

# 同城化背景下公共客运交通一体化问题探讨 ——以广佛同城为例

苏跃江, 孟娟, 崔昂, 周锐

(广州市交通运输研究所 广州市公共交通研究中心, 广东 广州 510635)

**摘要:** 随着经济全球化和区域一体化进程不断加深, 行政边界的壁垒成为区域(城市群或都会区)协调发展的主要障碍。研究区域治理措施对促进区域一体化发展具有重要意义。总结国内外关于区域治理的理论基础, 其共同点包含管制机构、渠道构建、激励因素等。梳理广佛同城发展脉络, 对同城发展四个阶段的宏观举措和交通措施进行总结。以广佛同城为例进行实证研究, 从城市规划、道路建设、轨道交通、公共客运交通等方面选择五个典型案例, 以管制机构、渠道构建、激励因素为切入点进行剖析。从管理机制、参与主体、法律法规、信息共享等方面提出对策。

**关键词:** 城际交通; 公共客运交通; 区域治理; 广佛同城

Public Transportation Development Under Urban Integration: A Case Study of Guangfo City

Su Yuejiang, Meng Juan, Cui Ang, Zhou Rui

(Guangzhou Transport Research Institute, Guangzhou Public Transport Research Center, Guangzhou Guangdong 510635, China)

**Abstract:** With economic globalization and regional integration, administrative boundaries become a key obstacle to regional (urban agglomerations or metropolitan areas) coordination. Thus, researching on inter-city regulatory measures is significant in promoting regional integration. By summarizing the theoretical basis of regional governance from both domestic and international examples, this paper presents several keynotes such as regulatory agencies, channel construction, and incentives. Then, the paper studies a development history of regional integration of Guangfo City from the perspective of macro-measures and transportation system. Five successful cases in association with urban planning, roadway construction, rail transit, and public transportation are selected to reflect the regulatory agencies, channel construction, and incentives in Guangfo City. Finally, the paper provides suggestions on management mechanism, participants, laws and regulations, and information sharing.

**Keywords:** inter-city transportation; public transportation; regional governance; Guangfo City

收稿日期: 2017-05-16

作者简介: 苏跃江(1983—), 男, 贵州六盘水人, 硕士, 高级工程师, 主要研究方向: 公共交通、交通信息。E-mail: 250234329@qq.com

## 0 引言

都市圈治理一直是区域规划、发展与公共政策的热点, 在欧美一些城市已有成功经验。例如, 纽约都市圈通过政府间契约(协议)联合起来形成自主性的区域公共管理关系社群, 构建都市圈区域协作性公共管理的制度框架, 从根本上解决体制性障碍, 并融合不同城市之间的激励与约束、利益共享与补偿机制<sup>[1-2]</sup>; 柏林-勃兰登堡都市区构建公共交通联合体, 统筹管理和协调区域公共交

通的资金分配、信息系统、票价体系、服务标准等政策<sup>[3-4]</sup>。

长期以来, 中国城市以行政区域内相对封闭的管理模式为主, 难以实现跨市或跨区域的共建发展。随着经济快速发展和城镇化进程加快, 一些发达地区如珠三角、长三角、京津冀等区域, 尽管城市之间存在空间隔离和行政制度障碍, 但社会经济等功能联系却不断增强; 特别是一些地理位置上相近的城市, 在空间融合、产业协作、设施衔接等方面均有较大突破, 呈现同城化<sup>①</sup>发展趋

势,例如广佛同城、西咸同城<sup>②</sup>等<sup>[5]</sup>。近年来,大尺度的区域(都市圈或都会区)管治模式在国外已有成熟案例,中国经济发达地区的区域交通一体化已有研究,但关于中尺度的同城化客运交通一体化的研究相对较少。因此,本文以广佛同城化为例,重点分析广佛同城的发展脉络、客运一体化发展存在问题与相关对策,为中国同城化客运交通一体化的发展提供启示。

## 1 研究方法和理论基础

### 1.1 研究方法

本文采用文献法、问卷调查法、数据挖掘法、非结构式访谈法四种研究方法。文献法主要借助期刊、著作、政府文件、新闻报道等资料,查阅广佛同城化的相关理论、政策、案例等信息,并进行筛选、归纳和整理,从中挖掘有用素材。问卷调查法围绕广佛同城客运交通方式的满意度、现状问题及对策建议等内容设计问卷,采用随机抽样方法对400名广佛市民(包括普通市民250份以及公路客运、公共交通、出租汽车驾驶员共计150份,有效回收385份)进行调查,调查对象职业涉及公务员、企业员工、科教文员、私营业主、学生等。数据挖掘法主要利用信息化手段对调查等数据进行分析、校核和补充,利用连续22天的手机信令与现状调查数据测算广佛两地客流交换量并进行校核,利用连续一周的出租汽车GPS和计价器数据对两地OD分布和运营状况进行挖掘,利用连续2周的IC卡数据对公共汽(电)车和广佛城际铁路的OD分布和断面客流量进行挖掘。非结构式访谈法主要通过广佛两市市级交通部门、各区交通部门、广佛两地关联的客运交通企业(包括公路客运、公共交通、出租汽车)的代表<sup>③</sup>进行座谈,了解广佛两地各层级相关部门在同城化合作管理中的操作方法与协调模式,梳理广佛两地跨市客运交通发展存在的问题和建议。

### 1.2 理论基础

随着城市经济增长与空间扩张,区域性的公共问题逐渐凸现。单一的城市政府难以单独应对复杂的区域性公共事务,需要逐渐转变为具有复合功能的大都市区。文献[6-11]对同城化的跨界合作类型、优劣和问

题、政策类型、协调策略、动力机制和空间管制进行分析。文献[12-13]归纳和总结了中国同城化的研究概况、进展与发展战略。文献[14-16]对国外大都市区区域治理进行总结,主要有三个共同点:1)有上一层次的常驻管理机构(管制机构),主要职责是在区域共赢的基础上减少参与体之间的分歧与摩擦,统筹和指导跨区域的项目库审批、重要规划和文件的讨论和修改;2)多层级的管治体系(渠道构建),即政策或措施的制定是由省、区域(都会区)、市、区县以及相应的地方政府、企业、市民等相关参与者共同磋商,实现区域合作共治;3)鼓励多元主体参与(激励因素),建立有效的利益分配与补偿机制,促进政府、企业、市民三者积极参与共同管理、合作共赢。

## 2 广佛同城化发展脉络

历史上,广佛两地辖区基本上都属于南海、番禺两县,文化上同根同源,自然地地域连为一体。两市中心城区距离约20 km,接壤地段长约200 km<sup>[17]</sup>。从城市空间结构或行政区边界来看,广州市西部区域距离中心较近、地域结构不完整,佛山市中心位置不明确,广佛两地连在一起才能构成一个完整的核心-边缘结构,成为一个完整的经济地理单元。广佛同城化发展主要经历生长期—发展期—冬眠期—破冰期四个发展阶段(见图1)。

### 2.1 生长期(1990—2000年)

由于外资进入促进经济快速发展以及城镇化进程加快,广州、佛山城市建成区不断向外扩张。荔湾、南海、白云、三水、番禺、顺德等广佛交接地区的城镇建设相向发展,加上广州重化工业与佛山传统制造业发展建立起上下游关系,城市空间呈现连绵发展态势。两市社会经济活动互动加强,交通联系也日趋密切,产业和交通联系加强促进交接地区呈现粘连发展态势。在广佛毗邻区域开始出现佛山居住、广州就业或广州居住、佛山就业的人群,成为最早的“广佛候鸟”。

### 2.2 发展期(2000—2010年)

广佛两地从城市规划、产业协作、交通设施、环境保护等方面都提出具体的举措,并且《珠江三角洲地区改革发展规划纲要

(2008—2020)》批复促进广佛同城化从区域合作层面上升到国家战略，这个阶段是广佛同城化发展最快的时期。规划方面，自2000年《广州市城市总体规划(2001—2010年)》提出“西联”发展战略，2003年佛山实施“东承”发展战略，并进行区划调整，主动承接广州的辐射，从空间上加强了广州与佛山的联系。政策方面，初步建立了一套以同城化联席会议为核心，以项目库为载体，以各职能部门正式或非正式的沟通为辅助的协调管理机制，并签订《广州市、佛山市同城化建设合作框架协议》。交通设施和管理方面，先后建设了广佛新干线、海怡大桥、佛山四航广明高速西樵段以及广佛地铁等项目，并通过跨市轨道交通共建和代管模式、道路交通合作规划和建设模式、年票互认互通和设置出租汽车回程候客点等，推动广佛同城化进程。

### 2.3 冬眠期(2010—2014年)

由于广州发展中心的转移，即广州对外转向粤东地区、对内开展中调战略，加上广佛两地经济利益不统一、征地拆迁费用差距大等原因导致项目难以推动。例如，龙溪大道快速化改造、广佛新干线二期改造均涉及大量征地拆迁，拆迁补偿高、融资难度大，广州建设成本约为佛山的10倍，项目暂缓建设。同时，随着广佛城际铁路、广珠城际铁路以及两地城际公共交通线路完善，对两地公路客运运输有较大冲击。2009年提出的城巴、快巴与城际铁路、城际公共汽车均有冲突，通道上运输工具同质化问题严重，但由于涉及企业利益和管理体制问题，难以促进交通方式和管理的变革。

### 2.4 破冰期(2014—2016年)

上层规划的利好提升了广佛同城化发展的高度。《国务院关于珠江—西江经济带发展规划的批复》提出进一步加快广佛同城化步伐，提升发展广佛增长极；《广州市城市总体规划(2011—2020年)》和《佛山市城市总体规划(2011—2020年)》批复，提出加快推进广佛同城化深度融合<sup>④</sup>，强化两地高端服务协作。同时，荔湾—南海、花都—三水、番禺—顺德分别签署广佛同城化合作示范区框架协议，广佛新城(五眼桥—滘口)规划整合及城市设计深化研究，广州大学城卫

星城在佛山顺德启动以及《广佛同城化“十三五”发展规划》《广佛两市轨道交通衔接规划》(提出佛山市未来有10条轨道交通线路与广州市轨道交通线路进行衔接)《广佛公共交通一体化研究》等规划研究的编制，深化广佛同城化交通发展战略，将有助于解决广佛两地规划和管理的衔接问题，促进广佛同城化的深度融合发展。

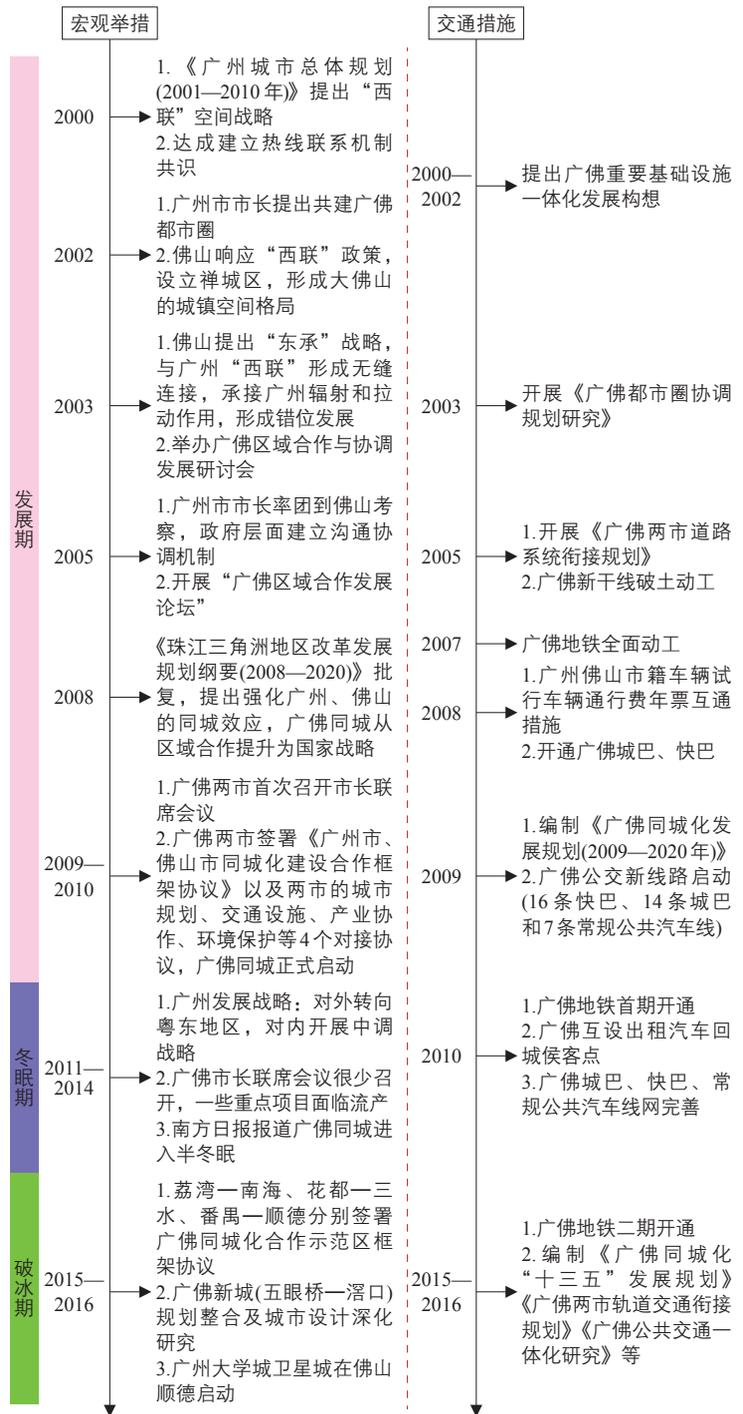


图1 广佛同城化发展脉络

Fig.1 Development periods of Guangfo City

### 3 广佛同城化客运交通特征

#### 3.1 发展现状

##### 3.1.1 总体情况

经过多年的发展，广佛区域间逐步形成“以城际铁路为骨干，广佛快巴、广佛城巴、普通客运班线、广佛城际公共汽车为主体，出租汽车和其他方式为补充的城际公共客运交通体系(见表1、图2和图3)。

##### 3.1.2 协调管理机制

广佛两市已初步建立了一套以同城化联席会议为核心，以项目库为载体，以各职能部门正式或非正式的沟通为辅助的协调管理机制。联席会议以垂直型的合作框架，通过

表1 广佛两市之间的城际公共客运交通体系

Tab.1 Inter-city public passenger transportation system between Guangzhou and Foshan

交通方式	定位	基本情况
轨道交通	骨干	广珠城际铁路 2011年开通，全长117.3 km、13座车站，行程时间40~60 min，票价36~44元，日均客流量2.6万人次
		广佛城际铁路 线路全长32.16 km，设站21座，日均客流量20.8万人次·d <sup>-1</sup> ，其中广佛交换量达14.3万人次·d <sup>-1</sup>
公路客运		公路客运线路47条、总里程3 017 km、平均里程65 km，日均客流量2.8万人次·d <sup>-1</sup> ，按照里程收费，票价14~60元不等
道路公共交通	主体	广佛城巴 以公交化模式运行，快巴提供高档、快捷、直达客运服务，广佛城巴企业可以根据线路运营情况灵活设置停靠点。城巴线路14条、总里程596 km、平均线路里程43 km；快巴线路13条、总里程705 km，平均线路里程54 km 日均客流量共约2.7万人次·d <sup>-1</sup>
		广佛快巴
		广佛公共汽车 广佛公共汽车线路共有74条(其中广州开行48条、佛山开行26条)，运营线路总里程1 525 km，平均线路里程20.6 km，日均客流量24.1万人次·d <sup>-1</sup> ，其中禅城、南海区与荔湾区交换量最大，公共交通联系最为密切
出租汽车	补充	实行分区运营；广州中心六区与外围区实行分区经营，佛山5个区实行分区经营；两市共设置19处出租汽车回程候客点，除回程点外两市出租汽车不能跨区载客，否则将被交通管理部门处罚。目前广佛两地工作日客流交换量约为6 000车次·d <sup>-1</sup> 。
如约巴士定制公交		开行16条线路，以佛山南海的大型社区至地铁站、广州市中心以及广州火车东站为主，作为补充为市民提供多样化、高品质的直达辅助公共交通服务

四个层面的管治机制(见图4)，不断降低行政壁垒，提升跨市要素流动的自由度和效率，促进同城化发展；在广佛同城化的协调框架下，通过自下而上的立项机制与自上而下的实施监督机制推动项目库建设；在上述基础上，各部门之间通过沟通制定项目推动计划。

#### 3.2 典型案例

本次分析从城市规划、道路建设、轨道交通、公共客运等方面选择五个典型案例，以管制机构、渠道构建、激励因素为切入点进行系统分析(见表2)。

#### 3.3 存在问题

1) 行政壁垒是同城化推进过程中的主要障碍。广州和佛山属于两个城市，行政约束和地方利益导致两市之间在交通运输、财政税收、地方政策等方面的措施难以统一，合作层次难以深入，严重阻碍两市间物流、人流、信息流和技术流的畅通。例如，目前广佛两地公共交通协调采用“一事一议”<sup>⑤</sup>模式，整个过程所需时间较长，特别是需要协调事项。

2) 管理制度差异是公共交通一体化发展的瓶颈。例如，广佛两地出租汽车运价的不同(广州和佛山分别在35 km以上、10 km以上收取50%的返程费)，导致广州市出租汽车驾驶员由于感到不公平而出现议价行为。

3) 缺乏刚性约束与跨区域监督机构制约，共同利益难以协调是阻碍同城化的核心问题。目前，广佛之间的协议只是一种政治合同，没有经过同级地方人大批准，并不具有法律约束力，只能靠合同本身的违约机制来约束；没有法律的约束导致广佛两地合作的共同利益难以统一。例如，由于广州公共交通场站资源紧张，缺口较大，佛山的线路很难开进广州，而且开进广州的线路存在

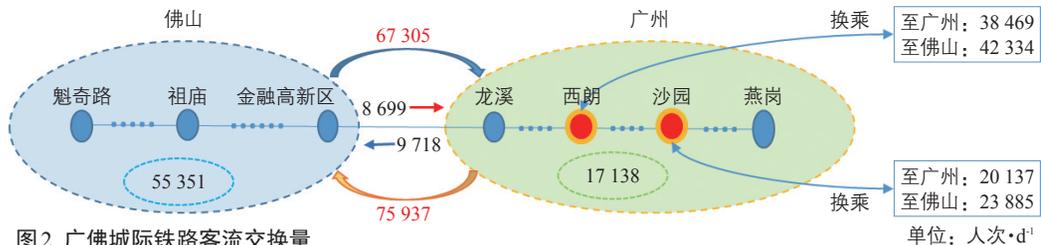


图2 广佛城际铁路客流交换量

Fig.2 Passenger flow exchange between Guangzhou and Foshan

收费不均等问题，例如佛251线、佛277线、佛250线等进入濠口汽车客运站发班，按客运班线收取0.35~0.83元·人次<sup>-1</sup>的站务代理费，占每人票价收入(刷卡2.8元，全票4元)的12.5%~30%，进站费用相对较高，制约广佛公共交通的发展。

4) 广佛快巴、城巴、公共汽车功能定位不清，导致资源配置浪费。快巴、城巴是广佛同城化过程中城际短途客运公交化的产物，但其本质上仍为公路客运，在技术标准、票制票价、财政补贴等方面均按照公路客运的标准执行。随着广佛城际铁路、公共汽车的发展，竞争力不足问题日益凸显，在广佛公共客运交通体系的功能逐渐被代替，运输服务水平无法保障。

#### 4 广佛同城化客运一体化对策

主要思路是“以管理机制为抓手、以设施建设为锚固、以线网调整为手段”。由于广佛同城客运一体化的主要障碍为行政壁垒导致管理体制机制不统一、共同利益难以协调等方面，本文主要从管理方面提出相关对策。

1) 构建形成广佛两市共同编制公共交通年度计划机制。改变目前两市“一事一议”的局面，建立两市共同编制《广佛公共客运年度发展计划》的制度，将两市的公路客运、轨道交通、常规公共汽车(含城际公共汽车)、出租汽车、定制公交等进行统筹规划，并由两市交通部门联合，一次性审核并统一安排实施，节约行政成本，不仅有利



图3 广佛两地道路公共客运交通线路  
Fig.3 Transit lines in Guangzhou and Foshan

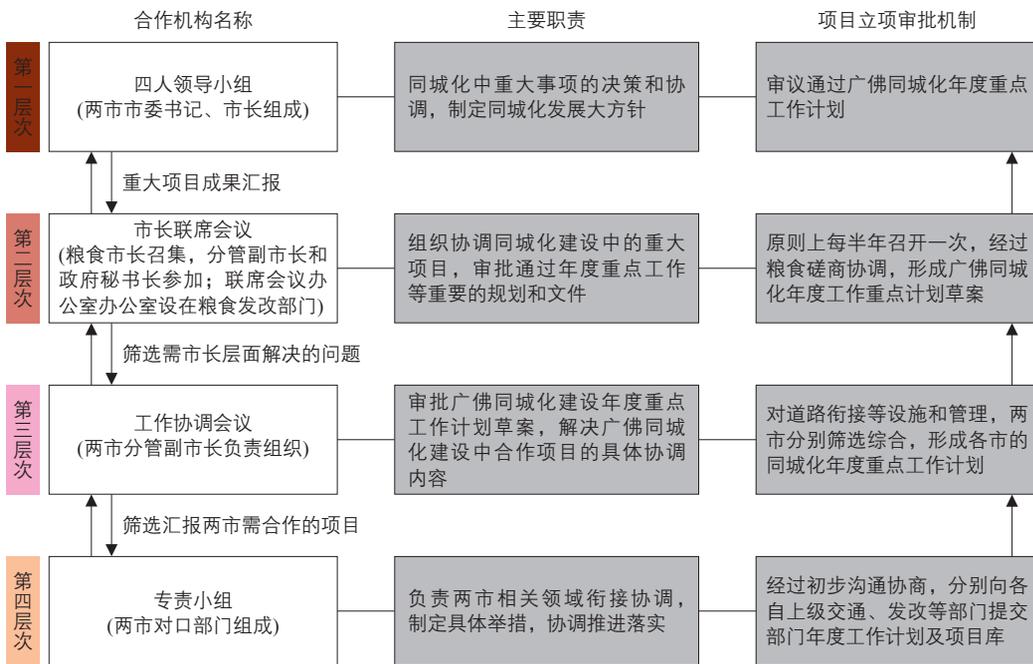


图4 广佛同城化合作的协调管理机制  
Fig.4 Cooperation and coordination mechanisms of Guangzhou and Foshan

于形成对上一年度发展计划实施的总结和监督,而且能够更有针对性地指导广佛公共交通新一年的发展。

2) 建立区域信息共享协调机制。一方面通过信息平台定期和不定期开通报会、通气会或决策会,实现双方之间的信息交流;另一方面建立信息共享平台和统一的信息交换标准,加强广佛两市之间、各区县之间多层次、多方位的公共交通一体化信息的共享、互补。例如,通过两市出租汽车调度平台的对接,实现两市数据共享和联合调度,优先推送返程出租汽车,降低广佛互通车辆返空概率,更为开展创新的跨区域经营模式奠定基础。

3) 构建具有一定行政职能的专门协调委员会。针对广佛之间难以统一行使跨界职能的状况,优化区域治理机制,在广佛联席会议组基础上,成立广佛同城化公共交通小组,主要职责是统筹广佛公共交通一体化的发展,协调和整合广佛公共交通一体化发展中规划建设、运力分布、信息共享、资金筹集、利益分配、激励机制、考核管理等方面存在的问题,并动态跟踪和及时监督广佛公共交通一体化的贯彻执行情况。

4) 多元主体参与公共交通的建设和运营管理。同城化公共交通小组根据广佛公共客运交通(包括城际铁路、轨道交通、公共汽车快线、常规公共汽车、出租汽车等)不同特点,结合公共交通网络形态的分层结构,参考广佛城际铁路的成功案例,广泛鼓励多元主体参与,鼓励“政府+企业”的跨市交通建设,构建多元主体参与的公共交通

投资、运营机制。

5) 强化协议的法律效力。现有的合作协议没有法律效力,也没有具体的时间要求或刚性约束。建议以法律法规形式明确地方政府在同城化合作中的权利和义务,从而促进政府协调、弥补政府行为机制缺失,避免合作过程中出现相互推诿现象,进一步明确各项合作内容的进度,强化责任主体。

## 5 结语

面对城镇化进程加快、机动化快速发展以及交通方式变革的趋势,区域治理需要按照合作与共赢的发展思路,建立良好的协调机制(包含管制机构、渠道构建、激励要素等),以消除行政壁垒,满足区域经济要素流动(包含人流、物流、交通流、信息流)日益增长的需求。本文在总结区域治理理论的基础上,重点分析广佛在道路和城际铁路建设、公共客运发展以及年票互通管理的一体化等典型案例,总结广佛同城的区域治理发展实践和相关问题,希望其经验对中国同城化客运交通一体化的发展提供启示。

广佛两地由于得天独厚的地理优势,区域融合程度较好,但仍存在明显的行政边界,两市在基础设施、公共服务与房价等方面差异较大。2016年12月,国家发展改革委员会印发《关于加快城市群规划编制工作的通知》(发改办规划[2016]2526号)首次且唯一使用“珠三角湾区”一词<sup>⑥</sup>,湾区比地区更开放、更突出海洋特征,更加强调高度区域融合(例如旧金山湾区<sup>⑦</sup>),并且广佛两地

表2 广佛同城化合作机制下五个典型的成功案例

Tab.2 Five cases under the regional cooperation of Guangzhou and Foshan

案例	管制机构	渠道构建	激励因素
五眼桥片区整体规划	地方政府互动主导,即佛山南海区和广州荔湾区规划部门的合作	委托研究机构统筹开展《广佛新城规划整合和城市设计深化》规划	广佛两市地方发展的效益激励
广佛城际铁路	上级行政力量主导,即在广东省政府的行政指令下开展合作	成立第三方公司,广佛两市按51%和49%的比例出资,委托广州地铁总公司建设与运营	广佛两市地方发展的效益激励和亚运会大事件的激励
海怡大桥	地方政府互动主导,即佛山南海区和广州番禺区建设部门及上层政府部门的合作	建设管理则由南海、番禺双方共同授权的养护单位南海区道路建设管理处负责,涉及费用双方按投资比例承担	城市发展效益(佛山市需要连接广州南站,广州市需要疏解)、政府绩效考核和亚运会大事件
广佛城巴和快巴 广佛公共汽车 出租汽车回程点	广佛两市交通部门、各区交通部门、相关企业等	两市相关部门共同协商、统筹规划和安排、联合审批	两市客运出行需求增长、政府绩效考核和亚运会大事件
年票互认互通	地方政府互动主导	两市机动车辆凭本市年票缴讫凭证享受对方免缴车辆通行费的优惠	两市共同利益

城市总体规划均提出深入推进广佛同城化的发展，以及广州市第十一次党代会报告提出“要谋划推进更高层次的广佛同城化”等，利好的政策导向将促进珠三角区域内的城市行政边界进一步模糊，地域相邻最近的广佛同城将形成一个密不可分且均衡发展的生态系统。

注释：

Notes:

- ① 同城化作为当前区域合作的重要阶段和高级形态，是指城市或地区之间通过经济、市场、行政、制度、文化、基础设施等手段，破解行政区划壁垒，实现一体化发展的过程。其目的是打破城市之间的行政壁垒，建立良好的区域协调机制，在跨市的空间范围内统筹基础设施与公共服务供给。2005年深圳市政府发布的《深圳2030城市发展策略》，在其区域发展策略中提出“加强与香港在高端制造业、现代服务业以及其他领域的合作，与香港形成‘同城化’发展态势”，这是中国首次提出同城化的概念。
- ② 中国同城化城市包括：广(州)佛(山)同城、西(安)咸(宁)同城、沈(阳)抚(顺)同城、郑(州)汴(西)同城、厦(门)漳(州)泉(州)同城、深(圳)(香)港同城、(北)京(天)津同城、宁(波)镇(江)扬(州)同城、长(沙)株(州)(湘)潭同城、合(肥)淮(安)同城等。
- ③ 广州市有11个辖区，包括越秀区、荔湾区、天河区、海珠区、白云区、黄埔区、南沙区、花都区、番禺区、增城区、从化区；佛山市有5个辖区，包括禅城区、南海区、顺德区、高明区、三水区。由于广州市交通客运主管部门主管中心六区，外围区客运交通采取“上级指导、属地管理”的原则，佛山市客运交通采取“上级指导、属地管理”的原则，因此本次访谈包含广州市客运交通主管部门、广州市外围5区交通部门和佛山市5区交通部门。客运企业包含广州长运、广州二汽、白云集团、交投集团以及市铁投、佛广交通集团、佛山恒通、顺德汽运、佛山鸿运、佛山汽运等。
- ④ 2016年2月，《国务院关于广州市城市总体规划的批复》指出，积极参与“一带一路”建设，纵深推进广佛同城化，发挥国家中心城市作用，成为带动区域协同发展的增长极；《国务院关于佛山市城市总体规

划的批复》指出，发挥佛山市在珠三角西翼的带动作用，加快推进广佛同城化。

- ⑤ “一事一议”模式：当佛山或广州的城巴、快巴、公共汽车线路以及出租汽车回程候客点需要调整或新增，可能是调整1条公共汽车线路，主要程序如下：由地方企业发起申请—属地区审核上报市局—市局征求相关区意见—征求市交通部门意见—两市交通部门联合行文—若有不同意见—两市交通部门共同协商后再审批。
- ⑥ 2016年12月，国家发展改革委员会印发《关于加快城市群规划编制工作的通知》(发改办规划[2016]2526号)，提出2017年拟启动12个城市群规划，包括京津冀地区、珠三角湾区、山东半岛、海峡西岸、关中平原、山西中部、呼包鄂榆、黔中、滇中、兰州—西宁、宁夏沿黄、天山北坡城市群等规划。此前发布的《全国主体功能区规划》《国家新型城镇化规划(2014—2020年)》《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008—2020年)》等上层规划，均使用“珠三角”或“珠三角地区”城市群的表述。2015年3月，《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》提出打造一个“粤港澳大湾区”；2016年3月，《国务院关于深化泛珠三角区域合作的指导意见》明确了“粤港澳大湾区”设想；2017年4月，李克强总理会见港特首林郑月娥时谈到“今年，中央政府要研究制定粤港澳大湾区发展规划”，未来粤港澳三地协同合作将达到新高度，成为提升珠三角区域整体国际竞争力的引擎，并有望成为世界一流城市群湾区。
- ⑦ 旧金山湾区是美国加利福尼亚州北部的一个大都会区，主要包括旧金山、帕罗奥图、山景城、圣何塞、奥克兰、伯克利等区域。湾区内不同城市在基础设施、公共服务、就业机会、消费水平、房价等方面的差异较小，接近均衡发展的形态，形成一个密不可分的生态系统。

参考文献：

References:

- [1] 周素红，陈慧玮. 美国大都市区规划组织的区域协调机制及其对中国的启示[J]. 国际城市规划，2008，23(6): 93-98.  
Zhou Suhong, Chen Huiwei. The Regional Coordination Mechanism of American MPOs and Its Inspirations to China[J]. Urban Plan-

- ning International, 2008, 23(6): 93-98.
- [2] AMPO. What is AMPO[EB/OL]. 2006 [2017-04-20]. <http://www.ampo.org/what/index.php>.
- [3] 唐燕. 柏林-勃兰登堡都市区: 跨区域规划合作及协调机制[J]. 城市发展研究, 2009, 16(1): 49-54.  
Tang Yan. Inter-Regional Cooperation and Planning Coordination Mechanism in Metropolitan Region of Berlin-Brandenburg[J]. Urban Studies, 2009, 16(1): 49-54.
- [4] 唐燕. 德国大都市区的区域管治案例比较[J]. 国际城市规划, 2010, 25(6): 58-63.  
Tang Yan. Comparative Case Study of Regional Governance of German Metropolitan Regions[J]. Urban Planning International, 2010, 25(6): 58-63.
- [5] 林雄斌, 杨家文, 谢莹. 同城化背景下跨市交通的规划与政策: 以广佛同城为例[J]. 国际城市规划, 2015, 30(4): 101-108.  
Lin Xiongbin, Yang Jiawen, Xie Ying. Inter-City Transport Planning and Policy-Making: The Case of Guangzhou-Foshan Urban Region [J]. Urban Planning International, 2015, 30(4): 101-108.
- [6] 覃成林, 郑云峰, 张华. 我国区域经济协调发展的趋势及特征分析[J]. 经济地理, 2013, 33(1): 9-14.  
Qin Chenglin, Zheng Yunfeng, Zhang Hua. A Study on the Tendencies and Features of the Coordinated Development of Regional Economy in China[J]. Economic Geography, 2013, 33(1): 9-14.
- [7] 何冬华, 袁媛, 杨箐丛, 等. 佛山市南海区在广佛同城化中的应对策略研究[J]. 规划师, 2011, 27(5): 106-111.  
He Donghua, Yuan Yuan, Yang Qingcong, et al. Nanhai District Development Strategy in Guangzhou-Foshan Integrate Development[J]. Planners, 2011, 27(5): 106-111.
- [8] 桑秋, 张平宇, 罗永峰, 等. 沈抚同城化的生成机制和对策研究[J]. 人文地理, 2009(3): 32-36.  
Sang Qiu, Zhang Pingyu, Luo Yongfeng, et al. Formation Mechanism and Countermeasures of Cohesion of Shenyang and Fushun[J]. Human Geography, 2009(3): 32-36.
- [9] 彭震伟, 屈牛. 我国同城化发展 with 区域协调规划对策研究[J]. 现代城市研究, 2011(6): 20-24.  
Peng Zhenwei, Qu Niu. Study on Integrative Development and Regional Coordinated Planning Strategies in China[J]. Urban Studies, 2011(6): 20-24.
- [10] 李晓晖, 肖荣波, 廖远涛. 同城化下广佛区域发展的问題与规划对策探讨[J]. 城市发展研究, 2010, 17(12): 77-83.  
Li Xiaohui, Xiao Rongbo, Liao Yuantao. Analysis on the Issues of Development and Planning Strategies for Guangfo City[J]. Urban Studies, 2010, 17(12): 77-83.
- [11] 王德, 宋煜, 沈迟, 等. 同城化发展战略的实施进展回顾[J]. 城市规划学刊, 2009(4): 74-78.  
Wang De, Song Yu, Shen Chi, et al. A Review on the Implementation of City Integration Strategy[J]. Urban Planning Forum, 2009(4): 74-78.
- [12] 曾群华. 关于区域同城化的研究综述[J]. 城市观察, 2013(6): 85-95.  
Zeng Qunhua. A Research Synthesis on the Synchronization Among Regional Cities[J]. Urban Insight, 2013(6): 85-95.
- [13] 顾朝林. 论城市管治研究[J]. 城市规划, 2000, 24(9): 7-10.  
Gu Chaolin. On Urban Governance[J]. City Planning Review, 2000, 24(9): 7-10.
- [14] 顾朝林. 发展中国家城市管治研究及其对我国的启发[J]. 城市规划, 2001(9): 13-20.  
Gu Chaolin. The Urban Governance in the Developing Countries and ITS Implication to China[J]. City Planning Review, 2001(9): 13-20.
- [15] 张纯, 贺灿飞. 大都市圈与空间规划: 国际经验[J]. 国际城市规划, 2010, 25(4): 85-91.  
Zhang Chun, He Chanfei. Mega-Region and Spatial Planning: A Global Perspective[J]. Urban Planning International, 2010, 25(4): 85-91.
- [16] 吴蕊彤, 李郇. 同城化地区的跨界管治研究: 以广州-佛山同城化地区为例[J]. 现代城市研究, 2013(2): 87-93.  
Wu Ruitong Li Xun. Cross-Boundary Governance on the City Integration Areas: A Case Study of Guangzhou and Foshan[J]. Urban Studies, 2013(2): 87-93.
- [17] 广州市交通运输研究所. 广佛公共交通一体化研究[R]. 广州: 广州市交通运输研究所, 2017.