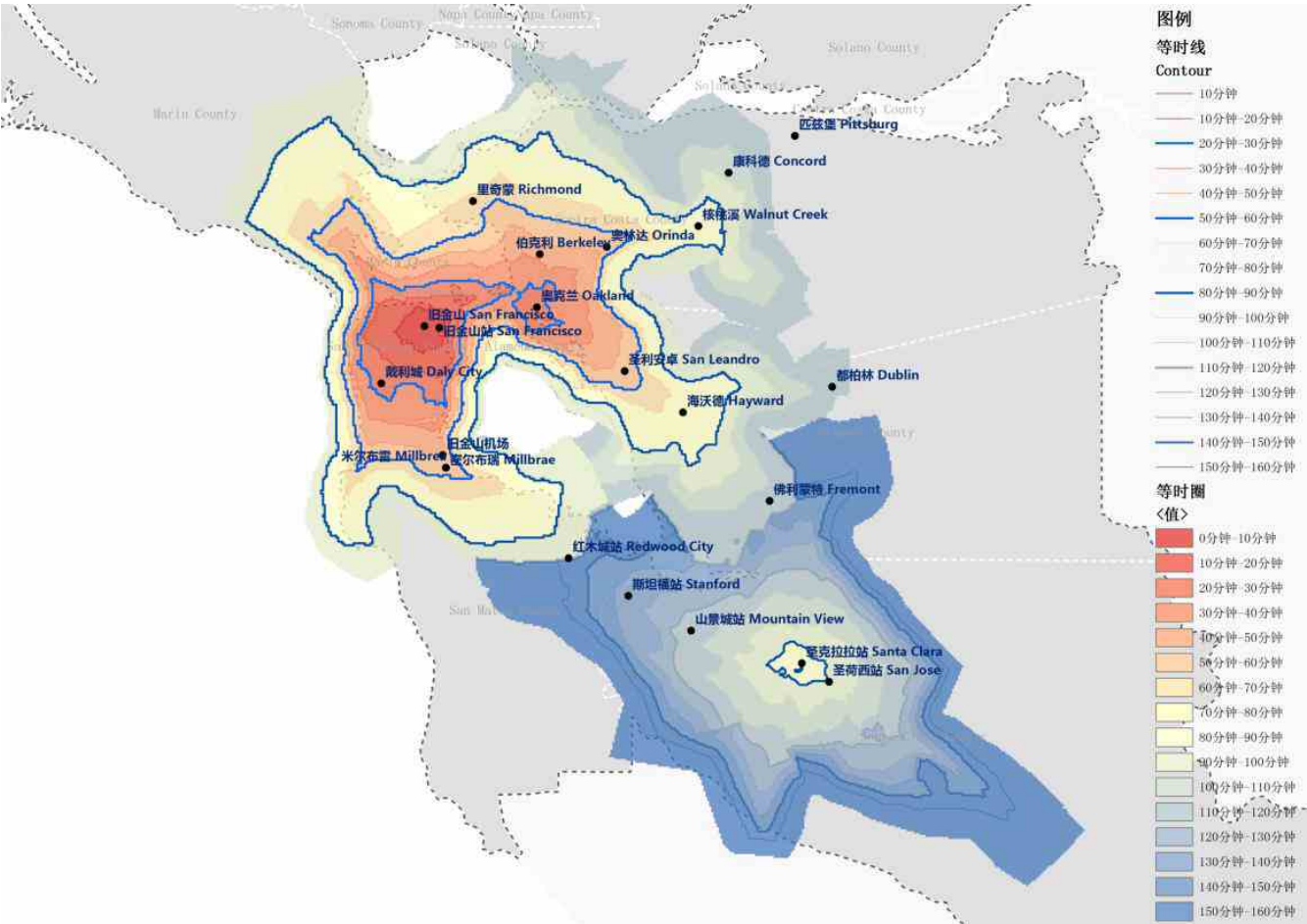
数据来源：根据路网结合谷歌地图模拟
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

轨道上的“大湾区”

湾区主要城市2小时等时圈：

旧金山湾区：湾区捷运系统（BART）形成了包含湾区东西岸旧金山、奥克兰两大主要城市的半小时交通圈，覆盖半岛和西岸城市群的一小时等时圈。半岛通勤列车（Caltrain）加强了湾区旧中心（旧金山）和科技新高地（圣何塞）之间的交通联系，将其间的交通耗时缩短在1.5小时以内。

从奥克兰出发	面积(km²)	距离(km)	主要范围
20min	158.7	7.0	旧金山
40min	592.4	18.7	奥克兰、戴利城
60min	1224.8	26.3	米尔布雷、伯克利、海沃德
90min	2915.5	65.9	里奇蒙、斯坦福、圣荷西



数据来源：根据路网结合谷歌地图模拟
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

3 湾区对标

演进中的“大湾区”

港口：粤港澳大湾区增长中的巨人

货运吞吐量最大，且持续攀升。2016年达到8亿吨、6000万标准箱。

依据2008-2016年间数据，从湾区货物吞吐量来看，粤港澳大湾区货物吞吐量多于其它各湾区总和，规模排序依次为粤港澳大湾区、东京湾区、纽约湾区和旧金山湾区。

从湾区货物吞吐量变化来看，在纽约湾区和东京湾区港口货物吞吐量萎缩、旧金山湾区港口货物吞吐量止步不前的情况下，粤港澳港口货物吞吐量保持持续增长。

从湾区各港口货物吞吐量详细数据来看，货物吞吐量呈现明显的地域性差异：中国湾区港口 > 日本湾区港口 > 美国湾区港口，这与各湾区产业结构构成有一定的联系。

广州港货物吞吐量总量及增速远超湾区其它各港，湾区港口货物吞吐量规模位序为：广州港 > 香港港 > 深圳港 > 千叶港 > 纽约和新泽西港 > 横滨港 > 东京港 > 奥克兰港 > 旧金山港。

粤港澳大湾区的港口货物吞吐量远远领先其他国际湾区，近年增长幅度开始放缓，但仍高于其他湾区。

演进中的“大湾区”

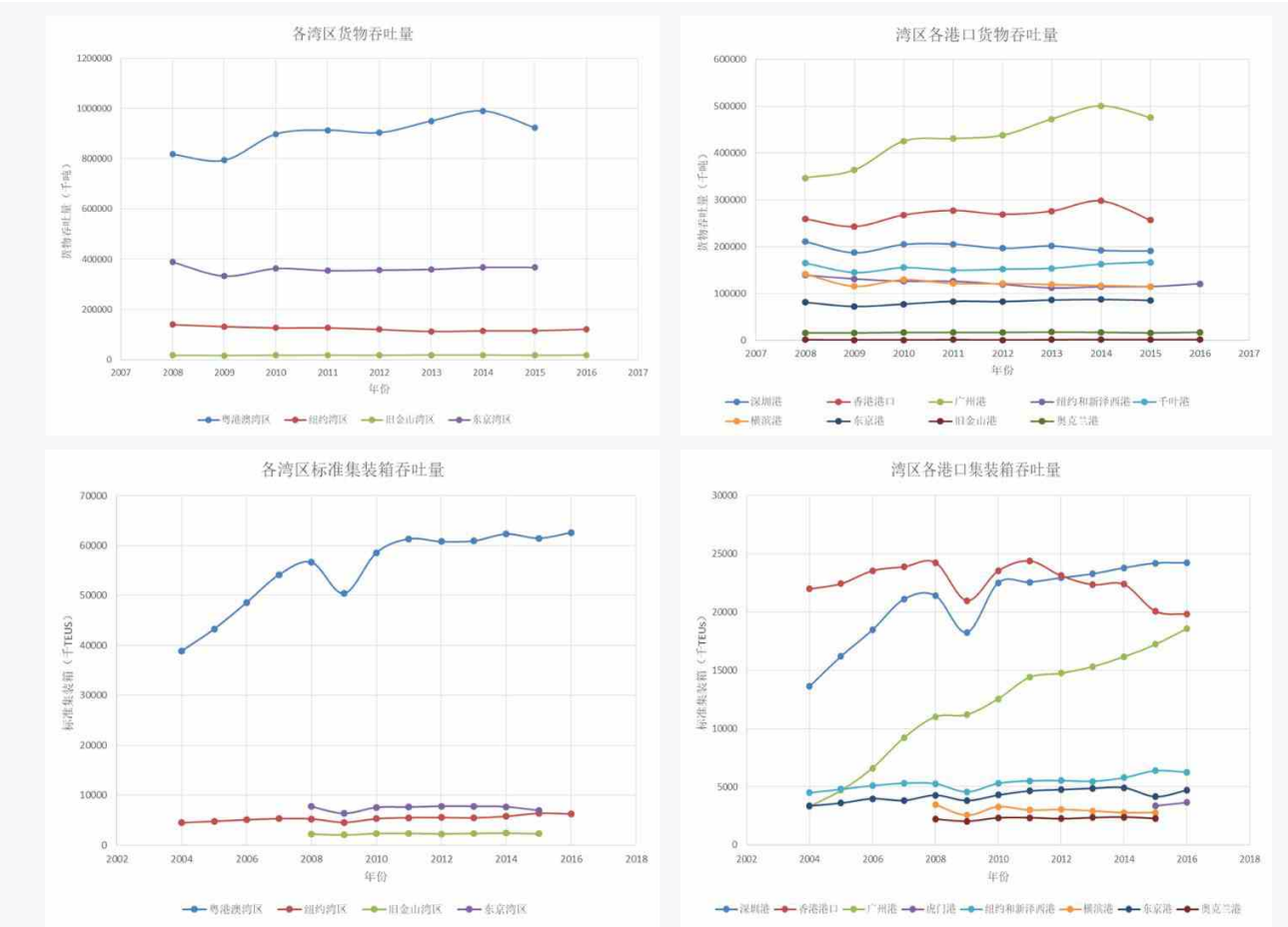
机场：粤港澳大湾区增长中的巨人

对比2005-2016各湾区机场货运量可以看出，粤港澳大湾区机场货运量总体上领先于其他各个湾区，呈持续快速发展。2016年各湾区机场货运吞吐量规模位序为：粤港澳大湾区 > 东京湾区 > 纽约湾区 > 旧金山湾区。

香港国际机场的货运吞吐量领先于湾区各机场，2010年起，货运量连续7年位居世界第一位。广州白云机场和深圳宝安机场的货运吞吐量持续增长，特别是广州白云机场在2014年超越了货运量正逐步萎缩的肯尼迪国际机场。2016年湾区各机场货运吞吐量位序为：香港国际机场 > 东京成田国际机场 > 广州白云国际机场 > 肯尼迪国际机场 > 奥克兰国际机场 > 纽华克自由国际机场 > 东京羽田国际机场 > 深圳宝安国际机场 > 旧金山国际机场 > 诺曼峰田圣何塞国际机场 > 澳门国际机场。

对比2005-2016各湾区机场客运量可以看出，粤港澳大湾区机场客运服务能力持续快速发展，2007年超越东京湾区，十年间实现客运量翻番；其余各湾区呈现稳步增长趋势。2016年各湾区机场客运吞吐量规模位序为：粤港澳大湾区 > 东京湾区 > 纽约湾区 > 旧金山湾区。

粤港澳大湾区机场客货运量近十年呈爆发式增长，高于其他国际湾区。



数据来源：中国港口协会、美国港口协会、《世界港口排名》
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心



数据来源：联邦航空管理局、中国民用航空局、国际机场协会、澳门国际机场、香港国际机场。
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

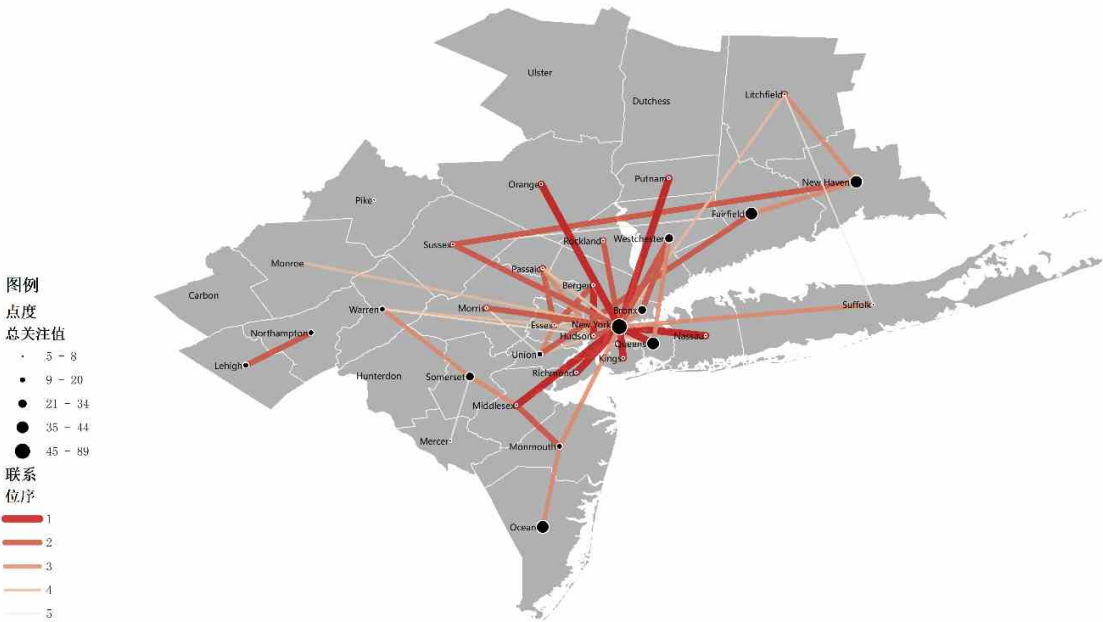
3 湾区对标

流动中的“大湾区”

基于Google Trends 的信息联系：谷歌趋势提供了某个关键词用谷歌搜索的规模及关注某个关键词的用户空间分布状况。湾区两两城市间的搜索关系，反映出两城市间的信息流状况，以及影响湾区人流、物流的流向。总关注度为按照被其它城市关注重要程度评分获得，联系位序为被其它城市关注的重要程度排序。

纽约湾区：形成以纽约为中心，费尔菲尔德、纽黑文、威彻斯特、萨默塞特、里士满、联合市等城市为次级中心的辐射状信息联系网络。纽约作为信息网络中心，与周围各城市联系紧密，各次级中心与其他城市也有较强的联系。

纽约湾区	总关注值	首位关注	二位关注	三位关注
New York	89	Albany	Westchester	Onondaga
Ocean	44	Worcester	Los Angeles	Monmouth
Fairfield	43	Fairfield	Union	Shelby
Queens	43	New York	Graves	Westchester
New Haven	41	New Haven	Sussex	Fairfield
Somerset	34	Franklin	Somerset	Middlesex
Bronx	31	Skagit	Westchester	New York
Westchester	28	Atlantic	Westchester	Boone
Union	20	Union	Marengo	Essex
Warren	14	Macomb	Humboldt	Somerset

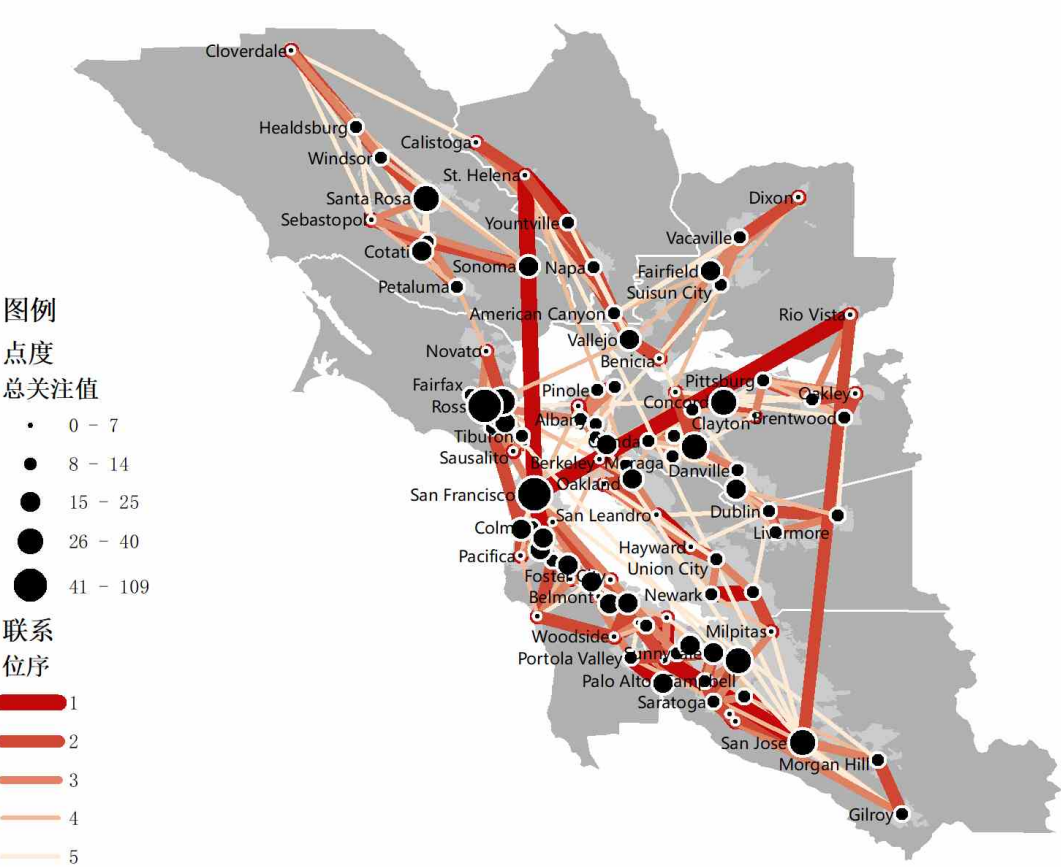


数据来源：谷歌趋势
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

流动中的“大湾区” 基于Google Trends 的信息联系

旧金山湾区：顺应湾区地形与交通网络，形成了半岛、东岸、半岛—东岸三条较为明显的链状信息联系网络。三条链状网络内部各城市联系紧密，相互之间部分城市也有较强联系，此外南岸的信息联系紧密程度强于北岸。

旧金山湾区	总关注值	首位关注	二位关注	三位关注
San Francisco	109	South San Francisco	Daly City	San Francisco
Ross	92	San Rafael	Daly City	Richmond
Santa Clara	40	Santa Clara	Saratoga	Cupertino
San Rafael	36	San Rafael	San Anselmo	Fairfax
San Jose	35	Campbell	Los Gatos	Morgan Hill
Walnut Creek	35	Walnut Creek	Lafayette	Orinda
Concord	30	Concord	Clayton	Martinez
Santa Rosa	28	Santa Rosa	Windsor	Sebastopol
Larkspur	25	Corte Madera	Ross	San Anselmo
San Mateo	25	San Mateo	Foster City	Hillsborough



数据来源：谷歌趋势
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

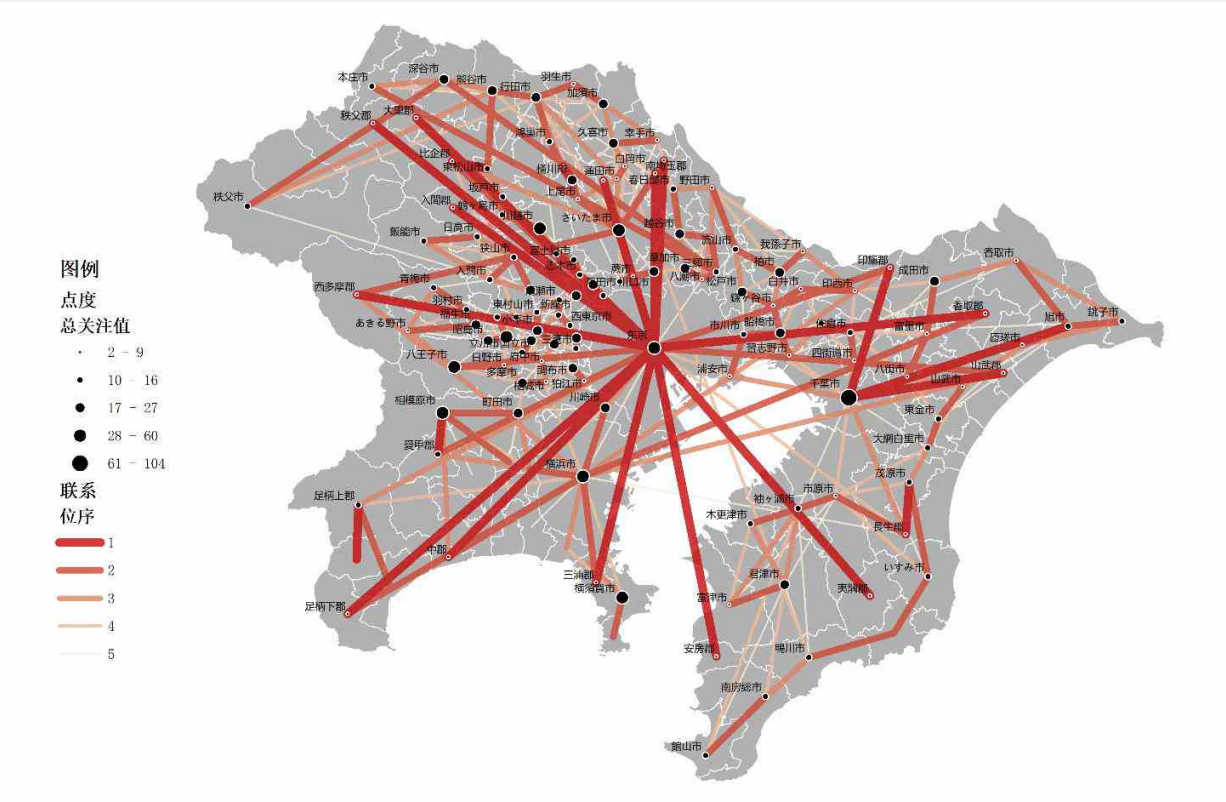
3 湾区对标

流动中的“大湾区”

基于Google Trends 的信息联系

东京湾区：形成以东京为中心，多组团联系的复杂网络结构。东京为绝对中心，与各组团，各城市都有较强的联系。此外，还形成了东北部、东部、中部等内部联系紧密、相互之间联系加强的组团。

东京湾区	总关注值	首位关注	二位关注	三位关注
千葉市	104	旭市	千叶市	四街道市
さいたま市	60	埼玉市	上尾市	莲田市
横浜市	48	横浜市	大和市	镰仓市
立川市	39	立川市	武藏村山市	国立市
八王子市	37	八王子市	日野市	秋留野市
川越市	37	川越市	Tsurugashima	Fujimino
东京都区部	37	东京	八王子市	川崎市
相模原市	34	相模原市	座间市	町田市
横須賀市	32	横须贺市	三浦市	逗子市
船橋市	27	船桥市	镰谷市	习志野市



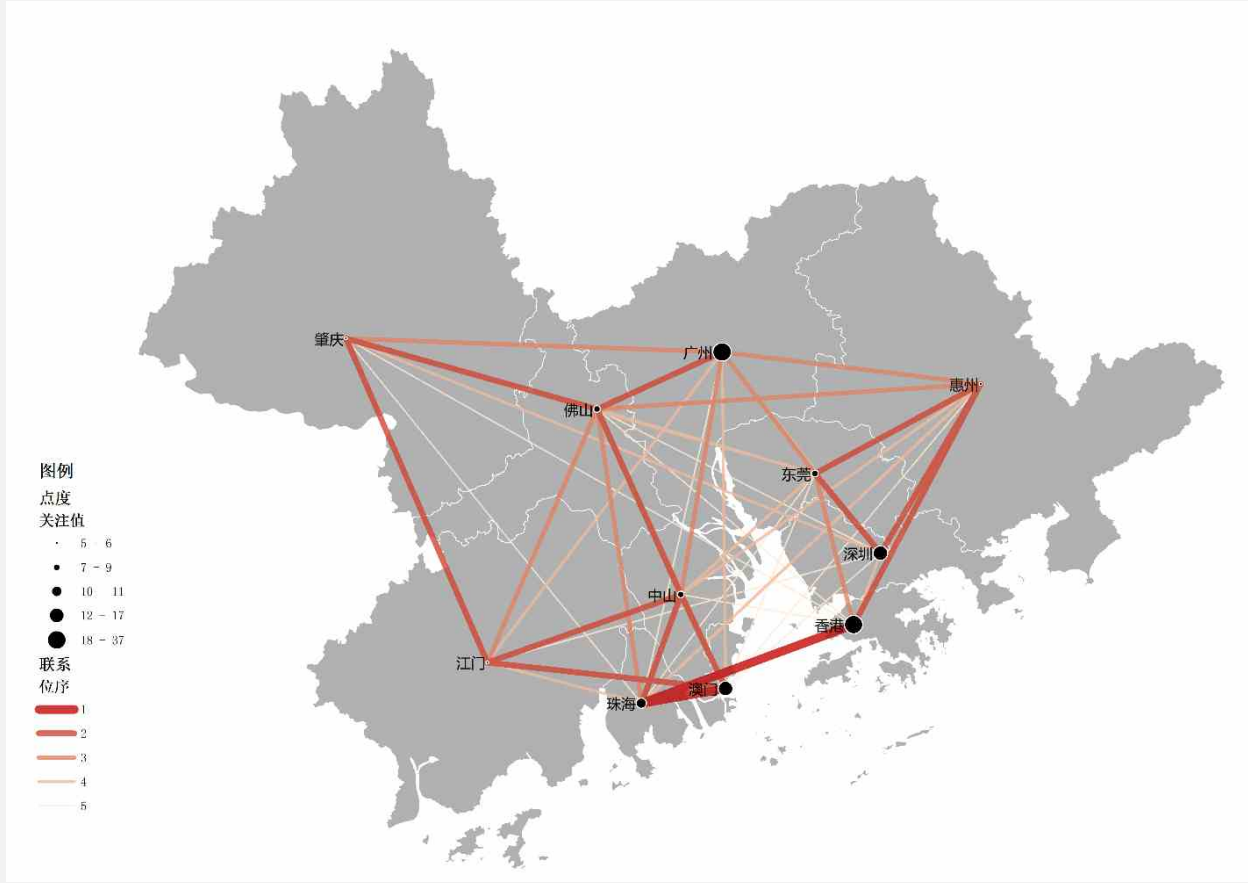
数据来源：谷歌趋势
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

流动中的“大湾区”

基于Google Trends 的信息联系：

粤港澳大湾区：形成以广州、香港为中心，澳门、深圳、东莞、珠海等城市为次中心的多层次、多极的信息联系网络。相比其他湾区，粤港澳大湾区的信息联系网络明显形成了强联系、较强联系、较弱联系三个层次；且同一层次有多个核心的结构。

旧金山湾区	总关注值	首位关注	二位关注	三位关注
香港	37	珠海	惠州	东莞
广州	26	广州	佛山	肇庆
澳门	17	珠海	江门、中山	佛山
深圳	15	深圳	东莞	惠州
珠海	11	珠海	中山	佛山
东莞	9	东莞	惠州	广州、深圳
中山	9	中山	佛山	广州
佛山	8	佛山	肇庆、中山	广州、江门
惠州	6	惠州	东莞、深圳	佛山、广州
江门	5	江门	中山	佛山
肇庆	5	肇庆	佛山、江门	广州



数据来源：谷歌趋势
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

3 湾区对标

珠三角与长三角、京津冀的差距与差异

与两大都市区 热点

来源于中国知网2016-2018文献中的关键词，说明学界和社会热点关注的方向。



长三角城市群：在打造长江经济带、关注经济和发展的溢出效益，以实现区域经济一体化和协同创新。



京津冀城市群：积极推动雄安新区的建设，推动首都圈城市群经济一体化和协同发展，在城镇群发展过程中更加关注生态环境的治理。



粤港澳（珠三角）城市群：注重创新驱动和经济合作下的珠三角及泛珠三角的合作，加强湾区各城市间及港澳开放与合作。

数据来源：中国知网
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

差异 与两大都市区

来源于中国知网2016-2018文献中的关键词，说明学界和社会热点关注的方向。

长三角城市群：打造长江经济带，关注经济和发展的溢出效益，以实现区域经济一体化和协同创新。



位序	词	频次	位序	词	频次
1	港口吞吐量	18	21	长三角经济圈	5
2	江苏	17	22	网络结构	5
3	长江三角洲	16	23	扬子江城市群	5
4	港口行业	15	24	瞭望	4
5	区域港口	15	25	浙江省	4
6	全球城市区域	15	26	标准差椭圆	4
7	行业景气指数	12	27	宁镇扬	4
8	安徽省	12	28	通州湾	4
9	泛长三角	11	29	国家战略	4
10	浙江	9	30	海洋产业	4
11	上海市	8	31	空间演变	4
12	影响力	7	32	产业同构	4
13	同城化	7	33	创新产出	4
14	集装箱吞吐量	6	34	综合指数	4
15	战略性新兴产业	6	35	区域性中心城市	4
16	京津冀城市群	6	36	宁波	4
17	外贸	5	37	宁波都市圈	4
18	皖江城市带	5	38	生态经济带	4
19	区域中心城市	5	39	演化	4
20	杭州	5	40	知识溢出	4

数据来源：中国知网
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

3 湾区对标

珠三角与长三角、京津冀的差距与差异

与两大都市区 差异

来源于中国知网2016-2018文献中的关键词，说明学界和社会热点关注的方向。



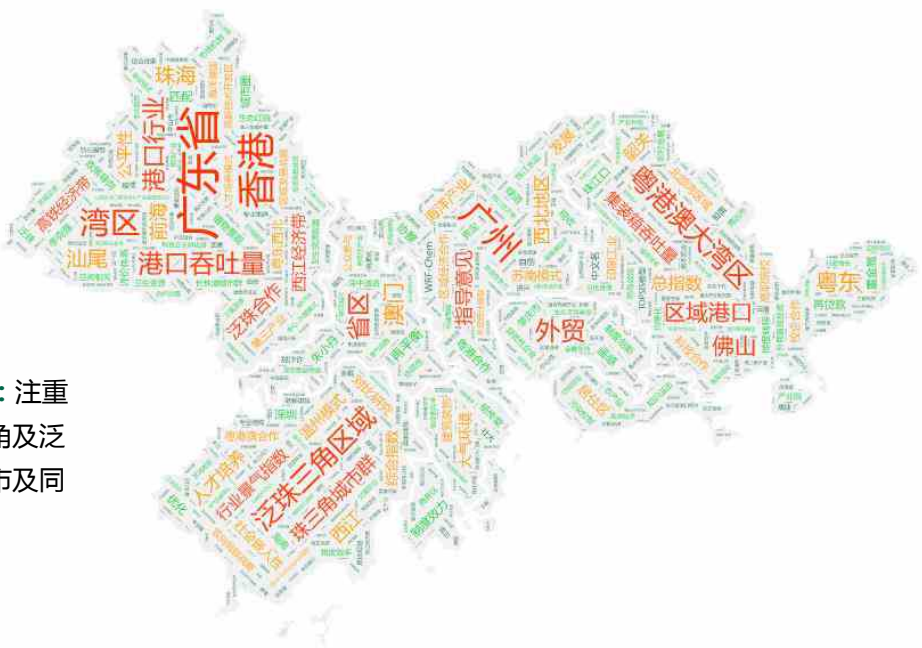
京津冀城市群：积极推动雄安新区的建设，推动首都圈城市群经济一体化和协同发展，在城镇群发展过程中更加关注生态环境的治理。

位序	词	频次	位序	词	频次
1	京津冀城市群	112	21	可持续发展	12
2	北京	52	22	模式	12
3	河北省	46	23	习近平总书记	12
4	国家表征	37	24	中关村	12
5	首都	37	25	规划纲要	11
6	北京市	35	26	区域发展总体战略	11
7	京津冀协同	29	27	协同度	11
8	天津	27	28	滨海新区	10
9	高等教育	25	29	城际铁路	10
10	城市副中心	22	30	生态文明建设	10
11	交通一体化	21	31	研究	10
12	人才培养	17	32	北京新机场	9
13	职业教育	17	33	金融一体化	9
14	生态补偿	16	34	资源配置	9
15	区域发展战略	15	35	高职院校	8
16	环境治理	14	36	旅游一体化	8
17	对策建议	13	37	新区规划	8
18	机制	13	38	战略性新兴产业	8
19	发展对策	12	39	保定	7
20	京津冀都市圈	12	40	产业承接	7

数据来源：根据中国知网2016-2018年度期刊论文关键词统计
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

差异 与两大都市区

来源于中国知网2016-2018文献中的关键词，说明学界和社会热点关注的方向。



粤港澳（珠三角）城市群：注重创新驱动和经济合作下的珠三角及泛珠三角的合作，加强湾区各城市及同港澳之间的开放与合作。

位序	词	频次	位序	词	频次
1	广东省	52	21	区域经济合作	5
2	泛珠三角区域	50	22	高新技术开发区	5
3	粤港澳大湾区	33	23	大气环境	5
4	珠三角城市群	28	24	澳门	5
5	港口吞吐量	21	25	综合指数	4
6	港口行业	18	26	粤东	4
7	区域港口	16	27	人才培养	4
8	行业景气指数	14	28	公平性	4
9	广州	10	29	高职院校	4
10	湾区	9	30	北部湾区域	4
11	集装箱吞吐量	9	31	总指数	3
12	泛珠合作	8	32	珠海	3
13	香港	7	33	粤港澳合作	3
14	指导意见	6	34	粤东西北	3
15	西江经济带	6	35	印刷工业	3
16	外贸	6	36	校企合作	3
17	省区	6	37	西江	3
18	高铁经济带	6	38	温州模式	3
19	佛山	6	39	苏南模式	3
20	西北地区	5	40	双向转移战略	3

数据来源：中国知网
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

3 湾区对标

粤港澳大湾区近三年热点高频词汇

来源于中国知网2016-2018文献中的关键词，说明学界和社会热点关注的方向。



数据来源：中国知网
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

4 湾区动态

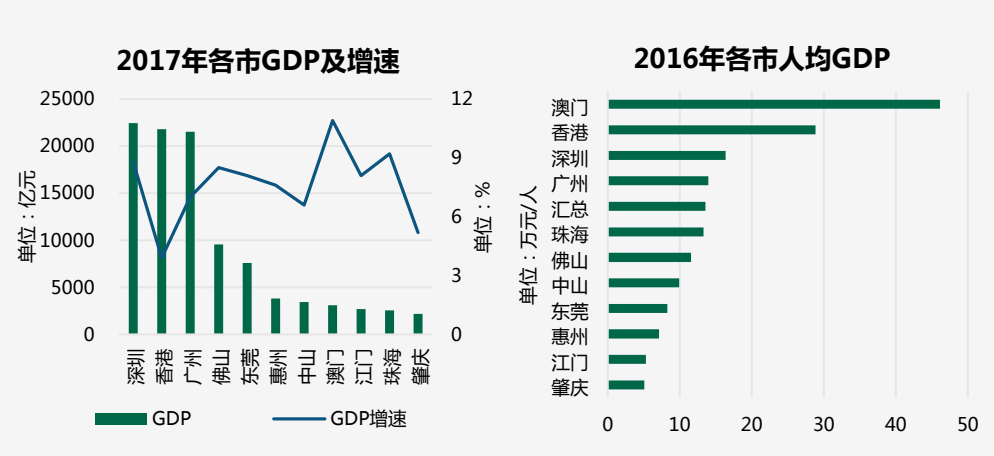
粤港澳大湾区内部城市指标

城市	广州	深圳	佛山	东莞	珠海	中山	惠州	江门	肇庆	香港 (亿港元)	澳门 (亿澳门元)
2017年 GDP (亿元)	21503	22438	9550	7582	2565	3450	3831	2690	2201	26626	4042

(一) 经济发展

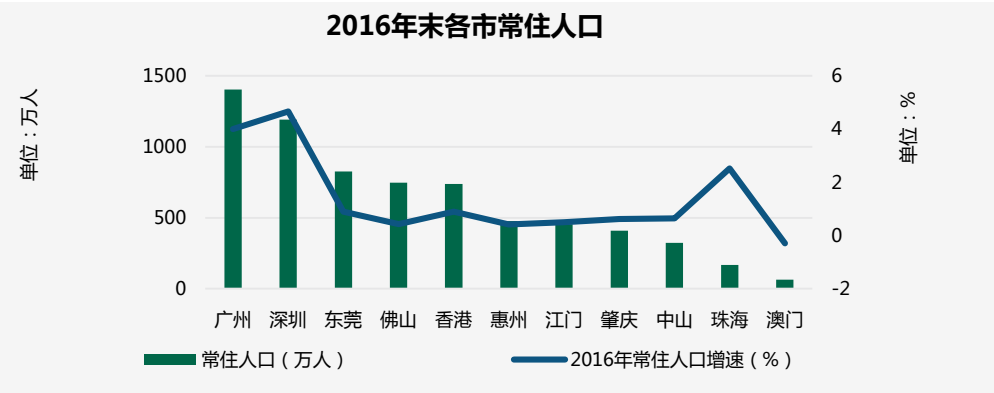
经济总量：粤港澳大湾区拥有5.59 万平方公里的国土面积。2017 年粤港澳大湾区GDP总量合计超过102258亿元人民币，约占全国经济总量的12.17%，人均GDP 达到21497.8美元。

深圳、香港和广州三大城市GDP遥遥领先湾区其他城市，澳门与香港人均GDP 优势较大，澳门拥有全湾区最高的GDP增速，而香港的GDP增速最低。



(二) 人口增长

人口总量：粤港澳大湾区2016年末常住人口共计6800.7万人口，就业人口合计超过4300万人。



数据来源：根据2017年广东统计年鉴、2017年广东国民经济和社会发展统计公报、各市政府工作报告、香港政府统计处统计资料、澳门统计暨普查局统计资料等公开资料整理。

澳门与香港人均GDP 优势较大，同时澳门拥有全湾区最高的GDP增速，而香港的GDP增速最低。

广州、深圳常住人口数量及增速在湾区优势较大。珠海人口数量优势较小但增速可观。

4 湾区动态

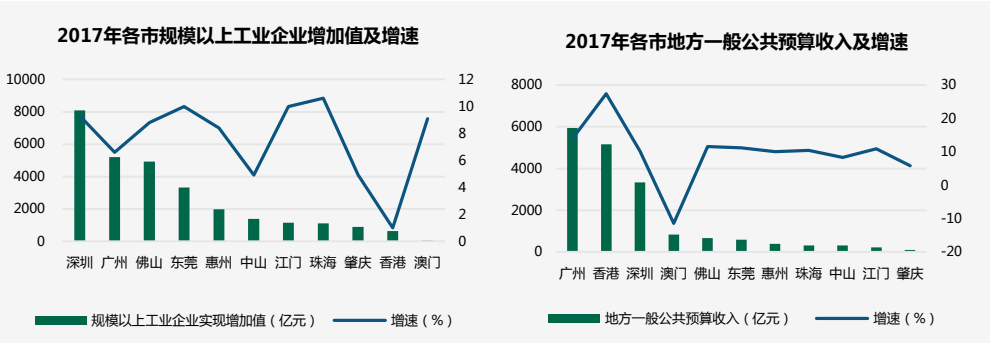
香港、中山规上工业增加值规模与增速较低，江门、珠海规模较小但增速突出。澳门一般公共预算收入增速最低，香港最高。

澳门投资与消费总量及增速全湾区最低。香港社会消费品零售总额较高但增速低。

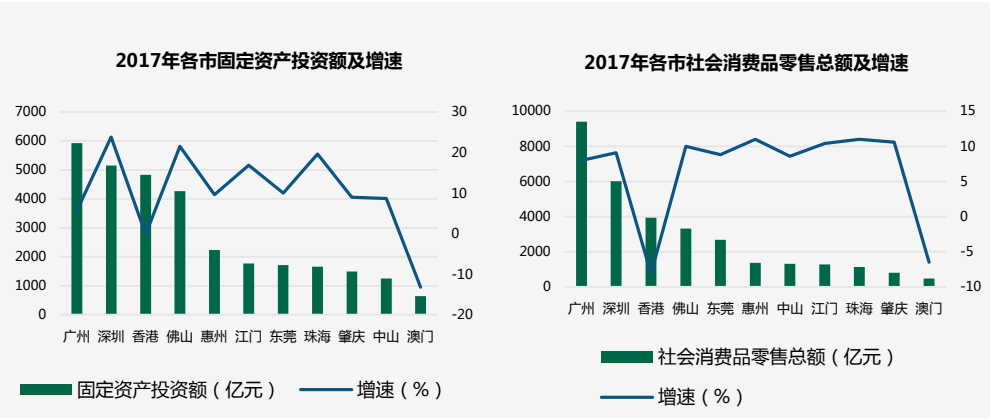
香港拥有湾区最高的进出口总额与金融机构本外币存款余额，但增速优势都不高。中山、珠海分别在进出口总额和金融机构本外币存款余额上优势较低，但增速均非常突出。

（三）工业产值及公共预算收入

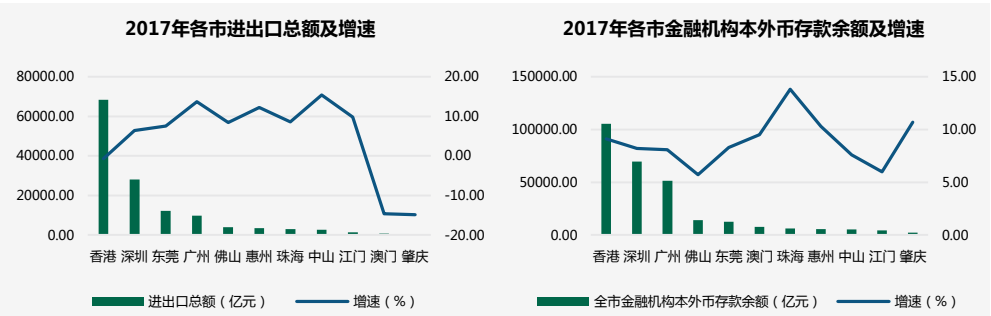
（1）工业产值及公共预算收入：粤港澳大湾区2017 年规模以上工业企业实现增加值28691.71 亿元，地方一般公共预算收入共计17855亿元。



（2）投资与消费：粤港澳大湾区2017 年全年完成固定资产投资总额30932 亿元，社会消费品零售总额31726 亿元。



（3）进出口及利用外资：粤港澳大湾区2017 年进出口总额133833亿元（其中出口总额72151亿元），实际利用外资17978.22亿美元，各市金融机构本外币存款余额284497.44 亿元。



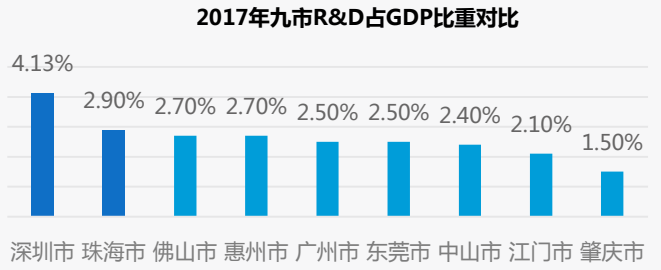
数据来源：根据2017年广东统计年鉴、2017年广东国民经济和社会发展统计公报、各市政府工作报告、香港政府统计处统计资料、澳门统计暨普查局统计资料等公开资料整理。

湾区各市创新驱动情况

地区	R&D占GDP比重	新增高新企业（家）	新增国家级高新企业（家）	规模以上工业研发机构占比
广州	2.50%	约4000	-	低于45%
深圳	4.13%	-	3193	-
佛山	2.70%	-	1173	45%
东莞	2.50%	-	2049	低于38%
惠州	2.70%	336	-	低于40%
肇庆	1.50%	-	107	低于35%
珠海	2.90%	852	-	37.50%
中山	2.40%	超过1700	-	-
江门	2.10%	741	-	43%

创新数据回顾2017

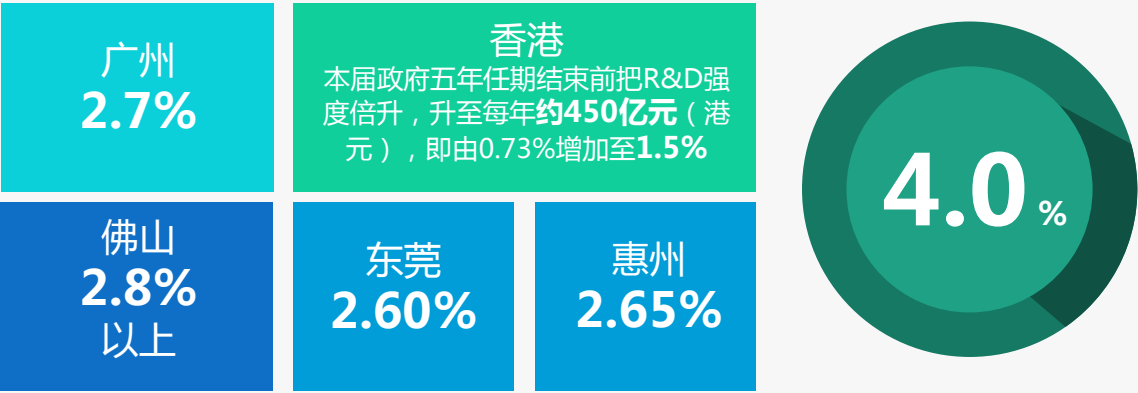
创新驱动一直被列为粤港澳大湾区经济发展的重大战略，2017年，深圳全社会研发投入（下简称 R&D）超过900亿元，占GDP比提升至4.13%。而第二、三名分别为珠海的2.9%和佛山的2.7%，最低是肇庆，仅1.5%。在新增高新企业数量方面，广深领先其它七城：广州去年新增高新企业数量约4000家，深圳新增的国家级高新企业数量为3193家，而莞佛中三市新增的高新企业数量为1000-2000家。



上表：珠三角九市2017年创新相关数据。资料来源：作者自绘，数据来源：各市2018政府工作报告。

创新数据展望2018

根据各市场对2018年全社会研发投入预测，广州提出R&D占比从去年的2.5%提高到2.7%，佛山提出R&D占比提高到2.8%以上。目前珠三角地区R&D占比大体在2.6%~4%，对比全国R&D强度为2.1%，京津冀城市群R&D强度为3.4%，广东省R&D占比平均水平约为2.85%，属中等水平还有上升的空间，GDP统计方法改革也对各地研发投入形成了制度性的支持，因此展望粤港澳大湾区2018年R&D强度至少应达到4%。



上表：湾区部分城市计划。资料来源：作者自绘，数据来源：各市2018年政府工作报告，香港2017年施政报告。

4 湾区动态

各市发展与规划

香港

基于2030+ 全港发展策略，巩固提升国际三大中心地位

目标定位：巩固和提升香港国际金融、航运、贸易三大中心地位，强化全球离岸人民币业务枢纽地位和国家资产管理中心功能，推动专业服务和创新及科技事业发展，建设亚太区国际法律及解决争议服务中心。

概况：2016 年10 月，香港发布《香港2030+：跨越2030 年的规划远景与策略》，为全港的发展提供指引。《香港2030+》的愿景是令香港成为更宜居、具竞争力及可持续发展的亚洲国际都会，明确了未来的空间框架包括一个都会商业核心圈、两个策略增长区和三条主要发展轴。

融入湾区：为更好落实推进大湾区建设工作，目前由香港政务司司长担任主席的“与内地合作督导委员会”更名为“推进大湾区建设及内地合作督导委员会”，以期更聚焦发挥香港在大湾区的独特优势，及拟定具体的工作计划。政制及内地事务局设立“粤港澳大湾区发展办公室”，专责协调相关中央部委、广东省和澳门政府，以及特区政府相关政策局及部门，统筹落实《大湾区规划》的工作。

空间发展举措：在创新及科技方面，启动5 亿元“科技专才培育计划”，训练和汇聚科技人才。与深圳共同发展落马洲河套地区“港深创新及科技园”，并通过“粤港澳大湾区”发展和深港合作，打造大湾区国际创科中心。



上图：《香港2030+：跨越 2030年的规划远景与策略》概念性空间框架

以五年发展规划为引领，建设世界旅游休闲中心

澳门

目标定位：推进澳门建设世界旅游休闲中心，打造中国与葡语国家商贸合作服务平台，建设以中华文化为主流、多元文化共存的交流合作基地，促进澳门经济适度多元可持续发展。

概况：2016 年澳门制定首个五年大计《澳门特别行政区五年发展规划（2016-2020）》，进一步推进建设“一个中心、一个平台”（世界旅游休闲中心、中国与葡语国家商贸合作服务平台）的目标愿景，并借助“一带一路”倡议，为澳门构建美丽的发展新蓝图。

融入湾区：促进产业合作。完善《内地与澳门关于建立更紧密经贸关系的安排》框架下负面清单管理模式。支持粤澳金融机构跨境合作，支持澳门银行业机构在粤设立分支机构，发挥粤澳银行中介作用，助力澳门建设“葡语国家人民币清算中心”。

推动重大产业平台建设。共同推动广东自贸试验区、中山翠亨新区合作、江门大广海湾建设。共同研究推进粤澳（江门）产业合作示范区的规划编制和开发建设。

空间发展举措：（1）澳门新城区：为增加澳门未来的土地储备，进行城市的填海造地与周边地区配套规划，对城市布局作出调整，编制《澳门新城区总体规划》（新城填海规划）。（2）澳门东区澳门于2015 年启动《澳门东区协调发展规划》，就澳门半岛黑沙环新填海区及新口岸一代、新城A 区和人工岛（澳门部分）的未来发展进行协调规划。



左图：《澳门新城区总体规划》空间结构规划图。

《澳门新城区总体规划》（新城填海规划）明确了以濠镜两岸滨海绿廊及串联的公共中心为骨架，形成“两廊多核五区十一片区”空间结构。

4 湾区动态

各市发展与规划

广州 **强化枢纽型网络城市功能，发挥大湾区核心增长极作用**

目标定位：发挥粤港澳大湾区核心增长极作用，着力构建高端高质高新的现代产业新体系和开放型经济新体制，强化国际航运、航空和科技创新枢纽功能，为大湾区建设贡献广州力量。

概况：2016 年初，广州十三五规划提出加快形成多中心、组团式、网络型的空间格局，建设网络城市。2016 年底，广州市第十一次党代会进一步明确将“高水平建设国际航运中心、物流中心、贸易中心、现代金融服务体系和国家创新中心城市，强化枢纽型网络城市功能”作为今后五年的指导思想。

融入湾区：作为环湾“A”字形顶点，广州希望通过争取已批重点项目纳入国家粤港澳大湾区年度计划、跨区域交通基础设施建设以及依托南沙粤港澳全面合作示范区，建设粤港产业深度合作园等重大产业合作平台，推动穗港澳全面深化合作，在湾区发展中发挥核心增长极的作用。

空间发展举措：一是建设价值创新园区，制定实施“IAB”产业发展计划，重点建设海珠互联网价值创新园、增城新型显示价值创新园、天河软件价值创新园等10个价值创新园区。二是打造科技创新平台，提出建设国家科技产业创新中心，加快对接广深科技创新走廊，打造“4核和13个创新节点”。三是提升城市功能品质，优化提升一江两岸三带，推动黄金三角区融合发展，推进知识城、南站商务区等外围城区扩容提质。



图：广州市城市总体风貌控制
资料来源：《广州市城市总体规划（2017-2035年）》之《广州总体城市设计》专项

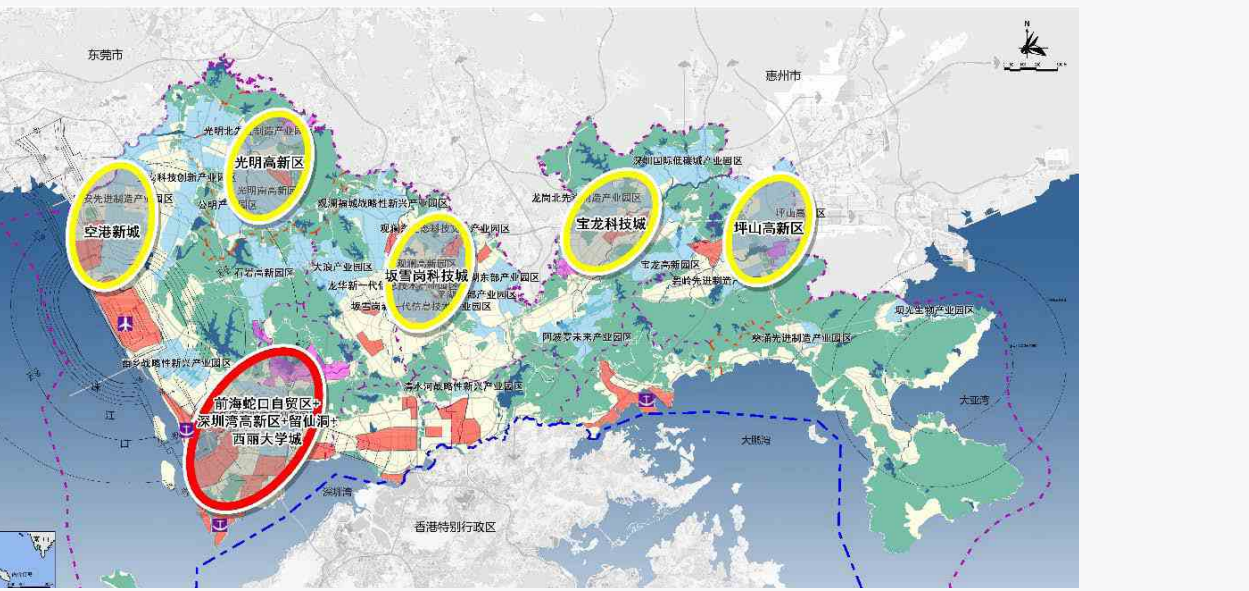
深圳 **以创新为引领，打造可持续发展的全球创新城市**

目标定位：作为“粤港澳大湾区”最早的提出者、倡导者以及未来发展的核心引擎之一，深圳一方面加快全球科技产业创新中心建设，一方面积极对标国际化高标准投资贸易规则，推进深港澳在各领域更紧密合作，发展更具国际竞争力的开放型经济。

概况：2018 年1 月，深圳市委六届九次全会明确了深圳要率先建设社会主义现代化先行区的目标任务。会议提出到2035 年建成可持续发展的全球创新之都，到本世纪中叶成为竞争力影响力卓著的创新引领型全球城市。

融入湾区：以前海深港现代服务业合作区、前海蛇口自贸片区等为载体，全面加强在香港在金融和专业服务、科技文化等领域的交流合作；加快深港边界地区开发建设，共同推进落马洲河套地区开发；加快整合口岸资源，改善深圳湾口岸配套设施；推进粤港澳优质生活圈建设，完善深圳与中山、珠海、香港、澳门的快速直达航线，实现与粤港澳大湾区城市1 小时通达。

空间发展举措：一是构建全面开放新格局。优化前海蛇口自贸片区营商环境，加快建成高水平对外开放门户枢纽和粤港澳深度合作示范区。二是打造国际科技创新枢纽。推动深圳国家自主创新示范区的建设；加强深圳与香港的创新协作，共建深港创新圈；积极参与广深科技创新走廊规划建设；打造中国制造2025 国家级示范区。三是共建生态宜居湾区。扎实开展“城市质量提升年”工作，出台打造“世界著名花城”三年行动计划。



上图：深圳创新发展格局
资料来源：《深圳市城市总体规划(2016-2035年)》

4 湾区动态

各市发展与规划

珠海

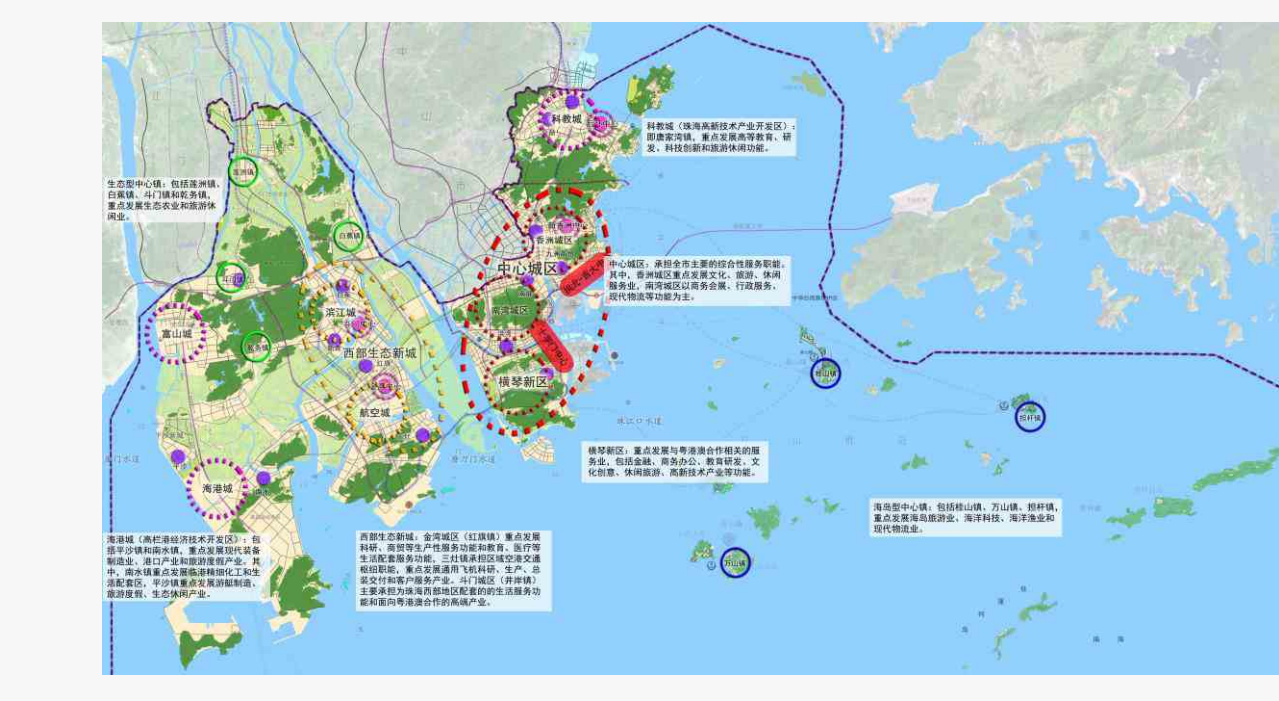
实施创新驱动和开放引领战略，提升经济质量与城市品质

目标定位：贯彻高质量发展的要求，深入实施创新驱动和开放引领“两大战略”，强化在大湾区中的交通枢纽功能，发挥横琴和西部生态新区的发展潜力，增强人民群众的获得感，进一步提升经济质量和城市品质。

概况：珠海在2017 年政府工作报告中提出了之后五年经济社会发展的奋斗目标，并把改革开放、创新驱动、交通优先、城市品质、社会民生放在突出位置。

融入湾区：珠海加快创新型城市建设，打造粤港澳大湾区创新高地，并主动对接广深科技创新走廊建设，承接科技项目和研发成果转移；抢抓港珠澳大桥建成通车机遇，推动珠港澳物流合作园建设，打造大桥经济区；推动交通内畅外联，建设区域交通枢纽城市，加强珠港澳三地机场合作，积极争取珠海机场开通国际航线和设立保税物流中心。

空间发展举措：一是着力发展实体经济划定产业保护区，出台实施先进装备制造业三年行动计划，申报“中国制造2025”国家级示范区。二是加快创新型城市建设，加强创新载体建设，建设大湾区博士和博士后(珠海) 创新创业孵化基地等创新平台。三是打造美丽中国样板城市，巩固提升生态优势，加快横琴、保税、洪湾片区一体化建设，打造与澳门交相辉映的珠海城市新中心，高标准建设十字门中央商务区，推进马骝洲“一河两岸”规划建设，推动唐家湾科教新城建设。



上图：珠海市市域空间结构规划
来源：《珠海市城市总体规划（2001-2020）》（2015修订）

佛山

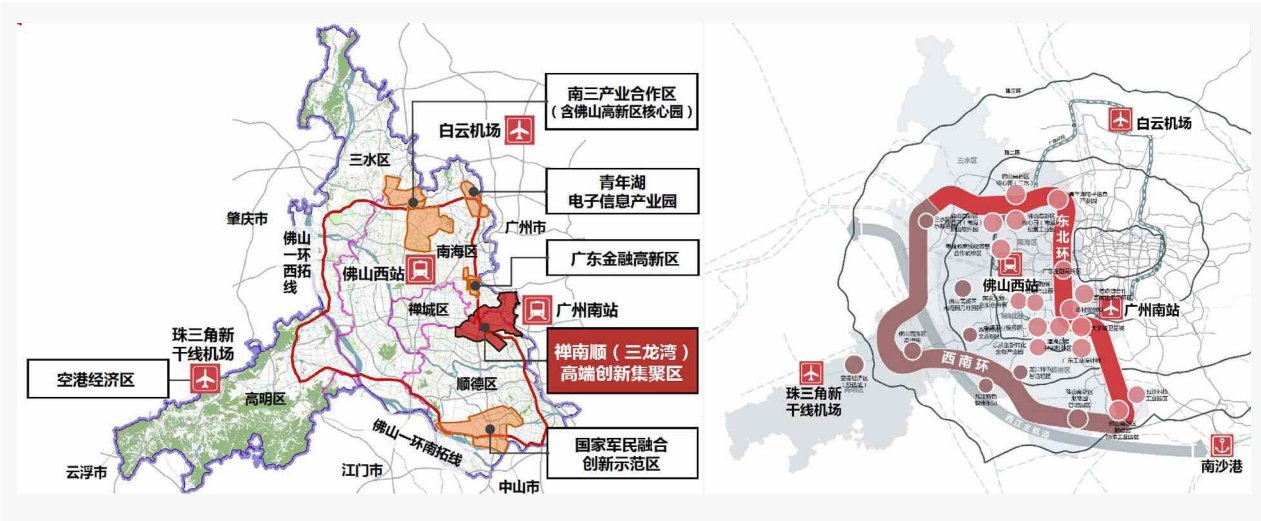
打造国家制造业创新中心，建设高品质现代化国际化大城市

目标定位：佛山将以港珠澳大桥、深中通道、虎门二桥、广深港高铁等建设为契机，发挥制造业优势、广佛同城优势和承东启西的区位优势参与粤港澳大湾区建设，全面对接穗港深等中心城市，打造粤港澳大湾区枢纽城市。

概况：2016 年底，佛山第十一次党代会进一步明确未来五年的主要任务是“打造国家制造业创新中心，建设宜居宜业宜创新的高品质现代化国际化大城市”。在高起点规划、高标准建设禅南顺（三龙湾）高端创新集聚区，构建“一环创新圈”创新平台体系，参与构建粤港澳大湾区协同创新体系，打造粤港澳大湾区枢纽城市。

融入湾区：佛山将突出制造业优势，与粤港澳大湾区各城市之间实现产业互补、互利共赢；突出广佛同城的优势，携手广州打造粤港澳大湾区城市群的集合；突出承东启西的区位优势，加快建设珠三角新干线机场，建成粤港澳大湾区西部综合交通枢纽。

空间发展举措：一是整合全市创新资源，打造“一环创新圈”，重点打造禅南顺（三龙湾）高端创新集聚区，为融入粤港澳大湾区协同创新体系奠定基础。二是划定产业保护区，发布《佛山市产业发展保护区划定规划（征求意见稿）》。三是启动城市治理三年行动计划。印发《佛山市城市治理三年行动计划》，计划用三年时间实现由城市升级向城市升值，再到城市治理现代化的大跨越，打造宜居宜业宜创新的高品质现代化国际化大城市。



上图：佛山“一环创新圈”创新体系图（一核五平台）、佛山“一环创新圈”空间结构示意图
资料来源：《佛山市“一环创新圈”战略规划》

4 湾区动态

各市发展与规划

东莞 强心育极，打造粤港澳大湾区先进制造业中心

目标定位：东莞按照“新时代、新征程、新东莞”的总体要求，紧紧抓住粤港澳大湾区建设、广深科技创新走廊建设等重大机遇，加快打造粤港澳大湾区先进制造业中心、加快向创新型一线城市挺进。

概况：2017 年底，《东莞滨海新区建设工作方案》获省政府批复，明确了滨海湾新区作为粤港澳协同发展先导区的定位，要求打造开放型经济发展新高地和引领东莞未来30 年发展新引擎。2018 年政府工作报告则明确指出要以滨海湾新区为龙头加快融入粤港澳大湾区。

融入湾区：以滨海湾新区为龙头加快融入粤港澳大湾区建设。高标准、高起点推进滨海湾新区建设，抓好新区规划编制、基础建设、招商引资和东莞港全域规划、港口资源整合等工作，加快引进聚集一批高端创新资源；加快水乡新城建设，加速平安金融科技城等项目建设，着力打造粤港澳大湾区国际商务港。

空间发展举措：一是新“三位一体”的城市中心体系建设。构建中心城区、松山湖、滨海湾新区作为城市三大核心；适度提升中心城区首位度，抓好“两轴三节点”城市品质提升，加快南城国际商务区规划建设。二是全力推进城市更新、TOD 开发工作将该两项内容作为提升城市承载力与竞争力的重要举措。三是推动美丽东莞建设在稳步推进“城市品质三年提升计划”的，重点推动连片“三旧”改造、广深高速创新带“1+1+11”示范建设、滨海岸线走廊景观打造等示范项目。



上图：东莞市市域城镇空间结构分析图
来源：《东莞城市总体规划(2016-2030)》（纲要）

立足实体经济，以组团统筹营造大湾区精品宜居城市

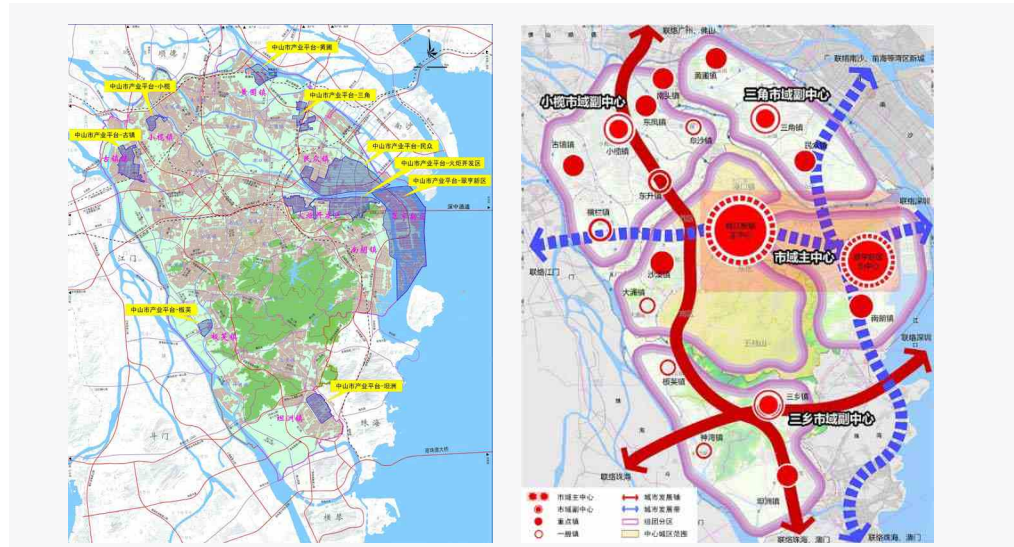
中山

目标定位：作为粤港澳大湾区几何中心和未来的交通枢纽核心之一，中山在粤港澳大湾区的战略价值无可替代。随着港珠澳大桥、深中通道、深茂铁路等重大区域性交通基础设施的规划建设，中山正以“深莞惠- 珠中江”两大经济圈桥头堡的姿态迅速崛起。

概况：以土地扩张和传统专业镇为主的的城市发展模式，以镇街主导、二元管理的扁平化行政管理体制导致中山发展后程乏力。2016 年12 月，中山市第十四次党代会提出中山当前正面临着四个“难以为继”，并将构建“一中心、四组团”差异化发展格局作为破解四个“难以为继”的“金钥匙”。

融入湾区：深化粤港澳创新合作。依托中山- 澳门游艇自由行项目，加快游艇产业、高端服务业与港澳的合作；积极参与推进粤港澳大湾区建设。建设粤港澳大湾区世界级先进制造业基地，打造区域性综合交通枢纽、产业创新中心和历史文化名城。

空间发展举措：一是实施组团式发展战略，做实组团式发展模式，统筹考虑全市区域空间布局、产业基础、资源禀赋等因素，构建“一中心、四组团”差异化发展格局。二是打造九大产业平台。统筹全市土地资源，集中打造九大产业平台，作为组团发展重要抓手和提升产业发展空间的载体。三是加快创新平台建设。深入推进珠三角国家自主创新示范区建设，积极参与国家科技产业创新中心建设；加快三角茵湖科创基地、坦洲科创岛建设，与火炬开发区、翠亨新区构建“两区一湖一岛”格局。



上图：中山市产业平台布局图、市域空间结构规划图
资料来源：《中山市人民政府关于印发中山市产业发展平台名单的通知》、《中山组团发展规划》（征求意见稿）

4 湾区动态

各市发展与规划

惠州

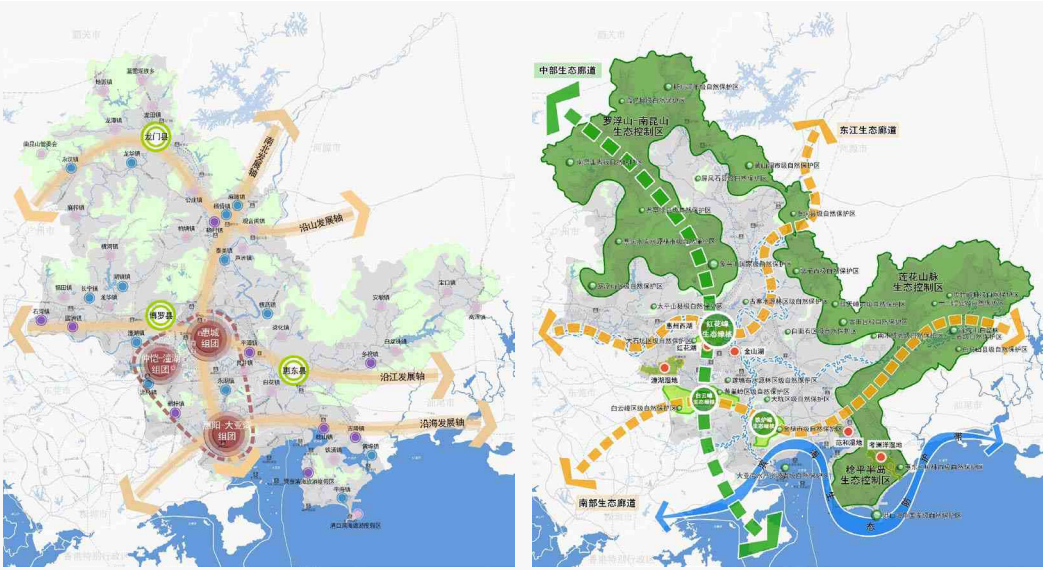
以新思想引领，建设绿色化现代山水城市

目标定位：坚定建设绿色化现代山水城市目标不动摇，抢抓“一带一路”、粤港澳大湾区、中韩（惠州）产业园建设等机遇，进一步做优产业结构，做强发展平台，做活生态文章，做实民生保障。

概况：2016 年11 月，惠州市第十一次党代会确立了“建设绿色化现代山水城市”的发展目标，推动形成“一市六组团”发展格局，提出深入实施创新驱动发展战略，加快构建开放型经济新体制，全力打造智造高地、区域枢纽、生态名城、文化强市、惠民之州。

融入湾区：推动基础设施互联互通，加快融入大湾区1 小时都市圈；探索与香港、深圳等地共建产业园区；强化科技创新合作，拓展仲恺港澳青年创业基地功能，建设粤港澳大湾区科技成果转化高地；实施“海绵行动”，主动吸纳深圳优质创新资源，积极对接广深科技创新走廊，打造百里高铁创新产业带。

空间发展举措：一是推动城市品质提升。完成城市空间发展战略规划和新一轮城市总体规划修编，抓好新城、新区、产业平台和城市更新提质规划研究，抓好国家“城市双修”试点。二是推动国家创新型城市建设，发展云计算、物联网、先进装备制造等战略性新兴产业。抓好潼湖生态智慧区基础设施建设，推进思科潼湖科学城、碧桂园创新小镇、哈工大国际教育科研基地、大学创新园建设，打造“广东硅谷”。



上图：总体空间格局图、生态安全战略格局图
资料来源：《惠州新型城镇化规划（2016-2020年）》

深入推进交通大会战，打造珠西战略的策源地、主战场

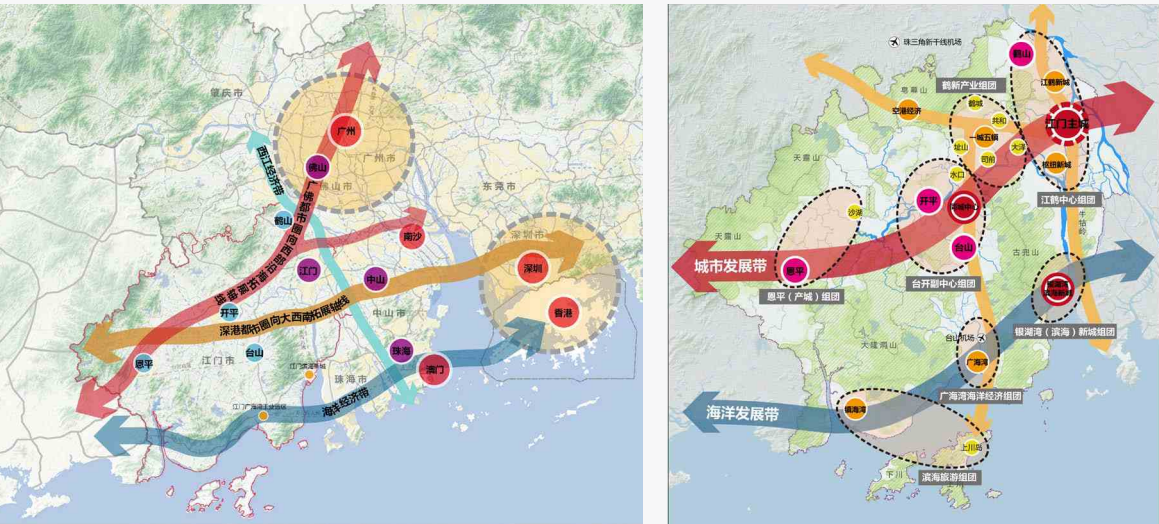
江门

目标定位：要积极主动融入大湾区建设，深入推进交通大会战，加快打造重大产业平台，擦亮侨乡文化品牌，打造珠西战略的策源地、主战场；大力发展先进装备制造业，努力成为珠江西岸新的经济增长点；加强生态文明建设，全面提升城市品质，建设美丽江门。

概况：江门作为“珠西战略”策源地、主战场和增长极，要大力发展先进装备制造业，推进产业平台建设，不断做大做强实体经济；要坚持创新驱动与产业发展紧密结合，抓好自主创新示范区建设。江门市第十三次党代会报告提出，江门要打造“一枢纽”，建设“两中心”，构建“三通道”。

融入湾区：构筑立体交通体系融入湾区，以珠西综合交通枢纽江门站为核心，以轨道交通网和高快路网为重点，构建北联广佛、中接深中、南接港澳的黄金“三通道”，打造粤港澳大湾区西翼枢纽门户城市；依托大广海湾经济区融入粤港澳大湾区，推动银湖湾滨海新城、滨江新区、枢纽新城建设；加强与港澳的对接，重点强化与港珠澳大桥的交通联系。

空间发展举措：正在编制的《江门市城市总体规划（2017-2035）》在市域层面提出了“两带七组团”空间结构。“两带”指中部城市发展带和海洋发展带，“七组团”指江鹤中心组团、鹤新产业组团、台开副中心组团、恩平产城组团、银湖湾新城组团、广海湾海洋经济组团。新的市域空间格局立足交通走廊优势地区，重点加强了深中江通道对市域发展的带动作用，以全市均衡发展为原则，提出了多点支撑的空间体系，将东部三区一市和西部板块的功能格局进行了统筹安排和协调对接，凸显了江门辖区地域广阔、海陆并举的资源禀赋特征。



上图：区域战略廊道分析图、市域空间结构规划图
资料来源：《江门市城市总体规划(2017-2035)》（编制中）

4 湾区动态

各市发展与规划

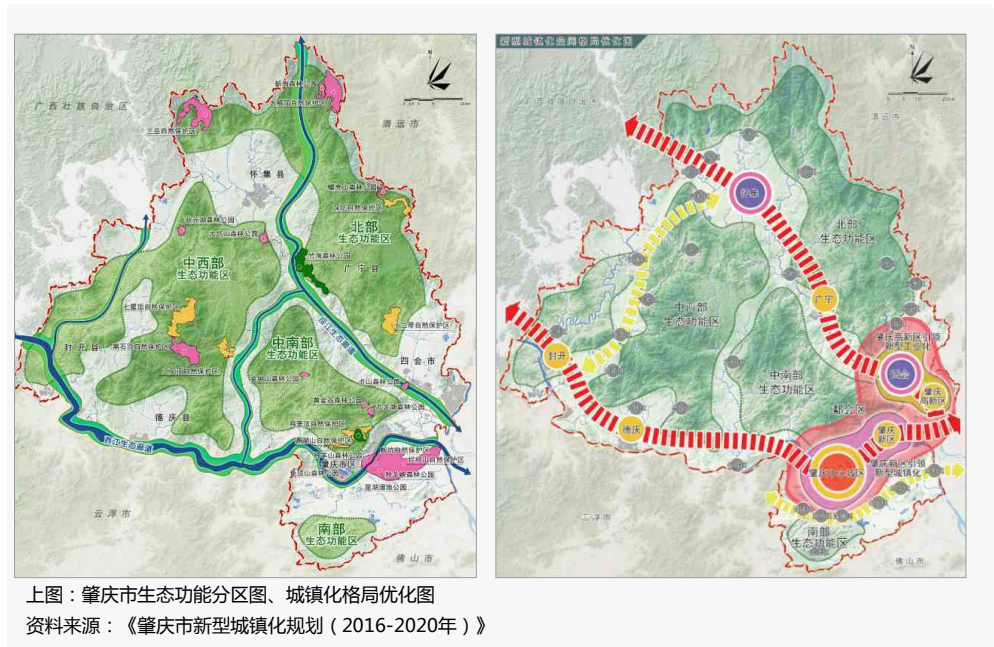
肇庆 打造珠江西岸先进制造业重要基地、珠三角联通大西南重要门户

目标定位：大力实施“东融西联”战略，推进产业强市，强化创新驱动。全力打造珠江-西江经济带和珠江西岸先进制造业重要基地、珠三角城市群联通大西南重要门户、珠三角连接大西南重要交通枢纽，建成国家生态文明示范区。

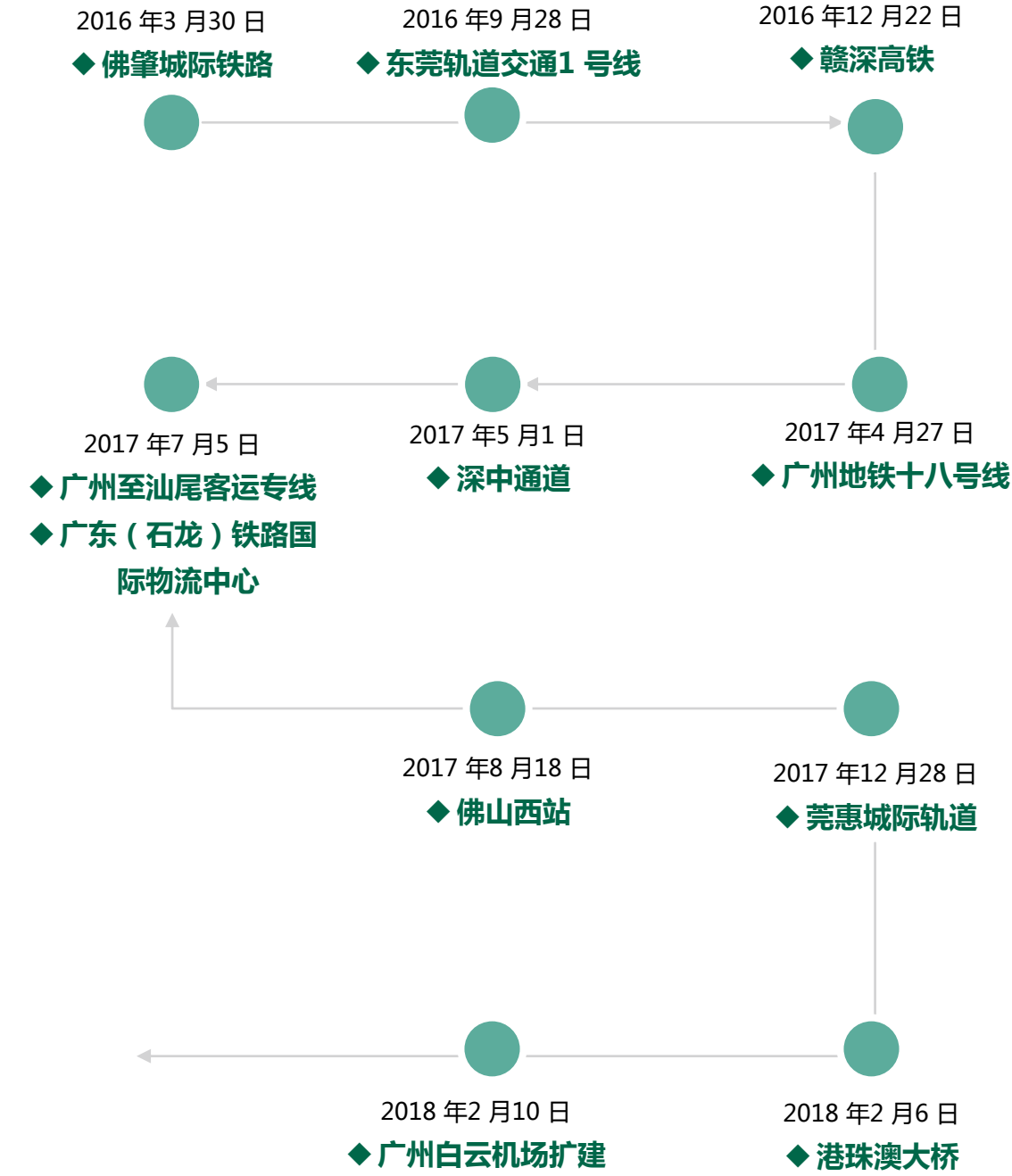
概况：2016年12月，肇庆市十二次党代会提出“坚持解放思想、东融西联、产业强市、实干兴肇”的发展战略，加快建设成为广东面向大西南枢纽门户城市。

融入湾区：实施“东融西联”，突出以“东融”作为关键着力点，推动广佛肇同城发展，加快融入珠三角交通快捷圈、产业共建圈、区域协作圈、城市生活圈，协同共建珠江西岸先进装备制造产业带；积极以“西联”作为发展助推器，协同共建珠江-西江经济带和粤桂黔高铁经济带，抢占珠三角西进先机。

空间发展举措：一是提升城市门户功能，积极参与粤港澳大湾区和珠三角城市群规划建设，推动肇庆从“环湖城市”走向拥江发展城市，打造成为珠三角世界级城市群中融“山湖城江”为一体、宜居宜业宜游的高品质新都市。二是加强市政交通建设，构建外联内通交通网构筑“十横八纵”交通大动脉，建成内环、外环高速公路和与广佛同标准对接的城际干线路网，构建广佛肇半小时交通圈和山区县连通中心城区一小时交通圈，谋划启动对接广佛的地铁建设，打造综合枢纽站场，尽快建成更高水平的珠三角连接大西南综合交通枢纽。



区域重大工程项目



4 湾区动态

区域重大工程项目

（一）高速铁路

2016 年12 月22 日，赣州至深圳客运专线开工建设，预计2021 年建成通车。

赣深高铁北起江西省赣州市赣州西站，于深圳市接入终到点深圳北站，项目设计行车时速350 公里/ 小时条件建设，2016 年12 月22 日，赣深客运专线广东境内的先期开工段在河源动工建设，预计2021 年开通运行。

赣深高铁是国家《中长期铁路网规划》中京九客运专线（京九高铁）的内地最南段部分，建成通车后将成为广东又一条陆上出省大通道，大幅缩短珠三角，长三角人员交通往来，有着极其重要的作用。

2017 年7 月5 日，广州至汕尾客运专线开工建设，预计2021 年建成通车。

广州至汕尾客运站先自广州新塘站引出，接入汕尾站，正线全长239 公里，设计行车时速300 公里/ 小时、预留时速350 公里/ 小时条件建设。

广州至汕尾客运专线是广东省区域快速铁路网的重要组成部分，是广州市向东便捷的快速通道，是一条中长途客流与城际客流并重的客运专线，填补了广州枢纽东线铁路空白，连接了京九、京广、沿海通道，是赣深客专、沿海客专的重要组成部分。

（二）城际轨道

2016 年3 月30 日，佛肇城际轨道建成通车。

佛肇城际铁路起于佛山西站，经南海、三水、大旺、四会抵肇庆市区，全长83 公里，全线设佛山西、肇庆等11 个车站。列车设计最高时速可达200 公里，项目总投资214 亿元。佛肇城际轨道进一步强化肇庆建设珠三角连通大西南枢纽门户城市的战略地位。同时，佛肇城际铁路将加快沿线地区与广佛中心区的对接，大大提高珠三角地区的经济联系。

2017 年12 月28 日，莞惠城际轨道东莞望滘站至惠州小金口站段建成通车。

莞惠城际起于穗莞深城际轨道交通东莞望牛墩镇的望洪站，终点为惠州市惠城区小金口站，总里程100km。莞惠城际建成后将成为全球首条时速200 公里自动驾驶城际铁路，项目建成后，将进一步密切东莞和惠州的联系，对推动珠三角交通一体化，加快经济一体化进程，提升珠三角地区整体竞争力和辐射带动能力具有重要作用。

（三）跨江通道

2017 年5 月1 日，深中通道开工建设，预计2024 年建成通车。

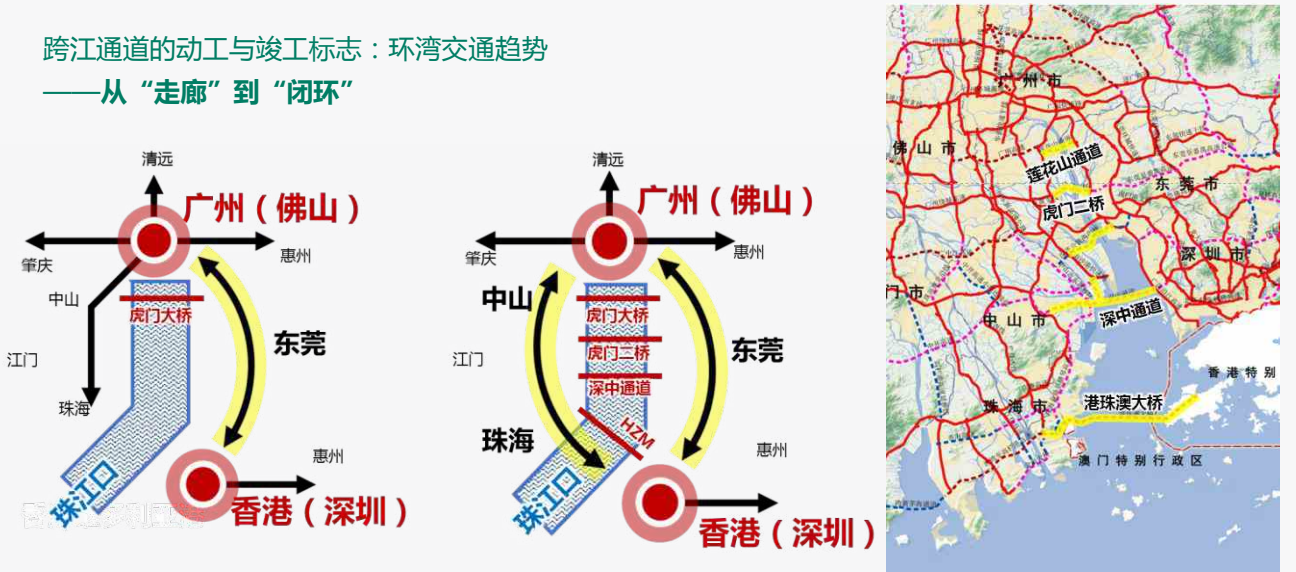
路线起于广深沿江高速机场互通立交，与深圳侧连接线对接，向西跨越珠江口，在中山市翠亨新区马鞍岛上岸，终于横门互通，是集“桥、岛、隧、地下互通” 集群工程世界级超大型跨海集群工程。项目总长约24 公里。2017 年5 月1 日，深中通道西人工岛首个钢圆筒沉放成功，标志着深中通道开启实质性的实体工程施工，项目预计2024 年全线建成通车。

深中通道是连接广东自贸区三大片区、沟通珠三角“深莞惠” 与“珠中江” 两大功能组团的重要交通纽带，是粤东通往粤西乃至大西南的便捷通道。深中通道通车后，从中山快速直达深圳，通勤时间由以往的2 小时缩减为30 分钟。

2018 年2 月6 日，港珠澳大桥主体工程完成交工验收，预计2018 年通车。

港珠澳大桥，是连接香港、珠海、澳门的超大型跨海通道，于2009 年12 月15 日开工建设，2018 年2 月6 日大桥主体工程完成交工验收。预计将于2018 年第二季度实现通车。港珠澳大桥全长55km。项目建成后将成为世界最长的跨海大桥。

港珠澳大桥及其连接线是粤港澳大湾区的主要交通干线，也是华南地区未来经济发展的纽带，其建设将有效推动粤港澳大湾区的经济互动，促进区域经济健康协调发展。



4 湾区动态

区域重大工程项目

（四）城市轨道交通

2016 年9 月28 日，东莞轨道交通1 号线一期开工建设，预计2022 年建成通车。

东莞轨道交通1 号线是东莞对接广深的城市轨道，并衔接深圳6 号线。
东莞轨道交通1 号线建设将有效拓展区域交通网络，实现湾区东岸广州与东莞的区域城市轨道交通衔接一体化。

2017 年4 月27 日，广州地铁十八号线动工建设，预计2023 年建成通车。

广州地铁十八号线在南沙区的横沥站率先动工，该项目总投资460 亿元，线路南起南沙区万顷沙镇，北至天河区广州东站，线路全长约63 公里，设车站9 座，其中换乘站8 座，项目建成后将实现南沙新区30 分钟内快速直达广州中心城区。

（五）交通枢纽

2017 年7 月5 日，广东（石龙）铁路国际物流中心集装箱办理站动工建设。

石龙铁路货运站将建设成为“丝绸之路经济带”国际物流节点和国际货运枢纽。石龙铁路集装箱办理站是深莞惠经济圈的重要组成部分，是沟通我国内陆地区与香港、东南亚地区乃至世界的关键枢纽及国际门户。

2017 年8 月18 日，佛山西站建成投入使用。

佛山西站位于佛山南海区狮山镇，自2017 年8 月正式开通运营，作为国家铁路规划建设中的四个主铁路枢纽之一，佛山西站也是广佛都市圈乃至珠三角地区的重要铁路客站之一。

2018 年2 月10 日，广州白云机场扩建工程二号航站楼及配套设施工程通过验收，计划2018 年4 月26 日启用。

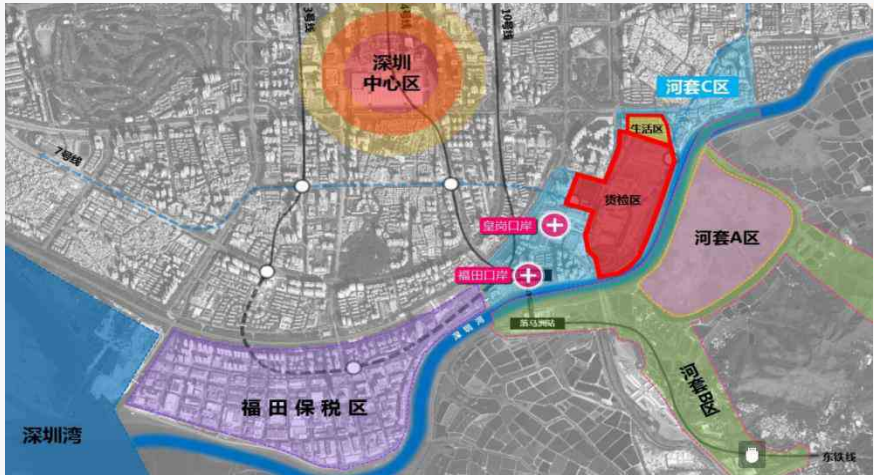
广州白云机场扩建工程二号航站楼及配套设施工程于2018 年2月6日至7日通过省机场集团组织的竣工验收，于2月9日至10日通过民航中南地区管理局组织的行业验收。二号航站楼确定将于2018年4月26日投产使用，与一号航站楼融为一体，成为白云机场新的“双子航站楼”。

区域重大合作平台

深圳与香港：港深创新及科技园

2017 年1 月3 日，深港合作会议在香港特区政府总部举行，两地签署《关于港深推进落马洲河套地区共同发展的合作备忘录》，同意在落马洲河套地区合作建设“港深创新及科技园”，推动其成为科技创新的高端新引擎、深港合作新的战略支点与平台，共同建设具有国际竞争力的“深港创新圈”。

在河套地区发展创新及科技，是香港享有“一国”和“两制”双重优势、以及港深两地在科技创新领域合作互利共赢的最佳体现，必将会为港深两地科创事业提供前所未有的发展空间和机遇，标志着深港科技创新合作实现了新的历史性突破。



广州与香港：粤港深度合作区

2017 年3 月9 日，南沙区土地开发中心发布招标公告，粤港深度合作区启动区（一期）进行土地平整招标。粤港深度合作区启动区（一期）位于南沙区珠江街内，是一块占地面积约20 万平方米的生地，尚无在建或已建项目。

按照南沙自贸区的规划，粤港深度合作区启动区位于南沙枢纽区块内部，整个南沙枢纽区块规划范围面积约10 平方公里，定位是粤港融合发展试验区，将重点发展资讯科技、金融后台服务等，打造粤港澳生产性服务发展基地。

4 湾区动态

区域重大合作平台

深圳与汕尾：深汕合作区

2017年，9月7日下午，省长马兴瑞主持召开省政府常务会议，会议研究了深汕特别合作区体制机制调整工作。

深汕合作区指标已开始纳入深圳指标体系，2017年10月29日深圳市统计局公布的2017年1-3季度全市经济数据显示，深圳前三季度全市生产总值中首次纳入深汕特别合作区数据。

2018年2月17日，深圳发布了《关于深圳市组织实施深汕特别合作区体制机制调整的工作方案》，深汕特别合作区终于在深圳主导的体制机制之下驶入快车道。



珠海与香港：港珠澳大桥经济区

珠海市横琴新区管委会主任杨川指出，珠海正计划以横琴为中心，构建面积约为26平方公里的“港珠澳大桥经济区”。

“大桥经济区”会重点发展国际贸易、仓储物流、跨境电商、展示交易、采购结算、讯息服务、会议会展，以及商贸旅游等重点商业形态。还会在区内规划建设80万平方米的“珠港澳物流合作园”，携手与香港物流业一起做大做强。期望在5年至10年内，能建成粤港澳大湾区经济资源集聚中心，全面建成多层次、宽领域、高水平的对外开放门户枢纽和特色突出、功能带动明显的区域。

东莞：滨海湾新区

2017年6月中旬，东莞市委、市政府作出滨海湾新区扩容的决策部署，在原来的长安新区基础上进行扩容，将虎门部分区域纳入其中。滨海湾新区最终的总面积将由原来的20多平方公里扩大至83平方公里。

滨海湾新区的最新范围包括长安新区板块、沙角地区板块、威远岛板块3大板块，总面积约为83.2平方公里，其中现状陆地面积为51.8平方公里，规划建成后陆地面积约60.3平方公里。东莞将以滨海湾新区为龙头加快融入粤港澳大湾区建设。

省政府把滨海湾新区列为广深科技创新走廊十大核心平台和省沿海经济带14个重点区域发展平台之中，并明确滨海湾新区粤港澳协同发展先导区的发展定位。

惠州与香港：港惠深化合作试验区

2017年7月31日全国政协副主席梁振英考察惠州时，惠州市首次大胆提出设想，在惠州探索“飞地模式”，规划建设港惠深化合作试验区(示范区)，实现港惠资源整合、利益共享。

江门与澳门：粤澳（江门）产业合作示范区

2017年12月28日，粤澳（江门）产业合作示范区管委会揭牌，总规划面积约2.5万亩，示范区启动区中的新财富信息科技产业区项目正式签约，由中日合资的冢田正川科技合作项目落户汽车零部件产业区并正式动工。

5 珠三角与粤东西北

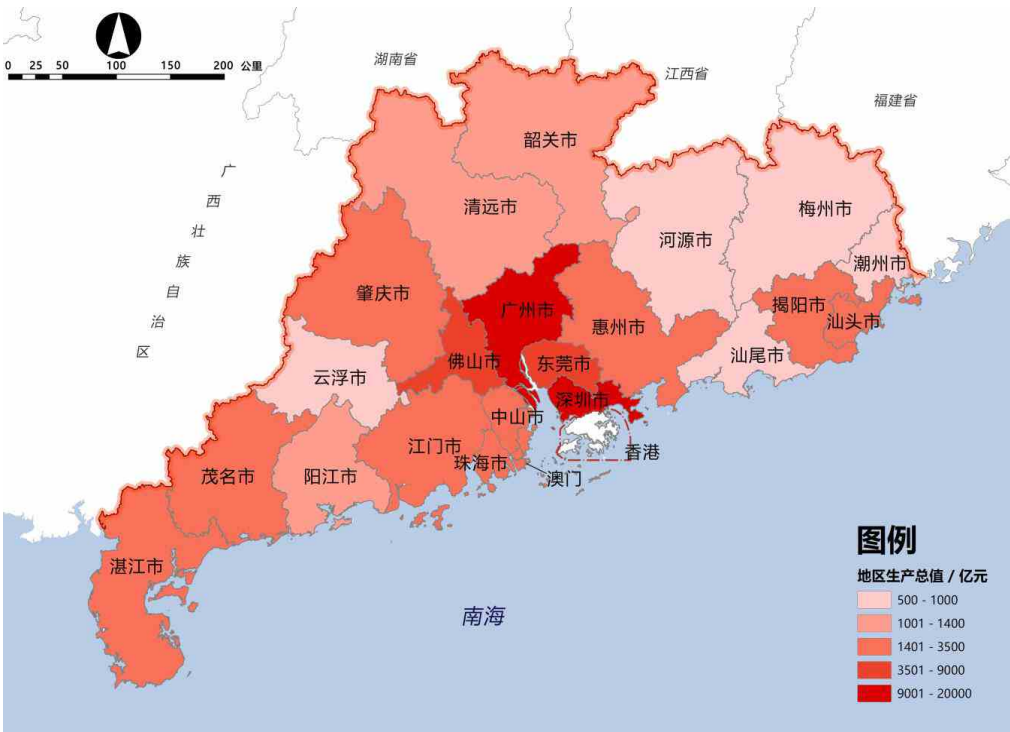
GDP总量

现状分布特征

概况对比：2016年，平均GDP突破4000亿元大关，达到4074亿元。广州和深圳GDP依旧领跑全省，总额分别达到了19547亿元与19492亿元，两者GDP总和占全省GDP的45%。截止到2016年，云浮、河源、汕尾、潮州四个城市的GDP总量尚未突破千亿大关，四者相加仅仅占全省GDP的4%。

珠三角2016年GDP总量达到了67841亿元，占全省GDP的79%，粤东西北12市占GDP总量的21%，经济发展阶段有较大差异。

地理分布：从GDP分布图可知，全省经济重心集中在粤港澳大湾区，东翼的揭阳与汕头、西翼的茂名与湛江组成了广东省左右两个经济副中心，粤东西与珠三角相连组成海岸经济发展轴。



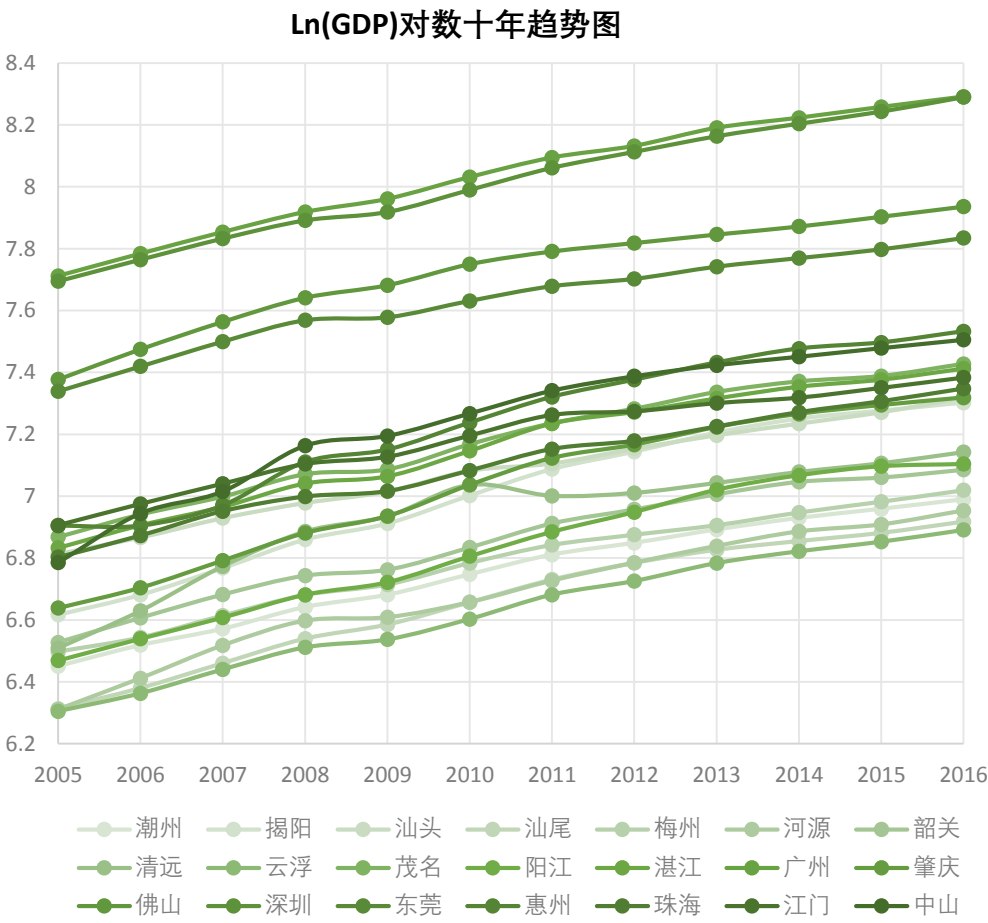
数据来源：根据2017年广东统计年鉴整理的2016全省GDP分布图

十年发展趋势特征

GDP趋势

发展趋势：从2005年至2016年，从GDP对数斜率变化率可以看出：广东各市发展的相对态势基本保持一致。但是由于广州和深圳的起点高，增量高，所以在相似增速的情况下，广深的GDP总量远远领先于其他城市。

发展梯队：从Ln(GDP)十年趋势图中，可以看出广东省21个地级市分为四个发展梯队，第一梯队为广州深圳、第二为东莞佛山、第三位为中山、珠海、揭阳、湛江等城市领衔的地区重要城市，余下可归为第四梯队。



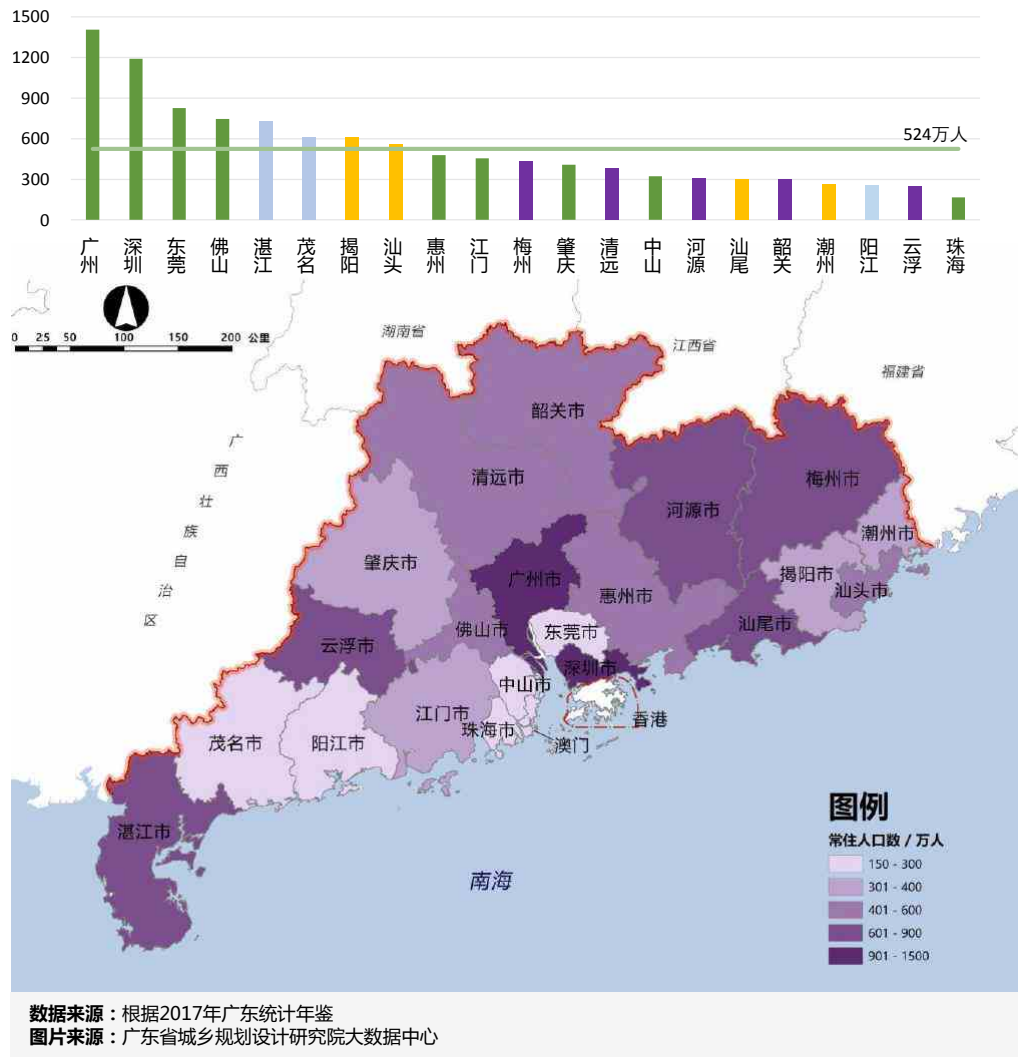
数据来源：根据2017年广东统计年鉴整理的2016全省GDP对数十年趋势图

5 珠三角与粤东西北

常住人口 现状分布特征

概况对比：2016年，广东省21个地级市常住人口总量为10999万人，21个地级市平均常住人口数为524万人。在2016年，珠三角的常住人口总数达到5998万人，东西翼与粤北山区常住人口总计5000万人。广州和深圳常住人口分别以1404万人与1191万人位列第一第二。

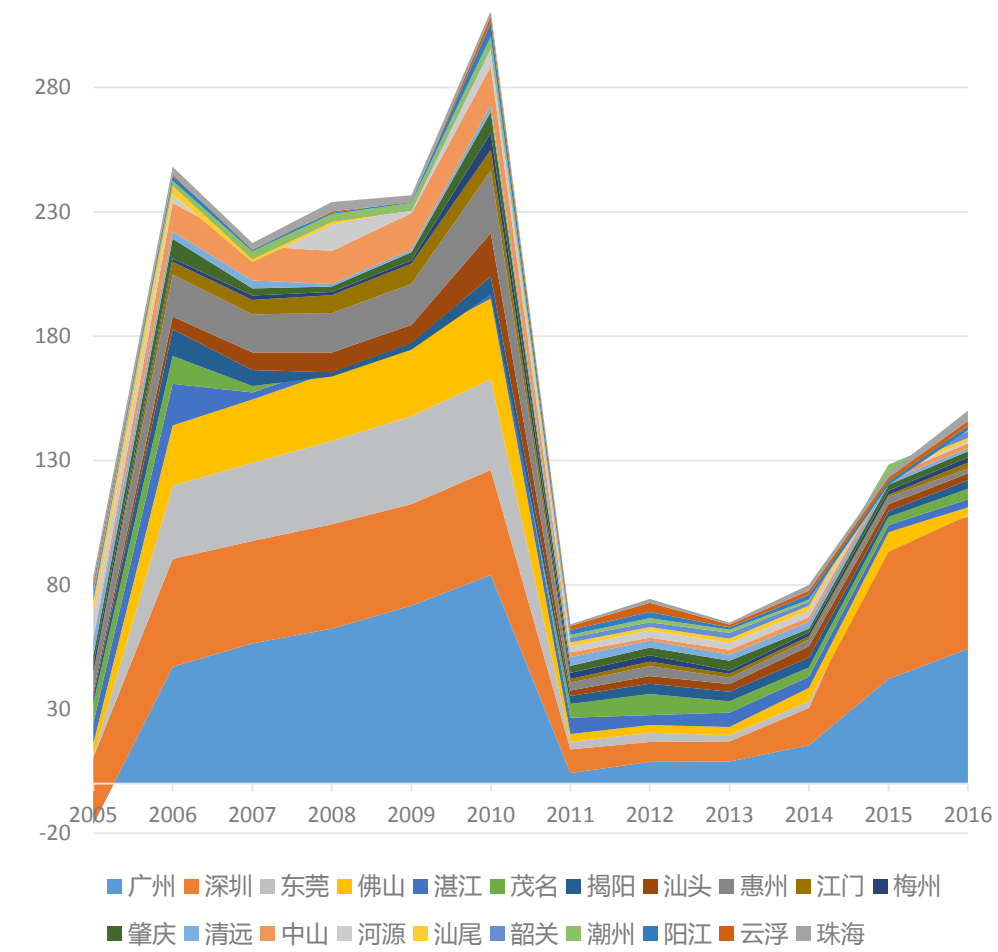
地理分布：人口分布较GDP而言集中度较低，总体分布趋势还是以广州、深圳为主，粤西的茂名和湛江、粤东的揭阳汕头人口都较为稠密，构成了三大人口集聚城市区。



十年发展趋势特征 常住人口

发展趋势：广州、深圳、东莞、佛山、湛江成是省内常住人口增长量最大的五个城市。珠三角9市2016年常住人口增加124.21万，占全省总增量的82%，成为广东人口增长的第一增长极。分别以揭阳与湛江为中心的城市群成为了粤东、粤西两大增长极。(由于第6次人口普查调整，2011年人口增长量异常)

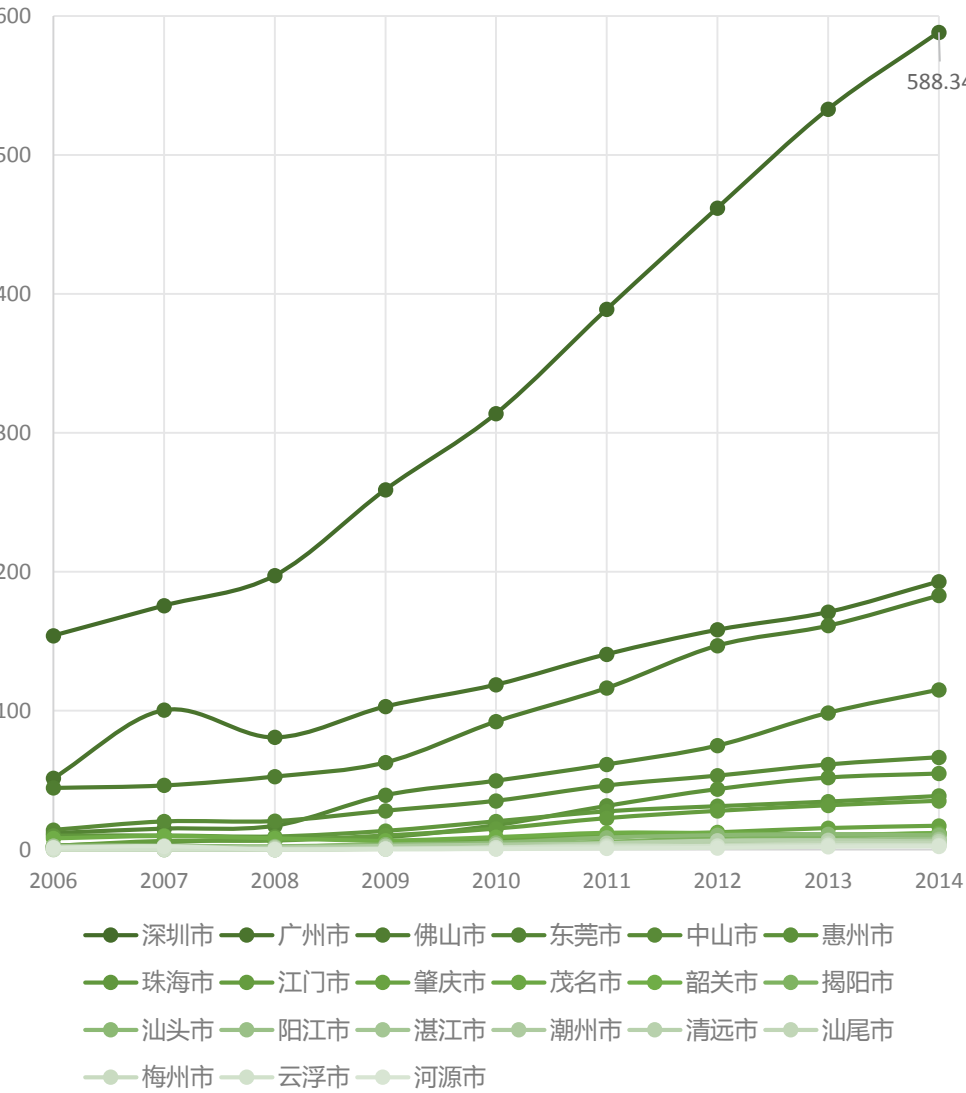
发展梯队：广州和深圳市年均增长率突破30万人，是拉动广东省常住人口增长的第一梯队，佛山、东莞、惠州十年增长率高于9万人，是人口增长的第二梯队、中山、湛江、汕头和揭阳的年均增长高于4万人，可作为人口增长的第三梯队。



5 珠三角与粤东西北

R&D 现状分布特征

概况对比：深圳的R&D投入达588亿元，独占鳌头。而广州和佛山以51亿元和44亿元形成第二梯队，东莞、中山、惠州紧随其后。珠三角R&D总投入额达到93%，粤东西北12市R&D投入占全省总量的7%。

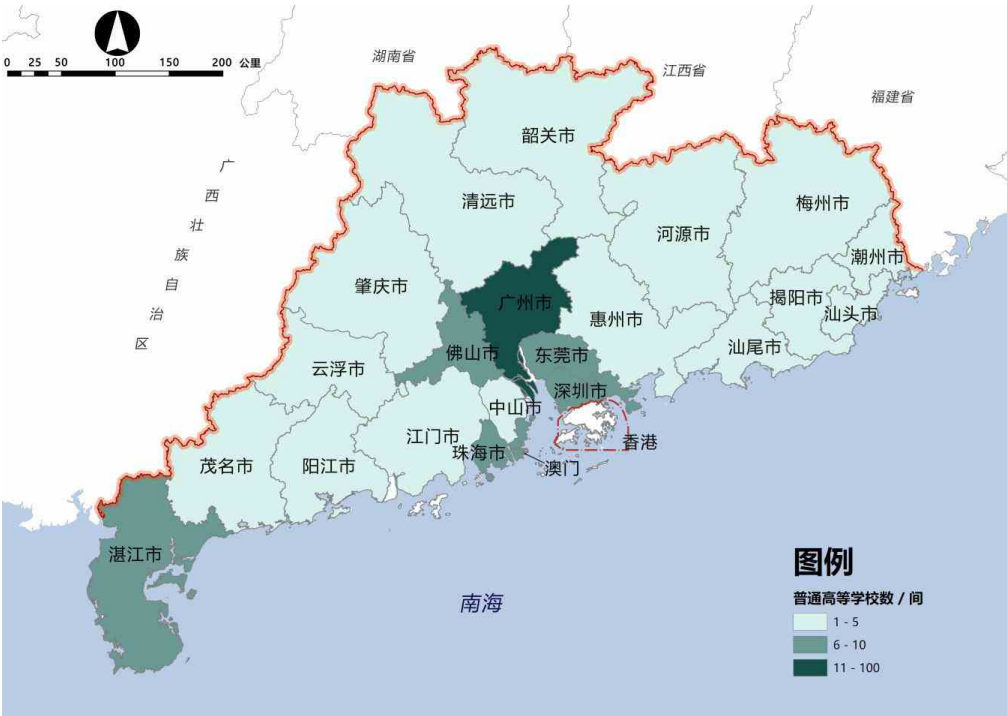
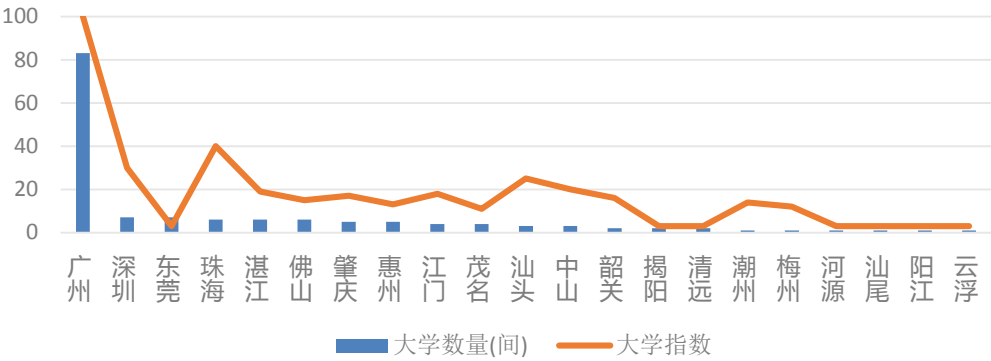


数据来源：根据2017年广东统计年鉴整理的2016全省R&D投入线形图
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

现状分布特征 大学

概况对比：广州的大学数量领先于全省，以84所普通全日制大学独占鳌头。深圳、东莞、珠海、湛江、佛山、肇庆、惠州紧随其后，数量都在5所左右，构成广东大学体系第二梯队。

地理分布：大学教育资源集中在珠三角，粤东西北的大学数量较少。



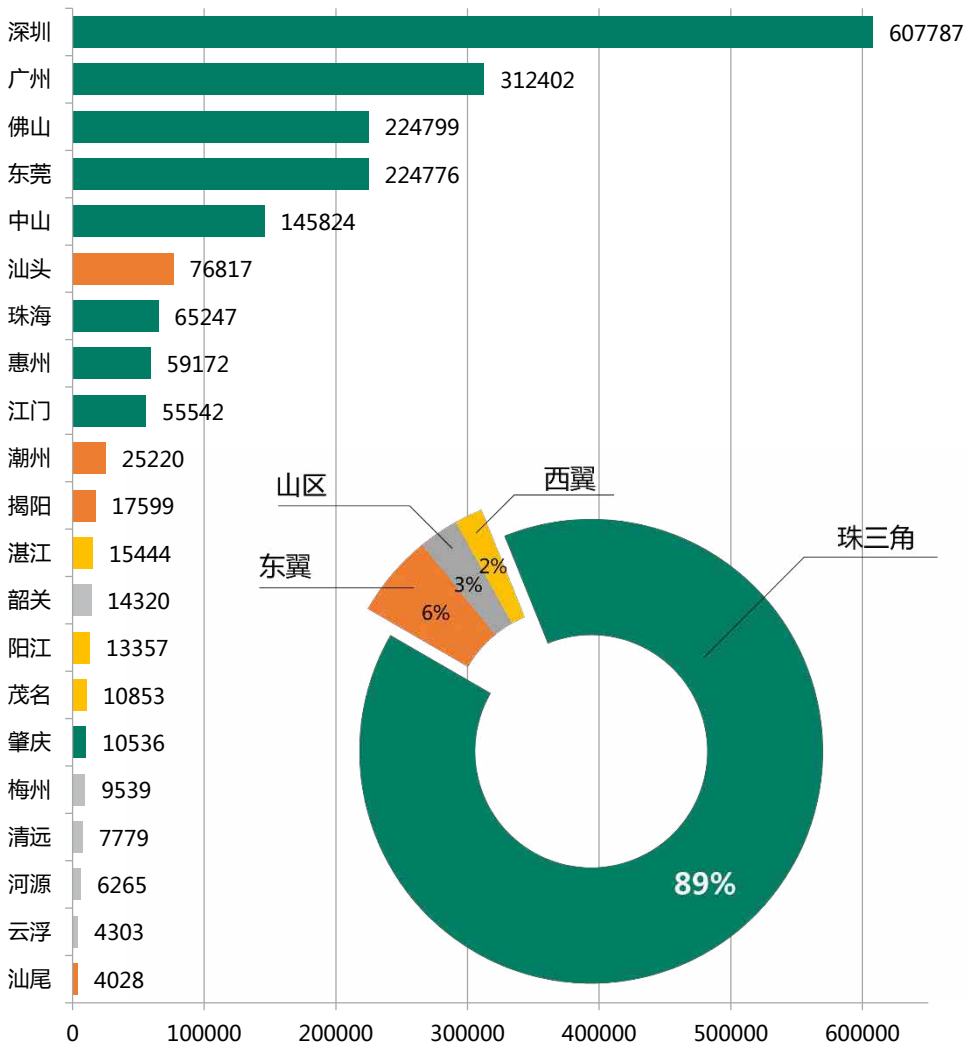
数据来源：根据校友网整理的2016全省大学数量分布图
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

5 珠三角与粤东西北

专利 现状分布特征

概况对比：在专利数方面，深圳以54万个专利领先全省，广深总量突破75万，占全省专利总数的26%。珠三角专利总量突破140万件，占专利总数的50%以上。

发展趋势：深圳、广州和珠海的“发明专利”所占比重较大，而其他城市的“外观设计”与“实用新型”所占比重较大，可以看出科技发展水平的差距及发明专利的发展趋势。

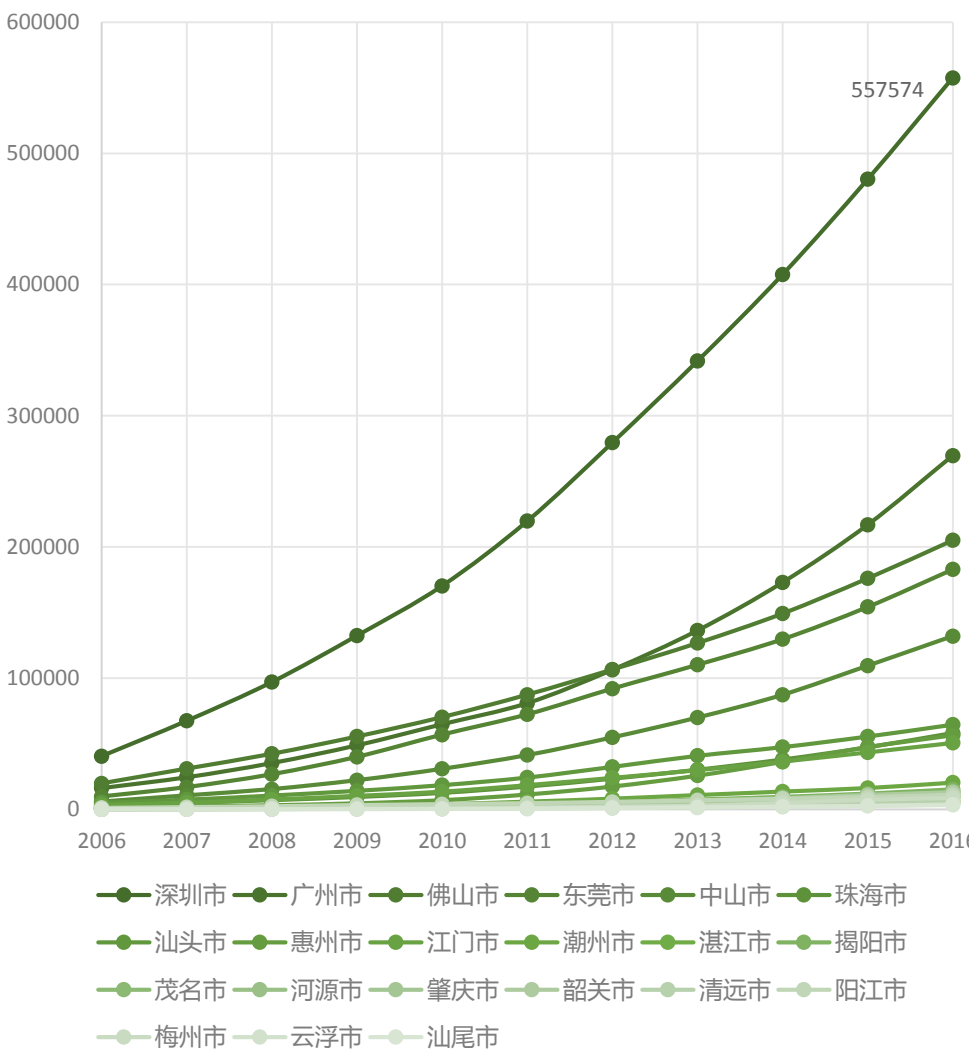


数据来源：根据万方专利数据整理的广东省专利数量柱状图
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

十年发展趋势特征 专利

发展趋势：在专利发展方面，深圳和广州的发展趋势明显领先于其他城市。2016年，深圳专利总量达到55.7万件；广州以26.9万件排名第二；佛山、东莞、中山等珠三角城市排名其后迎头赶上；其他城市的增长率和增长量都明显小于领头城市。

发展梯队：深圳以55.7万件的专利数，位列第一发展梯队。专利数大于10万的广州、佛山、东莞、中山紧跟其后，构成第二梯队。专利数大于1万的珠海等城市构成第三梯队。



数据来源：根据万方专利数据整理的广东省专利总数散点图
图片来源：广东省城乡规划设计研究院大数据中心

6 湾区视点

国务院总理李克强在 2017 年政府工作报告中提出“研究制定粤港澳大湾区城市群发展规划”，这标志着酝酿多年的粤港澳大湾区建设正式成为国家战略。这一举措迅速在全国范围内引发了热烈的讨论潮，成为颇受专家学者和群众百姓所广泛关注的社会要闻。而后，各地纷纷开展粤港澳大湾区研讨会、举办各类专题论坛等，吸引了国内外智库与研究机构的广泛参与，各界专家学者也提出了对湾区未来发展的不同见解。一时间，社会上关于粤港澳大湾区发展的讨论呈现出“百家争鸣，百花齐放”的繁荣局面。

【粤港澳大湾区相关论坛】（按召开时间先后排序）

- » 第十一届泛珠三角区域合作与发展论坛暨经贸洽谈会（2016-08-25）
- » 第八届粤港澳可持续发展研讨会（2016-09-23）
- » “粤港澳大湾区合作发展”学术研讨会（2017-04-01）
- » 粤港澳大湾区发展论坛暨一带一路国际经贸合作先导区研讨会（2017-04-08）
- » 中国企业粤港澳大湾区金融研讨会（2017-04-20）
- » 粤港澳大湾区城市群发展规划研究课题汇报会（2017-05-03）
- » 2017 粤港澳大湾区论坛（2017-06-20）
- » “粤港澳大湾区城市更新政策”研讨会（2017-07-08）
- » 2017 粤港澳合作论坛——粤港澳大湾区发展高层峰会（2017-07-28）
- » 粤港澳大湾区发展战略理论研讨会（2017-08-12）
- » 香港发展：新动力、新前景研讨会（2017-09-18）
- » 粤港澳大湾区建设与澳门发展研讨会（2017-10-11）
- » 国际金融论坛第 14 届全球年会（2017-11-17）
- » 粤港澳大湾区国际论坛（2017-11-18）
- » “湾区的善治与创新”学术对话（2017-11-20）
- » 第六届中国南方智库论坛：粤港澳大湾区建设与构建开放型经济新体制（2017-11-22）
- » “粤港澳大湾区城市群建设”研讨会（2017-11-23）
- » “粤港澳大湾区与广东自由贸易区联动发展”学术研讨会（2017-11-27）
- » 2017 粤港澳合作论坛——打造粤港澳大湾区创新集聚区（2017-11-28）
- » 粤港澳大湾区发展高峰论坛（2017-12-10）
- » 第四届粤港澳学术研讨会（2018-01-13）

我院论坛动态

2017中国城市规划年会

学术对话十四：湾区的善治与创新

2017年11月20日上午，由广东省城市规划协会与我院联合承办的“湾区的善治与创新”学术对话在东莞广东现代国际展览中心A02会议室召开，李晓江、王芃、李立勋、何力武、黄亚平、丁力、申明浩、范钟铭、姜洪庆、邱衍庆、马向明、李建平等来自规划设计院、政府部门、高等院校、科研机构的特邀嘉宾参加，围绕粤港澳大湾区在面对国家“一带一路”倡议的新要求下，能否继续保持和发挥深化改革，实现区域的善治和创新，能否为国家治理体系建设和治理能力现代化提供更多经验等问题展开了精彩的讨论。



“湾区的善治与创新”学术对话嘉宾合影

学术对话主持人、广东省城乡规划设计研究院总工程师，教授级高级工程师马向明首先以“粤港澳大湾区：新阶段与新挑战”为题作了背景报告。马向明在报告中指出中国的发展是有为的政府和有效的市场两种力量的交织推进。提出湾区的发展有三方面的重要意义：一是将重塑城市关系，过去鱼骨型发展轴线，强化城市的等级关系，湾区建设将从排队吃饭转向圆桌共餐；二是有利于创新发展，形成面向全球的高端功能聚集环，嵌入到全球创新网络体系当中；三是湾区高品质公共空间促进知识经济发展。大湾区的建设同时也面临着关系空间重塑的挑战。

中国城市规划设计研究院原院长李晓江教授认为珠三角的问题本质上是制度困境的问题。如何走出当前的制度困境？更多地要思考中国目前面临的实质性变化对区域发展有什么要求。随着就业主体、发展动力和发展逻辑的改变，就业供给、需求导向成为新的问题，在新一轮的发展，要回归到以人为本，满足人的需求，才能吸引“人”。因此，珠三角要继续领先，不再是体量上的竞争，一定是在品质上、制度突围上，他认为珠三角在这些方面大有可为。对大湾区的展望，最根本是期待国家的制度设计能够改变。

深圳市政协党组成员王芃认为我国已经全面进入“城市时代”，“城市时代”需要“城市思维”，践行“城市思维”需要做好城市规划建设管理的“加减乘除”。对于粤港澳大湾区，“加”即增加湾区国际化功能、建设环湾轨道、塑造魅力空间，提升湾区综合服务能力和城市空间品质；“减”，指减少消耗，以区域协调和空间管控为手段，有效缓解城市病；“乘”，发挥制度创新、科技创新和投融资的带动效应，打造湾区创新和开放发展的重要引擎；“除”，清除体制机制障碍，坚守“一国”之本、善用“两制”之利，建立促进湾区一体化发展的协作机制。



马向明
广东省城乡规划设计研究院
总工程师



李晓江教授



王芃先生

6 湾区视点

我院论坛动态



李立勋教授

中山大学地理与规划学院李立勋教授指出粤港澳大湾区的关键词不是“湾区”，而是“粤港澳”，粤港澳大湾区合作与共建是问题的核心和实质。合作是这个区域发展的主旋律，中央对粤港澳大湾区基本基调已经定下，未来将会出现有三个转变，经贸合作向区域协同创新转变，跨地共建生产链向共建优质生活圈转变，事项合作向系统制度性建构、要素充分流动转变。此外，粤港澳关系重构是这个区域未来需要关注的议题，三地应将优势互补、协同争取、共同缔造美好湾区的未来。



何力武教授

中山大学粤港澳发展研究院何力武教授提出以演绎逻辑对湾区合作进行的思考，分为四个步骤：一是清晰前提假定，假定湾区合作所处资源环境约束、国际政治格局、国家体制特征和技术与创新与应用的时空环境，不同的问题意产生不同的选取和共识，四个因素之间的互动；二是明确关键行动者，利益相关群体；三是挖掘行动者的约束和偏好；四是梳理行动者之间的关系。



黄亚平教授

华中科技大学建筑与城市规划学院黄亚平教授对国际湾区治理经验进行总结，他认为粤港澳大湾区面临的挑战主要来源于制度差异、空间整合、交通联接、环境威胁四个方面，借鉴国际经验，建议应加强区域协调治理机制的建设，加强空间整合，引导经济产业升级，重点推进区域基础设施和生态环保的联合治理。另外，随着大湾区的到来，走向同城化和一体化的价值认同很重要。



丁力研究员

广东省社会科学院丁力研究员提出从创新的角度理解粤港澳的融合问题。粤港澳大湾区未来将成为全球创新资源变现的高地，粤港澳合作应该从当初的“前店后厂”进入到“前虚后实”的融合，在产业融合上建议在珠江口两岸分别设立两个粤港澳特别合作融合区，一是把东莞打造成香港融入内地的战略平台，实现“引进来”，二是充分利用佛山的实体经济和借用香港金融服务的优势，构建一个“走出去”的战略高地，再加上三个自贸区的板块，五大板块构成广东未来更高水平发展格局的基本面。



申明浩教授

广东外语外贸大学粤港澳大湾区研究院院长申明浩表示粤港澳大湾区建设的三个背景，一是世界贸易重心东移与“一带一路”的倡议相互吻合，探索和创设新规则，构建对外开放新格局；二是中产阶级崛起推动创新驱动，正是树立国际品牌和产业升级的机遇期；三是粤港澳大湾区更好的融合发挥“一国两制”的优势。提出湾区城际生产性服务业网络治理，基础设施互联互通治理，人居环境治理，协同合作治理五方面的善治，表明大湾区多维空间重构在于资源要素空间重组、产业技术空间延伸、区域关系空间重构、金融战略空间拓展。

我院论坛动态

中国城市规划设计研究院深圳分院范钟铭教授指出消费经济在需求增长的背景下，旅游带来的经济全方位发展起到了非常重要的作用，而珠三角地区处于消费成长过程，如果要培育世界级的大城市群，旅游消费未来一定可以发展。按照国际大都会地区的旅游休闲空间格局，珠海拥有广阔旅游资源，承载湾区迎合消费时代的发展前景非常可观。回归均衡发展的第三极，在强大的东岸影响下，他希望构建起一个西部的强大引擎，这个西部的强大引擎就是珠海未来的发展机会，这将是一个等边的、均衡的、三角的格局。



范钟铭教授

华南理工大学建筑设计研究院姜洪庆教授从五个方面对粤港澳大湾区未来发展进行了阐述：一是本与底，以水土保持为出发点，保持湾区良好的生态环境；二是城与洲，提出了内湾、主湾、外湾三大湾环的结构，内湾解决生态发展，主湾构建城市群，外湾提供支撑功能；三是连与通，学习历史，把一系列的要素和平台连接起来；四是中与新，未来湾区应充分彰显文化自信，输出新岭南特色文化；五是竞与合，积极鼓励湾区未来开展无境界合作。不忘本来，吸收外来，面向未来，共建湾区！



姜洪庆教授

学术对话十：区域视角下的大数据重塑城市发展

同时，应中国城市规划学会邀请，我院与北京清华同衡规划设计研究院有限公司、能源基金会联合承办了以“区域视角下的大数据重塑城市发展”为主题的学术对话。广东省住房和城乡建设厅政策研究中心研究部首席研究员、我院大数据中心负责人黄鼎曦博士参加学术对话并作题为“珠三角湾区城市发展图谱--从数据可视化走向深入挖掘的探索”的报告。



“区域视角下的大数据重塑城市发展”学术对话嘉宾合影



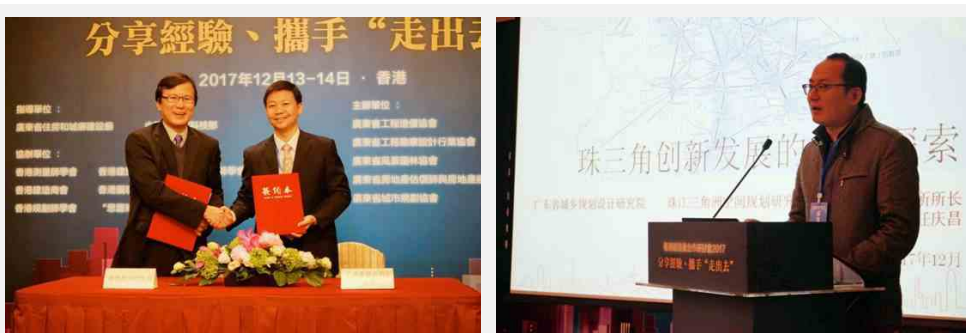
黄鼎曦博士作题为“珠三角湾区城市发展图谱--从数据可视化走向深入挖掘的探索”的报告

6 湾区视点

我院论坛动态

粤港建造业合作研讨会2017

2017年12月13日，院长邱衍庆带队赴香港参加粤港建造业合作研讨会分享经验、携手“走出去”交流会。广东省住房和城乡建设厅蔡瀛副厅长致辞，来自全省8个行业协会、建筑与规划设计单位以及6个香港机构近200人参加了研讨会，研讨会期间邱衍庆院长代表省城市规划协会与香港规划师学会签署战略合作框架协议书，会上规划一所所长、珠三角空间规划研究中心任庆昌主任以《珠三角创新发展的空间探索》为题介绍了《广深科技创新走廊规划》有关内容和研究成果。



邱衍庆院长（右）代表省规划协会与香港规划师学会签署合作协议

规划一所所长、珠三角空间规划研究中心主任任庆昌介绍《广深科技创新走廊规划》

李肇星纵论全球大湾区暨荣灿惠州中心IFC商务4.0全球发布会
“深入解读粤港澳大湾区规划，解读惠州战略与产业经济发展” 高峰论坛

2017年12月24日，我院副总规划师李建平应邀出席以“深入解读粤港澳大湾区规划，解读惠州战略与产业经济发展”为主题的“湾区互动”高峰论坛。李建平在论坛上指出“粤港澳大湾区的未来一定是依托现有的制造业技术，运用金融工具，在科技创新领域学习硅谷经验，形成‘组合拳’的优势。”李建平认为，如果把美国的创新特点比作“0→1”，那珠三角的特点就是擅长“1→N”，中国(粤港澳大湾区)有强大的消费能力和市场，这是我们中国的特色。



广东省城乡规划设计院副总规划师、总工室主任李建平（左）与南方都市报首席编辑、粤港澳大湾区工作室主持人黄海珊（右）畅谈大湾区发展走向

资料来源：南方都市报

我院论坛动态

第二届（2018年）大湾区规划研讨会第一次预备会议

2018年2月4日，省城市规划协会联合中规院深圳分院、香港规划师学会在深圳召开第二届（2018年）大湾区规划研讨会第一次预备会议。省城市规划协会理事长邱衍庆、秘书长王浩、副秘书长陈潇菡、香港规划师学会前会长、香港理工大学教授凌嘉勤、香港规划师学会副会长周日昌、中规院深圳分院常务副院长范钟铭、副总规划师赵迎雪、省城乡规划设计院黄鼎曦副总规划师等出席会议。



院长邱衍庆作为协会理事长表示加强粤港双方进一步深化合作，携手推动相关行业的健康发展是大势所趋，粤港澳三方规划协会(学会)共同举办第二届（2018）大湾区规划研讨会，不仅促进三方民间专业学术团体间的学术交流，加强各方思想碰撞，也将为粤港澳三地的规划设计单位和企业创造更多的合作交流会。

资料来源：广东省城市规划协会
<http://www.gcpa.org.cn/news/376.html>

粤港澳大湾区东岸（港深莞）中轴提升战略论坛

2018年4月，由福田区政府、龙华区政府共同主办粤港澳大湾区东岸（港深莞）中轴提升战略论坛在深圳举行。广东省城乡规划设计研究院总工程师马向明出席论坛，与中国宏观经济研究院研究员刘旭、香港城市大学教授王缉宪等多位专家共同探讨深圳中轴提升所面临的重要问题，为中轴提升战略实施出谋划策。马向明表示，随着国家提出“打造国际一流湾区和世界级城市群”的战略部署，粤港澳进入了湾区时代，中轴和空间要素的构建，将对粤港澳大湾区的创新与发展起着重要作用。



粤港澳大湾区东岸（港深莞）中轴提升战略论坛现场

马向明总工程师作为“湾区时代中轴的创新角色与要素集聚策略”主旨演讲

资料来源：龙华网
http://ilonghua.sznews.com/content/2018-04/04/content_18812884.htm

粤港澳大湾区：新阶段与新挑战（节选）
马向明，陈 洋

原文刊于《热带地理》第 37 卷 第 6 期，2017.11

摘 要：自港澳开埠以来，粤港澳的合作便成为了珠三角区域发展的基石。特别是在珠三角工业化和城市化的进程中港澳是极其重要的影响因素。世界银行报告认为珠三角已是东亚最大的城市连绵区，数据的分析显示：在连绵无序的大地景观后面，珠三角城市群在区域产业和城市功能分工方面已出现秩序。广深两大不同特质的核心崛起，带动城市群不断走向成熟，但同时，珠三角和香港之间的分工却由清晰走向了模糊，两地的关系已不再是过去双方受益明显的合作关系。湾区通道设施建设、全球化的变化等因素正在重塑珠三角城市群的功能与形态。粤港澳大湾区的提出，标志着三地的合作进入到了国家议程，合作的范围也提升到了更为广泛的空间合作的新阶段。这种尺度的空间合作将有助于珠三角城市群多中心的缝合，推动城市群走向去等级化的格局，有利于区域的创新发展。然而，从知识经济时期生产与消费者的关系方面来看，新世纪香港产业转型的不成功，显示出空间的社会属性在这个过程中的重要作用。在过去，香港与西方的制度关系使它成为中西交流的门户，回归以后，西方认为香港是中国的城市，而在中国它又处于体制之外，空间属性的模糊带来空间实践的矛盾，因此，关系空间的重塑是粤港澳大湾区发展面临的新挑战。

关键词：粤港澳大湾区；湾区城市格局；区域合作；关系空间重塑

新时期粤港澳大湾区面临的机遇

30年的工业化彻底改变了珠三角原来以农业 为主的大地景观。但是，城市群的发展格局在20世 纪90年代末形成了以香港-深圳-广州为核心的发 展主轴后走向稳定，城市连绵区的形态在2000年后 重心也基本维持在22.82°N、113.63°E左右，移动幅度不大（丰佳佳，2015）。形态格局的稳定，表明了区域发展动力和机制的基本稳定。然而，这种稳定格局即将被打破。

（1）空间弯曲：新的交通基础设施重塑区域时空格局

地理空间的隔绝即将被新 的区域交通基础设施建设所改变。目前已近完成的港珠澳大桥、虎门二桥以及即将建设的深中通道、深茂铁路等跨湾交通的建设将极大缩短两岸的时空距离，这犹如湾区的时空“弯曲”将被“虫洞”打通，珠三角城市群的空间格局将会发生改变。此外，珠三角蓬勃发展的轨道交通，将是另一个改变城市群形态的重要因素。可以预计的是，交通基础设施建设引起的空间屏障的突破，将改变珠三角三大核心的影响力格局，被新拉入“引力场”的区域将对原来的“同位区域”构成竞争，企业得以在各环节的布局上获得更多选 择，从而促使原有格局的“瓦解”和重构。然而，这种“瓦解”并非简单地由新的区域取而代之。因为在过去几十年间形成的产业集群依然具有强大的“粘性”，“新”与“旧”往往是在组合中演替。



图：跨海湾交通通道建设将改变湾区时空距离

（2）全球与地方：全球化的变化重塑区域开放格局

中国对外开放格局正在发生的变化和中国在全球的竞争优势由低成本向大市场转换这2个因素，将对珠三角城市群的发展格局产生深远的影响。首先，随着“一带一路”倡议的推动，中国原本以东部沿海为主的单向开放格局，开始转向沿海地区与内陆省份共同开放的格局，形成面向太平洋、印度洋、欧亚大陆3个扇面开放的总体格局，在此背景下，珠三角与内陆泛珠省份的角色关系将发生转变，珠三角等东部沿海地区将不再是内陆省份对外经贸的唯一窗口，泛珠内陆省份也不再仅仅是为珠三角提供资源、货流的“后院”，而将转变成成为珠三角联系丝绸之路经济带、陆上走向南亚及欧亚大陆的重要桥头堡。其次，“一带一路”倡议加强与沿线国家的经贸文化交流，推动中国企业走出国门，开辟新兴的国际市场。当中国企业走出国门在外投资时，中国企业就成了跨国企业。因为跨国投资面临各种风险需要更强更专业的管理，这使得中国企业“走出去”的过程面临诸多风险。

（3）从排队到圆桌：公共资源再配置重塑城市群等级格局

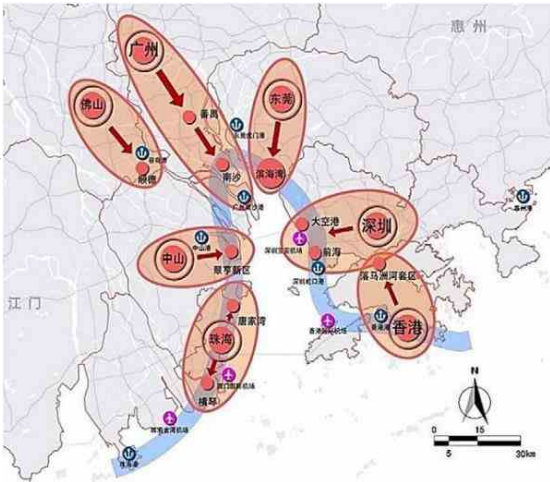
在各市环湾地区投放的一系列高标准配套和区域一体化设施的整合之下，珠三角将有望形成一个新的城市群体系格局：即由现在的“轴线-边缘”结构，转变为围绕湾区的“圆桌型”结构。如果将现在的等级序列结构比喻为“排队吃饭”，前者先得；那么新的环湾结构将更像去中心化的“圆桌吃饭”，即各城市围湾而坐，资源共享更为便利。而随着“粤港澳大湾区”概念的不断深化和做实，湾区将可能进入一个自我催化促进的过程，因为“湾区”概念的共享共用，将有利于各种要素向原来层面更低的城镇流动，珠三角数量巨大的中小城镇以及在小城镇的企业也可以跳出所属城市的范畴，利用“粤港澳大湾区”的品牌效应提升自身对外吸引力。因此，一个更加平等化、网络化的城市群时代将会加快到来。

（4）多中心缝合：缩短时空有利区域创新

自上世纪90年代以来，珠三角城市群在空间规模上扩展迅速，但其形态重心移动幅度却不大（丰佳佳，2015）。三大中心间虽然广州的城市中心向东发生了位移，但其物理距离基本未变。随着“粤港澳大湾区”概念的提出，珠三角各市已相继调整了自身的空间战略，如广州提升了南沙的地位，将其确立为广州唯一的副中心；深圳以前海为开发重点，并把空港新城作为重点平台；而东莞则把原来的长安新区升格为滨海湾新区等，各城市已呈现出环湾发展的战略格局。在这种格局下，广州的南沙，与东莞的滨海湾和深圳的大空港，已在空间成为连续体。环湾发展的结果是各城市间的空间距离得以缩短，加上未来环湾轨道交通的建设，各市机构组织间交流的便利性无疑将得到极大提升。因此，“大湾区”概念下的珠三角，将在客观上缝合多中心的分离弊端，有利于区域创新能力的提升和高端要素的聚合。

（5）魅力公共空间：促进知识经济成长

目前，大湾区创新资源呈现出集聚与扩散并存的态势。在广深城区持续集聚大量龙头企业、科研机构等创新要素的同时，部分新的创新平台正在凭借良好的环境品质和便捷的交通联系承载着区域创新要素的外溢。同时，传统产业空间和新型创新载体紧邻布局、相互促



图：大湾区概念下的城市响应示意

进。在广深走廊上，既有工业化时期沿107国道、广深高速等交通设施形成的传统产业带，也逐步产生与其平行发展的由深圳大沙河、光明新区往东莞松山湖伸延的科技创新带，从中可以看出珠三角原有的产业基础在产业配套和创新成果转化方面为新型创新带提供了重要支撑，新型创新带则通过创新要素外溢促进着传统产业带的转型升级。公共空间在人类交流中起着重要作用，在珠三角新世纪的产业转型中出现的2个成功案例：南海的千灯湖和东莞的松山湖，从实例验证了富有魅力的优质水岸公共空间对地方转型的强大推动力。湾区是珠三角最多样、最连续、最优质的水岸，这为我们营造独特而具有魅力的公共空间来引领创新要素的聚集创造了条件。

大湾区面临的新挑战：关系空间的重构

粤港澳大湾区的提出，不但由于其规模上引人瞩目的“全球第四”而令人兴奋，对于珠三角城市群来说，湾区战略也创造了巨大的发展机遇。但是，湾区合作要取得成功，仍然面临着新的挑战。

如果多样性一直以来被认为是珠三角的独特优势。空间的表征与表征的空间上的不一致，使得香港与内地城市在“社会空间”方面的异质性由过去的优势变成问题，在香港与内地市场之间形成了各种有形和无形的障碍，信息的流通成为问题。但是，正如大卫·哈维（2009）所指出，社会的问题可以通过“时间-空间修复”来解决。如果说“大湾区”是粤港澳之间新时期在国家语境下的空间合作，那么，在大湾区的构建中，如何通过粤港澳间关系空间的重构，使得城市群再生活力，则是大珠三角城市连绵区发展成为世界级城市群的关键。

结论与讨论

新的交通基础设施大大缩短了湾区城市间的时空距离，全球化的新动向在改变区域开放格局。大湾区的提出，使得粤港澳三地的合作走向了更为复杂的空间合作，也上升成为了国家议题，标志着粤港澳的合作迈向了新阶段。

港澳在过去珠三角的发展中，无论是在区域功能的发展还是城市连绵区形态的形成，都发挥了关键性作用。粤港澳大湾区的建设，对于珠三角城市群来说，也是结构优化的机会：多中心的空间结构伴生的弊端可以借助湾区的发展予以修复；公共资源在新空间上的重新配置将使得城市群去等级化态势显现，有利于区域创新发展；东莞松山湖的成功转型，揭示了优质魅力空间在工业经济向知识经济转型过程中的重要作用，也预示了生态环境优良的大湾区对珠三角走向创新发展的重要意义。然而，如何弥合香港与内地城市在“社会空间”方面的异质性，需要政策进行更多的考量。从知识经济时期生产与消费者的关系方面来看，新世纪香港产业转型的不成功，已显示出空间的社会属性在这个过程中的作用。在过去，香港与西方的制度关系使它成为中西交流的门户，回归以后，西方认为香港是中国的城市，而在中国它又处于体制外，空间属性的模糊带来空间实践的矛盾。 如果从历史的视角来看，国家力量与市场力量一直以来都是交织扭结在一起，共同推动了珠三角的发展演变。因此，在国家语境下如何推动关系空间的重构，是粤港澳大湾区建设走向成功面临的新挑战。

粤港澳大湾区协作治理机制的演进与展望（节选）

李建平

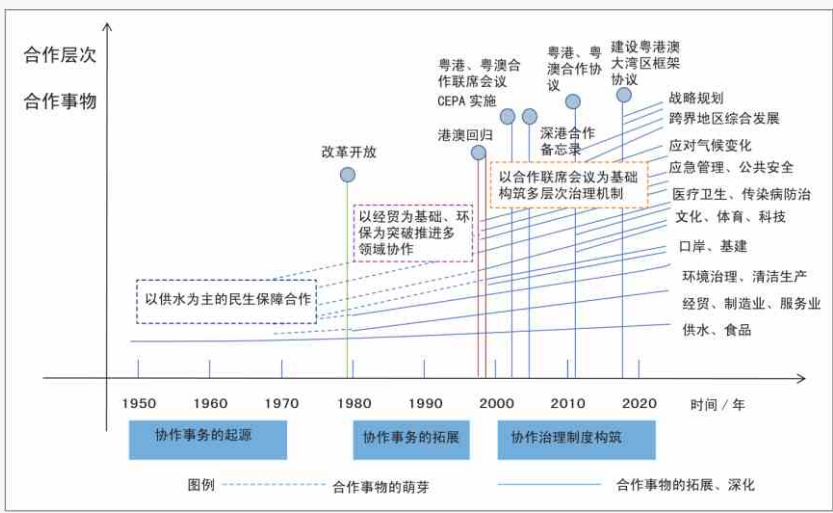
原文刊于《规划师》第33卷 第11期，2017.11

摘 要：粤港澳三地协作治理由供水保障起步，实现了向经贸合作、环境治理等多领域的拓展，并逐步搭建了以行政协议为顶层设计，以合作联席会议、专责小组为基础的协作治理机制，推动了三地的融合发展。文章在总结粤港澳三地关系与协作治理机制演进的基础上，认为随着《深化粤港澳合作 推进大湾区建设框架协议》的实施，粤港澳大湾区的协作治理机制建设将进入新阶段，建议加强区域统筹规划、构筑“四方协议+大湾区发展合作委员会+联席会议+专项合作”的协作机制、完善粤港澳大湾区法治框架，以推进粤港澳大湾区建设成为国际一流湾区。

关键词：协作治理；合作协议；合作联席会议；专责小组；粤港澳大湾区

粤港澳协作治理机制的演进

新中国成立以来，伴随粤港澳关系和合作事务的变化，粤港澳协作治理机制演进呈现出以下阶段性特征（下图）。



图：粤港澳协作治理机制演进简图

联席会议框架丰富阶段(2009～2016年)：三方联络+两方协议+两方协商+专项合作

《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008～2020年）》(以下简称《珠三角纲要》)的颁布实施，为珠三角地区的改革发展和粤港澳三地协作治理机制的完善提供了契机。

(1)推动粤港(粤澳)两方协调向粤港澳三方协调迈进。

为共同推进《珠三角纲要》的实施，广东省副省长、香港特区政府政务司司长、澳门特区经济财政司司长于 2009 年 2 月 19 日在香港首次举行三地联络协调会议，就金融、产业、基础设施及城市规划、环保、教育培训等领域加强合作的提议达成共识，并以基础设施及城市规划、旅游等领域为突破口，试点推进共同编制有关专项规划、共建绿色优质生活圈的工作。

(2) 签署合作框架协议推进协作治理机制的制度化。

为进一步落实《珠三角纲要》和CEPA及其补充协议，促进粤港(粤澳)地区更紧密合作，

学术专栏 粤港澳大湾区协作治理机制的演进与展望

2010 年 4 月广东省政府和香港特区政府共同签署《粤港合作框架协议》、2011 年3 月广东省政府和澳门特区政府共同签署《粤澳合作框架协议》，标志着粤港（ 粤澳 ）合作进入新的阶段，使粤港（ 粤澳 ）协作治理有了制度保障。

《粤港合作框架协议》共 11 章 37条、《粤澳合作框架协议》共8章38条，涵盖了粤港（ 粤澳 ）跨界基础设施、产业发展与科技创新、营商环境、优质生活圈、教育与人才、区域合作规划等领域，明确了新形势下粤港（ 粤澳 ）合作的宗旨、基本原则和主要目标，确立了深圳前海地区、深港河套地区、广州南沙、珠海横琴及落实CEPA重点市等重点合作区，提出了一系列具体、务实、可操作的合作举措，并明确了完善合作机制建设等保障机制。

根据粤港（ 粤澳 ）合作框架协议的内容，粤港两地政府自 2010 年起（ 粤澳自2011年起）便每年颁布《实施〈粤港合作框架协议〉年度重点工作安排》《实施〈粤澳合作框架协议〉年度重点工作安排》，明确省直部门和珠三角九地市在跨界基础设施及便利通关、现代服务业、创新及科技、国际化营商环境、优质生活圈、教育人才和青年合作、公共服务、重点合作区域、合作机制建设等方面的任务；同时，广东省政府港澳事务办公室还组织专家，对省直部门和珠三角九地市实施框架协议年度重点工作进行考核评估，以检查督促粤港（ 粤澳 ）合作框架协议的推进和落实情况。

(3)完善联席会议和增辟专责小组，拓展协作治理的内容和深度。

在遵守合作框架协议的基础上，应合作事务的需求，粤港（ 粤澳 ）两地通过完善联席会议和增辟专责小组的方式，拓展协作治理的内容和深度。粤港（ 粤澳 ）两地通过探索建立合作联席会议专责小组联络员互访交流常态化机制，促进了两地部门之间的定期互动联络；充分利用专责小组机制，积极推进策略研究、经贸金融、环境治理、社会民生、口岸基建、区域合作、打私应急及边界地区土地开发等领域的合作。截至 2016 年底，粤港合作专责小组由2008 年的 20 个增加至 28 个（增加了加工贸易转型升级、金融合作、应急管理联动机制、应对气候变化联络协调、清洁生产、反走私紧密合作、穗港合作、珠港合作等方面的 8 个专责小组）；粤澳合作专责小组由2008年的16个增加至 25 个（增加了积极配合澳门发挥商贸服务平台功能、应急管理联动机制、服务业合作、金融合作、标准工作、传染病防治交流合作、劳动及社会保障相关事务合作、穗澳合作、推进中山与澳门合作等方面的9个专责小组）。

粤港澳大湾区协作治理机制建设展望

根据《建设粤港澳大湾区框架协议》的要求，未来粤港澳的协作治理将以“全面准确贯彻‘一国两制’方针，完善创新合作机制，建立互利共赢合作关系，共同推进粤港澳大湾区建设”为宗旨，围绕“推进基础设施互联互通、提升市场一体化水平、打造国际科技创新中心、共建宜居宜业宜游的优质生活圈、培育国际合作新优势、支持重大合作平台建设”等六大领域，创新协作治理机制。

（1）建立统筹规划、分头实施机制

落实《建设粤港澳大湾区框架协议》需由中央层级进行统筹协调，制定《粤港澳大湾区城市群发展规划》和六大领域的专项规划，并建立大湾区的空间信息数据库，通过编制

粤港澳大湾区协作治理机制的演进与展望 学术专栏

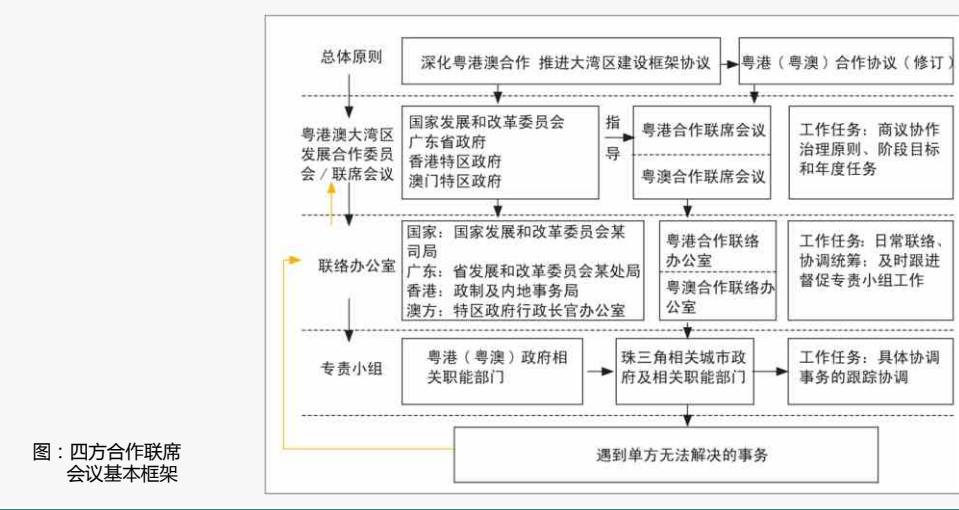
规划凝聚更多共识，成为统筹指导大湾区发展建设与资源生态保护的行动纲领。同时，按照中央、粤港澳及珠三角地市的事权，制定任务分工和分头实施机制，协同推进规划的落地实施。

国家发展和改革委员会、广东省政府和香港、澳门特区政府四方应每年提出推进粤港澳大湾区建设年度重点工作，由国家发展和改革委员会征求粤港澳三地以及国家相关部门意见，并达成一致后，共同推动落实。广东省政府和香港、澳门特区政府共同建立推进粤港澳大湾区发展日常工作机制，发挥广东省发展和改革委员会、香港特区政府政制及内地事务局、澳门特区政府行政长官办公室在合作中的联络协调作用，推动规划和年度工作计划的深入落实。

（2）构筑中央统筹下的“四方协议+大湾区发展合作委员会+联席会议+专项合作”的协作治理机制

以《建设粤港澳大湾区框架协议》为总框架，应修订粤港(粤澳)合作协议，搭建中央统筹下由国家发展和改革委员会、广东省政府和香港、澳门特区政府组成的粤港澳大湾区发展合作委员会和联络机制(下图)，加强对涉及区域全局性、战略性事务的统筹协调。每年定期召开粤港澳大湾区发展合作委员会全体委员会议，协调解决粤港澳大湾区发展中的重大问题和合作事项，明确粤港、粤澳合作联席会议的工作方向和重点。粤港澳大湾区发展合作委员会设主任 1名、副主任3名，分别由国家发展和改革委员会主要领导担任主任，广东省省长和港澳特区行政长官担任副主任，国家相关部委领导和粤港澳三地政府相关部门领导担任委员；同时，围绕粤港澳合作的六大领域，设立6个工作组，统筹相关领域的合作事务。

在粤港澳大湾区发展合作委员会的框架下修订粤港、粤澳合作联席会议，围绕粤港澳合作的六大领域整合优化现有专责小组。同时，可应事物协调需要，探索构建粤港澳三方协同合作的专责小组，如大湾区全域旅游专责小组、应对气候变化专责小组和推进珠江口水交通运输专责小组等；适时增设珠三角地市参与粤港合作的专责小组，通过行政协议或行政授权方式将具体的日常事务协作下移至地市层面，以提高地方政府参与大湾区发展治理的能动性。



7 学术专栏

学术专栏 粤港澳大湾区协作治理机制的演进与展望

（3）完善粤港澳大湾区协作治理的法治框架

区域与城市空间是法治发展的重要影响因子。在“一国两制”的制度框架下，粤港澳大湾区以行政协议为主的协作治理机制较完善，而法治基础较薄弱。为适应粤港澳大湾区法治化、国际化和市场化的建设要求，完善法治框架推进粤港澳大湾区发展是湾区城市群协同发展、创新发展的现实选择。建议三地政府共同制定《粤港澳大湾区经贸合作条例》[10]，实现粤港澳大湾区发展规划及六大领域专项规划与实施的法治化，形成“法治+行政”协同的区域治理模式。构建粤港澳大湾区法治框架，一方面应积极探索府际合作、公私合作及私人合作的法律治理模式，另一方面应在区域和城市内调动社会、市场及个人等多元主体的力量，协调共治以促进法治发展，逐步将粤港澳大湾区建设成为国家文明法治的示范区。

（4）健全公众参与机制

树立区域公共治理的理念，借鉴港澳地区公众参与的做法，强化粤港澳合作咨询渠道，吸纳内地地区及港澳各界代表和专家参与，研究探讨各领域合作发展策略、方式。发挥粤港澳地区行业协会、粤港澳大湾区研究院和粤港澳地区及国内知名大学、规划设计机构等的智库作用，支持工商企业界、劳工界、专业服务界、学术界等社会各界深化合作交流，共同参与大湾区建设。

结语

在“一国两制”的制度安排下，粤港澳三地合作更多体现为协作治理特征。新中国成立以来尤其是港澳回归后，粤港澳三地关系的变化和协作事务的演进已经实现由以供水合作为代表的民生保障合作转向经贸、环境保护与治理、大型基建、文教卫体、知识产权保护、边界地区合作、社会保障、应急管理等多领域合作，并逐步构筑了以“行政协议+联席会议+专责小组”为政策导向的区域协作治理机制，促进了粤港澳关系的持续健康发展。2017年7月《建设粤港澳大湾区框架协议》的签署，既是对粤港澳现有协作治理机制的肯定，也表明粤港澳协作治理上升为国家区域治理层面。基于国家赋予粤港澳大湾区的新使命和粤港澳关系的特殊性，在国家政治动员的总方针下，加强大湾区统筹规划、构筑“行政协议+法治框架”并举的协作治理机制，是推进粤港澳大湾区建设成为国际一流湾区的重要保障。

近五年 我院主持的有关大湾区的规划与研究

- 广深科技创新走廊规划
- 珠江三角洲全域空间规划（2016-2020）
- 粤港澳地区空间发展战略规划纲要
- 粤港澳特别合作区空间发展行动纲领
- 环珠江口宜居湾区建设重点行动计划
- 大珠江三角洲城镇群协调发展规划研究
- 共建优质生活圈专项研究
- 粤港澳大湾区都市圈产业新城选址研究
- 大湾区土地价值研究技术咨询
- 珠江三角洲绿道网总体规划纲要
- 珠江三角洲城乡规划一体化规划
- 珠三角国家自主创新示范区空间发展规划（2016-2025）
- 泛珠三角区域合作机制改革与探索
- 珠三角空间信息平台及城乡规划决策支持信息系统研究
- 珠三角宜居区域建设行动计划纲要
- 东莞市滨海湾新区概念规划
- 佛山市“一环创新圈”战略规划
- 佛山市空间规划
- 横琴城市总体规划
- 广州城市总体发展战略规划2040—广州与粤港澳大湾区城市群发展研究
- 南沙新区2035+战略咨询（粤港澳大湾区协同发展战略）
- 广州南沙粤港深度合作区产业发展研究
- 深圳市宝安区科技创新城总体规划
- 珠海与粤港澳大湾区城市群空间协同发展战略研究（2017-2035年）
- 广东中山翠亨新区发展总体规划（2012-2030年）
- 广东省城镇体系规划
- 广东省海岸带陆域三生空间划定与建设引导研究
- 广东省绿道网建设总体规划
- 广东省滨海公路规划指引
- 江门市城市总体规划（2017-2035年）
- 惠州市城市总体规划（2016-2035年）
- 佛山市城市总体规划（2011-2020年）

……



广东省城乡规划设计研究院
GUANGDONG URBAN & RURAL PLANNING AND DESIGN INSTITUTE

单位地址：广州市海珠区南洲路483号

邮政编码：510290

Add. : No 483 , Nanzhou Road , Haizhu District , Guangzhou , 510290

Tel. : (8620) 34399839 34399129 Fax (8620) 34478885

Website : <http://www.gdupi.com>

咨询业务联系人：刘工，邮箱：lp5633@163.com