

谁将成为大珠江三角洲地区的首位城市， 香港或广州？——空间可达性视角的分析^①

Which will be the Primate City in the Greater Pearl River Delta,
Hong Kong or Guangzhou? A Spatial Accessibility Analysis

侯全 李思名

谁将成为大珠江三角洲地区的首位城市，
香港或广州？
——空间可达性视角的分析

【摘要】 本文从空间可达性的视角，分析1990~2020年间香港和广州在大珠江三角洲地区（大珠三角）首位城市竞逐中的对比。两个城市到区内其他城市的平均旅行时间方面，广州一直处于有利地位，与大珠三角西部的交通联系优势尤为明显。港珠澳大桥落成后，香港与大珠三角西部的联系虽明显加强，但仍然落后于广州；就与大珠三角东部的交通联系而言，香港有微弱优势。经济影响力方面，香港在此前一直占据主导地位；然而，在今后10年内，若两个城市维持各自过去5年内的经济增长态势，广州的经济规模将接近香港；再加上广州与区内城市相对更加便捷的交通联系，广州的影响力恐将超越香港。

【关键词】 空间可达性 大珠江三角洲地区 首位城市 香港 广州

Abstract: The paper tries to answer the question of which city, Hong Kong or Guangzhou, has been and will be the leading one in the Greater Pearl River Delta (GPRD) from the perspective of spatial accessibility. In terms of average

travel time to other cities, Guangzhou maintains an advantage over the whole period. In particular, Guangzhou's transport connection with the Western GPRD is much better than Hong Kong's. Even with the completion of the Hong Kong-Zhuhai-Macau Bridge in 2015, which will significantly enhance Hong Kong's hub position, Hong Kong still lags behind Guangzhou in terms of connection with the Western GPRD. However, Hong Kong is slightly superior to Guangzhou in its connection with the Eastern GPRD. In terms of economic impact, Hong Kong has been leading since 1990. Nevertheless, if both cities repeat their respective economic performances of the last five years in the coming decade, Guangzhou's economy will come close to Hong Kong by 2020.

Keywords: spatial accessibility, Greater Pearl River Delta, primate city, Hong Kong, Guangzhou

1 引言

自20世纪80年代起，中国进入了快速城市化阶段：城市化水平在1980年为19.4%^[1]，至2009年提高到46.6%^[2]。估计在即将到来的第十二个五年规划期间（2011~2015年），中国将进入城市人口占多数的时代^[3]。在这无论是规模还是速度都是前所未有的城乡变迁过程中，引领区域乃至国家发展转型的城市群，无疑扮演着领头羊的角色；而这些城市群中，又以京津唐、长江三角洲和珠江三角洲为表者。

作者：侯全，香港浸会大学地理系博士研究生
李思名，香港浸会大学地理系讲座教授

^① 本研究得到香港特别行政区大学教育资助委员会（University Grants Committee, UGC）优配研究金（General Research Fund, GRF）和香港浸会大学研究基金（Hong Kong Baptist University Faculty Research Grant）的资助，项目编号分别为HKBU 243209和FRG2/09-10/100，特此致谢。

伴随城市群发展过程的交通网络动态变化，城市间的社会经济交往方式也向多层次、多维空间转化。交通基础设施的日益提升，使得城市间过往以单向联系为主的模式向双向、多向联系转化，城市间文化科技与经济贸易交往日渐频繁，推动城市群由低级向高级、由简单向复杂演化。这一过程在三大城市群表现尤为明显，其中尤以高速公路建设和城际轨道交通的发展影响最为深远。

在城市群演化过程中，首位城市的经济影响力对城市群的发展和完善具有重要影响^[4]。在三大城市群中，北京作为国家首都，历来是京津唐城市群的首位城市^[4]；在长江三角洲，虽然在20世纪80年代上海和江苏、浙江曾有“谁是中心”的争论，但随着90年代后上海以浦东开发为标志的重新崛起，其在长三角的龙头地位日益巩固^[5]。2008年8月国务院通过的《长江三角洲地区经济社会发展指导意见》，提出上海要建成国际金融中心和国际航运中心“双中心”^[6]，加之2010年通过的《长江三角洲地区区域规划（2009-2015）》将上海的发展目标定位为亚太地区重要的国际门户^[7]，上海的中心地位愈加明确。与京津唐城市群和长三角地区首位城市十分明确的情况不同，大珠三角地区的情况相对不是那么明朗。

所谓的大珠三角地区，是珠江三角洲地区和香港、澳门特别行政区的合称。广州是珠三角的传统中心城市，但改革开放后香港的资本投入和城市经济影响力的扩散，一度令香港成为区域发展的发动机；香港的影响力，以及深圳经济特区优惠政策的优势和超高速的经济发展，令广州在区域发展中的地位在20世纪80~90年代中期每况愈下。90年代后期，香港由于东亚金融危机的冲击，经济影响力大不如前；与此同时，广州市政府在市政设施建设方面大胆突破，令广州的地位重新回升^[5]。进入21世纪后，广州市开国内大城市先河，开展战略规划咨询工作，完成了《广州城市建设总体战略概念规划纲要》，提出“南拓、北优、东进、西联”的空间发展战略^[8]。“南拓、北优”的城市发展方向，无疑具有加强对珠三角中部地区和经济相对较发达的东部地区的影响力的意味。随后几年内，广州市进行了一系列的撤（县级）市建区的行政区划调整，其中2005年将南沙从原来的番禺区分立出来，更体现了广州市对珠三角南部腹地的重视。2008年，广州在新一轮的《广州城市总体发展战略规划》中，确定城市发展目标为“国家中心城市”，具体包括综合性门户城市、南方经济中心和世界文化名城三方面^[9]。继2000年成功举办第九届全国运动会之后，2004年广州成功申办亚运会，此后新区开发、旧城更新的步伐不断加快。亚运会的成功举办，加之珠江新城、大学城等大型城市发展项目的涌现，

令广州可以自信地宣称实现了“十年一大变”的城市发展目标。

香港、澳门回归之后的十几年间，对两个特别行政区以及整个大珠三角地区的发展都是极为关键的时期。交通基础设施对城市群的整合作用，在政治阻隔日渐淡化的大背景下，显得更为突出。交通的便利带来的是城市间住房和劳动力市场及日常休闲空间的融合。港深24小时通关及港深西部通道的建成通车就是这方面的好例子。其他正在实施或规划中的重大交通基础设施，例如港珠澳大桥、珠江三角洲城际轨道交通系统等，也具有同样的意义。

在交通联系日益紧密的情况下，香港与广州之间的大珠三角地区首位城市之争，尤为引人瞩目。改革开放初期香港在珠三角的影响力，令国家主席胡锦涛在深圳经济特区30周年庆典活动时屡次提及香港在改革开放和经济特区建设中功不可没；而在广州成功举办亚运会后，香港也“有样学样”（follow suit），意欲申办2023年亚运会。两相对比，不仅让人有三十年河东、三十年河西之叹。我们相信，在香港日渐融入珠三角和广州重新崛起的大背景下，讨论两者区位优势此消彼长的过去、现在和未来，将有助于我们了解两地间合作和竞争的态势。对区域首位城市的讨论有不同的切入角度，本文从空间可达性的视角，比较1990~2020年间香港和广州在大珠三角地区的区位优势。

从空间可达性的视角，研究者对地方区位优势这一问题进行了广泛讨论。这里仅以中国的研究为例，李思名和沈依雯考察了国家干线公路网发展计划对各省区可达性的影响^[10]；同样在国家层面上，王娇娥等对铁路网的发展及其对空间可达性的影响进行了探讨^[11]。在区域层面上，曹小曙和闫小培研究了1980~2000年间广东省东莞市陆路交通网络演化对可达性空间格局的影响^[12]；对长江三角洲地区的研究，有罗鹏飞等^[13]、吴威等^[14,15]。本研究通过同时考察高速公路和城际轨道交通这两种区内最为重要的交通方式，达至对这一议题更为全面的认识。本研究同时涵盖已建、在建和规划中的高速公路和城际轨道线网，使我们对此一议题的认识能够放眼将来，而不仅仅局限于历史和现状。

2 分析方法及数据

2.1 分析方法

为比较香港和广州两个城市在大珠三角的区位优势，本文选取区域研究中常用的空间可达性这一概念来度量。可达性可以理解为某地或某人利用特定的交通设施，到达指定活动区位的便利程度。按照研究客体的不同，有空间

可达性 (place accessibility) 和个人可达性 (individual accessibility) 之分^[16]。本文的主要目的是比较城市间的区位优势，空间可达性就成为当然之选。

具体而言，空间可达性可以用平均旅行时间 (average travel time)、日常可达性 (daily accessibility) 和经济潜力 (economic potential) 等指标来度量^[17]。平均旅行时间即为某地至区内其他城市旅行时间的平均值，计算上有加权与不加权的区分；本文跟随李思名和沈依雯的方法，采用不加权的平均旅行时间^[10]。日常可达性即从某地出发，在一定时间段内可以往返范围内涵盖的经济活动机会 (一般以人口、就业岗位或者地区生产总值衡量) 总量；本文以 1 小时交通圈和 2 小时交通圈涵盖的乡、镇、街道数量来衡量。经济潜力的概念稍微复杂些，即在考虑距离衰减效应下，可以到达的所有经济活动机会总和。本文目的是考察香港和广州两地对区内其他地方的经济影响力，出于研究目的的需要以及简化问题的考虑，这里只计算香港和广州地区内其他城市的影响，而不考虑其他城市间的互相作用。

具体而言，研究中首先通过地理信息系统 (GIS) 中的网络分析 (network analysis) 模块，求取香港、广州两地至其他城市间的最短路径。给定各种交通方式的速度后，即可以把最短路径转化为旅行时间。此前的研究中，高速公路的速度赋值一般为 100km/h^[10,15,16]。考虑到研究区内高速公路交通一般较拥挤，本研究中高速公路速度设定为 90km/h。一般公路参照其他研究，速度取值为 60km/h^[15,16]。城际轨道交通取大站停线路采用的 200 km/h 目标值速度^[19]。考虑到公路交通可以采取门到门的方式，而城际轨道交通为公共交通，因此在算得选择轨道交通方式的在途时间外，再加上 15 分钟的买票、候车等时间，作为采用轨道交通方式最终的旅行时间。然后再比较公路交通和轨道交通需时多少，取其中少者为最终的旅行时间。路网及经济规模数据，下文详述。

2.2 数据来源及数据处理

(1) 交通网络数据

本文考察的时间范围为 1990~2020 年，跨 30 年，以 10 年为间隔，即有 4 个时间节点，分别为 1990 年、2000 年、2010 年和 2020 年。至 1990 年，大珠三角还未有高速公路，当年的公路数据，取自美国国防测绘局 (Defense Mapping Agency, DMA) 与美国环境系统研究所公司 (Environmental Systems Research Institute, Inc., ESRI) 于 1990 年代制作的一套数字地图集^[20]。2000 年的数据，包括铁路、公路和高速公路，取自《香港 2030

规划远景与策略最后报告》^[21]。2010 年数据，在 2000 年数据的基础上，参考谷歌地图进行更新。2020 年规划的路网，包括高速公路和城际轨道交通数据，来自广东省人民政府于 2010 年 7 月通过的《珠江三角洲基础设施建设一体化规划 (2009—2020)》^[22]。

(2) 经济规模数据

两市 1990 年及 2000 年的地区生产总值数据分别来自两个城市的统计年鉴，香港的数据按当年的汇率换算成人民币 (下同)。2010 年和 2020 年的数据，基于 2009 年的数据和 2004~2009 年间两个城市地区生产总值的平均增长率推算得来。2004~2009 年间，广州地区生产总值的平均增长率为 13.45%，香港为 3.95%，据此计算两市的经济增长情况见表 1。

(3) 空间分析单元

文中涉及两个尺度的空间单元：准县级 (quasi-county level) 和乡、镇、街道办级 (township, town, and sub-district level)。所谓准县级，即兼顾城市行政级别和涵盖地域面积，将辖县和区的市，划分为市区和郊县 (含郊区及郊区县级市，下同)。以广州为例，在 2000 年初，广州市辖 8 个区 (东山、荔湾、越秀、海珠、天河、芳村、白云、黄埔，即所称的“老八区”) 和 4 个县级市 (番禺、花都、增城、从化)^[23]。虽然行政级别上区与县级市是一样的，但管辖地域范围区要明显小于县级市和县；广州所辖的 8 个区平均面积为 180.5km²，而 4 个县级市中，面积最小的花都市，也有 961.1km²。另一方面，与郊县相对立，市辖区一般构成真正意义上的市区。综合考虑行政级别和管辖地域范围，把市辖区放在一起，作为市区，成为和郊县相对应的空间单元。依据这样的标准，广州市分为广州市区 (老八区) 和番禺、花都、增城、从化 4 个县级市；其他市的划分，包括深圳、惠州市、佛山市、珠海市、肇庆市、江门市，参照这一标准。香港、澳门两个特别行政区，在这一级不再划分。这样形成 32 个准县级空间单元 (图 1、表 2)。行政边界调整的，合并、重组成前后一致的空间单元。例如前面提到的 2005 年原番禺区重新划分为番禺区和南沙区，在后续分析中将南沙的数据与新的番禺区合并，形成与原番禺区前后一致的空间单元。

香港、广州的地区生产总值 (1990~2020 年)

(单位：亿元人民币，1990 年可比价) 表 1

年份	香港	广州	香港与广州之比
1990	3677.3	261.5	14.1
2000	9352.3	1021.3	9.2

续表

年份	香港	广州	香港与广州之比
2010	11453.0	3840.5	3.0
2020	16868.6	13562.1	1.2

(资料来源：广州统计年鉴及香港统计署)

乡、镇、街道办级形成另外一套更为细致的空间分析单元。与准县级空间分析单元不同，这一尺度的分析单元，笔者只有点图层 (point layer)，而没有面图层 (polygon layer)。为了作图的需要，通过点数据构建泰森多边形 (Theisson polygon) 分割研究区，^[24,25]。在这一尺度上，香港按区议会分区划分为 18 个区，澳门划分为 4 个区。整个大珠三角合计，共划分为 619 个泰森多边形 (图 1)。在后面的经济腹地分析中，香港和广州各自的辖区缺省认为分属于两地的当然腹地，不参与讨论。这样，不包含香港和广州在这一层面的空间单元的话，共有 502 个代表乡、镇、街道的泰森多边形。

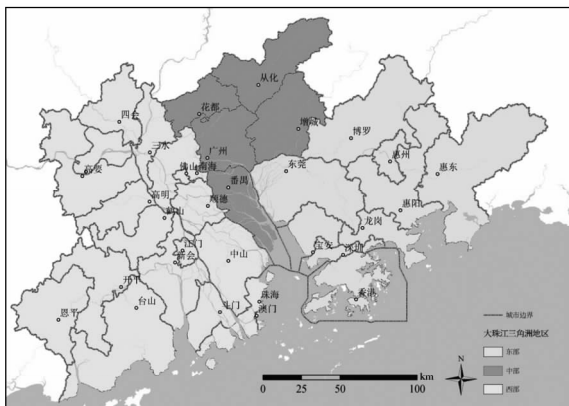
3 分析结果

3.1 平均旅行时间

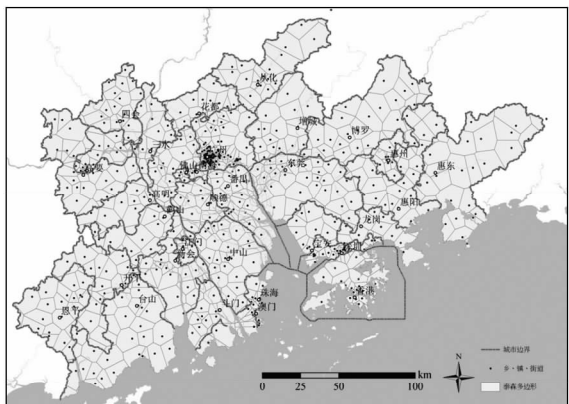
香港、广州至大珠三角内其他城市的平均旅行时间方面，广州占有明显优势。在 1990 年，香港至区内其他城市的平均旅行时间为 223 分钟 (3.71 小时)，而广州为 104 分钟 (1.73 小时)，不到香港的一半，优势明显。随着时间的推移，广州在平均旅行时间方面依然领先于香港，但差距在 2010 年之后有所缩窄。2000 年与 2010 年，香港至其他城市的平均旅行时间分别为 147 分钟 (2.45 小时) 和 133 分钟 (2.21 小时)，分别为广州的 1.91 倍和 1.98 倍；至 2020 年，从香港至区内其他城市，平均需要 82 分钟 (1.36 小时)，从广州出发的话，至其他城市平均需时只有 53 分钟 (0.88 小时) 左右，已经降到 1 个小时以下；至此，香港与广州至区内其他城市的平均旅行时间之比，已降至约为 1.55 (表 2)。概括而言，两地至区内其他城市的交通便捷程度，随着高速公路网络的完善和城际轨道交通的发展，都有显著改善；但比较而言，广州在这一方面占有明显优势，但随着时间推移，这一优势有所收窄。

从表 2 我们还可以比较两地至大珠三角内不同地区城市间的交通联系的便利程度。参照珠江的位置，将大珠三角地区划分为东部、中部和西部地区。东部包括香港特别行政区、深圳市、惠州市和东莞市，中部地区即广州市范围，余下部分构成西部地区，即澳门特别行政区、佛山市、中山市、珠海市、江门市和肇庆市 (图 1)。比较香港、广州两地与不同地区间城市的平均旅行时间，结果显示香港虽然在整体上与区内城市的交通联系不如广州，但在与东部城市的联系方面，香港较广州一直有微弱优势；与中西部城市联系的便捷程度方面，广州较香港则保持较大优势。就一个城市而言，香港与东部城市的联系明显强于其与中西部城市的联系。广州作为中部地区的一部分，与这一地区城市的联系无疑是最为便利的；比较广州与大珠三角地区东西部分的联系，数据显示西部相对于东部是广州的优势联系方向 (表 2)。

香港和广州作为大珠三角中心城市与区内其他城市交通联系的这些差异，可部分解释珠三角地区改革开放后工业化模式的差异。有研究认为，东、西珠三角地区的工业化过程在市场导向上存在差异，东部地区以出口为导向，西部地区则以内销为主，这一差异在改革开放早期的 20 世纪 80~90 年代初尤为显著^[5,27]。香港于东部珠三角投资的便利，以及港资企业的出口导向，无疑是珠三角东部地区发展出口导向制造业的主要推力。



大珠江三角洲地区“准县级”地域单元划分及东、中、西分区



基于乡、镇、街道点数据的泰森多边形划分

图 1 研究区及空间分析单元划分

(资料来源：上图香港 2030 规划远景与策略最后报告^[21]；下图 2000 年人口普查数据 GIS 文件^[26]，作者根据数据自绘)

香港、广州与区内城市间的旅行时间（1990~2020年）（单位：分钟）

表 2

地级行政单元	县级行政单元	香港				广州				
		1990	2000	2010	2020	1990	2000	2010	2020	
东部	香港特别行政区	—	—	—	—	187	120	120	65	
	深圳市	深圳市区	39	39	39	24	153	85	85	56
		宝安	56	55	49	30	131	84	80	52
	东莞市	龙岗	62	61	55	55	148	117	89	89
		东莞	131	80	80	51	57	45	36	36
	惠州市	惠州市区	119	101	92	75	144	104	91	62
		惠东	133	130	102	102	177	125	113	109
		惠阳	96	92	76	76	170	133	110	103
		博罗	151	122	117	102	117	87	78	78
	东部平均		98	85	76	64	143	100	89	72
中部	广州市	广州市区	187	120	120	65	—	—	—	—
		番禺	230	109	109	53	45	25	21	21
		增城	172	127	112	108	66	61	47	47
		从化	257	195	153	142	86	85	52	45
		花都	226	143	142	68	39	23	23	23
中部平均		214	139	127	87	59	49	36	34	
西部	澳门特别行政区	澳门	324	156	151	62	139	104	88	56
	佛山市	佛山市区	211	142	140	66	25	19	19	19
		顺德	224	140	139	61	39	39	39	27
		南海	203	135	134	68	18	18	18	15
		三水	233	158	155	71	48	33	31	29
		高明	254	175	172	74	69	52	50	31
	中山市	中山	266	125	125	57	81	73	58	41
	珠海市	珠海市区	317	146	142	66	132	95	86	56
		斗门	323	224	148	66	137	129	85	50
	肇庆市	肇庆市区	296	209	192	85	110	84	68	43
		高要	332	229	198	86	146	105	74	44
		四会	265	180	179	171	79	55	55	53
	江门市	江门市区	268	169	133	67	82	70	63	40
		新会	275	176	141	67	89	81	72	43
		鹤山	261	165	161	75	75	41	40	32
开平		306	204	173	137	120	80	79	79	
台山		319	215	184	132	133	91	90	86	
恩平		365	240	204	169	180	116	110	110	
西部平均		280	177	160	88	95	71	63	47	
总体平均	(分钟)	223	147	133	82	104	77	67	53	
	(小时)	3.71	2.45	2.21	1.36	1.73	1.28	1.11	0.88	

（资料来源：作者根据 2.2 中（1）小节中资料计算）

3.2 1小时交通圈及2小时交通圈的演变

在分析香港、广州两地至大珠三角区内准县级城市间的平均旅行时间之后，图2及表3显示在更精细的空间尺度（乡、镇、街道）上，两地至区内1小时交通圈和2小

时交通圈在1990~2010年间的变化情况。与平均旅行时间比较的结果一致，广州优势明显。1990年，广州的1小时交通圈已经涵盖珠三角中部地区的大部分，而此时香港的1小时交通圈只延伸到深圳市区和二线关附近；至2010

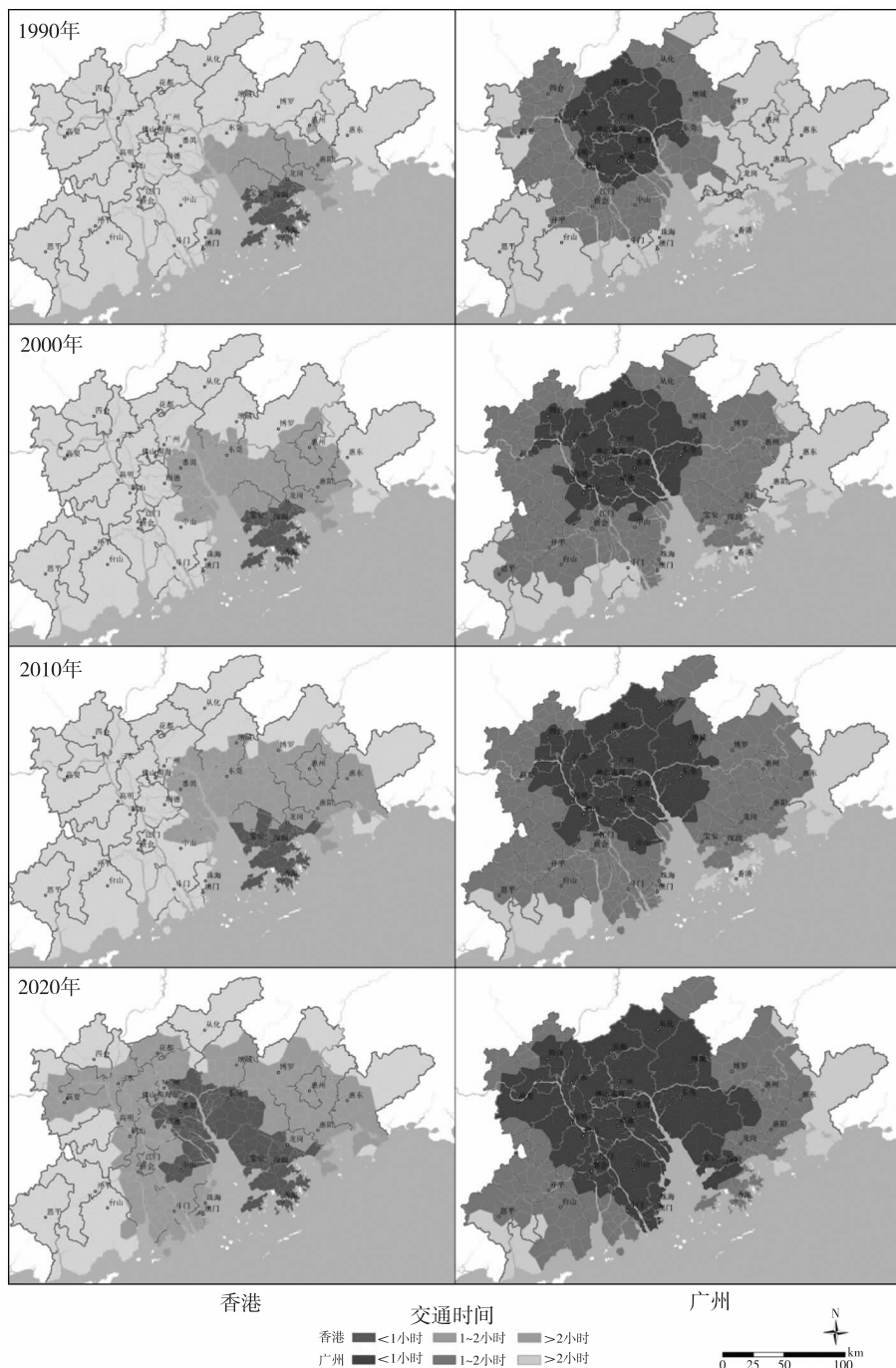


图2 香港、广州1小时、2小时交通圈（1990~2020年）
（资料来源：作者自绘）

年，广州的2小时交通圈已经覆盖除东西两翼极少数镇街外的整个区域，而香港的2小时经济圈主要为东部珠三角地区。2020年与2010年相比，广州的1小时交通圈将继续扩大，香港的1小时交通圈和2小时交通圈范围也显著扩大，但相比于广州，至香港超过2小时的地区，在2020年仍将占有较高比例（图2）。总之，香港和广州两地在1990~2020年间，在规定时间内抵达的区内范围都有显著扩大；香港相比于广州，差距有所缩窄，但依然存在。

至香港、广州旅行时间比较 表3

年份	至香港、广州旅行时间比较		
	至香港近于广州	大致相若	至广州近于香港
1990	11.8%	37.8%	50.4%
2000	9.0%	24.5%	66.5%
2010	8.2%	20.9%	70.9%
2020	3.0%	36.9%	60.2%
N	502	502	502

（资料来源：作者计算）

表3显示更加数量化的结果。结果显示，广州单位时间交通圈涵盖的范围要大于香港。在任何一年，至广州的交通时间小于至香港的乡、镇、街道都超过了总数的50%，而至香港快过往广州的乡、镇、街道所占百分比，则从1990年的11.8%下降至2010年的3.4%。比较不同年份表格中对角线上单元的分布，可以发现至香港和广州两地所需时间大致相若的单元，逐渐由右下角向左上角移动。换言之，至香港和广州两地交通时间大致相若的地区，逐渐由需时2小时以上转为需时1~2小时之间或者1小时以内。可以看出，香港和广州在这一地带的竞争，越发激烈。

3.3 经济影响力

平均旅行时间和日常可达性虽然可以很容易、很简单地评估城市间区位优势的差异，但并没有考虑不同城市间本身经济实力的差别。一个改进的方案是采用随距离衰减的函数，来评估香港和广州两地在珠三角地区内的影响力。以香港为例，计算经济影响力的公式为：

$$I_{HK-j} = \frac{GDP_{HK}}{T_{HK-j}^{\beta}}$$

其中： I_{HK-j} ——香港对j地的经济影响力；

GDP_{HK} ——香港的地区生产总值；

T_{HK-j} ——香港与j地间的交通时间；

β ——距离衰减系数（ $\beta = 1.2$ ）。

距离衰减系数越大，影响力随距离衰减得越快；反之亦然。距离衰减系数 β 的选定主要是依据经验，一般采用指数函数衰减的，距离衰减系数取值在1.0~2.0之间。类似本文的研究，笔者所知目前还没有前例可以借鉴。鉴于此，这里通过试错的办法，在1.0~2.0这一区间内，以0.1为步长，对距离衰减系数赋以不同的值后，计算香港和广州在目前（2010年）的经济影响力并以地图表示出来。在 $\beta = 1.2$ 的情况下，所得的结果最符合预期，即香港目前在经济影响方面仍然占优，但已经不是压倒性的优势。确定距离衰减系数在目前的取值后，应用到其他年份，对所得结果加以比较来考察时间维度的变化（图3）。

从图3可以看出，在2000年以前，香港的经济影响力占据压倒性优势。广州的经济影响力仅在本市内部和比邻的佛山、南海地区有微弱优势；其他地方在这段时间，都可以称为是香港的经济腹地。造成这一差别的主要原因，是广州与香港经济发展水平之间的巨大差距：二者的比值，在1990年为14.1倍，至2000年有所下降，但仍然有9.2倍之多（表1）。在如此巨大的经济实力差距下，广州虽然有地理优势，但在区内的经济影响力方面，远逊香港。2000年后，归功于广州持续强劲的经济增长，两者经济实力间的差距进一步缩小，至2010年，香港与广州本地生产总值的比率降至3.0倍左右。日益接近的经济实力，加上得天独厚的区位优势，广州的经济影响力与日俱增。至2010年，广州的经济影响力占优势的地方，已经扩大到约占全区1/3的范围（图3）。如果在未来10年内（2011~2020年），香港和广州维持各自在过去五年内（2004~2009年）的经济表现，即地区生产总值香港年均增长3.95%，广州年均增长13.45%，那么到2020年，广州的经济总量将相当于香港的4/5强，两者的经济实力差距将进一步收窄。届时香港经济实力上的微弱优势，将被广州区位优势上的优势抵消，恐怕将呈现广州在大珠三角地区内的经济影响超过香港的局面（图3）。

4 结论、讨论及展望

本文从空间可达性的视角，分析1990~2020年间香港和广州在大珠三角地区区位优势的对比。广州在旅行时间和交通圈覆盖范围方面优于香港，香港在过去20年间，经济影响力强于广州。具体而言，两个城市到区内其他城市的平均旅行时间方面，广州一直处于有利地位，与大珠三角西部的交通联系优势尤为明显。港珠澳大桥落成后，

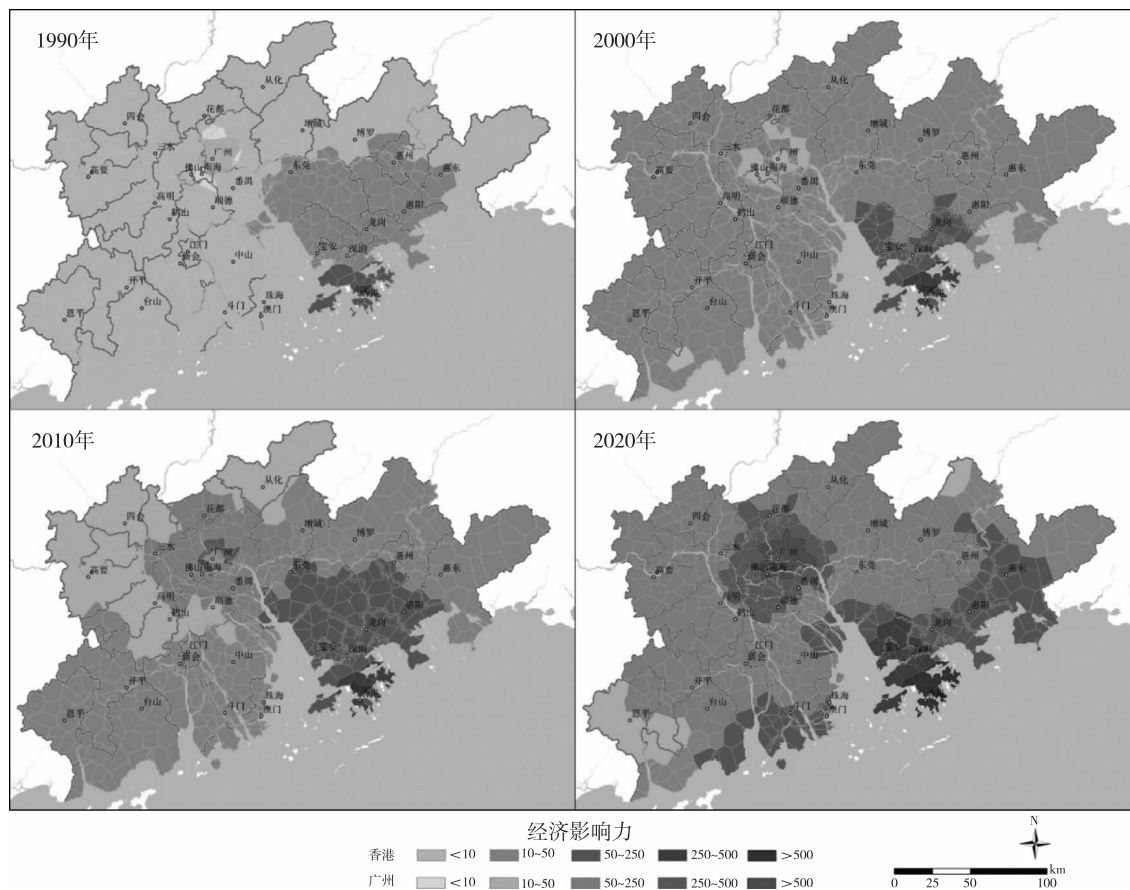


图3 香港、广州在大珠江三角洲地区的经济腹地变化（1990~2010年）
（资料来源：作者自绘）

香港与大珠三角西部的联系虽明显加强，但仍然落后于广州；就与大珠三角东部的交通联系而言，香港有微弱优势。交通圈方面，香港和广州两地在1990~2020年间，给定时间内抵达的范围都有显著扩大，但相比于广州，香港差距明显；但随着时间推移，差距在收窄。经济影响力方面，香港在2010年以前一直占据主导地位；然而，在今后10年内，若两个城市维持各自过去5年内的经济增长态势，广州的经济规模将接近香港；再加上广州与区内城市相对更加便捷的交通联系，广州的影响力恐将超越香港。

本文试图从空间可达性的视角，比较香港和广州两地在珠江三角洲地区区位优势差异，从而回答哪个城市有望成为区内的首位城市。通过这一视角来回答城市竞争的复杂问题，不足是很明显的。首先，本文只考虑了对区内城市的联系，而没有探讨与外部的联系，无疑是一个很大的不足。其次，经济发展是一个复杂的过程，这里透过空间可达性的视角，只检讨了区位优势这一个方面，无疑是远

远不够的。这些不足之处，希望能在以后的研究中加以补充。

参考文献

- [1] 李思名. 中国的城市与城市发展 [M] // 李思名, 陈峰, 邵一鸣. 持续与变迁: 当代中国的政经、社会 and 空间发展. 香港: 香港教育图书公司, 2008: 349-382.
- [2] 国家统计局. 2009年国民经济和社会发展统计公报, 2010. http://www.stats.gov.cn/tjgb/ndtjgb/qgndtjgb/t20100225_402622945.htm.
- [3] 中国城市发展报告编委会. 中国城市发展报告(2009) [M]. 北京: 中国城市出版社, 2010.
- [4] 姚士谋. 中国的城市群 [M]. 合肥: 中国科学技术大学出版社, 1992.
- [5] 朱文晖. 走向竞合: 珠三角与长三角经济发展比较 [M]. 北京: 清华大学出版社, 2003.
- [6] 国务院. 国务院关于进一步推进长江三角洲地区改革开放和经济社会发展的指导意见, 2008. http://www.gov.cn/zwggk/2008-09/16/content_1096217.htm.

- [7] 国家发展和改革委员会. 长江三角洲地区区域规划 (2009—2015), 2010. http://www.sdpc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/2010tz/t20100622_355748.htm.
- [8] 广州市城市规划局. 2000年广州开全国之先河编制战略规划. <http://www.upo.gov.cn/pages/zt/ghl/ghl0years/zlgh/documents/2010/5174.shtml>.
- [9] 广州市城市规划局. 广州城市总体发展战略规划. <http://www.upo.gov.cn/pages/zt/ghl/ghl0years/zlgh/default.shtml>.
- [10] Li Si-ming and Shum, Yi-man. Impacts of the national truck highway system on accessibility in China [J]. *Journal of Transport Geography*, 9 (1), 2001: 39—48.
- [11] Wang, Jiaoe, Jin, Fengjun, Mo, Huihui and Wang, Fahui. Spatiotemporal evolution of China's railway network in the 20th century: an accessibility approach [J]. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43 (8) (October), 2009: 765—778.
- [12] 曹小曙, 闫小培. 经济发达地区交通网络演化对通达性空间格局的影响: 以广东省东莞市为例 [J]. *地理研究*, 2002, 22 (3): 305—312.
- [13] 罗鹏飞, 徐逸伦, 张楠楠. 高速铁路对区域可达性的影响研究: 以沪宁地区为例 [J]. *经济地理*, 2004, 24 (3): 407—411.
- [14] 吴威, 曹有挥, 曹卫东, 徐建, 王玥. 长江三角洲公路网络的可达性空间格局及其演化 [J]. *地理学报*, 2006, 61 (10): 1065—1074.
- [15] 吴威, 曹有挥, 曹卫东, 梁双波. 开放条件下长江三角洲区域的综合交通可达性空间格局 [J]. *地理研究*, 2007, 26 (2): 391—402.
- [16] Kwan, Mei-Po, Murray, Alan T., O'Kelly, Morton E. and Tiefelsdorf, Michael. Recent advances in accessibility research: representation, methodology and applications [J]. *Journal of Geographical Systems*, 2003, 5 (1) (May): 129—138.
- [17] Gutiérrez, Javier. Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border [J]. *Journal of Transport Geography*, 2001, 9 (4) (December): 229—242.
- [18] 曹小曙, 薛德升, 闫小培. 中国干线公路网联结的城市通达性 [J]. *地理学报*, 2005, 60 (6): 903—910.
- [19] 邱广波. 珠三角城际轨道交通广佛环线速度目标值的选择 [J]. *甘肃科技*, 2010 (4).
- [20] ESRI and DMA, Digital Chart of the World Files, China. <http://www.maproom.psu.edu/dcw/>, 2010-12-1.
- [21] 香港规划署, 香港 2030 规划远景与策略最后报告, 2007. http://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/hk2030/chi/finalreport.
- [22] 广东省人民政府. 珠江三角洲基础设施建设一体化规划 (2009—2020), 2010. http://zwgk.gd.gov.cn/006939748/201008/t20100810_12099.html.
- [23] 中国行政区划网. <http://www.xzqh.org/old/quhua/44gd/01guangzhou.htm>, 2010-12-9.
- [24] 邬伦, 刘瑜, 张晶, 马修军, 韦中亚, 田厚. 地理信息系统: 原理、方法和应用 [M]. 北京: 科学出版社, 2001.
- [25] Wang, Fahui. *Quantitative Methods and Applications in GIS*. Boca Raton, FL: CRC/Taylor & Francis, 2006.
- [26] University of Michigan-China Data Center, 2000 China Township Population Census Data with GIS Maps, 2010. http://chinadatacenter.org/newcdc/Township_Census_GIS.htm.
- [27] Li, Si-ming. The Pearl River Delta: the fifth Asian Dragon? // K. K. Wong, ed. *Hong Kong, Macau and the Pearl River Delta: A Geographical Survey* [M]. Hong Kong: Hong Kong Education Publishers, 2009: 178—209.