

Strategy for Coordinated Transport Infrastructure Development in the Greater Pearl River Delta Region

Points to Note

The Planning Department of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region commissioned academic institutions to conduct studies on cross-boundary transport infrastructure planning. The following paper presents the preliminary findings of this study and was presented at the “Seminar on Regional Planning in the Greater Pearl River Delta Region” organised by the Planning Department on 21 September 2009. The opinions and proposals contained in this paper are those of the academic institution and do not necessarily represent the views and positions of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region. This paper is for reference only.

大珠三角交通運輸系統的協調發展策略

注意事項

香港特別行政區政府規劃署委託香港學術團體就跨界交通基建規劃進行研究。下列文件羅列了本研究的初步成果，並已於 2009 年 9 月 21 日由規劃署舉辦的「大珠三角區域規劃研討會」發表；當中的討論及建議均屬有關學術團體的意見，並不代表香港特別行政區政府的看法及立場。文件只供參考用途。

Strategy for Coordinated Transport Infrastructure Development in the Greater Pearl River Delta Region

Prof. Victor SIT Fung Shuen, Director and Chair Professor

Advanced Institute for Contemporary China Studies, Hong Kong Baptist University

Abstract

In accommodating the increasing passenger and cargo flows between Mainland China and Hong Kong, strengthening regional cooperation and economic integration as well as creating a high quality living environment, an integrated transportation system emphasising high-efficiency, safety, energy-saving and sustainable development has become an important development strategy for the Greater Pearl River Delta (GPRD). The coordinated transport infrastructure development in the GPRD will not only facilitate the region to become the largest, most convenient and most efficient logistic hub and an advanced manufacturing base in China, but also help the GPRD to achieve the goal set out in the “Outline of the Plan for the Reform and Development of the Pearl River Delta (2008-2020)”, i.e. to serve as the most open, convenient, efficient and secure hub for both passenger and cargo flows in the Asian-Pacific region.

This Study examines the position and development direction of the GRPD’s transportation system. It draws on experiences in planning, development and management of transportation systems and networks in some selected overseas polycentric mega city-regions to pinpoint the existing major issues in the transportation system of the GPRD. These issues relate to the transport linkage among PRD cities and their connections with Hong Kong, as well as the planning and management of regional transportation system and network. In light of the above, the Study concludes with strategic proposals for enhancing the coordinated transport infrastructure development for the GPRD up to year 2020 including building a complex regional transportation system, promoting rails as the backbone of the urban public transportation and setting up an integrated transport information platform, etc. This Study envisages that an efficient, safe, energy-saving, sustainable and integrated transportation system in the GPRD will be developed in the coming decade with the concerted efforts by all the GPRD cities.

大珠三角交通運輸系統的協調發展策略

薛鳳旋所長、講座教授
香港浸會大學當代中國研究所

摘要

為適應香港與內地不斷上升的客貨流量，增強兩地的區域合作及經濟融合，並為兩地創建優質的生活圈，打造一個高效、安全、節能及可持續發展的綜合交通運輸系統已成為整個大珠三角的重要發展戰略。香港與珠三角若能達致交通協同發展並共同構建大珠三角可持續發展的綜合交通運輸系統，不但有助於推動大珠三角發展成為全國運量最大、最具管理成效及交通最便利的物流中心和先進製造業基地，並可促進逐步達到《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》所提出“與港澳及環珠江三角洲地區緊密相連的一體化綜合交通運輸體系，使珠江三角洲地區成為亞太地區最開放、最便捷、最高效、最安全的客流和物流中心”的發展目標。

本文將分析大珠三角交通運輸系統的發展方向和定位，通過借鑒國外城市群交通系統和網絡發展的模式與經驗，提出現時大珠三角交通運輸網絡存在主要的問題，包括珠三角內部的交通銜接、珠三角與香港的交通銜接，以及大珠三角交通系統與網絡發展的規劃和管理。針對以上問題，本文將提出至 2020 年的大珠三角交通協調發展的新要求與策略建議，包括構建複合型區域綜合交通系統、發展以軌道交通為骨幹的城市公共交通、及構建統一的交通資訊平台等措施。期望大珠三角各城市在未來十年力求合作，建立高效、安全、節能及可持續發展的綜合交通運輸系統。

1. 大珠三角交通運輸系統發展的方向與定位

近年來，香港與內地在經濟、社會、民生、文化、教育等各個領域的合作與交流日益增強，往來兩地公務和旅遊的人流日趨頻繁，兩地客、貨流量均不斷上升。隨著內地經濟的迅速發展，西方經濟受到 2008 年的金融危機的打擊而走低，和香港經濟結構轉型，提升香港經濟與內地的融合，與內地共同拓展發展空間成為香港未來的發展方向與定位。因此，打造一個高效、安全、節能及可持續發展的綜合交通運輸系統，成為大珠三角未來發展的重要戰略。

目前，香港、澳門與廣東珠三角 9 市組成的大珠三角地區是中國最發達的經濟區域，也是最重要和最具實力的外向型經濟體系，並逐步發展成亞太區最高效及最開放的經濟區域。目前大珠三角的面積（4.5 萬平方公里）和人口（57.5 百萬人）僅分別佔全國的面積和人口的 0.5%和 4.5%，但本地生產總值卻佔全國將近 20%。由於大珠三角已是中國重要的金融、物流及製造業中心，是亞太地區最重要的交通整合點，扮演著美亞、歐亞國際運輸的樞紐，以及中國主要進出門戶的角色，所以從區域合作發展的角度而言，增強大珠三角交通網絡的快捷性、通達度及覆蓋面；提升不同運輸方式與系統的協調與銜接；打通交通瓶頸以保持其國際、國內競爭優勢和進步，這都是促進這個區域合作發展的重要前提與保障。經過三十多年的高速發展，大珠三角未來交通系統與網絡的發展應貫徹可持續發展和優質生活圈的概念，並應建立高效、安全、節能及可持續發展的綜合交通運輸系統。這不但有助提升區內產業的發展，亦促進大珠三角發展成為全國最大運量、最具管理成效及最交通便利的物流中心和先進製造業基地。

2009 年公佈的《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》（下稱“《綱要》”），和國家因應新的全球經濟發展趨勢推出的結構調整，如加強內需和創建自主知識產權和高增值產業的發展策略，勢必產生新的人流與物流規律，對香港與珠三角交通協同發展提出了新課題。根據《綱要》，港澳與珠三角、環珠三角地區要共同發展緊密相連的一體化綜合交通運輸系統，使珠三角發展成為亞太地區最開放、最便捷、最高效、最安全的客流和物流中心。

2. 國外城市群交通系統和網路發展的模式與經驗借鑒

大珠三角作為全球城市群體系的其中一個重要構成，可以借鑒國外城市群的一些發展經驗。所謂城市群，是指在特定的地域範圍內具有相當數量的不同性質、類型和等級規模的城市。它們依託一定的自然環境條件，以一個或兩個超大或特大城市作為地區經濟的核心，借助現代化的交通工具和綜合運輸網絡的通達性，以及高度發達的資訊網絡，發展城市個體之間的內在聯繫，共同構成一個經濟活躍和具有競爭力的相對完整的城市“集合體”。從區域發展的角度來看，城市群的建構與發展在一個國家的持續發展過程中扮演相當重要的角色。隨著社會的發展，以及經濟活動的增長，一個城市群內的各城市之間、城市與鄉郊之間的人員、資金及貨物等流動往來亦會不斷提高。可以說，各種要素的有效流動，是推進城市群形成及發展的必要條件。

要發展一套完備的交通系統，支持城市群的持續發展，必須從城市群內各不同城市成員發展的角度考慮以下幾個因素：

- 區域內整體交通系統的通達度；

- 乘客在交通模式選擇上的平等及自由度；
- 交通發展與環境的關係；
- 交通工具對不可再生能源，如汽油的依賴度；
- 交通吞吐量；
- 交通系統發展與城市和區域規劃的協調性；及
- 基建及配套服務的財政能力。

從區域交通系統對大珠三角區域的可借鑒性出發，本研究選取日本首都圈(Greater Tokyo Metropolitan Region)、英國倫敦城市群(Greater London Region)、荷蘭蘭斯塔德(Randstad)城市群以及丹麥和瑞典之間的厄勒(Øresund)城市群作為借鑒案例(表1)。

表 1 四大城市群的主要特徵及與大珠三角的關聯

<p>日本首都圈 (由東京都和鄰近的七個縣組成；面積 3.63 萬平方公里；人口 4237 萬人)</p>	<p>具有全世界最密集的快速軌道交通系統，是城市群產業聯動和一體化的支撐和基礎，引導城市群從“一極集中”向“多極多圈層”的結構發展。東京都市圈在面積和人口密度上與大珠三角區域相當，完善的快速軌道交通系統對於珠三角城際軌道的發展具有重要的借鑒意義。</p>
<p>英國倫敦城市群 (包括大倫敦地區和週邊通勤地帶涉及的六個郡縣；面積 1.63 萬平方公里；人口 1394 萬人)</p>	<p>以規劃為導向，制定了城市群協調機制，具有完善的公共交通系統，與東京一樣是世界三大金融中心之一，也是第三產業相當發達的地區。未來珠三角將發展金融等服務業，同樣需要更加完善的區域規劃和交通網絡提供支援。</p>
<p>荷蘭蘭斯塔德城市群 (由阿姆斯特丹(Amsterdam)、鹿特丹(Rotterdam)、海牙(De n Haag)、烏德勒支(Utrecht)及其間眾多中小城市組成；面積 0.54 萬平方公里；人口 670 萬人)</p>	<p>其突出特點是多中心特性，將大城市具有的多種職能分散到各個城市，形成分散、聯繫、分工明確的有機結構，採取線形輻射的交通線路引導發展，並建立“綠心”、“綠楔”等開敞空間。區域內阿姆斯特丹、鹿特丹等世界大型港口的發展模式，同樣值得大珠三角地區的港口借鑒。</p>
<p>厄勒城市群 (瑞典的南部地區和丹麥的東部地區；面積 2.09 萬平方公里；人口 360 萬人)</p>	<p>雖然在規模上相對其他城市群偏小，但其產業定位為高科技產業和教育產業，是大珠三角區域經濟轉型值得考慮的方向之一。厄勒城市群的一大特色是，通過一條跨海大橋聯繫丹麥的哥本哈根(Copenhagen)和瑞典的馬爾默(Malmö)，強化了這個邊境區域內部的聯繫，加快了區域的一體化進程，與大珠三角的港珠澳大橋的情況類似，具有一定的參考性。</p>

總結各大城市群的交通網絡發展模式，主要分有硬體及軟體兩方面：(1) 硬體方面主要需要完善交通網絡，打破瓶頸，提高區域內各節點的可達性，建立多種交通方式及多層次的交通網絡系統；將交通建設與空間組織和土地利用互相結合，引導城市群空間組織；整合區域內各種交通方式，加強多式聯運。(2) 軟體方面則包括制定區域交通規劃和空間規劃，成立交通管理機構，加強交通監控和管理等。從硬體和軟體兩方面出發，對區域交通實現協調，不斷根據區域經濟的發

展做出調整，從而強化區域交通系統網絡的協調發展，是各大城市群之相同之處。具體來說，可歸納出以下幾個特點。

2.1 建立多層次的和綜合的區域交通網絡

發達的交通網絡是國外城市群快速發展的重要條件和驅動力，各城市間的協作都以交通網絡為依託。國外大城市群大多擁有由高速公路、高速鐵路、航空及港口等系統所構成的區域性交通基礎設施網絡。與單一城市交通網相比，區域性的交通網絡更強調等級層次，依照不同城市的職能建立不同等級的設施。其中，發達的鐵路和公路設施成為了城市群空間結構的骨架和連接樞紐。尤其是軌道交通，它強化了城市群之間的聯繫與分工。

因此，大珠三角的交通網絡建設可以在現有及將建成的交通網絡的基礎上，建立和完善軌道交通系統，打通高速公路的瓶頸，完善路網的等級，並構建區域“組合港系統”和“多機場系統”，形成具有一定等級結構及相互分工合作的綜合交通系統。

2.2 實現區域交通與區域空間組織和土地利用的互動銜接

一方面城市和區域的發展對交通設施建設提出了要求，使交通規劃必須適應並支撐區域的發展需求。另一方面，區域的交通發展戰略如交通模式和交通結構等對城市和區域發展亦具有重要的引導作用，是實現區域發展戰略的重要調控手段。例如大倫敦規劃的交通規劃完全取決於大都市地區發展的空間引導需求。基於規劃確定的空間開發策略，規劃對區域範圍內的公共交通可達性、主要增長中心和發展走廊的交通需求等進行了量化分析，在此基礎上確定了大都市地區的交通結構，特別是軌道交通的線網規劃。反之，如交通規劃未能配合區域土地利用及發展需要，則會導致交通瓶頸問題出現，影響及阻礙區域經濟的發展。

因此，按照地方的交通需求，考慮區域整體發展需求，進行交通規劃和空間規劃的銜接，是大珠三角交通規劃與發展需要注意的地方。目前，大珠三角地區仍未能做到根據系統方法預測交通需求，並以此為依據進行交通基建規劃，不但整個區域的交通需求仍缺乏科學的市場調查和數量估計，個別城市內亦大多欠缺相關的研究和科學估算。長遠來看，這是需要改進的地方。

2.3 加強區域內各種交通方式之間的銜接，發展多式聯運

根據各種交通方式之間的互補性，建立“無縫銜接”。港口與水運、鐵路、機場及公路的銜接，可以有效拓展港口的腹地，促進物流業的發展。軌道交通系統與公交系統、自行車和步行系統的銜接，會更方便居民的出行和商業活動聯繫。鹿特丹港(Port of Rotterdam) 尤其重視港口與水運的聯繫，既拓展了腹地，也減少了公路對環境的污染，鐵路對於該港口的重要性也日益增強。厄勒大橋(Øresund

Bridge)不僅加強了區域高速公路系統的銜接，還聯通了兩岸的鐵路，打通了瑞典和哥本哈根機場的通道，既有利國際機場的發展，亦有助區域整體對投資的吸引。

目前，大珠三角不同運輸方式之間的銜接還不盡完善，多式聯運系統也未有效建立，其中牽涉到各交通方式的管理部門不同而導致相互之間存在競爭關係等因素。因此，需要借鑒國外城市群的经验，增強不同運輸通道之間的有效連接。目前港深正在研究的多功能而又連通兩市機場的快速鐵路，便是一個很好的例子。

2.4 重視區域交通規劃和交通協調管理

國外城市群在區域協調過程中，都重視對交通規劃的編制，通過規劃以協調各類交通運輸方式，打破交通瓶頸，並且與土地利用和空間發展互相結合，共同促進區域一體化。其交通規劃並非一成不變，而是具有彈性和回饋機制的。例如，美國的華盛頓地區的規劃機構在組織交通規劃修訂時，隨時根據區域和城市人口、就業及住房的增長預測調整交通規劃，並根據交通模型的預測對區域的人口、就業及住房增長及可能帶來的交通堵塞等做出必要的回饋，確保了交通和土地利用，以及地方空間規劃的互動和銜接。規劃的實施和區域交通協調的關鍵在於適當的管理機制和合作框架，以及跨行政聯合協調和監督機構的共同支撐。國外城市群在比較完善的交通體系的基礎上，主要借助管理上的整合，以綜合化、多樣化與均衡化發展為原則，建設新城鎮，完善區域性基礎設施，引導和促進區域整體有序開發，從而達致區域空間結構和交通體系的優化。從管理上看，倫敦城市群自從重新組建了大倫敦政府後，組織制定政策，調控城市群的發展，使得大倫敦區域協調和倫敦的國際地位提升。城市群管理機制的主要內容包括協調機制、監控機制、進程報告機制、資訊回饋機制和風險機制，組織平台也以各級委員會、專業委員會、協調會及工作組構成等為主。例如倫敦在重大項目中建立了體制支撐，成立專門的委員會和法定機構。他們有規劃權，即審批規劃申請，並與多部門開展合作。

目前大珠三角區域交通管理一體化程度較低，規範化及制度化的長效管理機制尚不完善。因此，借鑒國外其他城市群的發展經驗，從區域交通規劃和管理的方面提高區域交通一體化水準，也是大珠三角值得借鑒的地方。

2.5 建設區域交通資訊平台

區域交通資訊平台包括區域層面的和城市層面的資訊平台。在區域層面上，以物流為例，國外城市群通常建立統一的物流資訊系統，對區域內物流進行統一配置，日本都市圈還在組織交通系統時，實施交通需求管理，使交通需求和供給之間保持一定的平衡，以便交通服務保持在一定水準，從而使社會經濟效益最大化。在城市層面的資訊系統包括城市智慧交通系統，通過全球衛星定位系統

技術、無線電通訊技術、互聯網技術及虛擬現實技術等的結合。利用空間分析技術，構建交通數位化網絡，對交通系統的空間、時間和屬性特徵進行描述，為城市交通管理、車輛導航、客貨運輸調度及居民出行等提供有效的資訊服務，也可以輔助城市交通規劃和設計。區域資訊平台建設的另一個優勢是提高跨境交通的效率。例如，在北美的交通一體化過程中，在跨境交通上存在一些技術規則的不一致，包括貨車的尺寸和載重規定不同，駕駛者的年齡、語言和健康限制不同，道路標誌和交通訊號不一致，及危險品的安檢規定不一致等，從而形成了邊界交通瓶頸，延長了邊檢時間，增加了交通運輸成本。通過採取智慧交通系統可以快速地獲得卡車的認證和貨物資訊，執行貨物重量並體積的檢查。同時，電子資料庫可用於監控司機的違規歷史，提高了邊檢速度。

從國外其他城市群的經驗可見，建設區域交通資訊平台有利整體區域交通規劃及交通管理。目前，大珠三角區域範圍內還未建立綜合交通運輸系統的公用諮詢平台，智慧交通系統的開發水準仍處於初級階段。當中，廣州於今年才完成「智能交通系統建設 2010 年發展規劃的研究」，以作編制廣州市智慧交通系統運作體系，完成在 2010 年的發展規劃。因此，大珠三角要參考國外其他城市群的經驗，加快交通系統資訊化工作。並且，長遠來看，完善不同國家和地區的邊檢程序，統一標準，才能從根本上解決過境交通的技術問題，這對於改善各地的通關邊檢程序也有極大的啓示。

2.6 重視區域交通可持續發展

區域交通的可持續發展是區域可持續發展的基礎，可持續發展要求達到經濟、社會及環境多方面效應的整合。國外城市群處於經濟發展水準的發達階段，不僅強調區域經濟的重要性，而且重視對環境和社會因素的考慮。例如，厄勒大橋無論在建設還是營運中，都貫徹可持續發展的觀念。在專案立項之前，先徵求各方意見，包括廣大公眾以及各類社會組織的意見，以求獲取專案的社會影響資訊，進而採取措施使社會效益最大化，才繼續進行大橋的建設階段。在營運過程中，還通過編制環境評估年度報告等措施，使環境影響減至最少。國外各大城市群通過發展軌道交通等公共交通方式，減少居民對小汽車的依賴，也是區域交通可持續發展的一個重要措施。

可持續發展的交通運輸系統概念對大珠三角地區的意義重大。大珠三角地區多年來的工業和交通的急速發展，已對環境造成一定的影響。而目前大珠三角地區也正面臨小汽車不斷增長所引致的交通堵塞和環境污染的問題。因此，構建一個可持續發展的綜合運輸系統是大珠三角地區交通發展的重要目標之一。參考國外城市群的經驗，發展軌道交通等公共交通方式將是一個有效的措施。

3. 大珠三角交通運輸網絡主要存在的問題

3.1 珠三角內部的交通銜接問題

交通方式之中的無障礙換乘和銜接是地區構建綜合交通系統的主要目標之一，它不僅能夠減少人和物的空間流動的時間和費用，而且通過發揮各種交通方式的優勢，能提高區域內部和區域之間的通達性。目前，珠三角在交通系統銜接上仍然存在許多障礙，具體表現為：

(i) 不同交通運輸方式之間的銜接不暢

造成這種困境的主要原因是各種交通運輸系統存在一定的競爭，另外，各交通方式的管理部門歸口不一，各從自身利益最大化出發亦是其中的原因。轉換銜接不暢主要存在於兩種情況：一種是城際交通與城市交通之間，較為典型的是鐵路系統和城市軌道系統及公交系統的銜接。例如作為廣深高速鐵路的重要樞紐站，東莞站（常平站）周邊（1000 米範圍內）缺乏相對應的市域和市際公共交通站點。另外一種是城市內部不同交通模式的銜接不暢，例如廣州城市地鐵站和公交站的距離往往超過 500 米的合理步行距離，給居民換乘不便。

(ii) 跨區域交通基礎設施銜接不暢

目前，各地區在行政架構相對獨立的情況下，各自編制自己的交通規劃，對鄰接城市的交通系統銜接考慮不足，最典型的例子就是“斷頭路”。雖然城市內部道路修得寬暢，但地區之間卻“藩籬”重重。例如廣州內環路是環繞廣州的快速路，佛山的一環路是佛山的快速路，但兩條快速路相距僅數公里，卻不能連接起來。還有，順德北上廣州、東向番禺和南下中山都連接不通。

(iii) 區域不同運輸方式的交通發展協調不足

目前，珠三角各種交通方式之間的銜接主要停留在通過節點實現的階段，如空港、海港及火車站等的集疏運系統，複合交通通道難以實現。因此也出現了種種問題，包括：(1) 公路網各個層次不完善，公路技術等級結構不合理，區域發展不平衡；(2) 客貨運樞紐站場建設滯後，建設與養護未能做到均衡發展；(3) 運輸結構不合理，鐵路和水運貨運量僅分別佔珠三角總運量的 10%和 19%左右，而公路客貨運量佔有區域總量的絕大部分，鐵路中長途運輸的優勢和珠江水系的航運優勢沒有得到充分發揮；(4) 沿海港口大型專業化的深水碼頭短缺，未能形成比較完善的現代化集裝箱運輸系統；(5) 一些老港區例如黃埔港區位於城市中心，與城市發展的矛盾日趨尖銳；及(6) 具有層次結構的內河航道網尚未形成，主要內河航區間缺乏有效連接。

3.2 珠三角與香港的交通銜接問題

(i) 欠缺區域角度規劃交通運輸網絡

大珠三角的交通一體化發展首先表現在香港與珠三角交通網絡的銜接，包括公路、鐵路（尤其是高速鐵路）、水運和航空網絡的聯繫。過去，香港的交通建設規劃基本上以自身市場供求為考慮，未能追上和結合珠三角的快速經濟發展，並落後於兩地經濟經已深度融合所導致對交通基建網絡和有效管理的需求。鑑於香港和內地未來的經濟發展及合作日趨緊密，珠三角和香港需要多方面的交通聯繫，因此，近年香港的跨界交通基建規劃已經適度超前考慮配合香港與珠三角未來融合發展的需要，並以國家總體發展的中長期需求作出發點，但未來仍需繼續加強結合考慮國家和區域的發展形勢和方向，從而進一步促進香港與內地在經濟及社會等方面的融合發展，鞏固其在內地（特別是大珠三角）的優勢及地位。

(ii) 航空及港口的分工和協調仍未明朗

香港作為全球交通網絡的重要節點，承擔著美、歐與在亞太地區海運和航空的樞紐功能。整個大珠三角地區已經擁有廣州、深圳、珠海、香港及澳門等五大機場，亦擁有眾多港口。眾多和分散的機場與港口，迫切需要整合，尤其是廣州、深圳的機場和港口與香港之間的分工和協調，以保持大珠三角作為中國主要門戶及美、歐連繫亞洲的國際樞紐的功能。

而目前最逼切的目標是穩定並擴大香港機場作為亞洲及中國最重要門戶。在過去 20 年，香港機場一直擔當亞洲最重要的國際航空樞紐，其地位與優勢是周邊其他外國機場，如日本成田機場、大阪國際機場和南韓仁川機場等難以比擬的。而縱觀內地其他大型機場，如上海浦東機場、北京首都機場、天津濱海國際機場等，在國際航班上仍與香港機場有很大距離。保持香港機場的亞洲國際樞紐功能及擔當中國最重要門戶的角色，不但有利於南中國提升全球及其區域航空中心角色，亦有利國家航空業邁向國際化。

此外，在大珠三角機場分工與定位上，廣州與深圳機場的國內線與選擇性的國際航線(如到中亞或東歐等)，也是支撐香港與珠三角作為全亞洲及全國最重要航空軸的策略。為達到該共同目標，大珠三角各機場要做到錯位發展，優勢互補，各機場之間的分工方向需由大珠三角各相關行政部門進一步協商與落實，擬定相關規劃，當中將涉及各機場的連接與整合，而港深機場的合作將是最重要的一環。

在港口協調方面，則需加強香港與深圳港及廣州港的整合優勢，共同打造成為區內最大的國際航運發展軸。隨着珠三角其他港口的發展，香港港口的腹地正在縮小，服務於中國其他地區的地位有所減弱，但作為南中國門戶的地位正在提高。香港港口的高效率的自動化操作系統、完善的海關及檢疫部門，以及其他良好的配套服務，正是保持香港港口產業樞紐地位，以及香港與珠三角其他港口

的相比優勢所在。因此，要促進大珠三角港口的整合發展，則應加以利用香港作為南中國門戶的地位，以及其港口配套優勢，並加強與相鄰而又具規模的廣州港和深圳港在航運角色分工方面的協調。當中，香港與深圳的港口合作將對港口整合發展首起關鍵作用。

4. 大珠三角交通系統與網絡發展的規劃和管理存在的問題

4.1 各層次和各部門交通規劃協調程度低

大珠三角的交通規劃包括國家、區域和城市等不同層次，鐵路、公路、航空及港口等不同方式的規劃。由於各層次和各部門的交通規劃考慮的區域範圍不同，各自之間利益的調節原則及目標不盡相同，因此，眾多的交通規劃之間存在協調不夠的問題。如《廣東省高速公路規劃》、《泛珠江三角洲區域合作公路水路交通基礎設施規劃綱要》及《國家高速公路網規劃》，其中，《廣東省高速公路規劃》深圳至江西贛州（省界）和深圳至湖南汝城（省界）、珠海至連州、珠海至湖南永州（省界）、惠州至廣西梧州（省界）、福建漳州（省界）至廣西玉林（省界）在其他層次的規劃中未提及，而《國家高速公路網規劃》提出的二連浩特至廣州高速公路的建設，《泛珠江三角洲區域合作公路水路交通基礎設施規劃綱要》及《國家高速公路網規劃》也未提及。同等線路的規劃在不同的規劃中也略有不同，《泛珠江三角洲區域合作公路水路交通基礎設施規劃綱要》中廣州至昆明線路與《國家高速公路網規劃》中廣州至昆明線路的途中選點有部分不相同。問題的根本在於缺乏有效的交通規劃的控制和協商機制，以及交通規劃的合法性。針對不同部門和不同層次的發展需要，可以借鑒國外的交通規劃管理和制定的一些經驗，例如，立法確保交通規劃的權威性，建立交通專案的區域規劃審批機制，通過財政上形成重大項目財政分配制度，從而有效的推進區域交通規劃的實施。對於不同部門和不同層次，確定區域交通戰略的主導地位，進而與地方進行協商，有效地落實規劃。

4.2 區域交通管理一體化程度低

在管理方面，大珠三角區域交通建設普遍存在“重建輕養，重建輕管”的現象。公路、航道的養護方式和技術相對落後，區域開放、公平及統一的運輸市場尚未形成，市場競爭機制尚不完善，規範化和制度化的長效管理機制尚不健全。交通安全形勢較為嚴峻，近年來道路交通安全事故呈上升態勢，運輸服務品質有待進一步提高。存在的問題主要包括旅客換乘不方便，途中舒適性不夠，貨物運輸途中常有缺損，供應市場不夠及時，多式聯運發展滯後，及貨運服務不能滿足現代物流業發展的要求。

隨著公共交通的快速發展和區域交通一體化理念的提出，廣州和佛山，珠海和澳門及香港和深圳等城市之間的公共交通跨市經營政策及公共交通統一定價政策都存在一定程度的差異。跨市公共交通“一卡通”政策未順利實施，也將阻礙區域交通一體化的發展。各市對來自其他城市的汽車的處理政策（例如出租車不能在本市以外的地區接載乘客的限制）、多方式聯運政策和公路統一收費政策等問題，阻礙區域內部機動車的流動，造成各種交通運輸方式銜接不緊湊，無法達到貨物無縫隙接駁。同時，公路收費站的過多、過密，將製造地域分割的屏障，嚴重影響了要素流動。

4.3 區域交通科技水準較低

大珠三角區域公路總體技術水準出現偏低和現代化設備滯後的問題，例如：區域鐵路電氣化率和複綫率僅為 24.7%和 36.4%；大型深水專用碼頭泊位不足，專業化程度低；內河航道可通航 500 噸級以上的航道里程僅為 1036 公里，船舶平均噸位規模小，集裝箱等專業化運輸所佔比重小。此外，大珠三角區域內未建立電子不停車收費系統，智慧交通系統的開發水準處於初級階段，資訊化工作進展緩慢。區域範圍內還未建立綜合交通運輸系統的公用資訊平台，且複合型管理和建設人才嚴重匱乏，各個城市不能共用交通運輸資訊，對交通一體化及區域經濟融合構成阻礙。

4.4 區域交通運輸實施機制尚未健全

大珠三角區域交通一體化建設剛剛起步，區域內公路基礎設施建設在路線走向、建設標準、建設時機、運營模式和公路收費等方面協調銜接不夠，影響了跨市公路通道作用的發揮。運輸市場存在壁壘及地方運輸法規存在不一致或相互矛盾的現象，運輸環境有待改善，統一規範有序的運輸市場和運輸服務體系建設任務艱巨。目前，粵港、粵澳之間的聯席會議，未能在大珠三角交通規劃方面充分發揮作用，而大珠三角區域內缺乏具體的機構監督執行交通一體化及綜合交通運輸系統的相關政策，同時，未充分動用民間協調機制，未形成以政府為主導，民間結構為輔助的協調機制。地處不同行政區的港口在公用航道、錨地等基礎設施的建設、維護及管理方面協調不夠。多式聯運的各種交通模式之間，尚缺乏有效的銜接機制。

4.5 跨界交通存在體制和技術瓶頸

在規劃及興建流程方面，香港興建大型基建項目需經過一定的法定程序，例如公眾諮詢等，由構思到落成需要多年時間，變數較多。而珠三角地區政府的主導力度相對較大。此外，雖然兩地的大型項目均需經過環境評估及徵用土地的程序，但內地在這兩個環節中所需的時間相對較短，而已被列入五年規劃或近期規劃的重點建設項目，更會以行政措施爭取項目盡快實施。兩地在管理的體制上

的差異，對兩地的基建規劃與建設進度造成不一致，有待進一步通過多方面改善，包括法律改革以進行銜接。

兩地所實施的標準不同，道路有左右行的區別，目前的路標也還不完善，鐵路和公路的國內標準與日美接近，香港卻使用英國標準，銜接方面有一定難度。

另外，雖然在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》之下，兩地專業人士的專業資格得到互認，但由於兩地人員的培訓方法不同，仍需要更多的溝通及交流。

政府的運作模式也存在差異，過去內地的交通建設多為築巢引鳳，香港較重視經濟效益和市場運作，如早前採取的“建造、營運及轉移”模式。但現時內地也多採用“建造、營運及轉移”模式，而香港則不再只行這個模式。可見，兩地基建的運作模式會因應時間及內部社會經濟等因素而轉變，步伐和方向不盡相同。

5. 大珠三角交通協調發展的新要求與策略建議

5.1 規劃理念與目標：建立高效、安全、節能及可持續發展的綜合交通運輸系統

可持續發展的交通運輸系統意味著在發展交通運輸過程中，要把對人文環境和自然環境的污染與破壞程度減到最低。大珠三角地區雖然是中國經濟最發達的地區（本地生產總值佔全國兩成），但由於多年來的工業和交通的急速發展以及對環境保護意識薄弱，造成不少城市空氣質素差、土地資源緊張、能源消耗大、交通堵塞嚴重及河流水質惡化等問題。因此，為構建一個可持續發展的綜合運輸系統，大珠三角地區在不斷發展和完善各種交通運輸方式、滿足社會經濟的日益增長之餘，應以高效、安全及節能三大原則，作為構建可持續發展綜合運輸系統的總體方向。同時，大珠三角的交通運輸系統應以區域內整體交通系統的通達度、乘客在交通模式選擇上的平等及自由度、交通發展與環境的關係、交通工具對可再生能源的依賴度、交通吞吐量、交通系統發展與城市和區域規劃的協調性、基建及配套服務的財政能力等準則來評估，並促進區內交通可持續發展的水平。

大珠三角亦應大力優化運輸系統結構，提高運輸業的服務品質，以加強大珠三角地區交通發展的競爭力。總括大珠三角交通協調發展的目的，應包括：(1) 對外要保持和發揮中國門戶的功能；(2) 對內則要提供內部經濟整合和有效運作，以便促進“一小時生活圈”的實現。為達此目的，本研究就大珠三角交通系統的總體規劃策略、規劃編制，以及具體實施提出如下建議。

5.2 規劃策略：構建複合型的區域綜合交通系統、發展以軌道交通為骨幹的城市公共交通

根據日本大東京、英國大倫敦地區等世界發達城市群的经验，軌道交通是區域交通系統中最核心的部分，使用頻率高。例如日本大東京都市圈交通系統每天運送旅客達 3 000 多萬人次，即 86% 人依賴軌道交通通勤及通學。而小汽車通勤的比例僅為 6%。採用軌道交通，一方面能節約能源和土地等資源；另一方面，能有效地降低空氣及噪音等環境污染，提高人們的生活質素。最重要的是，軌道交通速度快，安全性高，與公路運輸所造成的事故率和堵塞率有著明顯的優勢。

過去 20 多年，珠三角地區在高速公路建設上取得了長足發展，但是卻忽略了軌道交通的建設（圖 1）。與城際高速鐵路比較，高速公路建設佔用較多的土地資源以及對環境產生較大的負面影響。內地主要城市群已經意識到要大力發展城際軌道交通，積極構建複合型的綜合交通系統，使區域的交通運輸更加高效及快捷。珠三角要建成以廣州為核心的 1 小時城市圈，9 個城市可以於 1 小時內互相通達，並連通港澳地區的軌道交通網，就要建設客運量大、能耗低、佔地小、速度快及安全性高的城際軌道交通。

圖 1 2030 年廣東省高速公路網規劃圖

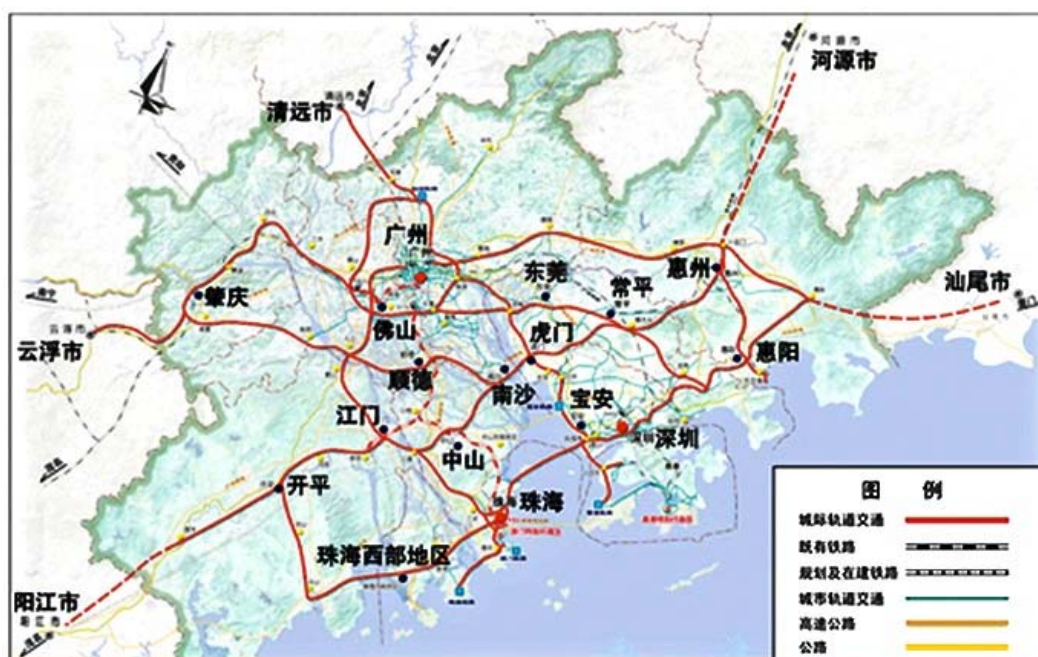


按珠三角目前經濟的發展水準及趨勢，私家車輛擁有率仍有上升空間，但從環境、資源和可持續發展角度來看，珠三角首要完善公共交通系統功能結構。珠三角要在交通設施資源的使用上給予公共交通優先權，以抑制小汽車的過度使用，並提倡和鼓勵短距離出行使用自行車和步行方式。同時，通過建立快捷公共客運系統，開闢複合型客運走廊，改善市中心區交通，並為建設市區邊緣集團（即城市次中心）及郊區新城提供交通支援。在建設軌道交通同時，重視軌道交通與其他交通方式的銜接換乘。因地制宜建立公車專用系統、自行車系統和步行系統，

特別是要在市級商業區及中央商務區等市區重點建設地區及新城的步行系統。

根據《珠江三角洲地區城際軌道交通同城化規劃（修編）》，珠三角地區將形成“三環八射”的城際軌道交通網絡構架，並與香港、澳門的輕軌系統接駁(圖 2)。珠三角區域內至規劃遠期會有規劃線路 23 條，線網總長度接近 1 890 公里，基本覆蓋珠三角所有縣級以上城市，線網密度達到 4.5 公里/百平方公里。加上城市軌道交通、普通鐵路等，珠三角的軌道交通網絡密度將達到 11.8 公里/百平方公里，接近現時大東京都市圈的水準。按照規劃方案，珠三角軌道交通遠期還向粵東、粵西、粵北延伸。規劃到 2015 年，以廣州為核心，珠三角 9 個城市 1 小時內可以互相通達。長遠並連通港澳地區的軌道交通網，形成真正意義上的大珠三角“一小時生活圈”。由此可見，軌道交通將會成為大珠三角的綜合運輸系統的骨幹，配合其未來以公共交通為主線的發展策略，從而達至高效、安全及節能的可持續發展的交通模式。

圖 2 珠江三角洲城際快速軌道交通線網規劃圖



5.3 規劃編制

統一編制大珠三角區域交通規劃，並注重與其他規劃的銜接

根據國外城市群的經驗，交通一體化在區域一體化的構建中起著極為關鍵的作用，因此，無不重視對交通一體化的建設，及交通規劃與其他規劃（如空間規劃）的銜接。目前，大珠三角地區出台了許多規劃，包括《綱要》、《珠江三角洲城鎮群協調發展規劃（2004—2020）》等，但是作為綜合性的規劃綱要，區域綜合交通系統只是報告的一部份，不足以支援規模龐大的區域交通系統的建構。

大珠三角的交通發展規劃，一直都是透過粵港、粵澳之間的聯席會議進行協調的。聯席會議討論範圍涉及大珠三角各個範疇的問題，而且會期較短。交通發展規劃只是眾多議題中的一部分，因此無法詳細討論和交流。此外，聯席會議的次數較少，兩地規劃有所更新，亦無法即時作出調整。更嚴重的是，港澳之間的交通基建發展還沒有相關的協調機制，使兩地的交通發展無法作應有的協調。有鑒於此，建議大珠三角地區內的“9+2”成員通力合作，由高層次的相關部門牽頭，著手統一編制專門的區域性綜合交通規劃，即大珠三角區域交通發展協調規劃，以引領該地區的交通分階段發展，促進城市與城市各種交通運輸方式的協調與銜接，並為目前阻礙區域交通一體化發展的若干問題提供解決的思路和方向。同時，在規劃時要充分考慮珠三角地區與香港和澳門的交通基礎設施銜接，使區域交通一體化更好地支援區域經濟一體化。

另外，在統一編制區域交通規劃的同時，亦應與其他規劃銜接，例如內地的土地利用總體規劃、城鎮體系規劃、城市總體規劃、主要功能區規劃、旅遊、工業及服務業等各項專項規劃等，以適應大珠三角地區目前和將來的資源條件狀況。同時，粵港澳亦要考慮有關香港和澳門的城市和土地利用規劃與內地規劃的銜接問題，加以協調，從而更有效地配合未來區域經濟全面發展的需要。此外，大珠三角地區內相關部門應針對各市規劃年期不一的問題，並審慎評估區內現有的交通基建項目的發展現況，從而統一有關區內交通協調發展規劃年期，以便有效地促進大珠三角區域交通在高效、安全、節能及可持續發展的原則下穩固發展。

加強各地方相關法規與行政制度的對接度及協調度

在“一國兩制”下，珠三角和港澳地區在法規與行政方面有著較大的差異。在規劃及建設交通運輸項目方面，差異也很大，當中包括基建項目審批程序及所需時間、技術評估的準則與程序、公共諮詢程序、資金籌劃及施工程序等方面，增加了兩地交通系統協調的難度。因此，建議在大珠三角取得區域交通協調發展的共同目標和規劃方案前提下，最大限度地加強各地相關法規與行政的對接，以保障要素在大珠三角區域內公平、快捷和暢順地流動。

5.4 規劃實施

構建統一的交通資訊平台，實現區域交通資訊的共用

區域性的交通資訊平台能為政府和管理部門制定交通基礎設施建設規劃提供依據，幫助各生產部門和製造業選擇最優質的貨運方式和物流機構，協助物流企業優化其物流配送系統，發掘潛在的客戶和商機，並能為居民和乘客出行決策提供資訊，使其出行更加便捷。根據國外經驗，大珠三角地區可建立統一的區域物流資訊系統，即時發佈各成員的相關物流資訊，對區域內物流資源進行統一配置，使交通需求和供給之間保持平衡，從而實現最大的社會經濟效益。

改善香港與珠三角的交通銜接

香港與珠三角的交通銜接可以分爲硬體和軟體兩個方面。硬體方面主要表現在交通網絡和跨境基建的銜接，及機場和港口的分工合作上；軟體方面主要包括交通規劃、過境制度及口岸管理等。只有這兩方面共同配合，才能實現區域內人口和商品等要素的自由流動，進而提高區域一體化的程度和城市群的綜合競爭力。

(i) 平衡珠三角東西兩岸銜接發展

在香港和珠三角的陸路基建網絡建設方面，應考慮如何將珠三角的道路網絡延伸至香港，做好兩地的道路和鐵路系統的銜接工作。在規劃中，不僅考慮與珠三角東岸的聯繫，也不能忽視與珠三角西岸的聯繫，借此擴大香港和珠三角的內陸腹地。例如，規劃中的港珠澳大橋、廣深港鐵路、深圳東部過境高速公路，以至香港西部通道相銜接的高速公路等基礎設施的建設，將促進兩地的交通銜接，但亦要考慮香港的道路系統在與珠三角融合的過程中能否容納珠三角龐大的車流，並要採取相對的管理措施。在交通網絡暢通的基礎上，還要進一步考慮增加客運巴士及貨運專線等，方便客貨運聯繫。

(ii) 海港與機場的互補合作、錯位發展

香港與珠三角在海港與空港的分工合作上也應按《綱要》精神，考慮錯位發展，加強相互合作，共同擔當進出中國門戶的角色。在航空方面，香港可定位爲國際航空中心，主要處理國際航空物流；廣州定位爲國內及國際物流並舉，側重國內物流；深圳機場定位爲國際及國內物流並舉，側重國際物流；珠海機場要重新檢視其目前地位，考慮逐步發展爲工業和貨運專業機場，成爲亞洲的貨運樞紐；而澳門機場因爲兩岸三通，客貨運量大減。在港珠澳大橋通車後，香港與深圳機場更只在與澳門約三十分鐘距離內。因此已有建議澳門機場在未來需要關閉，或只可定位爲輔助性國際客運爲主及國際貨運支線機場。而香港與廣州、深圳的港口未來可能形成以下不同的格局：結構一，以香港爲國際航運中心，廣州港和深圳港爲主樞紐港；結構二：香港和深圳融和爲組合港，與廣州港形成區域雙核心；結構三：香港港與深圳港相互融合，成爲國際航運中心，廣州港成爲其喂給港，作爲以服務大珠三角產業爲主的物流支撐。三地優勢互補，共同打造成爲區內最大的國際航運發展軸。具體的格局演化與香港、深圳之間所採取的合作策略有關，如果港深能夠形成良好的港口合作機制，結構二和結構三就有可能實現，按照現有的發展趨勢，最有可能出現的是結構一。

(iii) 加強口岸通關協調性及靈活度

此外，通關問題是珠三角與香港的交通協調的重要課題，涉及口岸的管理和通關政策。如果能夠統一兩地的通關制度，減少通關時間的不確定性，將加快

香港和珠三角之間通關和過境的速度。提議建立港深兩地海關的聯網系統，推廣“一地兩檢”，以及參考將深港間的通關管理放在特區邊界等措施。

(iv) 建立粵港交通協調機制及劃一標準

在交通收費政策等方面也應加強大珠三角區域內部的協調，建立地區之間的協調機制，儘量減低交通成本。香港與珠三角還要共同制定私家車使用管理政策，以促進公共交通發展和環保，提高商務出勤的便利。兩地城際交通的建設要以快鐵為主，公路公共交通為輔；兩地城際軌道的建設應注重精效選線，並高效節約土地。兩地還要解決城市之間的合作及規劃的差異，包括工程、安全及環保標準等。

5.5 總結

目前，大珠三角區域交通發展的中長期硬體規劃已有一定的成墨在胸，但還要按經濟和社會需求，作出詳細的階段性發展規劃。具體而言，應以構建複合型的區域綜合交通系統，和發展以軌道交通為骨幹的城市公共交通為主要策略。首期重點在於解決目前的瓶頸，通過合理的並精簡的選點選線，較快地提高通達度及便利度。同時，在規劃編制層面上，更要馬上考慮建後的營運和管理方案，統一編制大珠三角區域交通規劃，並注重與其他規劃的銜接，以及加強各地方相關法規與行政程序規劃審批制度的對接度及協調度，從而令綜合交通系統保持高效、具經濟效益和高水準服務質素。

此外，為加強大珠三角各市之間的協調度，可考慮共同構建統一的交通資訊平台，令相關交通資訊得以在區內共用，從而打造一個高效、安全、節能及可持續發展的綜合交通運輸系統。

而香港要全面地配合大珠三角的長遠交通協調發展，首要加強口岸（特別是港深）通關的協調性及靈活度，以便利兩地的客貨往來。而在中長期規劃而言，香港不僅要強化與珠三角東岸的協調，同時也不能忽視與珠三角西岸的聯繫，以作全面平衡發展。此外，為加強香港與珠三角地區在交通發展的協調度及整合性，兩地可考慮建立粵港交通協調機制及劃一標準，在城際交通的建設應以快鐵為主，公路公共交通為輔，並注重精效選線及高效節約土地。而在港口與機場的互補合作問題上，香港應按《綱要》精神，考慮與廣州及深圳錯位發展，加強相互合作，共同擔當進出中國門戶的角色，從而有利推動大珠三角發展成為全國運量最大、最具管理成效及交通最便利的物流中心和先進製造業基地，並逐步達到《綱要》所提出“與港澳及環珠江三角洲地區緊密相連的一體化綜合交通運輸體系，使珠江三角洲地區成為亞太地區最開放、最便捷、最高效、最安全的客流和物流中心”的發展目標。

參考文獻：

1. Becky P.Y. Loo, Passengers' airport choice within multi-airport regions (MARs): some insights from a stated preference survey at Hong Kong International Airport, *Journal of Transport Geography*, 2008, 16: 117-125.
2. Halbert (2006) 'The Paris Region: Polycentric Spatial Planning in a Monocentric Metropolitan Region' in the Polycentric Metropolis London: Earthscan 180-186
3. Hall, P and Pain, K (2006) The Polycentric Metropolis London: Earthscan
4. James J. Wang, Brian Slack, The evolution of a regional container port system: the Pearl River Delta, *Journal of Transport Geography*, 2000, 8: 263-275.
5. Kloosterman, R C and Lambregts, B (2001) 'Clustering of economic activities in polycentric urban regions' *Urban Studies* 38, 717-32 (also GaWC Research Bulletin No 39)
6. LI Si-ming and CHU David K. Y. <香港交通> "Hong Kong's Transport", in Cheng, J. Y. S. 鄭宇碩, ed., 《過渡期的香港》Hong Kong in Transition, Chinese and Revised Edition, (Hong Kong: Joint Publishing Co., 1989) pp. 292-321.
7. LI Si-ming and SHUM Yi-man "Impacts of the National Trunk Highway System on Accessibility in China," *Journal of Transport Geography*, Vol. 9, No. 1, 2001, pp. 39-48.
8. Peter Hall and Kathy Pain, The polycentric metropolis: learning from Mega-city Regions in Europe, Earthscan Publications, 2006, 7.
9. Petraodorovich, Transportation Strategy for 21st century America, America 2050, Regional Planning Association, 2007, 7.
10. Shiu, S. and Xu, Z. (2005) 內地設口岸出入境檢查方案 "Proposal for Establishing a Pre-clearance Point of the Chinese Mainland in Hong Kong", published by the One Country Two Systems Research Institute Ltd.;
11. SIT, V.F.S. (2003) "Forging Asia's Global Transpark in the Pearl River Delta at Zhuhai", *Chinese Geographical Science*. Beijing, China, Science Press, 13(4): 300-309.
12. SIT, V.F.S. (2008) "Development: Extended Metropolitan Region", in *International Encyclopedia of Human Geography* (Ms. 94), Oxford: Elsevier..
13. T.R. Lakshman and William P. Anderson. Trade and transportation integration: lessons from North American experience. Paper prepared for presentation at WORLD BANK/ UNESCAP Technical Workshop on Transport and Transit Facilitation, 1999, 4.
14. Taylor, P J, Evans, D M and Pain, K (2006a) 'The Organization of Europolis: Corporate Structures and Networks' in The Polycentric Metropolis London: Earthscan 53-64
15. Taylor, P J, Evans, D M and Pain, K (2006b) 'Application of the interlocking network model to mega-city regions' GaWC Research Bulletin No 201 (forthcoming in *Regional Studies*)
16. Thomas Feldhoff. Japan's regional airports: conflicting national, regional and local interests [J] *Journal of Transport Geography*, 2002(10): 165-175.
17. Xu, Z., Law, V. and Cheung, W. (2006) 增設通往粵東地區的跨境通道可行性研究 "Planning Study on Liantang/Heung Yuen Wai Cross-boundary Control Point and its Associated Connecting Roads in Hong Kong - Feasibility Study", a consultant report submitted to the Central Policy Unit, Hong Kong SAR Government;
18. 何磊, 快速公共交通引導城市走健康之路, *城市規劃*, 2002, (3): 83-86
19. 吳威、曹有揮、曹衛東、徐建、王玥, 長江三角洲公路網路的可達性空間格局及其演化, *地理學報*, 2006, 61 (10): 1065-1074
20. 李思名、黃雪欣合著 (Si-ming Li and Suet-Yan Wong) <大陸與香港的公路運輸: 發展與制約> (Highway Freight Transport between Hong Kong and Mainland China: Development and Constraints). in 《經濟中華》(The Chinese Economic Sphere). 饒美蛟、李思名、高長 主編 (edited)

- by Mee-kau Nyaw, Si-Ming Li and Chang Kao)。 (香港：中文大學出版社 (Hong Kong: Chinese University Press), 1998), 頁 377-397。。
21. 李思名、鄧永成、薑蘭虹、周素卿主編《中國區域經濟面面觀》 (Perspectives on the Regional Economy of China). (edited by: Si-ming Li, Wing-Shing Tang and Nora Chiang). (Hong Kong and Taipei: David C Lam Institute for East-West Studies, Hong Kong Baptist University and the Population Research Centre, National Taiwan University, November 1996). (13 chapters, 364 pp.).
 22. 李思名、餘赴禮 (Si-ming Li and Fu-lai Yu). <香港的交通問題及交通政策> "Hong Kong's Transport Policy and Transport Problems," 《經濟地理》 Economic Geography, Vol. 6, 1986, pp. 233-240 (in Chinese)
 23. 李思名、餘赴禮 合著《香港都市問題研究》 (A Treatise of Urban Issues in Hong Kong). (Hong Kong: Commercial Press, 1987), 233 pp.。(Si-ming Li and Yu Fu Lai).
 24. 李思名、饒美蛟、施嶽群主編《CEPA、大珠三角、長三角與區域經濟合作》(CEPA, Greater Pearl River Delta, Yangtze Delta, and Regional Economic Cooperation). (Mee-kau Nyaw, Si-ming Li and Yuequn Shi)。 (香港: 商務印書館, 2006, 34 章, 500 頁)
 25. 周平德, 珠江三角洲地區一體化交通運輸網路發展構想, 熱帶地理, 2002, 22 (4): 299-303.
 26. 周素紅, 陳慧瑋. 美國大都市區規劃組織的區域協調機制及其對中國的啓示[J]國際城市規劃, 2008, 23 (6): 93-98.
 27. 姚士謀等. 中國城市群[M]合肥: 中國科學技術大學出版社. 2006.
 28. 曹小曙, 柳意雲, 閻小培, 泛珠江三角洲的經濟地理格局與區域發展, 中國發展, 2004, 3: 23-30.
 29. 曹小曙, 劉望保, 城際軌道交通的建設對珠江三角洲區域空間的影響, 現代城市研究, 2005 (12): 43-46.
 30. 曹小曙, 閻小培, 經濟發達地區交通網絡演化對通達性空間格局的影響—以廣東省東莞市為例, 地理研究, 2003, 5(3): 305-312
 31. 單連龍, 長江三角洲地區城市群交通發展構想, 綜合運輸, 2006, (5): 22-2
 32. 馮永玖, 劉妙龍, 童小華, 廣東省公路交通網絡分佈空間特徵研究, 地球資訊科學, 2008, 10(1): 26-33.
 33. 董曉峰, 成剛. 國外典型大都市圈規劃研究[J]現代城市研, 2006(8): 12-17.
 34. 歐陽傑、張琴, “京津冀”區域軌道交通網絡規劃芻議, 城市軌道交通研究, 2005, (1): 24-27
 35. 盧佩瑩, 梁志強, 論改革開放政策與珠江三角洲交通發展的關係, 地理學報 1997, 53: 28-39
 36. 薛鳳旋 (2005) “CEPA 後的香港都會經濟區發展策略”, 《國外城市規劃》, 北京, Vol. 2, 66-70. (“Post-CEPA Development Strategy for the Hong Kong Extended Metropolitan Region” in PRC journal in Chinese)
 37. 薛鳳旋 (2005) “都會經濟區和大城市群”, 周牧之(編), 《大轉折: 解讀城市化與中國發展模式》, 北京: 世界知識出版社, 112-131. “Extended Metropolitan Region and the Urban Clusters: a conceptual debate”, book chapter published in PRC in Chinese)
 38. 薛鳳旋、鄭艷婷 (2007) “國際航空貨運樞紐港 – 以航空物流為新競爭優勢” 《國際城市規劃》, 95(1), 48-57. (“Global TransPark: new competitiveness in air cargo logistics” in PRC journal in Chinese)
 39. 魏立華, 叢豔國, 城際快速列車對大都市區通達性空間格局的影響機制分析—以京津唐大都市區為例, 經濟地理, 2004, 24 (11): 834-837
 40. 羅小龍、沈建法, 長江三角洲城市合作模式及其理論框架分析, 地理學報, 2007, 62(2): 115-126
 41. 顧朝林 等, 長江三角洲城市群發展展望, 地理科學, 2007, 27.