

上海财经大学中国产业发展研究院

# 成果要报

第2期（总第7期）

中国产业发展研究院办公室

2014年2月10日

---

领导批示:

**中国(上海)自由贸易试验区建设与上海产业的转型升级和空间布局——兼论亚欧陆路运输革命与中国丝绸之路经济带战略对上海经济中心地位的颠覆性冲击**

**【成果摘要】**本报告是在建设上海自由贸易区实验区和推动中国丝绸之路发展战略的大背景下考虑上海的产业升级和空间布局的。本报告的计量研究表明：静态地看，30年来华东七省市的经济和贸易发展

已经奠定了上海“超越香港和新加坡，比肩纽约、伦敦、巴黎和东京”的物质基础。但动态地看，由全球贸易增长中心的“向西迁移”所呈现的“贸易革命”，由中国高速铁路网和欧亚大陆桥的建成和运营所体现的“运输革命”，以及推进中国陆上和海上丝绸之路经济带所反映的“国家发展战略的大调整”将会对上海的区位优势和经济中心地位带来颠覆性的冲击，即以上海为代表的中国沿海地区与重庆为代表的内陆地区之间的区位优势发生逆转——前者由传统的以日美为核心的贸易“前线”变为现在以亚欧非为支柱的贸易“后方”。在这个基本判断下，我们提出了以“四个中心建设”为核心的产业升级建议和在大中华和全球空间来布局上海产业发展，培植上海的经济势力范围的对策。

## **一、未来十年上海将超越香港和新加坡，成为比肩纽约、伦敦、巴黎和东京的国际一流的经济、航运、贸易和金融中心**

我们采集了美、英、法、西、德、意与日的前三大城市和包括上海在内的 25 个国际大都市以及 14 个国内一线港口城市的有关综合经济贸易科技数据，应用现代统计学中的聚类分析技术进行分析，获得如下的启示。

### **（一）上海正成长为国际一流的城市**

通过将上海与美国纽约、英国伦敦、法国巴黎、德国柏林以及日本东京等 25 个城市进行聚类分析，我们发现，20 世纪 90 年代末和 21 世纪初的上海属于与多伦多、大阪、名古屋及洛杉矶的经济实力

最接近的二、三国际流城市。21 世纪初的上海已经成为与国际一流城市东京经济实力最接近的城市。2008 年全球金融危机之后，有中国强大经济和贸易后援的上海已经成为与伦敦经济实力最为接近的城市。

由于我们选择的指标体系既包括度量经济和贸易规模的数量指标，也包括度量国民教育、文化与科技素质和政府行政效率的质量指标，我们的聚类分析体现 25 个国际城市的综合经济实力，因此，我们可以确认，上海已经和正在成长为国际一流的大都市——未来十年，上海一定会成为与纽约、伦敦、巴黎和东京比肩的国际航运、贸易和金融中心。

## **（二）广州和深圳将是上海最有力的挑战者**

在国内众多的国际大都市的备选城市中，究竟谁是我们的朋友、谁是我们的敌人？我们选取上海等 14 个中国一线港口城市进行计量分析。我们的研究表明：

20 世纪 80~90 年代，以天津和大连为代表的北方港口城市群成为与上海综合经济贸易和港口吞吐量最接近的竞争者。但在 21 世纪之后，广州和深圳为代表的南方港口城市群成为与上海综合经济贸易和港口吞吐量最接近的竞争者。

自 21 世纪以来，以南方港口城市群为基础的广州和深圳，与上海综合经济贸易和港口吞吐量实力最为接近。从目前中国着力谋划“海上丝绸之路经济带战略”和积极推动欧亚第三大陆桥战略——它以深圳港为代表的广东沿海港口群为起始点，形成一条与海上丝绸之

路相竞争南部“陆上丝绸之路”。相较于地处华东的上海，广州和深圳凭借坐拥华南，连接华中和西南的地缘优势，成为上海梦想的最有力的挑战者。

### **（三）上海经济势力范围的宽度和深度，上海物流网的广度和厚度是决定上海未来大都市实现的重要基础**

回顾过去，我们可以确认，占中国经济和贸易总规模 37% 和 42% 的华东地区，已经为上海成就其超越香港和新加坡，比肩纽约、伦敦、巴黎和东京的国际一流大都市梦想，奠定了较为雄厚的物质基础。

展望未来，我们发现上海和广州所在的华东和华南地区，经济和贸易增长的潜力接近于极限，而未来制造业和贸易增长的核心则迁移至华中、华北、西南、西北和东北。

上海经济势力范围的宽度和深度，上海产业转型升级的高度和空间布局的广度，上海物流网的广度和厚度，决定了上海未来“超越香港和新加坡，比肩纽约、伦敦、巴黎和东京”的大都市实现的速度和效率，立足长三角，放眼大中华，向贸易成长区——华中、西南与西北转移劳动和资源密集型制造业成为上海产业空间布局的必然选择。

## **二、上海成就国际贸易、航运、金融中心的路径**

通过对全球国家数据和城市数据的计量分析，我们得出如下结论。

### **（一）以技术进步预防上海服务经济的“香港化”和“印度化”**

从对全球 214 个经济体的 20 年的数据计量分析中，我们得到的一致性的结论是：国民消费水平的提高、技术进步程度的深化、服务贸易的便利化以及城镇化是促进一个经济体从制造业经济成长为现代服务型经济的重要因素。

在发展现代服务业经济中，中国香港和印度是上海必须引以为戒的“典型案例”，前者对资本密集型服务的高度依存和消费型服务的过度发育导致了目前的经济增长的停滞，而后者对劳动密集型和单一软件外包服务的高度依赖和无序的城市化导致其难以成为服务的强国。因此，上海向现代服务型经济的转型必须保持消费型服务和生产型服务的并举，资本、劳动和知识密集型服务业的协调发展来预防和避免防止上海服务经济的“香港化”和“印度化”。

## **（二）将大中华与全球作为产业布局的空间范围，建立大上海产品供应链和物流网**

我们对国际贸易中心决定因素的计量分析得出如下的结论：技术进步、航运能力、金融深化和接受和吸引外国直接投资的能力均为促进一个经济体成长为区域性或国际性贸易中心的关键力量。因此，上海在建设贸易中心的过程中，必须保持贸易和技术进步、航运能力以及金融深化的全面且协调的发展。在吸引外国直接投资的同时，要主动推动对中国其他地区以及对世界的直接投资——以大中华与全球为产业布局的空间范围，建立以上海为核心的产品供应链和物流网。

## **（三）以技术进步和金融深化预防上海港的“希腊化”和“里昂化”**

我们对国际航运中心决定因素的计量分析得出如下的结论：航运能力、金融发展水平是成就一个经济体成长为航运大国或强国的正能量。但同时我们也发现，一个经济体高度专业化于全球航运服务，将会产生对技术进步、服务贸易总水平的发展和外国直接投资吸收能力的排除效应，也就是航运中心的“希腊化”和“里昂化”——成为以石油等资源密集型和污染密集型产品的运输、储运和加工中心。有鉴于此，上海在建设国际航运中心的过程中，要特别关注与长三角港口城市群——宁波港、舟山港和南通港之间在物流组织、货物配送与信息分享上的分工与协作：上海应当专注于从事与期货交割相关的金融和保险业务——促使上海成为以贸易、货运和物流为基础的国际乃至全球金融中心、商业中心、生活中心和服务中心……

#### **（四）国民教育素质、劳动生产效率是防止金融中心蜕变为“冒险家的投机乐园”的关键变量**

我们从城市视角对国际金融中心决定因素的计量分析中得出如下的结论：国民教育素质、人力资本素质和劳动生产效率防止一个经济体成为“冒险家的投机乐园”的关键力量。上海要成为一个区域性或国际性的生产性和投资性的金融中心而非“冒险家的投机乐园”，不断提高国民教育素质、人力资本素质和劳动生产效率是正确的道路选择。同时，不要对自己的区位优势 and 地理位置抱有幻想——我们得到的受经验数据支持的重要结论是区位优势和政府对企业研发的直接参与不是成就一个经济体成为一个区域性或国际性的生产性和投资性的金融中心的正面力量。

## **（五）历史表明一个城市的金融深化过程是一个自然社会的演进过程，上海成为国际金融中心是一个渐变的积累过程**

我们从上海等 14 个中国一线港口城市的面板经济数据的计量分析中得到的如下的一致性的结论是：一个城市的出口能力、贸易依存度、外国直接投资、港口货物吞吐能力的、政府财政收入水平以及历史传统是决定其金融深化程度的重要力量。其中，由是否为“五口通商”这个虚拟变量来度量的历史传统的正面作用尤其得到经验数据的支持。因此，后者告诉我们，上海成长为一个区域性或国际性的生产性和投资性的金融中心的过程，注定是一个缓慢的社会历史过程，政府引导可以加速这个过程，但不可能取消这个过程。

## **三、区位优势逆转与经济的边缘化的启示：化解未来挑战的对策选择**

全球的“贸易革命”和运输革命将给上海区位优势和经济中心地位带来“颠覆性”的冲击。为了应对这些挑战，我们提出了以下的对策建议。

### **（一）“前线”变“后方”——上海的“西进”政策选择**

2008 年金融危机后，由于全球经济、政治和社会力量重新整合，全球贸易增长中心的“向西迁移”呈现加速态势，它导致了全球贸易格局、结构和流向的巨大调整，客观上造成和积累了上海为代表的中国沿海地区与重庆为代表的内陆地区之间区位优势调整和逆转

——由传统的以日美为核心的贸易“前沿”变为现在以亚欧非为支柱的贸易“后方”。随着中国陆上和海上丝绸之路经济带战略的推进，沿海和内陆之间区位优势逆转趋势将会加速。

对于这个日益临近的挑战，上海必须进行战略上的调整：将重视占中国 30% 的日美市场的“东进”贸易和投资政策，转向重视占中国贸易 70% 以上的欧亚非市场的“西进”贸易和投资政策。在中国对外开放的新的“前沿阵地”——西南和西北地区以及那些与中国有长期稳定的政治经济关系的周边国家进行战略性投资，为上海过剩的产能寻找广阔的国际市场。

## **（二）让上海成为“海陆”与“东西”兼顾的大赢家**

由中国高速铁路网和泛亚欧国际铁路网的组建和运行所体现的“运输革命”，是逆转中国沿海和内地区位优势的持久的技术力量。为此，我们提出如下的建议。

第一，对于因交通运输工具进步所带来全球“运输革命”和贸易航路的变革，上海应当在战略上予以高度重视——运输革命和贸易航路事关一个区域、一个国家和一个城市的兴亡。

从全球近 500 年的发展史上看，全球“运输革命”和贸易航路的变革决定一个区域和国家命运的重大因素——大帆船的航行和贸易新航路的开辟，是以西班牙、葡萄牙、荷兰和英国为代表的大西洋文明替代以希腊和意大利为代表的地中海文明的重要力量；蒸汽机和内燃机的发明和铁路运输的兴起是美利坚替代大不列颠成为世界新霸主的关键。

从中国近千年的发展史可知，海上丝绸之路的兴起和陆上丝绸之路衰败是导致以广州、福州、宁波和上海为代表的沿海地区兴起和以西安、洛阳和开封为代表的内陆城市衰败的关键力量。

第二，重庆“渝新欧”国际铁路运输网的成功运营表明，以“运输革命”为代表的技术力量所带来的贸易成本的节约是以贸易便利化为核心的制度创新所带来的贸易成本节约数倍。因此，上海必然的选择是积极参与和引导由中国高速铁路网和泛亚欧国际铁路网的组建和运行所体现的“运输革命”：加快上海洋山深水港以及配套建设铁路专用桥——东海二桥的建设，以及在奉贤的平安镇建设世界最大的火车集装箱编组站。

第三，认清日韩的生存困境是成就上海国际贸易航运、和贸易中心梦想的机会。作为自然资源贫乏、以贸易立国的海洋国家日韩，其“西向”运输生命线大致只有两条：向北经连接俄罗斯的符拉迪沃斯托克和荷兰鹿特丹港的西伯利亚大陆桥，向南是经台湾海峡和马六甲海峡的海上丝绸之路。而这两条陆上和海上运输生命线均掌握在中俄的手中。换言之，作为大陆国家的中国，它不仅可以通过海上丝绸之路为自己开辟能源和物流通道，同时，通过欧亚大陆一、二和三桥，以及泛亚铁路和中巴经济走廊为自己提供陆上能源和物流通道。因此，当上海东海二桥以及奉贤平安镇火车集装箱编组站建成之后，上海充分服务国内货运市场的能力，也具备了为日韩两国提供经中国陆上丝绸之路进入亚欧非市场的货运能力——从这个视角看，日韩的生存困境是成就上海国际贸易航运、和贸易中心梦想的机会。

作 者：王根蓓

作者单位：上海财经大学国际工商学院

联系电话：021-65907043

---

领导同志如有批示或需调阅成果，请与我院联系。

电 话：13501991325，021-65903691（干春晖）

13564371475，021-65906710（余典范）

18601634480，021-65906859（陈 琼）

传 真：021-65907458

电 邮：cidi@mail.shufe.edu.cn

联系地址：上海市国定路 777 号上海财经大学中国产业发展研究院