

SHENZHEN SHIFOU BUXING LE

深圳是否

一座耀眼的年轻城市遭遇她有史以来的最大争议，遭遇太多貌似理性化的挑剔和冷眼，更多的人对她左看右看，上看下看……

有人为她骄傲，有人为她忧怀，有人预言其衰退，她到底怎么啦？

了，行了？

李永清 著



合肥工业大学出版社

深圳是否

不行了？



李永清 著

合肥工业大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

深圳是否不行了? /李永清著. —合肥:合肥工业大学出版社,2003.9

ISBN 7-81093-060-5

I. 深… II. 李… III. 地区经济—经济发展—研究—深圳市
IV. F127.653

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 080568 号

深圳是否不行了?

著 李永清 责任编辑 方立松

出 版 合肥工业大学出版社
地 址 合肥市屯溪路 193 号
电 话 总编室: 0551-2903038 发行部: 0551-2903198
版 次 2003 年 11 月第 1 版 2003 年 11 月第 1 次印刷
开 本 889 × 1194 1/32 印张 11.25 字数 220 千字
发 行 全国新华书店
印 刷 合肥星光印务有限责任公司
邮 编 230009
网 址 www.hfut.edu.cn e-mail cbs_fxb@hfut.edu.cn

ISBN 7-81093-060-5/F·6

定价: 18.00 元

如果有影响阅读的印装质量问题, 请与出版社发行部联系调换

序

走“一体化”与“多元化”之路

——从深圳与珠三角的发展定位说开去

深圳市社会科学院 乐 正

似乎很少有城市会像深圳这样，在生存的意义和发展的方向上不停地受到来自各方面的质疑。

20多年来，对深圳的批评、疑虑和反思，每隔几年就发生一次，呈周期性的轮回，从未停止过。在叩问、责难和反思中成长，几乎成了这座年轻城市最基本的特征。

近期，关于深圳命运与珠三角发展定位的讨论再次受到各方人士的关注，这是一个好的现象。值得注意的是，越来越多的研究者没有从自我中心的地方立场出发，而是用视野开阔、相对超脱的“第三者”角度，从全国或泛珠三角的大局出发，探讨深圳与珠三角的定位问题。应该说一味地为自己所在的城市唱赞歌，或貌似批评家地胡骂一通，都是人们所厌烦的。这种超脱、冷静的第三者角度和大局意识是一个研究者应有的胸怀，从中所引出的研究结论要比自恋和自虐来得更客观、更理性。

李永清的新著《深圳是否不行了？》就再次向人们展示了

一位冷静的研究者的理性思维。书中不乏作者独到的见解，尽管有的看法会有不同视角，但我感觉，对一个思想者来说，有时结论的是与非并不重要，而勇敢的诘问与探索精神和严谨求实的态度是人们所关注的。从这个角度来看，我是赞赏作者的独立思考精神的，也愿意把这本新书推介给大家。同时，我也想借此机会，把我近日对深圳发展定位的粗浅思考一并奉献给关心深圳的读者，希望能引发人们进一步思考和研究。

（一）深港经济“一体化”的意义及其可行性

每当谈到深圳的定位问题时，一个绕不开的尴尬是深港经济关系。当深圳人说要建国际化城市时，旁观者会问：深圳与香港如此接近（世界上恐怕没有哪两个中心城市会像深港这样在空间与功能上如此亲密），怎么可能会有两个各自独立的国际化城市呢？当深圳提出要建区域性金融中心和物流中心时，同样的疑问也随之而来。

其实，对这一问题的回答很简单，我们甚至可以认为这是一个“伪命题”。问题的关键是：长期以来，人们习惯于从行政区划的角度思考城市发展问题，而不习惯从经济要素和功能的角度思考问题，如同谈经济问题时总喜欢按所有制情结一样。在客观上看，深港是一个正在形成中的密集型都会圈。在3000平方公里的狭小区域范围内出现两个功能强大而完全独立的中心城市是不可思议的。深港两市的经济功能都是外向型的，也就是说深港以不同的方式（一个提供产品，一个提供服务）影响着国际市场，而且这种影响的产生是以两地的捆绑式联动为前提和基础的。另外，就城市本身的规模与互动功能来看，香港有670万居民，深圳常住人口超过500万，“五普”统计更达到700万。1400万人生活在3000平方公里的区

域内，使得两地建成区之间的缝隙越来越小，在空间上间隔开来的可能性也越来越小，城市的发展空间不得不融合。深圳是香港陆路与内地交往的惟一通道，香港人由陆路进入内地必经深圳。同时，深港之间互为目的地的交往也达到空前的深度与广度。目前两地的互动人流在日平均30万~35万人次，年平均1.2亿人次的水平；车流量在日平均3.5万辆次，年平均1200万辆次的水平。两个城市间如此大流量的互动在世界上也是罕见的。因此，深港都会圈已经是一个无法回避的客观现实，而不是没有现实基础的“臆想”。

当然，说深港之间都会圈已经实现了无缝融合，也不现实。两地间差异也是不能忽略的。我认为，两地最大的差异在两个方面：经济发展水平和政治法律制度。从经济发展水平看，香港已进入后工业时代，是现代服务业为主的经济体系，实行的是最彻底的市场化、国际化的资本主义，它的价值地位在于它的经济具有世界一流的市场化和国际化水平，另外香港是一个较为成熟的现代化国际经济中心城市，拥有世界一流的城市基础设施，在政治法律体系上也是一个相对独立的。而深圳仍是一个发展中的城市，处在工业化的中高级阶段，制造业仍是经济增长的火车头，深圳的国际化也主要表现在加工贸易方面。深圳是中国的经济特区，是中国改革开放的排头兵，实行的是社会主义市场经济，处于中国与世界两个市场的交集点上，但深圳仍是中国内地社会主义的一部分，经济政治的自主力极弱，特别在法律、海关、金融、货币、税制和人员出入境等方面都受制于国家的整体制度，不能自主。上述这两大差异就决定了两地的一体化要在特殊的框架下进行，这种特殊框架就是按“一国两制”和“一都两区”模式所形成的深港经济圈。这个经济圈是一种刚柔并济、虚实相间、原则性与灵活性

相结合的发展模式。

具体来说，她包括以下四方面涵义：

一是“一国两制”。香港回归之后，“一国两制”、“港人治港”方针是处理内地与香港关系的总体原则。根据香港基本法，在基本的社会制度方面，香港保持原有的制度不变。香港居民仍然享有原有的自由和合法权益。内地全力支持香港特别行政区政府的工作，不干预特区自治范围内的事物，努力保持香港的繁荣稳定，增强香港的国际竞争力。多年来，“一国两制”、“港人治港”在香港得到了很好的实施，取得国际公认的成就。当然，在实施“一国两制”的过程中，也不断遇到一些新问题。特别在内地与香港的经济合作领域，由于政府操作部门对“两制”的刚性难以把握，致使两地经济要素的流动遇到较大障碍，甚至出现与香港交流比与外国更难的现象。毗邻香港的广东（包括深圳）很难按照市场的需求加强两地的经济融合，珠三角也很难把港澳包括进来。

我们认为，在实施“一国两制”和 CEPA 安排时，应以有利于中国经济的整体发展、有利于香港的繁荣稳定、有利于珠三角的资源整合（“三个有利于”）为基本出发点，按照互动互利、务实可行、与时俱进的原则，处理两地经济发展中的问题。具体来说，在现有的制度框架下，两地的政治与法律制度仍应坚持“井水不犯河水”，继续强调“两制”界限的刚性；而在经济领域，两地则没有必要刻意去加以分割，使“两制”变成阻碍两地经济融合和要素流通的制度屏障。而应在满足两地市场需求、增强两地国际竞争力的共同目标下，软化“两制”在经济合作中的人为阻碍，强调“一国”的共同利益，为要素自由流动提供便利，结成以市场为基础的利益共同体。

二是“一都两区”。由于香港与珠三角在地域空间上连为一体，因此，在 CEPA 框架下，首先与香港实行产业开放对接的将是珠三角，特别是深圳。香港和深圳是中国两个不同性质的特区。在空间上，深港两地合起来只有 3000 平方公里土地，不足北京的 1/5、天津的 1/3、上海、广州的 1/2。深港两地可供城市开发用地不足 1200 平方公里，是上海的 1/5。与一些国际大都会相比较，地域空间更显得非常狭小，因此，通过港深都会圈的模式，加强两地的经济融合，使香港的营运市场空间向深圳特区延伸，造成事实上的大都会圈。

三是求同存异。港深两地在政治法律制度、经济发展水平与社会生活方式都存在着明显的差异。但就经济方面看，香港是以服务业为主导的经济体系，而深圳以第二产业为经济的主要支撑点。在对外贸易方面，香港以服务贸易为主，深圳以加工贸易为主。另外，两地的金融货币制度和海关税制也完全不同。但是，深港经济又具有极强的同质性，表现在：市场规则是两地经济的共同基础，提升国际竞争力是两地发展的核心所在，为中国经济发展吸纳更多的国际资源是两地的共同责任。另外，两地经济动力的同质性（外力推动的开放型经济）、自然条件的共同性（区位、港口）和产业互补性（香港国际化的服务业与深圳国际化的制造业）、要素互补性（香港的资本、市场与深圳的土地、人力和高科技），制度资源的互补性（香港资本主义的市场体制与深圳社会主义的市场体制）。这种资源组合所产生的聚化作用和综合实力是中国其他任何城市所不能比拟的（两地 GDP 近 1900 亿美元，外贸进出口超过 5000 亿美元，港口吞吐量 2.8 亿吨，集装箱吞吐量 2700 万标箱），两地的市场化、国际化和产业优化组合水平在世界经济中心城市中也是卓越的。在 CEPA 的制度框架下，两地经济

的融合进入更广泛领域和更深的层次，它必将在大大降低运营成本的同时，大大提升两地的竞争实力。

四是合二为一。目前深港两地的发展目标定位同质性非常强，例如两地都以国际化城市为基本定位，两地都重视发展金融、物流、贸易、旅游、地产和高新技术产业，如果两地各自为政，在同一领域、同一空间搞“双中心”的话，其结果必然是互补的资源变成互争的资源，造成“ $1+1<1$ ”的结果。因此，我认为，深圳提出建设国际化城市的目标是正确的，但是，深圳是不可能单独成为一个国际化城市的，它只能在与香港的融合中将自身提升为国际化城市，与香港共同成为一个国际经济中心。同样，香港的各项优势也只有与珠三角融合起来才能做大做强，提升其在国际上的竞争优势。因此，与其让有限的竞争资源一分为二，相互削弱，不如合二为一，形成合力，实现捆绑式发展，构成强强联合的“港深经济圈”，产生“ $1+1>2$ ”的经济效益。因此，我们相信，由两个特区构成的深港经济圈，是中国最有条件建设世界级经济中心的都会圈。

深圳的发展不仅要与香港融合，还要与珠三角实现融合和一体化。深圳应自觉地把自身作为珠三角的一部分，主动加强与三角洲其他城市的沟通协调，在更大的空间寻求发展机遇，进行资源组合，特别要树立珠三角的发展概念，在国际化、市场化的规则下，把港、深、莞、惠的资源有机、有效、有序加以整合，做到取长补短、综合发挥、互利共进，使珠三角更好地成为提升中国经济国际竞争力的龙头。

（二）“多元化”是中国经济也是珠三角发展的必然趋向

近些年来，各地都在研究竞争力问题，随之而来的是不同

地区、不同城市之间的“龙头”、“中心”之争，大有愈演愈烈的趋势。当有人听说深圳要建高科技城市时，问：深圳如何能与北京、上海争？听说深圳要建区域金融中心时，也有人问深圳拿什么拼上海、拼广州？言下之意，中国在各个领域的龙头和中心只能有一个，其他城市有此意愿就属非分之想。如果不用地方利益的立场来看问题，未来中国的发展决不能处处是中心，个个是龙头，搞得只见星星不见太阳，也不能惟我独尊，一家垄断。

根据区域经济学的极化理论，世界上有三种发展模式：一种是单核式的经济增长。如巴黎之于法国，伦敦之于英国等；一种是双核式的经济增长。如东京、大阪之于日本，悉尼、墨尔本之于澳大利亚，多伦多、蒙特利尔之于加拿大，莫斯科、圣彼得堡之于俄国，圣保罗、里约之于巴西，孟买、加尔各答之于印度等；第三种是多核式的经济增长。如美国、德国、意大利、瑞士等。以中国庞大的市场体系和区域经济格局，现在与将来都应该走多核的经济增长道路。建构由香港（珠三角）、上海（长三角）和北京（京津唐）为核心的三个国家级经济轴心，和以武汉、重庆、成都、青岛、大连等中心城市为支点的多核经济圈与市场体系，作为所在区域的经济增长极，这既是近代历史的惯性，也是未来发展的需求。现在的问题是，目前这些城市极化功能较弱，对各自区域的经济拉动作用仍不理想。强化香港对华南乃至中国经济的极化作用，强化香港在整个中国经济的对外开放方面的牵引作用，对整个中国经济的空间战略布局无疑是极为必要也极有意义的。

珠三角的发展也是如此。细心的研究者会发现，近些年来深圳人已对珠三角龙头之争没有兴趣，深圳既不想做龙头，也不想做中心，而把发展的主要心思放在加强融合，提升自我方

面。即加强与香港的融合，加强与珠三角的融合，在融合中找准自我的发展定位，提升自我的发展水平。我坚持认为，未来珠三角的发展应放弃小珠三角的概念，树立大珠三角和华南经济圈的观念；放弃单核的发展模式，建立多元化的双引擎发展模式。

事实上，珠江三角洲已成为一个不可分离的经济圈，每一个城市都在其中有自身的定位，如果想无视三角洲的整体实力效应，独立地谈提升某一个体城市的竞争力，将是短视的，也是不可能实现的。我认为，目前笼统地说任何一个城市是珠江三角洲的龙头都是不准确，也是不恰当的。每个城市都有其特有的功能优势，也有自身的弱项；每个城市的发展都受到周边地区的影响，需要周边地区的支持。因此，要提高地区竞争力，无论香港、广州或者深圳，单靠城市自身的力量是远远不够的，必须加强整个珠江三角洲的功能整合，合纵连横，相互间既竞争又合作，在功能上互补共进，通过产业链、市场链和城市链，把整个珠江三角洲结成一体，做大做强，使之成为中国产业升级的龙头和世界级的优质贸易加工基地，实现三角洲城市群的互利共赢。

我认为，未来的珠三角可形成双轴心联动的发展格局，即以香港和深圳为组合轴心，拉动东莞、惠州，在珠三角东部形成国际化程度较高的产业链和都会圈，以广州、佛山为另一组合轴心，在珠三角西部形成面向国内市场为主的综合性产业链和都会圈。以这两个组合轴心，形成产业、流通和都会功能极强的珠三角大经济圈和都会圈，成为中国外向型经济的龙头。

先说港深轴心。香港目前已是亚太地区重要的国际化经济中心城市，在金融、贸易、航运、信息、旅游等现代服务业领域，已形成较强的国际竞争优势，2001年香港的贸易总额达

到 3909 亿美元，访港旅客达 1372 万人次，2000 年吸收外国直接投资曾达到 620 亿美元。目前香港有 948 家跨国公司的地区总部，2171 家地区办事处，139 家内地企业在香港交易所上市，筹集股本 920 亿美元。就市场功能与体制而言，香港的优势更十分明显。香港目前仍是世界上经济自由度最高的地区，在市场的国际化、信息化和法制化方面，也是国际公认的先进城市，中国尚没有一个城市能望其项背。就深圳而言，深圳多年来一直是中国外向型经济的排头兵，在外贸出口、吸引外资、国际航运方面处于内地的前列。去年深圳外贸出口达 465 亿美元，同比增长 24%，实际利用外资 47 亿美元。集装箱吞吐量为 760 万标箱，高新技术产品产值 1650 亿元。由此可见，港深轴心的优势和特点是，深圳的第二产业与香港的第三产业互动，加上毗邻的东莞、惠州，珠三角东部地区形成了年出口额高达 2600 多亿美元的国际经济区（其中深、东、惠三市 613 亿美元），构成了中国国际化程度最高、外向型实力最强的城市经济组合。我认为，未来的深圳是无法单独建成国际性城市的，它必须与香港组合在一起才有国际性可言；同样，未来的香港是无法单独建成创新产业中心和国际航运中心的，它也必须与深圳以及珠三角结合在一起，才能在这些领域有大的作为。因此，深港两地应该在“一国两制”的政治框架下，建立“一都两区”（一个都会圈两个特区）的经济轴心，以更紧密更广泛的合作，实现捆绑式发展。港深轴心目前面临着巨大挑战是，国际市场的不景气、经营成本高、香港转口贸易的低落和经济结构、制度缺陷的显露、深港合作存在心理障碍、两地政府之间缺乏制度性的协商机制、缺乏联手操办的综合性国际大项目，跨境的通行设施与机制也有缺陷，等等。

建设港深轴心，从香港方面看，应首要解决的问题有三：

一、建立大香港概念。自觉加强与珠三角的双向互动，加强要素与产业的一体化。不能只把珠三角视为香港的“乡下”和工业郊区，而要依托珠三角发展香港的创新产业、制造业和现代物流业，在主动为珠三角提供各种市场服务的过程中，扩大香港产业结构的基础，减少香港经济对地产、金融、转口贸易的畸形依赖，实现自身的产业结构调整与升级。同时，在举办招商引资、会展采购、旅游节庆等活动，建设基础设施、申办主办国际大型项目等方面，可以与珠三角通力合作，进行捆绑式规划、建设和宣传。香港还可逐步放宽到港的限制，鼓励内地人到香港访问和旅游，创业和置业。

二、大幅度降低香港的营运成本。应树立香港与珠三角连为一体的大香港观念，打通和拓宽香港与珠三角的各种互动渠道，适度地将部分服务业的运作中心转移到深圳与广州，鼓励香港人走出小香港，树立到珠三角就业生活的新观念，以此大幅度降低香港的高薪金、高租金水平，改善不合理的高福利、高失业现状，提高香港的市场竞争力。在各地竞争加剧的情况下，把香港租金的下跌视为一种“损失”和“不景气”；在经济低迷的情况下，仍死守小香港的高薪政策，视其为“高品质”的象征，是不合时宜的陈旧思想，是缺乏理性和灵活性的表现，必然导致香港吸引力和竞争力的进一步下滑。

三、全面提升香港的人力资源素质。香港人的市场意识、国际意识、法制意识和敬业意识是一流的，但受“挣快钱”意识的长期熏陶，阻碍了香港人科技创新意识和能力的提升，阻碍了香港人对长线大实业项目投资的意欲。香港应打开城门，从国际和内地吸引优秀青年来港读书，吸引各类专才来港工作。同时，加强与内地的教育互动，用内地的教育资源来培养香港学生，提高香港人力资源的造血机能。

作为珠三角经济区的另一轴心组合是广州、佛山。广州目前综合经济实力处于全国第三位，而且，极有可能近期超越第二位的北京。广州产业门类较全，近年产业结构调整处于积极上升的良性状态。广州的城市基础设施建设速度快、起点高、效果好。南沙开发计划，拓展了广州的发展空间，将有利于巩固广州在珠三角的轴心地位。佛山在电器、建材、家具制造业的品牌在全国赫赫有名，在国内市场占有率很高。顺德、南海多年一直名列全国百强县之首。2002年，广州与佛山的国内生产总值占全省35.4%，如再加上珠海、中山、江门、肇庆，占全省的63.6%。同时，广州、佛山以及珠三角西部地区对香港投资者的承接能力也很强，外贸出口虽然只有362亿美元，但仍远超过上海，是全国外贸出口的发达地区。所以，广州与佛山的轴心组合具有综合性强，国内外两个市场均影响力大的特点。当然，目前珠三角西部各市之间的合作与整合仍是处于自在无为的状态中，广州和佛山均缺乏整合的手段与机制，凝聚力和向心力不强，各市依托轴心协力发展的积极性也不高，这将严重影响经济航母的形成。

当今的时代既是竞争的时代，又是合作的时代。在21世纪的区域竞争中，经济区和城市群内部的合作，将会产生1+1大于2的整合效应。想要依靠城市单一的力量称雄天下，几乎不可能，在珠三角地区更是如此。合作将共繁荣，离心将同衰落。不管是香港、还是广州、深圳，都已意识到外界竞争的巨大压力，应尽快消除心理上、体制上和设施上的障碍，不再做无谓的龙头之争，协起手来，自觉地融入珠三角经济区和城市群中，以港深都会圈及广佛都会圈双轴心组合的模式，“双龙戏珠”，整合珠三角各种资源，打造珠三角经济航母，带动华南经济的整体腾飞。拟议中的珠三角城际快速轨道系统、粤

港澳大桥、深圳西部快速通道、深港口岸 24 小时通关和一地两检等设施 and 举措，都将大大强化珠三角内部地区的联系，对这一地区的经济发展，特别是外向型经济起推动作用，具有重要的战略意义，应积极考虑，尽快上马。我们相信，珠江三角洲地区是有条件有实力克服各种困难，迎接亚太各新兴工业化地区的挑战，把中国经济这块金三角建成世界级的加工制造业中心、亚太地区的商务营运中心和中国外向型经济和产业升级的龙头。

（三）珠三角与华南经济圈

过去的小珠三角观念是典型的行政区划主导观念，只将广东省管辖的 9 个城市列入其中，而将广东省管辖不了的香港澳门排除在外，将广西、海南、湖南、江西通通视为与珠三角不相干的外地。相比较长三角的地区联盟来看，实在是心胸狭隘、太小家子气，极不利于珠三角和华南经济的长远发展，于己于人都不利。在香港、澳门主张回归珠三角，长三角的跨省区联盟步步推进的形势下，小珠三角发展观念渐为人所唾弃，取而代之的是大珠三角和华南经济圈概念。这是广东未来发展的一场观念革命，是珠三角发展模式的重组过程。在大珠三角的框架下，与长三角的“一拖五”（上海为大中心，带动苏州、无锡、杭州、宁波、南京五个次中心）所不同的是，双轴心组合的“二龙戏珠”是珠三角发展的独特模式。

珠三角作为中国经济增长的主要引擎之一，光顾自身的发展是远远不够的，它责无旁贷地要拉动整个广东省的发展。目前，广东的非三角洲地区与三角洲的差距越来越大，这不仅是非三角洲地区的悲哀，也是三角洲地区的悲哀。它至少说明三角洲经济在高速发展中并没有轴心化，珠三角的发展主要是承

受外部资源（主要是香港的投资和内地的市场）的拉动影响，而自身并没有成为投资源头，除了香港之外，珠三角经济最活跃的并不是大的中心城市，而是中小城镇，它们像海绵一样吸取了来自香港和内地的资源，把自身发展的很好，但无力拉动其他地区，无力承担增长极的功能，因而它的极化辐射作用是很有限的，它与其他地区发展的关联性不足。过去人们一直期待的产业梯度转移没有在广东其他地区发生。广东省的非三角洲地区从三角洲获取的投资项目极少，即便是毗邻三角洲的清远、阳江、惠阳、从化等地也是如此。从这个意义上说，珠三角的经济繁荣是靠香港的外力拉动，靠一群明星企业和明星中小城镇支撑的，它在不断做强，却始终未能做大，始终未能走出4万平方公里的发展空间。

目前，珠三角与周边省区并没有形成主动合作、积极联动的关系。华南经济圈并不是一个新概念，许多年前人们就认为珠三角作为一个动力十足的发展引擎，应该对整个华南地区经济发展产生影响。但实际上，从珠三角出发不足半天的车程，你就很难感受珠三角影响力的存在。整个华南地区经济发展仍处在各自为政，缺乏统筹与联动的自为状态，各省区的政府没有坐在一起共商发展大计，一个对华南资源进行整合与重组的机制也是不存在的。因此，华南并不是一个经济统筹与考量的区域，各省区在空间上相关性并没有造成经济上的相关性。这一特点与长三角跨地区联动形成鲜明对比。在长三角有一个积极作为的强势政府的运作传统，政府在整合资源方面扮演重要角色。在广东省，强经济是强市场造成的，政府奉行的是无为而治的积极不作为信念，一切顺其自然，由市场调节。一旦市场不作为时，必然出现发展失调失据的不平衡局面。因此，出现珠三角地区经济脱离华南整体，一枝独秀式的发展，原因主

要是珠三角经济的非轴心化（不是投资源）和政府的少作为造成的。没有远虑必有近忧。在香港积极回归珠三角，创建大三角洲的时候，珠三角是否应该回归华南，为创建大华南经济圈呢？学者在分析珠三角发展的弱点时，都对其狭小的腹地，极弱的跨区域联动能量提出了批评，这也确实是广东省发展中的不足。为了盘活整个华南地区的资源，平衡广东省地区间的差距，增强珠三角的发展后劲，广东应该突破行政区划界限，主动与周边省区协调，建立五省联席会议机制，创建华南五省统筹联动的发展格局。

华南经济圈的发展战略应该是强化深港都会圈与广佛都会圈的轴心功能，建立以大珠三角为核心，以两水（珠江、海岸线）两线（京广线、京九线）为轴线，以南宁、柳州、桂林、梧州、湛江、海口、韶关、衡阳、梅州、赣州、汕头、厦门等12个城市为支点，覆盖粤、桂、琼全境和湘南、赣南和闽南的华南经济联动网络。只有这个联动网络真正联起来、动起来，珠三角才有发展后劲与支撑点，华南也才能真正扮演中国经济龙头的作用。

从某种意义上说，中国经济的高速增长得益于地方政府发展区域经济积极性的空前高涨，和提升区域竞争力欲念的不断增强。但是，目前体制缺陷，制度屏障所造成的负面影响也在与日俱增。各自为政、重复建设、资源封锁、要素阻隔正在成为中国高素质增长的巨大障碍。因此，每一个城市在考虑自身发展定位和目标时，多一些“第三者”角度和大局意识，少一些“诸侯”观念和小地主意识，这是建立理性的发展思维的基本前提，也是我们消除无谓争议所必须的。