

整合与超越

——广州大都市圈发展研究

刘江华 杨代友 著
张 强 陈来卿

商 务 印 书 馆

2010 年 · 北京

目 录

导言:迈向大都市圈时代的广州	1
一、 建设大都市圈是中国城市化的大战略	3
二、 广州大都市圈产生的历史必然性	11
三、 广州大都市圈的历史使命与发展途径	17
第一章 都市圈发展的有关理论问题	37
一、 都市圈的概念和内涵	37
二、 都市圈的形成和发展	50
三、 都市圈经济发展的优势	60
四、 都市圈竞争力及其影响因素分析	68
五、 本章小结	74
第二章 国内外都市圈发展比较	76
一、 世界五大都市圈的比较	76
二、 国内主要都市圈的比较	96
三、 国内外都市圈发展经验及对广州大都市圈的启示	117
四、 本章小结	123
第三章 广州大都市圈空间范围界定	125
一、 国内外学者对都市圈空间范围界定的一般研究综述	125

二、广州大都市圈空间范围界定	137
三、本章小结	151
第四章 广州大都市圈发展评价	153
一、都市圈发展评价相关理论	153
二、广州大都市圈空间结构演化	163
三、广州大都市圈发展综合评价	176
四、本章小结	187
第五章 广州大都市圈的产业体系	189
一、产业发展与都市圈的形成	189
二、广州大都市圈产业发展现状与特点分析	199
三、提升广州大都市圈产业竞争力的前景与对策思路	220
四、本章小结	240
第六章 广州大都市圈的生态环境	242
一、都市圈生态环境及其特征	242
二、生态环境保护与都市圈的发展	250
三、广州大都市圈生态环境的现状分析	261
四、改善广州大都市圈生态环境的基本措施	267
五、本章小结	277
第七章 广州大都市圈的文化纽带	278
一、文化建设与都市圈的发展	279
二、广州大都市圈的文化特征	286
三、广州大都市圈文化发展存在的问题与不足	298
四、提升广州大都市圈文化发展水平的思路和对策	302
五、本章小结	308
第八章 广州与周边主要城市和合作	310
一、都市圈空间结构整合与城市合作发展	311

二、 同城化趋势下的广佛城市共同体	321
三、 区域经济一体化背景下的广州与深圳双核互动	337
四、 中心与外围的广州与东莞合作	344
五、 CEPA 推动下广州与香港的合作	351
六、 拓展经济腹地下的广州与泛珠三角合作	359
七、 中国—东盟合作框架下的广州与东盟的国际化合作	370
八、 本章小结	378
参考文献	380

导言：迈向大都市圈时代的广州

2008年年底,国务院批准《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008—2020)》,广州正式定位为国家中心城市、综合性门户城市和区域文化教育中心,目标是要将广州建设成为广东宜居城乡的首善之区,以及面向世界、服务全国的国际大都市。这种具有历史转折意义的发展定位,是国家对广州这个华南最大的中心城市在国家发展中地位的肯定,特别是对改革开放30年来广州所取得的成就的肯定,但同时也给了广州一种前所未有的压力——广州如何才能不负重望,真正发展成为国家级的中心城市,成为面向世界、服务全国的国际大都市。

2009年4月,广东省出台了《中共广东省委、广东省人民政府关于贯彻落实〈珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008—2020年)〉的决定》,这一决定围绕把珠江三角洲地区建设成为探索科学发展模式试验区、深化改革先行区、扩大开放的重要国际门户、世界先进制造业和现代服务业基地、全国重要的经济中心的战略定位,提出了“一年开好局,四年大发展,十年大跨越”的具体战略目标。同时也提出要以广州、佛山同城化为示范,积极推动广佛肇(广州、佛山、肇庆)、深莞惠(深圳、东莞、惠州)、珠中江(珠海、中山、江门)三个经济圈建设,加快区域经济社会一体化进程。

在取得了一年良好开局之后,2010年10月广东又正式印发《实施〈珠江三角洲地区改革发展规划纲要〉 实现“四年大发展”工作方案》,方案提出了调整经济结构、区域协调发展、统筹城乡发展、推进文化强省建设、加快体

制机制创新、切实改善和保障民生、全面提升经济国际化水平等七方面重点工作,也提出了未来几年将举全省之力,在珠三角部署实施包括珠三角轨道和绿道建设、产业结构优化升级、重点创新发展平台、宜居城乡建设、珠三角基础设施现代化、文化强省建设、粤港澳紧密合作拓展、珠三角生态体系建设、基本公共服务均等化及人才引进培养等“十大工程”建设,以此推动全省迅速形成“突出重点、带动一般、形成突破”的推进落实机制,推动珠三角在关键时期取得跨越发展。

在《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008—2020)》的蓝图下,在广东省委省政府的有力领导下,在全省各地的积极推动下,广州深深意识到,广州改革发展的责任已经不仅仅是广州自身的事情。从区域的层面看,是广州能不能成为珠江三角洲地区发展的带头大哥,能不能成为广东的首善之区,能不能成为泛珠三角地区的重要携领者的问题;从国家的层面看,是广州有没有实力作为国家级中心城市面向世界、服务全国,有没有实力代表国家参与国际竞争的问题。

广州人再次像革命先驱孙中山一样——“睁开眼睛看世界”。在当今世界,代表国家和地区竞争力的载体,既不是单个跨国公司,也不是单个城市,而是由一个或若干个中心城市为核心组成的城市组合体——大都市圈。正是这一个个大都市圈,如纽约、伦敦、东京、巴黎、上海等,集合了周边一大批大中小城市,通过资源整合,超越了单个城市与区域而形成了利益共同体,实现了区域一体化发展,最后形成了整体的竞争力和影响力,引领世界经济潮流,叱咤国际市场风云。当今中国所挑起的世界第三次城市化浪潮,其主流形式就是我国大都市圈或者城市群的形成过程。

从世界各国城市化的过程看,城市化最终要走向大都市圈化,至少在一个大国中是一种带有普遍意义的规律。广州要成为国家级中心城市、国际大都市,也必然要走与珠三角一体化发展的道路,走大都市圈的发展道路。尽管用国际眼光看,珠江三角洲的区域一体化发展还是处于低级水平,但自1980年代以来,广州及珠江三角洲在30年的工业化和城市化快速发展过程中,在一定程度上已经逐渐形成了区域一体化发展的基础,这种基础不仅体现在区域基础设施统筹规划建设上,更体现在区域内电子信息、石油化工、汽

车制造等产业链的日益形成上。国家批准实施珠江三角洲改革发展规划纲要,正是基于这种区域一体化发展的基础。因此,可以说,广州和周边城市与区域,正在走向整合、走向超越。广州正在走向大都市圈时代。

一、建设大都市圈是中国城市化的大战略

(一)大都市圈的内涵

大都市圈首先是一个空间概念,是工业化和城市化发展的一种必然结果。当在一个区域内聚集了大量的人口、大量的产业,进而形成了众多的大中小城市,且相互之间产生了紧密的、相互依赖的联系,并在国内外有了举足轻重的影响力后,就可以认为一个都市圈已经形成。最早关注、研究都市圈现象的有美国、日本等国家,这些国家之所以关注与研究,是出于区域规划、城市规划、产业发展、经济统计等需要。虽然不同的学者对都市圈有不同的定义,但本质上并无太大区别,都是指一个区域内有紧密联系的城市群体。因此,我们认为都市圈就是指在一定地域范围内,以发达的道路交通网络为纽带,围绕中心城市形成的包含若干个大中小城市和镇村组成的具有紧密经济联系的功能性区域。

大都市圈也是一个制度性概念。中国改革开放取得巨大成功的关键原因就在于制度上的解放与创新,在于通过制度的解放与创新降低了制度成本,而释放了巨大的发展能量(周其仁,2008)。当一个区域内的各个城市之间由于各种制度性原因,如行政区划,或者由于利益的冲突而形成的人为性制度障碍等,而形成事实上的区域性分割时,各个城市之间就不仅不会形成合力、整体竞争力,而且还会形成区域性内耗。比如在我国区域发展、城市发展过程中,由于制度设计与安排上的不合理,由于区域之间的利益在不合理的制度安排下无法产生“共振”和“双赢”,就曾经并现在仍然存在严重的行政分割现象。在区域发展规划制度设计和安排不合理的状况下,各个区域、各个城市尽管地缘相接,但在发展规划上互不衔接,表现为基础设施重复建设,且互不对接,产业结构严重雷同化。这严重地破坏了区域之间进行资源配置的市场规则,产生了区域性内耗,降低了区域的整体竞争力。只有通

过制度创新,消除区域之间的制度性摩擦,走一体化发展的道路,才能提升区域的整体竞争力。

世界上一些注重区域一体化发展的国家,如美国、日本、德国等,就进行过一些成功的区域发展规划和城市发展规划。美国是一个高度都市圈化的国家。虽然美国都市圈的形成的动力主要是来自市场机制,但政府在交通规划引导、产业布局引导方面的作用是非常明显的。比如高速公路的发展,导致了像纽约等城市的大规模郊区化和都市圈的扩展。高新产业区的建设,导致了像硅谷之类新城市的产生。还有就是老城市的转型发展,政府和民间的规划作用就更加明显,芝加哥是美国的第三大城市,号称是美国的“心脏”,也是北美五大湖都市圈的核心城市,一直以来是一个以钢铁生产著称的重工业城市,然而随着产业结构老化,污染的日益严重,到了上个世纪八九十年代,大工业时代的繁华不再,剩下的只是老旧的城市建筑和让人窒息的污浊空气。从那时起,经济转型、产业升级和环境重建,就是这个老牌都市圈的发展主题。在政府的推动下,芝加哥从传统的制造业基地转变为以服务业为支柱的多元化经济,只用了 25 年时间。现在,芝加哥已经成为了美国中西部的最佳投资地区,许多著名企业将总部设在这里,其中世界 500 强中就有 15 家,包括波音、美国联合航空、摩托罗拉、英国石油公司等。芝加哥现在也是世界著名的旅游会展中心。规模宏大的麦考米克会展中心每年要承办 2000 多场专业展览与会议,接待的参观者超过两百万人次。据芝加哥会展与旅游局统计:2006 年,芝加哥接待的海内外游客超过 4523 万人次,他们为芝加哥带来了 109 亿美元的收入和将近 13 万个工作岗位。同时,芝加哥也是国际一流的期货交易中心和全球最大金融衍生产品交易中心。^①

与美国相比,日本的都市圈发展更带有政府主导色彩。战后的日本政府工业化和城市化过程中,先后制定和实施了五次全国综合开发规划,通过交通基础设施建设、工业布局、金融支持、出口导向战略等多种手段,促使产业和人口向沿海城市集中,特别是向东京及周围地区集中,最终形成了由东京都市圈控制其他区域的局面(李廉水等,2006)。

^① 东方电视台:《世界五大都市圈探访录》,引自 <http://news.sina.com.cn/z/sjwdqtl/>。

相反,如果制度设计不合理,就可能会在城市化或者都市圈化的过程中产生一系列经济社会问题,比较典型的就是拉美的“过度城市化”。所谓过度城市化(over-urbanization),是指城市化速度超过工业化,城市化水平与经济发展水平严重脱节的城市化模式。据世界银行的数据,2007年,拉美地区城市人口就达到很高的比例,如委内瑞拉93%,阿根廷91.8%,巴西85.1%,墨西哥76.9%。^①在拉美城市化过程中,普遍出现了城市人口高度集中在一个(通常是首都)或少数几个城市的现象。例如秘鲁首都利马集中了全国人口的1/3,布宜诺斯艾利斯集中全国人口的45%,墨西哥城集中全国人口的32%。联合国1995年发表的一份报告认为,在全球25个超大城市中,拉美占五个,其中圣保罗人口1640万,居世界第二,墨西哥城人口1560万,居世界第四,布宜诺斯艾利斯人口1100万,居世界第十二,里约热内卢人口990万,居世界第十六,利马人口750万,居世界第二十五(袁振东,2005)。这种城市化的典型特征就是由于城市人口的增长严重脱离工农业生产的发展,因而城市不能为进城农民提供必要的就业机会和生活条件,从而导致一系列严重的城市病,并最终危害经济和社会的健康发展。拉美国家是过度城市化的典型代表,因而也被称为“拉美陷阱”。

我国2007年开始密集地批准了一系列区域发展规划,目的就是希望通过制度性创新,推进我国一些关键性区域的一体化发展。因此,从这个意义上讲,大都市圈也是一个制度性概念。无论这些制度是正式性制度,还是非正式性制度,包括经济的、政治的、文化的等各个方面的制度,都会对区域内各个城市之间的协调发展,或者一体化发展,形成影响。从这种意义上看,都市圈的建设就是一种制度建设,一种区域性制度安排。

大都市圈也是一个历史的和动态的概念。之所以这样说,是因为都市圈的范围在很大程度上是取决于交通方式的演进而演进。假如将都市圈的范围定在“两小时经济圈”,那么,在步行时代,“两小时经济圈”就是半径10公里左右的范围。在马车时代,“两小时经济圈”就是半径20公里左右的范围。在低等级公路时代,“两小时经济圈”就是半径100公里左右的范围。在高速

^① 数据来源:中华人民共和国国家统计局网站。

公路时代,“两小时经济圈”就是半径 200 公里左右的范围。进入高速铁路时代,“两小时经济圈”就可能达到半径 500 公里的范围。有学者对城市发展的范围与交通方式的变化做了研究,发现历史上一个普遍规律就是不论交通工具如何变化,大城市的半径等于人们在一个小时内所能达到的距离。例如,在古罗马,人口达到 100 万,以步行为主要出行方式,其城市半径为 4 公里;19 世纪的伦敦,出行主要靠公共马车和有轨马车,城市半径就达到 8 公里;到 20 世纪,当人们利用市郊铁路、地铁和公共汽车出行时,城市半径就达到 25 公里;当代发达国家的汽车普遍使用时,城市半径就达到 50 公里。因此,都市圈的核心范围除了区域内功能互补程度等条件外,交通方式是至关重要的因素(潘海啸,2002:10)。

对于区域内形成的聚集城市体,还有一些其他的概念,如“城市群”、“城市带”等。我们的理解是,无论是“都市圈”、“城市群”,还是“城市带”,都是若干个城市在空间上的组织形态。如果是单个城市,在空间上就是一个“点”;如果是众多城市成团聚集,在空间上就是一个“块”;如果是众多城市非成团而连续衔接,在空间上就是一个“带”。城市群是指一定空间范围内众多城市成团聚集,其空间形状是块状。城市带则是指在空间上城市的分布成为带状,如果不考虑城市在空间分布上的形状,那么,城市群和城市带并无区别。而都市圈不仅是指城市在空间上的聚集,而且蕴含了两种意思:一是在城市体中,有一个以上起主导作用的核心城市,这个核心城市的运行深刻地影响周边其他城市的运行,其他城市围绕这个核心城市而开展城市的经济、社会、文化等活动;二是强调了这些聚集在一起的城市,其城市活动,包括经济、社会、文化等活动,是紧密相连、相互依赖、相互支撑的。如果撇开城市之间的紧密联系与否,那么,城市群和都市圈也没有什么区别。如果有人定义城市群内各个城市之间也存在紧密的联系,那么,城市群就等于都市圈。在现实中,我们可以找出两个城市虽然在空间上相邻,但在城市运行上并不存在紧密的联系例子。比如,在过去很长时间内,邻近的北京与天津这两个特大城市,无论是基础设施,还是产业发展,并没有显示出相互间的紧密联系。又比如广州与东莞、深圳,在自 1980 年代以来的 30 年间,相互之间也没有特别的依赖。

大都市圈为什么能够成为国家和地区实力的载体与代表?理论的分析和实践的历史都表明,关键在于大都市圈具有像刘易斯·芒福德所说的城市所具有容器、磁体和文化功能。大都市圈依靠其磁体功能,产生了强大的对要素集聚和扩散能力。当各种要素集聚后,大都市圈作为一个“容器”,就会产生“面盆效应”,各种要素,包括资本、人才、技术、物资等,在大都市圈内“发酵”,然后产生新的物质,产生增殖功能(刘易斯·芒福德,2005)。具体来说,主要体现在两个方面:第一,在各个大都市圈内聚集了以千万级为计算单位的人口。人口的高度聚集,带来了两大效应:一是人才效应——人口的集聚必然带来大量的人才聚集,必然催生科技创新和制度创新,催生各种时尚,从而使大都市圈地区始终在科技和制度上,甚至生活方式上保持世界领先地位;二是市场效应——大量的人口集聚,势必产生巨大的需求市场,这种需求不仅是物质上的,也包括精神和文化的需求。这种容量巨大的需求市场,也必然产生消费新潮流,产生消费新时尚与新观念。第二,在各个大都市圈内形成了具有全球竞争力的产业体系,形成了在全球具有强大市场开拓与占领能力的跨国公司。这些具有全球竞争力的产业体系和跨国公司之所以在都市圈内而不是在都市圈外形成,是因为在都市圈内具备和形成了一系列优越的产业发展条件,如地理区位、基础设施、产业配套、人才储备、创新环境、文化环境,以及生活条件等。而大量的产业集聚,又形成了集聚效应、规模效应,使产业发展成本大大降低,从而在客观上增强了产业的竞争力。

(二)大都市圈的发展及其趋势

在当今世界上,已经形成了一系列的都市圈,如通常所说的世界五大都市圈:纽约都市圈、北美五大湖都市圈、东京都市圈、伦敦都市圈、巴黎都市圈。这些大都市圈都是本国经济文化实力的代表,在国际上则引领经济、科技、文化潮流。在这些大都市圈内,集中了本国相当比例的人口和经济活动量。世界五大都市圈之首的大纽约都市圈,北起缅因州,南至弗吉尼亚州,跨越了10个州,其中包括波士顿、纽约、费城、巴尔的摩和华盛顿五个大城市,以及40个10万人以上的中小城市。在这个区域中,人口达到6500万,占美国总人口的20%,城市化水平达到90%以上。纽约都市圈的制造业产值占全美的30%以上,被视为美国经济的中心。

以伦敦到利物浦为轴线,包括伦敦、伯明翰、谢菲尔德、曼彻斯特、利物浦等数个大城市和众多中小城镇组成的大伦敦都市圈,总面积约 4.5 万里,人口 3650 万,占英国总人口的 60%。伦敦都市圈是产业革命后英国主要的生产基地和经济核心区。

大巴黎都市圈以巴黎为中心,沿塞纳河、莱茵河延伸,覆盖了法国巴黎,荷兰阿姆斯特丹、鹿特丹,比利时安特卫普、布鲁塞尔和德国的科隆,包括了四个国家的 40 个 10 万人口以上的城市。其中由七个省组成,有“法兰西岛”之称的大巴黎地区是这个都市圈的核心。整个大区面积仅为法国国土面积的 2%,但人口却占到了 19%,是欧洲人口最密集的都市地区。^①

大东京都市圈主要指日本东海岸太平洋沿岸城市带,包括东京、千叶、横滨、静冈、名古屋、大阪、神户和长崎,总面积约 10 万平方公里,占日本总面积的 26.5%,人口近 7000 万,占日本总人口的 61%,全日本 11 个人口在 100 万以上的大城市中有 10 个在该大都市圈内。在大东京都市圈内,又包括东京、大阪、名古屋三个子都市圈。东京子都市圈作为三大子都市圈之首,是日本政治、经济、文化中心,也是世界上人口最多、经济实力最强的城市聚集体之一。大东京都市圈的综合性城市功能十分强大。作为金融中心,全日本 30% 以上的银行总部、50% 销售额超过 100 亿日元的大公司总部都设在东京;作为交通中心,区域内拥有日本最大的港口群体和航空网络,时速达 200 公里的新干线和地铁几乎能到达所有重要地区。铁路、公路、航空和海运组成了一个四通八达的交通网,通向日本全国及世界各地(章昌裕,2007)。更重要的是,这些大都市圈集聚了当今世界相当大比例的人才、科技、资金等的高端发展要素,占据了几乎所有的高端产业,如尖端制造业、金融业、国际贸易业、科技文化产业等,这些高端产业是一个国家和地区竞争力的核心要素。因此,大都市圈成为了国家和地区竞争力的载体。在一定意义上,国际间的竞争成为了大都市圈的竞争。

从世界各国的城市发展趋势看,大都市圈呈现加速发展的态势。联合国 2010 年发表的“世界城市状况”报告称,超级都市正在不断扩张,将是未来 50

^① 东方电视台:《世界五大都市圈探访录》,引自 <http://news.sina.com.cn/z/sjwdqtl/>。

年影响世界的最关键的要素之一。1975年,全球仅有纽约、东京和墨西哥城三个人口超千万的超级都市,而现在已经有21个。根据联合国的预测,到2050年,世界城市人口比例将达到75%,超级大都市将成倍增长。联合国称,超级大都市爆炸性增长未必完全是坏事,因为未来全球最大的40个超级都市区可以容纳全球18%的人口,参与全球66%的经济活动和85%的科技创新,而这些大都市区仅仅占用很少的土地。就目前情况看,全球排位前25名的大城市承载了全球一半财富的创造。英国城市问题专家欧文·哈里特的看法是:英国从19世纪就开始了“大伦敦”、“大曼彻斯特”、“大格拉斯哥”的建设。从英国现状看,大型城市化的好处非常明显。由于人口密集,能实现规模经济,突破经济增长瓶颈,创造众多就业岗位,推动整个国家发展。另外,大城市发达的公共交通替代了大量的私人交通,比一些小城镇更加环保,也节约了大量资金(蒋丰等,2010)。

全球的城市化进程已经历了三次大的浪潮:第一次城市化浪潮是欧洲的城市化,1750年自英国开始,历时近200年的时间,完成了英国和欧洲大多数国家的城市化;第二次城市化浪潮是美国的城市化,由于世界工业中心的逐渐转移和欧洲移民的进入,美国城市化仅用100年左右的时间就完成了基本进程;第三次是拉丁美洲国家的城市化和正在进行中的中国城市化(仇保兴,2007)。

美国诺贝尔经济学奖获得者约瑟夫·斯蒂格利兹曾经这样说过:“影响21世纪人类发展有两件大事,一件是中国的城市化,一件是美国的高科技。中国的城市化将是区域经济增长的火车头,并产生最重要的经济利益。”(转引自饶会林等,2008:序言)2009年11月22日在北京举行的第三届中国城市化国际峰会的专家认为,中国正在掀起世界第三次城市化的浪潮。有数据表明,目前西方所有的发达国家总的劳动力不超过4亿,但中国的农村剩余劳动力就在4亿以上,并且以每年2000万的速度增加。中国有超过1亿的人虽身在城市,但由于户籍的限制,在身份认同、社会保障等方面还游离在城市之外。截至2008年年底,我国建制城市655座,其中百万人以上特大城市118座,超大城市39座,千万人以上的超大城市四座。过去的20年里,城市是中国GDP增长的主要驱动力量,未来这一情况将变得更为显著。根据目前的

趋势作出预测,未来的20年,剩余劳动力中80%以上要从农村转移到城市,中国城市GDP占全国GDP的比例将会由现在的75%增加到2025年的95%。因此,当前我国已经进入城市化的快速发展时期。^①

随着我国工业化、城市化进程的加快,我国的都市圈也在加速形成之中。都市圈的快速形成,表现为人口和经济发展要素加速向大都市地区集聚。以上海为核心的上海大都市圈、以京津为核心的京津唐大都市圈、以广州为核心的广州大都市圈^②,已经公认为代表我国经济文化实力,代表我国发展先进水平的地区。这三大都市圈以占全国3%左右的土地面积,集聚了占全国15%的人口(按户籍人口计算),产生了占全国40%以上的国内生产总值。^③此外,以青岛为核心的山东半岛都市圈、以沈阳、大连为核心的辽东半岛都市圈、西安都市圈、南京都市圈、武汉都市圈、成渝都市圈、长湘潭都市圈等一系列都市圈正在快速形成。这些都市圈的发展壮大成为了带动我国经济社会发展的火车头。我国区域板块之间的竞争,演变成了都市圈之间的竞争。

理论和实践都证明,人口和产业向大都市地区集聚、大都市圈的加速发展,是一种城市化发展的规律。一个地区和国家提高自身的竞争力的有效途径,就是要强化都市圈的建设,强化都市圈内的一体化发展,包括都市圈的空间规划、基础设施建设、产业协调发展、区域创新体系建设、区域文化发展、区域生态环境建设等。关于中国的城市化道路,有“中小城市优先论”,有“大城市优先论”,也有“限制大城市,优先发展中小城市论”,还有综合性的“大中小城市并举论”,但无论在学术上怎样争论,无论在政策制定者那里如何企图通过政策引导,但是在市场经济规律的驱动下,城市发展的主旋律最终会按照自己的发展规律来进行,这就是大都市圈发展的道路。决定这条道路的因素是大都市圈道路本身带有不可抗拒的低成本优势,一种通过集聚经济效应、规模经济效应和范围经济效应来实现的优势,一种可以集约化使用城市土

① 《中国正掀起世界第三次城市化浪潮》,《光明日报》2009年11月23日。

② 目前,国内有称我国三大城市集中区域为长三角都市圈、京津冀都市圈、珠三角都市圈。实际上,国际上也有两种说法,比如“五大湖都市圈”、“日本东海道都市圈”等,但通常都是以城市命名都市圈,如纽约、东京等。如果是这样,我们还是以上海、京津唐、广州称呼我国三大都市圈为好。当然,如何称呼并不是一个实质性问题。

③ 三大都市圈集聚的人口如果按照常住人口计算,应该达到占全国人口比重20%以上。

地、环境容量、城市化资本的优势。认识这种规律,并化为自觉的战略行动,是使中国城市化健康发展,少走弯路的关键。

二、广州大都市圈产生的历史必然性

广州能够定位于国家级中心城市和国际大都市,以广州为核心的大都市圈能够成为我国三大都市圈之一,最具有说服力的解释自然是我国改革开放以来大发展所形成的国家大环境。但是,广州深远的历史渊源、优越的地理区位,以及改革开放以来的超常规发展所形成经济基础和辐射带动能力,应当是内因。同时,“佛山因素”、“珠三角因素”和“港澳因素”也起了不可或缺的作用。

(一) 深远的历史渊源

广州是一座千年历史文化名城,已经有两千多年的历史。早在两千多年前,广州便是华南一带的物资集散地。自秦代在岭南设立南海郡,以番禺(今广州)城为郡治后,便逐渐发展成为华南的政治、经济、文化中心。广州也是国际知名的千年商都,历来是中国主要的对外通商口岸。从清乾隆年间到鸦片战争,广州曾经是中国唯一的对外通商口岸。今天,广州依然是中国的对外贸易中心城市,拥有作为中国对外贸易的标志性展会——中国进出口商品交易会。

广州不仅是商业中心城市,也是我国近代工业的发祥地之一。鸦片战争前,广州已经有了比较发达的手工业,且行业齐全,品种繁多,如金属制品、建筑材料、木材加工、丝棉织造、食品加工等。许多传统行业、产品、厂家一直延续至今,如中成药的陈李济药厂,早在17世纪初期就已经创立。鸦片战争后,近现代工业得到了较大发展,其标志就是传统手工业向机械化的转变,至今广州具有传统优势的轻纺工业在这一时期奠定了基础。新中国建立后,广州的工业优势进一步得到强化,尤其是广州的轻纺工业更是得到了长足的发展。总之,广州这种深厚的积淀,是造就广州中心城市地位的历史因素。

(二) 优越的地理区位

广州发展成为大都市,与广州的地理区位是密切相关的。从东京、纽约、

伦敦等典型都市圈的发展来看,良好的自然地理条件对于都市圈的形成与发展必不可少,其中地形和水文条件尤为重要。世界上许多大都市圈都位于开阔平坦的平原地区。良好的地形条件有利于都市圈内部城市基础设施的共建共享,这是保证都市圈地域空间的完整性、统一性和连续性的必要条件。因此在地势起伏较大的丘陵、山地地区不利于都市圈的形成与发展。水资源是制约都市圈发展的重要因素。在水资源匮乏的地区城市的规模都不会太大。因此良好的水文条件对于都市圈的形成与发展至关重要(袁家冬等,2005)。

广州地处我国大陆的南方,位居珠江下游,广阔的珠江三角洲是其直接腹地。五岭以南的三大主要河道——东江、北江、西江均在此汇合出海。沿江上溯可达广东东、北、西部及广西全省,南出南海直达太平洋。广州地处亚热带,气候适宜,土地肥沃,物产丰富。广州拥有增城、从化、花都等北部和东北部地区的山地森林生态屏障,拥有穿城而过且水量丰富的我国第三大河流——珠江,拥有处于珠三角几何中心的海港。观察世界城市发展史及其规律,这种地理区位必定会产生世界级的大都市。

上述地理区位优势,在近现代,特别是中国改革开放以来,得到了强化。1936年历经40年建设历程的粤汉铁路开通,使阻隔南粤与内地的南岭成为通途。20世纪90年代以来的高速公路网的建设,铁路网的完善,国际性港口和国际性枢纽型机场的建成,特别是已经开通的武广高铁和即将开通的贵(贵阳)广(广州)高铁、南(南宁)广(广州)高铁、穗深港高铁等,拉近了广州与周边城市与地区的距离。如今,广州由公路、铁路、海港、空港构成的立体化对外交通通道,已达到了国际一流水平。这种交通基础设施的建设,进一步优化了广州的地理区位,大大拓展了广州大都市的腹地,强化了广州在国家城市体系中的地位。

(三) 改革开放以来的跨越式发展

广州成为我国三大都市圈之一,与广州改革开放30年来城市发展的巨大成就是分不开的。这里举出几个公众所能清楚看到的几个方面来说明:第一,从城市建成区面积看,1980年代初才100多平方公里,到目前已接近1000平方公里。包括增城、从化两个县级市在内的城市总面积也达到了7000多

平方公里。第二,从城市空间布局看,广州已经基本摆脱“摊大饼”式蔓延型发展,形成了“山、城、田、海”的生态型组团式布局。广州现在拥有市桥、荔城、街口、新华等多个城市副中心,拥有已粗具规模的新塘、狮岭、太平、大岗等 17 个卫星城(中心镇)。这些城市副中心和卫星城将容纳 500 万以上的人口和大量的产业集群。第三,从基础设施建设看,广州已经形成了国际大都市所必须具备的枢纽型国际空港、世界级的大型海港、枢纽型铁路网络和高速公路网络、国际一流的会议展览中心、现代化的文化体育设施等。城市轨道交通建设也走在全国前列。这些基础设施成为了将广州的城市综合服务功能辐射到华南、全国,甚至全世界的基本桥梁和纽带。广州的白云国际机场是我国规划建设的三大枢纽型国际机场之一,其直接覆盖面已经超出了珠江三角洲而辐射到华南地区。广州新建设的火车南站是我国规划建设的四大枢纽型火车站之一,其覆盖面也通过城际轨道和高速公路等交通系统,延伸到了珠江三角洲的大部分地区。正在建设的珠江三角洲轨道交通网,将把珠江三角洲的大部分区域纳入到以广州为核心的“一小时生活圈”。第四,从城市人口看,1980 年代初,广州常住人口 500 万左右,现在已经成为 1000 万人口级的特大型城市。千万数量级的人口集聚,为国际大都市的形成聚集了“人气”,为城市发展形成了巨大的需求市场,提供了人才及创新的基础。第五,从经济总量看,广州的 GDP 从 1980 年代初的几十亿增加到 2009 年的 9000 多亿。自 1989 年以来,一直位居全国大城市的第三位。第六,从城市的产业体系看,广州在坚持大力发展先进制造业的同时,确立了以发展现代服务业为主导,建设现代产业体系的战略。目前,广州以汽车、电子信息、石油化工、造船、机械装备等为代表的现代重化工业体系基本成型;以商贸、物流、金融、会议展览等为代表的现代服务业,正在高速发展。总之,广州改革开放以来所取得的巨大成就,为广州建设国家级中心城市、国际大都市奠定坚实的基础。

(四) 佛山因素

“佛山因素”也是广州能够发展成为国家级中心城市和走向国际大都市的一个绝对不能不提及的重要因素。与广州地理相连、文化相通的佛山,历史上是中国的四大名镇,也是工商业发达的城市、岭南文化的主要代表地之