

基于国际货物贸易发展视角的 上海国际贸易中心建设研究

孙 浩

(上海海关学院海关管理系, 上海 201204)

摘 要: 国际贸易中心建设是上海“四个中心”建设的重要组成部分, 已经正式破题。围绕着国际贸易中占据主导地位的货物贸易问题, 上海与世界成熟的国家贸易中心城市之间存在哪些差距, 有哪些可以借鉴的经验, 正是本文研究的基本动因。本文以与上海最相似的腹地型国际贸易中心代表——东京为例, 分析其货物贸易特点, 通过与上海的对比分析, 明确了国际货物贸易发展视角下的上海国际贸易中心建设的重要方向。

关键词: 国际贸易中心; 货物贸易; 出口强度指数; 贸易运输结构

中图分类号: F74 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006-1894 (2012) 06-0013-09

国际贸易中心作为上海“四个中心”建设的一大组成部分, 随着2009年上海获批建设国际金融和国际航运两个中心以来, 也紧锣密鼓地开始了破冰之旅, 并取得显著成绩, 2011年9月上海率先正式公布了《上海建设国际贸易中心“十二五”规划》。在此之前的同年5月, 上海市人民政府关于加快推进上海国际贸易中心建设的意见已明确提出, 到2020年要基本形成货物贸易、服务贸易(包括技术贸易)同步发展的总体格局。

从国际贸易的产生和发展历史来看, 最早产生的是国际货物贸易。在相当长的历史时期内, 它一直是不同国家之间发生经济联系的唯一形式。虽然半个多世纪以来, 国际服务贸易和国际技术贸易发展迅速, 但国际货物贸易是国际服务贸易、国

际技术贸易产生和发展的根基没有丝毫动摇, 在国际贸易领域仍占据主导地位, 其贸易额一直处于国际贸易总额80%左右的高水平。据WTO统计, 2010年全球货物贸易出口增长14.5%, 是全球GDP增速3.6%的4倍多, 货物贸易对经济增长的带动效应明显, 对全球经济复苏功不可没。^[1]

以德国为例, 2010年欧洲经济表现普遍差强人意, 但德国一枝独秀, 主要得益于其强劲的出口, 2010年德国出口对国内经济增长的贡献率达到了40%。基于此, 本文拟从国际货物贸易的视角, 通过对比分析上海与世界成熟国际贸易中心城市的国际货物贸易发展, 从差距和不足中探讨上海贸易中心建设亟需注意和突破的关键问题。

目前, 世界上公认的国际贸易中心有纽约、

收稿日期: 2012-02-17。

基金项目: 上海市教委科研创新项目(人文社科类)(项目编号: 12YS193)“基于4A供应链理念的上海国际贸易中心建设关键路径研究”和上海市决策咨询研究重点课题(项目编号: 2011-GZ-02)。

作者简介: 孙浩, 女, 博士, 上海海关学院海关管理系副教授, 研究方向: 货物贸易、物流管理。

伦敦、东京、香港、新加坡等城市和地区。纽约、伦敦、东京都是“腹地型”的贸易中心，香港、新加坡是“转口型”国际贸易中心^{[2] [3]}。上海的转口贸易比例一直很低，但拥有富庶的经济腹地，因此，上海国际贸易中心在类型上更偏向于腹地型。考虑到伦敦、纽约由于港口的外迁和转

向于着力发展服务贸易，他们的货物贸易和货物流大幅萎缩，本文选取另一个腹地型国际贸易中心的代表——东京，主要从贸易规模、贸易商品流向、贸易货物类别和运输结构4个方面分析其货物贸易特点，并与上海进行比较。

一、世界成熟国际贸易中心城市国际货物贸易发展——以东京为例

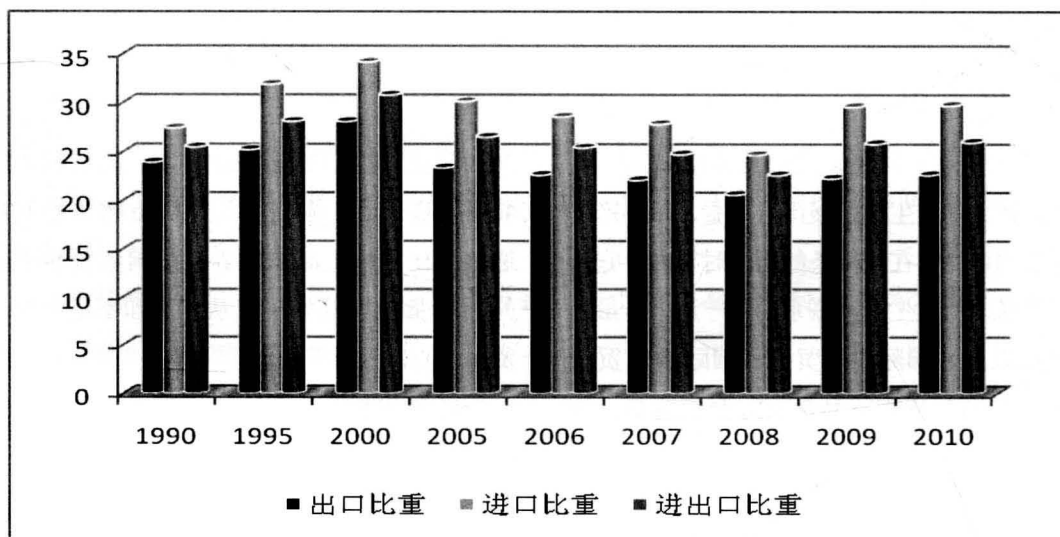
(一)贸易规模

东京作为世界成熟的国际贸易中心，在日本全国的进出口贸易中牢牢占据核心地位，许多商品的进出口贸易占全国的比重超过了50%，有的甚至高达90%。根据《东京都统计年鉴》，1995年以来，东京的货物贸易呈现稳步增长，2007年达到峰值，随后受全球经济危机的影响，进出口贸易额都明显下降。与日本全国的国际货物贸易量相比，近20年来东京的出口额保持在23%左右，进口额保持在27~28%左右，高峰时约占日本进口总额的1/3。东京以占日本国土面积的0.6%的土地面积，12%左右的人口规模，创造了大约全国1/4的贸易额，充

分体现了国际贸易中心的地位和实力。

(二)贸易流向

从国际货物贸易的流向来看，东京的主要贸易进出口地区为亚洲、北美洲和西欧，出口和进口货物货值比重均超过90%。从1997年以来，东京与亚洲的进出口贸易呈现明显的上涨势头，东京出口到亚洲的货物比重从1997年的41.1%上升到2009年的56.8%，从亚洲进口的货物比重也从1997年的33.0%上升到2009年的51.9%，亚洲已成为东京的重要贸易伙伴，贸易总值约为东京外贸总值的50%。与之相反的是，东京与北美、西欧的贸易基本呈现逐年下降之势（详见表1）。



数据来源：《东京都统计年鉴》。

图1 东京与日本全国的贸易额比重(单位:%)

表 1 东京与全球各地区的贸易比重(单位: %)

		亚洲	北美洲	西欧	中东欧	中南美洲	大洋洲	中东
1997	出口	41.1	32.9	21.5	0.3	2.3	0.9	0.7
	进口	33.0	38.3	22.0	0.9	1.7	1.8	0.8
2000	出口	43.0	31.7	21.3	0.4	2.0	0.8	0.6
	进口	40.6	32.5	20.1	1.3	2.0	0.4	0.5
2005	出口	53.7	24.2	17.5	1.1	1.8	0.6	0.8
	进口	48.6	24.5	20.4	0.9	2.1	1.4	0.4
2009	出口	56.8	19.3	19.3	1.4	1.5	0.6	0.7
	进口	51.9	20.7	20.9	1.0	2.3	1.0	0.4

数据来源: 同图1。

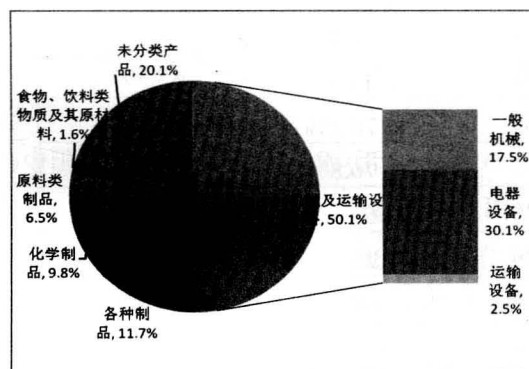
(三) 贸易货物类别

从东京出口货物的类别来看, 机械及运输设备一直占绝对的比例, 超过了全部出口货物总金额的50%, 尤以影像、音响、通讯、半导体、电子集成电路等电器设备的比例为重, 2009年机械及运输设备的出口50.2%, 电器设备的出口比重30.1%。除机械及运输设备外, 以科学光学机械为主的精密机械类货物、化学制品的出口比例也比较高, 而金属与非金属等原料类制品、食品饮料等的出口比例较低。进口货物中, 机械及运输设备所占比例也比较高, 2009年达到了43.3%, 但是与出口相反的是, 食物、饮料类物质及其原

材料的进口比例大大增加, 化学制品、金属和矿产品原料类制品和精密仪器等各种制品的进口金额及所占比例也都高出相应的出口金额和出口比例。

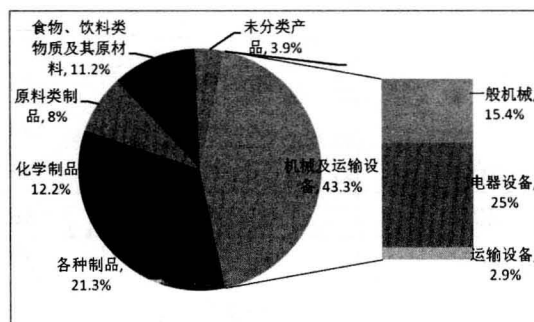
(四) 贸易货物的运输结构

由于日本特殊的岛国地形特征, 东京的货物贸易主要是采取海运和空运两种运输方式。随着贸易商品及结构的转变, 以及成田机场的扩建和运能增加, 货物贸易的空运货物金额快速增加。目前, 由航空运输业承担的进出口货物金额已经远远超过了海上运输(图3, 表2)。当然, 由于空运和海运的不同运输特性, 海运在运输货物的重量方面仍是空运不能企及的。



(a) 出口货物结构

数据来源: 同图1。



(b) 进口货物结构

图2 2009年东京进出口货物结构

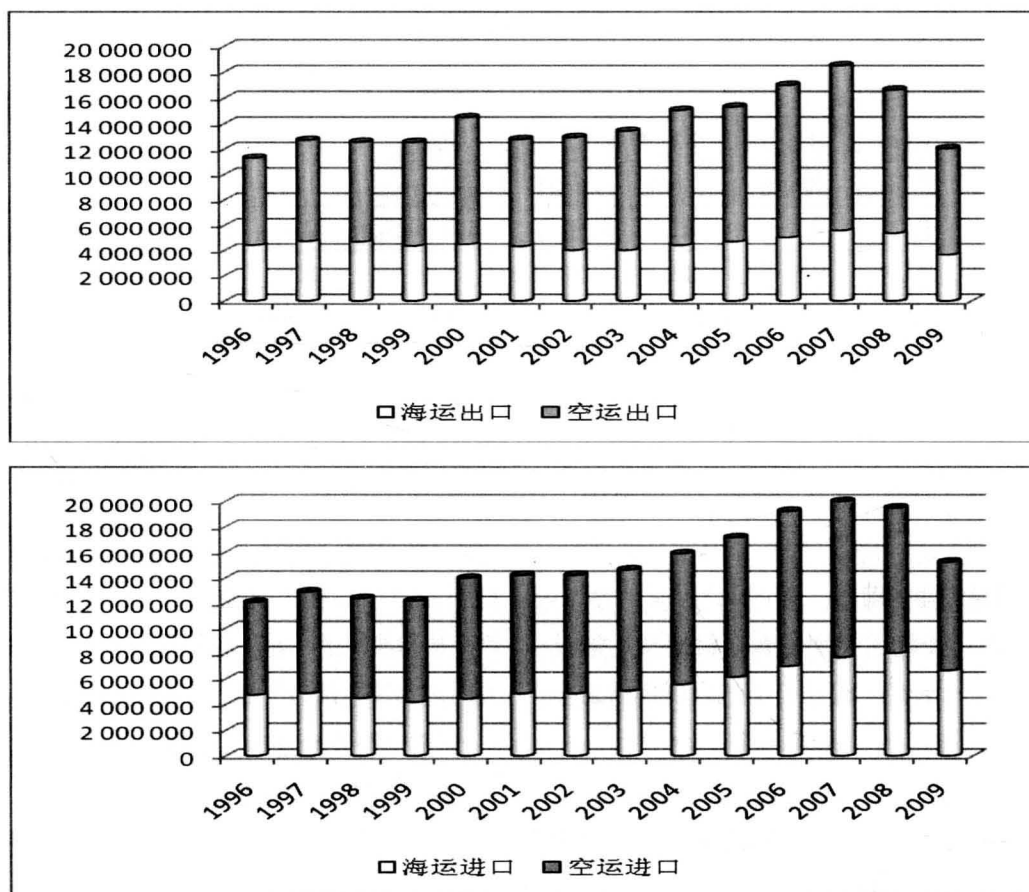


图3 东京货物贸易的海运和空运进出口情况(百万日元)

表2 东京货物贸易的海运和空运结构

	海运		空运	
	出口	进口	出口	进口
2000	31.0%	31.8%	69.0%	68.2%
2001	33.8%	34.1%	66.2%	65.9%
2002	31.1%	34.1%	68.9%	65.9%
2003	29.9%	34.5%	70.1%	65.5%
2004	29.2%	34.9%	70.8%	65.1%
2005	30.6%	35.7%	69.4%	64.3%
2006	29.6%	36.3%	70.4%	63.7%
2007	30.1%	37.7%	69.9%	62.3%
2008	32.3 %	41.1%	67.7%	58.9%
2009	30.3%	43.7%	69.7%	56.3%
2010	30.3%	41.7%	69.7%	58.3%

数据来源：同图1。

从东京进出口通关的商品数量和价值来看,海运以东京港为主,空运以成田机场为主,二者占东京进出口货物总价值的95%以上。2010年,从东京港出口货物总值46 068亿日元,占东京货物出口额的30.3%,占日本全国货物出口额6.8%,主要运输一般机器、自动车及部件到美国和中国;从东京港进口货物总值75 273亿日元,占东京货物进口额41.7%,占日本全国货物进口额12.4%,输入金额位列前三的分别是事务用机器、服装及附属品和音响、音像机器,并且全部来自中国。成田机场是日本最大的国际航空港,位于距东京市区68公

里之遥的千叶县成田市,其年货运吞吐量居日本第一、世界第九。2010年,经成田机场出口的货物总值103 412亿日元,占东京出口货物69.7%,占全国出口货物总额15.3%,主要向中国出口半导体等电子产品和科学光学机器;经成田机场进口的货物总值98 693亿日元,占东京进口货物58.3%,占全国进口货物总额16.2%,主要从中国台湾进口半导体等电子产品,从中国进口事务用机器,从美国进口医药品,这三类货物的总金额累计占成田机场进口货物总额的31.6%。

二、上海的国际货物贸易发展

(一) 贸易规模

上海作为中国重要的经济中心和改革开放前沿,货物贸易长期以来一直处于快速增长状态。1990年上海货物贸易额为74.31亿美元,2010年为3 688.69亿美元,21年来几乎以每年增长1.4倍的速度快速增长。虽然受全球经济形势的影响,2009年进出口商品总额比2008年下降13.8%,但是,相比于全国平均降幅仅仅低0.1个百分点。而且,到了2010年又再次突破3 000亿美元,同比增长高达32.8%。进入21世纪以来,上海的服务贸易也迅猛发展,年均增长幅度甚至超过货物贸易的增长幅度,但是,货物贸易仍旧处于绝对领先的地位,货物贸易额约占对外贸易总额的80%。

与中国全国的进出口商品总额相比,从1995~2004年,上海货物贸易所占的比例基本呈逐年上升之势,到2004年达到峰值13%左右,近年来略有下降。2010年,上海进出口商品总额占全国进出口商品总额比例为10.1%,进口、出口商品额占全国的比重分别为10.8%、9.5%。

(二) 贸易流向

从货物贸易的国际流向来看,亚洲、美洲和欧

洲是上海进出口商品的重要来源地和出口地,占据了上海与全球各洲际贸易的95%以上。其中,亚洲是最为重要的贸易对象,约占40%。2009年,上海市出口前五位的市场分别为欧盟、美国、日本、东盟、香港。在货物进口方面,上海从亚洲其他国家和地区进口的货物占全市进口货物的比重一直保持在55%以上。2009年,上海最大的进口市场是欧盟,其次为日本、东盟、美国和中国台湾,共进口货物898.57亿美元,占全市进口总额2/3(表3)。

表3 上海市最主要的进口贸易市场的贸易情况(2009年)

排名	进口地	进口额(亿美元)	占全市进口比例(%)
1	欧盟	251.44	18.51
2	日本	225.96	16.64
3	东盟	159.03	11.71
4	美国	150.91	11.11
5	中国台湾	111.23	8.19

数据来源:《上海统计年鉴2010》、《上海经济年鉴2010》。

(三) 贸易货物类别

上海市的货物进口贸易商品以机电产品为主,2009年受全球经济不振的影响,上海机电产品进口788.11亿美元,同比增长-15.0%,但仍占全市进口

总额的58.03%；高新技术产品进口508.73亿美元，同比增长-16.51%，高新技术产品进口占全市进口总额的37.5%。上海的货物出口贸易商品以工业制品为主，2009年上海市工业制品出口额1393.19亿美元，占全市出口总额的98.17%，居绝对重要地位。2009年，上海市机电产品出口1025.96亿美元，高新技术产品出口636.16亿美元，分别占全市出口商品总额的72.29%、44.83%。这些高新技术产品出口的前三位分别是计算机与通讯技术产品、电子技术产品和光电技术产品，占有高新技术产品出口总额的95.72%。从高新技术产品出口的国别地区来看，美国、中国香港和日本分别以183.97亿美元、57.95亿美元和36.57亿美元位列前三名。从出口企业的类型来看，外商投资企业仍然是上海市高新技术产品出口的主要力量，其出口额为599.01亿美元，占全市高新技术产品出口

总额的94.17%。

(四)贸易货物的运输结构

目前上海拥有上海港、浦东国际机场和虹桥国际机场3个重要口岸，从对外货物贸易金额和货物贸易量两方面来看，上海港都占据有绝对的主导地位。

2010年，上海港外贸货物吞吐量3.02亿吨，同比增长17.1%，出口外贸吞吐量1.4亿吨，进口外贸吞吐量1.6亿吨，分别同比增长17.3%和17.0%，外贸货物占全港货物吞吐量比重由2009年的44%上升至46.3%。上海港进出口货物的总值占上海关区外贸货物总值比例超过80%。从内外贸的构成结构来看，上海港基本保持内、外贸均衡的格局，内贸比例略高于外贸，而浦东国际机场以外贸绝对为主，外贸货物约占85%的比例。

三、上海与东京的货物贸易对比

通过以上对东京与上海两个城市的国际货物贸易情况的分析，可以发现与东京相比，上海的货物贸易主要具有以下特点：

1. 贸易规模偏小，在全国的贸易主导地位不明显——从对外货物贸易金额来看，上海市的进出口货物总额低于东京，以2009年为例，东京的进出口货物贸易额高出上海136.29亿美元。从城市对外货物贸易占全国的比例来看，东京进出口商品总额占全国的比重基本保持在25%的水平，在日本全国商品贸易中的地位非常突出。而上海进出口商品总额占全国的比重最高不足14%。而且，在我国31个省市中，上海一直落后于中国进出口商品贸易的领头羊——广东省，后者的货物贸易总额是上海市的2~3倍；与国内其他城市的货物贸易量相比，全国排位第一的上海也不具有明显优势，与全国排位第二的深圳在国际货物贸易额上的差距很小，而且这两个城市常常拉锯式地争夺第一的地位，由此

可见上海在全国对外货物贸易中的主导地位并不突出。

2. 货物贸易主要流向或流自邻近的亚洲国家和地区、经济发达的美国和欧洲地区，上海对亚洲的出口强度指数低于东京，但对美国和欧盟的出口强度指数高于东京——从货物贸易的流向来看，东京和上海的货物贸易主要流向或流自邻近的亚洲国家和地区、经济发达的美国和欧洲地区。在此引用出口贸易强度指数 TII_x 来进行定量分析比较。由于数据获取的难度较大，本文仅搜集了2009年东京、上海和主要贸易伙伴的相关数据（表4）。计算结果表明，东京、上海对欧盟、美国和亚洲地区的出口贸易强度都大于1，表明他们之间的贸易联系紧密，高于与世界其他国家的联系程度。而且，上海对美国 and 欧盟的出口强度高于东京，但对亚洲的出口强度指数低于东京。

表4 2009年东京、上海和主要贸易伙伴的有关贸易数据

进口额 (亿美元)					
世界	欧盟	美国	亚洲	东京	上海
125 770	16 827.91	15 596.25	36 547	1 626.964	1 358.17
出口比重 (%)					
	欧盟	美国	亚洲		
东京	16.08	18.47	56.83		
上海	24.63	22.62	40.44		
出口贸易强度指数					
	欧盟	美国	亚洲		
东京	1.187	1.470	1.930		
上海	1.821	1.804	1.377		

资料来源：根据《世界统计年鉴》、《东京都统计年鉴》和《上海统计年鉴》相关数据和当年平均汇率计算、整理。

3. 货物贸易以机械及运输设备为主，但一般机械和电器设备产品的出口显示性比较优势偏低，资源类产品输出比例较高 由表5可以看出，上海和东京虽然进口和出口商品都以机械和运输设备类货物为主（基本在50%以上），但两个城市仍存在较大的差异：东京的一般机械和电器设备出口比重均大于进口，而上海正好相反，一般机械和电器设备的进口比重都大于出口，尤其是电器设备类货物的进口比重远远高出出口比重。这表明东京在一般机

械和电器设备的出口方面具有很大的产品优势，上海的这两类产品特别是电器设备产品的市场优势很弱，需要更多地依靠进口。此外，东京的食物、饮料类物质及其原材料、原料类制品、服装及配件的进口比重明显大于出口比重，表明东京在资源类产品方面出口较少，更多地是资源输入。而上海的原料类制品的出口比重高于进口比重，2007年出口金额215.29亿美元，比进口金额176.37亿美元高出22.1%。

表5 2007年东京和上海的货物贸易结构(%)

	贸易类型	机械及运输设备				各种制品	化学制品	原料类制品	食物、饮料类物质及其原材料
		合计	其中，一般机械	其中，电器设备	其中，运输设备				
东京	出口	57.3	21.7	33.1	2.5	11.1	9.1	5.8	0.4
	进口	46.9	17.4	25.7	3.8	19.8	9.5	9.4	10.4
上海	出口	59.28	5.22	13.4	40.66	18.58	4.87	14.96	*
	进口	54.80	5.72	28.99	20.09	8.57	12.60	12.68	*

注：表中数据根据东京统计年鉴和《上海统计年鉴2008》整理，*表示数据未查询到。

4. 上海的国际货物运输主要以海运为主，航空运输比重小，空运的优势和能量有待进一步发挥

东京的国际货物运输以航空运输为主，在货物进口方面，运抵成田机场的货物金额超过东京全部货物进口总额的一半，略高于东京港的进口货物运输金额；但是在货物出口方面，空运的领先优势非常明显，约占全部出口货物金额的2/3，成田机场在东京都对外货物贸易中扮演了非常重要的运输角色，承担了大部分货物的进出口运输服务。

从货运吞吐量来看，虽然位列全球第三位的浦东国际机场大于排名第九位的成田机场，但是在外贸货物总值上、在航空运输占全市外贸货物运输的

比重上，浦东国际机场都大大落后于成田机场，说明上海市采取空运进出境的外贸货物普遍存在重量大、价值低的特点，这对于具备大规模吞吐能力的浦东国际机场而言无疑是一种资源的浪费，航空运输的优势和经济特性未能完全释放。

从上海口岸的进出口货物的运输结构来看，浦东国际机场承担的运输货物的比例更低，不足20%，而且低于其在上海市外贸货物中的运输比例，表明浦东国际机场的进出口货物主要来源于本市，外地货物通过上海口岸进出境更多地是选择海洋运输，在这方面上海港对外地货物的集聚力和辐射力更强，浦东机场明显落后于上海港。

四、上海国际贸易中心建设的重要抓手

（一）提高贸易流量的总体规模，奠定贸易主导地位

目前，上海的对外货物贸易流量偏小，不仅落后于成熟的国际贸易中心城市，如东京、香港等，而且也落后于我国内陆城市深圳，相对于苏州市的优势也在不断缩小，如此境况与国际贸易中心相差甚远。上海市刚刚发布的《上海建设国际贸易中心“十二五”规划》明确了未来5年的货物贸易发展目标：到2015年，上海要基本拥有比较完备的国际贸易中心核心功能框架，其中货物进出口总额达到4 400亿美元，年均增长8%左右，占全国比重13%；上海口岸进出口总额12 000亿美元，年均增长15%，占全国比重23%。因此，积极发展上海市的货物贸易和上海口岸贸易，提高货物贸易流量的总体规模，奠定其在国内的贸易主导地位和国际范围内的贸易强者地位，是把上海建设成国际贸易中心的首要问题。

（二）提升贸易流体的产品优势，降低资源产品输出

机电产品贸易是国际贸易及国际高新技术产品贸易的主导产业，是衡量一个国家（地区）参与经

济全球化分工能力和外贸竞争力的重要标志。由于拥有自主知识产权的名牌机电产品和名牌企业较少，与东京和其他发达国家相比，上海的机电产品特别是电器设备产品的市场优势很弱，需要更多地依靠进口。因此，对于占据上海出口产品绝对重要地位的机电产品，应从提高出口产品中自主知识产权、自主品牌产品的比重，加大技术含量高、附加值大的制成品的出口比重等方面出发，^[4]在继续保持船舶、港机设备等产品在世界范围内的出口优势的同时，注意加大对一般机械、电器设备等出口显示性比较优势偏弱的产品的技术投入、资金投入，使上海市的机电产品出口在世界上具有较强的竞争力。“两高一资”（高耗能、高污染和资源性）产品是我国十一五规划中明确提出需要严格控制出口的产品，目前上海市对外货物贸易流中资源类产品输出比例较高，需要在未来的出口贸易中尽量降低资源性产品输出，促进可持续性发展。

（三）紧密与欧美日的贸易伙伴关系，加强与新兴经济体的贸易往来

在预警发达国家经济增长放缓的同时，汇丰银行认为新兴经济体将继续保持强劲增长，未来几年

其经济增长速度至少是发达国家的3倍,未来30~40年有望成为全球经济增长的主要驱动力量。^[5]因此,在继续保持与欧美日密切的贸易伙伴的同时,上海也要积极加强与新兴经济体的贸易合作。在目前欧美日市场需求不振且短期回暖不太可能的情况下,上海正好可以积极拓展对东盟、南非、巴西、俄罗斯等新兴经济体的贸易市场,在全球经济贸易格局发生变化调整的同时,加强与未来经济增长和贸易需要增长更迅速的国家和地区建立紧密的贸易伙伴关系。

(四) 优化贸易流动载体的运输结构, 发挥航空运输的优势

国际货物贸易的流动载体以大型船舶为主,当今世界货物贸易中85%的货物是通过海上运输完成的。航空运输虽然在运输量上逊于海运,在运输成本上又高于海运,但是,航空运输凭借其速度快、效率高、安全性好、破损率低、空间跨度大等优点,在国际货物贸易中运载的货物总值不断地快速增长,在经济全球化和国际贸易中发挥着越来越重要的、不可替代的作用。以世界成熟的国际贸易中心和国际航运中心代表——香港为例,其外贸货物的运输结构近年来也发生了重大变化,海运货物总额已明显低于空运货物总

额,2010年香港空运、海运进口货物金额分别占进口总额的39.3%和22.0%;香港空运、海运出口货物金额分别占出口总额的36.8%和29.8%。

和香港类似,东京的成田国际机场也在外贸货物总值上远远超出了东京港所承担的比重,航空运输在对外贸易中的地位和作用越来越重要。上海目前已拥有全球货运量排名第三位的浦东国际机场,但是航空运输在上海对外货物贸易中所承担的比例还非常有限。未来有必要适应上海市贸易产品结构的发展和调整,充分发挥浦东国际机场的优势,提升空运货物比重。

参考文献:

- [1] International Trade Statistics 2011. WTO Statistics Database, http://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/its2011_e/its11_toc_e.htm.
- [2] 王火灿. 国际贸易中心的形态与成因及上海的目标与对策[J]. 国际商务研究, 1995, (3).
- [3] 肖林, 任新建. 推进上海国际贸易中心建设战略创新[J]. 科学发展, 2009, (8).
- [4] 沈玉良等. 上海国际贸易中心建设研究[M]. 上海: 上海人民出版社, 2009.
- [5] 新兴经济体指数创新高[N]. 中国经济时报, 2010-01-08, 第2版.

Construction of Shanghai International Trade Center Based on the Perspective of International Merchandise Trade

SUN Hao

Abstract: The paper is motivated by some thoughts around the construction of Shanghai International Trade Center, such as what are the gaps between Shanghai and a mature trade center city in the worldwide, and what lessons can be drawn from the latter. Tokyo is a typical and mature hinterland trade center city, and is also the best-known trade center to Shanghai. Therefore, the paper takes Tokyo as a contrast example, analyzes its characters in merchandise trade, then compares them with the merchandise trade of Shanghai, and finally makes clear the critical construction approaches of Shanghai International Trade Center from the perspective of international merchandise trade.

Key words: international trade center; merchandise trade; the intensity index of export; transportation structure of trade in goods