

珠三角区域发展的变化与一体化进程

The Urban Development Course and Integration of the City Region of Pearl River Delta

马向明

【摘要】 本文通过对珠江三角洲城市区域一体化发展历程的回顾，比较了1990年代珠三角经济区现代化建设规划的首次尝试与2008年《珠三角改革发展规划纲要》出台以来的一体化举措。文章认为在当前珠三角转型升级背景下，以“一个纲要、五个一体化规划”为核心的珠三角一体化在内容、层次与主要推动措施上都是1990年代不可比拟的。其纲领性强、力度大的“自上而下”的特点对推动区域软性制度的一体化成效十分明显，但最新案例——珠三角绿道网建设也表明，鼓励区域内多元主体的互动对区域目标的实现极其重要。

【关键词】 珠江三角洲 城市区域 一体化

Abstract: Through a review of the integration progress of city-region of the Pearl River Delta (PRD), this essay compares two integration attempts of the Provincial Government of Guangdong, the “Modernization Plan for the PRD Economic Zone” in the 1990s and a series of integration measures based on the “Outline of the Plan for the Reform and Development of the PRD” in 2008. The author believes that in the context of PRD’s pursuit for further reform and innovation the second attempt with the vision of “one ‘Outline’ and five integration plans” is more comprehensive as regards the scope and dynamics of the content, levels and measures. While the strongly pro-

grammatic and “top-down” approach had a notable effect on promoting the integration of the region, the latest case of the “Plan of PRD Greenway Network” also demonstrates the participation of diverse stakeholders was highly significant in achieving the regional goals.

Keywords: the Pearl River Delta (PRD), city-region, integration

珠江三角洲位于广东省中南部，珠江下游，毗邻港澳，靠近东南亚，地理位置优越，是中国人口、城镇最密集，经济、文化最发达的地区之一，也是中国对外开放的前缘地带。珠江三角洲地区包括广州、深圳、珠海、佛山、江门、东莞、中山、惠州、肇庆9个城市，总面积54733km²，约占广东省的30.04%，常住人口4786.24万人，占广东省的59.87%。

1 背景：珠三角已发展成为联系紧密的“城市区域”

历史上珠三角是一个传统的农业地区，1978年改革开放后，经济体制的改革，释放出了城市的活力；而毗邻港澳的区位优势下，开放的推进激发了乡镇的活力。改革、开发释放出的两股力量，在珠三角城和乡中交织作用，快速而深刻地改变了珠三角的城乡结构，成为城市发展的基本脉络。经过30多年发展，珠三角地区生产总值占全省的比重从1980年的50%左右迅速提升到2002年的超过80%，并在这之后一直保持在80%以上。至2008年年底，珠三角地区城镇化水平达80.5%，建设用地面积8790km²，占珠三角土地总面积的16.00%，是中国城市化水平最高的地区之一。

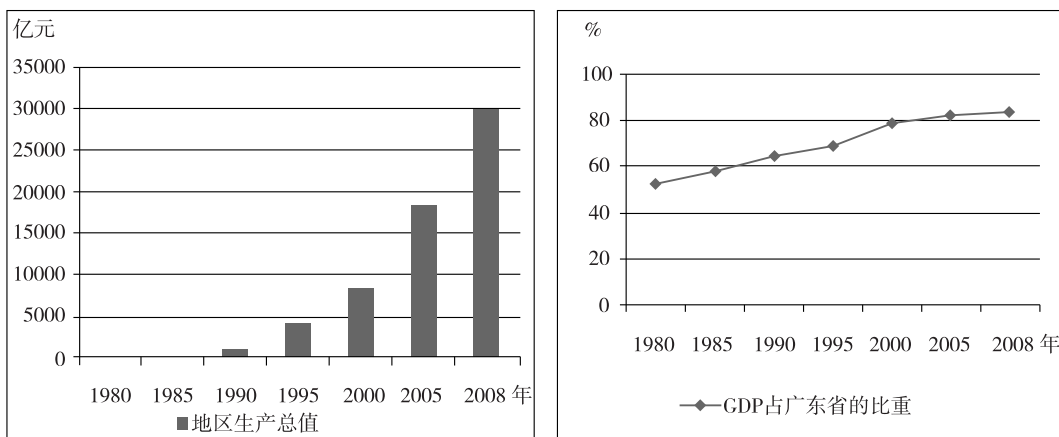


图1 珠三角地区经济增长情况示意图
(资料来源:广东省统计年鉴)

1999年Peter Hall认为中国的珠江三角洲与长江三角洲、日本的东海道(东京—大阪)走廊以及大雅加达等地将成为亚洲的巨型城市区域。目前,珠三角地区已发展成为一个由9个地级以上市、15个县(市)组成,形体上分离但功能上相互联系的巨型城市区域。这个区域通过广州、深圳两个核心城市与世界连接,在广州、深圳中心城市周围聚集了一批中小城镇,显示出巨大的经济力量。珠三角加上香港、澳门所组成的“大珠三角”地区,正是Scott^[1]所指的在高度全球化下以经济联系为基础,由全球城市及其腹地内经济实力较雄厚的二级大中城市扩展联合而形成的全球城市区域。其规模已经超过了伦敦都市圈,成为世界上仅次于纽约都市圈和东京都市圈的第三大城市区域。在珠三角巨型城市区域内部,以广州、深圳、珠海三个城市为核心,形成了“广佛肇”、“深莞惠”、“珠中江”3个都市圈。

2 珠三角城市区域发展的脉络

在珠三角城市区域的成长过程中,从其成长动力和政府管理这两个视角来看,这个历程可以区分为五个阶段:

2.1 中小城镇蓬勃发展(1978~1987年)

农村体制改革推动了乡镇企业和小城镇的发展。乡镇企业以小城镇为据点,异军突起。中山、东莞、顺德、南海等县(县级市)成为了广东的“四小虎”。经济特区的设立,港台产业的转移进一步推动中小城镇的发展。港澳与珠三角“前店后厂”的分工发展模式开始形成,珠江三角洲开启了迈向“世界工厂”的步伐。开放和特区城市的

崛起,开始改变开放前广州独大的局面,区域发展格局出现多极化的趋向。

2.2 多级格局的出现(1988~1994年)

在市场化的推动下,城镇建设模式逐步由计划经济时期的政府单一投资主体转变为多元投资主体并存的局面,城市化形成了多种发展模式。包括“以下(乡镇以下的各类企业)促上(市级企业)”的东莞模式,“中间(乡镇企业)突破,带动两头(市属、村办企业)”的顺德模式,“以上(市属企业)带下(乡镇以下企业)、一镇一品”的中山模式,“六轮(市镇村经济社联合体民营经济)齐转,各显神通”的南海模式等^[2]。与此同时,城市改革开始提上日程。1988年,广东省取消地区,在珠三角设立了惠州、东莞、中山、肇庆4个地级市。在此基础上。1992年顺德、南海、新会、番禺等工业强县“撤县设市”。至此,珠江三角洲地区设市数量由改革开放之初的以广州为中心的广州、佛山、江门和深圳、珠海特区5个城市增加到了1994年的24个,其中地级市9个。特区城市深圳的快速发展,把珠三角带入了多级带动的时代。

2.3 外向型新动力(1995~1999年)

随着外资的持续注入,外向型经济日益成为了珠三角发展的重要驱动力。随着广东省第八次党代会(1998年)明确提出“外向带动”作为推动广东发展的三大战略之一,外向型经济进一步成为了珠三角发展的主动力。伴随外向型经济而来的外来人口在珠三角日益剧增,按“五普”资料统计,2000年年底,珠江三角洲地区流动人口达2152万人,占全省流动人口的82%。流动人口数量居前3位的分别为深圳市(606万人)、东莞市(500万人)、广州市

(427万人),这3个市的流动人口占全省的58%。

2.4 大城市连绵区的形成(2000~2006年)

广东工业发展在21世纪初开始的适度重型化和高科技化,极大地推动了中心城市的发展。为了进一步发挥大城市在组织和优化资源配置方面的优势,珠三角开始了新一轮的行政区划调整。2000年广州撤销番禺市和花都市设区;2001年珠海撤销斗门县设立斗门区和金湾区;2002年江门市撤销新会市,设立新会区,而佛山则将南海、顺德、三水和高明4个县级市撤销设区,另外新成立禅城区;2003年惠州则撤销了惠阳市,设立惠阳区。这一轮“撤市设区”的区划调整,使动力空前强劲的中心城市发展格局在市域层面拉开,珠江三角洲都市连绵区的格局开始形成。

2.5 走向转型(2007年至今)

经过30多年的快速发展,珠三角原有的发展模式逐步走到了尽头,外部的环境变化和竞争压力,内部的资源环境压力和不平衡问题,都驱使着珠三角开始走向转型之路。2008年,广东省提出实施劳动力和产业“双转移”战略,引导珠三角地区的劳动密集型产业向外围欠发达地区转移。

2009年1月国家发改委下发《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008—2020年)》,力图促进珠三角产业升级转型。2009年7月省委省政府明确以推动宜居城乡建设来促使珠三角走向全面、协调和可持续发展。

3 珠三角一体化的提出

城市区域的经济的发展已经成为国民经济中不可忽视的重大问题,城市与城市区域在新的全球秩序中所扮演的角色日益重要,随着世界经济的整合发展,以大都市区为核心的城市区域日益成为全球竞争的基本空间单元^[3]。由于城市区域中的生产服务业的集聚并不发生在任何一个单独的中心,而是在一个紧密的中心体系中发生。Castells^[4]指出城市间的各种“流”(如交通流、资本流、信息流等)通过“流空间”在城市间不断传递。巨型城市区域的城市正是由高速公路、网络等“流空间”紧密地连接在一起^[5]。随着产业和人口的不断聚集,珠三角地区从1970年代的农业区域,逐步成为城市间的联系不断紧密的城市区域。在这个过程中,由于城市间相互竞争的尖锐化,财政分权下出现市场分割现象^[6]。从1990年代起,学者便呼吁加强珠三角区域一体化的进程以推动要素的自由流

动。1994年,广东省政府开始了推动珠三角一体化进程的第一次尝试。

3.1 问题和目标

在1980年代经济持续增长的推动下,珠三角的城市掀起了开发热潮,出现土地开发过热,城市建设用地失控,生态环境明显恶化的局面,同时各城市间相互竞争激烈,重复建设问题突出,这些问题直接导致区域性城市基础设施衔接不畅,连接城镇群的快速交通网络建设进程缓慢。

1992年小平南巡时,提出广东用20年时间基本上实现现代化,赶上亚洲四小龙。1994年广东省委、省政府提出建立珠江三角洲经济区战略构想,给全省力争20年基本实现现代化建立样板,作出示范。在此背景下,1995年出台的《珠三角经济区现代化发展规划(1996—2010)》旨在提升珠三角发展水平,发挥区域的整体优势,应对更高层次区域竞争,实现城镇发展从“个体冠军”到“团体冠军”目标,使珠三角地区成为全省实现现代化的龙头。

为实现上述目标,应对区域发展面临各种困境,在《珠三角经济区现代化发展规划(1996—2010)》的统领下,编制了《产业布局规划》、《城市群协调发展规划》、《基础设施规划》、《环境保护规划》和《社会发展规划》五项专题规划。

3.2 规划的侧重点

本次的区域发展规划,是历史上第一次对珠三角的城市、产业、公共服务、基础设施和环境保护方面设立了未来的发展框架。侧重于对未来愿景的勾画,如《珠三角经济区城市群协调发展规划》首次提出未来珠三角发展将由广、深双核驱动,构建以广州为核心,深圳、珠海为副核心,广深、广珠两条发展主轴的“点—轴”拓展的城镇空间结构,形成中部都市区、东岸都市区和西岸都市区三大都市区。划定了都会区、市镇密集区、开敞区和生态敏感区四种用地模式,并提出了土地分区发展策略。

3.3 行动和效果

(1) 愿景式的引导

本次区域规划第一次整体性地提出了珠三角未来发展的愿景,它为相关行业的发展提供了愿景式的引导。如珠三角城际轨道网正是在这个整体愿景下于2000年首次提出的。

(2) 深圳中心城市地位的确立

在历史上,广东省境内的珠三角历来是以广州为中

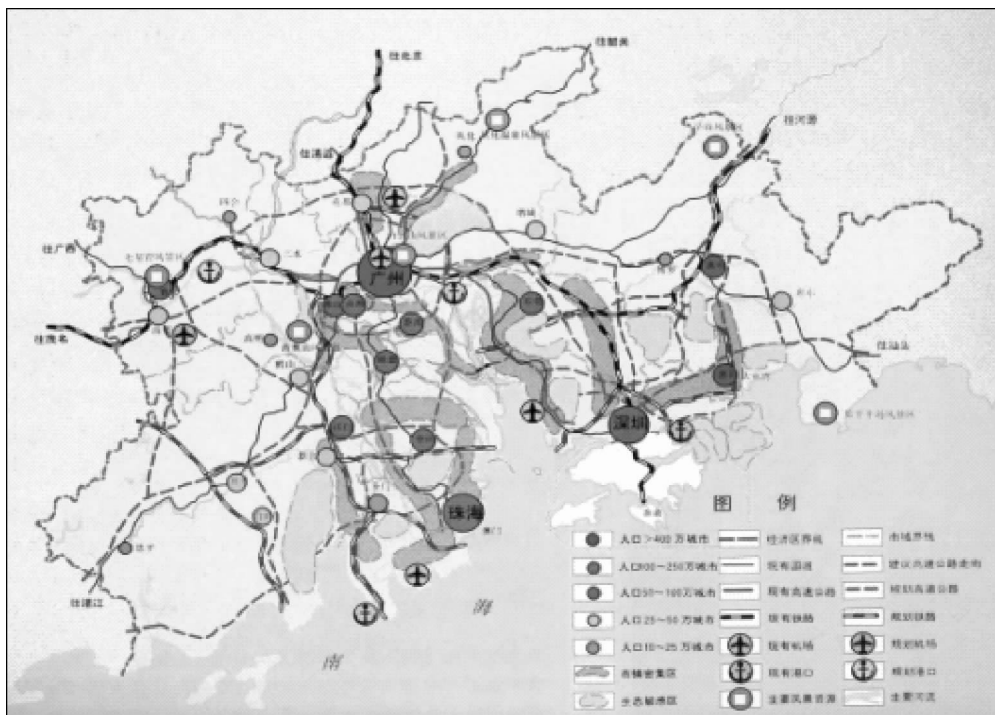


图2 《珠三角经济区城市群协调发展规划（1996—2010）》城镇空间结构图

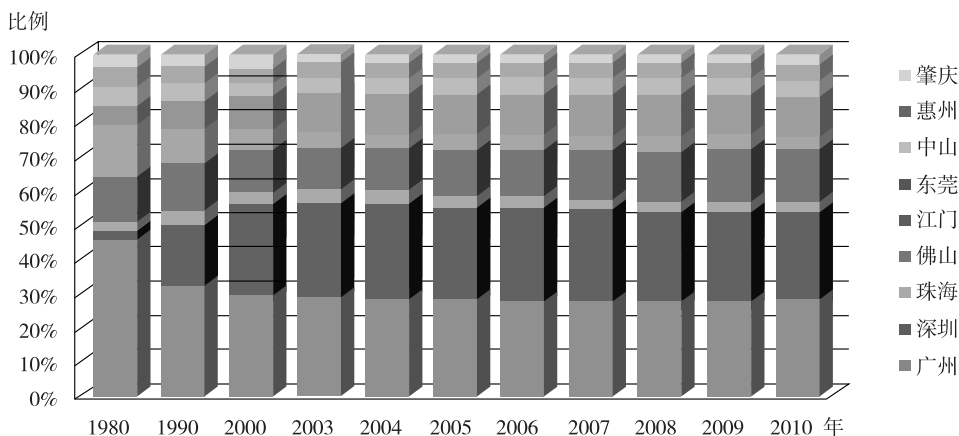


图3 珠三角各市经济地位演化图
(资料来源：广东省统计年鉴)

心。深圳确立为特区后发展迅速，引起区域内城市格局的急剧改变。本次规划首次明确了深圳对地区发展的重要性，把它作为驱动地区发展双核之一，是珠三角的中心城市之一，东岸都市区的核心城市。深圳中心城市地位的确立，使它在水资源及区域基础设施的配置上得到了充分保障。

(3) 区域高速公路网的形成

本次规划首次提出了珠三角区域性高速公路网，促进

了珠三角的高速公路网的形成，并引导了各城市交通系统与区域交通网络的对接。另外，规划对于各城市临界地区开发与道路衔接所提出的指引性要求，也在一定程度上缓和了城市临界地区开发的相互矛盾。

(4) 局限

珠三角的快速增长，得益于自上而下的放权。其中税收包干制极大地刺激了地方的发展积极性。但在税收包干制度下，各城市也出现不愿与邻近城市合作的趋向。1994

年，中国开始了分税制改革，土地成为地方政府收入的重要来源，地方政府对土地开发的冲动更加强烈，珠三角土地开发无序蔓延的状况并没有得到明显改善，城市成了一个“地域经济的王国”。

4 最近的进展：2008 年以《珠三角改革发展规划纲要》为核心的一体化

1990 年代珠三角一体化的首次尝试因为诸多因素的影响，实施效果有限。进入 21 世纪之后，珠三角地区迎来新一轮的经济快速增长，与此同时，到 2008 年世界金融危机爆发前，珠三角区域又出现了一些新的发展问题。

4.1 问题的提出

(1) 原有路径遇到困难

随着管理制度的进一步完善，出口退税下调、人民币升值、新《劳动合同法》实施、环境保护强化等一系列新的政策与要求出现，原来过度依赖土地和劳动力低成本优势的粗放发展模式难以为继，低成本竞争模式受阻。同时，出口导向的外向型经济模式，使得珠三角在世界金融海啸的冲击下首当其冲，遇到前所未有的挑战。此外，在房地产开发推动城市化和“土地财政”的现实背景下，土地资源日益短缺、土地政策收紧的影响开始显现，“以地生财”的发展模式受到限制。这些问题的集中出现，使得珠三角原有的发展模式和路径遇到前所未有的挑战，珠三角发展面临发展方式转变、经济结构升级和区域地位提升的巨大压力。

(2) 竞争压力的驱使

经过 30 年的积累，珠三角目前已经站在了一个新的更高的历史起点上，与长三角、京津冀一道成为国内最具竞争力的三大城镇密集地区。与此同时，珠三角仍面临着整体经济实力不强和辐射带动泛珠江三角洲发展能力不足的困扰。广州、深圳等核心城市则面临着与北京、上海、天津等国内中心城市在高端产业领域的竞争与挑战，迫切需要通过经济结构战略性的调整，增强发展动力、活力和辐射力。此外，珠三角城市在宜居性方面存在的不足日益成为市民关注的重要问题。这些区域之间、城市之间的竞争压力和本地市民的压力，迫切需要珠三角的城市能够创新思维、整合资源、形成合力来应对各种挑战。

(3) 社会公平受到关注

过度关注经济增长而导致的城市之间、城市与乡村之间以及城市内部间的差距问题开始显现。珠三角城乡居民收入差距由 2000 年的 2.67:1 扩大到 2008 年的 3.08:1。珠三角的肇庆人均 GDP 仅为深圳的 21.1%，人均财政收入仅为深圳的 12.5%。而在当前城市化过度依赖市场行为和政府“土地财政”的背景下，公共服务的提供方式进一步加剧了社会公平问题的严峻性，如图 4 所示，广东 21 个城市在政府公共投入领域呈现出的巨大差异，珠三角地区的人均政府卫生事业费远远高于两翼和山区。

(4) 土地财政的影响

数据显示，当前土地收益已成为各个城市政府的重要收入来源，以广州为例，土地出让金从 1998 年的 30 亿元，上升到 2009 年的 323.4 亿元，11 年间增长了 10 倍多，土地出让金占到地方财政收入的 29.2%。这种“以地生财”的思维，导致地方政府对城市土地开发的冲动更加强烈，缺乏主动参与区域协调与一体化发展的动力。

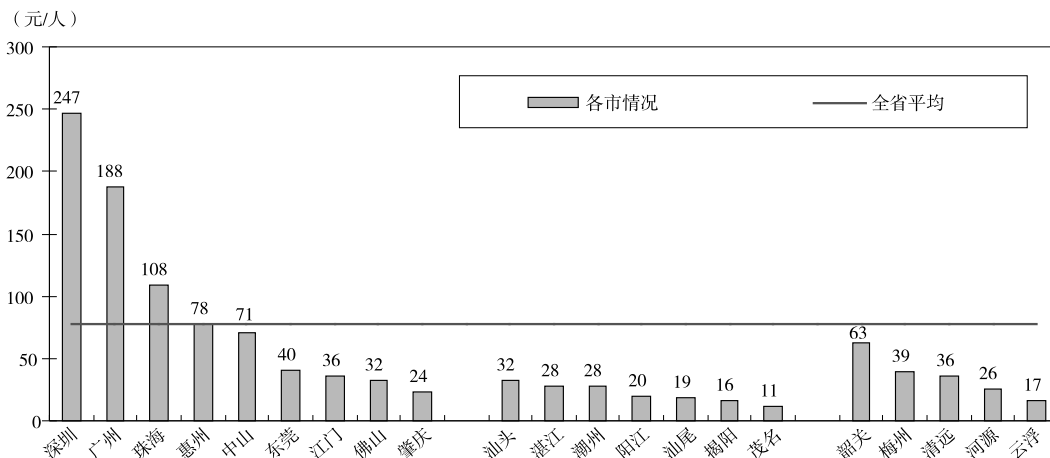


图4 广东省人均政府卫生事业费统计表
(资料来源:《广东省卫生统计年鉴2007》)

4.2 目标的确立

(1) 目标的提出

为应对珠三角发展过程中出现的诸多问题与挑战，特别是在国际金融危机爆发的关键时刻和改革开放 30 周年的重要历史节点上，国务院从国家战略的高度出发，于 2008 年 12 月颁布了《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》（以下简称《规划纲要》）。这个作为珠三角应对挑战、转型发展的纲领性文件，将加快推进珠江三角洲区域经济一体化作为重大战略和重要内容。

在《规划纲要》的精神指导下，广东省政府于 2009 年组织编制了珠三角的“五个一体化规划”，期望通过多维度的规划引导，加快各城市行政区之间的融合，推进珠三角地区基础设施、产业布局、基本公共服务、城乡规划和环境保护五个领域的一体化发展，以提升珠三角区域的整体竞争力、解决区域环境问题以及实现城乡区域之间的公平发展。

(2) 广度和深度

相对于 1990 年代第一轮的区域一体化进程，本次一体化的层次更多、内容更广。在一体化的层面上包含了区域层面城市之间的一体化、市域层面的城市与乡村之间的公共服务一体化、城市内部层面的本地人口与外来人口之间的社会保障一体化三个层面。在一体化的内容范围在物质建设和制度建设领域都有了拓展。如基础设施的一体化，不但包括了高速公路和港口设施，还增加了城际轨道网、能源供应网等影响到区域进一步发展的关键性基础设施的一体化。同时，意识到非物质要素也是影响区域一体化进程的重要因素，本次一体化的建议还包含了制度建设方面的内容。如在基础设施一体化中提出要推进运输服务一体化，包括加快推进高速公路电子联网收费，推进城市间的年票互通互认及推进城市间公共交通的“一卡通”。在公共服务的均等化方面提出要实现基本公共服务在珠三角的“无障碍流动”和“无障碍享有”的问题，即一体化的基本公共服务可随人在珠三角区域内自由流动，该区域内各级各地相关部门予以承认并给予接续。

同时，本次一体化目标的设定充分关注到区域内差异性的存在。如在城乡规划一体化中，本次提出要通过强化广州、深圳的双中心地位来引领一体化的发展这个总体策略，但在三大都市区的一体化上则结合实际提出差异化的一体化策略：广佛肇都市区要形成多中心梯度分布的空间发展格局，佛山在广佛同城化中发展；深莞惠都市区则形成以深圳为核心，东莞、惠州为次中心，重要发展廊道为依托的多中心点轴发展格局；而珠中江都市区内，由于各

城市发展水平差异不大，将形成多中心均衡分布的空间格局。

4.3 主要推动措施

在推进一体化的具体措施方面，相对于 1990 年代第一轮相对单一的“联席会议制度”，本次的推动措施和实施保障更为综合、全面和有可操作性，除了联席会议制度外，还从政策措施、考核制度和项目推动等多个方面予以推动和落实。

(1) 政策措施

通过省、市两个层面的政策来保障一体化实施。在省的层面，通过产业和劳动力双转移的政策，从税收和行政上减弱地方行政力量对市场的影响；通过“三旧改造”政策，从经济上和用地指标上来推动土地的再利用。在市的层面，通过广佛肇、深莞惠、珠中江之间互签协议的形式，推动城市之间的一体化对接。

(2) 考核制度

为督促地方加快推进一体化的实施，本次在省的层面建立了政府实施绩效考核制度，先后出台了广东省产业和劳动力双转移考核指标体系、珠三角纲要实施考核评价指标体系以及广东省宜居城乡考核评价指标体系等 3 个政府绩效定量考核的办法来加速珠三角一体化进程。

(3) 项目推动

除了政策、机制，本次的一体化措施还以重大项目的实施和重点地区的开发作为载体，将原本宏观的政策和规划转化为具有操作性的项目和行动。本次明确提出 84 个重大项目建设，来确保珠三角一体化进程的推进。并提出以“一城三区”（即中新广州知识城、广州南沙经济技术开发区、深圳前海深港现代服务业合作区、珠海横琴新区）为核心载体，促进城市竞争力提升和产业向高端发展。

5 推进实例：珠三角绿道网的建设经验与启示

绿道是一种线形绿色开敞空间。正如 Edward T McMahon 指出的，绿道就是一本关于联系的书，是经济发展、环境保护与生活质量之间的联系。

珠三角区域绿道网规划建设思路的形成，可追溯到 1995 年《珠三角经济区城市群协调发展规划（1996—2010）》对区域发展与治理的思考。珠三角发展的历史便是一部生产和人口不断聚集的历史。生产和人口的聚集带来了生产效率的提升和生活的便利；但是，聚集密度的提

升却又伴生着人的生活舒适性下降甚至环境污染等严重问题。面对资源环境问题日益显现与人们对健康休闲高度关注的矛盾，如何提高城市的宜居性已成为珠三角各城市面临的共同任务。2009年完成的《珠三角城乡规划一体化规划》提出了通过建设区域绿道网来达到保护生态环境和提升城市区域的宜居水平的建议。

5.1 规划目标

建设珠三角区域绿道网的建议受到了广泛的认同，2009年省政府提出自2010年起，用3年左右的时间，在珠三角建成6条总长约1690km的区域绿道，构成珠三角绿道网的主体框架。

5.2 珠三角区域绿道网总体布局

绿道网的规划综合考虑自然环境、文化历史遗产、风景区，交通和城镇分布等要素，综合优化最后形成由6条主线构成的珠三角区域绿道网。6条主线连接广佛肇、深莞惠、珠中江三大都市区，串联200多处主要森林公园、自然保护区、风景名胜区、郊野公园、滨水公园和历史文化遗迹等发展节点，全长约1690km，直接服务人口约

2565万人。

5.3 规划实施

按照绿道建设“一年基本建成，两年全部到位，三年成熟完善”的工作目标，第一年将完成六条线的慢行道的铺设和连通工作。截至2010年年底，珠三角绿道网6条主线全线贯通，9个市共完成了2372km的绿道慢行道，超额完成规划提出的1690km的要求。实现了“（慢行道）一年基本建成”的任务目标。在设施配套方面，珠三角各市累计建成驿站186个，环卫设施2082个，停车场190个，自行车租赁点208个，已完成规划总数的78%。目前珠三角各市继续发力，正在推进区域绿道配套设施的完成。

5.4 经验与启示

珠三角绿道网是由省层面自上而下地提出和规划的。和以往自上而下的工程不同，它的实施进展十分顺利。这个案例为珠三角一体化的推进积累了以下的经验和启示：

- (1) 目标要切合区域、城市和市民三方的需求
- 珠三角绿道网规划能够顺利实施，很重要的原因是它

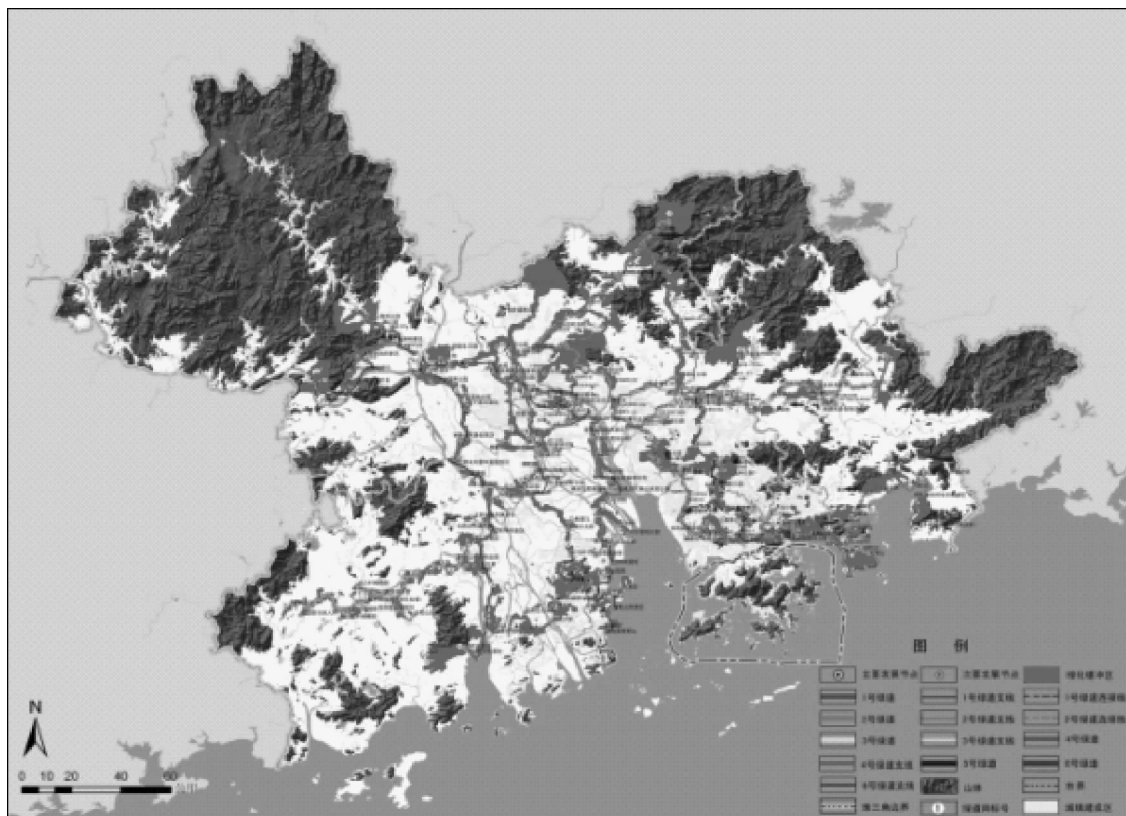


图5 珠三角绿道网布局图

反映了区域、城市和市民三方的诉求。珠三角区域性目标的达到，要靠省和城市双层的努力和合作才能实现。这时，目标对各层次兴趣的兼顾是激发各层次积极性的关键。绿道网对区域生态环境的保护作用，对城市宜居性的改善和对市民休闲空间的增加，使它成功地激发了省、市和市民三方的积极性，形成了良性互动，共同推进绿道网的实施。

(2) 通过“省市联动、上下协同”来编制和确定规划方案

与通常由省层面来制定区域性的规划方案不同，《珠三角区域绿道网总体规划纲要》是省、市共同合作完成的。省层面首先提出区域性的绿道网框架，然后再由城市进行细化和修正，城市间的连接通过省市联合会议来协商确定。这种双向式的规划编制方式，避免了“自上而下”单向规划方式的盲目性，确保了规划方案的可实施性。

(3) 通过“考核制度”来推动和协调地方政府的进程

地方政府是区域性规划实施的最重要主体。在一个区域，由于存在多个地方政府，他们之间的配合和协调是项目实施的难点。有些区域议题虽然得到了各市的广泛认同，但由于各个地方有自身的议程，项目的实施和完成常常看不到尽头。珠三角绿道网在确立了目标和方案后，设立了省政府对城市政府的考核制度来推动和协调9个地方政府的共同行动，从而使6条主线的慢行道能够在一年的时间里全线贯通。

6 结论

国内的理论认为，一般而言，区域一体化表现在五个方面，即区域市场一体化、产业分工一体化、空间发展一体化、基础设施建设一体化与环境资源开发和保护一体化^[7]。广东省政府在1995年通过综合性区域规划《珠三角经济区现代化发展规划（1996—2010）》和在2008年依托国务院颁布的《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》展开的推进珠三角城市区域一体化进程的行动，共同点是期望通过多维度的规划引导，加快各城市行政区域之间的融合，推进珠三角地区在基础设施、产业布局、公共服务、空间发展和环境保护五个领域的一体化发展。

1995年的一体化规划是历史上珠三角首次对未来发展提出了共同愿景，对区域性基础设施，如高速公路网的建设起到了积极的引导和推动作用。但由于该次区域规划侧重于愿景式的引导，其提出的土地用地管理和环境管理的目标并没有很好地实现。与之相对比，珠三角2008年的新

一轮一体化在着力的层次上和内容范围上都更多更广。一体化的层面包含了区域层面、市域层面和城市内部层面三个层面。一体化的内容范围不但包括物质建设方面，还包含了非物质要素的制度建设领域。相对于1990年代单一的实施措施“联席会议制度”，本次的一体化实施保障更为综合和全面，除了联席会议制度外，还从政策措施、考核制度和项目推动等多个方面进行推动。可以说，本次珠三角一体化的推动力度是1990年代不可比拟的。

本次依托国务院颁布的《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》展开的一体化行动，其“自上而下”的特征十分明显，其纲领性强、力度大的特点对推动区域软性制度的一体化成效十分明显，如到2010年三组城市间的交通月票互认已全部实现。珠三角绿道网建设第一阶段任务的顺利完成，也让我们看到了“自上而下”的实施措施“考核制度”在调动和协调地方政府行动方面的巨大作用。但同时，绿道网的案例也表明，项目目标能够包含区域、城市和市民三方的诉求对于项目的顺利实施是十分重要的。要使项目目标具有这样的包含性，“省市联动、上下协同”的双向式工作方法是关键。这再次验证了新区域主义所倡导的鼓励区域内多元主体的互动^[8]对实现区域目标的重要性。

参考文献

- [1] Scott A J. Global City-Regions: Trends, Theory, Policy [M]. Oxford University Press, 2001.
- [2] 袁奇峰等. 改革开放的空间响应 [M]. 广州: 广东人民出版社, 2008.
- [3] 罗震东, 张京祥. 全球城市区域视角下的长江三角洲演化特征与趋势 [J]. 城市发展研究, 2009 (09).
- [4] Castells, M. The Information Age: Economy, Society and Culture. Vol. 1: The Rise of Network Society [M]. Oxford: Blackwell, 1996.
- [5] Hall, P. and Pain, K. The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-city Regions in Europe [M]. London: Earthscan, 2006.
- [6] 银温泉, 才婉如. 中国地区间市场分割成因和治理 [J]. 经济研究, 2001 (6).
- [7] 赵民等. 城市发展和城市规划的经济学原理 [M]. 北京: 高等教育出版社, 2001.
- [8] 张京祥. 全球化背景中的区域发展与规划转变 [J]. 国外城市规划, 2004 (3).
- [9] Hall P. Planning for the mega-city: a new eastern Asian urban form? [M] // Brotchie J. Newton P, Hall P (eds.), East West Perspectives on 21st Century Urban Development: Sustainable Eastern and Western Cities in the New Millennium. Aldershot: Ashgate, 1999: 3-36.