引文格式：张一恒. 粤港澳大湾区交界地区的分型治理框架与珠海策略[J]. 地理空间信息, 2026, 24(6):156-162. doi:10. 3969/j.issn. 1672-4623.2026.06.028

粤港澳大湾区交界地区的分型治理框架与珠海策略

张一恒[1,2]
（1. 澳门城市大学城市与可持续发展研究院，澳门 999087；2. 珠海市规划设计研究院，广东 珠海 519000）

摘　要：在中央城市工作会议强调经济区与行政区适度分离、发展组团式网络化都市圈的背景下，粤港澳大湾区一体化已从基础设施硬联通阶段进入以规则衔接与激励相容为核心的软联通深水区。面对行政区经济惯性导致的要素跨市配置障碍、产业同质竞争、公共服务临界塌陷等结构性堵点，本研究聚焦交界地区这一制度摩擦最集中、空间组织最可塑的关键界面，基于跨界治理、区域经济一体化与尺度政治等理论认知，构建制度—产业—空间三元协同解释框架，提出交界地区强-强、强-弱、弱-弱分型治理模型与止摩擦—平台共建—网络成型策略体系。以珠海与周边城市交界地区为例进行验证，研究表明：交界地区是落实经济区与行政区适度分离改革的理想载体；通过分型施策，可实现从通勤同城化到产业链协同再到制度型融合的逐级跃迁；配套GDP分计、税收分享、联合考核等激励相容机制，能将合作倡议转化为可持续的协同行动，为同类交界地区提供可复制的分型治理框架。

关键词：粤港澳大湾区；交界地区；经济区与行政区适度分离；软联通；分型治理；珠海
中图分类号：TU982　　**文献标志码：**B　　**文章编号：**1672-4623（2026）06-0156-07

Typological Governance Framework for Border Areas in the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area and Zhuhai's Strategic Response

ZHANG Yiheng[1,2]
(1. Institute of Urban and Sustainable Development, City University of Macau, Macau 999087, China;
2. Zhuhai Urban Planning & Design Research Institute, Zhuhai 519000, China)

Abstract: Against the backdrop of central urban work conference's emphasis on "moderate separation between economic zones and administrative districts" and the development of "cluster-based, networked metropolitan areas", the integration of the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area has advanced from the "hard connectivity" phase of infrastructure linkage into the deeper waters of "soft connectivity", centered on rule alignment and incentive compatibility. Confronted with structural bottlenecks, including obstacles to cross-city factor allocation driven by administrative-area economic inertia, homogeneous industrial competition, and the marginal collapse of public services at jurisdictional boundaries, we focused on border areas as the critical interface where institutional friction was most concentrated and spatial organization was most malleable. Drawing on theoretical frameworks of cross-boundary governance, regional economic integration, and scalar politics, we constructed a tripartite synergy explanatory framework of "institution-industry-space", and proposed a typological governance model for border areas categorized as "strong-strong, strong-weak, and weak-weak" dyads, along with a strategic system of "friction elimination, platform co-construction, network consolidation". Taking the border areas between Zhuhai and its neighboring cities as empirical cases, the research demonstrates that border areas serve as ideal carriers for implementing the reform of "moderate separation between economic zones and administrative districts". Through typological policy interventions, a progressive transition can be achieved from commuting-based co-urbanization, to industrial chain coordination, and ultimately to institutionalized integration. Supporting incentive-compatible mechanisms including GDP split-accounting, tax revenue sharing, and joint performance evaluation, can convert cooperative initiatives into sustainable collaborative actions, thereby offering a replicable typological governance framework for analogous border areas.

Key words: the Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, border area, moderate separation between economic zones and administrative districts, soft connectivity, typological governance, Zhuhai City

中央城市工作会议提出发展组团式、网络化城市群，标志我国城市进入跨域协同新阶段。粤港澳大湾区在"硬联通"基础上，面临行政区惯性、产业同质、公共服务塌陷等深层挑战。现有研究缺乏基于城市能级差异的分型治理框架及激励相容机制设计[1-3]。本文以珠海为例，其处于黄金内湾与珠西都市圈交汇，形成珠海—横琴/澳门（强-强）、珠海—中山（强-弱）、珠海—江门（弱-弱）3种典型交界组合。

作者简介：张一恒（1986—），博士，高级工程师，国家注册城乡规划师，研究方向为国土空间规划、详细规划方法改革、产业园区发展、城市形态演进、城市发展战略，E-mail：U22092120284@cityu.mo。

构建“制度—产业—空间”三元协同框架，提出强弱分型治理模型与机制工具箱，回答一体化堵点、分型路径及可持续合作机制三大核心问题，为交界地区治理提供可复制框架[4–9]。

1　交界地区协同治理的理论框架与逻辑

1.1　交界地区的核心属性与分析视角

交界地区是兼具“要素流动界面”“制度摩擦带”“空间可塑区”三重属性的复合型治理空间[1]，承载通勤圈、产业圈、生活圈嵌套结构。按发展能级差异分为强–强型（规则对接，如珠海—横琴/澳门）、强–弱型（梯度分工，如珠海高新区—中山翠亨新区、香洲—坦洲）、弱–弱型（联合培育，如珠海—江门）三种类型，构成分型治理框架。如表1，图1所示。

1.2　行政区经济惯性与激励相容（图2）

行政区经济惯性是区域一体化的根本制约。在我国现行财政与考核体制下，GDP分属机制锁定了地方政府的竞争行为，导致以邻为壑：各城市围绕税源争夺优质企业、重复建设同质化产业园区、对跨界公共服务供给缺乏投入意愿。从制度经济学视角看，行政区划壁垒本质上是一种交易成本[2–4]——当制度摩擦成本高于协同收益时，合作必然停滞。

破解行政区经济锁定的关键在于设计激励相容机制。所谓激励相容，是指制度安排须让参与各方算得清账、愿意长期做：合作产生的经济贡献（GDP、税收）能在各方之间合理归属，合作成本（基础设施投入、公共服务供给等）能得到合理分担，使合作成为各方的理性选择而非政治任务。具体工具包括GDP分计、税收分享、跨市投资基金、联合考核与试点授权等[5]。

表1　珠海市交界地区类型表

组合类型	能级特征	核心目标	治理逻辑	典型案例
强–强型	双方均具备强核心能力（制度、产业、枢纽）	制度创新、口岸经济、高端要素集聚	规则衔接+制度红利转化	珠海—横琴/澳门
强–弱型	一方强（研发/就业/服务）一方弱（空间/成本/承载）	梯度分工、通勤服务同城化、链式协同	溢出承接+收益共享	珠海高新区—翠亨、珠海香洲—坦洲
弱–弱型	双方能级相近且短板明显	补短板、差异化赛道、避免内耗	共建平台+省级统筹授权	珠海—江门

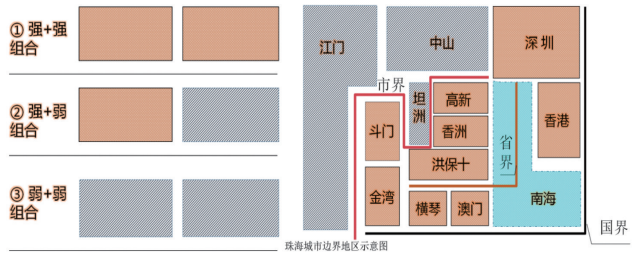


图1　珠海市交界地区组合模型示意图

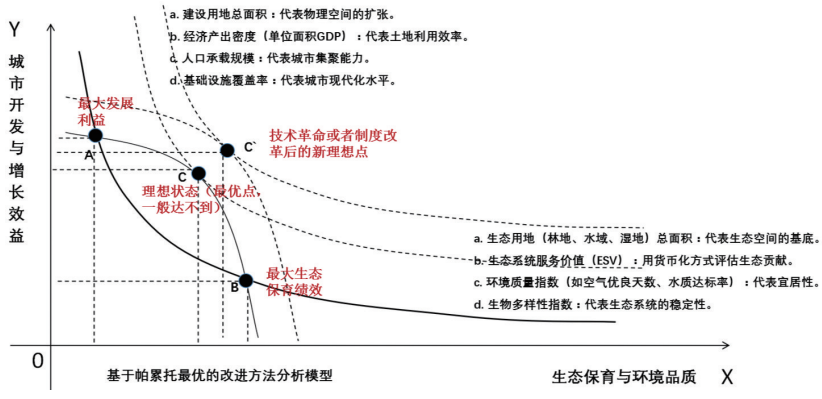


图2　行政区经济锁定的制度传导机制图

1.3　梯度分工与协同创新

产业同质竞争是行政区经济惯性在产业领域的直接映射[6]。在GDP竞赛逻辑下，相邻城市争抢同一赛道上的招商项目，导致低水平重复建设与恶性价格竞争——电子信息、生物医药等热门赛道在珠中江三市的产业规划中高频重叠即为典型。以2023年广东省产业园区统计数据为参照：珠中江三市电子信息类产业园区分别为珠海11个、中山14个、江门9个，赛道重叠程度达72%，反映出行政区经济惯性对产业分工的深度扭曲。破解之道在于从同位竞争转向分段协作：通过产业链的垂直分工（研发—中试—量产），实现功能互补而非同位替代[7–8]。

从帕累托改进的视角理解，在城市发展效益与生态品质双目标约束下，只有实现分工协作的帕累托改进——即合作使各方均不受损且至少一方获益——各方才有动力持续合作。交界地区在此过程中扮演结构洞角色：它连接不同城市的产业生态，作为产业链重组的节点空间，使跨城产业链闭环成为可能。不同类型交界区的产业逻辑存在显著差异：强–强型聚焦高端要素集聚与跨境创新，以制度红利转化

为产业竞争力；强–弱型聚焦研发—中试—量产的分段协作，以通勤廊道与产业梯度带为空间载体；弱–弱型聚焦差异化赛道与供应链协作，避免均势内耗。如图3所示。

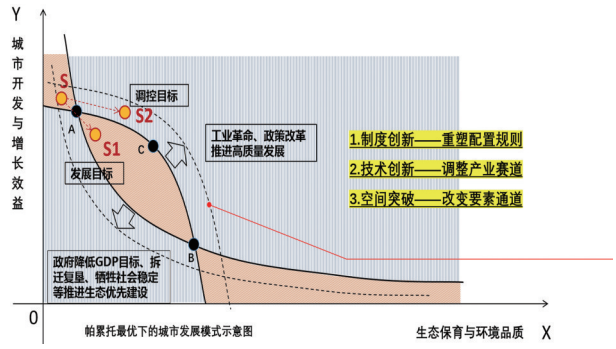


图3 制度—产业—空间驱动帕累托前沿外移示意图

1.4 跨界空间组织与网络化承载

中央城市工作会议强调组团式、网络化发展，意味着城市竞争核心从单城指标转向区域网络效率[1]。交界地区作为要素流动界面，承载着通勤圈、产业圈与生活圈的嵌套结构，是区域网络化组织的关键节点。尺度政治理论[9–12]揭示了空间尺度重构与治理权力再配置之间的互动关系：交界地区的空间功能重组，本质上是一场以治理尺度重塑为前提的空间生产实践。

空间组织模式须服从于比较优势—功能互补—网络增益的逻辑：在差异化的空间中组织要素流动、发挥比较优势——一体化不等于同质化，尊重差异才能激发互补。这一逻辑映射到不同类型交界区则呈现差异化的空间组织模式：强–强型建设TOD核心区与共享活力区，以制度空间和功能空间的叠合实现高端集聚；强–弱型打通30 min通勤廊道与产业梯度带，以通达性换取空间整合效率；弱–弱型共建基础设施与公共服务网络，以90 min货运圈为目标升级跨市通道。

1.5 三元协同的核心逻辑（图4）

综合以上3个维度，本文提炼“制度—产业—空间”三元协同的核心逻辑：制度创新为产业分工与空间整合提供规则保障与激励框架；产业梯度分工为制度突破与空间重组提供经济基础与利益黏合；空间组织为制度落地与产业协作提供物质载体与效率支撑。三者相互嵌套、缺一不可，共同构成交界地区从摩擦面向协同界面转化的驱动机制。制度创新降低交易成本、产业分工创造合作剩余、空间重组提升网络效率，三者协同可推动帕累托前沿外移——在不牺牲任何一方利益的前提下，实现区域整体效益的持续提升，这一逻辑具有普适性，可延伸至其他城市群交界地区。

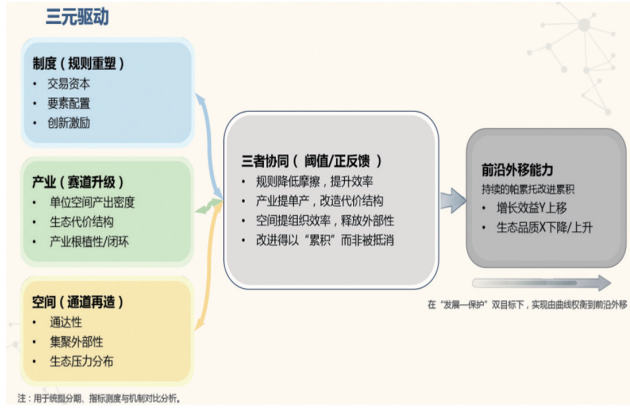


图4 “制度—产业—空间”三元协同关系框架图

2 大湾区一体化的的结构性堵点与珠海约束

2.1 九市一体化的阶段性演进

粤港澳大湾区一体化历经基础设施联通—政策协调对接—深度制度融合3个阶段的演进。第一阶段（2000年代至2015年）以高速公路、城际轨道、港口码头等基础设施联通为主，奠定了硬联通格局；第二阶段（2016—2019年）以《粤港澳大湾区发展规划纲要》[10]的出台为标志，进入产业协同与政策协调的系统推进阶段；第三阶段（2020年至今）以横琴粤澳深度合作区等特殊平台建设为引领，正向以规则衔接与要素自由流动为核心的软联通深水区迈进[2]。

当前阶段，基础设施互联互通已基本完成，交通通道网络加速构建，公共服务联系逐步走深。广东省自然资源厅系统梳理了九市一体化的历程与成效，指出机制重点已从早期硬件规划统一转向以软联通为核心的深度融合阶段[2]。然而，软联通涉及利益格局的深层调整——财政体制、考核机制、产权制度、公共服务供给责任等制度性安排的重构，远比修路架桥更为复杂，这正是当前一体化面临的核心挑战。

2.2 四大结构性堵点

1）不平衡不充分突出。大湾区东西两岸发展差距持续扩大。东岸“深莞惠”经济规模显著高于西岸珠中江，2023年GDP数据显示东岸合计约为西岸的5.7倍、高新技术企业数约为5.6倍[2]。内外圈层差距甚至更为严峻，资源与要素持续向核心城市集聚固化，外围地区在要素争夺中处于被动地位。这种不平衡格局导致西岸城市在区域竞争中激烈，加剧了同质竞争。

2）圈际协同机制不足。都市圈内部联席机制虽已基本建立，但跨圈协同亟待强化。广州都市圈与深圳都市圈之间缺乏常态化的协调平台与利益共享机制，导致两大都市圈在产业布局、基础设施建设与公

共服务配置方面难以形成合力，甚至出现重复竞争。对于处于两圈交汇地带的珠海而言，这意味着难以同时有效对接两大都市圈的资源与市场。

3）市域管控惯性（行政区经济锁定）。财政、税收、土地指标、产业扶持政策与公共设施供给仍严格以行政区划为界。GDP分属机制导致跨市协同缺乏内生动力，产业同质竞争普遍存在。以珠江口西岸为例，珠中江三市在电子信息、生物医药等领域赛道高度重叠，西岸发展廊道缺乏跨市共识；产业园区空间供给仍以标准化厂房为主，缺乏研发办公、中试实验、商务服务与人才公寓等综合功能，存在传统厂房多、复合空间少的结构性错配，对高附加值企业与创新人才吸引不足。

4）公共服务临界塌陷。公共服务供给以户籍人口为基础、以行政区划为边界，交界地区成为典型的服务洼地。人才评价标准不互认、医保异地结算流程繁琐、社保衔接存在障碍、职业资格互认尚未打通、数据共享壁垒导致跨市办事不便等问题，严重制约了人才跨城流动与居民同城化生活。这些问题共同指向：一体化已进入深水区，单靠修路架桥无法解决，需要制度性安排、利益共享机制与跨域治理能力的系统性突破[13]。

2.3　珠海的结构位置与战略约束

珠海处于黄金内湾与珠西都市圈的交汇位置，拥有港珠澳大桥、横琴粤澳深度合作区等重大平台与通道，同时毗邻中山、江门与深圳（通过跨海通道），在港澳协同、口岸经济、现代服务业、海洋经济等方面具有独特禀赋[11]。

但珠海也面临三重结构性约束。一是西岸强核心不足。以珠西都市圈来看，珠海作为西岸核心城市自身发展动能有限；珠中江三市能级相近、产业同质，缺少类似深圳对东岸的极核带动作用，形成均分态势，难以复制强核心带动模式。二是产业空间供给结构性错配。传统工业厂房多、复合型创新空间少，与新经济业态（研发型企业、中试平台、知识密集型服务业）的需求不匹配。三是交界地区长期边缘化。交界片区在两侧城市的规划体系中长期处于边缘地位，公共服务与基础设施投入不足，发展较为被动。

然而，珠海的战略机遇同样清晰。珠海与周边城市形成3种典型交界组合（强–强、强–弱、弱–弱），天然构成分型治理的最佳实验田。深中通道（2024年通车）、规划中的深珠通道进一步打破伶仃洋的物理隔离，为东西岸协同开辟了新通道。上述约束决定了珠海不能仅依赖单城招商或平台扩张，而应把交界地区作为杠杆：通过交界地区的通道重构与制度创新，在更大区域范围内组织创新链、产业链、供应链，实现网络化承载能力的提升。交界地区是珠海实现网络化承载能力跃迁的关键杠杆，也是检验湾区一体化成效的试金石。

3　交界地区分型治理的策略体系与珠海实践

本章基于“制度—产业—空间”三元协同框架（图1），按3种分型分别阐述其组合特征、机理分析与关键抓手，并以珠海为例设计具体策略提出贯穿3类分型的激励相容机制工具箱。

3.1　强–强型：制度型同城化（珠海—横琴/澳门）（图5）

1）组合特征与机理。强–强型交界指双方均具备较强核心能力的组合。珠海—横琴/澳门正属此类：珠海拥有经济特区体制、区域枢纽功能与山海生态格局，横琴/澳门拥有“一国两制”制度供给、特殊关税区政策与国际化服务平台。这一组合的核心逻辑是以制度红利转化为区域竞争力——通过规则衔接实现“制度套利”，吸引高端要素在制度差异梯度上流动集聚，推动区域能级整体跃升。这是一条基于帕累托改进的制度型同城化路径：琴澳融合不是零和博弈，而是通过制度空间的叠合创造新的增长空间。

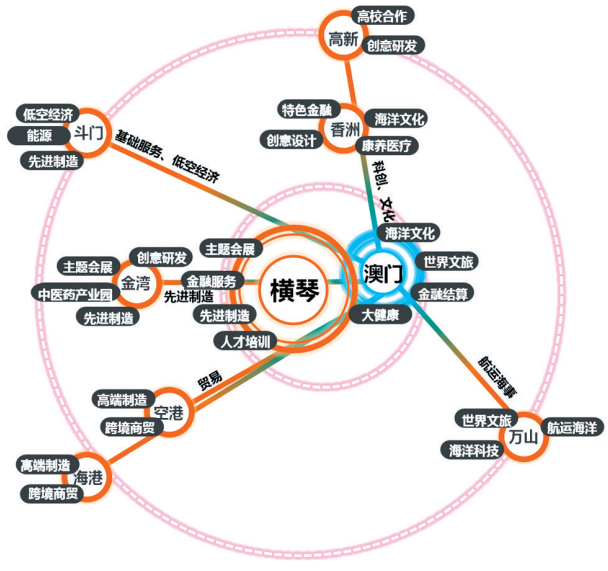


图5　湾区西岸珠澳融合发展示意图

2）关键抓手。制度创新方面：以横琴粤澳深度合作区与港珠澳大桥为牵引，打造“服务港澳一体化发展的中央活力区”。推动琴澳社会治理与城市服务全面融合，在海关运行（分线管理）、土地管理、社会服务、产业合作等领域实现制度创新突破。联动拱北—吉大—南湾片区，发挥城市中心优势聚焦

高端人才服务与跨境消费升级，推动老城有机更新与品质提升，打造“澳门生活延伸区”；联动洪湾—保税区—十字门片区，依托产业与服务空间优势与深合区错位发展，深化产业、会展、金融服务合作，完善“澳门需求+珠海承载”链条，建设“产业协同示范区”。

2）生态资源资产转换方面：推进环山、环湾、环岸、环岛等优质生态资源的资产化路径，将珠海独特的山海生态格局转化为高端服务业与文旅产业的空间载体，实现生态价值的经济转化。口岸经济与规则对接方面：以口岸为节点，构建跨境消费、跨境服务、跨境创新的立体网络。推动清单化事项并联审批、一口受理，在专业服务、会展、金融、文旅、医疗教育等领域推出“场景包”，以高频跨境需求为突破口加速跨境便利化进程。

3）核心指标。制度互认清单数量、高端服务业占比、跨境营业执照互认率、口岸通关效率。

3.2 强–弱型：梯度协作型同城化

强–弱型交界涵盖2种子类型：溢出承接型与居住服务型。强侧提供研发、总部、服务与高端就业，弱侧提供空间、成本与部分制造/居住承载，核心目标是“梯度分工+同城化生活圈+收益共享”，通过制度安排避免弱侧沦为单一承接地或公共服务塌陷区。

3.2.1 溢出承接型（高新区—翠亨新区）

1）组合特征与机理。珠海高新区具备产业与创新优势，中山翠亨新区具备空间、成本与区位优势。深中通道通车进一步打破伶仃洋隔离，为构建“研发在东/在珠海—中试在翠亨—量产在西”的跨海产业链创造了条件。核心逻辑是“研发—中试—量产”分段协作，形成跨市产业链闭环，实现产业根植而非简单转移。

2）关键抓手。产业梯度分工方面：珠海高新区聚焦研发与总部经济，翠亨新区承接中试与规模化生产。跨市共建中试基地、检测认证中心、知识产权交易平台等共性技术平台。推动产业空间供给从单一厂房转向复合型空间（研发楼+中试车间+人才公寓+生产性服务），破解结构性错配。通勤廊道建设方面：以30 min通勤圈为目标，消除“断头路”，建设跨市快速通道，构建“P+R+微循环”的跨界通勤网络。制度与资本方面：建立联合技术转移机制与“母子基金”模式，共同培育跨市产业生态。以光通信产业为例，华为海思、光迅科技等企业在珠海高新区从事核心芯片研发，中山翠亨承接光模块封装与测试，形成“研发端—生产端”的跨市产业链协同，印证了梯度分工模型的可操作性。

3）核心指标。跨市产业链项目数、共性技术平台服务企业数、30 min通勤覆盖率。

3.2.2 居住服务型（香洲/前山—坦洲）

1）组合特征与机理。珠海中心城区（香洲/前山）承载高端就业与服务供给，中山坦洲承接居住与部分商业配套，形成“就业在强侧—居住在弱侧—通勤日常化”格局。核心逻辑是通勤同城化+公共服务一体化，通过通勤体系优化、公共服务互济与社区综合治理，推动生活圈一体化与均衡化。

2）关键抓手。建设环凤凰山协同生活圈，推动跨市公交网络整合，建立“随人走”的公共服务供给机制。具体措施包括：打通广珠城际坦洲段与珠海主城区的接驳通道，提升通勤便利性；在坦洲设置珠海市公共服务延伸点，推动学位互认、医联体共建；建立跨市社区综合服务中心，推动政务服务同标准办理，将交界地区从公共服务的“临界塌陷区”转变为“同城化示范区”，以可感知的民生改善增强居民的一体化获得感。

3）核心指标。通勤时长与可靠性、学位/床位达标率、跨市政务服务便利度。

3.3 弱–弱型：共建培育型（珠海—江门）（图6）

1）组合特征与机理。弱–弱型指双方能级相近且短板明显的交界组合。珠海与江门交界地区正属此类：双方均面临产业能级不足、城市功能待完善的共同约束。核心逻辑是“避免内耗→差异化赛道→省级统筹授权→联合培育新增长极”。弱–弱组合的关键挑战在于双方均缺乏足够的溢出动力，合作需要外部推力（省级政策包与资源注入）。弱–弱组合最怕“各自算账”，必须引入省级牵头的分计分成与联合考核，才能激活合作动力。

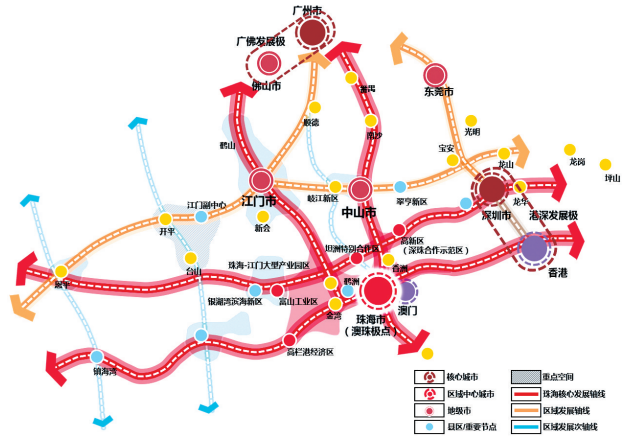


图6 湾区东西岸一体化协调发展示意图

2）关键抓手。①省级统筹授权方面：争取纳入省级试点清单，获取规划共编、土地统管等政策授权，以省级层面的制度赋能为弱–弱合作提供启动动力。差异化产业目录方面：珠海侧重高端装备制造与海洋经济，江门侧重新材料与食品加工，通过主攻/补位目录+负面清单避免与珠中江现有同质产业竞争，优先选择能够形成互补闭环的细分环节（装备制造细分、海洋装备配套、绿色低碳工艺等）。②联合招商与分计分成方面：共建跨市产业园区（如珠海—江门大型产业园区、富山工业区合作区），约定GDP分计比例与税收分成机制，以“共性技术平台+供应链协作+标准互认”构建合作园区运营模式。③基础设施与公共服务同步补短方面：以90 min货运圈为目标升级跨市通道，把跨市通道从“交通工程”升级为“产业协作基础设施”，优化港口—园区—枢纽的组织；联合配置教育、医疗等公共服务设施，避免交界区域成为服务死角。

3）核心指标。联合招商项目数与分成比例、跨市货运效率、公共设施共享覆盖率。

3.4　激励相容的机制工具箱

机制工具箱是将分型策略从纸上方案转化为可持续行动的关键。本节整合治理机制、激励机制、规划协同与公共服务互通4个板块，形成系统化的工具体系。

3.4.1　治理机制

强化省级统筹与法治保障，构建新型协同治理格局。以国土空间规划“一张图”支撑城市群与都市圈协同，在数据底板、规划标准与空间管控规则方面实现互联互通。选取交界区域先行试点，赋予规划共编、土地统管等政策权限，以点带面促进全域融合。珠海路径：优先将珠海—中山（翠亨/坦洲）、珠海—横琴/澳门纳入省级或更高层面的试点清单，争取授权边界与政策包，在交界区域先行先试跨市协同治理的制度创新。

3.4.2　激励机制

研究建立“GDP分计、税收分享”制度，让跨市合作项目的经济贡献得到合理归属。例如广汽本田在珠海的零部件配套基地，产值可按约定比例（如30%）计入广州GDP，形成母城研发+承接地制造的分计范式。探索设立粤港澳大湾区内地一体化发展投资基金，重点投向跨市重大基础设施、生态共治、创新平台共建等正外部性领域，通过财政专项资金与基金实现财政共投、成本共担。构建联合考核机制，将跨界合作项目落地数、制度互认清单执行情况、通勤时间缩短等纳入绩效考核体系，使合作贡献可见、考核压力相容。

3.4.3　规划协同

建立跨市规划协同的共识机制：跨市规划协同会商→廊道功能共识→节点项目共审。对跨市重大项目采用并联审批与联合评审，缩短审批周期、降低制度性交易成本。产业园区空间供给从单一厂房转向复合型空间（研发、中试、人才公寓、生产性服务），破解结构性错配，形成适应新经济业态的产业空间产品体系。

3.4.4　公共服务互通互认

针对人才评价标准不互认、医保异地结算与社保衔接存在流程障碍、数据共享壁垒导致跨市办事不便等问题，交界地区应率先实现：教育医联体共建共享、社保医保互认互通、职业资格互认、政务服务同标准办理，形成“随人走”的公共服务供给机制，支撑跨城居住与就业的常态化。将交界地区从公共服务的“临界塌陷区”转变为“同城化示范区”，以可感知的民生改善增强居民的一体化获得感。

3.5　海洋空间的战略延伸

在珠海特有的岛链空间格局下，海洋空间是陆域交界治理的战略纵深。依托万山群岛与外伶仃岛等岛屿资源，打造以创新岛链为核心的粤港澳海上科技创新走廊，与陆域分型治理形成陆海协同的整体格局（图7）。横琴岛聚焦高端船舶海工装备与油气资源勘探开发装备，桂山岛发展智能船舶、无人系统与涉海装备，万山岛建设国家海上综合实验场，外伶仃岛打造深海生物生态科技岛，高栏岛发展海洋装备与海上风电装备。

表2　三类分型策略对比总表

维度	强–强（制度型）	强–弱（梯度协作型）	弱–弱（共建培育型）
典型片区	珠海—横琴/澳门	高新区—翠亨新区、香洲—坦洲	珠海—江门
核心目标	规则衔接+高端集聚+制度创新	梯度分工+通勤同城+产业链协同	差异化赛道+联合培育+补短板
制度需求	规则对接、制度互认	溢出补偿、成本共担	省级授权、联合考核
产业逻辑	跨境服务业+创新经济	研发—中试—量产分段协作	差异化产业目录+供应链协作
空间组织	TOD核心区+共享活力区	30 min通勤廊道+产业梯度带	90 min货运圈+跨市通道升级
公共服务	跨境生活圈一体化	学位/医疗/社区联动	基础设施与公共服务同步补短
激励机制	制度红利共享	GDP分计+税收分享	联合招商与分计分成
核心指标	制度互认清单数、高端服务业占比	通勤时长、跨市产业链项目数	联合招商项目数、货运效率

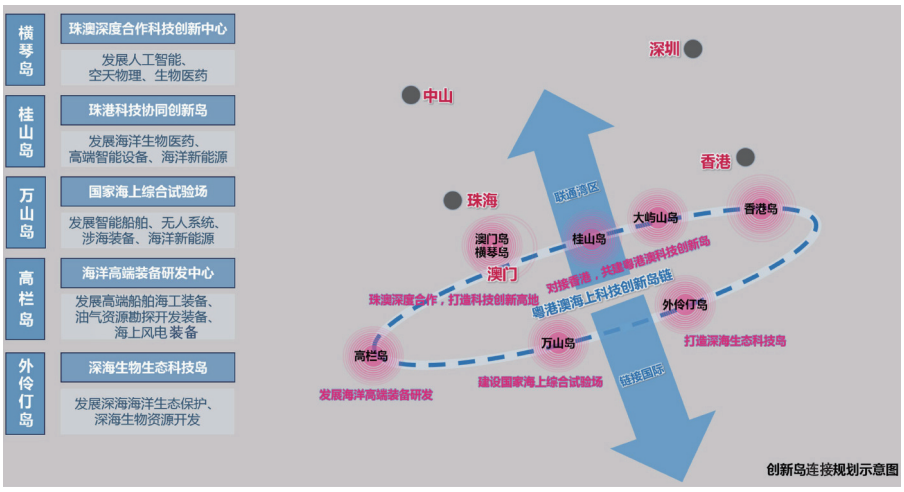


图7 海洋空间拓展示意图

4 结 论

4.1 主要结论

1）理论贡献。本文构建的制度—产业—空间三元协同框架，能够有效解释交界地区的协同逻辑与分化路径，为跨界治理研究提供了新的解释框架与分析工具。制度创新降低交易成本、产业分工创造合作剩余、空间重组提升网络效率，三者协同推动帕累托前沿外移，这一逻辑具有普适性，可延伸至其他城市群交界地区。

2）分型框架的适用性。基于城市能级差异分型模型不是简单的类型标签，而是内嵌了差异化的制度需求、产业逻辑与空间组织模式的策略体系。珠海案例表明，通过分型施策，可实现从通勤同城化到产业链协同再到制度型融合的逐级跃迁。

3）激励机制的关键性。政策上，必须把GDP分计、税收分享、跨市投资基金、联合考核与试点授权等激励相容机制嵌入交界地区合作工程，才能把合作倡议转化为可持续的协同行动。

4.2 不足与展望

本研究存在以下局限。其一，分型模型主要基于珠海案例提炼，其在不同区域的适用性与调整空间需要更多案例验证，特别是能级差异不显著的交界类型可能需要进一步细分。其二，激励相容机制的量化评估指标体系有待完善。其三，利益分配的动态博弈机制未作深入讨论，不同合作阶段各方谈判地位的变化可能影响合作的可持续性，需要引入动态博弈视角加以分析。

未来研究方向包括：建立可量化分型治理绩效评估体系，对珠中江交界地区实施纵向跟踪研究；引入计量方法评估激励相容机制对合作效率的实际影响；将分型治理框架扩展至长三角、京津冀等其他城市群交界地区，检验其普适性与边界条件；并深入探讨中央—省—市三级政府在交界治理中的动态博弈结构。

参考文献

[1] 张京祥. 区域协调与空间治理[M]. 北京:科学出版社,2017

[2] Jessop B. State Theory: Putting the Capitalist State in Its Place[M]. Cambridge:Polity Press,1990

[3] Brenner N. Beyond State-centrism? Space, Territoriality, and Geographical Scale in Globalization Studies[J]. Theory and Society,1999,28(1):39-78

[4] 郑国,徐康宁. 区域经济一体化的制度经济学分析[J]. 经济学家,2008,20(3):85-91

[5] Ostrom E. Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action[M]. Cambridge: Cambridge University Press,1990

[6] 叶林. 全球价值链重构与区域产业升级路径[J]. 中国工业经济,2018,35(6):5-23

[7] 陈建军. 区域经济一体化理论与实践[M]. 上海:上海人民出版社,2014

[8] 叶林,王绎慈. 全球生产网络与地方产业升级[M]. 北京:科学出版社,2011

[9] MacLeod G. New Regionalism Reconsidered: Globalization and the Remaking of Political Economic Space[J]. Political Geography,2001,20(6):801-829

[10] 国务院. 粤港澳大湾区发展规划纲要[Z]. 2019

[11] 珠海市人民政府. 珠海市国土空间总体规划(2021—2035年)[Z]. 2023

[12] 薛德升,王颖. 广佛同城化的机制、模式与效应[J]. 地理学报,2013,68(4):510-520

[13] 马向明,吴康敏. 粤港澳大湾区协同发展的制度障碍与路径选择[J]. 城市规划,2020,44(6):35-43