

陈品宇, 李鲁奇. 2019. 区域建构: 佛山融入粤港澳大湾区建设的政策和策略响应. 热带地理, 39 (5): 625-634.
Chen Pinyu and Li Luqi. 2019. Region Building: The Policy and Strategy Response of Foshan Integrating into the Construction of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area. Tropical Geography, 39 (5): 625-634.

区域建构：佛山融入粤港澳大湾区建设的政策和策略响应

陈品宇, 李鲁奇

(华东师范大学 城市与区域科学学院, 上海 200241)

摘 要: 区域的社会建构议题较少得到国内学者的关注。既有关于粤港澳大湾区的研究, 也鲜有涉及具体城市政府的行动和策略。为此, 文章采取政策话语分析方法探索佛山融入粤港澳大湾区建设的政策和策略响应, 作为弥补上述问题的文献空白。研究发现, 佛山把区域身份建构为粤港澳大湾区西部核心城市, 从战略统一上确定了佛山融入粤港澳大湾区的策略和行动方向。佛山与不同城市和区域之间建立关系网络, 形成不同尺度作用下的区域合作地域载体。表现为 3 个方面: 1) 在城市尺度上, 佛山与广州、深圳、香港和澳门等城市建立合作联系, 建设三龙湾高端创新集聚区为地域载体, 将松散的资源重新盘整, 进一步提高统筹地区发展和聚集资源要素的能力, 培育新的地方增长极以保持竞争优势。2) 在区域尺度上, 佛山与广西和贵州建立合作联系, 建设佛山西站枢纽新城为地域载体, 连接西南地区, 把粤桂黔高铁经济合作带作为其经济腹地。3) 在全球尺度上, 佛山与德国建立合作联系, 建设中德工业服务区为地域载体, 创造地方—全球尺度的连接渠道, 嵌入全球的市场经济。佛山案例展示了区域作为不同尺度上多个行动者的节点汇合, 如何把区域资产与国家与跨国经济联系起来, 从而生产与再生产新国家空间。文章回应了新区域地理学从社会建构主义视角审视区域发展问题, 也回应了中国城市网络研究的最新呼吁。在实践中为其他城市如何融入粤港澳大湾区建设乃至区域发展问题提供了借鉴。

关键词: 区域建构; 区域化; 尺度; 网络; 区域身份; 粤港澳大湾区; 佛山

中图分类号: F127

文献标志码: A

文章编号: 1001-5221 (2019) 05-0625-10

DOI: 10.13284/j.cnki.rddl.003181

开放科学 (资源服务) 标识码 (OSID):



粤港澳大湾区一词最早出现在2015-03-28由国家发展和改革委员会、外交部和商务部联合发布的《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》政策文件中。2017-03-05, 粤港澳大湾区的概念首次被写入《中国政府工作报告》, 成为国家战略的重要组成部分。同年7月1日, 国家发展和改革委员会、广东省人民政府、香港特别行政区政府和澳门特别行政区政府联合正式签署《深化粤港澳合作, 推进大湾区建设框架协议》, 进一步推动了粤港澳大湾区建设的进程。粤港澳大湾区是由广州、佛山、肇庆、深圳、东莞、惠州、珠海、中山、江门9市和香港、澳门2个特别行政区组成的城市群, 与纽约湾、旧金山湾和东京湾并称为世界四大湾区。作为其中的重要一员, 佛山市政府早在

2016-11-29的佛山市第十二次党代会上就提出了深度融入粤港澳大湾区发展战略, 为佛山发展谋篇布局。也正因如此, 佛山几乎成为参与粤港澳大湾区建设中反应与行动最为迅速的城市。2019-02-18, 中共中央、国务院印发《粤港澳大湾区发展规划纲要》, 其中多处提到佛山, 更是为佛山发展带来了重大机遇。市长朱伟对此表示: “佛山正在加快研究出台实施方案和具体项目, 加强与大湾区各城市的合作, 为广东携手港澳建设国际一流湾区和世界级城市群作出佛山贡献 (佛山日报, 2019a)。”在这一过程中, 正体现了当下中国城市面临着不断加剧的竞争现实和地方政府谋求发展的最新趋势, 即区域建构 (region-building) 的问题。区域建构是指政府在建构区域身份的基础上, 与其他政府不断加深互动,

收稿日期: 2019-08-05; 修回日期: 2019-09-29

基金项目: 国家自然科学基金项目 (41771156); 中央高校基本科研业务费项目华东师范大学共享交叉基金 (人文社会科学) 项目 (2019ECNU-GXJC002); 2019 年度广东佛山社科规划项目——青年项目

作者简介: 陈品宇 (1991—), 男, 广西玉林人, 博士研究生, 主要研究方向为城市与区域发展、旅游与文化地理, (E-mail) 1530024804@qq.com。

从而创造出区域发展空间的过程和结果(Vanchoski, 2016)。它涉及在不同尺度、区位和制度的政治行动者之间建立日益复杂的关系(Jones, 2006)。本文即w是沿循这一思路分析佛山融入粤港澳大湾区建设的政策与策略响应。

既有关于粤港澳大湾区建设的研究,较多是从宏观层面介绍湾区概况,分析其政策影响、经济格局和城市空间结构(彭芳梅,2017;马向明等,2017;赵晓斌等,2018;张虹鸥等,2018;马海涛等,2018;陈品宇等,2019),鲜有涉及具体城市政府的行动和策略。本文从区域建构的研究视角探索佛山市政府如何建立关系网络促进多尺度区域化,进而融入粤港澳大湾区建设。这有助于思考地方政府是如何在区域构建的过程中嵌入到更大的关系网络以拓展城市发展空间和实现经济发展,也从城市政府层面丰富粤港澳大湾区建设的文献。

区域建构是在新区域地理学对“区域”概念重新思考的基础上所提出的一种认识(Paasi, 1986, 2017; Cresswell, 2012)。与传统的区域地理学把区域预设为一个静态、客观和具有领域边界的对象有所不同,新区域地理倡导用关系性(relational)的思维探讨区域问题,把区域理解为各种地理要素组成的网络区位,以及商品、技术、知识、人员、金融和信息等流动的空间。区域的空间结构不应被视为是有边界的,相反,它们由千变万化的网络和关系连接组成,由流动的实体构造(Amin, 2004; Pike, 2007; Paasi, 2017)。区域不是定格在历史和地理之上,而是制度化、社会建构和政治上存在争议的空间(Paasi, 1986; Jones, 2017)。概而言之,区域建构是从社会建构主义的认识论立场来审视区域问题,认为区域并不是僵化的、一成不变的空间单元。区域是独特的,但这种独特性和特殊性不是与生俱来的,而是由社会产生,包含了区域身份、区域的制度化与去制度化、区域化等多个方面。本研究试图回应新区域地理学的理论呼吁,把城市、区域的变化和政府作用联系起来(Amin, 2004; Su, 2014)。在强调区域的水平网络和互惠关系同时,也要重视不同空间尺度管制的垂直秩序和社会关系的等级结构。也尝试回应中国城市网络研究的最新趋势,探讨城市网络对经济和社会发展的影响以及政策研究取向(潘峰华等,2019)。

本文的安排如下:首先简要说明佛山作为研究区域的概况、研究方法和数据来源;其次分析佛山在粤港澳大湾区中的区域身份建构过程及其影响;

然后分析佛山如何通过建立关系网络、推动区域合作和形成多尺度区域化以融入粤港澳大湾区建设;最后对全文进行总结和讨论。

1 研究区域、方法和数据来源

佛山是一座位于广东省中部的地级市,地处珠三角腹地,东倚广州,西接肇庆,南连中山和江门,毗邻港澳,地理位置优势明显(图1)。佛山民营经济发达,以制造业立足,坚守实体经济,长期以来GDP总量稳居珠三角第三,排名仅在深圳、广州之后,是粤港澳大湾区的重要节点城市。目前佛山市域面积为3 797.72 km²,常住人口约750万,下辖禅城、南海、顺德、高明和三水等5个行政区,各个辖区以其地缘优势在不同程度上嵌入到参与粤港澳大湾区建设的关系网络之中,展示出“佛山+”的区域创新合作模式。

本研究旨在分析佛山融入粤港澳大湾区的政策与策略响应,最佳的做法是直接和佛山市政府的高层官员访谈,以便更好地了解他们对区域发展的观点。但实际上由于难以接触这类人群,开展这一方面的工作对笔者而言是困难的。因此,本研究采取政策话语分析,以政府政策、官方媒体报导和重要领导人讲话等资料作为数据来源,主要跟踪《佛山日报》关于粤港澳大湾区建设的主题报导,时间跨度从2017年7月至2019年7月。这是因为从2017年7月开始,《佛山日报》以专刊形式报导了世界四大湾区的概况,并记录了佛山融入粤港澳大湾区建设的政策和行动。在《佛山日报》在线平台以“粤港澳大湾区”为检索关键词,查找佛山与粤港澳大湾区建设的相关报导,并剔除无关信息。经过筛选,最终获得样本报导92篇。另外辅以《南方日报》《财经

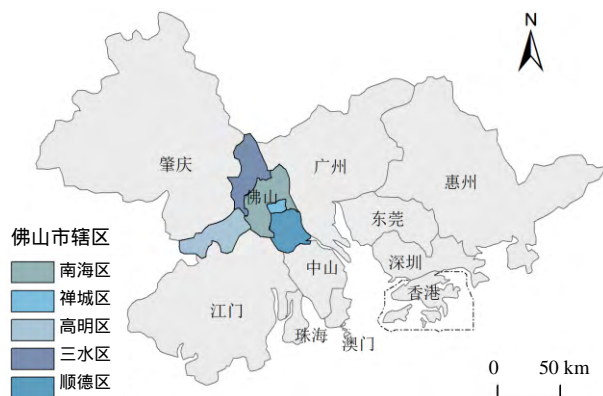


图1 佛山在粤港澳大湾区的区域位置

Fig.1 Regional location of Foshan in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area

智库：中国制造2025——佛山样本》等相关内容作为数据支撑。政策话语分析的诠释取向依然关注不同行动者的权力几何（power geometries），强调话语需要在语境（context）中得到理解。政府官员的公开讲话和报导资料为我们理解其主导的区域发展政策及其意义建构提供了机会（Su, 2014；李亚等，2015；安宁等，2019），帮助阐明佛山是如何通过建立关系网络、推动区域合作和形成多尺度区域化以融入粤港澳大湾区建设。

2 区域身份的建构：佛山——粤港澳大湾区西部核心城市

区域身份（regional identity）当代区域重构的一个重要组成部分。Paasi（1986）指出，区域身份起源于空间社会化，具有认知和情感两方面。在认知方面，是指区域在自然和文化上不同于其他区域的特征；在情感方面，是人们（主体）对所在区域的认同感。区域身份的形成是一个“在与政治、经济和文化等相关的社会实践和话语中逐渐演化”的历史过程（Chakma, 2018）。《粤港澳大湾区发展规划纲要》虽然9次提及佛山，包括广佛同城化、珠江西岸先进装备制造产业带、制造业转型升级综合改革试点、弘扬特色饮食文化、香港—佛山离岸贸易合作和粤港澳高端服务合作等，但是并没有明确指出佛山的城市定位。而佛山政府在粤港澳大湾区中确定其区域身份为“粤港澳大湾区西部核心城市”，也并非是一个线性的过程。一开始，存在着“全球的国家制造业创新中心”“粤港澳大湾区西部的交通枢纽中心”等多种提法。佛山市委第十二届委员会第六次全体会议上才正式提出把佛山打造为“粤港澳大湾区西部核心城市”。完成对这一区域身份的建构，源于其地理区位和社会经济条件。

从区域特征来看，佛山既不是省会城市，也不是特区城市和计划单列市，这在政治地位和行政权力上很难与广州、深圳、香港和澳门拥有同样的话语权，所获得的资源要素配置也有一定差距。佛山工业实力雄厚，位居全国大中城市第6位，但在城市发展中仅仅强调其“制造业”的角色是不全面的。事实上，佛山是岭南文化发源地之一，粤港澳大湾区的城市在语言、饮食、民俗和信仰等方面深受佛山影响，如粤剧、粤菜、武术、舞狮和陶塑技艺等。文化资产在重新定位城市身份上有着重要的影响。从新的发展形势来看，佛山位于粤港澳大湾区的西部，处在承东启西的枢纽位置，区位优势突出：既能向东对接广深港澳的创新资源，也能向西扼守大

西南的交通要塞。这意味着佛山产业既可以接触到世界科技，也能寻求全球市场。就粤港澳大湾区内部的GDP而言，佛山是处于第二梯度之首的经济强市，仅排在香港、广州和深圳之后，也远远高于大湾区西部其他城市以及粤西粤北城市。随着佛山西站的投入使用、珠三角新干线机场的落户以及粤桂黔高铁经济合作试验区等国家级战略的布局，更能体现出佛山的辐射能力与带动作用。

基于对城市发展能力和成绩的认可，佛山积极争当广东省地级市高质量发展的领头羊。市委书记鲁毅指出：“从大湾区拓展方向和发展潜力来看，佛山有条件把区位优势转化为区位责任、发展优势和辐射优势，建设大湾区西部核心城市，为粤港澳大湾区发挥辐射引领作用作出贡献（佛山日报，2019b）。”这表明佛山正在采取一个更加企业家主义的态度来维持自身在区域发展中的领先地位（Xu et al., 2005），也体现出服务国家建设和协调区域发展的责任担当。区域身份以实践、话语和行动的形式存在，而不仅仅是一个抽象的口号（Fitjar, 2013），这帮助佛山思考如何全面融入粤港澳大湾区建设。一方面，对内通过政治动员、凝聚、承诺和合作等形式增强地方参与。如佛山市委书记和市长在多个场合都强调：各区要主动融入全市一盘棋，融入大湾区建设这盘棋，跳出“一亩三分地”的条条框框。这要求各区站在建设粤港澳大湾区的战略高度思考“何位何为”的问题。另一方面，对外可以激发区域的积极行动主义，通过调动区域身份这一柔性工具（soft tool）来实现特定的战略目标（Zimmerbauer, 2016）。

3 网络连接与多尺度区域化

区域身份是区域建构的内化形式，是规划和区域治理的口号，它从战略统一（strategic unification）上确定了佛山融入粤港澳大湾区的策略和行动方向。佛山致力于成为粤港澳大湾区西部的核心城市，在对城市合作选择上有明显的政策倾斜，主要取决于对方城市所掌握的资源 and 所处的地位（罗小龙等，2007）。在实践层面，区域建构最终是一个城市网络形成和各方利益达成共识的过程（Luo et al., 2010）。一方面，城市之间的网络连接纷繁复杂，城市经济联系所能到达的空间范围也各不相同，涉及不同的地理尺度，是一种纵横交错的社会空间关系（马学广等，2017；潘峰华等，2019；Qian et al., 2019）。另一方面，城市网络连接的建立并不是在真空中存在，而是需要地域化的形式作为平台支撑。

城市之间通过不同尺度建立起来的关系网络而形成的区域合作,称为多尺度区域化(multi-scalar regionalization),即是指同时嵌入到不同地理实体上(如县、市、省、国家、全球等),包含了发展战略的区域发展形式(Macleod et al., 2007; Su, 2014)。佛山融入粤港澳大湾区建设,存在着各种区域联系和区域依赖,构成立体网络,是一个多尺度区域化的过程。为了进一步厘清和阐述佛山融入粤港澳大湾区建设的策略响应,从城市、区域和全球3个尺度分析佛山如何通过建立关系网络、推动区域合作和形成多尺度区域化,进而拓展城市发展空间和实现经济发展。

3.1 连接“广深港澳”科技创新走廊与三龙湾高端创新集聚区的建设

佛山明确提出要把其制造业优势和香港、澳门、广州、深圳等城市的创新资源优势结合起来,进一步深入实施创新驱动发展战略,包括深化广佛同城建设、强化与深圳的创新对接、深化“佛山+香港”合作以及建立健全“佛山+澳门”的合作机制。此外,也表示要加强与东莞、珠海、中山等兄弟城市的协作交流(佛山日报, 2019b)。可见,佛山融入粤港澳大湾区建设的过程是一个与其他城市建立网络连接的过程。由于在佛山政策文件中多次阐明了佛山与广州、深圳、香港和澳门的合作关系,因此重点分析佛山与这些城市建立网络连接的过程及其区域合作的载体——三龙湾高端创新集聚区。

3.1.1 佛山+广州:从广佛同城到广佛同心 广佛同城化始于20世纪90年代广州—佛山两市在市场经济中的外溢效应,自下而上日益频繁的市场交流推动了广州—佛山两市政府的战略合作。2000年,广州的城市发展战略提出“西联”策略,就是要加强与佛山的联系,而佛山对此也作出积极响应。随后两地政府共同举办“广佛区域合作发展论坛”,开始就基础设施建设和产业协作发展等方面迈出了实际行动。2008年12月,国务院出台了《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008—2020年)》,要求强化广州—佛山同城效应,自此广佛同城正式上升为国家战略。此后的十年里,两地不断深化合作,已经深入到环境保护、金融通信、科技创新、社会民生等领域,区域合作空间演变格局呈现出沿广佛边界、由北向南迁移的发展趋势。在粤港澳大湾区建设的背景下,《粤港澳大湾区发展规划纲要》明确提出了要发挥广州—佛山等极点的引领带动作用,加快广佛同城化建设,引领粤港澳大湾区深度参与国际合作。

城市政府的企业家主义以及愈加外显的市场经济,促使地方政府加快跨辖区区域化(cross-jurisdiction regionalization)的进程(Luo et al., 2010)。从签署《深化广佛同城化合作战略合作框架协议》到《共建广佛高质量发展融合试验区备忘录》,在战略统一上佛山确定了与广州建立城市网络连接的行动策略。例如在交通轨道方面,推动地铁线网的规划对接(如在建的广州7号线西延段、佛山2号线)跨海大桥建设(如碧江大桥、沉香沙大桥、大坦沙大桥等)以及广佛环线佛山西站至广州南站段的投建使用。在产业协作互补方面,佛山市市长朱伟表示:广佛已协商制定共建装备制造、汽车、新一代信息技术、生物医药与健康产业集群等4个万亿级先进制造业集群方案,共同提升产业竞争力(佛山日报, 2019a)。在区域一体化建设方面,选址共建广佛高质量发展融合试验区。试验区将围绕广佛197 km的边界线,推动形成“1+4”融合发展格局,其中的“1”即是指广州南站—佛山三龙湾—荔湾海龙片区,打造成为广佛合作的标志性项目。边界代表联系的区域,在地理邻近优势的情况下,历年以来,广佛同城化的趋势使得广佛的边界变得模糊和疏松多孔,这为佛山跨尺度的联系网络建立提供了基础(陈品宇等, 2019)。

3.1.2 佛山+深圳:佛山制造对接深圳创新 深圳是佛山以开放对接促进创新的另一重要接口。佛山抢抓深中通道、港珠澳大桥等重大基础设施建设的有利契机,主动对接深圳技术、资本、人才等创新要素,承接深圳创新溢出效应,推动产业合作,从而帮助提升佛山的制造业品质。在这一过程中,佛山前往深圳举办对接洽谈会、招商推介会、设立联络处等方式成为佛山制造对接深圳创新的重要载体。例如,2016-12-13,佛山禅城区政府在深圳南山区举办“高新技术产业对接合作洽谈会”,并成立佛山(禅城)—深圳产业对接联络处,双方在深圳共同寻找优质高新技术企业、项目和科研人才到禅城落户。正如马学广等(2017)所言,通过信息共享、沟通协调的方式建构关系网络,协调开展城市合作。

信息交流是一个逐渐深入的过程,从发展经验交流和形成合作共识到战略研讨,最终是基于共同利益关系共建市场(罗小龙等, 2008)。顺德历来以乡镇企业著称,随着产业发展的升级换代,“腾笼换鸟、筑巢引凤”成为治理政策的趋势。顺德区政府主动实施“村级工业园改造工程”,完成土地整理和储备,推动顺德村级工业园改造运营与深圳科技创新资源的精准对接。深圳科创公司大疆就是在这

种背景下入驻顺德北滘,在此拿下了11.4万m²地块,投资20亿元,建设高清摄录一体机等产品研发、生产基地及共享服务中心。2019-03-29,顺德再次在深圳南山举办以“深圳创新+顺德智造”为主题的招商推介会,就是进一步希望力邀深圳城市更新企业参与顺德村级工业园的改造,同时以优质的平台、载体与营商环境,吸引深圳的科技创新和智能制造资源。推介会现场签约19个项目,其中包括6个产业项目和13个城市更新与旧城改造项目。

3.1.3 佛山+香港：共建“香港城” 佛山与香港建立起城市之间的网络关系,是佛山融入粤港澳大湾区建设战略中较早实施的策略之一。正是意识到香港作为“超级联系人”的角色,2017年6月,佛山市委书记鲁毅、市长朱伟就率领佛山市党政代表团到香港拜会香港特首梁振英,提出合作意向和愿景,携手打造粤港澳大湾区。牢固的制度框架对经济合作至关重要,有助于跨区域的联系和项目实施(Su, 2012)。佛山探索建立了与香港相关的常态化往来和重大事项协商机制,落实两地签订的《关于“香港+佛山”面向全球携手打造粤港澳大湾区合作备忘录》及其补充协议。方案中还提出5个新的合作方向:香港金融+佛山制造、香港研发+佛山创新、香港服务+佛山贸易、香港创意+佛山文化、香港健康养生+佛山生态环境。例如,由两地政府积极支持和参与的“香港·佛山节”,已经成功地连续举办了三届,成为佛山与香港城市之间良性互动的品牌活动。这种地方促销方式增进了香港市民对佛山城市发展的了解,随着广深港高铁香港段开通和港珠澳大桥建成通车,佛港两地开启“一小时生活圈”时空压缩效应带动了香港人民北上佛山就业创业以及资本要素流动,促进佛港两地的繁荣发展。佛山政府也正在南海区三山新城谋划建设“香港城”,打造两地合作的空间载体。“香港城”旨在出台创新创业的扶持政策和营造宜居宜业的生活环境,吸引香港青年及海外留学人员归国创新创业,打造人才、科技等资源集聚的重要平台。

3.1.4 佛山+澳门：共建“澳门城” 与广州、深圳和香港相比,佛山与澳门的城市网络关系相对较弱,这与其合作机制尚未健全有关。尽管如此,佛山与澳门的合作也提上了议程,拟共建“澳门城”吸引澳门青年到佛山创新创业。“澳门城”的建设将利用澳门投资方的资金、品牌等资源优势和丰富的运营经验,引入澳门葡式风情街,并引进澳门文创

产业和老字号商户,建设澳葡风格的文创园区,打造成具有鲜明澳门产业特色的项目。在政策吸引方面,南海区区长顾耀辉表示:针对“香港城”和“澳门城”的创业青年,都给予了非常大的政策扶持力度。例如,创业启动补贴最高可达450万元;人才住房补贴和高铁通勤方面,每月最高均可达1万元。正是希望通过这些扶持措施促进人才信息技术等经济要素的互通,从而搭建粤港澳市场互联的桥梁。

3.1.5 三龙湾高端创新集聚区 2018-01-11,佛山市第十五届人大第三次会议公布了“一环创新圈”的战略规划,提出在毗邻广州南站的禅城、南海、顺德接壤区域建设三龙湾高端创新集聚区(以下简称三龙湾),打造佛山的创新龙头和创新极核。市委书记鲁毅指出:“三龙湾的建设是佛山落实广东省委“1+1+9”工作部署的具体行动,更是抢抓大湾区建设重大机遇和推动高质量发展的战略支点(佛山日报,2019c)。”佛山政府正在落实具体工作来应对广东省政府的尺度下移策略。目前,《三龙湾高端创新集聚区综合规划》《佛山三龙湾高端创新集聚区启动区城市设计》和《佛山三龙湾高端创新集聚区产业发展规划(2018—2035年)》等规划编制工作已经完成,确定了三龙湾的区域范围,涉及禅城石湾、南海桂城和顺德陈村、北滘、乐从等3个区5个镇(街)。2019-06-05,三龙湾管理委员会也已经正式挂牌,表明三龙湾的建设拥有了专门架构和专业队伍。三龙湾作为佛山政府的选择性空间,通过与不同的城市政府建立伙伴关系,从而形成城市网络(罗小龙等,2007)。这体现在三龙湾是建设广佛跨城综合体、香港城、澳门城和省级高端科创平台季华实验室的所在地;也是佛山对接广深港科技创新走廊的地域载体,可以及时引进科创成果,并促进相关成果和技术的落地、孵化和转化。伙伴关系的建立和维系实际上是一种资源的汇集,三龙湾成为吸纳创新资源平台,成为引领佛山创新发展的重大引擎。总之,为了应对新一轮的发展需要,佛山将松散的资源重新盘整,重组了城市空间,旨在进一步提高统筹地区发展和聚集资源要素的能力(陈品宇等,2019),更是为佛山培育新的地方增长极以保持其竞争优势。

3.2 连接广西和贵州与佛山西站枢纽新城的建设

2014-12-26,贵广和南广高铁开通,成为新时期连接西南地区和华南地区的大动脉。交通条件的极大改善推动了粤桂黔三省(区)共谋高铁经济带

资料来源:新浪广东。<http://gd.sina.cn/shunde/2019-03-30/detail-ihsxncvh6805168.d.html>。

资料来源:新浪广东。<http://gd.sina.com.cn/fs/2019-02-25/city-fs-ihsxncvf7718254.shtml>。

发展。首先是在制度安排层面,通过政治动员方式将广东、广西和贵州三省(区)连接起来(马学广等,2017)。三省(区)人民政府省长(主席)共同签署合作框架协议和制定高铁经济带发展规划,确定“省市政府推动、龙头企业带动、沿线区县联动”的发展模式。同时确定在沿线的13个城市每年召开一次联席会议,建立常态联系机制,从而推动产业合作项目的落地和深化沿线城市间的交流合作。联席会议机制为不同政府之间的领导提供了一个互相尊重、建立合作框架的平台,从正式制度层面上有效推动区域合作发展(Su,2012)。2015-09-22,首届粤桂黔高铁经济带合作联席会议在佛山南海举办。之后,粤桂黔高铁经济带合作试验区的广东园、广西园、贵州园开始纷纷启建,高铁沿线13个城市开展了多方位正式与非正式的区域合作。截至2018年,粤桂黔高铁经济带沿线13个城市已达成合作项目160多个,投资总额达到2500多亿元。

广东则以佛山西站为中心,建设粤桂黔高铁经济带合作试验区(广东园),这也使得佛山有利于建立跨尺度网络,与广西和贵州形成合作关系。佛山西站位于佛山南海区狮山镇,是贵广高铁和南广高铁的重要站点。2017-08-18,佛山西站正式开通运营,也意味着佛山真正成为了连接西南和粤港澳大湾区之间的高铁枢纽城市。与三龙湾一样,佛山西站枢纽新城也是佛山融入粤港澳大湾区建设的重点地域载体之一。佛山西站枢纽新城东至北湖一路,南至桂丹路,西至佛山一环西线,北至科技大道,面积为8.58 km²。政府希望通过“借站造城”的方式重点培育会展博览、商务办公、金融服务等功能,推动粤港澳大湾区产业、科技、人才等资源向桂黔地区有序转移,同时也能吸引粤桂黔高铁经济带沿线地区的高端要素向粤港澳大湾区集聚。长期以来,众多的商贸活动都在佛山西站及其周边区域开展,如粤桂黔高铁经济带促进民间投资大会、粤桂黔名优农产品食品展示博览会和粤桂黔高铁经济带旅游产业联盟等。佛山抓住了机会扩大地方发展的尺度影响(刘云刚等,2013),通过网络连接突破了政治实体所分割开来的边界,赋予了自身更强的流动性,从而可以动员更广泛的社会力量(马学广等,2017)。这不仅促进了跨区域合作,也帮助佛山加快融入粤港澳大湾区。

在区域合作过程中,产业对接和转移是最常见的建立关系网络的方式。例如广西梧州市藤县,由于其便利的铁路、公路和水运等交通优势和丰富的

高岭土原材料,佛山陶瓷名企“蒙娜丽莎”开始转移到该地,经过双方洽谈,在藤县“中和陶瓷园区”投资建设生产基地。“佛山研发、广西生产”逐渐变成趋势。这促进了泛珠三角区域的要素流动和产业转移,形成梯度发展、分工合理、优势互补的产业协作体系。正如Amin(2004)认为,从关系的视角来看待空间,区域不再是一个有固定边界的统一体,因为它们由流动的、并置的、多孔的空间和关系连接构成。佛山通过跨区域合作形式把粤桂黔高铁经济带作为其广阔腹地,为佛山扩大其商品和资本的地理流动提供了多种机会和空间。佛山市委书记鲁毅等多位政府领导人都肯定了佛山西站枢纽新城建设的战略意义:佛山西站枢纽新城是粤桂黔高铁经济带合作试验区(广东园)的核心区,而广东园既是粤桂黔高铁经济带的前沿阵地,又是佛山辐射大西南、大西南融入粤港澳大湾区建设的桥头堡(佛山日报,2019b)。这响应了《粤港澳大湾区发展规划纲要》,发挥粤港澳大湾区辐射引领作用,带动周边地区加快发展。

3.3 连接德国与中德工业服务区的建设

中德工业服务区成立于2012年5月,是广东省六大战略合作平台之一,也是中德两国面向未来的合作项目,得到中央政府的政策支持,曾写入中德两国签署的合作框架协议《关于进一步促进双向投资的联合声明》。其主要目的是支持佛山开展制造业转型升级综合改革试点,打造成为珠江西岸先进装备制造产业带。2016年4月,由佛山发起成立的中德工业城市联盟在德国汉诺威宣布成立,佛山成为联盟秘书处所在地。这使得佛山不仅仅是一个执行机构,也成为了中德合作事项的重要决策者和参与者。此后,联盟已经召开过6次全体会议,举行了中德市长对话,抱团参加展览,在呼吁增强城市合作、搭建沟通联系平台方面发挥了重要作用。现在联盟成员城市已达41个,包括中方的兰州、柳州、杭州萧山等23个城市和德方的18个城市,并上线运营联盟数据综合服务平台,服务覆盖双方各市数百家主要产业园区和近千家核心企业。

在粤港澳大湾区建设的背景下,区域合作不仅仅是局限于国内市场,也在更高层次参与国际经济合作和竞争,支撑“一带一路”建设。不过,与三龙湾和佛山西站枢纽新城不同,中德工业服务区没有明确的空间界线。就如顺德区委副书记、中德工业服务区管委会主任刘怡提到:中德工业服务区是有边无界的,顺德甚至佛山都是中德工业服务区的

资料来源:中国新闻网。<http://www.chinanews.com/gn/2018/07-16/8567936.shtml>。

地域范围。2019-02-19,顺德区第十三届代表大会第四次会议召开,发布《佛山市顺德区率先建设广东省高质量发展体制机制改革创新实验区实施方案》,明确提出将中德工业服务区打造成粤港澳大湾区重要的国际合作平台。这一点也得到市长和市委书记的认可。目前,佛山与德国已经建立起了多方面的合作关系,积极嵌入全球的市场经济,努力实现地方的全球化(刘云刚等,2013)。在产业方面,潭洲国际会展中心和德国汉诺威展览公司开展合作,实现“互联网+博览会”的优势互补,对接全球资源,优化参展商和专业观众的数据。佛山机器人学院和德国弗劳恩霍夫协会开展合作,开展包括家具、自动化、人工智能和3D打印等在内的各类智能制造研讨,推动佛山传统制造业的转型升级。具体来看,美的集团就和德国机器人巨头库卡集团展开战略合作,在佛山启动建设中德智能制造合作示范区,打造以机器人为本体制造,以研发服务为核心、上下产业链互动的千亿级智能制造产业集团。在教育方面,佛山与德国亚琛工业大学合作共建“佛山理工大学”。它按照德国工业大学模式,由亚琛工业大学组建专业团队,共建高水平的理工大学,为佛山制造业发展提供内在动力。正是佛山政府这一行动者对尺度可变性的主观运用,建立地方—全球联系,使之变成“国际化”的佛山(刘云刚等,2013)。

此外,还涉及中德合作的基础设施配套,如中德妇女儿童医院、中德奥格斯堡足球训练基地、中欧国际学校和欧洲小镇等项目。佛山积极对接德国标准,营造德国式城市和生态环境,推动更多德国创新企业和机构落户顺德乃至整个佛山,成为全国首批中欧城镇化合作示范区之一,也致力于成为对德对欧合作的全国示范样板。Brenner(2004)指出,区域发展过程中会出现各种联盟关系,通过塑造尺度层级来提高特定地方的优势。佛山与德国建立合作关系,即是通过尺度上推的方式塑造国际合作平台,从而通过这个平台使自身拥有更大的影响力和话语权,带来了全球资金向佛山的持续注入,帮助提升佛山的城市竞争力。

4 结论与讨论

区域化不仅是一种发展尺度(scale of development)优于另一种发展尺度,而是涉及跨区域的经济合作进程(Su, 2014; Qian et al., 2019)。本文从新区域地理学的区域建构视角出发,采取政

策话语分析方法探讨了佛山融入粤港澳大湾区的政策与策略响应。新区域地理学的核心认为区域是社会建构的,不再是封闭的、有边界的、稳定的领域单元,而是呈现出开放性、可渗透的、流动的关系性特征。同样,区域是不可避免地具有集体维度的历史过程,存在着话语和行动,是随时间而变化的一系列社会实践的集合(Paasi, 1991)。本研究认为,佛山把自身的区域身份定位为粤港澳大湾区西部核心城市,从战略统一上确定了佛山融入粤港澳大湾区的策略和行动方向。地理尺度和联系网络是相互建构的(Brenner, 2001),佛山与不同城市和区域之间建立关系网络,形成不同尺度作用下的区域合作地域载体,既实现特定的战略目标,也帮助拓展了新的经济发展空间(图2)。这体现在3个方面:1)在城市尺度上,佛山与广州、深圳、香港和澳门等城市建立合作关系,建设三龙湾高端创新集聚区为地域载体,将松散的资源重新盘整,进一步提高统筹地区发展和聚集资源要素的能力,培育新的地方增长极以保持其竞争优势。2)在区域尺度上,佛山与广西和贵州建立合作关系,建设佛山西站枢纽新城为地域载体,连接西南地区,把粤桂黔高铁经济合作带作为其经济腹地,为扩大商品和资本的地理流动提供了多种机会和空间。3)在全球尺度上,佛山与德国建立合作关系,建设中德工业服务区为地域载体,创造了地方—全球尺度的连接渠道,嵌入全球的市场经济。佛山同时在这3个方面建立合作网络,是跨越尺度并将同一尺度内和不同尺度间的行动者联系起来的基于“关系”的空间范畴(马学广等,2016;潘峰华等,2019),也构建起了网络化的尺度体系。总之,佛山在融入粤港澳大湾区建设中的网络连接、区域合作与多尺度区域化,改变了佛山以传统制造业为主的产业基础和发展形态,通过全球生产网络走上“世界科技+佛山智造+全球市场”创新发展之路。

本文的创新点是区别于国内素来已久的实证主义区域研究传统,从社会建构主义的视角审视区域发展问题,并把区域身份引入区域研究,从话语与行动两方面综合分析区域建构的过程与机制。本文也从城市政府层面丰富了粤港澳大湾区建设的文献。具体而言,佛山案例展示了区域作为不同尺度上多个行动者的节点汇合,如何把区域资产(regional assets)(包括区位优势、土地供给、交通设施和产业基础等)与国家及跨国经济联系起来,从而生产与再生产新国家空间(Brenner, 2004)。

资料来源:腾讯大粤网。<https://gd.qq.com/a/20180614/007097.htm>。

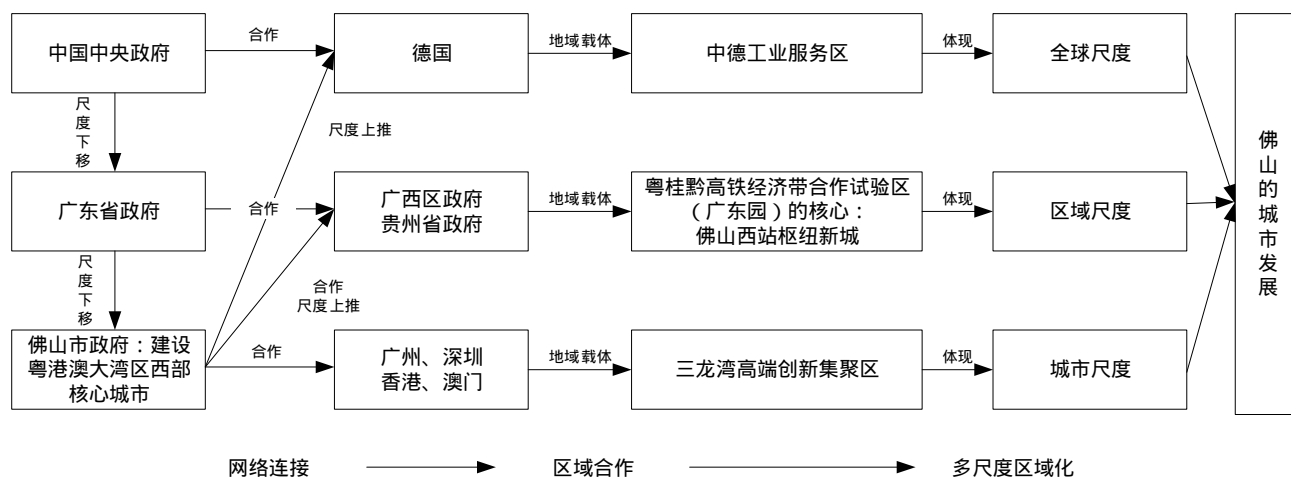


图2 佛山融入粤港澳大湾区建设的政策与策略响应

Fig.2 The process and mechanism of Foshan integrating into construction of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area

这帮理解区域发展是跨国经济流动、国家调控和地方创新能力三者调和的结果，也为其他城市如何融入粤港澳大湾区建设乃至区域发展提供有益借鉴。此外，值得指出的是，佛山与粤港澳大湾区的其他城市、广西和贵州等西南区域以及德国建立关系网络，并非是一个没有冲突的过程。如大湾区城市之间的尺度政治和粤桂黔高铁经济带的“过道效应”已经初步引起了注意（梁育填等，2018；安宁等，2018；陈品宇等，2019）。这意味着，在后期多尺度区域化进程中，围绕区域发展的制度重新安排会成为一个持续动态的地理景观，值得持续关注，以便于更深入地回应区域的社会建构的理论思考（Paasi, 1986, 1991, 2017; Amin, 2004; Murphy, 1991）。

参考文献 (References):

- Amin A. 2004. Regions Unbound: Towards a New Politics of Place. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 86(1): 33-44.
- 安宁, 冯秋怡, 朱竑. 2019. 基于报业话语的广州非裔社区的空间想象分析. *地理学报*, 74 (8): 1650-1662. [An Ning, Feng Qiuyi and Zhu Hong. 2019. The Spatial Imagination of Guangzhou's African Community: Analysis Based on Newspaper Discourses. *Acta Geographica Sinica*, 74(8): 1650-1662.]
- 安宁, 马凌, 朱竑. 2018. 政治地理视野下的粤港澳大湾区发展思考. *地理科学进展*, 37 (12): 1633-1643. [An Ning, Ma Ling and Zhu Hong. 2018. Reflections on the Development of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area: A Perspective from Political Geography. *Progress in Geography*, 37(12): 1633-1643.]
- Brenner N. 2001. The Limits to Scale? Methodological Reflections on Scalar Structuration. *Progress in Human Geography*, 25(4): 591-614.
- Brenner N. 2004. *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press, 1-336.
- Chakma B. 2018. SAARC and Region-building: Is South Asia a Region?. *Journal of the Indian Ocean Region*, 14(2): 189-205.
- Cresswell T. 2012. *Geographic Thought: A Critical Introduction*. West Sussex: John Wiley & Sons, 58-79.
- 陈品宇, 李鲁奇, 孔翔. 2019. 尺度重组理论视角下的粤港澳大湾区建设研究. *人文地理*, 34(1): 54-62. [Chen Pinyu, Li Luqi and Kong Xiang. 2019. Study on the Construction of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area: From the Rescaling Perspective. *Human Geography*, 34(1): 54-62.]
- Fitjar R D. 2013. Region-building in the Arctic Periphery: The Discursive Construction of a Petroleum Region. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 95(1): 71-88.
- 佛山日报. 2019a. 为建设国际一流湾区和世界级城市群作出佛山贡献. 佛山日报, 2019-03-13 (A01). [Foshan Daily. 2019a. Foshan: Making a Contribution to Building a World-class Bay Area and City Cluster. Foshan Daily, 2019-03-13 (A01).]
- 佛山日报. 2019b. 高起点高质量全力推进大湾区建设. 佛山日报, 2019-03-20 (F01). [Foshan Daily. 2019b. Building the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area with High Starting Point and Quality. Foshan Daily, 2019-03-20 (F01).]
- 佛山日报. 2019c. 聚焦重点领域关键环节重点项目. 佛山日报, 2019-04-03 (F01). [Foshan Daily. 2019c. Focusing on Key Projects in Key Area. Foshan Daily, 2019-04-03 (F01).]
- Jones A. 2006. Narrative-based Production of State Spaces for International Region Building: Europeanization and the Mediterranean. *Annals of the Association of American Geographers*, 96(2): 415-431.
- Jones M. 2017. A Regional World: Introducing Reanimating Regions// Riding J. *Reanimating Regions: Culture, Politics and Performance*. London: Routledge, 1-7.
- Luo X, Shen J and Chen W. 2010. Urban Networks and Governance in City-region Planning: State-led Region Building in Nanjing City-region, China. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*,

- 92(4): 311-326.
- 李亚, 尹旭, 何鉴孜. 2015. 政策话语分析：如何成为一种方法论. 公共行政评论, (5): 55-73. [Li Ya, Yin Xu and He Jianzi. 2015. Discourse Analysis for Policy Inquiry: A Methodological Orientation. *Public Administration Review*, (5): 55-73.]
- 梁育填, 查子萱, 许堞, 李郁. 2018. 国内外高速铁路的区域效应研究进展——兼谈粤桂黔高铁经济带区域合作的思考. 广西大学学报(哲学社会科学版), 40(5): 93-97. [Liang Yutian, Zha Zixuan, Xu Die and Li Yun. 2018. Research Progress on Regional Effects of High-speed Railway: Also Talking about the Guangdong-Guangxi-Guizhou High-speed Railway Economic Cooperation Zone. *Journal of Guangxi University (Philosophy and Social Science)*, 40(5): 93-97.]
- 刘云刚, 叶清露. 2013. 区域发展中的路径创造和尺度政治——对广东惠州发展历程的解读. 地理科学, 33(9): 1029-1036. [Liu Yungang and Ye Qinglu. 2013. Path Creation with Politics of Scale in the Regional Development: A Case Study of Huizhou City. *Scientia Geographica Sinica*, 33(9): 1029-1036.]
- 罗小龙, 沈建法. 2007. 长江三角洲城市合作模式及其理论框架分析. 地理学报, 62(2): 115-126. [Luo Xiaolong and Shen Jianfa. 2007. Models of Inter-city Cooperation and Its Theoretical Implications: An Empirical Study on the Yangtze River Delta. *Acta Geographica Sinica*, 62(2): 115-126.]
- 罗小龙, 沈建法. 2008. 基于共同利益关系的长江三角洲城市合作——以长江三角洲城市经济协调会为例. 经济地理, 28(4): 17-21. [Luo Xiaolong and Shen Jianfa. 2008. Partnership-oriented Inter-City Cooperation in the Yangtze River Delta Region: A Case Study on the Forum for the Coordination of Urban Economy of the Yangtze River Delta Region. *Economic Geography*, 28(4): 17-21.]
- Macleod G and Jones M. 2007. Territorial, Scalar, Networked, Connected: In What Sense a "Regional World"? *Regional Studies*, 41(9): 1177-1191.
- Murphy A B. 1991. Regions as Social Constructs: the Gap between Theory and Practice. *Progress in Human Geography*, 15(1): 23-35.
- 马海涛, 黄晓东, 李迎成. 2018. 粤港澳大湾区城市群知识多中心的演化过程与机理. 地理学报, 73(12): 2297-2314. [Ma Haitao, Huang Xiaodong and Li Yingcheng. 2018. The Evolution and Mechanisms of Megalopolitan Knowledge Polycentricity of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area. *Acta Geographica Sinica*, 73(12): 2297-2314.]
- 马向明, 陈洋. 2017. 粤港澳大湾区：新阶段与新挑战. 热带地理, 37(6): 762-774. [Ma Xiangming and Chen Yang. 2017. The Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area: A New Era and a Big Challenge. *Tropical Geography*, 37(6): 762-774.]
- 马学广, 李鲁奇. 2016. 国外人文地理学尺度政治理论研究进展. 人文地理, 31(2): 6-12. [Ma Xueguang and Li Luqi. 2016. A Review of Overseas Research on Politics of Scale in Human Geography. *Human Geography*, 31(2): 6-12.]
- 马学广, 李鲁奇. 2017. 城际合作空间的生产和重构：基于领域、网络与尺度的视角. 地理科学进展, 36(12): 1510-1520. [Ma Xueguang and Li Luqi. 2017. The Production and Restructuring of Interurban Cooperative Space: From the Perspective of Territory, Network and Scale. *Progress in Geography*, 36(12): 1510-1520.]
- Paasi A. 1986. The Institutionalization of Regions: A Theoretical Framework for Understanding the Emergence of Regions and the Constitution of Regional Identity. *Fennia-International Journal of Geography*, 164: 105-146.
- Paasi A. 1991. Deconstructing Regions: Notes on the Scales of Spatial Life. *Environment & Planning A*, 23(2): 239-256.
- Paasi A and Metzger J. 2017. Foregrounding the Region. *Regional Studies*, 51(1): 19-30.
- Pike A. 2007. Editorial: Whither Regional Studies?. *Regional Studies*, 41(9): 1143-1148.
- 潘峰华, 方成, 李仙德. 2019. 中国城市网络研究评述与展望. 地理科学, 39(7): 1093-1101. [Pan Fenghua, Fang Cheng and Li Xiande. 2019. The Progress and Prospect of City Network Research on China. *Scientia Geographica Sinica*, 39(7): 1093-1101.]
- 彭芳梅. 2017. 粤港澳大湾区及周边城市经济空间联系与空间结构——基于改进引力模型与社会网络分析的实证分析. 经济地理, 37(12): 57-64. [Peng Fangmei. 2017. Economic Spatial Connection and Spatial Structure of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay and the Surrounding Area Cities: An Empirical Analysis Based on Improved Gravity Model and Social Network Analysis. *Economic Geography*, 37(12): 57-64.]
- Qian J and Tang X. 2019. Theorising Small City as Ordinary City: Rethinking Development and Urbanism from China's South-West Frontier. *Urban Studies*, 56(6): 1215-1233.
- Su X B. 2012. Transnational Regionalization and the Rescaling of the Chinese State. *Environment and Planning A*, 44(6): 1327-1347.
- Su X B. 2014. Multi-scalar Regionalization, Network Connections and the Development of Yunnan Province, China. *Regional Studies*, 48(1): 91-104.
- Vanchoski A. 2016. *Region Building in the Western Balkan and Visegrad Countries-political and Media Discourse in Macedonia*. Budapest: Univerzita Karlova v Praze.
- Xu J and Yeh A. 2005. City Repositioning and Competitiveness Building in Regional Development: New Development Strategies in Guangzhou, China. *International Journal of Urban & Regional Research*, 29(2): 283-308.
- Zimmerbauer K. 2016. Constructing Supranational Regions and Identities through Branding: Thick and Thin Region-building in the Barents and Ireland-Wales. *European Urban and Regional Studies*, 23(3): 322-337.
- 张虹鸥, 王洋, 叶玉瑶, 金利霞, 黄耿志. 2018. 粤港澳区域联动发展的关键科学问题与重点议题. 地理科学进展, 37(12): 1587-1596. [Zhang Hong'ou, Wang Yang, Ye Yuyao, Jin Lixia and Huang Gengzhi. 2018. Key Scientific Issues and Important Topics in the Joint Development of the Guangdong-Hong Kong-Macao Region. *Progress in Geography*, 37(12): 1587-1596.]
- 赵晓斌, 强卫, 黄伟豪, 钱实. 2018. 粤港澳大湾区发展的理论框架与发展战略探究. 地理科学进展, 37(12): 1597-1608. [Zhao Xiaobing, Qiang Wei, Wang Weihao and Xian Shi. 2018. Theoretical Framework and Development Strategy of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area. *Progress in Geography*, 37(12): 1597-1608.]

Region Building: The Policy and Strategy Response of Foshan Integrating into the Construction of Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area

Chen Pinyu and Li Luqi

(School of Urban and Regional Science, East China Normal University, Shanghai 200241, China)

Abstract: The social construction of region has received little attention from Chinese scholars; there are few studies regarding the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area from the perspective of city government's actions and strategies. Instead, most of the literature focuses on its political impacts, economic patterns, and urban spatial structures. This paper adopts the discourse analysis method to explore the policy and response strategy of Foshan integrating into the construction of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, with the intention to fill in the gap mentioned above. This approach allows for an analysis of how local governments are embedded into the larger network during the process of regional construction to expand urban development space and achieve more economic development. Additionally, it will enrich the literature with information about the construction of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area from the perspective of urban government. This study found that Foshan has constructed its regional identity as the core city of the western part of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, and this helps determine the strategy and direction for how Foshan might integrate into the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area through strategic unification. In particular, Foshan is neither a provincial capital city nor a Special Economic Zone, making it difficult for Foshan to have the same political status and administrative power as Guangzhou, Shenzhen, Hong Kong, and Macao. There is also a certain disparity in the allocation of resources. In this context, Foshan has established a network of relations with different cities and regions, forming different regionalization at different scales, including the urban, regional, and global scales. These strategies are reflected in three aspects. At the urban scale, Foshan connects to cities, including Guangzhou, Shenzhen, Hong Kong, and Macao, and it has built the Sanlong Bay high-end innovation cluster (Sanlongwan) as a regional platform, which aims to reconsolidate resources. This improves Foshan's ability to coordinate regional development and fosters new local growth poles to maintain a competitive advantage. At the regional scale, Foshan aims to connect to the Guangxi and Guizhou provinces, building the Foshan West Railway Station Hub at New Town (Foshan Xizhan Shuniu Xincheng) as a regional platform, making the Guangdong-Guangxi-Guizhou High-speed Railway Economic Cooperation Zone(Yue-Gui-Qian Gaotie Jingji Hezuoqu) and even the Southwest China as its economic hinterland. At the global scale, Foshan is connected to Germany, building the Sino-German industrial service area (Zhongde Gongye Fuwuqu) as a regional platform, which has created local-global connectivity channels, embedding itself into the global market economy. The Foshan case demonstrates how the region, as a confluence of multiple factors at different scales, generates important insights into how new state spaces of development are produced and reproduced to dovetail regional assets with national and transnational economic ties. This study responds to the New Regional Geography from the perspective of social constructivism to examine regional development issues. Additionally, it responds to the latest appeals for China's urban network research, and in practice, it clarifies how other cities can more easily integrate into the construction of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, and these results may even be useful for regional development.

Key words: regional building; regionalization; scale; network; regional identity; the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area; Foshan