



泛珠三角合作框架下 深圳的功能、定位与对策

公共政策课题组

编者按：最近泛珠三角地区签署 9+2 合作框架协议的重大举措，引起了海内外的广泛关注。在这个新的发展机遇中，深圳具有怎样的功能和定位，应该采取怎样的对策，是许多人都十分关心的问题。在我院召开的“泛珠三角地区合作中深圳定位与对策”内部学术研讨会上，郭万达博士、李津逵教授、陈秀珍博士等都做了精彩的发言。院公共政策组将他们的主要观点整理成一份对策建议报告。本刊特予刊出，以飨读者。

泛珠三角区域经济合作，对深圳经济发展既是机遇，也是挑战，对中国区域合作与发展的格局有着战略性的影响，其实质是地处我国发达经济地带的各个经济中心城市与内地广大腹地关联关系的增强。深圳作为一个正在迅速成长的经济中心城市，理所应当积极投身于与泛珠三角的区域合作，使自身和腹地地区的社会经济发展都得到推动。

一、 关于深圳参与泛珠三角区域合作的几个基本判断

1. “9+2”的背后是三角洲作为核心地的中心城市群与内陆地区之间相互促进与互动发展的关系。泛珠三角合作强调以市场推动为主、行政推动为辅的合作机制有利于深圳的核心地功能超越行政边界，实现与泛珠三角的互利共赢

要建设世界级的中心城市，就必须要有全球性的经济腹地；要建设国家级的中心城市，就要有覆盖整个国家的经济腹地；要建设区域性的中心城市，就要有覆盖整个区域的经济腹地。世界城市经济发展史表明，无论是国际性中心城市还是国家级或区域性的中心城市，以及围绕这些中心城市的城市群，一般都拥有相对广阔的腹地。它们从崛起到发展，必然存在对周边腹地的整合。谁能够在腹地的资源、市场和产业整合中占得先机，谁就能够将城市竞争力提升到一个新的更高的阶段。纵观全球城市化过程，腹地整合是区域经济发展过程中的一个重要环节，纽约成为国际性大都市和她通过伊利运河、中央-哈得逊河铁路不断开拓内陆腹地市场有着非常紧密的关系；鹿特丹港口能成为欧洲的门户，也和她通过莱茵河、新航道把欧洲内陆和沿运河经济区牢牢锁定为自己的经济腹地有着紧密的联系。

因此，深圳要成为泛珠三角区域的重要节点，发展广阔的腹地空间势在必行。深圳作为珠三角地区的一个中心城市，与其他城市相比，她在区位、市场、产业等方面的优势是内地其他城市所没有的；同时，一国两制框架下，深圳作为内地特区的身份和地位，又是香港所不具备的；因此深圳应当也有条件更充分发挥它的经济核心地作用，而泛珠三角合作所强调的以市场推动为主、行政推动为辅的合作机制，也有利于深圳的核心地功能超越行政边界，从而在广泛的合作中实现它与泛珠三角地区的互利共赢。

2. “9+2”合作格局更加突出了香港地位，深圳在参与泛

珠三角合作中将获得新的发展机会

多年来，广州、香港、深圳的龙头之争，或广州、香港两个城市群的竞争，使得“大珠三角”难以形成类似长江三角洲的一“头”（上海）统领的格局，而后者有利于城市功能定位和产业布局互补。泛珠三角区域合作定位于港澳两个特别行政区与内地省区层面，而粤港澳是本区域开展各项合作的主导者，其中，香港的地位更为明显。中共广东省委书记张德江在“泛珠三角区域合作与发展论坛”开幕时的讲话，再次明确香港和广东省之间“前店后厂”的紧密关系，即力争经过 10 至 20 年的努力，使广东发展成为世界上重要的制造业基地，而香港会发展成为世界上重要的以现代物流业和金融业为主的国际商贸服务中心，澳门则会发展成为世界上更具吸引力的博彩旅游中心和区域性商贸服务平台。由于粤港澳是泛珠三角区域的核心，这种“前店后厂”的合作分工关系，事实上间接确立了香港在泛珠三角中的重要地位。其好处在于，粤港澳的功能分异将促进这个地区的结构优化和整体功能增强，对泛珠三角的作用会更明显。深圳独特的地理位置使它兼有粤港澳各方的特点，所以在泛珠三角的合作进程中肯定会抓住许多新的机会。

3. 泛珠三角合作客观上加强了深圳在联结香港方面的“国际通道”作用，深圳“通道经济”的作用凸现

泛珠三角区域合作客观上加强了深圳在联结香港方面的“国际通道”作用，同时打通了珠三角与东盟自由贸易区之间的“通道”联系，强化了深圳“通道经济”的建设。从港口建设的腹地来看，深圳背靠珠江三角洲，又与香港结合在一起，既是全球最密集的加工产品制造基地，又是一个重要的国际商贸中心。此外，深圳又是正在崛起中的以港、深、穗为轴线的珠江三角洲城市群的重要支点和通道，地理上还处于东南亚各国的中心位置，因为香港国际机场通往亚洲各国任何一个重要城市的航班，其航程一般不超过四个小时。深圳可以通过香港使中国内地与国际市场特别是欧美市场保持紧密的联系，香港则可以通过深圳使国际市场与国内市场紧密联系，实现各方之

间的资本流动、劳动力流动、技术和信息交流，提高资源的利用和配置效率。因此，深圳依托优越的区位条件，完全能够在泛珠三角区域合作中发挥连通内地与港澳、内地与东南亚的“通道”作用。

4. 香港参与泛珠三角合作离不开深圳，泛珠三角区域合作在客观上也给深港合作带来了新的机遇

泛珠三角区域合作客观上为深港合作创造了更多的机会。深港合作不应该在泛珠三角区域合作中弱化，而应通过次区域的经济合作或次次区域的经济合作得到强化。深港经济合作的强化，对于泛珠三角的经济融合只会发挥更加积极的作用。因此，在积极推动泛珠三角区域合作的过程中，深圳可以通过全面落实 CEPA，积极推进深港经济融合，为泛珠三角区域整体合作起示范带动作用。随着 CEPA 的实施，港澳和珠三角地区的经济融合进程进一步加快，且两地经贸合作的具体形式将更加多样灵活。深港两地的合作在跨境区域合作、区域发展规划、基础设施建设配套、人员交流、通关便利、经济政策协调等多个方面，应开拓更广阔的合作领域。

二、深圳开拓泛珠三角腹地中的几个优势

1. 金融

深交所使深圳实际上成为国内仅次于上海和北京的重要金融中心；随着国家建立多层次资本市场政策的确立以及中小企业板的设立，深圳将再次成为国内举足轻重的资金筹集和交易中心。作为泛珠三角区域内唯一的国内证券交易中心，深圳将能给泛珠三角的企业筹资、融资等提供市场和平台。通过优先鼓励泛珠三角有条件的企业的上市融资，为泛珠三角各地方经济的发展注入新活力。深圳还是全国最重要的证券投资基金荟萃的城市，无论从基金的数量、规模还是从业人员，都占到全国全行业的近一半水平。巨大的基金市场和繁多的基金品种，能够吸引全国各地，特别是泛珠三角地区的富余有效资金投资

于获利可能性较大的证券市场，使投资资本在一定程度上获得超额的增值，相应扩大各地的财富总量。总的来说，深圳现已基本形成了按市场规律和国际惯例运作、功能齐全、机制灵活的区域性金融中心，形成了由货币市场、外汇市场、黄金市场、证券市场、保险市场、风险资本市场等构成的深圳金融市场体系。

2. 物流

经过 20 多年的努力，深圳作为我国重要的口岸城市和亚太地区的国际性大都市，其社会经济发展取得了巨大的成就，已经建立了一套较为完备的现代化产业体系和与之相适应的综合交通、信息网络体系，为深圳物流业的发展奠定了基础。2003 年，深圳港全年吞吐量突破 1000 万标准箱，居世界港口第四位。泛珠三角区域内适合集装箱运输的货物量巨大，深圳港相对于国内其他港口的专业优势、相对于香港的价格和手续便捷优势、已经形成的高密度的航线，将使其成为泛珠三角区域经济合作区域内不同于广州和香港的物流枢纽，在泛珠三角经济物资和资金交换、流动中起重要的“乘换枢纽”作用。

3. 制造业

深圳制造业的发展有两个特点，一是深圳的生产与国际市场的联系非常紧密；二是深圳制造业的本地联系很强，即深圳本地企业之间，深圳与周边区域之间形成了成熟的产业群，配套能力非常强。这两个特点促使深圳的制造业在短短的 20 多年间获得长足的发展。2003 年，深圳市规模以上工业企业完成现价工业总产值 5073.8 亿元，在中国各大城市中仅次于上海居第二位。深圳还是全国首屈一指的高科技城市，高新技术工业总产值达 2500 亿元，占深圳工业总产值的 45%，冠居全国。深圳高科技产业发达，人才济济，科技成果生产转化率更是多年在全国遥遥领先。泛珠三角区域内，各地区不乏有意义的科研成果和技术专利，但在当地由于各种因素，难以成功转化成生产力，他们可以在深圳的市场环境中得以转化，实现其价值，通过最原始的资本和技术积累后，待时机成熟再打回原地市场，

从而为当地经济发展做出贡献。深圳在这个过程中扮演了市场孵化器的角色，同时这种科研成果与技术在深圳的孵化又强化了深圳高科技产业基地的角色。

4. 深圳是一个移民城市且吸引了大量来自泛珠三角的劳动力，与泛珠三角地区存在密切的人脉关系

作为一个移民城市，深圳改革开放以来吸引了内地，特别是泛珠三角地区的无数人才和劳动力，形成了与它们的“人脉”。据深圳市信息化办公室的资料显示，深圳市民对外的电讯联系，除了广东省内，电话往来最多的四个省份为湖南、湖北、四川和江西。深圳目前开行着十几对跨局直达湖南、安徽、江西、福建等地的铁路客车；根据铁道部的规划，深圳还将作为京广——东部沿海高速铁路客运专用线的枢纽站，成为国家级的铁路客运中心。深圳目前常年开行的长途公路客运班车遍布泛珠三角地区，包括广西、湖南、江西、福建、贵州、重庆和四川。每天往来于湖南的客运班车为 105 班、江西 53 班、广西 26 班、四川 14 班、福建 11 班、贵州 9 班。

三、关于深圳参与泛珠三角区域合作的对策思路

1. 大力发展不同类型的资本市场，培育服务于泛珠三角的区域性产权交易市场

(1) 通过大力发展不同类型的资本市场，特别是把深圳产权交易中心发展成服务于泛珠三角区域的产权交易市场，满足区内中小企业、高科技企业的融资需求。

(2) 加快发展企业债券市场，积极培育证券投资基金、养老基金和保险基金等机构投资者。通过建立创业板市场培育发展风险资本市场，促进创业投资和高技术产业的发展。

(3) 利用现有的产权交易中心资源，加快电子产权交易系统的建设，建立起区域性的电子产权交易系统。积极创新，培育以高新技术为重点的现代技术成果交易行为，完善产权交易范围，提升产权交易层次。

(4) 要充分利用深港两地经贸、金融之间的比较优势，不断拓展金融合作新领域，促进深港资金、人才、技术、信息等要素的自由流动，以此促进香港金融业不断向深圳延伸和拓展。要充分利用香港作为国际金融中心的地位和优势，使深圳逐步成为与香港金融市场紧密相连的重要金融中心。

2. 配合产业结构升级的需要，将产业链条延伸至泛珠三角内陆地区，逐渐突出深圳的“总部”地位

泛珠三角区域合作客观上有利于深圳产业结构调整 and 产业升级，使深圳的产业转移与产业链条的延伸同步进行，而避免国际上一些地区因为成本因素推动产业转移而产生“产业空心化”的现象在深圳重演。现阶段，深圳在实施工业结构适度重型化的过程中，高等级制造业的进入必然迫使劳动密集型和低收入型制造业向与之毗邻和相对落后的泛珠三角内地省份转移。这种制造业产业转移行为，显然可以获得区域协调发展的“双赢”效果，深圳能够逐步将那些附加值相对较低，劳动密集性明显，对深圳产业结构优化与调整贡献相对较小的部分产业和企业移植到泛珠三角内合适的地区，在泛珠三角各相关省区形成深圳制造业转移园区，而深圳保留管理、设计、服务等“总部”职能，进而在深圳与泛珠三角之间实现产业结构的同步升级。

3. 与泛珠三角地区合作，促进深圳工业结构的适度重型化

深圳制造业转移的前提是其自身工业结构的适度重型化。与泛珠三角地区加强合作为深圳寻觅好的合作伙伴和开拓广大的市场提供了十分难得的机会。我们注意到，在四川、贵州、湖南和江西等地拥有国家在三线建设时期形成的许多高科技的军事工业，如航空制造、通讯、电子等，那里的钢铁、汽车、重型机械等行业也具备良好的基础。深圳完全可以在这些行业里找到合适的合作伙伴，进行制造业网络化，或者把深圳作为它们技术开发、产品销售、资本运营的门户，或者使它们成为深圳制造业信息化产品的市场。

4. 以产业投资和合作为契机，形成深圳与泛珠三角地区间

更密集的物流联系

深圳与泛珠三角区域的共同发展，一个最重要的条件就是在产业投资和合作的进程中实现充分的物流联系。深圳将在这个进程中巩固它作为泛珠三角区域内核心城市的地位。建议在泛珠三角区域协议开发第三方物流，发展以集装箱为主的多式联运，共同建设 EDI 系统。海关、商检、外管、税务、银行要加强协作、协调和配合，共同搭建现代化的物流服务平台。以今年 1 月 31 日深圳市和成都市签订《深蓉海铁联运合作协议》为契机，今后，深圳可以继续与泛珠三角区域省份或城市联合简化海关程序、统一海关报关系统等，降低通关和物流成本。

5. 在物流网络的基础上，以共同的旅游网络激励客流的增长

粤港澳是我国国内旅游网络的焦点之一，泛珠江三角洲地区分布着极其丰富的旅游资源，旅游业的发展蒸蒸日上。两地间旅游资源存在明显的优势互补，如果大家联手构造遍布泛珠江三角洲地区的旅游线网，共同推出一些旅游产品（商务、文化、生态、边境旅游等），无论对于国际（东南亚、东亚和欧美）客源市场还是对国内其他地区的客源市场都将是有竞争力的。

6. 共同进行人力资源开发，发挥深圳工业化、城市化在区域协调发展中的作用

深圳制造业的继续快速发展仍然需要大批熟练的技术工人。此外，在劳务输入方面，深圳可以采取成建制地（村或镇）从泛珠三角内陆地区输入外来务工人员；也可以联合泛珠三角内陆地区有关部门或民间机构共同投资于职业技术教育领域，专门培养深圳所需要的基础人才或技术人才。通过采取以上积极措施，进一步加强深圳与泛珠三角区域的经济和社会联系，将泛珠三角纳入到深圳的辐射范畴中。

7. 与泛珠三角地区主要城市之间建立正式和紧密的互动合作机制

（1）深圳应积极倡导和发起建立类似粤港联席会议的泛珠三角地区市长联席会议制度，形成泛珠三角地区主要城市之间

的直接对话，并在市长级的会议制度下安排若干个专业工作小组。

(2)应积极倡导和推动建立泛珠三角地区主要城市市长主导下的双边和多边互访制度，加强政府和企业之间的协商，其中，深圳应该比别的城市表现出更主动的姿态，考虑的问题应更全面。

(3)深圳应为泛珠三角地区各个城市在深圳开辟技术开发、信息搜集、营销中心、资本运营、人才招揽等工作提供方便。

(4)深圳应与泛珠三角地区各个城市共同向中央政府和铁道部提出，建设以深港铁路枢纽为端点的辐射西南地区的高速铁路客运专用线(可以称之为“西南—华南高速线”)，如果成功，这条铁路将成为泛珠江三角洲地区融合的轴线。

(5)深圳应与泛珠江三角地区各个城市共同签署关于建立共同的人力资源开发的协议，开展在劳动力输出、户籍管理、输出前或就业后的培训、子女教育、计划生育等方面的合作。

(6)泛珠三角的腹地整合应该加强航空、集装箱港口、铁路、高速公路的建设。深圳可倡导由泛珠三角内各成员体政府共同出资，同时吸收区内企业投资，组建股份化的泛珠三角基础设施建设基金或公司，以提升珠三角区域竞争力和优化配置区内交通资源为目标，采取国际化专业公司方式，完全按市场化原则进行运营。

执笔：廖明中

《脑库快参》是综合开发研究院编印的一种内部参阅资料。

《脑库快参》的对象是社会精英和高品味的读者群：各级政府决策部门、大学和研究机构的学者及海内外各类企业和机构的高层管理者。

《脑库快参》以重大政策和重大现实经济问题的分析研究为主要内容，同时选登国内外最新重要经济动态和信息，发表富有价值和启发性的评论文章。

《脑库快参》注重思想性、启发性和政策性，努力做到思想敏锐、观点鲜明和理论超前，同时坚持文字上的生动活泼和流畅可读。

《脑库快参》将不定期编印，每期一个主题，每篇文章三、五千字甚至更长一些不等。

《脑库快参》以综合开发研究院研究人员所撰写和摘编的稿件为主，同时也广泛欢迎社会各界及学者积极参与。

地址：深圳市银湖路金湖一街 CDI 大厦

邮编：518029

电话：0755-82487878、82471317

传真：0755-82410997

网址：<http://www.cdi.com.cn>

联系人：郑宇劼 电邮：zyj@cdi.com.cn

责任编辑：张朝中 电邮：zhangchzh@cdi.com.cn