

論大珠三角世界級城市群 建設中的海洋取向

——兼談港穗深澳海洋都會區的建構

丘杉

[提要] 從歷史和現實的角度看，海洋都是大珠三角城市群的靈魂，是生存和潰滅之所系。海洋取向是一個合符邏輯的選擇。如果沒有發達的海洋經濟、開放的經濟結構、豐富的海洋文化與和諧的海洋社會，大珠三角城市群就絕不可能是“世界級”的。未來最重要的任務是打造港穗深澳海洋都會區，以此為主體來提升大珠三角城市群的綜合競爭力。

[關鍵詞] 城市群 大珠三角 取向 海洋都會

[中圖分類號] F832.33 **[文獻標識碼]** A **[文章編號]** 0874 - 1824 (2013) 02 - 0066 - 09

在國家“十二五規劃”中，明確提出了構建大珠三角世界級城市群的目標設想。《粵港合作框架協議》、《粵澳合作框架協議》也將此作為粵港澳合作的重點進行了強調。然而，儘管這一目標提出已經有一定時間，但大珠三角世界級城市群的發展取向卻至今沒有明確。即究竟依靠什麼核心要素來打造城市群？用什麼作介質將城市群進一步凝結？這些問題都還沒有共識。筆者認為取向問題關係到這一城市群的發展路徑和未來形態，是不能被忽略的。只有選定正確的取向，才能為城市群今後的發展提升帶來強大的動力和長期的引力。本文打算就這個問題作些粗淺研究，並希望拋磚引玉，引起更多學者專家的關注和討論。

一、城市群與海洋具有獨特關係

大城市群原文是 megalopolis，又有人譯為大城市連綿帶、大都市經濟圈。是指在特定的區域範圍內聚集相當數量的不同性質、類型和等級規模的城市，依託一定的自然環境和交通條件，共同構成的一個相對完整的城市“集合體”。其基本特徵是高聚集度、高能量級和高度開放，對內聯繫緊密，對外完整獨立。大城市群的人口規模應該在 2,500 萬以上，人口密度超過每平方公里 250 人，以一個或多個特大城市為中心。^①

城市群已經成為 21 世紀全球化背景下國際競爭的基本單位和新的空間單元。從全球競爭的角度看，21 世紀國際經濟競爭的基本單位不光有企業、國家等傳統單位，而且還有以中心城市為核心的大城市群。

談到城市群與海洋的關係，我們必須首先提到的事實是海洋性城市是世界級城市群的第一個標本。法國地理學家戈特曼 1961 年發表的《城市群——城市化的美國東北海岸》一書的書名，就將海洋和城市群的獨特關係作了注解。

（一）從城市發展的歷史軌跡看，城市形態越高，與海洋關聯越緊

在農耕時代，平原和江邊是城市擴展最重要的自然地理條件。因為平原地帶便於農業耕作、人類生活與交通聯絡，故人口和城市總是向平原集中。比如我國的長安，這個漢唐時期的世界第一大都會，就是典型的依託農耕而形成的內陸平原城市。

工業化帶動城市化。工業革命始於英國，因而英國的城市化進程十分快速，曼徹斯特、利物浦和伯明罕等一大批工業城市迅速崛起，與倫敦共同成為世界經濟增長中心。同樣由於工業化的推助，在德國魯爾地區、法國北部地方、美國大西洋沿岸和五大湖沿岸等地區，陸續形成城市密集現象。^②

工業化時代一個典型的現象就是隨著經濟交往的迅速擴大，濱海城市比內陸城市得到更快的發展。隨著工業化高度發展，生產和消費已經跨越國界，帶動了國際分工、國際貿易和國際交往，使資本與人口向城市快速集聚於海濱城市。這時，海洋代替內陸平原，成為城市群發展的最重要的要素。中心城市的外圍化，到達海岸線，在濱海設立大城市成為需要。

經濟全球化的產業集聚與擴散已突破了城市或區域界限，在推動城市和區域經濟成長中，加強區域內城市間聯繫，城市日益成為利益共同體。城市群的區域利益集團化已成為國家參與全球海洋競爭的基本主體之一。

海洋新技術應用，為城市群的區域利益帶來巨大的潛在效益與綜合價值。國際海洋戰略地位上升，河口海岸和島嶼成為海洋開發的重點。海洋性城市地處江海接合部，其通江達海的獨特區位條件使其擁有外通大洋、內連深廣經濟腹地的突出優勢，因而成為國家海上防禦的重要基地、對外貿易的交通要塞以及世界頂級城市和特大城市群的發祥地。

從現有的城市樣本來看，單一的大城市可以不是海洋城市，但是世界級的大的城市群必然是親近海洋的，城市群中的港口城市，經濟往往是最活躍的，軸心作用都表現得很突出。

環視各大世界級的城市群，基本上都將濱海城市作為城市網絡的核心。這些濱海核心城市在支撐城市群發展的過程中也往往成長為世界經濟的主角。我們從紐約在美國大西洋沿岸城市群中的作用就能清楚印證這一點。作為世界第一大城市群，以波士頓、紐約、費城、巴爾的摩、華盛頓幾個大城市為核心的美國大西洋沿岸城市群涵蓋了 200 多個城鎮，其面積達 13.8 萬平方公里，佔美國總面積的 1.5%，擁有人口 4,500 萬，佔美國總人口的 20%。該區域製造業產值佔全美的 30%，城市化水平達到 90% 以上。紐約是其中最耀眼的城市，是世界最大的金融中心。^③

佔世界前幾位的城市群中，北美的五大湖城市群是唯一沒有海港的世界級城市群，但它比鄰五大湖，這五湖連接起來，面積相當於一個小海洋，所以它有著和其他濱海城市群相仿的發展條件，其核心城市芝加哥是一個湖港城市，跟海港城市相近。同時我們也看到，由於它的全球聯繫網絡稍微遜色，這一城市群的競爭力和影響力已經開始落後於其他世界級的城市群，這也從另一個側面證明，缺乏海港核心城市，發展後勁就有可能受影響。

概而論之，海洋文明發達的城市，經濟活力必然會比較高。現在世界級城市群空間不斷被拉闊拉大，人口集中的規模限制不斷被突破，很大程度上是因為有了海洋因素。正是海洋一直在拉動技術突破、信息突破、基礎設施的連接，促使城市極限線不斷擴大，大城市群邊界效應不斷提高，越大變得越經濟。而海洋在提高城市規模的同時，也提高了城市發展的質量。

（二）從海洋文明的演化軌跡看，高級海洋文明必定是城市文明

從海洋文明的演化軌跡看，初級海洋文明是鄉村文明。拉開十五世紀大航海時代序幕的是香料。對於胡椒、肉桂、豆蔻與丁香等農產品貿易控制權的爭奪導致了海洋探險、海洋區域國際權利劃分和長時間的海上戰爭。

陸地文明與海洋文明有完全不同的性質，前者以農為本，受自然經濟規律的支配；後者則以商為本，受商品經濟規律的支配。以海上貿易興國的國家，需要控制海上通道，佔領嚮往的市場，同時阻止他國的控制和佔領。一些商船開始載上軍隊，隨著船的職能專門化，海軍誕生。因而在地中海、大西洋國家你更我替、此興彼衰的背後，是充滿暴力的過程。

海洋的特殊地理特點和豐富的海洋資源，已經使海洋成為國際政治、經濟和軍事鬥爭的重要舞臺。人類對地理的控制手段經過了從制陸權到制海權的演變。工業革命出現以後，人類的生存和獲取財富的生產方式發生了變化。一國經濟的發展，已沖出國界並與世界市場和世界資源相互依存為一體，而與世界聯繫的最方便的載體就是海洋，最簡捷的途徑就是海上通道。19世紀末20世紀初，美國人艾爾弗雷德·塞耶·馬漢出版《海權對歷史的影響》，此後又有《海軍戰略》等著作問世。馬漢海權論雖然具有資本主義走向帝國主義時代的時代特徵，主張國家以軍事強力控制海洋、推動全球資本擴張並走向壟斷，但在一定意義上說，它揭示了海洋經濟活動，對生產力發展和國家興衰的影響；揭示了海洋不再成為阻隔而將世界聯成一氣的時候，需要有著眼於全球的戰略思維。

高級的海洋文明則一定是城市文明。海洋聯接著世界各國，包括內陸國家，因為海域及其之上的天空維繫著90%以上的世界貿易，是聯繫各國的生命線，全球化趨勢的加快則使海洋對人類生存與發展的重要性進一步凸顯。現代海洋與城市的共生和互動，海上貿易、港口網絡，催生著國際大都市和大的城市群，其中海洋產業、海洋服務、海洋人才、技術集中依託城市，國際化的濱海城市管理和控制著海洋。

展望海洋文明發展的潮流趨勢，我們可以肯定的是，海洋文明將會以更加急速的步伐塑造城市文明形態，更豐富的海洋資源捲入城市的經濟社會發展，而城市將也更多樣地塑造著海洋文明。城市的消費方式，將更加直接決定未來海洋的開發方式；城市的技術發展，將更加直接決定未來海洋資源被利用的程度；城市人的思維導向，將更加直接影響著未來海洋的環境和生態。城市間的經濟文化交流，也將更加直接決定著未來各種海洋文明圈的融合程度。

二、海洋是大珠三角世界級城市群的靈魂

大珠江三角洲（簡稱“大珠三角”）是由珠江流域三角洲及其週邊平原組成，不僅包括廣州、深圳、珠海、東莞、佛山、中山、惠州、江門、肇慶等9市（俗稱珠三角），還包括香港、澳門，面積42,824平方公里。國家的“十二五規劃”明確要求大珠三角地區要深化粵港澳合作，落實粵港、粵澳合作框架協定，促進區域經濟共同發展，打造更具綜合競爭力的世界級城市群。

（一）大珠三角的核心城市不光是因海而生，更是因海而興

回顧歷史，珠江三角洲堪稱為中國海洋文明的故鄉。據葉顯恩先生等考證，珠江水系和南海相通，繼而可通各大洋。這種自然條件使珠江三角洲有可能成為“海洋總匯之地”、“河海分匯之區”，居民便於從事水上生計。依靠海洋，為當地海洋貿易提供了優越的條件。通過南海，珠江三角洲可與南海沿岸的印度支那半島、南洋群島諸國，乃至經各大洋而同世界各國相交往。南海岸邊的珠江三角洲等地的居民，生於斯，息於斯，以海產生物為其重要生活之源。他們自古“以船為車，以楫為馬”，素以“越人擅舟”著稱。最早記載海上“絲綢之路”航線的文獻是《漢書·地理志》。西漢初年，漢武帝平南越後即派使者沿著百越民間開闢的航線，從廣州出發，帶領船隊遠航南海和印度洋，經過東南亞，橫越孟加拉灣，到達印度半島的東南部，抵達錫蘭（今斯里蘭卡）後返航。漢武帝時期開闢的航線，標誌著海上絲綢之路的發端。^④

廣州古稱番禺，秦漢以來就是我國南方的商都。廣州憑藉自身擁有的海陸交通中心的優越條件，成為中國古代海上絲綢之路的發祥地，是世界海上交通史上惟一的 2000 多年長盛不衰的大港。從宋代的絲綢之路，到清代的一口通商，她的繁榮一直離不開海洋。

澳門和香港的城市發端，直接就是海洋殖民的產物。葡萄牙人強租澳門，英國人霸佔香港，開始了中國的半殖民地時代，也使這兩個小漁村開始了城市化的進程。香港如今已是國際性的金融中心、商貿中心和專業服務中心，澳門的博彩業在世界上排行第一。

而深圳、珠海等新冒起的城市，則是在內地改革開放的背景下降生的。面向世界，面向海洋的開放，特區被選在海邊，城市也就成長在海邊。深圳目前按經濟實力是全國第四大城市，珠海是公認的宜居城市。

更為重要的是，過去三十年，大珠三角主要是靠利用世界經濟一體化趨勢和國際產業轉移的契機來發展，經濟形態外向，接納全球外來投資，以海洋作為介質，順暢的融入全球體制。而在經濟蓬勃發展的同時，上述這群以外貿為門戶、以工業、商業金融、文化先導的城市之間，開始形成化學反應，建立起“前店後廠”合作模式，並在珠江出海口兩岸，借助現代的交通工具、綜合運輸網及高度發達的信息網絡進行連結，跨越社會制度、法律體系、不同的關稅區的障礙，開始典型的群化過程，形成複合相互依賴關係，彼此的經濟要素和資源進行區域性整合，社會文化朝跨界融合方向發展，形成了在全球城市群構建史上最為壯觀和獨特的演化模式。

（二）離開海洋，在大珠三角建世界級城市群就是空想

按照國家的戰略要求，大珠江三角洲今後要將現有的各個城市進行重新組合，確立分工合作關係，以全國最高的外向度、最發達的經濟、最多元的文化，躋身世界級的城市群之林。而要在 2020 年最終實現這個宏偉的目標，需要有全新的發展動力體系，需要搭建最有效的抬升通道。

筆者認為，海洋便是它首先的選項和最重要的活力源泉。首先，只有以海洋為介質，大珠三角才能深度融入國際市場，才能建立起先進工業和現代服務業，繼續不斷提升區域的國際競爭力；其次，只有以海派文化的多元性和開放性為引領，大珠三角才能打造出國際性城市的相容並蓄的城市群精神氣質；再次，只有以海洋保護、環境優化為主題，大珠三角才能打造出國際城市群的優質生活圈；最後，只有以海洋為主要元素，大珠三角才能拉闊城市群空間佈局，調整好國際城市之間的功能分工。

從歷史和現實的角度看，海洋都是大珠三角城市群的靈魂，是生存和潰滅之所系。海洋取向是一個符合邏輯的選擇。如果沒有發達的海洋經濟、開放的經濟結構、豐富的海洋文化與和諧的海洋社會，大珠三角城市群就絕不可能是“世界級”的。

需要指出，這裡說的發展取向，只是指城市發展的主要方向，不是指所有的方向。海洋取向並不絕對排斥其他一些取向和動力。一個城市群의 壯大，需要利用多種因素，就像現在大珠三角雖然是以外向經濟為主體，但外需不振的時候，也需要擴大內需，以國內市場來拉動發展，穩定外需和擴大內需並不矛盾。海洋取向並不是排他性、獨一性的。

三、打造港穗深澳海洋大都會區是未來的核心任務

構建大珠三角城市群最迫切的任務之一是打造和抬升港穗深澳海洋都會區，並以此為主體來提升大珠三角城市群的綜合競爭力。

（一）從城市群的演化規律看，超級城市發揮核心作用

城市群的形成與發展，一般經過如下過程：先造就一個或幾個超級城市，再以超級城市為核心，在周邊建設若干二線城市，這些城市既可有相對獨立性，也可以成為核心城市的衛星城市。隨著二線城市的不斷發展，可能就會變成一個次級的核心城市，可稱為次級中心城市。次級中心可能又會通過擴散形成新的城市群，並與原有的中心城市、城市群進一步融合，從而形成更大一級的城市群和經濟區域。

全世界的城市化進程表現出一個顯著特點，即大城市化趨勢明顯，其結果不僅使人口和財富進一步向大城市集中，大城市數量急劇增加，而且出現超級城市（Super city）、巨型城市（Mega city）、大都市區（Metropolitan District）和大都市帶（Megalopolis）等新型的城市空間組織形式。伴隨一批超級城市（人口在 400 萬以上）、巨型城市（人口在 800 萬以上）的出現，人口和產業的空間分佈呈現雙向運動：有些人口和產業繼續向大城市聚攏，另一些則向大城市效外及中小城市擴散，從而又形成眾多地域相連的大都市區。

由於中心城市的地域所限，在城市群發展到一定程度後，都會產生大量的次級中心，或者由於其他多種原因使次級中心迅速發展，最終促進城市群之間、區域經濟之間互相融合，形成非常巨大的城市經濟區。如英國倫敦到利物浦之間的城市經濟帶，除了倫敦這個核心，還有利物浦、曼徹斯特、伯明罕等次級中心。我國的長三角城市群，除了上海這個核心，至少還有南京、杭州兩個次級中心。

（二）海洋都會是海洋性城市群發展到成熟階段的地域空間組織形式

海洋性的城市群並不需要所有的城市均是涉海，也不需要涉海城市海洋經濟就要佔支配地位，但是其骨幹城市、核心城市必須對海洋有掌控權，有充分發育的海洋經濟和海洋文化，有極強的識別度，有極強的海洋要素整合能力和配置能力，這些骨幹城市承擔海洋都會的角色和功能。

海洋都會區是指那些能成為一個國家乃至世界的海洋經濟文化中心地區，這些地區擁有最佳國際聯繫的區位優勢，是海洋新技術、新思想的“孵化器”；集對外貿易門戶、現代化海洋工業、齊全的海洋金融、開放的海洋文化先導等職能於一身，是海洋社會經濟最發達、經濟效益最高的中樞地區。日本太平洋沿岸城市群中的“三灣一海”（東京灣、伊勢灣、大阪灣及瀨戶內海）沿岸經濟區，內含京濱、名古屋、阪神、北九洲等 4 大工業區，工業總產值已經佔到了全國的 65% 左右。^⑤它不僅是日本海洋經濟體系的樞紐，更是日本海洋人才的集聚地，也是日本產生和更新海洋理念的領頭地區，該都會區作用非常突出，扮演的角色很重要。

因此，大珠三角世界級城市群的海洋戰略，除了要共同協調制定海洋發展的長期規劃、優化海洋產業和海洋技術等等之外，最核心的任務之一就是要打造出一個或多個海洋都會，這樣才算

有完整的海洋體系。有了這些海洋都會區，大珠三角才能在我國乃至亞太的海洋經濟文化發展中扮演重要的角色，才能叫板其他的世界級城市群，才能不斷提升城市群的綜合競爭能力。

（三）港穗深澳具備成為國際性海洋都市區的各種條件

港穗深澳這四個城市，是大珠三角最具代表性的城市，轉型抬升為重量級的海洋都會具備了天時地利人和的各種條件：

第一，從大的合作發展環境看，粵港澳合作從區域戰略上升為國家戰略，合作層次隨“十二五規劃”前所未有地上升到國家層面。隨著廣東的“先行先試”，融合進程前所未有地從經濟擴展到社會各領域。為保持港澳的長期繁榮穩定，國家支持力度前所未有的強大。隨著2010年4月《粵港合作框架協議》簽署、2011年3月《粵澳合作框架協議》簽署以及“粵港澳合作促進會”、“粵澳發展策略小組”的成立，民間交往不斷擴大，合作機制前所未有地得到創新。這些為大珠三角城市群的城市功能轉換提供了良好條件和空間。

第二，四個城市集體親海。港穗深澳等城市近年加大了濱海城區規劃，其中廣州親海動作最大，其正積極南拓為濱海城市，正利用《廣州南沙新區發展規劃》打造濱海生態新城區。這個南沙新城803平方公里的空間佈局將以中、北、西、南四大城市組團鋪開。核心灣區的城市設計包含了粵港澳合作特別政策區的“鑽石灣”和珠江自由經濟區、自由貿易區的“嶺南國際水都”兩個方案。^⑥

第三，從競爭實力上看，目前這四個城市海洋經濟、海洋文化和海洋環境具有較高聚集度，外向國際聯繫度緊密，市民生活較富裕，對海洋具有多樣化訴求。2011年廣東省的海洋經濟產值已超過1萬億元人民幣，主要集中在穗深等城市。香港2011年的產品貿易總值達9,105億美元，深圳2011年進出口總額4,141億美元，廣州是1,150億美元。憑藉貿易總額，這幾個城市能夠躋身世界前10大貿易經濟體系。2011年人均GDP香港3.4萬美元，澳門更達6.6萬美元，廣州是1.3萬美元，深圳是1.8萬美元，屬於國內經濟收入最高地區，海洋服務、海洋休閒有穩定基礎。^⑦

第四，這些城市的港口網絡、海洋技術和海洋產出在國際均是高能量級的。香港貨櫃碼頭2011年集裝箱吞吐量5,729萬TEU，維持在全球十大貨櫃港口之第三；^⑧深圳鹽田港2011年集裝箱吞吐量1,009.9萬TEU，列全球第四、內地第一。

第五，前海、橫琴和南沙國家級開發區的確立和規劃出臺，對這四個城市影響很大。三個國家級開發區均具有借鑒港澳的社會管理經驗先行先試的尚方寶劍，能在體制上跟國際接軌，實行更加特殊的政策。前海致力發展現代服務業，希望推動與香港服務業合作甚至拉動香港服務業，海洋金融將是重中之重，雖然地方小，但制度突破的力度很強；橫琴是兩個海島填充而成的發展新區，十字門商務區濱海而立，給澳門帶來產業周轉提升空間，澳門中藥產業園區已動工；南沙將是廣州新區要打造成為廣州高端產業聚集地，也是海洋高端產業的集中地。

第六，從區域整合上看，這四個城市間功能體系對內相對有機聯繫，對外則相對完整獨立，對區域內外的港口覆蓋面、產業拉動力越來越強。尤其在對外合作上，與海島型經濟的台灣合作也很緊密。

（四）港穗深澳需要用新元素進行轉型升級

最近幾年，由於金融危機的衝擊，廣州、深圳產業粗放、創新能力不足、無定價權、技術層級低、污染嚴重等問題顯性化，資源、能源和勞動力成本高企，產能過剩；香港也存在著國際競爭力弱化和邊緣化的隱憂。隨著內地經濟的持續發展以及改革開放的進一步深化，不僅香港作為

內地早期觀念、資本、流行文化的標本意義已日趨淡化，而且隨著內地金融制度的日趨完善，上海、北京等城市不斷挑戰香港東亞金融中心地位，東部沿海港口的擴建將分流香港物流市場，首爾、新加坡、吉隆坡等亞太城市也在不斷蠶食香港發展空間。^⑨香港實際 GDP 增長率從 2000 年的 8%，降至 2005 年的 7.1%，再降至 2010 年的 7%，2011 年的實際 GDP 增長率低至 5%。不僅如此，與十年前兩位數的增長率相比，11 年香港集裝箱吞吐量增長率僅有 2.8%。工業電力消費量、進出香港貨運車輛作為重要的景氣指標也出現明顯的、持續的負增長。與此同時，貧富差距、環境安全等社會民生問題也給香港的發展帶來了壓力。就澳門而言，博彩業“一業獨大”的弊端逐步顯現。2005 年進出澳門貨運車輛數目為 60.8 萬輛，2011 年該值為 33.4 萬輛，降幅明顯。訪澳遊客數儘管持續增加，但增長勢頭明顯放緩。2005 年該數值為 1,871 萬人次，較 2000 年整整翻了一倍，但 2010 年為 2,496.5 萬人次，增速回落。^⑩

打造港穗深澳海洋都市，可以給這些城市的轉型升級帶來機遇。

一是可以確立集聚關係。首先用虹吸效應把巨量的海洋資源集聚到港穗深澳，接著利用擴散效應，對周邊地區進行輻射，幫助這些地區也加快海洋經濟文化的發展。拉動東莞、佛山、中山、惠州、江門等中等城市，共同發展海洋經濟文化。其後產生回蕩關係，在發展海洋經濟文化的過程中使區域經濟一體化和社會融合向前推進，打造優質生活圈。

二是可以提升現有海洋產業體系，尤其是海洋工業體系和海洋服務產業體系。全面促使城市海洋交通運輸、海洋漁業、濱海旅遊和海洋油氣等產業升級，提高海洋船舶製造、海洋電力與海水利用、海洋生物制藥等的創新能力。圍繞上述產業鍛造產業鏈和產業群，形成海洋技術研發支撐體系。

三是可以提升海洋開發的基礎設施，建成發達的基礎鐵路、公路、水路及空中航道設施網絡，以海洋作為產業密集、城鎮密集分佈的連接，使之形成融合的活力。

四是可以提升海洋文化的軟實力，利用“一國兩制”的優勢，保持行政的獨立性。進行制度的互鑒和學習，尤其是港澳的自由經濟制度和社會管理體制等能被穗深借鑒。可以更好進行海洋城市的制度創新。經濟體制和社會環境，尤其法制和法治、信息交流與互動將更順暢，網絡化的思維方式能在開放環境下得到及時調整。

五是可以提升海洋人才的集聚度。借助粵港澳服務貿易自由化，推進海洋服務網絡，建成海洋人才特區。實踐人才流動和聚集，讓更多年輕熱愛海洋的人才在此進行創意交流。

六是可以在優質生活圈建設中更好導入海洋生態保護觀念和海洋環境治理機制。在環境友好的方式下，生產出設計完美的優質產品，並在國際市場上銷售成功，在優質的環境和社會和諧平臺上提升幸福感。

總之，在大珠三角整體領先優勢已經有所弱化的態勢下，建設港穗深澳海洋都市不光是對原結構進行升級轉型過程，更是一種優勢重新累積過程，開新篇的過程。

四、以海洋取向釐定深化大城市群建設的合作機制

（一）以海洋強國的國家使命來選擇海洋城市群的定位

胡錦濤在十八大報告中提出“要提高海洋資源開發能力，堅決維護國家海洋權益，建設海洋強國。”這意味著我國下一步將致力於提高開發海洋、利用海洋、保護海洋、管控海洋等方面的綜合實力，走因海而興、因海而強的復興之路。

對於承載著民族振興使命、發展處於國家先行地位的大珠三角而言，面對建設海洋強國的國家戰略，其世界級城市群建設的海洋取向發展，放在第一位的便應該是中華復興。

大珠三角世界級城市群在國家建設海洋強國中主要有四大任務：其一是建設國家走向海洋、走向海外的國際化平臺；其二是成為國家最重要的海洋增長區，海洋新產業的增長平臺；其三是成為國家海洋文化特區和海洋生態文明的實驗平臺；其四是成為國家開發南海，擴大在南海的商業存在的主要後勤平臺。在這四個平臺中，面向南海大開發，聚攏大資金、提供大服務、成為大基地、吸納大人才是最有亮點的。港穗深澳海洋都會要面向南海，抓緊成為我國南海開發的主要技術、融資、服務基地，與海南聯手加快粵港澳瓊海洋經濟圈建設，增加在南海的經濟文化存在，為國家大南海戰略做出貢獻。同時，積極推動與台灣的合作，與台灣聯手參與我國南海的海洋開發，共同爭取中華民族在全球海洋規則上的話語權。以上四大任務，四大平臺建設，需要同時推進，一體化發展，不能偏廢。

（二）突破障礙，完善大城市群海洋取向的合作機制

大珠三角城市群海洋取向，要求在各城市群之間協調拓展以海洋為介質的對外連接地區的經濟關係；促進相互以海洋文化為靈魂的社會融合建構；圍繞海洋核心點，更好配置區域資源，引導海洋產業效應的內化和外溢，互為分工形成產業聚集；圍繞海洋生態保護，進行城市間的生態治理；圍繞海洋，協調推進區域內的國際規則引入和實施。

大珠三角目前的城市群發展現狀還不令人滿意，還面臨不少的問題，對下一步共建世界級海洋城市群會帶來障礙：

一是城市功能分工合作不明顯。城市群作為有機聯繫的城市群體，其城市發展應該既有競爭又有分工合作的格局。但是，長期以來，大珠三角的許多城市常常從當地發展的主觀需要出發去確認自己的發展路徑，以行政管轄地做規劃佈局，小而全，城市既包羅萬象又缺乏特色。

二是城市間存在無序競爭。珠三角的合作主要是上世紀 80 年代形成的以經濟垂直分工為主導的港澳與珠三角“前店後廠”式合作。招商引資、發展外向型經濟方面的無序競爭導致內部城市間過度和惡性競爭。另外，受制度限制，香港的服務業未能同製造業一樣跟進到珠三角，而香港的製造業在經濟中僅佔 5%，服務業卻佔到 86%，港澳進入珠三角，“只能說伸入了一條腿，並沒有在珠江三角洲立住腳跟”，導致香港對珠三角的經濟落差無法轉化為對區域整合的貢獻。^⑥

三是城市結構不盡合理。從城市群網絡體系的內部結構來看，國外成熟城市群大都以大城市為核心，以衛星城市為依託，形成類似金字塔的比例結構。而珠三角城市群區域內城市結構不盡合理，大城市和小城市數量偏少，導致城市建設成本加大，城市規模效應減弱，城市集聚和輻射功能萎縮。核心城市的集聚與擴散效應也不夠強大，其能量等級更不能與國外成熟城市群中的核心城市相提並論。香港雖然經濟總量較大，但受制度等因素制約，其核心城市地位仍受到質疑。此外還有高等級公路網建設、機場建設、港口建設和其他大型基礎設施重複建設，資源浪費，成效不顯等弊端。

今後，必須從以下三個方面著手重點解決以上問題，為世界級海洋城市群建設掃清障礙：

首先是在市場作用前提下分工協作國際海運中心、國際貿易中心、國際海洋金融中心、國際海洋服務中心、國際海洋產品升值中心、國際海洋旅遊休閒產業中心、海洋後臺服務中心、國際海洋技術創新中心等既不能指定，也不能一哄而起。在市場的引力下形成有序的產業分工。確定在大城市圈中的功能定位，以共識為基礎，而不再是以事先商定為基礎來確定分工。通過相互有

聯繫的海洋開放、海洋開發、海洋管理來拉動整個大區域的發展，以此來創建具有緊密國際聯繫的產業優勢，成為產生新技術、新思想的“孵化器”，推動產業升級。

其次要圍繞海洋取向，以服務業為突破口，不斷推進合作融合和創新進程。重點以 CEPA 落地為重心，降低服務業進入門檻，推進銀行、證券、保險、評估、會計、法律、教育培訓、醫療等服務機構的跨境商業存在。以服務業的自由化，加快深度一體化發展，拉動國際化平臺、產業競爭力平臺和都市化平臺建設，打造法制完善、管理體制接軌、生態優美的宜居三角。

再次是以海洋財富媒介，將珠江口打造成為集合創富、聚富、享富、共富於一體的財富灣。以海洋來享富，以海洋來共富。建立高度依賴海洋的外向型經濟，對海洋資源、空間的有效利用和保護，在“一國兩制”基礎上推進海洋產業創新、海洋文化創新、海洋制度創新、海洋管理全面創新。

① Jean Gottmann, *Megalopolis: the urbanized northeastern seaboard of the United States*, New York, the twentieth century fund, 1961.

② Mumford Lewis: 《城市發展史——起源、演變和前景》，宋俊嶺、倪文彥譯，北京：中國建築工業出版社，1989年。

③ 《背景鏈結：世界五大城市群》，北京：《中國城市經濟》，2003年第9期。

④ 葉顯恩、周兆晴：《孕育出中國海洋文明的珠江三角洲》，廣州：《珠江經濟》，2007年第2期。

⑤ 廣東省外事調研小組：《日韓經濟轉型給我們的啟示》，廣州：《戰略決策研究》，2010年第1期。

⑥ 《〈南沙新區發展規劃〉今天上午在京發布》，廣州：《羊城晚報》，2012年10月10日。

⑦ 部分數據來源：香港貿發局公告、澳門統計暨普查局公告。

⑧ 數據來源：香港港口發展局，2011年港口統計。

⑨ 喬惠民、王合成：《再造香港——試論下一個十年香港國際競爭力與話語權》，中國城市發展網，<http://www.chinacity.org.cn/cstj/zjwz/73602.html>，流覽日期：2011年7月28日。

⑩ 數據來源：《2012廣東統計年鑑》，由香港特別行政區政府統計處、澳門特別行政區政府統計暨普查局提供，國家統計局整理編輯。

⑪ 劉德平：《大珠三角城市群空間發展策略》，北京：《商業時代》，2006年第14期。

作者簡介：丘杉，廣東省社會科學院港澳台研究中心主任、研究員，博士。廣州 510610

[責任編輯 劉澤生]