

大湾区城市群空间协同策略研究

——基于珠海与粤港澳大湾区互动的视角

庞前聪 (珠海市城乡规划编审与信息中心, 广东 珠海, 519000)

【摘要】湾区城市群的空间协同有助于发挥各城市的初始禀赋与比较优势,实现要素和资源的优化配置。基于珠海和粤港澳大湾区互动视角,以城市群空间协同为研究目标,剖析其空间协同发展历程、存在问题、发展趋势及对珠海的要求,由此提出融入“湾区生产网”、“湾区生活网”、“湾区生态网”三方面发展策略,作为珠海与粤港澳大湾区协同发展的实现路径,以期大湾区各城市更好地融入湾区城市群提供参考。

【关键词】城市群;空间协同;发展策略;粤港澳大湾区

【中图分类号】F291

【文献标识码】A

全球化发展与区域竞合加剧,城市与区域正经历着巨大变革,城市间以空间协同的形式取长补短、实现合作共赢已成为城市群经济社会可持续发展的主要方式之一。2019年2月《粤港澳大湾区发展规划纲要》的正式印发,标志着粤港澳大湾区被纳入到国家发展的战略大局中,是我国未来发展的重大战略地区和经济增长极。然而,大湾区环境的复杂性、制度的多元性、中心结构的动态性等特征,使得大湾区空间协同发展显得尤为重要。在港珠澳大桥建成通车等新的历史机遇下,珠海如何依托自身优势及特色与粤港澳大湾区城市群空间协同发展,对促进珠海汇聚更多资源、迸发更强能量具有重大战略意义。

1 城市群空间协同的理论与实践

1.1 城市群与空间协同的关系

城市群的形成和发展是国家综合竞争力提升的重要标志,以城市群为主体形态推动紧凑集约和高效绿色发展是我国重要的国家战略。从空间特征来看,城市群是在特定的地域范围内具有相当数量的不同性质、类型和等级规模的城市,依托一定的自然环境条件,以一个或两个特大或大城市作为地区经济的核心,借助于综合运输网的通达性,发生与发展着城市个体之间的内在联系,共同构成一个相对完整的城市“集合体”^[1]。从区域发展角度来看,城市群是资源高度密集的城市连绵区,其整合区域资源的能力打破了行政区的划分,提高了区

域整体的经济联系和竞争力^[2]。从形成机制上来看,城市群的形成是经济要素聚集和扩散所导致的,市场效率机制下经济要素在局部地区高度聚集,由于聚集成本的升高,使得经济要素向周围城市扩散,从而逐渐带动城市群的形成^[3]。可以说,城市群的形成就是城市之间资源互动、协同发展的结果。

城市群的协同发展能够充分发挥不同城市的比较优势,避免核心城市内部要素的过度集中而造成的不经济性,带动周围城市的产业升级,从而既能平衡各个城市内部的发展矛盾,又能促进区域性的合作互联。在协同发展过程中,城市群作为一个有机体,存在着联系各个城市生产、生活、生态“节点”与“流”的空间,这些空间形成了城市群的网络体系特征^[4]。相反,非空间协同的城市群内单个城市或区域往往成为经济发展的散点而非节点,从而阻碍城市群系统的要素共享与分工协作^[5]。

1.2 湾区城市群空间协同的三个维度

湾区城市群是城市群的一种特殊类型,最早从工业革命时代的英国湾区城市群,到如今全球五十多个湾区经济体,一百多年的时间里,海湾经济一直发挥着引领国家经济发展的重要使命^[6],能够形成“城市群”、“港口群”、“产业群”三者合一的巨大经济群以及成为连通通向国际经济体的海洋与广阔内陆地区的桥梁^[7]。

湾区城市群在“拥海抱湾,合群通陆”的重要特征下有其独特的空间协同方式:生产空间协同,即

强化拥湾城市的产业联系,构建以交通网络串联的产业合作平台;生活空间协同,提高环湾人口的流通强度,打造适宜居住和旅游的生活区和服务设施;生态空间协同,湾区周边城市对湾区的水环境共享共治,协力提高湾区生态安全格局和谋求对海湾的永续利用。

1.3 全球主要湾区城市群空间协同的实践

从世界范围来看,当今全球最具影响力的三大湾区城市群包括纽约湾区、旧金山湾区、东京湾区^[8],欧洲和东南亚等地区也存在发展成熟或具有较强潜力的湾区城市群。通过全面梳理全球主要湾区城市群的实践经验,可总结出湾区城市群在生产空间、生活空间和生态空间三个维度的空间特征。

在生产空间维度,湾区城市群具有区域分工明确、生产职能外拓的特征。旧金山湾区城市群呈现多中心的紧凑型空间格局,旧金山、奥克兰、圣何塞三大城市分工明确,分别是金融文化中心、港口工业中心和高新技术中心。生产职能外拓也是湾区城市群产业空间协同发展的一个重要过程,以东京湾区内城市群为例,东京湾区从20世纪60-70年代经济高速发展时期,就开始实施“工业分散”战略,将一般制造业外迁,使东京都逐渐蜕变为以对外贸易、金融服务、精密机械、高新技术等高端产业为主的现代国际都市。

在生活空间维度,湾区城市群通过区域公共服务设施升级、跨境生活区建设、市内公交系统完善、人文旅游资源开发等多项举措,着力建设高品质城

市。以卢森堡—法国建设的跨界生活新城为例,自2000年卢森堡在与法国交界的地区实行“Belval”计划,边界区域逐步成为区域就业中心,并逐渐演化为一个建立跨境生活新城的计划(Le projet “Esch-Belval”)。在市内公交系统完善方面,东京湾以城市电气轨道、地铁、路面电车、公共汽车及出租汽车构成了庞大的公共交通系统。在人文旅游资源开发方面,欧洲文化之旅串联起了跨境历史人文资源,对不同国家的同一文化主题旅游线路进行有效对接,丰富游客体验,促进区域协同发展。

在生态空间维度,世界各大湾区城市群在区域生态环境改善方面也联动起来,共同营建宜居宜业宜游的优质生活环境。如东京湾区开展流域环境共同治理,东京、横滨、川崎、千叶等湾区城市共建陆海统筹的生态系统保护修复和污染防治区域联动机制,以流域为控制单元,建立流域环境综合管理模式,探索水质水量统一管理。

通过对湾区城市群空间协同理论和实践经验的研究可以发现,湾区城市群发展中的空间协同是一种以区域分工为基础的区域平衡发展模式,具有多层次、网络化密切联系的特征,目标是促进区域的共同繁荣。

2 粤港澳大湾区空间演变历程及趋势

2.1 粤港澳大湾区空间演变历程

改革开放以来,粤港澳大湾区的空间演变主要经历了三大阶段(图2):一是改革开放后到港澳回

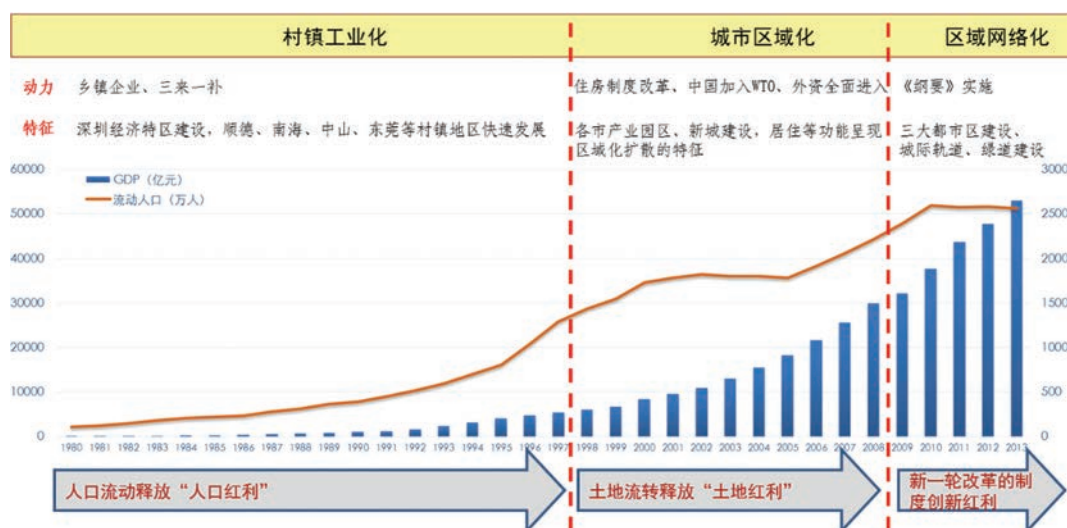


图1 粤港澳大湾区空间演变三大阶段

资料来源:笔者自绘

归前,承接香港制造转移的珠三角东岸优先崛起,村镇工业化的发展模式使得珠三角城市空间呈点状、沿线分散式发展;二是2000年开始,城市空间向区域化扩散,并在珠三角城市化中发挥主导作用;三是2008年《珠三角改革发展规划纲要》实施,城际轨道、绿道等区域设施和休闲网络的建设加速了三大都市区一体化进程,推动珠三角向网络化发展。

2.2 粤港澳大湾区空间演变趋势

总结纽约湾区、旧金山湾区、东京湾区等三大国际一流湾区在空间上呈现的共同特征可以得出,世界级城市群空间形态的成型大体需要经历城镇集群、城镇密集区、都市连绵区和都市圈集群等四阶段,粤港澳大湾区城市群目前正处于由都市连绵区向都市圈集群的过渡阶段^[8],其空间协同的发展趋势主要有如下三个特征。

2.2.1 从“两极拉动、多点发展”到“三核引领、多中心网络化”

从粤港澳大湾区城市群等级规模结构可以看出,目前粤港澳大湾区已经形成了广州、深港两个区域发展极核,珠海、澳门等为区域副中心,东莞、中山、肇庆、江门等为地区中心的“双核带动、多点分散”发展格局。

随着《粤港澳大湾区发展规划纲要》的颁布实施,未来湾区将构筑起香港—深圳、广州—佛山、澳门—珠海三大发展极核,澳珠地区也将努力承担起珠江西岸“发动机”、“核心引擎”的重要区域功能。而以客运专线和高速铁路为轨道交通线网主骨架、

城际轨道和城市轨道相互衔接的轨道网也促使湾区形成一批由特大型区域性枢纽、大型区域性枢纽、门户型枢纽和城际轨道枢纽组成的枢纽机会地区,这些枢纽机会地区将引领城市群结构体系的再优化,从而打破原有的城市中心集聚而外围扁平的格局,形成“分散化的集聚”态势,共同推动湾区逐渐向“三核引领、多中心网络化”的空间格局转变。

2.2.2 从“东强西弱”到“区域平衡发展”

改革开放后,珠三角外资引进、产品输出基本以香港为主要通道,以深圳、广州、东莞为核心的珠江东岸地区率先崛起,集聚大量外资、外贸、技术资源,现代服务业向纵深发展,原有劳动密集型产业转型升级的步伐走在珠三角前列。



图2 粤港澳大湾区空间格局示意图

资料来源:笔者自绘

表1 珠中江与深莞惠主要发展数据对比

统计数据	珠江东岸(深圳+东莞+惠州)	珠江西岸(珠海+中山+江门)	西岸与东岸的差距
地区生产总值(亿元)	33902.73	8795.74	26%
地方一般公共预算收入(亿元)	4313.28	849.51	20%
R&D经费内部支出(亿元)	1082.00	183.00	17%
出口总额(亿元人民币)	25799.83	5014.17	19%
城镇常住居民人均可支配收入(元)	46249.00	41533.00	90%

资料来源:笔者自绘

然而,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。目前已建成通车的港珠澳大桥、接近完成的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,将极大缩短东西两岸的时空距离,加强西岸地区与香港的联系。未来,珠江西岸可以依托较为充裕的土地供给、良好的生态环境和较低成本的劳动力资源,为其承接来

自珠江东岸的产业转移提供良好的基础,珠江口东西岸的产业布局 and 经济发展将发生根本性的改变。大湾区将从“东强西弱”的经济发展格局向“区域平衡发展”逐渐转变。

2.2.3 从各自为政的“行政区经济”到日益密切的“网络化区域经济”

一直以来,粤港澳大湾区城市之间都有非常清

晰的等级序列,港—深—广构成的发展轴具有经济区位优势和行政级别优势的双重叠加,使得沿线在吸引优质资本、技术和人才、开展国际交流活动等方面都具有更大优先权,从而进一步强化发展差别。中国城市的等级化现象不但表现在城市之间,在城市内部也存在,城市中心区是政府所在地,各种配套和发展机会优先获得,而外围的组团或者乡镇,公共服务的配套和发展往往滞后。

在创新日益重要的后工业化时期,创新驱动将打破现有的行政区经济和公共服务配置方式。环湾地区交通便利、环境优质和土地相对低成本的特点,将为科技产业的发展提供新的优良场所,形成湾区的高端功能带。此外,未来各市将环湾地区投放的一系列高标准配套和区域一体化设施进行整合后,珠三角有望形成一个新的城市群体系格局,即由现在的“轴线一边缘”结构,转变为围绕湾区的“圆桌型”结构,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。综上,创新的驱动将使原来各自为政的“行政区经济”向“网络化区域经济”转变。

3 珠海与粤港澳大湾区城市群空间协同发展存在的主要问题

3.1 生产要素的集聚程度和辐射能力不足

3.1.1 高端要素的联系强度与核心城市的定位不匹配

从 GDP 总量、人口数量、基于传统重力模型的城市联系度等数据来看,珠海的经济地位较弱,除与澳门联系强度较高(5000 亿元·万人/km²以上)之外,与大湾区内其他城市联系均很薄弱,未能像深港带动东岸发展那样带动西岸发展,城市能级仍未达到区域核心城市要求。从手机信令数据来看,珠海与中山、广州、江门、深圳等城市之间的人口流动较为频繁,其中珠海与中山联系最为紧密,月均人口流动数量达 25 万人以上,与肇庆、佛山、香港、惠州等人流往来较为稀少,月均人口流动数量不足 2 万人。可见,珠海对于湾区内人员的吸引程度和输出强度均有待提高,珠海目前仍处于地方中心城市级别,对区域的影响力极为有限。

3.1.2 对外交通可达性较差



图3 基于传统重力模型的城市联系度

资料来源:笔者自绘

高速公路、铁路总里程偏低。高速公路总里程在珠三角中排名倒数第二,铁路总里程排名倒数第一。珠海高速公路处于末梢,对西岸地区辐射有限。珠海到达粤西主要城市距离在 150km 以上,其中距离阳江市 150km,3h,距离茂名市 250km,5h,距离湛江市 320km,6h。在往粤西地区时空圈域中,珠海西区处于 150-320km 的 3-6h 时空圈域中。作为粤西的珠三角龙头,与粤西的交通通达性不畅,时空辐射能力不强。

3.1.3 产业协同集聚水平较低,产学研结合不紧密

从加工制造业空间分布格局来看,珠海的制造业和电子信息产业发展规模较小,远低于西岸的佛山,同时在空间上也与中山形成了产业空白地带,一定程度上反映出区域协作度不高。从服务业空间分布格局来看,珠海虽然在金融服务业和批发服务业都有一定的发展,但整体规模较小,没有形成湾区核心城市应有的服务功能。从创新经济来看,珠海的研发经费投入和专利授权量在珠三角城市中位列第七位,创新体系尚不完善,本地高校对产业升级和技术创新的人才保障能力不强,金融与科技衔接不紧密,对实体经济发展支持不力。

3.2 公共服务设施建设滞后

从基于公共服务设施 POI 区域公共中心空间分布来看,广州、深圳、香港已形成公共服务设施集聚、服务能力较强的公共服务中心,而珠海公共服务设施特别是高端公共服务设施建设相对滞后,区域影响力较弱。从珠海面向区域特别是港澳居民的公共服务的的影响力来看,珠海市与港澳标准对接

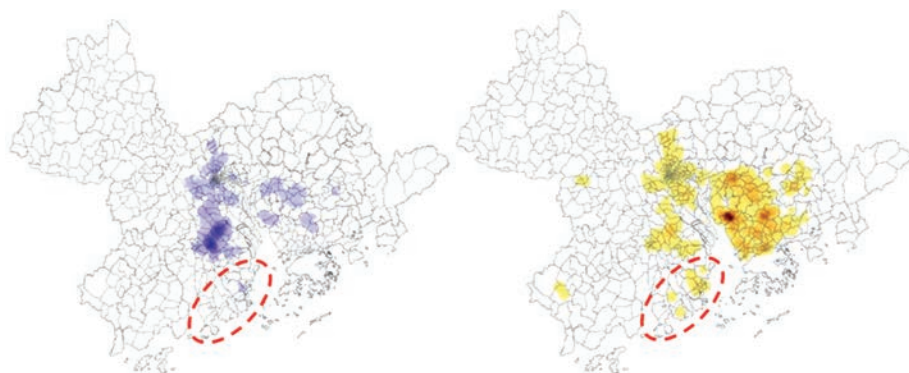


图4 港澳大湾区电气机械制造(左)与电子信息业(右)空间分布格局

资料来源:笔者自绘

的教育、医疗、居住等公共服务设施配套不足,邻接港澳、服务港澳的作用尚未显现。从旅游服务联动港澳发展来看,珠海接待国际游客数不足港澳的三分之一,作为珠海主要旅游景点的长隆旅游度假区,接待国际及港澳台游客占总游客数不及2%,珠海的旅游服务对来港澳的国际游客承接仍然偏弱。

机联系,如珠海、中山、江门交界处的山体边界、沿河绿地等生态资源受到城镇侵蚀。旅游资源缺乏整合,区域性旅游线路有待优化,如珠海唐家湾与中山南朗的名人文化具有同源性,但两地历史人文资源缺乏整合。

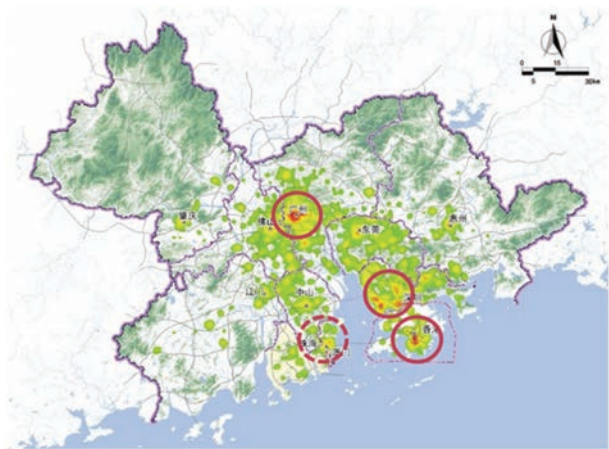


图5 基于公共服务设施 POI 区域公共中心空间分布

资料来源:笔者自绘

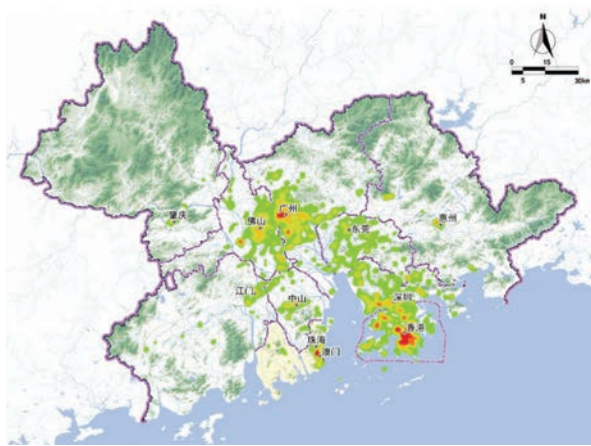


图6 基于 POI 的粤港澳大湾区公园绿地设施分布

资料来源:笔者自绘

3.3 区域生态环境治理缺乏统筹协调

珠海整体大气环境质量良好,但由于西岸本身地理环境不易于污染扩散,且城市之间联防联控相对不足,使西岸整体空气质量不如东岸。从 POI 捕捉的公园绿地分布来看,粤港澳大湾区具有丰富的自然资源,但设施之间的连通性不佳,且西岸的公园绿地密度(0.176 个/ km^2)弱于东岸(0.613 个/ km^2)。通过 Google earth 软件,从地图上将公众根据兴趣上传的“照片点”来反映兴趣点分布密度,东岸的密度为 2.66%,西岸为 1.13%,东岸是西岸的 2 倍。生态保护协作机制尚未建立,生态要素缺乏有

4 珠海与粤港澳大湾区城市群空间协同总体思路

珠海与粤港澳大湾区协同发展的总体目标为:抓住港珠澳大桥通车的契机,深度携手港澳,建设珠江西岸核心城市,成为湾区第三发展极,与湾区其他城市协同发展、错位发展、共享发展。

4.1 融入“湾区生产网”,携手澳门打造湾区西岸新发展极

4.1.1 预留高铁、城际轨道通道,促进与湾区核心地区的快速直连直通

预留三条直通湾区重点地区的高铁、城际轨道线位置。其中,预留广中珠澳高铁建设通道,实现珠海与广州中心城区的快速直通。预留深珠江肇高铁建设通道,实现珠海与深圳、江门、肇庆的直连直通。预留广珠城际轨道延长线建设通道,实现广州南站枢纽、横琴口岸与珠海机场的无缝对接。

协同建设环珠江口湾区轨道环线,构建“轨道上的大湾区”,实现网络化优势资源整合。加快推进广珠城际延长线拱北—横琴段、横琴—金湾机场段建设,适时推进深珠城际、深港珠城际建设,建立“环珠江口湾区轨道环线”,将环珠江口地区的南沙、前海、横琴等核心资源与香港、澳门串联起来,将区域内几大机场、港口、高铁枢纽串联起来。



图7 珠海三条直通湾区重点地区的轨道线位示意

资料来源:笔者自绘

4.1.2 做好与跨海通道、机场、港口的高快速路衔接,建立便捷的集疏运网络

预留与港珠澳大桥、深中通道等跨海通道的高快速衔接系统,适时推进黄茅海大桥建设。其中包括:构建对接港珠澳大桥的“1+6”高快速路系统,实现珠海各地区与港珠澳大桥的快速通达;构建对接深中通道的“3+5”高快速路系统,实现珠海各地区与深中通道的快速通达;构建对接深珠(伶仃洋)通道的“2+5”高快速路系统,实现与深圳的直连直通;积极推进黄茅海跨海通道工程建设,加强对粤西腹地地区的辐射作用。

完善珠海机场与湾区其他城市的集疏运网络,推进珠海机场扩能增效。建设机场与港澳、中江等城市间的快速通道系统,实现机场与重要城市和地区的直连直通,推动机场国际化建设和与港澳机场

的全面合作,多方面强化国际航运枢纽功能。

完善高栏港集疏运体系,强化高栏港国际航运枢纽功能。其中主要包括:完善对接广州、江门、中山、澳门的疏港路系统建设;加强高栏港国际航运枢纽功能建设,建成多式联运示范性工程;以及深入开展万山港区作为珠江口超大型深水港区规划,将万山群岛作为珠海港口拓展的战略资源储备。

4.1.3 建设“珠海—中山—江门—佛山”先进制造业协作区,做大做强实体经济

通过建设“珠海—中山—江门—佛山”先进制造业协作区,实施“三品”(增加品种、提升品质、创造品牌)战略,做大做强以先进制造业为主的实体经济。具体以高栏港经济区为主体,利用珠海高栏港深水海洋工程装备基地,加强与佛山、中山、江门等珠江西岸城市在先进装备制造业的合作,大力实施智能制造和“工业强基”工程。同时,促进传统产业的现代化,以富山—新青产业区为载体,发挥格力龙山生产基地的带动效应,让更多的传统产业体现时代元素,让更多的民生产品体现智慧、绿色的时代特征。

4.1.4 建设“珠海—深圳—广州—香港—澳门”战略性新兴产业协作区,提升发展以智能制造为主要内容的新兴产业

结合珠海的目前空间发展现状,以唐家湾高新区为载体,加强与深圳、广州、香港在智能制造产业、人工智能产业、互联网及信息软件产业、高科技成果转化等方面的协作。以空港经济区为载体,加强与深圳、广州在航空制造产业、生物医药产业方面的合作,积极推进珠港澳航空会展科研合作区、生物医药合作区建设。借鉴海南中医药产业园的经验和做法,加快建设横琴粤澳中医药科技产业园,联合澳门大学等科研机构强化中医药科研实力,推动中医药走现代化产业发展道路。

4.1.5 建设“珠海—香港—澳门”现代服务业协作区,促进构建现代化经济体系

充分发挥港珠澳大桥的通车优势,以大桥经济区(横琴自贸区、保税区和洪湾地区)为平台,深化珠港、珠澳地区的产业合作。规划建设粤港澳现代服务业、高新产业、文化创意产业、国际高端旅游产业、保税物流等多元合作平台,打造横琴粤港澳创新合作示范区,促进澳门产业适度多元化。远期加强与港澳的升级合作,高起点规划建设鹤洲北中央



图8 珠海与粤港澳大湾区城市产业协作区示意

资料来源:笔者自绘

商务服务合作区和鹤洲南高端健康服务合作区。

4.2 融入“湾区生活网”,建立面向港澳居民的优质生活区

4.2.1 建立面向湾区的公共服务中心,提升公共服务区域影响力

将鹤洲南打造为区域性公共服务中心。依托广佛江珠城轨、广珠城轨及中江高速、沿海高速、广澳高速、机场高速延长线等区域性公共交通网络,在鹤洲南地区建立面向湾区的区域性公共服务中心,加强具有区域影响力的高等院校、高端会展中心、旅游服务中心及艺术馆、博物馆、展览馆等大型公共服务设施建设,营造高品质公共空间,完善文化休闲艺术设施。

建立面向港澳居民的生活示范区。引进港澳先进的教育理念和教学管理经验,鼓励港珠澳三地更多中小学结为“姊妹学校”,在横琴建设采用港澳教材的港澳子弟校区。加强面向港澳同胞的医疗康养服务设施建设,允许港澳医师以港澳办医模式和标准、行医方式和习惯来珠海办医、行医。在马骝洲水道南岸建设与港澳建设标准接轨、社会保障服务衔接的优质国际化社区。在横琴加快建设集教育、医疗、居住、社区服务为一体的“琴澳新街坊”项目,为澳门居民在横琴及一体化地区生活居住提供更大空间和便利。

4.2.2 完善口岸、城际轨道站点交通换乘接驳系统,便捷内外交通联系

完善口岸地区交通换乘系统,加强城际轨道交通与珠澳口岸联系,通过机场城际轨道紧密联系拱北、湾仔、十字门、横琴口岸,集散进出口岸区域客流。其中,规划中的广佛江珠城际可考虑与机场城际线贯通运营,服务于横琴口岸,分担拱北口岸过关压力。整合拱北口岸前公路客运站,规划建设服务于旅游大巴、出租车以及社会车辆的停车场,新建公交首末站,缩短通关人员的步行距离。结合横琴口岸“二线管理”制度,在二线关处加强常规公交接驳运营。加强联检岛口岸港澳车辆、旅游大巴停车场、立体停车楼建设,在联检楼两侧应设置公交场站,强化对接港珠澳大桥客流的公交接驳运营。加强珠海北站、唐家湾站、前山站等城际轨道枢纽与城区公交网络联系,通过公交枢纽进行客流转换。

4.2.3 预留对澳门供应设施通道与接口,强化基础设施保障

推进粤澳联网第三输电通道及相关配套供电设施建设。新建珠海洋环至澳门新澳 220kV 直接供电线路,加强珠海变电站到澳北站及鸭涌河站、珠海琴韵至澳门莲花两条输电通道监测,确保对澳供电线路安全运行。在横琴天然气门站处预留对澳门供应天然气管道。加快推进由珠海竹银水库经横琴进入澳门氹仔岛的供水管道建设,强化珠海对澳门供水保障能力。

4.2.4 建立粤港澳旅游合作示范区,共建世界滨海旅游中心

共建“一程多站”世界著名旅游休闲目的地。共建粤港澳旅游合作示范区,联合港澳建立包含珠海长隆海洋主题公园、金湾航空科技体验主题公园、香港迪士尼乐园、海洋公园等东半球国际主题乐园群,适时引进国际级品牌乐园落地鹤洲南。积极争取游艇自由行政策,在横琴联手打造延伸港澳国际邮轮旅游航线的邮轮母港,建设游艇及游轮母港综合体,开通港珠澳滨海旅游精品线路,将粤港澳三地主要旅游海岛、主题公园、高档旅游消费节点、历史文化节点等串联,形成粤港澳“一程多站”滨海旅游精品线路网。

建立承接港澳高端游客的旅游综合服务中心。在口岸、机场等重要交通枢纽及城市功能节点处建设面向国际游客的粤港澳一站式旅游综合服务中心,提供多语言的面对面咨询、网站查询、预定系统、旅游地图、交通导航、介绍手册等全程旅游信息服务,成为区域国际旅游信息服务中枢。

4.3 融入“湾区生态网”,建设共享开放的生态休闲空间

4.3.1 加强西岸区域生态支撑系统建设,维护区域生态安全格局

共同保护珠中江生态绿核,共建区域生态廊道。按照《粤港澳大湾区发展规划纲要》中“构建生态廊道和生物多样性保护网络”的要求,珠海、中山、江门以“五桂山—黄杨山—古兜山”为生态绿核,通过西江、潭江及诸河水体、岸线,串联自然山体、连片农田、绿化隔离带和防护林带等,形成网络状的生态隔离廊道。在珠中江主要城镇区之间形成有机的分隔与联系,同时为城乡居民提供广阔的郊野游憩休闲空间,改善区域环境质量和居民生活质量。

建设以万山群岛海域为核心的粤港澳海上生态保护区。万山水拥澳门,海接香港,既是珠三角的门户,也是粤港澳大湾区的地理中心,拥有十分独特、优越的海洋海岛资源。加快建设万山群岛海上国家级生态公园和海洋生态保护区,坚持绿色发展方式和绿色生活方式,深入推进近海养殖清理整治,实现海岛垃圾打包外运和污水无害化处理全覆盖。建设人工鱼礁和海洋牧场,优化万山海域生态环境,将万山群岛建设成为粤港澳海上生态绿核。

4.3.2 协同谋划珠澳、珠中江等跨界绿道,形成互联互通的绿色开敞空间网络

推动珠海绿道网与澳门绿道系统相衔接。包括推进省立绿道1号线与澳门半岛绿环、新城填海区滨海绿廊、氹仔莲花单车径等绿化和慢行网络相衔接,促进珠海城市绿道建设与澳门绿道系统相协调,完善跨界绿道口岸通道建设,形成满足跨界绿道便捷通关需求的跨界绿道网。

推动珠中江三市共同完善西江流域绿道网建设。新增崖门炮台—御温泉绿道段,将珠三角4号区域绿道珠海段同珠三角6号区域绿道江门段相衔接;通过纵向衔接珠海市琅环森林公园—海滨公园绿道段与珠三角4号区域绿道中山段,加强中山与珠海中心城片区的绿道联系。

4.3.3 共同推进水岸公园建设,构建区域共享的滨水游憩活动空间体系

珠海可以结合城市滨水生态和开敞地资源,携手打造珠中江水岸公园带。联合中山推进淇澳—崖口红树林湿地公园系统建设,同中山共建沿磨刀门水道东岸湿地公园系统,携手江门共建环崖门湿地公园系统,共同保护区域湿地。

4.3.4 联合中山、江门、港澳等上下游城市,推进环境共治

珠海应联手澳门采用“截污、清淤、补水”等治理手段整治鸭涌河,与中山加强前山河流域岸线管理,实现前山河的齐防共管、共治共享。在珠海与中山、江门、澳门跨界地区增设区域空气质量监测子站,联合开展污染源普查工作。整合、保护和利用珠海、中山和江门三市的滨海资源,通过统筹近海水域、海岸带及近海岛屿的产业发展和管理。

5 结语

湾区城市群的空间协同需要各城市通过人流、物流、资金流、信息流、技术流等突破行政区划制约自由流动,实现要素和资源的优化配置,进而实现城市群整体利益最大化。粤港澳大湾区空间发展经历了村镇工业化、城市区域化、区域网络化三个阶段,多中心网络化、东西两岸均衡发展、“圆桌型”城市关系等发展趋势,对珠海携手澳门打造湾区西岸发展极提出了新的要求,珠海应从生产、生活、生态三大空间协同方向入手,通过融入高效直通的1小时湾区交通网、建设对接协作的产业合作平台、建立港澳共享的宜居生活空间、打造区域联通的生态游憩网络等发展策略,实现与湾区其他城市的协

同发展、错位发展、共享发展。△

【参考文献】

- [1] 姚士谋,陈振光,叶高斌,等.中国城市群基本概念的再认知[J].现代城市,2015,10(02):1-6.
- [2] 郭庆宾,许泱,刘承良.长江中游城市群资源集聚能力影响因素与形成机理[J].中国人口·资源与环境,2018,28(02):151-157.
- [3] 李国平,杨洋.分工演进与城市群形成的机理研究[J].商业研究,2009(03):116-119.
- [4] 陆大道.地理学关于城镇化领域的研究内容框架[J].地理科学,2013,33(08):897-901.
- [5] 高丽娜,宋慧勇,张惠东,等.城市群协同创新形成机理及其对系统绩效的影响研究[J].江苏师范大学学报(哲学社会科学版),2018,44(01):125-132.

- [5] 申勇,周会祥.全球视野下的湾区经济发展战略[J].中国经济特区研究,2017(00):153-160.
- [6] 申勇.湾区经济的形成机理与粤港澳大湾区定位探究[J].特区实践与理论,2017(05):42-46.
- [7] 鲁志国,潘凤,闫振坤.全球湾区经济比较与综合评价研究[J].科技进步与对策,2015,32(11):112-116.
- [8] 范钟铭.粤港澳大湾区,超越珠三角“排位赛”![EB/OL].
http://www.szcaupd.com/plus-p_34.htm.

作者简介:庞前聪(1976-),男,广西人,珠海市城乡规划编审与信息中心主任,博士。主要从事城市规划研究与设计。

收稿日期:2019-04-22

The Strategy Research of Urban Agglomeration Spatial Collaboration On the Greater Bay Area: based on the interaction between zhuhai and Hong Kong-Zhuhai-Macao bay area

PANG Qiancong

【Abstract】Spatial synergy of bay area urban agglomeration is beneficial for bringing initial endowments and comparative advantages of cities into full play, and realizing optimal allocation of key elements and resources. Based on the interaction angle of Zhuhai and the big bay area of Guangdong, Hong Kong and Macao, this paper takes spatial synergy of urban agglomeration as study object, analyzes the development history, existing problem, and development trend and requirements on Zhuhai of its spatial synergy, puts forward the development strategy by integrating "bay area production net", "bay area life net" and "bay area ecology net" as the route for the synergetic development of Zhuhai and the big bay area of Guangdong, Hong Kong and Macao, to provides reference for the better integration of bay area cities into bay area urban agglomeration.

【Keywords】Urban Agglomeration; Spatial Synergy; Development Strategy; The Big Bay Area of Guangdong; Hong Kong and Macao