

上海财经大学中国产业发展研究院专题报告

# 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

姓名：王根蓓

单位：上海财经大学国际工商管理学院

职称：副教授

学位：博士

通信地址：武东路 100 号

联系电话：021-65907043

2014 年 4 月

## 内容提要

中国（上海）自贸区建设战略赋予了上海的新的梦想和抱负，即超越香港和新加坡、比肩纽约伦敦巴黎和东京的国际一流大都市。

本报告通过采集 25 个国际大都市的有关综合经济贸易科技数据，并应用现代统计学中的聚类分析技术，来度量上海的现实发展水平与其未来梦想的接近程度；通过采集 14 个国内一线港口城市有关综合经济贸易科技数据，并应用现代统计学中的聚类分析技术，来识别上海在实现其国际航运、贸易和金融梦想进程中的潜在的国内竞争者和合作者；通过采用国内 31 个省市区的 GDP 和贸易数据，来阐明支持上海梦想实现的经济和贸易力量。

以自由贸易实验区建设为契机，推动中国经济增长方式的转型和产业结构的升级，并由此进一步地推动中国经济从劳动和资本密集型的制造业经济向以资本和知识为基础的现代服务型经济是中国自贸区未来五年和十年发展的目标。本报告将分别以作为现代经济活动和要素聚合体的国家和城市为主体，采用全球数据进行实证分析。

本报告还从地缘经济和产业空间布局的视角考察由贸易革命——全球经济贸易增长中心“向西迁移”，以及陆路运输革命——中国高速铁路网和欧亚大陆桥的构建和运营对上海的区位优势和经济核心地位的“颠覆性”的冲击。报告的最后一部分集中提出了对策建议。

# 目录

一、上海的光荣和梦想：超越香港和新加坡，比肩纽约、伦敦、巴黎和东京是自贸区建设的雄心和抱负 .....	1
（一）上海应像谁：自贸区建设赋予上海的光荣和梦想 .....	1
（二）上海最像谁之一：上海与国际大都市综合经济实力相似度的比较 .....	1
（三）上海最像谁之二：谁是我们的敌人，谁是我们的朋友——发现实现上海梦想进程中的国内竞争者和合作者 .....	3
（四）发展才是硬道理：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，则决定上海未来“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 ..	5
二、榜样的力量——寻找成就现代服务型经济和国际金融中心的核心因素 .....	7
（一）榜样力量的国家视角分析——经济增长方式的转型和产业结构的升级 ..	8
（二）榜样力量的城市视角分析——一个国际金融中心诞生的缘由 .....	18
三、上海的“梦魇”：贸易革命与陆路运输革命对区位优势逆转与经济核心地位的“颠覆性”冲击——上海产业升级和空间布局的动态与地缘视角的考察 .....	24
（一）贸易革命——全球贸易增长中心的“向西迁移”：加速上海港的区位优势逐步减弱和逆转的经济、政治和社会力量 .....	24
（二）运输革命——泛欧亚国际铁路网组建和中国高铁运输网：逆转中国沿海和内地的区位优势的技术力量 .....	30
四、路在何方——关于上海产业升级和空间布局的对策建议 .....	43
（一）关于上海应像和最像谁研究的启示：超越香港和新加坡，比肩纽约、伦敦、巴黎和东京，成为国际一流的经济、航运、贸易和金融中心，是上海建立在理性基础上的自信 .....	44
（二）榜样的力量的启示：成就国际经济、贸易、航运与金融中心的正能量 .....	47
（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 ..	50
参考文献 .....	55
附录 .....	56

## **一、上海的光荣和梦想：超越香港和新加坡，比肩纽约、伦敦、巴黎和东京是自贸区建设的雄心和抱负**

在这一部分里，我们首先简要阐明了中国（上海）自贸区建设战略所赋予上海的新梦想和抱负——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；其次，我们采集了 25 个国际大都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，来度量上海的现实发展水平与其未来梦想的接近程度；第三，我们采集 14 个国内一线港口城市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，来识别上海在实现其国际航运、贸易和金融梦想进程中的潜在的国内竞争者和合作者；第四，我们采用国内 31 个省市区的 GDP 和贸易数据，来阐明支持上海梦想实现的经济和贸易力量。

### **（一）上海应像谁：自贸区建设赋予上海的光荣和梦想**

以自由贸易实验区建设为契机，通过贸易便利化、投资自由化和金融自由化的实践，为中国建立现代服务经济和产业的结构升级和空间布局的合理化积累发展经验。同时，将上海建设为国际经济、航运、贸易与金融中心，成为超越香港和新加坡，比肩纽约、伦敦、巴黎和东京的国际一流大都市，是上海未来五年和十年的雄心和抱负。

### **（二）上海最像谁之一：上海与国际大都市综合经济实力相似度的比较**

对于上海是否具有超越香港和新加坡，并且最终跻身于纽约、伦

敦、巴黎和东京等一流国际大都市潜质的疑问，我们在这里采用聚类分析技术做出明确的回答。

首先，我们选取了美国的纽约、芝加哥、华盛顿和洛杉矶，英国的伦敦、伯明翰和曼彻斯特，法国的巴黎、里昂和马赛，德国的柏林、汉堡和慕尼黑，意大利的罗马、米兰和都灵，加拿大的温哥华、蒙特利尔和多伦多，西班牙的马德里、巴塞罗拉和塞利威亚，以及日本的东京、名古屋和大阪这七大大工业国的名列前三名的总计 25 城市，将其作为与上海进行比较的样本城市。

其次，考虑到既要体现国际大都市的综合经济实力又要得到有效经济数据的双重需要，我们设定如下指标体系作为聚类分析的基础数据可以合理的经济指标。

### **1. 2000~2004 年的上海最像谁**

由于在 2000~2004 年之间，有关各城市国民教育程度和素质的数据出现严重的缺失——对于聚类分析技术而言，指标体系中若一个存在缺失，则与此相关的城市将无法参与比较。因此，为了让 25 个城市尽可能多地参与比较，我们采用了一个绝大多数城市均具备的指标体系，见附表 1。

应用聚类分析技术，我们得到如下两个分析结果：在 25 个城市中，上海和国际二、三线城市多伦多、大阪、名古屋与洛杉矶的经济实力最接近，其次，东京和曼彻斯特是与上海经济实力较为接近的“邻居”（见附图 1）。

到 2002 年的基本经济情况没有发生太大的变化（见附图 2）。

在 2004 年，由于人力资源的规模和效率的改善，经济规模的快速提高，上海已经拉开了与国际二线城市多伦多、大阪、名古屋与洛杉矶的距离，同时拉近了与国际一线城市东京的距离，成为与东京经济实力最接近的城市（见附图 3）。

## **2.2005~2011 年的上海最像谁**

自 2005 年以后，由于度量国民受教育程度和文化素质的指标，即受初等、中等和高等教育者占总人口的比例的数据都可以完整获得，我们采用较为全面指标体系（见附表 2）。

由较为综合的指标体系，我们对 2005~2007 年间 25 个城市的经济综合实力进行分析，其结果如下：上海的经济实力已经同东京、曼城斯特最为相近。同时，上海已经拉开了与国际二、三线城市多伦多、大阪、名古屋与洛杉矶的距离（见附图 4 和附图 5）。

采用 2009~2010 年的指标，我们得到如下结果：在 2009 年，上海依然是和东京、曼城斯特经济实力最为相近的。同时上海的综合经济实力已经超越了国际二线城市多伦多、大阪、名古屋与洛杉矶。到 2010 年，上海的经济实力发生了实质性的变化，即上海已经拉开和东京、曼城斯特、多伦多、大阪、名古屋与洛杉矶的距离。同时，它的综合经济实力已经与伦敦属于同一级别。结论见附图 6 和附图 7。

### **（三）上海最像谁之二：谁是我们的敌人，谁是我们的朋友——发现实现上海梦想进程中的国内竞争者和合作者**

在这里，我们选取上海、广州、宁波、厦门、福州、天津、深圳、

烟台、珠海、温州、青岛、南通、大连和连云港 14 个中国一线港口城市作为样本，采用三次产业结构、经济开放度、经济规模和实力、人口规模和历史传统来比较它们的经济贸易与港口吞吐综合能力差异度分析。由于作为《南京条约》的一个重要结果的五口通商政策对中国港口城市的发展产生了重要的影响，因此，我们的指标体系通过虚拟变量也引入了这个因素，即如城市为五口通商城市，则取 1，否则取 0。

我们选取 1980~2012 年的数据，分析了上海与其他城市的经济贸易和港口吞吐能力历史演化的趋势和特征。

### **1.20 世纪 80 年代中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力的简单聚类分析**

1980~1986 年的数据告诉我们，在改革开放初期的 80 年代，上海和北方的天津和大连属于经济实力作为接近的港口城市。结论见附图 8 和附图 9。

### **2.20 世纪 90 年代中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力的简单聚类分析**

根据 1990~1996 年的经济数据得出的分析结果可知，在改革开放全面进行的 20 世纪 90 年代，上海和北方的天津和大连仍属于经济实力最为接近的港口城市，但广州与上海之间实力的差距在逐步地缩小。结论见附图 10 和附图 11。

### **3.21 世纪初中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力的简单**

## 聚类分析

根据 2000~2005 年的经济数据得出的分析结果可知：随着中国经济改革开放的全面展开，特别是经济增长中心逐步从珠江三角洲转移到长江三角洲，上海与广州的经济贸易与港口吞吐能力逐步接近，而上海与天津的差距逐渐扩大——后者的实力逐步与宁波相接近。结果见附图 12~附图 14。

### 4. 21 世纪初中国港口城市经济贸易与港口货物吞吐综合能力的复杂聚类分析

这里我们沿用前面的五类指标的同时，我们加入了度量其技术进步的指标专利规模，和度量金融发育程度的指标银行机构存贷款规模两类指标。依据这些较为全面的指标，我们对 2000~2011 年的 14 个港口城市的综合经济实力进行评估，得到的基本结果是：在加入较为体现港口城市内在的技术和金融素质的指标之后，广州和上海成为综合经济实力较为接近的一级港口城市，深圳、福州、青岛和珠海成为实力较为接近的二级港口城市。结论见附图 15~17。

### **（四）发展才是硬道理：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，则决定上海未来“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**

通过对 14 个一线港口城市经济、贸易与港口吞吐能力的聚类分析，我们发现上海在国内的有力竞争者从 20 世纪 90 年代的北方的天

津和大连，演化为 21 世纪初的南方的广州和深圳——这种竞争对手的转变则反映了在 20 年间中国经济贸易实力在空间上的变迁。因此，在这里，我们将以 GDP 规模和贸易总值作为度量贸易地位的指标，来分析华北、东北、华东、华中、华南、西南和西北七大经济区的经济和贸易实力的变迁。

### **1. 1993~2012 年间中国经济实力在空间上的演化——基于中国七大区经济区 GDP 份额的分析**

将 GDP 作为度量经济体经济总规模的一个重要指标是国际惯例。根据对这个指标的分析，我们得到如下的结论：1993~2012 年，上海所在的华东七省市一直占据中国经济总量的 37%，而天津所在的华北地区和广州和深圳所在的华南地区则分别占据着中国总量的 13.5% 和 13%，华中地区则为 12.6%，西南和东北均为 9%，而西北则为 5%。因此，分别占据中国经济总规模 37%、13.5% 和 13% 的华东、华北和华南地区为以上海、福州和宁波为代表的东南沿海港口群、以大连、青岛和天津为代表的渤海湾港口群以及以深圳港和广州港为代表的广东沿海港口群奠定了雄厚的物质基础；而分别占据中国经济总规模的 12%、9% 和 5% 的华中、西南、东北和西北则成为东南沿海港口群、渤海湾港口群和广东沿海港口群相互竞争的合作对象。结论见附图 18。

### **2. 1993~2012 年间中国贸易实力在空间上的演化——基于中国七大区经济区贸易份额的分析**

同样，将贸易总值作为度量经济体贸易总规模的一个重指标，也是国际惯例。根据 1993~2012 年间七大经济区在中国贸易实力在空间分布上的演化。我们得出如下的结论：随着中国改革开放的前线从珠三角转移到长三角，中国经济和贸易的实力在空间上发生了大逆转，即在 2000 年华东地区取代华南地区成为中国对外贸易的领导者。与此同时，除华南地区外，中国其他地区的贸易实力呈现逐步增加的态势：自 2000 年起，上海所在的华东七省市区一直占据了 中国贸易总量的 42%，而天津所在的华北地区和广州和深圳所在的华南地区则分别占据着中国贸易总量的 14% 和 36%，华中地区则为 2%，西南和东北地区分别为 2% 和 5%，西北地区则为 1.3%。因此，占据中国贸易总规模 42% 的华东地区为以上海、福州和宁波为代表的东南沿海港口群的发展奠定了雄厚的物质基础。而分别占据中国贸易总规模的 36% 和 14% 的华南和华北地区为以深圳港和广州港为代表的广东沿海港口群和以大连、青岛和天津为代表的渤海湾港口群的发展提供了可能的物质基础。结论见附图 19。

通过中国七大经济区经济和贸易实力的分析，我们可以认定，占中国经济和贸易总规模 37% 和 42% 的华东地区，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，已经奠定了雄厚的物质基础，是上海未来五年和十年的雄心和抱负所在。

## **二、榜样的力量——寻找成就现代服务型经济和国际金融中心的核心因素**

以自由贸易实验区建设为契机,将上海建设成为超越香港和新加坡,比肩纽约、伦敦、巴黎和东京的国际一流大都市;同时,推动中国经济增长方式的转型和产业结构的升级——推动中国经济从劳动和资本密集型的制造业经济向以资本和知识为基础的现代服务型经济是中国自贸区未来五年和十年发展的目标。那么,是什么因素促成一个经济实体——国家或城市卓有成效地从制造业经济向现代服务型经济转型?是什么力量造就一个城市成为国际一流的经济中心、贸易中心和金融中心呢?我们将分别以作为现代经济活动和要素聚合体的国家和城市为主体,采用全球数据对上述问题进行实证分析。

### **(一)榜样力量的国家视角分析——经济增长方式的转型和产业结构的升级**

我们以全球 214 个国家和地区为经济体样本,选择其在 1993~2012 年间 20 年的数据,分别采用 `xtcloglog`、`xtlogit`、`xtprobit` 以及 `xttobit` 模型,对决定服务型经济成长的基本因素做计量分析。

在进行计量分析之前,我们对实证分析的解释变量和被解释变量进行定义,具体的定义见附表 5。首先,我们根据服务型经济的定义,确定了如下三种类型的服务经济:其一是初等服务型经济,即其服务业产值在整个国民经济的 GDP 中的比重大于 50%;其次是发展中的服务型经济,即其服务业的产值在整个国民经济 GDP 在中的比重大于 60%但低于 70%;其三是发达的服务型经济,即其服务业的产值在整个国民经济 GDP 中的比重大于 70%。在这里,我们采用虚拟变量 `ser_1`、`ser_2` 和 `ser_3` 对 214 个经济体的经济类型经济区分,对将满

足第一条标准的经济体， $ser\_1$  取值为 1，否则为 0；对满足第二个标准的经济体， $ser\_2$  取值为 1，否则为 0；对满足第三个标准的经济体， $ser\_3$  取值为 1，否则为 0。

## 1. 贸易便利化、城市化、技术进步与现代服务经济的成长

在这里我们以全球 214 个经济体为考察样本，通过分别采用 **xttobit** 模型、**Xtloglo** 模型、**Xtprobit** 模型和 **Xtlogit** 对这些经济体在 1993~2012 年间的有关包括如下指标体系的经济数据进行计量分析，以估计和确认推动一个制造业经济走向现代服务型经济的关键力量。估计方程的自变量和因变量的详细定义，见附表 6。

### (1) 从制造业经济向服务型经济转型的决定因素——基于 **xttobit** 模型的分析

在这里，我们引入虚拟变量  $ser\_1$  作为因变量——当一个经济体的服务业产值占 GDP 的比重大于 50%， $ser\_1$  取 1，表明该经济体为现代服务型经济，否则， $ser\_1$  取 0。其次，我们分别将度量国民消费水平、技术进步程度、服务贸易开放度、吸引外国直接投资能力、服务出口规模以及城市化水平的变量  $pgdp$ 、 $gkj$ 、 $science$ 、 $ser\_1\_01$ 、 $fdi\_per$ 、 $cser\_2$  以及  $urban\_per$  作为自变量，来估计它们对一个制造业经济体是否成长为服务强国的可能性的影响方向和力度。并且为了确保结论在各种环境下的可靠性，我们首先将  $pgdp$ 、 $gkj$ 、 $ser\_1\_01$  作为基本变量，在逐步加入  $fdi\_per$ 、 $cser\_2$ 、 $urban\_per$  以及  $science$  得到了如下估计结果：

度量服务贸易开放度、技术进步水平、城市化水平和服务出口水平的变量 `ser_1_01`、`gkj`、`urban_per` 以及 `cser_2` 的估计系数为正，这表明这三个因素的增加将会提高一个经济体转化为服务型经济的可能性，且 `ser_1_01`、`gkj`、`urban_per` 以及 `cser_2` 的估计系数有 10%~1% 的显著性——这表明它们的促进制造业经济向服务型经济转型的结论具备经验数据的高度支持；另一方面，`pgdp`、`science` 以及 `fdi_per` 对 `ser_1` 的影响方向和大小关系没有得到统计检验的支持。基于 `xttobit` 模型的估计结果见附表 7。

## **(2) 从制造业经济向服务型经济转型的决定因素——基于 Xtlogit 模型的分析**

为了检验 `xttobit` 模型所得到结果的稳定性和可靠性，我们采用 `Xtlogit` 模型对数据进行估计，其结果如下：

尽管估计模型已经由 `xttobit` 模型转换为 `Xtlogit` 模型，但其估计结果与前者完全一致，即变量 `ser_1_01`、`gkj`、`urban_per` 以及 `cser_2` 的估计系数为正，而且 `ser_1_01`、`gkj`、`urban_per` 以及 `cser_2` 的估计系数也有 10%~1% 的显著性——这表明它们的促进制造业经济向服务型经济转型的结论具备经验数据的高度支持；另一方面，`pgdp`、`science` 估计系数也均为正，并且具有 10%~1% 的置信度——这表明人均消费水平的提高和技术进步会加速制造业经济向现代服务经济的转型的结论得到经验数据的高度支持。另一方面，`ser_2` 以及 `fdi_per` 对 `ser_1` 的影响方向和大小关系没有得到统计检验的支持。基于 `Xtlogit` 模型的估计结果见附表 8。

### **(3) 从制造业经济向服务型经济转型的决定因素——基于 Probit 模型的分析**

为了检验由 Xtlogit 模型所得到结果的稳定性和可靠性，我们采用 XtProbit 模型对数据进行估计，其结果由如下：

尽管估计模型已经由 Xtlogit 模型转换为 Xtprobit 模型，但其估计结果与前者完全一致，即变量 ser\_1\_01、gkj、urban\_per 以及 pgdp 的估计系数为正，而且 ser\_1\_01、gkj、urban\_per 以及 pgdp 的估计系数也有 10%~1% 的显著性——这表明它们的促进制造业经济向服务型经济转型的结论具备经验数据高度支持；另一方面，science、ser\_2 以及 fdi\_per 对 ser\_1 的影响方向和大小关系没有得到统计检验的支持。基于 Xtprobit 模型的估计结果见附表 9。

### **(4) 从制造业经济向服务型经济转型的决定因素——基于 Cloglog 模型的分析**

为了检验由 Xtprobit 模型所得到结果的稳定性和可靠性，我们采用 XtCloglog 模型对数据进行估计，同时，并且为了确保结论的在各种环境下的可靠性，我们仍然将 ser\_1\_01、gkj、urban\_per 以及 pgdp 作为基本变量，再逐步加入 fdi\_per、gov\_1 以及 science，由此得到了如下的估计结果：

尽管估计模型已经由 Xtprobit 模型转换为 XtCloglog 模型，但其估计结果与前者完全一致，即变量 ser\_1\_01、gkj、urban\_per 以及 pgdp 的估计系数为正，而且 ser\_1\_01、gkj、urban\_per 以及 pgdp 的估计系数也有 10%~1% 的显著性——这表明它们的促进制造业经济向服务

型经济转型的结论具备经验数据高度支持；此外，新引进的变量 `gov_1`——度量政府对研发投入水平的变量，其估计系数为正且具备 10%~5% 的显著性，这表明它的促进制造业经济向服务型经济转型的结论具备经验数据高度支持。基于 `Xtcloglog` 模型的估计结果见附表 10。

### (5) 从制造业经济向现代服务型经济转型的决定因素——基于 `xtprobit` 模型的分析

在这里，我们引入虚拟变量 `ser_3` 为因变量——当一个经济体的一个经济体的服务业产值占 GDP 的比重大于 70%，`ser_3` 取 1，表明该经济体为现代服务型经济，否则，`ser_3` 取 0。其次，我们仍然分别将度量国民消费水平、技术进步程度、服务贸易开放度、吸引外国直接投资能力、服务出口规模以及城市化水平的变量 `pgdp`、`gkj`、`science`、`ser_1_01`、`fdi_per`、`cser_2` 以及 `urban_per` 作为自变量，来估计它们对一个制造业经济体是否成长为服务强国的可能性的影响方向和力度。并且为了确保结论的在各种环境下的可靠性，我们首先将 `pgdp`、`gkj`、`ser_1_01` 作为基本变量，在逐步加入 `fdi_per`、`urban_per` 以及 `science` 得到了如下的估计结果：

尽管因变量已经由 `ser_1` 变为 `ser_3`，但其估计结果与前者基本一致，即变量 `ser_1_01`、`gkj` 以及 `urban_per` 的估计系数为正，而且 `ser_1_01`、`gkj` 以及 `urban_per` 的估计系数也有 10%~1% 的显著性——这表明它们的促进制造业经济向服务型经济转型的结论具备经验数据高度支持；此外，`pgdp` 的估计系数由正变负且具备 10%~1% 的显

著性，这表明对于发达的服务经济，人均消费水平的提高将会抑制制造业经济向服务型经济转型的结论具备一定的经验数据支持。

## 2. 技术进步、航运能力、金融深化与贸易中心的成长

在这里，我们以全球 214 个经济体为考察样本，通过分别采用固定效应模型（Xtreg-FE）、随机效应模型（Xtreg-RE）和最大似然模型（Xtreg-MLE）对这 214 个经济体在 1993~2012 年间的指标体系的经济数据进行计量分析，以估计成就一个区域性或国际性贸易中心的关键力量，指标体系的详细定义见附表 12。

### （1）技术进步、航运能力、金融深化与贸易规模的扩张

为了确定对外直接投资（ofdi\_per）、运输服务（lst2）、保险服务（lst7）、金融服务（lst8）、技术进步（gkj）对贸易增长的影响方向和力度，我们对 214 个经济体在 1993~2012 年间的面板数据分别采用固定效应模型、随机效应模型和最大似然模型进行了估计，并且得到了如下的结果：

对外直接投资变量（ofdi\_per）和运输服务变量（lst2）的估计系数均为正且 5%~1% 的统计显著性。由此我们可以得到的一个共同结论是：一个经济体的对外投资能力和其运输服务水平对其贸易规模的扩展具有正面的，同时该结论得到了经验数据的高度支持；其次度量保险服务水平、金融服务水平以及技术进步水平的变量 lst7、lst8 和 gjk 的估计系数均为正，它表明上述因素对一个经济体贸易扩展具有正面的促进作用。同时，lst7 和 gjk 的估计系数具有 10% 的统计显著

性——这意味着上述结论在 90%的置信度下是成立的。详细的估计结果见附表 13。

其次，为了突出直接投资对贸易增长的特殊作用，我们将度量不过对外投资的变量 *ofdi\_per* 代换为度量本国吸引外国直接投资的能力变量 *fdi\_per*，其余变量保持不变。我们得到了由如下的结果：

度量本国吸引外国直接投资的变量 *ofdi\_per*，其估计系数均为正且具有 1%的显著性。这表明与本国对外直接投资一样，外国直接投资和本国的贸易增长具有互补性——统计显著性表明该结论具有高度的可靠性和稳定性；运输服务变量 *lst2* 的估计系数均为正且 10%~1%的统计显著性。这表明一个经济体的对外投资能力和其运输服务水平对其贸易规模的扩展具有促进作用，同时该结论得到了经验数据的高度支持；其次度量保险服务水平、金融服务水平以及技术进步水平的变量 *lst7*、*lst8* 和 *gkj* 的估计系数依然均为正，它表明上述因素对一个经济体贸易扩展具有正面的促进作用。同时，*lst7* 和 *gkj* 的估计系数具有 10%的统计显著性——这意味着上述结论在 90%的置信度下是成立的。最后，我们看到一个同样异常的结果，即度量服务贸易开放度的变量 *ser\_1\_01* 和度量城市化水平的变量 *urban\_per* 的估计系数均为负——这表明这两个因素对一个经济体的贸易扩展有一种抑制作用，并且它们具有 5%~10%的显著性——这表明该结论在一定的水平下得到经验数据的支持。详细的估计结果见附表 14。

## **(2) 技术进步、航运能力、金融深化与贸易依存度的提高**

为了排除一个变量因度量指标的不同而导致的估计结果的不同，

我们将度量贸易规模指标转换为贸易依存度——贸易总值与 GDP 的比率，其他变量保持不变。我们分别采用固定效应模型（Xtreg-FE）、随机效应模型（Xtreg-RE）和最大似然模型（Xtreg-MLE）得到如下的结果：

度量服务贸易开放度的变量 ser\_1\_01 和度量技术进步水平的变量 gkj 的估计系数依然均为正，它表明上述因素对一个经济体贸易扩展具有正面的促进作用。同时，ser\_1\_01 和 gkj 的估计系数具有 5%~1% 的统计显著性——这意味着上述结论具有高度的可靠性和稳定性。详细的估计结果见附表 15。

### 3. 航运能力、金融深化与航运大国的成长

在这里，我们以全球 214 个经济体为考察样本，通过分别采用 Xtloglo 模型、Xtprobit 模型和 Xtlogit 对这 214 个经济体在 1993~2012 年间的指标体系的经济数据进行计量分析，以估计成就一个区域性或国际性贸易中心的关键力量。指标体系的详细定义见附表 16。

#### （1）航运强国的决定因素——基于 Xtprobit 模型的分析

在这里，我们引入虚拟变量 Tranqg\_2 为因变量——当一个经济体的运输服务占商业服务的比重大于 70%，Tranqg\_2 取 1，表明该经济体为国际运输强国，否则，Tranqg\_2 取 0。其次，我们分别将度量对外直接投资程度、运输服务水平、保险服务水平、金融服务水平，技术进步程度、服务贸易水平、服务出口规模、货物贸易的规模以及城市化水平的变量 lst2、lst7、lst8、fdi\_per、gkj、ltrade，进而估计

它们对一个经济体是否成长为服务运输服务强国的可能性的影响方向和力度。并且由此得到了如下的结果：

度量运输服务水平、保险服务水平和金融服务水平的变量 *lst2*、*lst7* 和 *lst8* 的估计系数为正，这表明这三个因素的增加将会提高一个经济体成为国际运输强国的可能性，而且 *lst2* 的置信度均为 1%——经验数据高度支持 *lst2* 的影响力。同时，*lst7* 的估计系数也有 5%~1% 的显著性——同样经验数据也高度支持 *lst7* 的影响力；与此相反，对外直接投资程度、技术进步程度、服务贸易水平、服务出口规模、货物贸易的规模以及城市化水平的变量 *fdi\_per*、*gkj*、*cser\_1*、*cser\_2*、*urban\_per*、*gkj*、*ltrade* 与 *urban\_per* 的估计系数为负，这表明这五个因素的增加将会降低一个经济体成为国际运输强国的可能性，而且 *cser\_1* 的置信度均为 1%，*fdi\_per*、*urban\_per* 和 *gkj* 也均有 5%~1% 的置信度——这表明它们的抑制运输强国成长的结论具备经验数据高度支持。详细的估计结果见附表 17。

## **(2) 航运强国的决定因素——基于 Xtlogit 模型的分析**

为了检验由 XtProbit 模型所得到结果的稳定性和可靠性，我们采用 Xtlogit 模型对数据进行估计，其结果由如下：

尽管估计模型已经由 Xtprobit 模型转换为 Xtlogit 模型，但其估计结果与前者完全一致，即 *lst2*、*lst7* 和 *lst8* 的估计系数为正，这表明这三个因素的增加将会提高一个经济体成为国际运输强国的可能性，而且 *lst2* 的置信度均为 1%——经验数据高度支持 *lst2* 的影响力。同时，*lst7* 的估计系数也有 5% 的显著性；与此相反，*cser\_1*、*fdi\_per*、

urban\_per、gkj 与 ltrade 的估计系数为负，这表明这五个因素的增加将会降低一个经济体成为国际运输强国的可能性，而且 cser\_1 的置信度均为 1%，fdi\_per、urban\_per 和 gjk 也均有 10%~1%的置信度——这表明它们会抑制经济体成长为运输强国的结论具备经验数据高度支持。详细的估计结果见附表 18。

### (3) 航运大国的决定因素——基于 Xtprobit 模型的分析

在这里，我们引入虚拟变量 Tranqg\_1 为因变量——当一个经济体的运输服务占商业服务的比重大于 50%，Tranqg\_1 取 1，表明该经济体为国际运输大国，否则，Tranqg\_1 取 0。其次，我们将分别将度量对外直接投资程度、运输服务水平、保险服务水平、金融服务水平，技术进步程度、服务贸易水平、服务出口规模、货物贸易的规模以及城市化水平的变量 fdi\_per、lst2、lst7、lst8、gkj、cser\_1、ltrade 作为自变量，进而估计它们对一个经济体是否成长为服务运输服务强国的可能性的影响方向和力度。由此得到如下的结果：

尽管因变量已经由 Tranqg\_2 转换为 Tranqg\_1，但其估计结果与前者完全一致，即 lst2、lst7 和 lst8 的估计系数为正，这表明这三个因素的增加将会提高一个经济体成为国际运输大国的可能性，而且 lst2 的置信度均为 1%——经验数据高度支持 lst2 的影响力。同时，lst7 的估计系数也有 5%的显著性；与此相反，cser\_1、fdi\_per、urban\_per、gkj 与 ltrade 的估计系数为负，这表明这五个因素的增加将会降低一个经济体成为国际运输强国的可能性，而且 cser\_1 的置信度均为 1%，fdi\_per、urban\_per 和 gjk 也均有 10%~1%的置信度——这表明它们

会抑制经济体成长为运输强国的结论具备经验数据高度支持。详细的估计结果见附表 19。

#### **(4) 航运强国的决定因素——基于 Xtlogit 模型的分析**

为了检验由 Xtprobit 模型所得到结果的稳定性和可靠性,我们采用 Xtlogit 模型对数据进行估计,其结果由如下:尽管估计模型已经由 Xtprobit 模型转换为 Xtlogit 模型,但其估计结果与前者基本一致,即 lst2、lst7 和 lst8 的估计系数为正,这表明这三个因素的增加将会提高一个经济体成为国际运输强国的可能性,而且 lst2 的置信度均为 1%——经验数据高度支持 lst2 的影响力;与此相反, cser\_1、fdi\_per、urban\_per、gkj 与 ltrade 的估计系数为负,这表明这五个因素的增加将会降低一个经济体成为国际运输强国的可能性,而且 cser\_1 的置信度均为 1%。详细的估计结果见附表 20。

## **(二) 榜样力量的城市视角分析——一个国际金融中心诞生的缘由**

在这里,我们将从国际和国内城市的视角,考察造就经济、贸易、航运和金融中心的核心力量。

### **1. 国民教育素质、劳动生产效率、区位优势与金融中心城市的增长——基于国际城市面板数据的分析**

我们选取了中国的上海以及包括美国的纽约、芝加哥、华盛顿和洛杉矶、英国的伦敦、伯明翰和曼彻斯特、法国的巴黎、里昂和马赛,德国的柏林、汉堡和慕尼黑、意大利的罗马、米兰和都灵,加拿大的

温哥华、蒙特利尔和多伦多，西班牙的马德里、巴塞罗拉和塞利威亚和日本的东京、名古屋和大阪这八大大工业国的名列前三名的总计 25 样本城市，分别采用 Xtcloglog、XtLogit、Xtprobit-1 对这 25 个城市在 1993~2012 年间的经济数据进行计量分析，以估计成就一个区域性或国际性金融中心的关键力量，指标体系的详细定义见附表 21。

### (1) 人力资本质量、劳动生产效率区、位优势与金融中心城市的成长——基于 Xtcloglog 模型的分析

我们采用 Xtcloglog 模型的分析对包括上海、纽约与伦敦等 25 个城市在 1993~2012 年间的数据进行估计。为了体现人力资本素质和劳动生产效率这两个核心变量在成就金融中心的过程中所发挥的基础性力量，我们将 **tel** 和 **labp** 作为基础变量，同时，逐步引入 **rdeg**、**rgdp** 和 **position** 三个变量方式，进行四次估计并且得到如下的结果：

在四个模型中，人力资本素质 (**tel**) 和劳动生产效率 (**labp**) 的估计系数的符号为正，这表明对一个城市成为国际性和区域性金融中心的过程中发挥了正面的影响力——即一个城市的人力资本的素质越高，劳动生产效率越高，其成为国际性和区域性金融中心的可能性越大。并且 **tel** 和 **labp** 的估计系数的且高度显著——置信度均在 5%~1% 之间；此外，度量一个城市政府对科技研发参与度的变量 (**rdeg**)、度量城市国民消费水平的指标 (**rgdp**) 和度量一个城市区位优势指标 (**position**)，它们三者的估计系数均为负表明对一个城市成为国际性和区域性金融中心的过程中发挥负面的影响力——国民的消费水平、港口城市的区位优势和政府对社会科技研发的参与程度反而降低

了一个城市成为金融中心的可能性，即一个城市的人力资本的素质越高，劳动生产效率越高，其成为国际性和区域性金融中心的可能性越大。同时，**rdeg**、**rgdp** 和 **position** 的估计系数的且高度显著——置信度均在 5%~1% 之间，这意味着我们得到的结论在统计学上是高度可靠且稳定的。详细的估计结果见附表 22。

## (2) 人力资本质量、劳动生产效率、区位优势与金融中心城市的增长——基于 **Xtlogit** 模型的分析

为了检验刚才采用 **Xtcloglog** 模型所得到的结论的可靠性和稳定性，我们又采用从 **Xtlogit** 模型并且按照相似的步骤对包括上海、纽约与伦敦等 26 个城市在 1993~2012 年间的数据库重新进行估计。估计结果由如下：

**Xtlogit** 模型的估计结果再次验证了前者的结果，即在四个模型中，人力资本素质 (**tel**) 和劳动生产效率 (**labp**) 的估计系数的符号为正，这表明其对一个城市成为国际性和区域性金融中心的过程中发挥了正面的影响。**tel** 和 **labp** 的估计系数的且高度显著——置信度均在 5%~1% 之间；此外，度量一个城市政府对科技研发参与度的变量 (**rdeg**)、度量城市国民消费水平的指标 (**rgdp**) 和度量一个城市区位优势的指标 (**position**)，它们三者的估计系数均为负，这表明其对一个城市成为国际性和区域性金融中心的过程中发挥负面的影响力。同时，**rdeg**、**rgdp** 和 **position** 的估计系数的且高度显著——置信度均在 5%~1% 之间，这意味着我们得到的结论仍然在统计学上是高度可靠且稳定的。详细的估估计结果见附表 23。

### **(3) 人力资本质量、劳动生产效率区、区位优势与金融中心城市的成长——基于 Xtprobit 模型的分析**

为了检验刚才采用 Xtlogit 模型所得到的结论的可靠性和稳定性，我们又采用从 Xtprobit 模型并且按照相似的步骤对包括上海、纽约与伦敦等 25 个城市在 1993~2012 年间的数据库重新进行估计。估计结果如下：

Xtprobit 模型的估计结果再次验证了 Xtlogit 模型的结果，即在四个模型中，人力资本素质 (tel) 和劳动生产效率 (labp) 的估计系数的符号为正，这表明其对一个城市成为国际性和区域性金融中心的过程中发挥了正面的影响。并且 tel 和 labp 的估计系数的且高度显著——置信度均在 5%~1% 之间；此外，度量一个城市政府对科技研发参与度的变量 (rdeg)、度量城市国民消费水平的指标 (rgdp) 和度量一个城市区位优势的指标 (position)，它们三者的估计系数均为负，这表明其对一个城市成为国际性和区域性金融中心的过程中发挥负面的影响力。同时，rdeg、rgdp 和 position 的估计系数的且高度显著——置信度均在 5%~1% 之间，这意味着我们得到的结论仍然在统计学上是高度可靠且稳定的。详细的估计结果见附表 24。

### **2. 经济开放度、港口货物吞吐量、历史传统与城市金融深化程度——基于国内港口城市面板数据的分析**

在这里，我们选取上海、广州、宁波、厦门、福州、天津、深圳、烟台、珠海、温州、青岛、南通、大连和连云港 14 个中国一线港口

城市在 1980~2012 年的 33 年间的面板经济数据作为样本数据，以金融深化程度为因变量，以经济开放度、经济规模和实力、政府财政政府能力、技术进步水平和历史传统作为自变量，分别采用固定效应模型（Fe ,vce）和最大似然法（Mle）估计了影响中国港口城市金融深化程度的因素。指标体系的详细定义见附表 25。

### （1）经济开放度、港口货物吞吐量、历史传统与城市金融深化程度——基于固定效应模型（Fe ,vce）经验分析

首先，我们采用固定效应模型（Fe ,vce），将代表城市开放度的变量 export\_1、degree\_1、FDI\_1 和度量港口货物吞吐量的变量 port\_1 作为基本变量，并且逐步加入度量城市居民消费水平的变量 rgdp\_1 和度量政府财政收支能力的 government 变量，得到了如下的结果：

度量一个城市出口规模的变量 export\_1 和度量其港口货物吞吐能力的变量 port\_1 的估计系数的符号均为正——这表明一个城市出口能力和港口货物吞吐能力的增加均可以提高其金融深度，即出口规模每增加 1%，则会提高商业银行融资规模 0.135%~0.228%，港口吞吐规模每增加 1%，则会提高商业银行融资规模 0.297%~0.876%。同时，这两个变量的估计系数均具有 1%的统计显著性，这表明该结论具有高度的可靠性和稳定性。其次，我们看到，度量城市接受外国投资水平的变量 FDI\_1、度量城市居民消费水平的变量 rgdp\_1 和度量政府财政收支能力的变量 government 的估计系数也为正，这表明外国直接投资水平、居民消费水平和政府的财政收支能力的提高会促进城市金融深化。同时，这三个系数的估计系数具有 1%的显著性，这

表明该结果具备高度的可靠性。但我们同时看到度量贸易依存度的变量 `degree_1` 系数为负，这表明城市贸易依存度的提高将会对其城市金融深化具有抑制作用。这个估计系数均具有 1% 的统计显著性，这表明该结论具有高度的可靠性和稳定性。详细的估计结果见附表 26。

## (2) 经济开放度、港口货物吞吐量、历史传统与城市金融深化程度——基于最大似然模型 (Mle) 的经验分析

这里，我们采用最大似然模型 (Mle)，将代表城市开放度的变量 `export_1`、`degree_1`、`FDI_1` 和度量港口货物吞吐量的变量 `port_1`、度量城市居民消费水平的变量 `rgdp_1`、度量政府财政收入能力、总规模的变量 `finance_1`、度量城市历史传统和贸易积累力量的变量 `histry` 和度量城市科技研发水平的变量 `patent_4` 作为基本变量，并且逐步加入度量政府收支总规模的变量 `government` 变量和就业水平的变量 `employment_`，得到了如下的估计结果：

变量 `export_1`、`degree_1`、`FDI_1`、`port_1`、和 `finance_1` 的估计系数的符号均为正——这表明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和政府财政收入水平增加均可以提高其金融深度，即这五个变量每增加 1%，则分别会提高商业银行融资规模 0.452% ~ 0.468%、5.622% ~ 5.757%、1.778% ~ 1.781%、0.248% ~ 0.250%、0.335% ~ 0.649%。同时，这五个变量的估计系数均具有 1% 的统计显著性，这表明该结论具有高度的可靠性和稳定性。其次，我们看到，一个社会经济能量积累水平好历史文化传统变量 `histry` 和度量财政总水平的估计系数均为正——这表明良好的贸易航

运传统和良好的政府财政融资能力均具有促进城市金融深化的正面影响。同时，这两个系数的估计系数具有 1% 的显著性，这表明该结果具备高度的可靠性。但我们度量城市居民消费水平的变量 `rgdp_1` 的估计系数也为负，这表明居民消费水平在一定条件下会抑制城市的金融深化。这个系数的估计系数具有 1% 的显著性，这表明该结果具备高度的可靠性。但我们同时看到度量贸易依存度的变量 `degree_1` 系数为负，这表明城市贸易依存度的提高将会对其城市金融深化具有抑制作用。这个估计系数均具有 1% 的统计显著性，这表明该结论具有高度的可靠性和稳定性。详细的估计结果见附表 27。

### **三、上海的“梦魇”：贸易革命与陆路运输革命对区位优势 的逆转与经济核心地位的“颠覆性”冲击——上海产业升级和 空间布局的动态与地缘视角的考察**

在本报告的第三部分，我们从地缘经济和产业空间布局的视角考察由贸易革命——全球经济贸易增长中心“向西迁移”，以及陆路运输革命——中国高速铁路网和欧亚大陆桥的构建和运营对上海的区位优势和经济核心地位的“颠覆性”的冲击。

#### **（一）贸易革命——全球贸易增长中心的“向西迁移”：加速上海 港的区位优势逐步减弱和逆转的经济、政治和社会力量**

如果说一个经济体在全球贸易中所占的份额是度量该经济体在全球贸易中所占有的地位和力量的重要指标，那么自第二次世界大战以来的 60 多年里，发达国家、发展中国家和转型经济国家在全球贸

易中的地位和作用的变迁则表现了如下的特征：在 1948~2012 年的 60 多年间，前 30 年里发达国家的贸易份额呈现不断上升，发展中国家贸易份额呈现不断下降的趋势。但在后 30 年间，两者的贸易地位发生逆转，即自 20 世纪 80 年代开始，发展中国家贸易份额呈现不断上升的趋势，发达国家的贸易份额呈现不断下降。

自 2008 年金融危机后，全球贸易增长中心的“向西迁移”呈现加速态势，它导致了中国和全球贸易格局、结构和流向的巨大调整，客观上造成和积累了上海港贸易区位优势逐步减弱和丧失的危险——由传统的以日美为核心的贸易“前沿”港口变为现在以亚欧非为支柱的贸易“后方”港口。

### **1. 传统北美、日本和欧洲市场地位的“衰落”和新兴市场的“崛起”**

自 2002~2012 年间以来，中国贸易的增长中心呈现了“西风压倒东风”的不断“向西迁移”的态势。

### **2. 中国的相对衰落型贸易伙伴：北美和欧盟**

北美、欧盟和日本是中国的传统的重要贸易伙伴，如在 2002~2012 年间，它们的对华贸易占中国总贸易的份额分别为 16.6%，17.9% 和 12.99%——总计 51%。贸易量的详细情况，见附表 28。

但作为这次金融危机的重灾区，欧盟与北美在中国贸易中所占的份额呈现不断下降的态势。在 2002~2012 年间，作为中国传统贸易伙伴的以欧盟为核心的欧洲和以美国为核心的北美，其对华贸易在中国总贸易中的占有率处在不断下降的状态中，其中日本的下降最为迅

速，有关贸易份额的详细信息，见附图 21。

### **3. 中国的“爱恨交加”的衰落型贸易伙伴：日本**

日本虽是仅次于东盟的中国第二大亚洲贸易伙伴，其对华贸易占中国贸易总量的 12.99%。但因钓鱼岛和南海的主权之争的冲击，压缩了中日和东亚三国的贸易增长空间；此外，日本人口的老龄化和少子化等这些社会经济因素进一步抑制了未来消费的增长活力。金融危机引发的经济冲击和钓鱼岛主权之争引发的政治冲击使得日本成为的“爱恨交加”的急剧衰落型贸易伙伴。有关贸易份额的详细信息，见附图 22。较之于欧盟的相对温和的下降，美国和日本对华贸易份额下降最迅速。

### **4. 中国的高速增长型贸易伙伴：亚非拉**

另一方面，与美日欧传统的贸易伙伴的衰落相反，在以亚非拉为主的新兴市场，其对华贸易总额却在同期处在快速上升的状态。其中，非洲在中国贸易中所占的份额尽管只有 3%，但其增长速度显著。

#### **(1) 高速成长型贸易伙伴：非洲**

在中非贸易中，除撒哈拉以南以外的地区，即北非、中非、西非和东非地区的贸易增长最为显著，关于中非贸易份额的详细信息，见附表 29 和附图 23。

#### **(2) 高速增长型贸易伙伴：拉美**

在 2002~2012 年间，拉美地区在中国总贸易的份额平均为 5.7%，其中，巴西占 1.5%。相较于中国的亚洲、北美和欧洲贸易伙伴，拉

美地区的对华贸易生在中国贸易总量中所占的份额不大。但从 2002~2012 年间的增长态势看，拉美对华贸易处于快速成长阶段。其中，中南美和除巴西以外的南美国家增长最为快速，属于中国贸易的新增长极——快速成长型贸易伙伴。关于中国与南美贸易的详细情况，见附表 30 和附图 24。

### **(3) 中国的稳定成长型贸易伙伴：亚洲**

自 2002 年以来，亚洲成为中国最大的贸易伙伴，其贸易份额占中国总贸易的 46.87%——比欧洲的市场份额高 146.68%，比北美的市场份额高 149%。从长期的增长趋势来看，在中国的亚洲贸易伙伴中，东盟六国的份额为 21.65%——属于相对稳定成熟型的贸易伙伴；中东、南亚、西亚和中亚则属于高速增长型贸易伙伴。关于中国与南美贸易的详细情况，见附表 31、附图 25 和 26。

在 2002~2012 年间，石油资源丰富的中东和西亚和人口密集的近南亚成为中国的高速增长型近距离贸易伙伴。

## **5. 社会政治因素加速了中国贸易中心的“向西迁移”**

除了经济因素推动和加速了中国贸易中心自 2002 年以来的“向西迁移”外，一些与地缘政治相关的社会经济因素也推动了中国贸易中心的“向西迁移”。

**(1) “上海合作组织”战略和“金砖五国”战略改善了中国的地缘政治环境——为贸易增长创造了“天时”和“地利”**

2011 年和 2012 年美军从伊拉克和阿富汗的相继撤军，标志着困

扰中国发展 20 多年的地缘安全和稳定问题的解决取得重大进展。作为改造现有国际秩序，加强话语权以及中国安邻、睦邻和富邻战略的一部分，中国自 1996 年和 2009 年以来积极组织和稳步推进的“上海合作组织”和“金砖五国”战略，为中国的“西向”的贸易扩张奠定了良好的政治和组织保障。这种政策的贸易效应则是作为“金砖五国”和“上海合作组织”成员国的俄罗斯、独联体和巴西与印度的对华贸易在近十年出现高速扩张的态势。

独联体国家对华贸易占中国总贸易的 3.4%，其中，俄罗斯对华贸易占中国总贸易的 2%，另外，非欧盟成员国——中东欧国家占 1.2%。虽然这些国家和地区的贸易占中国总贸易的比重不大，但市场份额却出现逐年增长的态势——属于中国的快速成长型贸易伙伴。关于新兴国家对华贸易占中国贸易的比重的详情，见附表 32 和附图 26。

上海合作组织和金砖五国成员，特别是作为全球大国的金砖五国——印度、南非和俄罗斯作为邻国或临近国，处在中国的南北两翼——金砖五国中的俄罗斯和印度属于与中国接壤的邻国，南非也是隔海相望的近邻，与相隔万里之遥的北美和拉美市场相比，南非拥有巨大的“地利之便”——带来贸易的交易成本的巨大节约。

## **(2) 亚非拉的人口“红利”，为中国未来西向的贸易扩张创造了“人和”的环境**

从目前的全球人口的分布结构上来看，亚非拉的人口占全球人口的 82.1%，而欧美和日本等发达国家和地区的人口只占 17.1%。亚非拉不仅有巨大的人口规模，而且人口结构呈现年轻化的趋势：从 20

世纪 50 年代开始, 发达国开始了负增长——平均增长率为负的 2.94%, 发展中国家人口则同期呈现正增长, 平均增长率为 2.9%——这不仅预示着亚非拉未来具有显著的劳动力资源储备——为劳动密集型产品的生产建立了优势, 而且也为未来消费的储备了巨大的群体。

根据现有的人口存量和未来的增长趋势等指标, 发达经济和欧盟成员国为人口快速衰落的地区, 日欧为相对缓慢的人口衰落地区, 北美和美国为人口增长地区, 而亚非拉则为人口快速增长地区。关于全球人口增长趋势的详情, 见附图 27。

### **(3) 中国与亚非拉的相异的产业结构, 为中国未来西向的贸易扩张创造了“人和”的技术基础**

与存在日益则增加的产业竞争的北美、日本和欧洲不同, 中国同亚非拉新兴经济体之间形成了相对互补型的产业结构。这种内在的经济结构和产业结构形成了对彼此产品和服务市场需求。

全球贸易和产业大致可以分两类, 第一类由北美、欧洲和亚洲构成的以制造业产品为主的产业和贸易结构。第二类是以能源和原产料为核心的初级产品为导向的生产和贸易。这两类相似的产业和贸易结构的内部成员国之间形成了竞争大于合作的经济和贸易联系, 而第一和第二类地区和国家之间则形成了错位互补的经济联系。也就是说属于亚洲的中国, 其产业和贸易结构出现了与亚非拉之间的互补和合作关系。从区域产业分布看, 印度以 IT 技术为核心的服务经济、中国以通信和电子产品为核心的制造业经济, 以及俄罗斯以能源和原材料出口为核心的开放的消费型经济。关于全球贸易和产业差异性的详细

分析见附图 28。

根据人均 GDP,净外国直接投资额、净贸易增长率以及农业、工业和服务业等三大指标,我们得到金砖五国的经济和产业相似度图,该图表明,金砖五国的经济、贸易和产业的差异性巨大——它们之间的经济互补性大于竞争性,。关于金砖五国贸易和产业差异性的详细分析见附图 29。

## **(二) 运输革命——泛欧亚国际铁路网组建和中国高铁运输网：逆转中国沿海和内地的区位优势的技术力量**

如果说 2008 年金融危机后日益加速的全球贸易增长中心的“向西迁移”以及由此产生的中国制造业的“向内地迁移”是逆转中国沿海和内地区位优势的基本经济和贸易力量的话,那么,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”,则是逆转中国沿海和内地区位优势的持久的技术力量。

### **1. 欧亚大陆桥的建设和运营：连接亚欧大陆的“丝绸之路”复兴和贸易航线的革命**

泛欧亚国际铁路网,它作为沟通太平洋和大西洋,连接占世界人口 90%和贸易量 80%的欧洲、亚洲和非洲的贸易大通道,对全球贸易格局、运输市场和物流网路形成革命性影响。对中国而言,它更是逆转中国沿海和内地之间的区位优势,即将彻底转换了天津、广东与上海等沿海城市与西安、重庆和昆明等内陆城市的地理位置的优劣性和地位,并且由此引发中国经济要素、产业结构和物流网络在空间布

局上发生重要连锁性和革命性的反应的持久的技术力量。

### **(1) 欧亚大陆一桥：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**

欧亚大陆桥，即欧洲与亚洲两侧海上运输线联结起来的便捷运输铁路。目前由南至北有三条，第一欧亚大陆桥是指俄罗斯的符拉迪沃斯托克通向欧洲各国，最后到荷兰鹿特丹港的国际铁路网，又称西伯利亚大陆桥第一欧亚大陆桥，西伯利亚大陆桥（见图 1）。整个大陆桥共经过俄罗斯、中国、哈萨克斯坦、白俄罗斯、波兰、德国、荷兰 7 个国家，全长 13000 公里左右。它是世界上最著名的国际集装箱多式联运线之一，通过原苏联西伯利亚铁路，把远东、东南亚和澳大利亚地区与欧洲、中东地区联结起来。西伯利亚大陆桥于 1971 年由全苏对外贸易运输公司正式确立。全年货运量高达 10 万标准箱，最多时达 15 万标准箱。使用这条陆桥运输线的经营者主要是日本、中国和欧洲各国的货运代理公司。其中，日本出口欧洲杂货的 1/3，欧洲出口亚洲杂货的 1/5 是经这条陆桥运输的。由此可见它在沟通亚欧大陆、促进国际贸易中所处的重要地位。



图 1 欧亚大陆桥示意

图片来源:

[http://baike.baidu.com/link?url=Waj3V-pGKXzwUWf\\_hPQAP\\_x\\_s0jJ6HrAIf\\_ZhprVJeYyRY\\_3dPmrijlA7zeo3Gbb](http://baike.baidu.com/link?url=Waj3V-pGKXzwUWf_hPQAP_x_s0jJ6HrAIf_ZhprVJeYyRY_3dPmrijlA7zeo3Gbb).

## (2) 欧亚大陆二桥：连接中国连云港和荷兰鹿特丹港的国际铁路网

第二欧亚大陆桥是由中国陇海和兰新铁路与哈萨克斯坦铁路接轨的欧亚大陆桥，又称新欧亚大陆桥。东起连云港，向西经陇海铁路兰新铁路经北疆铁路到达边境阿拉山口进入哈萨克斯坦，经俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国，最后到达荷兰鹿特丹港。它是 1990 年 9 月与哈萨克斯坦铁路接轨的经我国兰新铁路、陇海铁路的新欧亚大陆桥，由于所经路线很大一部分是经原“丝绸之路”，所以又称现代“丝绸之路”。是目前亚欧大陆东西最为便捷的通道。这条大陆桥跨越欧亚两大洲，联结太平洋和大西洋，全长约 10800 千米，通向中国、中亚、西亚、东欧和西欧 40 多个国家和地区。是世界上最长的一条大陆桥。于 1992 年 12 月 1 日正式投入国际集装箱运输业务。新亚欧大陆桥的贯通不仅便利了我国东西交通与国外的联系，更重要的是对我国的经济发展产生了巨大的影响（见图 2、图 3）。



图 2 新亚欧大陆桥示意

图片来源:

[http://baike.baidu.com/link?url=Waj3V-pGKXzwUWf\\_hPQAP\\_x\\_s0jJ6HrAIf\\_ZhprVJeYyRY\\_3dPmrijlA7zeo3Gbb](http://baike.baidu.com/link?url=Waj3V-pGKXzwUWf_hPQAP_x_s0jJ6HrAIf_ZhprVJeYyRY_3dPmrijlA7zeo3Gbb).

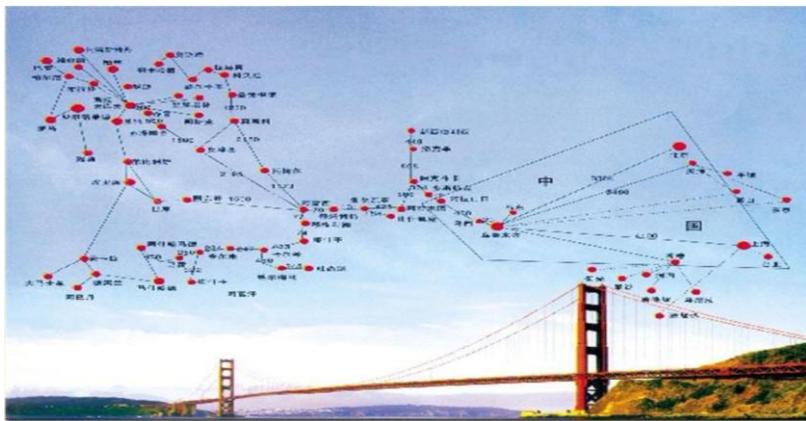


图 3 新欧亚大陆桥国际联运示意

图片来源:

[http://baike.baidu.com/link?url=Waj3V-pGKXzwUWf\\_hPQAP\\_x\\_s0jJ6HrAIf\\_ZhprVJeYyRY\\_3dPmrijlA7zeo3Gbb](http://baike.baidu.com/link?url=Waj3V-pGKXzwUWf_hPQAP_x_s0jJ6HrAIf_ZhprVJeYyRY_3dPmrijlA7zeo3Gbb).

### (3) 欧亚大陆三桥：连接中国深圳和荷兰鹿特丹港的国际铁路网

中国、尼泊尔、欧盟将在未来合作修建的国际铁路网，被称为第三欧亚陆桥。这条铁路计划以深圳为起始点，荷兰的鹿特丹为终点。由中尼铁路至加德满都，再经南亚北部铁路、伊朗高原铁路、土耳其-波兰铁路（北上铁路）、波兰-荷兰铁路，线全程 15300 千米（见图

4) 。

战略构想中的第三亚欧大陆桥起点始于以深圳港为代表的广东沿海港口群，沿途由昆明经缅甸、孟加拉、印度、巴基斯坦、伊朗，从土耳其进入欧洲，最终抵达荷兰鹿特丹港，横贯亚欧 20 多个国家，比经东南沿海通过马六甲海峡进入印度洋行程要短 3000 公里左右——形成一条与海上丝绸之路相竞争南部“陆上丝绸之路”。但是此方案在可行性上、经济性上风险较大。

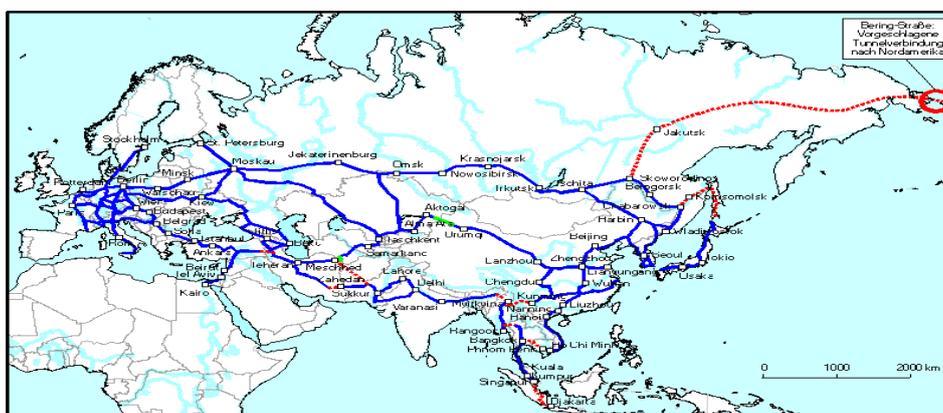


图 4 欧亚大陆三桥

图片来源：

[http://baike.baidu.com/link?url=Waj3V-pGKXzwUWf\\_hPQAP\\_x\\_s0jJ6HrAIRF\\_ZhprVJeYyRY\\_3dPmrijlA7zeo3Gbb](http://baike.baidu.com/link?url=Waj3V-pGKXzwUWf_hPQAP_x_s0jJ6HrAIRF_ZhprVJeYyRY_3dPmrijlA7zeo3Gbb)

#### (4) 欧亚大陆桥相对于海洋运输的优势：巨大的时间节约

如果将欧亚大陆桥与从上海到荷兰鹿特丹港的通过马六甲海峡的海洋运输相比较，我们可以发现巨大的时间节约优势（见表 1）。

表 1 欧亚大陆桥及其较海路的优势

名称	起点—终点	沿途经过的国家	总里程	较海路节约里程
欧亚第一大大陆桥，西伯利亚大陆桥	俄国符拉迪沃斯托克—鹿特丹港	俄罗斯、中国、哈萨克斯坦、白俄罗斯、波兰、德国、荷兰	13000 公里	5300 公里
欧亚第二大大陆桥，即丝绸之路大陆桥	中国连云港—荷兰鹿特丹港	中国、哈萨克斯坦、白俄罗斯、波兰、德国、荷兰	10800 公里	7500 公里
欧亚第三大陆桥	中国深圳—鹿特丹港	中国、尼泊尔、缅甸、孟加拉、印度、巴基斯坦、伊朗，土耳其、欧洲	15300 公里	3000 公里

(5) “渝新欧”国际铁路网：内陆城市重庆将地理劣势转化为优势的范例

相较于沿海的上海和深圳，经铁海联运大通道从海上将货物运往欧洲，地处中国西部的重庆有一个 2000 公里的地理劣势（见图 5）。





图 5 “渝新欧”国际铁路网

图片来源: <http://baike.baidu.com/view/4545843.htm>

为了将该地理劣势转化为区位优势，重庆人通过欧亚二桥，即渝新欧——从重庆始发，经西安、兰州、乌鲁木齐，向经新疆阿拉山口进入哈萨克斯坦，再转俄罗斯、白俄罗斯、波兰，至德国的杜伊斯堡，全程 11179 公里——重庆到欧洲的距离比上海和深圳到欧洲的距离近 2000 公里（见表 2）。

表 2 “渝新欧”国际铁路运输的相对优势

起始地	运输方式	运输费用	运输时间
重庆—欧洲	“渝沪”江海联运	0.4 万美元/每集装箱	40 天
重庆—欧洲	“渝深”铁海联运	0.59 万美元/每集装箱	28 天
重庆—欧洲	铁路运输	0.9 万美元/每集装箱	17 天
重庆—欧洲	航空运输	15.6 万美元/每集装箱	1 天

从时间和价格综合来看，“渝新欧”在大幅缩短运输时间的同时，将运费控制在合理范围，具有较强的吸引力和竞争力，为中国进出口贸易渠道增加了多元选择。

鉴于“渝新欧”国际铁路大通道的突出优势，班列开通后，除本地IT货物外，还吸引长三角、珠三角的多批货物“逆流”重庆，集结后经铁路出口欧洲。长远来看，随着“渝新欧”国际铁路大通道的进一步发展，中国传统的内陆至沿海、自西向东的国际物流模式将得以丰富和补充。从东部沿海出发，经“渝新欧”国际铁路西至欧洲将成为一条快捷、安全、低成本的物流通道。

如在 2011 年，重庆实现进出口贸易 350 亿元，不仅增幅全国第一，还带动四川、贵州、云南等周边省份外贸发展，实现了华东产品集货重庆出口，转口贸易占比达 32%。

## **2. 中国高速铁路网的建设和运营：经济文化生活方式的革命和贸易航线的多样化**

计划在 2020 年建成的中国高速铁路网，不仅给已经和即将建成的欧亚二桥和三桥提供最有力的技术支持，也为中国复兴“丝绸之路”经济带、建立喀什经济走廊和多样化中国贸易航路奠定最坚实的基础。

### **(1) 中国高速铁路网：将为在空间上彻底改变中国经济文化与生活方式提供坚实的技术基础**

预计在 2020 年建成的中国高速铁路网分骨干网、重要的区域网、大城市之间的城际高铁等三种类型（见图 6）。

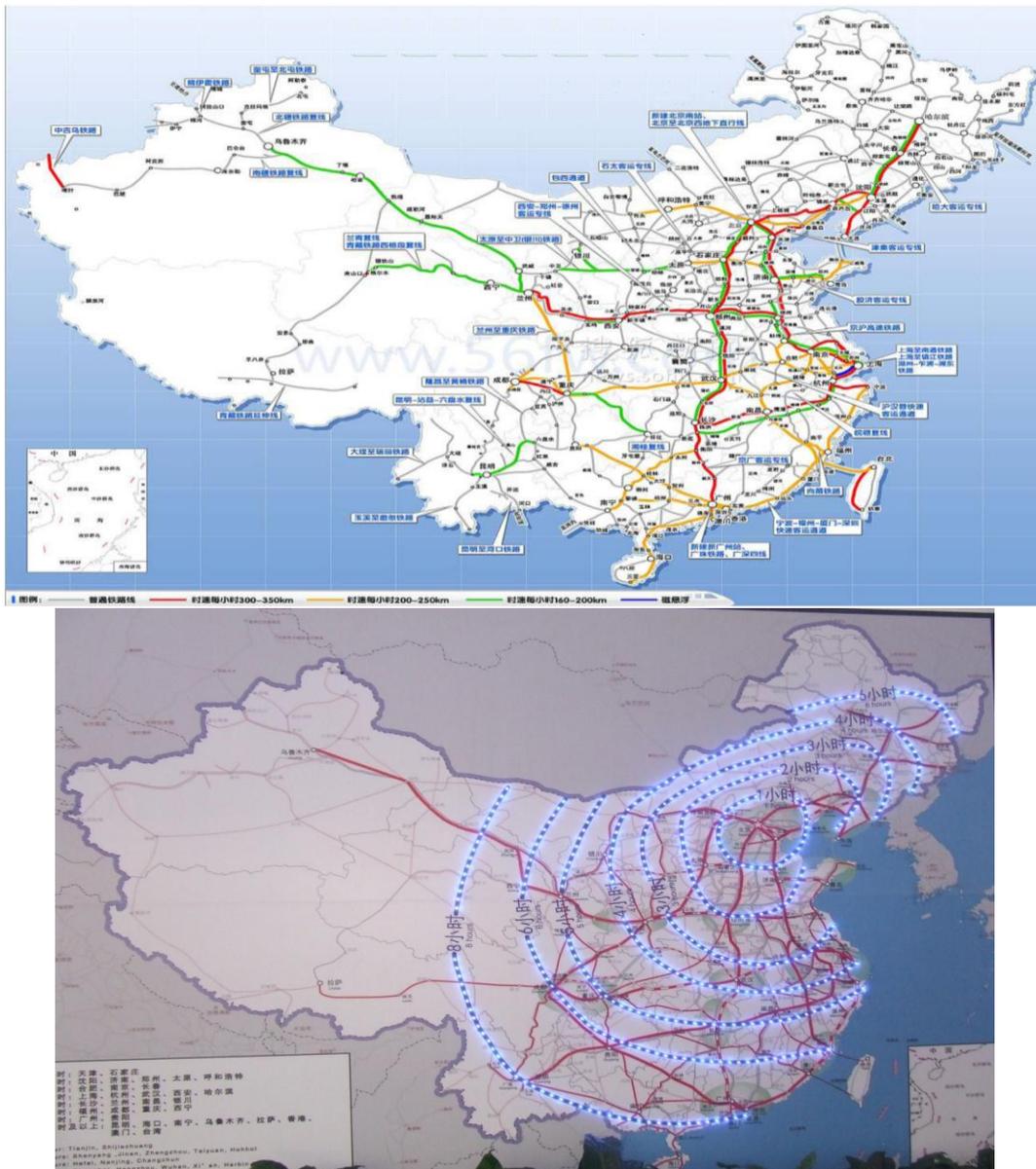


图 6 2020 年中国高速铁路网

图片来源：<http://baike.baidu.com/view/3558369.htm>.

骨干网就是指规划的四纵四横干线网，即北京-广州，北京-哈尔滨，北京-上海，徐州-兰州，上海-昆明，上海-成都，东南沿海准高铁等，重要的区域网有贵州-广州，南宁-广州，西安-成都等，城际高铁有京津城际，沪宁城际等。按高铁建设等级分为无砟道床的时速 350 公里/小时的高铁和时速 250 公里/小时的有砟道床的准高铁。中国高铁的特点是大量采用高速桥梁和无砟道床技术，采用超大半径弯

道,既消除平交道口和行人干扰,又保证路基的平顺,防止路基沉降。尤其是高速桥梁大量采用,使得一望无际的数十公里乃至数百公里的高速桥梁屹立在广阔平原上。中国人口多,密度大,国土广大等特点都非常适合发展高速铁路,高铁让城市之间的距离消失,越来越多距离 500 公里以上的两个城市因高铁的建成而同城化,人们的交流和旅游因高速铁路而变的快捷方便和舒适。中国现在速度 350 公里/小时的高速铁路已经建成不少,从实际乘坐看非常平稳舒适,而且有速度越快越稳的感觉。相信随着科技的发展,高速铁路动车组的平均运营速度将为 300 公里/小时。

预计在 2020 年建成的中国高铁网将会把渤海湾经济圈、长三角、珠江三角洲和华中,西北以及西南地区连接起,从而对中国区域的综合发展以及城市间人流、物流和信息流产生革命性的影响。对整个中国社会的产生巨大的影响。

## **(2)泛亚铁路的建设:将西南变为中国对东盟和南亚开放的“前线”**

2012 年 10 月 18 日,与中国毗邻的东南亚内陆国老挝做出一个重大决定,即老挝第七届国会特别会议审议通过政府向中国全额贷款 70 亿美元,修建连接中老边境及老挝首都万象的铁路项目(见图 7)。



图7 泛亚铁路网

图片来源:

<http://image.baidu.com/i?tn=baiduimage&ct=201326592&lm=-1&cl=2&nc=1&ie=utf-8&word=%E6%B3%9B%E4%BA%9A%E9%93%81%E8%B7%AF%E7%BD%91>

按照中国的《中长期铁路网规划》，2020年前将有三条连接中国与东南亚的高铁线路建成通车，中国将拥有直达印度洋出海口的高速通道。三条“高铁”的中方起点都设在云南省会城市昆明：东线经河口穿过越南，中线经磨憨穿过老挝，西线经瑞丽穿过缅甸，最终均到达新加坡。事实上，这些铁路线早已有一个著名的名称——泛亚铁路。中老铁路项目终于为中国主张的“泛亚铁路”开了头，其对中国未来在东南亚的影响有重要意义，并将为中国战略物资的运输提供新的选择，尤其是分担海运和管道运输的风险。更为重要的是将作为中国对外开放的内陆后方的西南地区变为中国连接和沟通东盟和南亚的“前方”

**(3) 瓜达尔港的管理权的移交和中巴经济走廊的建设：中国西北将成为连接西亚南亚并走进非洲的“先锋”**

如果说中国建立泛亚铁路网是将西南地区变为连接东盟和沟通

南亚的“前线”,那么,中国获得巴基斯坦的瓜达尔港的管理权,以及两国联手建立中巴经济走廊,则是将中国西北地区变为沟通中西南亚以及中国走入非洲的“先锋”。

瓜达尔港位于巴基斯坦俾路支省西南部,为深水不冻港。中国政府应穆沙拉夫总统的请求为该港口建设提供资金和技术援助。该港口于2002年3月开工兴建,投资2.48亿美元,其中中方提供资金1.98亿美元。2007年3月建成后,由新加坡港务局通过国际招标中标后负责运营,租赁期为40年。瓜达尔港投入运营来并没有达到预期的效果(见图8)。



图8 巴基斯坦的瓜达尔港

图片来源: <http://image.baidu.com/>

2013年1月30日巴基斯坦政府同意将具有重要战略意义的瓜达尔港的营运控制权移交给中国公司。中国从新加坡手中接过瓜达尔港运营权,带来的影响不仅是区域性的,且将是全球性的:

印度是受影响最大的一方。中国接管瓜达尔港将给予巴基斯坦前

所未有的战略纵深。北京也将借此获得观察印海军的重要平台。

对伊朗而言，这也是个严重挫折，因为该国两个主要港口将迎来竞争对手。作为连接中亚和世界市场的枢纽，伊朗此前一直拥有近乎垄断的地位，瓜达尔港将对此构成挑战。

对阿联酋而言，瓜达尔港运营也将是坏消息。因为它最终会不可避免地影响阿商业利益，分流迪拜港的运输业务。

由于瓜达尔港距霍尔木兹海峡很近，北京将借助该港对通往远东和欧洲的战略石油贸易构成威胁，美国的战略和能源安全利益也将由此受影响。它还会成为中国观察美国军事行动的平台，中国可借此拦截驻扎在阿拉伯半岛的美军军事通信。发生军事冲突时，若马六甲被美封锁，瓜达尔港还可成为中国在印度洋贸易通道的有效替代路线。

中巴经济走廊是指连接位于中国西部和贯穿巴基斯坦南北的公路和铁路主干道，将从新疆的喀什直通至巴基斯坦的西南港口城市瓜达尔港。<sup>[1]</sup> 中巴经济走廊的建设旨在进一步加强中巴互联互通，促进两国共同发展。

2013年5月中巴双方签署了一系列合作协定和谅解备忘录，特别重要的是签订了《关于开展中巴经济走廊远景规划合作的谅解备忘录》。中巴经济走廊规划不仅涵盖“通道”的建设和贯通，更重要的是以此带动中巴双方在走廊沿线开展重大项目、基础设施、能源资源、农业水利、信息通信等多个领域的合作，创立更多工业园区和自贸区。在中巴经济走廊远景规划当中，巴方希望与中国开展“四位一体”，也就是公路、铁路、油气管道、光缆的通道建设合作。中巴经济走廊示

意见图 9。



图 9 中巴经济走廊示意

图片来源: <http://image.baidu.com/>

中巴经济走廊是具有针对性的“双赢”战略。经济走廊的建设贯通一方面可以扩大中巴两国的货物进出口和人员交往,促进巴国转口贸易;另一方面,能有效增加中国能源的进口路径——可以绕过传统咽喉马六甲海峡和存在主权纠纷的南中国海,把中东石油直接运抵中国西南腹地,同时也能降低对正在建设中的中缅油气管道的依赖。从更宏观的角度看,中巴经济走廊贯通后,能把南亚、中亚、北非、海湾国家等通过经济、能源领域的合作紧密联合在一起,形成经济共振,同时强化巴基斯坦作为桥梁和纽带连接欧亚及非洲大陆的战略地位。

#### 四、路在何方——关于上海产业升级和空间布局的对策建议

在这里,我们将结合本报告的第一至第三部分的研究成果,提出有关以自贸区建设为契机,将上海建成国际一流大都市,即与纽约、伦敦、巴黎和东京相比肩的国际经济、贸易、航运、和金融中心的对

策建议。

## **（一）关于上海应像和最像谁研究的启示：超越香港和新加坡，比肩纽约、伦敦、巴黎和东京，成为国际一流的经济、航运、贸易和金融中心，是上海建立在理性基础上的自信**

在本报告的第一部分里，我们采集了 25 个国际大都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，来度量上海的现实发展水平与其未来梦想的接近程度；同时，我们采集了 14 个国内一线港口城市有关综合经济贸易科技数据，再次采用聚类分析技术识别了上海在实现其国际航运、贸易和金融梦想进程中的潜在的国内竞争者和合作者；最后，我们采用国内 31 个省市区经济和贸易总量数据，来阐明哺育上海“国际一流都市梦”成长的经济和贸易力量。通过上述的分析，我们获得了如下的启示。

### **1. 上海最像谁之一：发现上海成长为国际一流大都市的自信**

通过将上海与美国纽约、英国伦敦、法国的巴黎、德国的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 世纪初初的上海属于与多伦多、大阪、名古屋与洛杉矶的经济实力最接近二三国际流城市。2000 年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——未来的十年，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。

## **2.上海最像谁之二：谁是我们的敌人，谁是我们的朋友——发现实现上海梦想进程中的竞争者和合作者**

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？为此，我们选取上海、广州、宁波、厦门、福州、天津、深圳、烟台、珠海、温州、青岛、南通、大连和连云港 14 个中国一线港口城市作为样本，采用 1980~2012 年间的综合经济指标来识别上海的强有力的竞争者和合作者。

我们的研究表明，在 20 世纪 80~90 年代，以天津和大连为代表的北方港口城市群是上海综合经济实力最接近的竞争者。但在 21 世纪初，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实力最接近的竞争者。

尽管自 2000 年以来上海与天津的综合经济实力已经拉开距离，从目前中国着力推动丝绸之路经济带战略和欧亚大陆桥战略来看，相较于地处华东的上海，天津凭借其坐拥华北，沟通东北和西北的地缘优势，在推动和组织连接中国连云港和荷兰鹿特丹港的第二欧亚大陆

桥的国际铁路运输具有得天独厚的自然优势，是上海未来的强劲竞争者。

自 2000 年以来，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，比经东南沿海通过马六甲海峡进入印度洋行程要短 3 000 公里左右，形成一条与海上丝绸之路相竞争的南部“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。

### **3.发展才是硬道理：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**

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，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，已经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。

中国七大经济区未来经济与贸易增长中心的变迁见表 3。

表 3 中国七大经济区未来经济与贸易增长中心的变迁

地区	GDP 份额 均值	贸易份额 均值	经济份额与贸易 份额差	贸易成长状态	未来制造业迁 移方向
华东	37%	42%	-5%	贸易饱和区	产业迁出区
华南	13%	36%	-23%	贸易过度区	产业迁出区
华北	13.5%	14%	-0.5%	贸易增长区	产业迁入区
东北	9%	5%	4%	贸易欠发达区	产业迁入区
华中	12.6%	2%	10.5%	贸易欠发达区	产业迁入区
西南	9%	2%	7%	贸易欠发达区	产业迁入区
西北	5%	1.3%	3.7%	贸易欠发达区	产业迁入区

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）榜样的力量的启示：成就国际经济、贸易、航运与金融中心的正能量

是什么因素促成一个经济实体——国家或城市卓有成效地从制造业经济转向现代服务型经济转型？是什么力量造就一个城市成为国际一流的经济中心、贸易中心、航运中心和金融中心呢？我们在报告的第二部分采用全球数据对上述问题进行回答。

### 1. 榜样力量的国家视角分析之启示一：以技术进步防止上海服务经济的“香港化”和“印度化”

我们采用全球 214 个国家和地区的面板数据计量分析了决定服务型经济成长的基本因素，得到的一致性的结论是：技术进步程度的深化、服务贸易的便利化、国民消费水平的提高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正能量。

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”。

## **2.榜样力量的国家视角分析之启示二：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，也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。

## **3.榜样力量的国家视角分析之启示三：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，我们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……

#### **4.榜样力量的城市视角分析之启示一：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”正能量，区位优势和政府对于研发直接参与不是国际金融中心成长的正能量**

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和地理位置抱有幻想——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。

## **5.榜样力量的城市视角分析之启示二：一个城市的金融深化过程是一个自然社会的演进过程，历史传统的作用不可忽视**

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**

第三部分，我们从动态的空间布局的视角，揭示全球“贸易革命”和运输革命将给上海区位优势和经济中心地位的“颠覆性”冲击。在这里，我们将这些挑战，提出相应的对策建议。

#### **1.“前线”变“后方”——上海的“西进”政策选择**

自 20 世纪 80 年代开始，发展中国家贸易份额呈现不断上升的趋势，发达国家的贸易份额呈现不断下降。而且 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，从而导致中国全球贸易格局、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”。并且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的逆转趋势将会加速。

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。

## **2.以技术创新为核心的运输革命带来的交易成本节约效应是以制度创新为基础的贸易便利化的数倍或数十倍：让上海成为“海陆”兼顾、“东西”双赢的大玩家**

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。

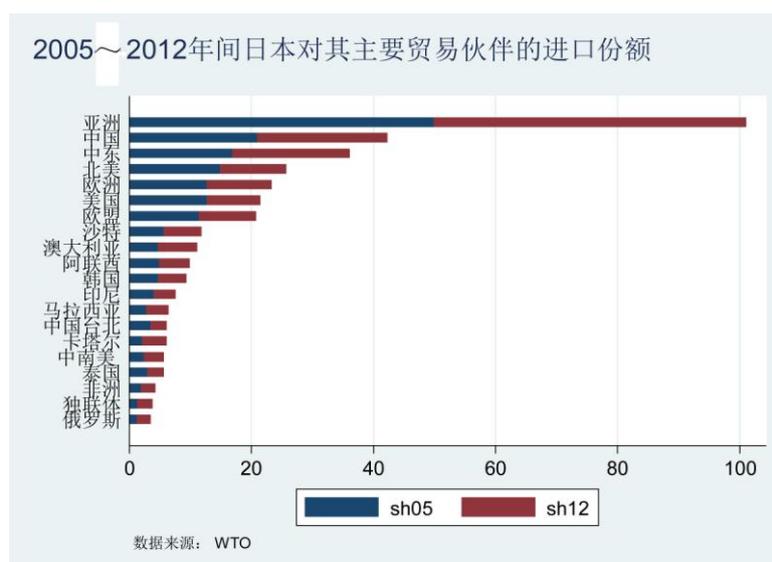
第二，重庆“渝新欧”国际铁路运输网的成功运营表明，以“运输革命”为代表的技术力量所带来的贸易成本的节约是以贸易便利化为核心的制度创新所带来的贸易成本节约数倍。因此，上海必然的选择是积极参与和引导由中国高速铁路网和泛亚欧国际铁路网的组建和运行所体现的“运输革命”：加快上海洋山深水港还将配套建设铁路专用桥——东海二桥的建设，以及在奉贤的平安镇建设世界最大的火车集装箱编组站。

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。

作为自然资源贫乏的、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。相反，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。

从图 10 可知，亚欧是日本最主要的贸易伙伴，也是欧盟的贸易伙伴，上海优越的地理位置和贯通中国高铁网和欧亚大陆桥的运输能力，将为日韩通向亚欧市场提供便捷的陆上通道。



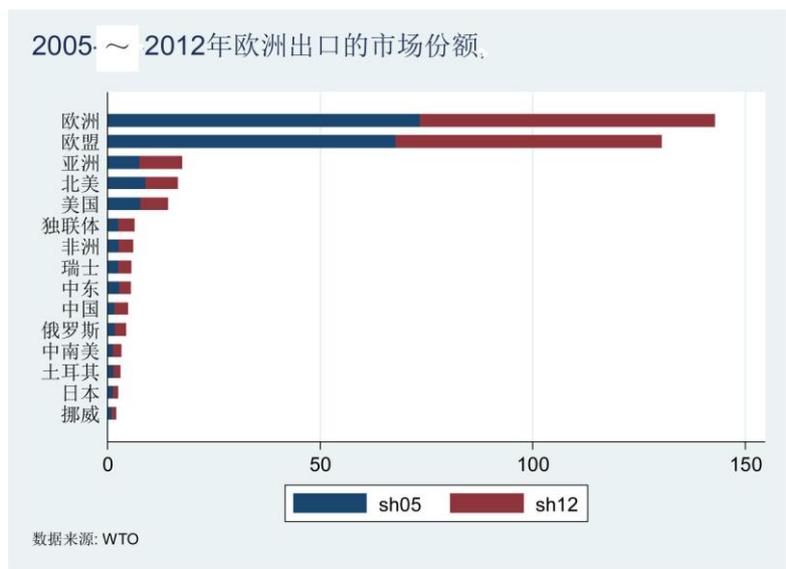


图 10 日本和欧洲主要的贸易伙伴分布

## 参考文献

- [1]Fujita, Masahisa and Thisse, Jacques-Francois. *Economics of agglomeration: Cities, industrial location, and regional growth*. Cambridge: Cambridge University Press,2002.
- [2]Helliwell, John F. *How much do national borders matter?* Washington, DC: Brookings Institution Press, 1998.
- [3]Krugman, Paul R. and Venables, Anthony J. “Globalization and the Inequality of Nations.”, *Quarterly Journal of Economics*, 1995a, 110(4), pp. 857–80.
- [4]Krugman, Paul R. and Venables, Anthony J. “The Seamless World: A Spatial Model of International Specialization.” National Bureau of Economic Research, Inc., NBER Working Papers: No. 5220, 1995b. Lucas, Robert E., Jr. and Rossi-Hansberg, Esteban. “On the Internal Structure of Cities.” *Econometrica*, 2002, 70(4), pp. 1445–76.
- [5]Rossi-Hansberg, Esteban. “A Spatial Theory of Trade” *American Economic Review*, 2005, VOL. 95 NO. 5, pp. 1464–1491.
- [6]Antràs, Pol, and Davin Chor, “Organizing the Global Value Chain”, 2013, *Econometrica* 81, no. 6: 2127–2204.

## 数据来源

- [1]The World Bank e-library; [<http://elibrary.worldbank.org/>]
- [2]World Development Indicators online; [<http://databank.worldbank.org/>]
- [3]Global Development Finance online; [<http://databank.worldbank.org/ddp/home.do>]
- [4]Global Economic Monitor online; [<http://www.worldbank.org/gemsubscribers>]
- [5]国际货币基金组织网站; [<http://www.imf.org/>]
- [6]联合国贸易和发展会议资料; [<http://unctad.org>]
- [7]中国统计局; [<http://www.stats.gov.cn/tjsj/>]
- [8]中国商务部; [<http://www.mofcom.gov.cn/>]

## 附录

**附表 1 度量一个城市综合经济实力的指标体系**

重要 经济 指标	区位优势和金融优势	区位优势：如果属于沿海港口城市，则取值为 1，否则为零	金融优势：如果属于国内区域性或国际全球性的金融中心，则取值为 1，否则为零
	人力资源规模和效率	全员劳动生产率	劳动力规模
		就业规模	
	城市规模和基础设施	每资本绿地面积	每平方公里人口密度
		城市总面积	城市总人口
	政府行政效率	地方政府机构数量	地方政府的平均管理的人口规模
行政区划数			

**附表 2 度量一个城市综合经济实力的指标体系**

重要 经济 指标	区位和金融优势	区位优势	金融优势
	人力资源规模和效率	全员生产率	劳动力规模
		就业规模	
	城市规模	每资本绿地面积	每平方公里人口密度
		城市总面积	城市总人口
	政府行政效率	地方政府机构数量	地方政府的平均管理的人口规模
		行政区划数	
	综合经济实力	用每资本度量的经济规模	用 GDP 度量的经济规模
	国民受教育程度和素质	受初等教育者占总人口的比例	受中等教育者占总人口的比例
		受高等教育者占总人口的比例	

**附表 3 度量一个中国港口城市经济贸易与港口吞吐能力的指标体系**

主要 经济 指标	产业结构	农业、工业和服务业三个产业在国民经济中的比重
	经济开放度	贸易规模
		外国直接投资
	经济规模和实力	港口货物吞吐能力
		社会固定资产投资
		人均 GDP
	历史传统	是否曾经为五口通商的城市，是则取 1，否则取 0
	人口规模	

附表 4 度量一个中国港口城市经济贸易与港口吞吐能力的综合指标体系

主要经济 指标	产业结构	农业、工业和服务业三个产业在国民经济中的比重
	经济开放度	贸易规模
		外国直接投资
	经济规模和实力	港口货物吞吐能力
		社会固定资产投资
		人均 GDP
	历史传统	是否曾经为五口通商的城市，是则取 1，否则取 0
	人口规模	城市每年末的人口数量
	技术进步程度	居民申请专利数量
金融深化程度	商业银行的期末存款规模	
	商业银行的期末贷款规模	

附表 5 服务型经济的重要度量

编号	英文代码	经济含义
1	Ser_1	服务业产值占 GDP 的比重大于 50%
2	Ser_2	服务业产值占 GDP 的比重大于 70%
3	Ser_3	服务业产值占 GDP 的比重大于 60%，小于 70%
4	pgdp	人均 GDP
5	gkj	高科技产品出口占的比率
6	science	科技期刊和文献的发表数
7	SER_OPEN	货物开放度
8	Ser_1_01	服务开放度
9	Trade_open	贸易开放度
10	Fdi_per	FDI 流入占全球的比例
11	oFdi_per	FDI 流出占全球的比例
12	Fem_1	女性就业占整个就业的比例
13	Gov_1	政府教育支出占 GDP 的比例
14	Cser_1	商业服务总值的对数
15	Cser_2	商业服务出口总值的对数
16	Cser_3	商业服务进口总值的对数

附表 6

决定制造业经济向服务业经济转型的解释变量

变量名称	变量中文名称		度量指标	英文名称
	因变量	服务大国	一个经济体的服务业产值占 GDP 的比重大于 50%	
服务强国		一个经济体的运输服务占商业服务的比重大于 70%		ser_1
自变量	国民消费水平	人均 GDP		rgdp
	经济开放度		服务贸易依存度, 即服务贸易总值与 GDP 之比值	ser_1_01
			本国一年接受的对外直接投资总值占全球对外投资的比例	fdi_per
			商业服务贸易总值的对数	Cser_1
			商业服务出口总值的对数	Cser_2
	城市化程度	城市人口占总人口的比例		urban_per
	技术进步程度		高科技产出口占总货物出口比例	gkj
			科学文献和期刊的数量	science

附表 7

基于 xtobit 模型的估计结果

ser_1	模型 1	模型 2	模型 3	模型 4	模型 5
pgdp	0.000 (1.36)	0.000 (1.41)	-0.000 (0.34)	-0.000 (0.03)	0.000 (0.53)
gkj	0.002 <sup>***</sup> (2.64)	0.002 <sup>**</sup> (2.52)	0.002 <sup>*</sup> (1.86)	0.003 <sup>*</sup> (1.90)	0.004 <sup>***</sup> (2.88)
ser_1_01	0.001 <sup>**</sup> (2.27)	0.002 <sup>**</sup> (2.37)	0.002 <sup>**</sup> (2.46)	0.001 (1.20)	0.001 (0.68)
fdi_per		0.004 (0.66)	0.002 (0.39)	-0.002 (0.22)	0.001 (0.08)
urban_per			0.007 <sup>***</sup> (5.59)	0.003 <sup>*</sup> (1.69)	0.004 <sup>**</sup> (2.24)
cser_2				0.050 <sup>***</sup> (2.76)	0.030 (1.54)
science					-0.000 (0.48)
Constant	0.612 <sup>***</sup> (16.82)	0.589 <sup>***</sup> (15.17)	0.228 <sup>***</sup> (3.09)	-0.583 <sup>*</sup> (1.67)	-0.237 (0.63)
Observations	2085	1830	1830	639	492
Number of code	160	147	147	130	130

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%

附表 8

基于 Xtlogit 模型的估计结果

ser_1	模型 1	模型 2	模型 3	模型 4	模型 5
pgdp	0.000 <sup>***</sup> (3.21)	0.000 <sup>***</sup> (2.75)	0.000 <sup>**</sup> (2.30)	0.000 (0.16)	0.000 <sup>***</sup> (3.15)
gkj	0.035 <sup>**</sup> (2.02)	0.03 <sup>*</sup> (1.75)	0.074 (1.51)	0.042 <sup>*</sup> (1.78)	0.151 <sup>***</sup> (2.65)
ser_1_01	0.051 <sup>***</sup> (3.15)	0.055 <sup>***</sup> (3.08)	0.132 <sup>**</sup> (2.32)	0.052 <sup>***</sup> (2.58)	0.089 (1.59)
fdi_per		1.049 (1.50)	-0.226 (0.64)	0.263 (0.41)	-0.088 (0.11)
urban_per			0.121 <sup>*</sup> (1.86)	0.146 <sup>***</sup> (4.99)	0.097 <sup>**</sup> (2.37)
science			1.512 <sup>**</sup> (2.46)	0.000 <sup>*</sup> (1.73)	0.782 (1.64)
cser_2					-0.000 (0.82)
Constant	1.488 <sup>*</sup> (1.72)	0.790 (0.87)	-6.211 <sup>***</sup> (3.77)		-19.036 <sup>*</sup> (1.87)
Observations	2085	1830	639	639	492
Number of code	160	147	130	130	129

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 9

基于 XtProbit 模型的估计结果

ser_1	模型 1	模型 2	模型 3	模型 4	模型 5
pgdp	0.000 <sup>***</sup> (3.21)	0.000 <sup>***</sup> (2.76)	0.000 (0.50)	0.000 (0.08)	0.004 <sup>***</sup> (2.88)
gkj	0.020 <sup>**</sup> (2.14)	0.020 <sup>*</sup> (1.87)	0.016 (1.51)	0.024 <sup>*</sup> (1.88)	0.001 (0.68)
ser_1_01	0.028 <sup>***</sup> (3.14)	0.030 <sup>***</sup> (3.01)	0.031 <sup>***</sup> (2.99)	0.029 <sup>**</sup> (2.54)	0.001 (0.08)
fdi_per		0.472 (1.52)	0.291 (1.18)	0.064 (0.19)	0.001 (0.08)
urban_per			0.079 <sup>***</sup> (4.12)	0.084 <sup>***</sup> (4.24)	0.004 <sup>**</sup> (2.24)
science				0.000 (1.36)	-0.000 (0.48)
cser_2					0.030 (1.54)
Constant	0.992 <sup>**</sup> (2.40)	0.658 (1.31)	-3.125 <sup>**</sup> (2.40)	-3.429 <sup>**</sup> (2.54)	-0.237 (0.63)
Observations	2085	1830	1830	1674	492
Number of code	160	147	147	145	129

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 10

基于 XtCloglog 模型的估计结果

自变量 \ ser_1	模型 1	模型 2	模型 3	模型 4
ser_1_01	0.033 <sup>***</sup> (3.12)	0.035 <sup>***</sup> (3.44)	0.091 <sup>***</sup> (3.43)	0.026 <sup>**</sup> (2.39)
urban_per	0.055 <sup>***</sup> (3.61)	0.067 <sup>***</sup> (5.46)	0.101 <sup>***</sup> (5.26)	0.069 <sup>***</sup> (5.69)
gkj	0.019 <sup>**</sup> (2.08)	0.021 <sup>**</sup> (1.97)	0.066 <sup>***</sup> (2.59)	0.020 <sup>*</sup> (1.75)
pgdp	0.000 (1.43)	0.000 (1.56)	0.000 <sup>*</sup> (1.80)	0.000 <sup>*</sup> (1.90)
fdi_per		0.293 (1.07)	-0.090 (0.44)	-0.226 (0.64)
gov_1			0.000 <sup>*</sup> (1.73)	1.512 <sup>**</sup> (2.46)
science				0.000 (1.18)
Constant	-2.679 <sup>***</sup> (2.85)	-3.203 <sup>***</sup> (4.36)	-23.609 <sup>***</sup> (4.04)	-3.479 <sup>***</sup> (4.55)
Observations	2085	1830	639	639
Number of code	160	147	130	130

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 11

基于 XtCloglog 模型的估计结果

Ser_3 自变量	模型 1	模型 2	模型 3	模型 4
pgdp	-0.000* (1.69)	-0.000* (1.74)	-0.000*** (3.10)	-0.000** (2.27)
ser_1_01	0.009* (1.81)	0.010* (1.91)	0.010* (1.88)	0.011** (1.99)
gkj	0.021*** (2.86)	0.018** (2.18)	0.012 (1.48)	0.013 (1.44)
fdi_per		0.045 (0.73)	0.005 (0.07)	-0.010 (0.12)
urban_per			0.052*** (5.37)	0.053*** (5.36)
science				0.000 (0.18)
Constant	-2.061*** (8.32)	-2.299*** (8.65)	-4.874*** (8.98)	-4.926*** (8.74)
Observations	2061	1808	1808	1660
Number of code	164	144	144	143

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 12

关于国际贸易中心成长的解释变量

变量名称	变量中文名称		度量指标	英文名称	
	因变量	贸易规模	一个经济体的年贸易总值		ltrade
贸易依存度		贸易总值与 GDP 之比		trade_open	
经济开放度		服务贸易依存度，即服务贸易总值与 GDP 之比			ser_1_01
		本国年对外直接投资总值占全球对外投资的比例			ofdi_per
		运输服务总值的对数			Lst2
城市化程度		城市人口占总人口的比例		urban_per	
技术进步程度		高科技产出口占总货物出口比例		gkj	
金融服务深化程度		保险服务总值的对数			Lst7
		金融服务总值的对数			Lst8
		金融保险服务占总商业服务的比例			Lst8

附表 13

以贸易规模为因变量的估计结果

因变量 :ltrade 自变量	Xtreg,fe	Xtreg , fe vce (robust)	Xtreg, Re theta	Xtreg, mle
ofdi_per	60 339.592 *** (14.72)	74 227.461 *** (13.72)	57 670.447 *** (12.30)	53 793.217 *** (11.44)
lst2	38 784.970 *** (3.37)	36 080.091 ** (2.50)	36 705.087 *** (3.00)	33 962.670 *** (2.66)
urban_per	-1 757.694 * (1.83)	-2 049.698 ** (1.98)	-1 500.536 (1.41)	-1 118.177 (0.96)
lst7	15 577.396 * (1.82)	12 848.916 (1.20)	15 041.075 * (1.70)	14 324.852 (1.58)
lst8	740.619 (0.10)	2 374.387 (0.20)	1 246.333 (0.16)	1 571.765 (0.20)
gkj	1 830.911 * (1.78)	1 796.467 (1.41)	1 751.261 (1.61)	1 643.568 (1.46)
ser_1_01	-1 757.694 * (1.83)	-1 651.103 (1.56)	-1 008.910 (1.34)	-878.147 (1.16)
Constant	-95 716.423 * (1.72)	-57 672.571 (0.93)	-95 786.214 (1.59)	-97 043.328 (1.48)
Observations	933	933	933	933
Number of code	120	120	120	120

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 14 以贸易规模为因变量的估计结果：引入自变量 fdi\_per

因变量： 自变量	Xtreg, fe	Xtreg,fe vce(robust)	Xtreg, re theta	Xtreg, mle
fdi_per	52 118.789 <sup>***</sup> (9.52)	92 757.848 <sup>***</sup> (12.02)	39 810.208 <sup>***</sup> (5.47)	19 248.042 <sup>***</sup> (3.21)
lst2	35 912.734 <sup>***</sup> (2.88)	33 889.811 <sup>**</sup> (2.17)	32 454.024 <sup>**</sup> (2.35)	23 966.389 <sup>*</sup> (1.67)
gkj	2 193.726 <sup>*</sup> (1.95)	1 892.830 (1.38)	2 056.885 <sup>*</sup> (1.67)	1 619.204 (1.30)
lst7	17 229.287 <sup>*</sup> (1.87)	9 800.267 (0.85)	16 981.304 <sup>*</sup> (1.73)	14 370.226 (1.50)
ser_1_01	-1 385.644 <sup>*</sup> (1.78)	-2 020.806 <sup>*</sup> (1.77)	-1 103.161 (1.34)	-577.171 (0.74)
lst8	4 551.269 (0.56)	3 945.286 (0.31)	4 721.783 (0.56)	2 978.885 (0.38)
urban_per	-1 261.674 (1.18)	-1 827.906 (1.64)	-649.338 (0.50)	980.833 (0.61)
Constant	-112 593.297 <sup>*</sup> (1.83)	-55 312.530 (0.82)	-119 615.947 <sup>*</sup> (1.67)	-134 287.442 (1.54)
Observations	932	932	932	932
Number of code	120	120	120	120

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 15

以贸易依存度为因变量的估计结果

因变量: trade_open 自变量	Xtreg , fe vce (robust)	Xtreg, re theta	Xtreg, mle
ser_1_01	1.766 <sup>***</sup> (21.86)	1.667 <sup>***</sup> (9.77)	1.798 <sup>***</sup> (18.20)
gkj	0.311 <sup>**</sup> (2.29)	0.634 <sup>***</sup> (2.72)	0.171 (1.00)
lst2	-2.005 (0.75)	-5.271 (1.21)	4.631 (1.05)
lst7	2.282 (1.04)	4.207 (1.12)	0.893 (0.33)
lst8	-0.053 (0.43)	-0.215 (0.77)	0.075 (0.50)
ofdi_per	-0.561 (0.95)	-1.189 (1.24)	0.190 (0.24)
urban_per	0.111 (0.75)	0.163 (1.05)	-0.954 (1.06)
Constant	37.426 <sup>***</sup> (3.29)	49.995 <sup>***</sup> (3.39)	51.766 (1.13)
Observations	684	684	684
Number of code	134	134	134

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

表 16

关于国际航运大国成长的解释变量

变量中文名称		度量指标	英文名称
因变量	运输服务大国	一个经济体的运输金服务占商业服务的比重大于 50%	Tranqg_1
	运输服务强国	一个经济体的运输金服务占商业服务的比重大于 70%	Tranqg_2
	贸易规模	年贸易总值的对数	ltrade
自变量	经济开放度	服务贸易依存度，即服务贸易总值与 GDP 之比	ser_1_01
		本国年接受对外直接投资总值占全球对外投资的比例	fdi_per
		运输服务总值的对数	lst2
		商业服务贸易总值的对数	Cser_1
		商业服务出口总值的对数	Cser_2
	城市化程度	城市人口占总人口的比例	urban_per
	技术进步程度	高科技产出口占总货物出口比例	gkj
	金融服务深化程度	保险服务总值的对数	Lst7
金融服务总值的对数		Lst8	

附表 17

基于 Xtprobit 模型的估计结果

Tranqg_2	Xtprobit-1	Xtprobit-2	Xtprobit-4
cser_1		-3.325 <sup>***</sup> (7.29)	-1.730 <sup>***</sup> (5.09)
lst2	4.584 <sup>***</sup> (5.52)	2.709 <sup>***</sup> (7.06)	1.566 <sup>***</sup> (5.09)
gkj	-0.066 <sup>*</sup> (1.71)	-0.028 <sup>*</sup> (1.85)	0.001 (0.12)
urban_per	-0.050 (1.27)	-0.013 <sup>*</sup> (1.66)	-1.730 <sup>***</sup> (5.09)
fdi_per	-0.661 (0.45)	-1.045 <sup>**</sup> (2.14)	-1.730 <sup>***</sup> (5.09)
lst7	0.585 <sup>**</sup> (2.15)	0.537 <sup>***</sup> (2.84)	0.011 (0.14)
lst8	0.089 (0.49)	-0.064 (0.58)	0.063 (0.79)
ltrade	0.000 (0.34)	0.000 (0.24)	-0.000 (1.07)
Constant	14.567 <sup>***</sup> (4.03)	7.795 <sup>***</sup> (5.26)	-1.730 <sup>***</sup> (5.09)
Observations	595	595	595
Number of code	110	110	110

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 18

基于 Xtlogit 模型的估计结果

Tranqg_2	Xtlogit	Xtlogit	Xtlogit
cser_1	-6.879 <sup>***</sup> (6.15)	-1.354 <sup>***</sup> (5.60)	-1.354 <sup>***</sup> (4.63)
lst2	6.061 <sup>***</sup> (6.70)	1.279 <sup>***</sup> (5.78)	1.279 <sup>***</sup> (5.09)
gkj	-0.093 <sup>***</sup> (3.04)	-0.018 <sup>*</sup> (1.80)	-0.018 (1.50)
urban_per	-0.075 <sup>**</sup> (2.52)	-0.013 (1.46)	-0.013 (1.35)
fdi_per	-1.305 <sup>*</sup> (1.74)	-0.260 (1.48)	-0.260 <sup>***</sup> (2.68)
lst7	0.623 <sup>**</sup> (2.42)	0.088 (1.42)	0.088 (1.20)
lst8	0.071 (0.34)	0.003 (0.07)	0.003 (0.08)
ltrade	0.000 (0.14)	0.000 (0.20)	0.000 (0.26)
Constant	111.013 <sup>***</sup> (5.95)	20.876 <sup>***</sup> (5.42)	20.876 <sup>***</sup> (4.42)
Observations	594	594	594
Number of code	110	110	110

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 19

基于 Xtprobit 模型的估计结果

Tranqg_1	Xtprobit	Xtprobit	Xtprobit
cser_1	-4.314 *** (7.31)	-1.816 *** (8.84)	-3.743 *** (6.26)
lst2	3.305 *** (7.64)	1.563 *** (9.44)	2.925 *** (6.72)
fdi_per	(1.93) *** 3.74	-1.816 *** (8.84)	-0.892 (1.44)
urban_per	-0.036 (-0.949)	-1.816 *** (8.84)	-0.028 (1.39)
lst7	0.286 ** (2.33)	0.040 (0.65)	0.287 * (1.76)
lst8	0.137 (0.93)	0.107 ** (1.99)	0.127 (0.96)
gkj	-0.000 (0.01)	0.000 (0.06)	-0.016 (0.82)
ltrade	0.000 (0.20)	-0.000 (1.25)	0.000 (0.24)
Constant	13.490 *** (5.84)	4.097 *** (5.95)	10.639 *** (4.79)
Observations	594	594	594
Number of code	110	110	110

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 20

基于 Xtlogit 模型的估计结果

Frangq_1	Xtlogit	Xtlogit	Xtlogit
cser_1	-7.033 <sup>***</sup> (6.17)	-2.673 <sup>***</sup> (6.22)	-3.141 <sup>***</sup> (5.03)
lst2	5.56 <sup>***</sup> (6.71)	2.272 <sup>***</sup> (6.48)	2.878 <sup>***</sup> (4.51)
lst7	0.493 <sup>*</sup> (1.73)	0.097 (0.92)	0.062 (0.53)
lst8	0.212 (0.91)	0.082 (0.96)	0.069 (0.63)
gkj	-0.031 (0.90)	-0.010 (0.77)	0.009 (0.55)
urban_per	-0.051 (1.50)	-0.012 (0.99)	-0.006 (0.38)
fdi_per	-1.543 (1.31)	-0.383 (1.42)	-0.306 (1.53)
ltrade	0.000 (0.25)	-0.000 (0.03)	-0.000 (0.69)
concentra	-1.543 (1.31)	-0.700 (0.72)	-0.654 (0.59)
Constant	19.850 <sup>***</sup> (4.25)	6.323 <sup>***</sup> (4.20)	5.434 <sup>***</sup> (3.07)
Observations	594	594	595
Number of code	110	110	110

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 21 实证分析的变量中英文对照表

变量类型	英文简写	中文含义	度量指标
因变量	Jrzhx	金融中心	虚拟变量，为国际或区域性金融中心，则取 1，否则，取 0
自变量	tel	人力资本素质	受高等教育者占整个劳动力的比重
	labp	劳动生产率	全员劳动生产率
	rdeg	政府对社会研发的参与程度	政府在整个科技研发中的投资比率
	rgdp	市民消费水平	人均 GDP 度量
	position	区位优势	虚拟变量，为国际或区域性港口城市，则取 1，否则，取 0

附表 22 基于 Xtcloglog 模型的分析

jrzhx 自变量	Xtcloglog_1	Xtcloglog_2	Xtcloglog_3	Xtcloglog_4
tel	0.429** (2.11)	0.845*** (3.27)	1.106*** (3.03)	0.996*** (3.57)
labp	0.000** (2.51)	0.000*** (4.78)	0.001*** (5.06)	0.000*** (4.47)
rdeg		-7.452*** (3.38)	-10.159*** (3.66)	-7.568*** (3.53)
rgdp			-10.926*** (3.48)	-8.039*** (3.37)
position				-8.338** (2.22)
Constant	-35.988*** (3.77)	-52.799*** (5.44)	60.180* (1.89)	40.778* (1.70)
Observations	132	105	87	87
Number of code	22	22	21	21

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 23

基于 Xtlogit 模型的分析

自变量 \ jrzhx	Xtlogit-1	Xtlogit-2	Xtlogit-3	Xtlogit-4
tel	0.257** (2.14)	0.408** (2.57)	0.361*** (3.17)	0.275*** (3.24)
labp	0.000 (1.53)	0.000*** (2.77)	0.000*** (4.19)	0.000*** (3.71)
rdeg		-5.098** (2.28)	-4.206*** (3.18)	-3.628*** (3.94)
rgdp			-2.470** (2.15)	-1.271 (0.97)
position				-4.527*** (3.19)
Constant	-16.667*** (2.79)	-25.088*** (3.31)	5.846 (0.42)	-3.508 (0.24)
Observations	132	105	87	87
Number of code	22	22	21	21

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 24

基于 Xtprobit 模型的分析

自变量 \ jrzhx	Xtprobit-1	Xtprobit-2	Xtprobit-3	Xtprobit-4
tel	0.001*** (21.96)	0.004*** (12.87)	0.008*** (17.73)	0.007*** (21.43)
labp	0.000*** (76.05)	0.000*** (34.59)	0.000*** (33.44)	0.000*** (44.10)
rdeg		-0.026*** (7.75)	-0.023** (7.38)	-0.012*** (5.15)
rgdp			-0.094*** (28.30)	-0.093*** (35.11)
position				-0.064*** (13.65)
Constant	0.102*** (39.14)	-0.054*** (3.96)	0.806*** (19.61)	0.864*** (25.36)
Observations	132	105	87	87
Number of code	22	22	21	21

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 25

关于中国港口城市经济贸易与港口吞吐能力的解释变量

变量名称	变量中文名称		度量指标	英文名称
	因变量	金融深化程度	商业银行的期末存款规模的对数	Credit_4
商业银行的期末贷款规模的对数				
自变量	经济开放度	出口值的对数	export_1	
		贸易依存度	degree_1	
		外国直接投资值的对数	FDI_1	
	经济规模和实力	港口货物吞吐量的对数	port_1	
		就业人数的对数	emploment_	
		人均 GDP	rgdp_1	
	历史传统	是否曾经为五口通商的城市，是则取 1，否则取 0	histry	
	技术进步程度	居民申请专利数量	patent_4	
	政府财政收支能力	政府财政收入水平	finance_1	
		政府财政收支规模	goverment	

附表 26

基于固定效应模型 (Fe ,vce) 的估计结果

因变量: Credit_4	Fe ,vce_1	Fe , vce_2	Fe ,vce_3
export_1	0.228 <sup>***</sup> (3.72)	0.135 <sup>***</sup> (5.69)	0.144 <sup>*</sup> (2.03)
degree_1	-0.002 <sup>***</sup> (5.53)	-.002 <sup>***</sup> (-5.28)	-0.003 <sup>***</sup> (5.63)
port_1	0.876 <sup>***</sup> (7.93)	0.641 <sup>***</sup> (15.67)	0.297 <sup>**</sup> (2.60)
FDI_1	0.144 <sup>***</sup> (5.20)	0.021 (1.11)	0.067 (1.27)
rgdp_1		0.561 <sup>***</sup> (10.29)	0.228 (1.36)
goverment			0.234 <sup>***</sup> (3.59)
Constant	2.234 <sup>*</sup> (1.77)	0.531 (0.41)	2.149 <sup>***</sup> (4.34)
Observations	255	254	231
Number of code	11	11	11
R-squared	0.98	0.98	0.98

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 27

基于固定效应模型 (Mle) 的估计结果

因变量: Credit_4 自变量	Mle-1	Mle-2	Mle-2
export_1	0.452 *** (6.80)	0.468 *** (6.96)	0.468 *** (6.96)
degree_1	5.757 *** (3.87)	5.622 *** (3.74)	5.622 *** (3.74)
rgdp_1	-1.710 *** (4.70)	-1.732 *** (4.70)	-1.732 *** (4.70)
port_1	1.781 *** (3.84)	1.778 *** (3.79)	1.778 *** (3.79)
FDI_1	0.250 *** (3.82)	0.248 *** (3.74)	0.248 *** (3.74)
finance_1	0.335 *** (11.93)	0.649 *** (11.72)	0.649 *** (11.72)
histry	3.307 *** (8.67)	3.239 *** (8.39)	-0.142 (0.56)
patent_4	-0.175 (0.69)	-0.142 (0.56)	-0.142 (0.56)
goverment		0.335 *** (11.93)	3.239 *** (8.39)
emploment_			-0.888 (0.49)
Constant	-1.022 (0.57)	-0.888 (0.49)	-0.888 (0.49)
Observations	114	114	114
Number of code	9	9	9
R-squared	0.99		

Absolute value of z statistics in parentheses (\*) significant at 10%; (\*\*) significant at 5%; (\*\*\*) significant at 1%.

附表 28 2002~2012 年的北美、欧盟和日本对华贸易占中国总贸易量的份额均值

贸易伙伴	均值	最小值	最大值
欧洲	0.1 912 977 (0.0 089 783)	0.1 753 769	0.201 264
欧盟	0.1 791 524 (0.008 547)	0.161 232	0.188 897
其他欧洲国家	0.0 121 535 (0.002 314)	0.009 343	0.016 585
日本	0.1 299 364 (0.0 278 371)	0.094 981	0.175 258
北美	0.1 885 397 (0.0 149 937)	0.1 682 913	0.2 132 732
美国	0.1 655 776 (0.0 161 419)	0.1 433 043	0.1 912 049

注：括号内的值为标准差。

附表 29 2002~2012 年中非贸易占中国总贸易量的份额均值

贸易伙伴	均值	最小值	最大值
非洲	0.0 343 978 (0.0 100 835)	0.0 198 131.	0.050 684
南部非洲	0.0 074 414 (0.003 562)	0.003 562	0.015 515
其他非洲国家	0.0 269 665 (0.0 071 574)	0.015 786	0.03 519

注：括号内的值为标准差。

附表 30 2002~2012 年拉美对华贸易占中国总贸易量的份额均值

贸易伙伴	均值	最小值	最大值
其他北美国家	0.0 229 622 (0.0 015 132)	0.020 329	0.0 258 333
中南美洲	0.0 370 366 (0.0 161 139)	0.016 804	0.056 994
巴西	0.0 152 175 (0.0 057 692)	0.007 249	0.02 312
其他中南美国家	0.0 218 249 (0.0 106 678)	0.006 756	0.034 832

注：括号内的值为标准差。

附表 31 亚洲各地区对华贸易占中国贸易的比例

贸易伙伴	均值	最小值	最大值
亚洲	0.4 687 278 (0.027 721)	0.438 782	0.511 115
日本	0.1 299 364 (0.0 278 371)	0.094 981	0.175 258
东盟六国	0.2 165 276 (0.0 175 291)	0.193 114.	0.244 362
中东	0.0 443 248 (0.0 105 314)	0.030 606	0.059 683
其他亚洲国家	0.0 869 167 (0.0 152 444)	0.067 332	0.108 815

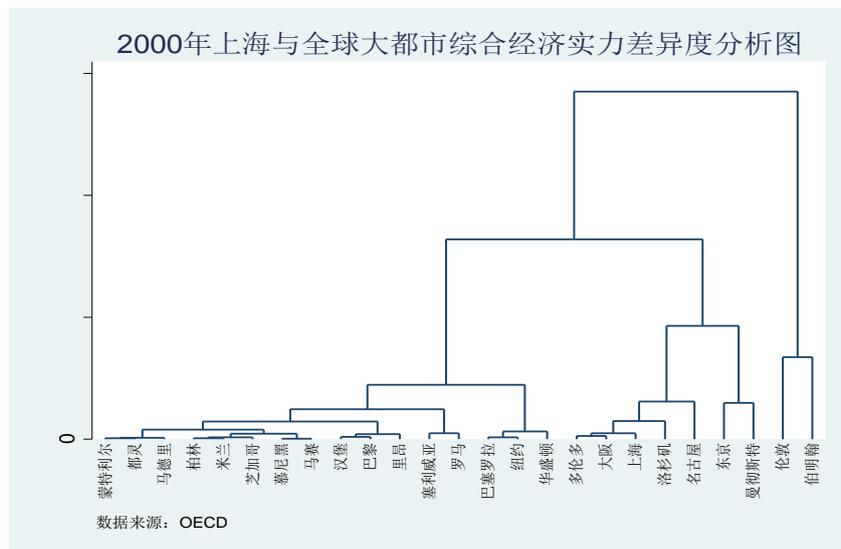
注：括号内的值为标准差。

附表 32

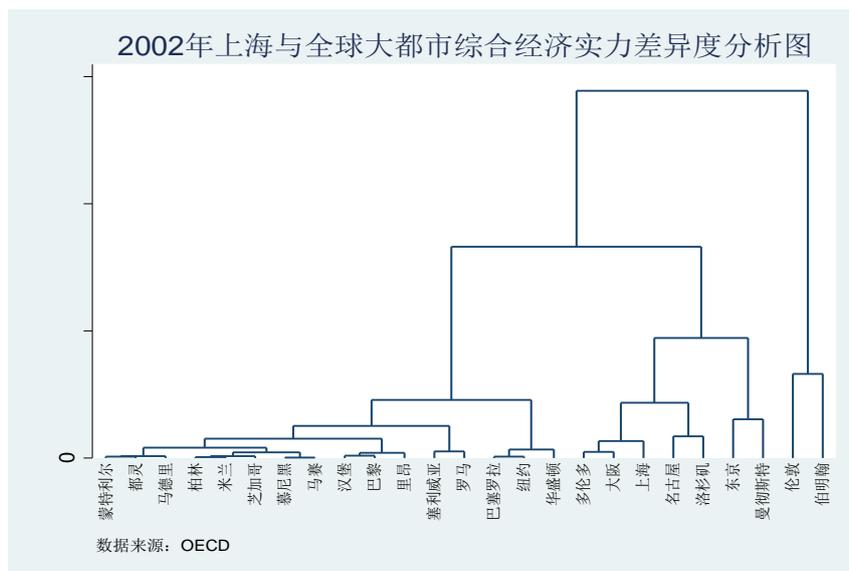
2002~2012 年俄罗斯、独联体和东欧在中国贸易中所占的份额

贸易伙伴	均值	最小值	最大值
非欧盟成员国	0.0 121 535 (0.002 314)	0.009 343	0.016 585
独联体	0.341 074 (0.00 064 734)	0.019 394	0.042 589
俄罗斯	0.0 200 527 (0.0 018 748)	0.017 576	0.022 808.
非独联体成员	0.140 614 (0.0 073 078)	-0.003 413	0.021 301

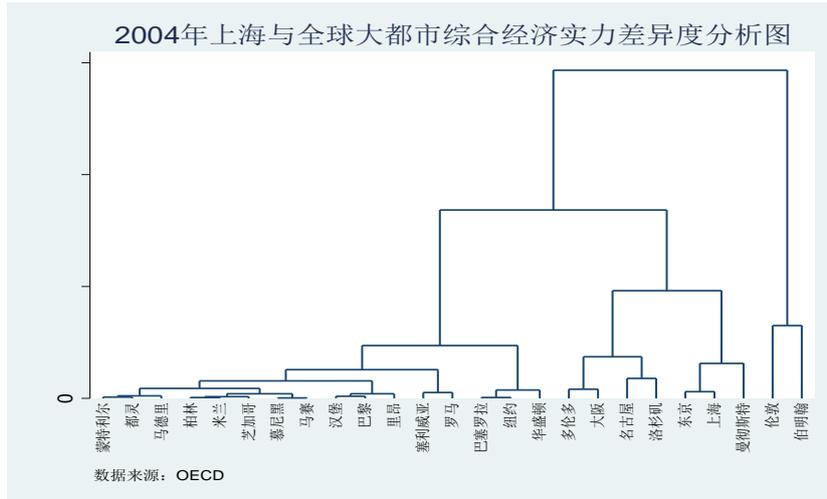
注：括号内的值为标准差。



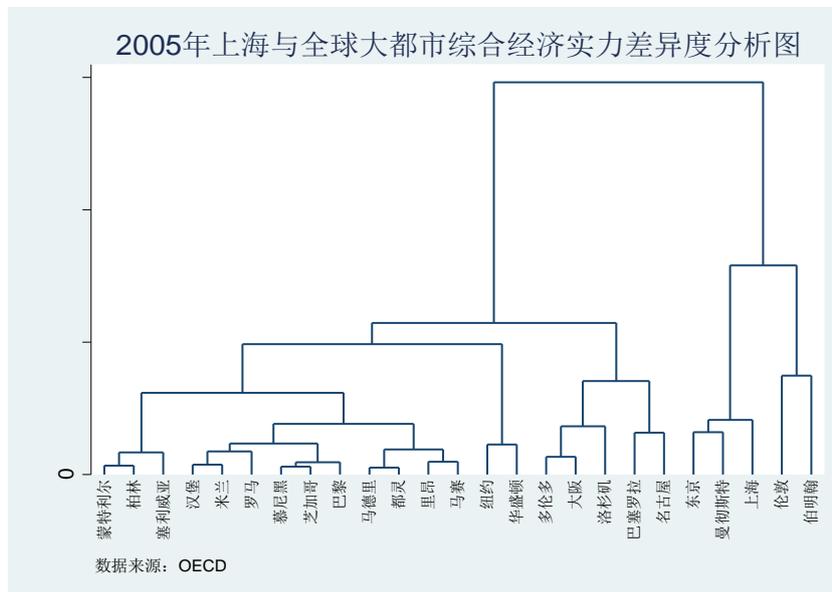
附图 1 2000 年上海与国际大都市综合经济实力相似度分析



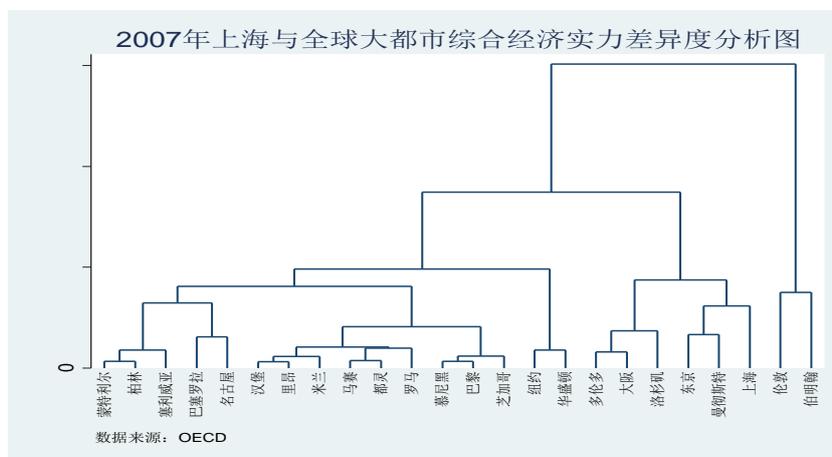
附图 2 2002 年上海与国际大都市综合经济实力相似度分析



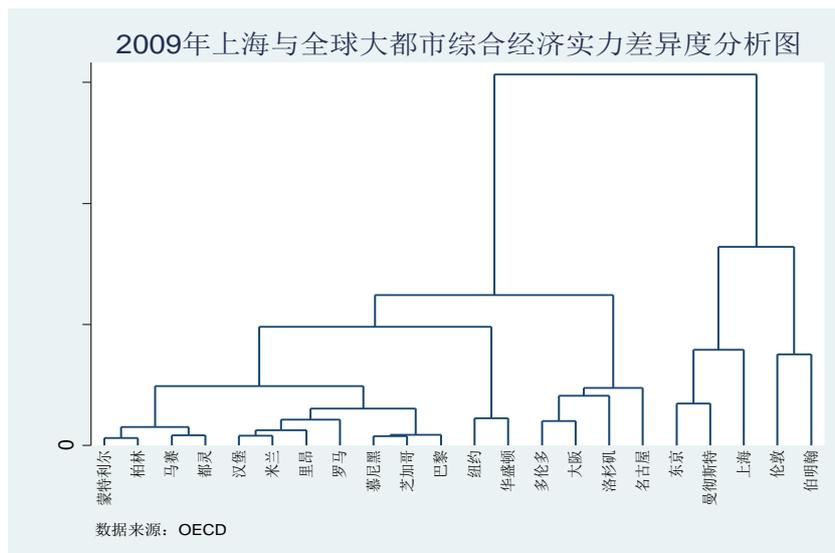
附图 3 2004 年上海与国际大都市综合经济实力相似度分析



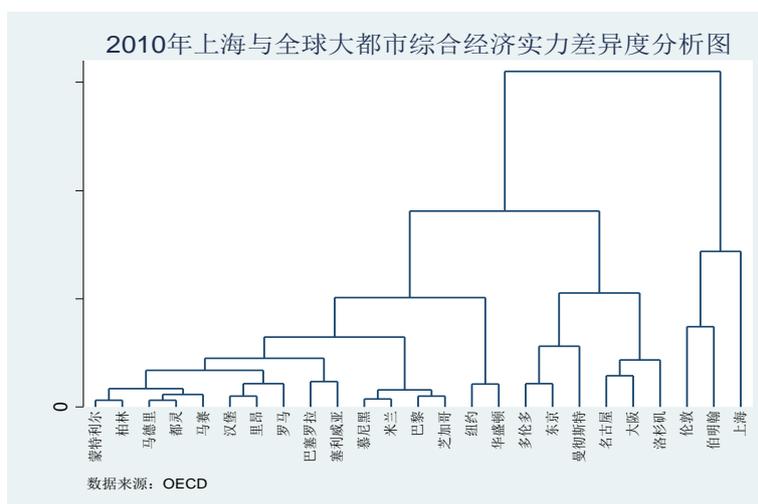
附图 4 2005 年上海与国际大都市综合经济实力相似度分析



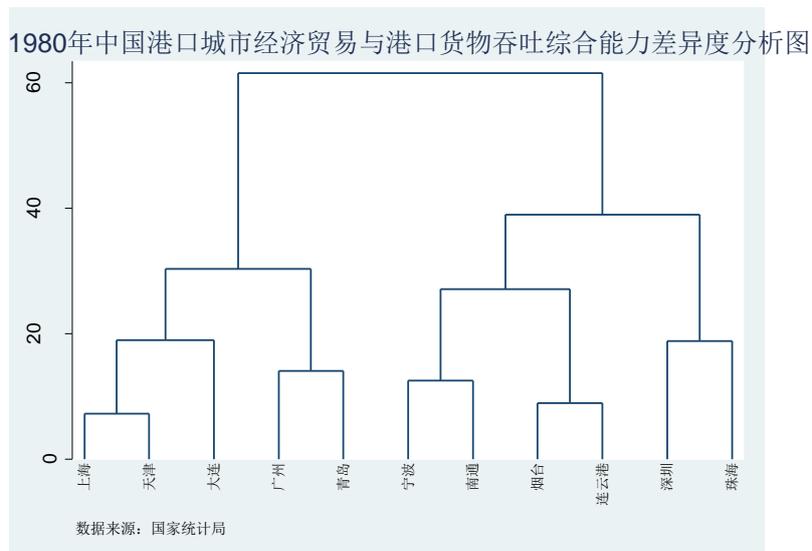
附图 5 2007 年上海与国际大都市综合经济实力相似度分析



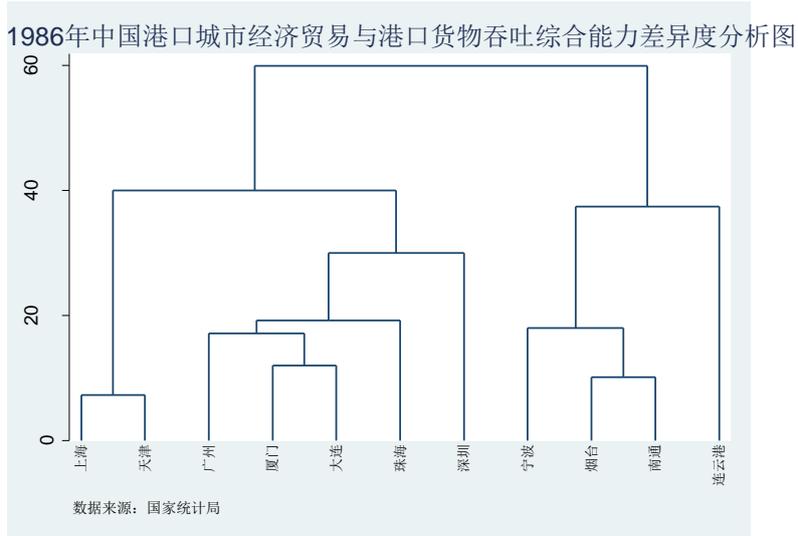
附图 6 2009 年上海与国际大都市综合经济实力相似度分析



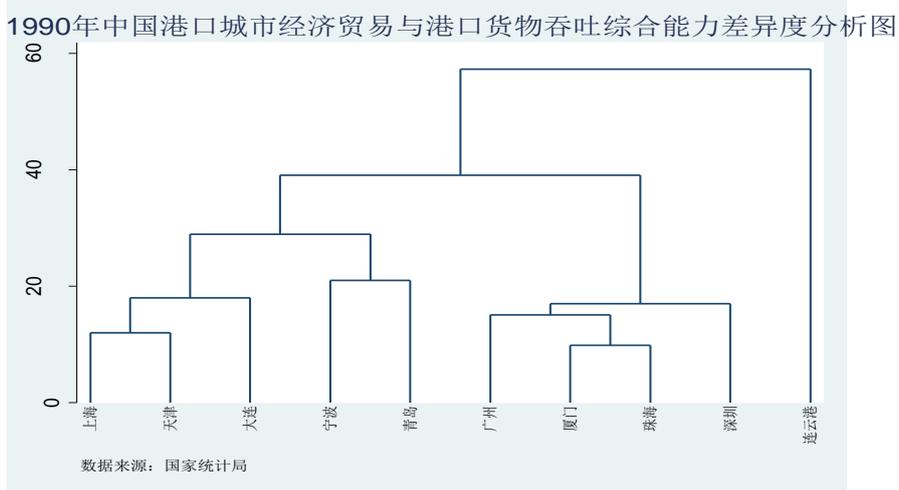
附图 7 2010 年上海与国际大都市综合经济实力相似度分析



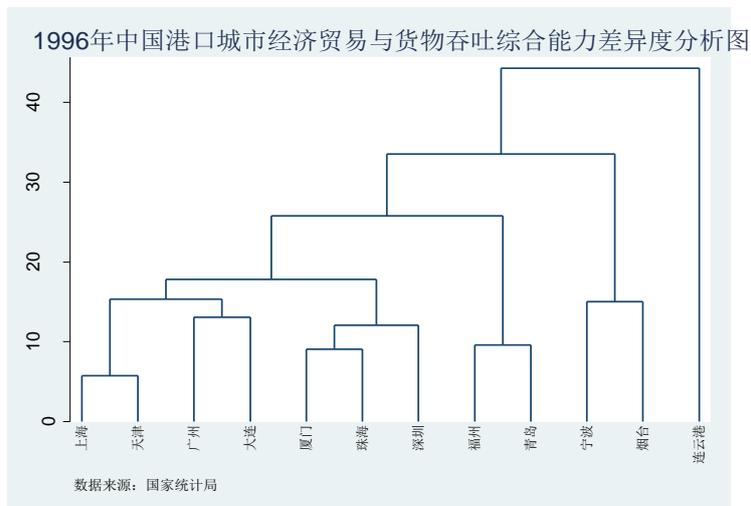
附图 8 1980 年中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力差异度分析



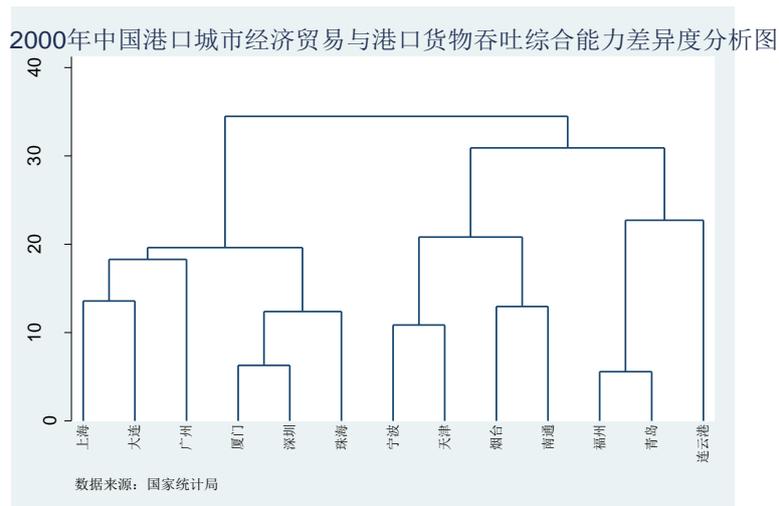
附图9 1986年中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力差异度分析



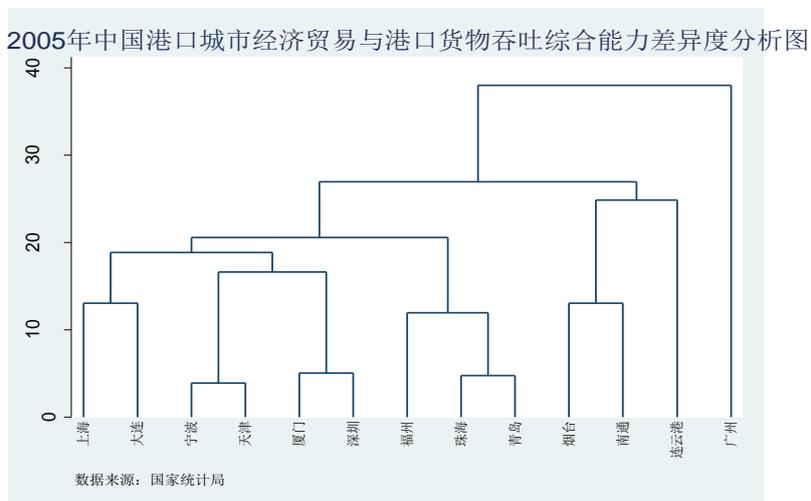
附图10 1990年中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力差异度分析



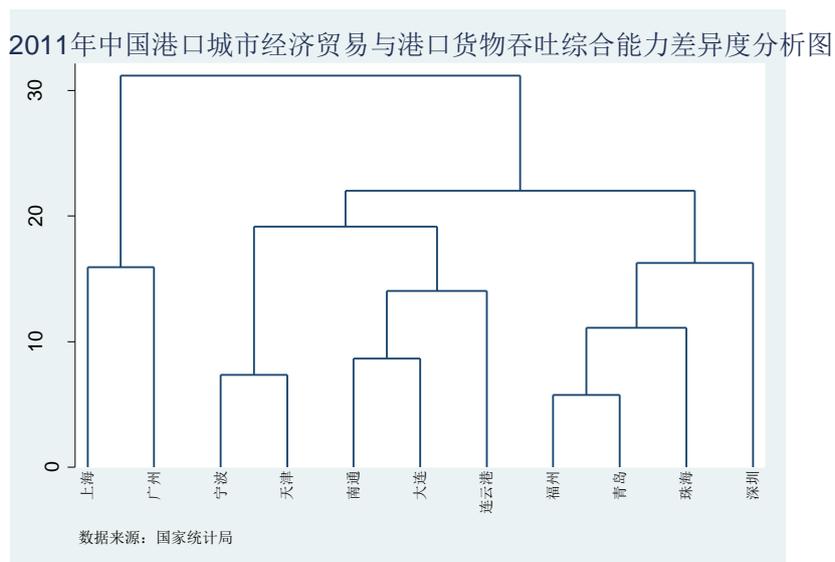
附图11 1996年中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力差异度分析



附图 12 2000 年中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力差异度分析

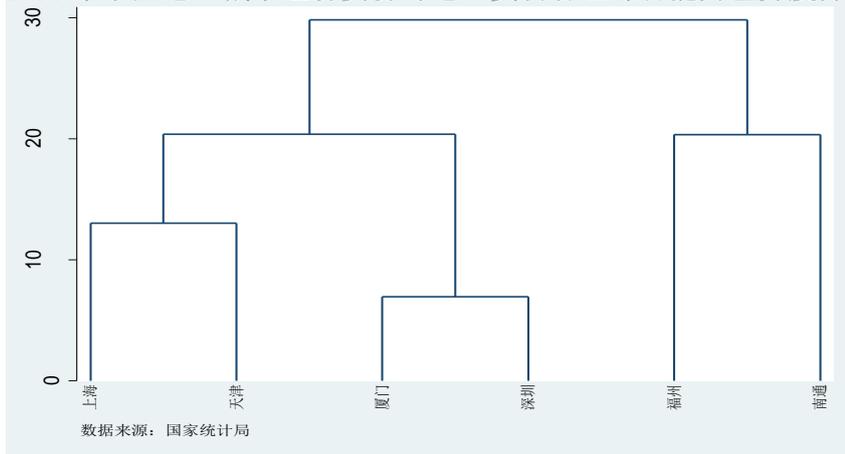


附图 13 2005 年中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力差异度分析



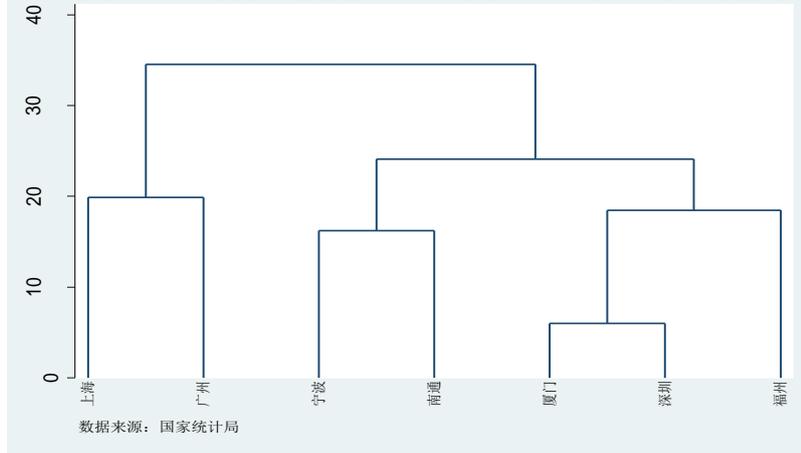
附图 14 2011 年中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力差异度分析

2000年中国港口城市经济贸易与港口货物吞吐综合能力差异度分析图



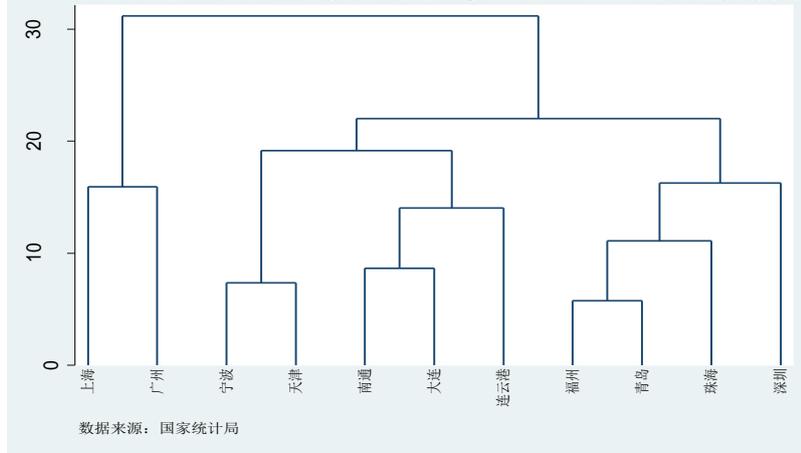
附图 15 2000 年中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力差异度分析

2005年中国港口城市经济贸易与港口货物吞吐综合能力差异度分析图

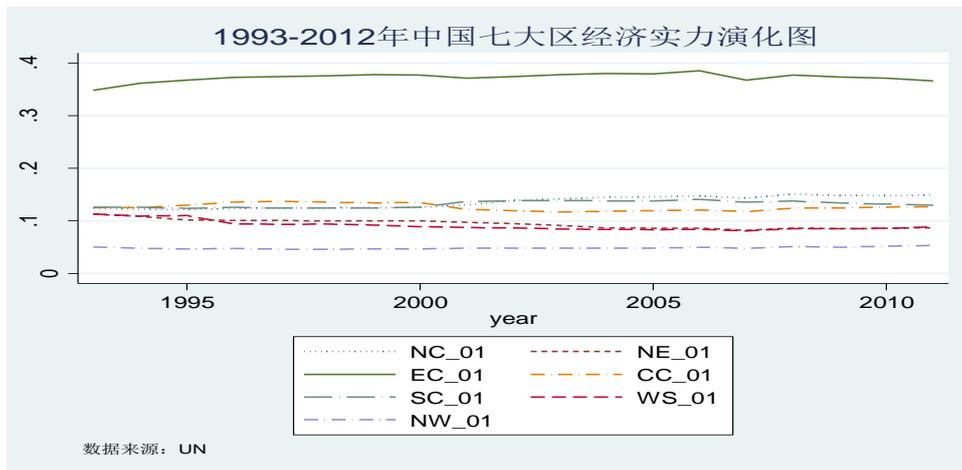


附图 16 2005 年中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力差异度分析

2011年中国港口城市经济贸易与港口货物吞吐综合能力差异度分析图

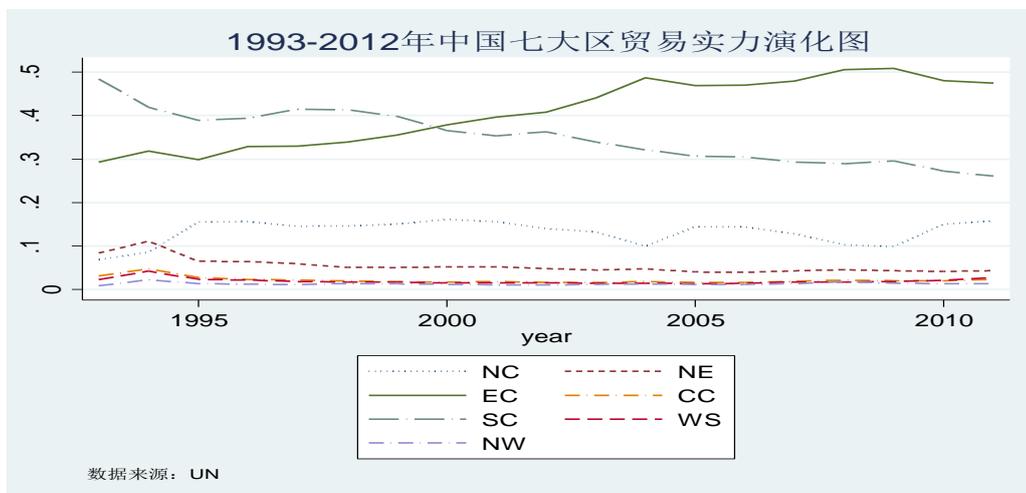


附图 17 2011 年中国港口城市经济贸易与港口吞吐综合能力差异度分析



附图 18 1993~2012 年中国七大经济区经济实力演化

注：NC\_01:华北五省市；EC\_01: 华东七省市；NE\_01: 东北三省；CC\_01: 华中三省；SC\_01: 华南三省；WS\_01: 西南五省；NW\_01: 西北五省。



附图 19 1993~2012 年中国七大经济区经济实力演化

注：NC:华北五省市；EC: 华东七省市；NE: 东北三省；CC: 华中三省；SC: 华南三省；WS: 西南五省；NW: 西北五省。



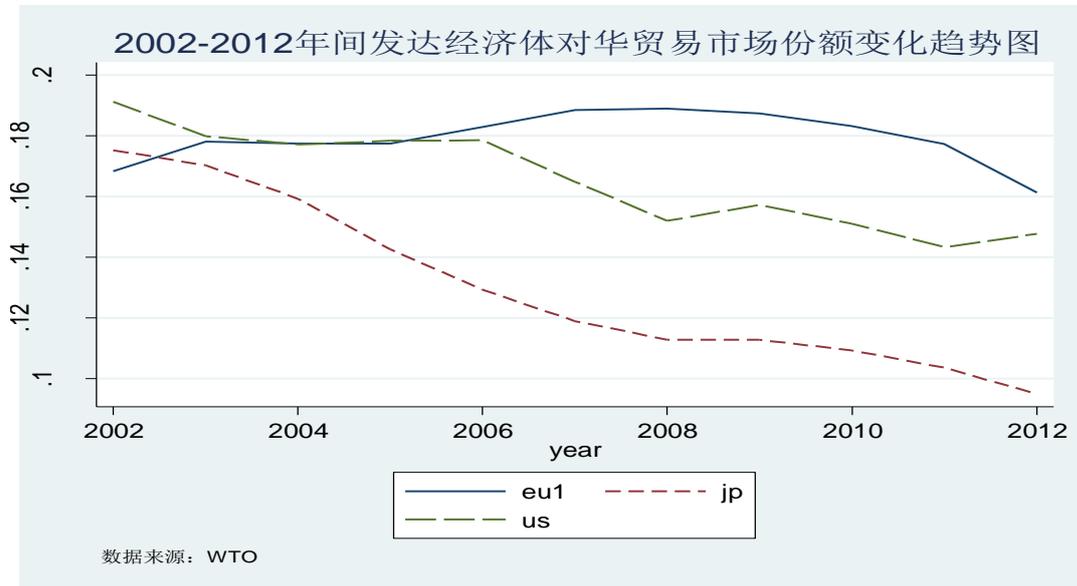
附图 20 二战以来的长期趋势：全球贸易增长中心的“向西迁移”

注: Rdie: 发展中经济体在全球贸易中所占的份额; Rte: 转型经济体在全球贸易中所占的份额; Rde: 发达经济体在全球贸易中所占的份额。

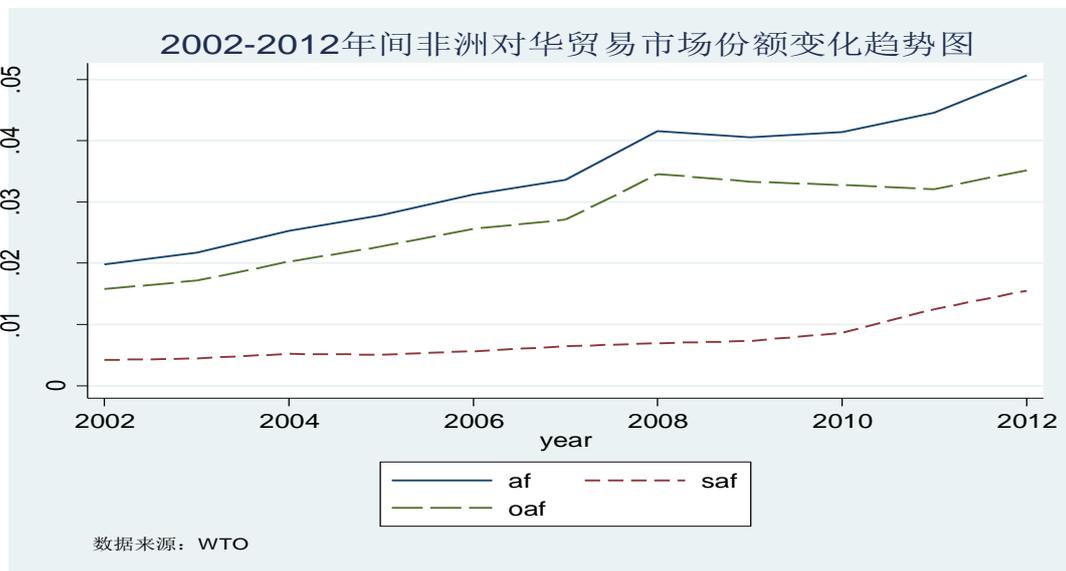


附图 21 2002~2012 年间中国对欧盟、北美、美国与日本的贸易份额的变化趋势

注: Eu: 欧盟; Us: 美国; Jp: 日本; Na: 北美。



附图 22 2002~2012 年间中国对欧盟、美国与日本的贸易份额的变化趋势  
注：Eu1：欧盟；Us：美国；Jp：日本。



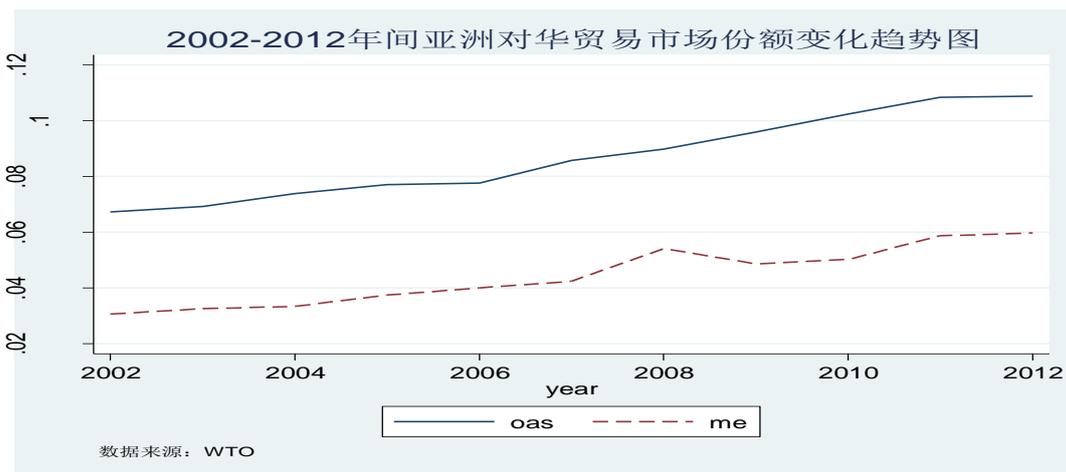
附图 23 2002~2012 年间的非洲对华贸易占中国总贸易量的份额的变化趋势  
注：Af：非洲；Saf：南部非洲；Oaf：南部非洲以外的地区。



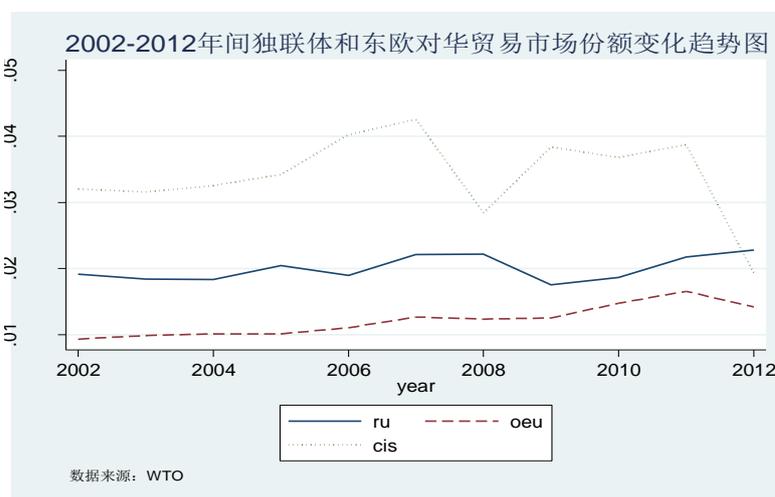
附图 24 2002~2012 年间的中南美对华贸易占中国总贸易量的份额的变化趋势  
 注：Ona：美加之外的其他北美地区；Sca：中南美地区；Bz：巴西；Osca：巴西以外的中南美地区。



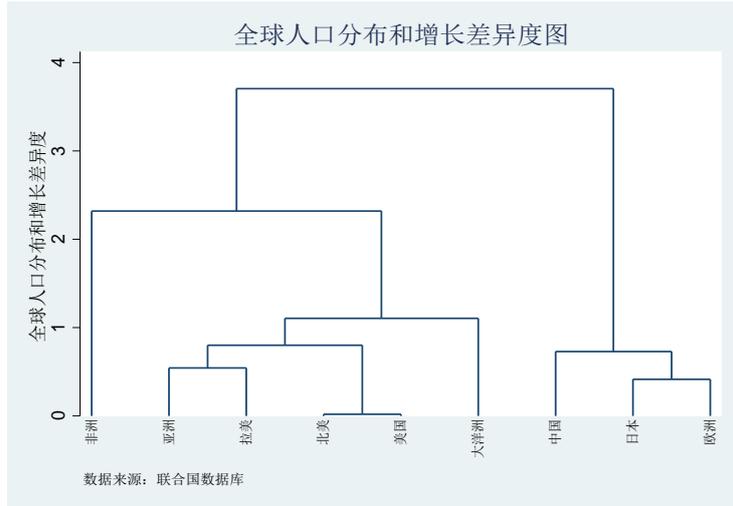
附图 25 2002~2012 年间亚洲各地区对华贸易占中国贸易的份额的变化趋势  
 注：Me：中东；As：亚洲；Sase：东盟六国；Oas：亚洲其他国家。



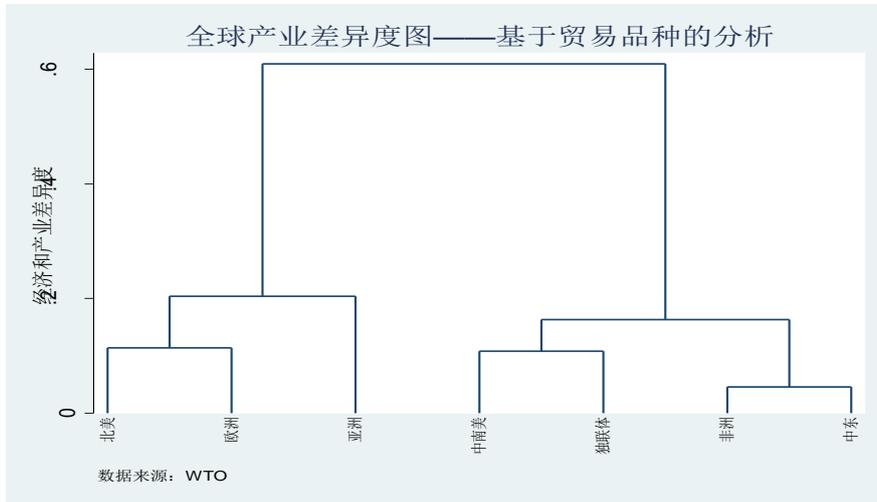
附图 26 2002~2012 年间中东和南亚各地区对华贸易占中国贸易的份额的变化趋势  
注: Me: 中东; Oas: 南亚。



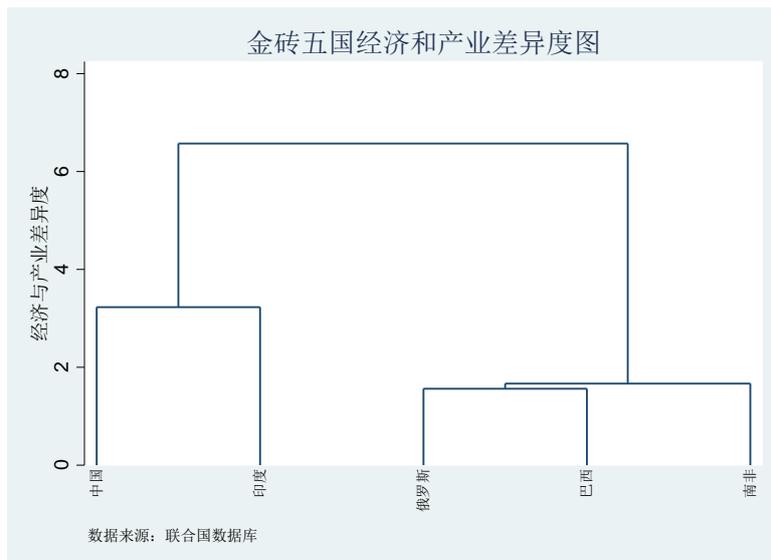
附图 27 2002~2012 年间俄罗斯、独联体和东欧在中国贸易中所占的份额变化趋势  
注: Cis: 独联体; Ru: 俄罗斯; Oeu: 中东欧。



附图 28 全球人口分布和增长的聚类



附图 29 全球各地区贸易相似度的聚类分析——基于贸易品种的分析



附图 30 金砖五国经济和产业相似度分析