

· 国家自然科学基金资助项目“基于可持续性的大型公共建筑决策与设计研究”（编号：51138004）·

# 粤港两地国际金融中心城市建筑综合体（IFC）对比研究

## Comparative Research of the IFC of Hong Kong and Guangzhou

张 伟 Zhang Wei  
陈 蕾 Chen Lei  
漆 平 Qi Ping

中图分类号 TU247 文献标识码 A  
文章编号 1003-739X (2016) 12-0024-06

**[摘要]** 粤港两地国际金融中心分别是香港与广州的超高层建筑地标典范。二者因地理、人文渊源、定位相似，相互之间具有丰富对话关系，在表现形式及本质内涵上有诸多共同点，但也存在更多差异之处。选取二者作为对比对象，对相似性和差异性的内在成因逐层探究分析，发现建设中存在的差距，对于理解两地城市建筑嬗变，把握典型超高层建筑形成和特征，指导城市CBD区域超高层建筑发展和建设好我国国家中心城市具有现实借鉴意义和参考作用。

**[关键词]** 国际金融中心 整体性 综合交通 开放性 对比研究 香港与广州

DOI:10.13942/j.cnki.hzjz.2016.12.006

**[Abstract]** Taking the IFC of Hong Kong and Guangzhou for example, the reasonable design will be pretty significance for sustainable urban development. Different manifestation and value tropism had different architectural idea and aesthetic sentiment. We try to explore the similar and the difference, super high-rise building formation and characteristic, and the disparity of development between them. As the research, the both buildings can be evaluated in order to play a guidance role in design super high-rise building in CBD.

**[Key words]** IFC, Integrity, Comprehensive Transportation, Openness, Contrast research, Hong Kong and Guangzhou

### 作者信息

张 伟，华南理工大学建筑学院博士  
研究生，亚热带建筑科学  
国家重点实验室助理工程师，  
zhangwei\_david@126.com

陈 蕾，广州利合房地产开发有限公司  
国家注册城市规划师

漆 平，博士，广州大学建筑与城市规划  
学院副教授，高级工程师

收稿日期：2016-04-25

改革开放以来，香港、广州、珠三角地区的其他城市在合作竞争中共同发展，取得令人瞩目的发展成就。香港与广州是珠三角地区分属两个独立关税区的特大中心城市，共同形成特有的“一国两制”交汇点和内外合作结合部的优势<sup>[1]</sup>。广州是内陆与香港最接近的开放门户经济中心城市，随着时代变迁，香港和广州之间由“对视”转变为“合作”。香港在20世纪70年代完成国际金融中心的定位<sup>[2]</sup>，2008年广州从国家战略层面明确定位为国家中心城市，为承接香港的优势功能向内地延伸和辐射创造有利条件。

金融中心是建设国家中心城市的应有之义和内在要求。香港早已是世界金融中心之一，而加快广州金融中心建设是广州进一步迈向国家中心城市的重要途径<sup>[3]</sup>。广州金融中心有三



图1 香港国金中心整体鸟瞰图



图2 广州国金中心整体鸟瞰图



图5 香港国金中心外观



图6 广州国金中心外观

表1 香港国际金融中心广州国际金融中心基础资料对照表

地理位置	香港岛中环金融街8号			广州珠江新城J1-2/J1-5		
开发单位	IFC Development Limited 发展有限公司(香港)			越秀投资有限公司(广州)		
设计单位	美籍建筑师 César Pelli (西萨·佩里)			Wilkinson Eyre Architects Ltd		
	许李严建筑师事务有限公司			Ove Arup&Partners Ltd 华南理工大学建筑设计研究院		
建设时间	一期1994年-1998年、二期1997年-2003年, 四季酒店2005年使用			2007年6月-2008年12月(封顶)2012年9月使用		
建筑组群	IFC 金融中心一期和二期、国金商场、四季酒店及四季汇			IFC 金融中心、雅诗阁酒店、广州友谊商店、四季酒店		
用地面积	6.8 万 m <sup>2</sup>	容积率	5.3	3.1 万 m <sup>2</sup>	容积率	11.3
建筑面积	43.6 万 m <sup>2</sup>	计容建筑面积	36.2 万 m <sup>2</sup>	45.6 万 m <sup>2</sup>	计容建筑面积	34.5 万 m <sup>2</sup>
主要用途	办公、会议、酒店、酒店式服务公寓、商场、餐饮、停车、机场终点站、地铁站点、公交站点			办公、会议、酒店、酒店式服务公寓、商场、餐饮、停车		
功能配比	办公: 24.9 万 m <sup>2</sup> 酒店: 4.6 万 m <sup>2</sup> 公寓: 5.4 万 m <sup>2</sup> 商场: 7.4 万 m <sup>2</sup>			办公: 18 万 m <sup>2</sup> 酒店: 7 万 m <sup>2</sup> 公寓: 6.2 万 m <sup>2</sup> 商场: 5.3 万 m <sup>2</sup>		
塔楼规模	面积	7.2 万 m <sup>2</sup>		18.5 万 m <sup>2</sup>		33.4 万 m <sup>2</sup>
	层数	一期	地上38层, 地下4层	二期	地上88层, 地下6层	地上111层, 地下5层
	高度	201m		416m		530m
	裙楼	地上4层		地上4层		高72m, 地上8层
酒店规模	酒店: 399套/酒店式公寓: 519套			酒店: 388套/酒店式公寓: 286套		
商场规模	地上4层, 北部地下7层, 南部地下6层, 共7.4万m <sup>2</sup>			地上5层45000m <sup>2</sup> , 地下北侧负一层8000m <sup>2</sup>		
其它规模	影院规模: 5所影院, 544个座位			会议规模: 200人会议厅、450人会议中心、多个小型会议室		
停车数量	1800辆			1747辆		
外部交通	地铁、机场快线、公交、出租车、中区行人天桥系统、轮渡			地铁三、五号线、APM、公交、出租车、核心区步行系统		

种前途: 一是成为香港国际金融中心的前台; 二是大珠三角国际金融中心的重要组成部分<sup>[4]</sup>; 三是大珠三角国际金融中心的核心。相较其他城市, 广州与香港在城市建设背景和文化上最具共性和沟通, 在同时以金融中心建设为目标的城市建设上有诸多共同之处的同时又存在明显的差异。香港经历了20世纪末城市建筑综合体的高密度大发展。1990年, 港英政府宣布香港机场核心计划, 兴建机场快线连接国际机场与中环, 在维多利亚港填海造城<sup>[5]</sup>, 建地铁香港站, 上盖香港国金中心; 广州在

21世纪初随着城市规模的迅猛扩张和《广州城市建设总体规划纲要》的确实施也迎来了城市CBD区域和城市建筑综合体建设的高峰。为迎接2010年广州亚运会<sup>[6]</sup>, 1993年美国规划师托马斯夫人提出珠江新城规划概念, 据一条南北轴线贯穿整个城市, 连接多个主要建筑物, 包括火车站、体育场等, 以中央景观大道为分界线, 两侧各建一栋超高层建筑(广州国金中心为其一), 以广州市最高建筑物——电视观光塔为终点, 领导着周边高密度建筑群落(图1~2)。

本文选取二者作为对比研究对象的原因有三:

①它们都是本地区超高层建筑高度和规模的代表, 所在区域是高密度城市的典范; ②定位相似、业态相似, 具有多元聚合功能; ③代表着各自城市金融中心建设与管理的绩效缩影, 相互间具有丰富对话关系, 但因建设背景和代表的内涵不同具有共同之处的同时各具特色, 颇具启发性(表1)。

本文选择二者作为对比研究对象, 逐层分析形成它们不同鲜明特征的成因, 同

时从侧面探讨粤港两地城市发展差异的内在成因。

## 1 对比之一：建筑的整体性对比

### 1.1 建筑与城市总体空间环境的关系

香港国金中心的设计师严迅奇在《The City in Architecture》写道：“当我们开始处理在城市中的项目时，“relationship”一词，对我们而言，完全成为新的准则。与其是在城市中建造建筑，我更珍爱一个信息——那就是在建筑中建造城市”<sup>[7]</sup>。表明建筑空间与城市公共空间的界限越来越模糊，建筑应真正参与到城市整体空间环境营建中，而非孤立存在。香港国金中心内部空间与外部公共空间互相渗透，将城市公共交通枢纽置入建筑内部空间中，体现着城市空间节点上的聚集，所在区位的城市肌理发展是新陈代谢的自然过程。

广州国金中心所在区域珠江新城是政府先制定总体规划<sup>[8]</sup>，再建设打造的新CBD区域，作为新城中的超高层代表，在建设前期，高度明显完全打破了城市肌理在空间界面上的传统意识形态上的整体与平稳，达到了垂直高度上在城市肌理视觉上的裂变；随着周边建筑的逐步建成，建筑群所形成的点状围合的空间形态已具自身肌理稳定感，完成了由整体平面肌理向垂直城市单元的过渡。以广州国金中心为代表的新区区域没有历史形态与现代空间的过渡，带领着周边高层建筑群仿若跨过一个时间断层，直接进入现代高密度城市空间。

“新的城市化概念追求的是建成环境的连续性<sup>[9]</sup>”，与城市总体空间环境的关系结合进程中，香港国金中心是逐步的自然过程、受所在区段高密度城市形态影响，复合了更多的城市特征，与城市环境互相作用、融合，承载着城市部分交通职能；广州国金中心是急剧的人工过程，受新城总体规划思想指导的，承载着更多的形象特征，影响着城市环境，嵌入其中，增添了城市区域交通功能。

### 1.2 建筑功能与空间序列的组织

二者在自身功能系统中的共同处是遵循着各功能要素通过不同协同合作规律，共同形成多功能、高效率、复杂而统一的增效作用。不同类型的功能根据商业价值最大化的原则进行空间布局，实现内在各个功能综合价值最大化。二者整体功能配比相似，但在平面功能布局、空间序列组织上大有不同（图3~4）。

香港国金中心裙楼采用“口”字形布

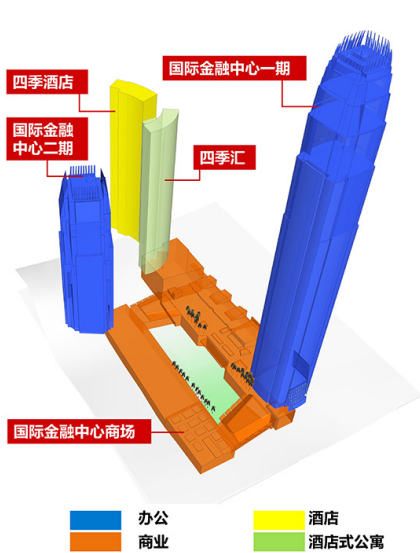


图3 香港国金中心功能空间分布图

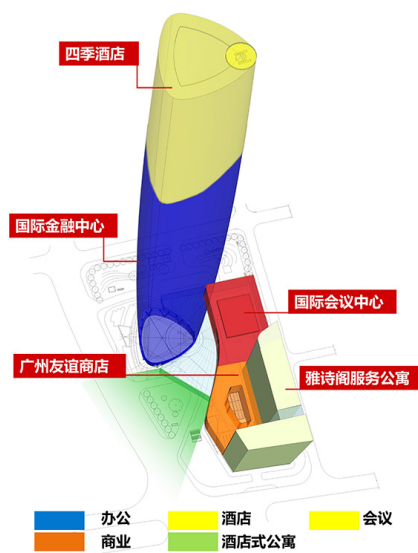


图4 广州国金中心功能空间分布图

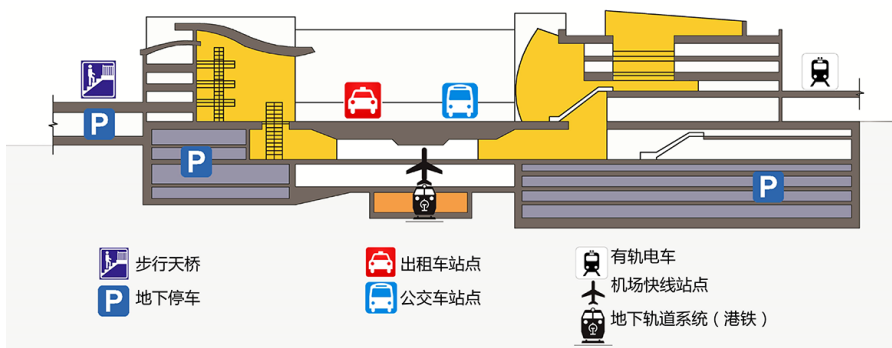


图7 香港国金中心剖面图

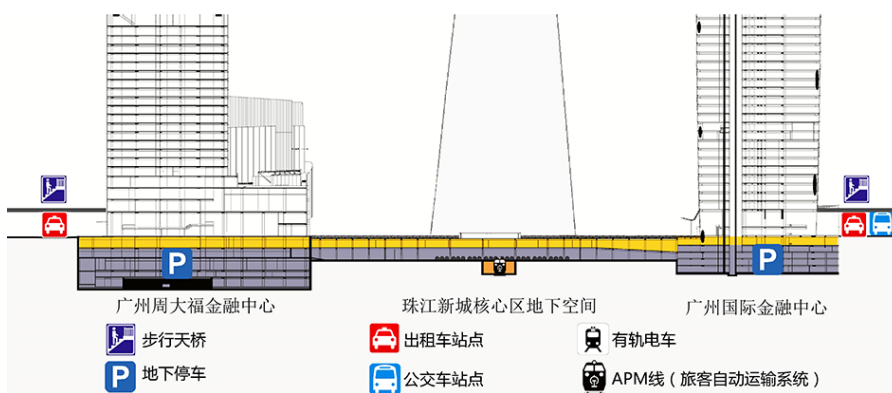


图9 广州国金中心剖面图



表2 粤港两地国际金融中心（IFC）到达方式对比

	香港国际金融中心	广州国际金融中心
公共交通	直接到达项目内公共交通站点：巴士站、的士站	设港湾式临时泊车，公交车站与项目用地相隔规划路
地铁	在建筑内部有3个地铁出入口	地面一层设出入口直接与地铁三、五号线相连，
自驾车	直接到达内部停车场，经直行梯到达项目内	直接到达内部停车场，经直行梯到达项目内
步行	由中环天桥系统直接连接到国际金融中心	由二层步行天桥系统直接连接到项目内
飞机	由机场经机场快线直接到达商场一层市区预登记大堂	由地铁或巴士（空港快线）前至机场
轮渡	直接到达项目周边码头，由电梯连接至商场二层	至海心沙码头，搭乘公交或 APM 到达
APM 线	无	通过地下一层联接通道与 APM 站点相连

局方式，将公共交通枢纽围合在底层空间，塔楼集中布置在地块边角，具有办公功能的两栋塔楼沿对角对称布置，酒店式公寓和酒店塔楼集中布置，围合出中部最大空间留给商业裙楼，底部商业空间以一条主动线贯穿形成“回”形动线。横向上，同一空间中多种功能重叠并置；竖向上，多种功能通过垂直交通和步行系统布置在不同层面。

广州国金中心由主塔楼、酒店式公寓北翼、南翼及裙楼和地下空间组成。自下而上划分为五段功能区间，分置地下车库、商业、酒店式公寓、办公和酒店；商业集中布置在裙楼中，围绕两个通高中庭呈环状布置；在地下层，灵活应用交通与公共空间形成自由布展区。横向上，裙楼采用“L”形布局与塔楼在交接处通过采光顶作为大堂共同围合出整体内部空间，激发从横向空间序列通过巨型采光通廊和几个大小不同的中庭向内部纵向空间序列转换；纵向上，局部中空的手法把首层与地下一层大堂联系起来，塔楼内部垂直空间的每层中庭四周由“之”字形环廊包围，共同组成环环相扣的菱形三维立体结构<sup>[10]</sup>，与外部几何形式呼应。

二者虽然都受用地条件与周边建筑物的影响，但面临的设计难点往往成为设计的亮点。香港国金中心整体布局更加契合周边空间环境，“口”字形使得内部空间得以流通。广州国金中心的整体布局将各功能线型串联起来，更具空间序列感，但也造成各功能之间的联系较生硬。

### 1.3 建筑的形态与气质

二者体现出两种不同性格形态与美学气质。

香港国金中心内敛、细致、规则。整体仿若通过“灰空间”中部连廊，连接高低“四个盒子”，底层裙楼围合大尺度的室外公共空间，走入其中，发现里面别有洞天，以欲抑先扬的手法凸显了建筑内部空间张力。双塔一高一低对角布置令整体



图8 香港国金中心内部机场快线终点站



图10 广州国金中心接驳APM线站点



图13 香港国金中心中环步行天桥



图14 广州国金中心二层步行系统

形态产生梯度，具有权威感。塔楼平面呈正方形，主体结构3/4的范围内都是一体化平面大小，内部平面布置易规整，空间利用率高，通过逐渐收缩的中心形式，朝向天空。退台式的裙楼和塔楼建筑形态依内部功能定位不同分段，呈节节高升之势。围护幕墙以竖向肋片方式强调整体外观竖向感，随着高度升高，肋片颜色愈发通透，按序列排布构件强化了整体外观细致感，塔顶更具有雕塑感，具有朴实、谦虚的外形和内秀的东方特质（图5）。

广州国金中心简洁、精美，灵动。曲面所带来的灵动感贯穿整个设计与建设过程中，坚持了塔楼集中布置在场地一角的原则，形成南高北低、高低错落的空间形态。裙楼结合曲线的采光联廊统一成连续律动的整体。塔楼形态平面为三角形，追求平面最大化实用率的同时打造精美外部形态和保障宜人的内部使用空间与尺度，外墙至核心筒距离因体型变化有所不同，随高度呈梭形渐变。玻璃幕墙按塔楼三维形状精准装配<sup>[11]</sup>，统一使用并结合网状斜撑结构展现出独特曲线形状、隽永通透的立面与若隐若现的内部空间，显露出本体结构美，具有现代、律动的外形和开放的广府特色（图6）。

二者共同点是在满足建筑形态各自特性的基础上，对建筑细部、构造节点进行艺术化设计，没有采取繁杂的手法，而是贯彻了简洁精致的现代美学原则，外部形象简洁明了、内部空间多元丰富。

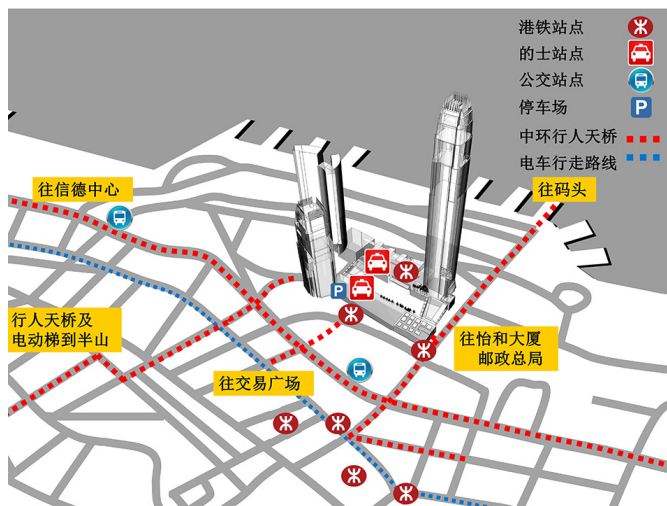


图11 香港国金中心立体步行系统与交通站点

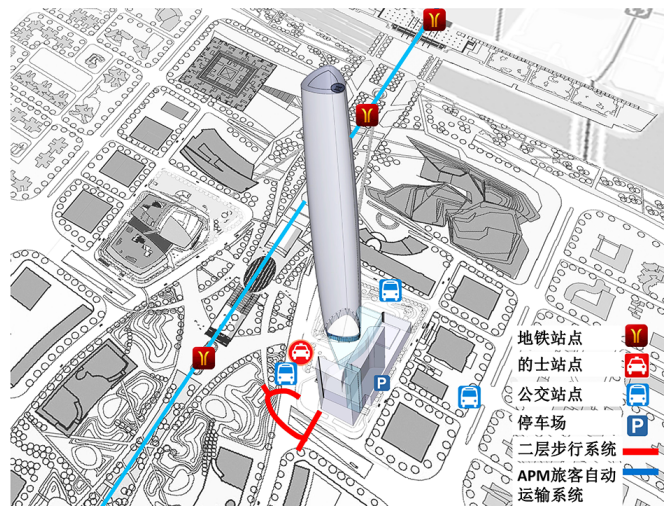


图12 广州国金中心二层步行系统与交通站点

## 2 对比之二：综合交通规划的组织对比

### 2.1 轨道交通车站的一体化

香港国金中心将公共交通枢纽置入建筑内部空间，与城市交通的关系是直接、整合。地面层是巴士和出租车站点；二层通过垂直交通直接联系周边码头、中环步行系统和港岛站<sup>[12]</sup>；地下一层为停车区，设通道直达地铁中环站；地下二层机场快线终点站，直达机场出口办理登机手续；地下四层是地铁枢纽。交通系统在空间上立体连接，实现“零换乘”，建筑本身成为城市交通空间的集汇点（图7~8）。

广州国金中心将建筑内部空间与公共交通站点驳接，与城市交通的关系是间接、结合。珠江新城地上、地下空间高密度的开发导致大容量的交通需求<sup>[13]</sup>，产生多种交通方式，为广州国金中心与轨道交通车站驳接提供了决定条件。地面层，围绕基底形成交通流线环路，设置港湾式停车，组织公交换乘点和行车通过，与地铁出入口相临，实现同层换乘；地下层，通过连接通道与核心区地下空间公共交通设施，地下二层公共停车场和地下三层轨道集运系统连接，将人流直接引入地下商业空间。交通系统独立，流线多交叉，分布较分散（图9~10）。

### 2.2 与城市步行系统的结合

二者的步行系统都是由地面步行系统、地下步行系统和二层步行系统共同构筑而成（图11~12）。

香港国金中心作为中环天桥步行系统的转换节点，由海傍经香港站而至半山住宅区，从周边区域直接进入内部空间，与地上、地下交通空间在内部共享中庭交汇，二层步行系统将步道形成网络，与周边建筑相连，使用率高；广州国金中心地下步行系统通过地下一层通道与地下空间公共交通设施连接<sup>[14]</sup>，与APM线（旅客自动运输系统）通过人行隧道连接；地面步行系统通过人行通道及建筑退让形成的小广场与中央绿轴步行广场连接；二层步行系统与中央广场、地下空间和周边建筑相连，使用率低（图13~14，表2）。

### 2.3 停车资源共享利用对比

香港国金中心停车资源共享体现在内部多种功能子系统在不同时段的停车方式上，具体表现通过高峰时段停车需求比例对停车单元共享停车进行调节。各单元停车场都具有独立性，所承担的实际停车量随小时、天、季节变化，相关独立场所之间的关系造成停车泊位使用者在同一行程内可行达多个目的地。时间维度上，保障各功能停车区域的独立性同时单个停车泊位与各功能子系统建立一对多联系<sup>[15]</sup>。

广州国金中心停车资源除具有上述香港国金中心的共同特征外，通过地下通道与核心区整体地下公共停车区域相连，与所处的珠江新城多种功能性质停车共享成为可能。配建停车位占整个区域比重较高，但因收费调节和管理原因，相较周边其他公建和商业建筑配建停车单元，一直处于非饱和状态，多数来访车辆会选择尽量在与之相邻的广场地下公共停车区泊

位，造成寻泊时间长、到达目标距离远的现象，使得自身停车区域无法完全投入开放，停车设施未得到有效利用。

## 3 对比之三：城市建筑的开放性对比

### 3.1 公众开放性对比

香港国金中心的公众开放性重质，具有公众化和市民性。交通枢纽上盖综合商业建筑赋予了建筑公众开放性的可能，立体的多样化交通于建筑内部空间置入一体化的设计，建筑从内部空间就开始对外开放，交通流线的贯通使得公众活动得以参与于到建筑内、外空间；通过外部开放的边界使外部公共空间与内部建筑空间相渗透，适度模糊的边界产生了公众活动的多样性，室外绿地与屋顶平台通过立体式的绿化、休憩设施的设置，使市民活动参与其中；与中环步行联廊的衔接提升了整个区域的亲密度<sup>[16]</sup>。

广州国金中心的公众开放性重形，具有私有化和贵族性。与珠江新城大型地面广场和地下空间相接为其公众开放性提供了优质的条件。地面上，开放空间公共性不足。基于绿化率的要求，建设的绿地基本仅是起到美化、观赏、围蔽和分界作用，未成为城市公共使用空间的组成部分，不具有公众参与性和使用性。裙楼底层局部开放空间，虽然可以供市民使用，但针对的是宴会使用人群，有明显的即时性和排他性；地下层，开放空间除下沉商业入口广场，与其他交通方式采用的是设置对应出入口衔接的做法，规划中与新城大型地下停车空间相连通的做法也从管理



上实施封闭隔绝开来。规划道路、建筑底部形体和二层步行联廊整体尺度过大，不具有宜人的亲和度。

### 3.2 周边辐射效应对比

香港金融中心建设以打造成世界级金融创新平台为目标<sup>[17]</sup>，促进内地金融的国际化发展。香港国金中心的服务人群具有国际性，更加广泛，包括了中环本地人群、消费者与国内外游客；功能使用涵盖了国际大型机构，通过建筑内部交通枢纽与港内中环地区和国际交通系统相联，与机场和轮渡等国际交通相密相连，真正达到了城市周边密切联系的程度，强化了建筑在中环地区整体空间的核心地位，带动整个城市空间整体提升。其对周边辐射效应体现出的是延伸和要素扩散。

广州金融中心建设近期以扩大金融开放，加快珠江新城金融商务区和金融创新区为重点<sup>[18]</sup>，中远期以建立南沙金融开放区为重点，打造广州金融中心新载体，把广州建设成联通港澳，服务全国，影响东南亚、南亚和南太平洋地区、与国际接轨的重要金融中心<sup>[19]</sup>。广州国金中心的服务人群更具区域性，包括本地人群、高端消费者和境内外游客。以其为首的建筑群在使广州成为参与国际商贸合作与竞争的高端地区，进一步强化国际贸易、商务和文化交往等功能具有自身明确的定位，突显地标作用，带动了新城建设的整体发展。对周边辐射效应体现出的是接轨和要素集聚。

### 结语

香港形成国际金融中心是自然形成过程，基于优越地理位置和发达经济；广州形成国际金融中心是改革开放成果，基于政府政策导向和优惠措施。粤港两地国金中心作为超高层建筑代表的同时具有最普遍地缘关系——“邻里”关系，双方的建设、功能定位和场所意义有关，相似目标在不同地域背景下，设计与实现方式、建设时序也不同。与城市环境关系和自身整体性方面反映的性格与诉求不同。前者与

城市环境的整体性融合更加紧密，后者并没有与城市环境积极互动；功能关系上，前者较后者自身功能配置更多元，相互关系更紧密；形态上，前者朴实内敛、后者简洁灵动；交通组织上，最大化综合利用周边公共设施与交通资源，通过与商业活动结合，激活建筑内部空间，而前者本身更像一个交通枢纽综合体，后者则完全贯彻了大规划交通思想；前者对城市公共开放性更加积极、市民可更多参与其中，辐射效应具有国际化，后者公共开放性更体现在形象上，无有效途径让市民参与其中，辐射效应侧重区域化。广州在打造建设国际金融中心，实现从区域性金融中心向国际性金融中心过渡的进程中，应多向香港学习，立足自身条件，错位发展，如果缺乏整体战略协调，可能由于同香港、深圳功能配置重叠而受到既有格局的制约。

综上所述，香港国金中心体现出“聚合作用”，而广州国金中心体现着“叠加作用”，不同文化背景与价值取向造成了二者在城市整体环境关系和建筑功能空间上的差异。通过二者相似性及差异性内在成因的梳理分析，从中不难看出蕴含着政策导向、社会愿景和各种合力下最后的折衷统一，可为建设好国家中心城市提供有现实借鉴意义的依据和参考。 ■

资料来源：

图1: <http://www.veerchina.com>;  
图2、5、6: 广州大学建筑摄影副教授王良摄影;  
图8、13: 许李严建筑师事务所有限公司;  
其余图表均由作者自绘、自摄。

### 参考文献

- 1 王一鸣. 广州迈向国家中心城市的战略选择[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2012: 7-9.
- 2 余路明. 香港、新加坡国际金融中心比较研究及其启示[J]. 杭州大学学报(哲学社会科学版), 1990(4): 16-22.
- 3 陈丽玲. 关于广州建立金融中心的几点看法[J]. 港澳经济, 1994(Z1): 48-49.
- 4 俞梅珍. 难点、优势及成长模式——对广

- 州建立国际金融中心的若干思考[J]. 华南师范大学学报(社会科学版), 1995(2): 18-23.
- 5 张峰. 香港IFC综合体的启示[J]. 山西建筑, 2009(12): 16-18.
- 6 广州西塔. 中国[J]. 世界建筑, 2006(6): 33-39.
- 7 郭巍, 侯晓蕾. 高密度城市中心区的步行体系策略——以香港中环地区为例[J]. 中国园林, 2011(8): 42-45.
- 8 张艳. 走向政府-市场互动的城市新区开发——广州市珠江新城与洛溪地区案例对比分析与思考[J]. 城市规划汇刊, 2002(2): 54-56+80.
- 9 陈占祥. 马丘比丘宪章[J]. 城市规划研究, 1979(00): 1-14.
- 10 容柏生. 国内高层建筑结构设计的若干新进展[J]. 建筑结构, 2007(9): 1-5+34.
- 11 廖云龙. 浅谈广州西塔工程结构技术体系特点[J]. 广东土木与建筑, 2008(8): 7-8.
- 12 林燕. 浅析香港建筑综合体与城市交通空间的整合[J]. 建筑学报, 2007(6): 26-29.
- 13 钟艺萍. 高层密集区立体化步行空间的规划塑造——以广州市珠江新城核心区步行系统规划为例[J]. 规划师, 2010(S2): 147-150.
- 14 刘莉. 珠江新城核心区交通问题研究[J]. 中国水运(理论版), 2007(6): 66-67.
- 15 刘斌, 张晔. 城市中心区停车资源共享配置方法研究[J]. 交通标准化, 2014(11): 1-6.
- 16 龙江英, 吴乔明. 低碳城市交通体系规划之关键技术研究[M]. 成都: 西南交通大学工业出版社, 2012: 94-100.
- 17 孙琳, 尹为醇. 上海国际金融中心建设的差距与对策——以香港国际金融中心为例[J]. 学术交流, 2010(6): 109-116.
- 18 广州市人民政府研究室课题组. 发展广州金融产业 建设华南区域性金融中心[J]. 广东经济, 2005(12): 38-41.
- 19 贾肖明, 庄希勤, 朱俊杰, 等. 广州区域金融中心建设开启新篇章[N]. 南方日报, 2013-05-31A11.