

上海要打造国际金融中心和国际航运中心,应该更多地和江浙进行互动,打造一个大都市圈,在长三角城市群之间形成资源互动。

苏浙沪联动建设国际金融中心

■本报记者 杨琪

日前,上海金融业联合会发布了“2011年上海金融景气指数”,指数显示,上海金融业的发展势头依然领先于各大国际金融中心。以2006年为基期,2011年上海金融业整体发展指数达2570点,较2010年增幅为14.4%。5年年均复合增速21%,高于同期上海GDP年均13%的复合增速。

苏浙沪明确定位

一直以来,上海市都是长三角地区的“龙头”。而且,在长三角区域,苏浙沪两省一市一直保持着高度的互动。

朱喜钢说,这两种省一市的互动性所带来的效益是显而易见的。如果没有上海市的带动,就没有早期江浙一带乡镇工业的发展,苏浙两地的产业发展也不会有今日雄厚的基础和良好的发展势头。

反之,“上海得到了来自苏浙的人才,其城市功能的支撑也是靠江浙腹地来完成的。”朱喜钢说,相比较而言,在城市群之间的支撑和互动上,上海市更胜于中国其他大都市。

如果离开与江浙两省的互动,上海想要打造国际金融中心是非常困难的。朱喜钢说:“尤其现在,上海将一些产业转移出来之后,在发展高端服务业上大做文章。不少产业向苏南、苏北等地转移。从这个角度看,上海是把这些GDP转移给江浙一带了。这本身就是一种双赢。”

因此,两省一市的定位愈加明确。产业转移后,上海将集中更多力量打造国际金融中心;苏浙各地需要做好产业,承接来自上海的中低端制造业、装备业。

“将来上海的第二产业占比将缩小,保留下来的都是高端产业,如高端制造业。为了打造国际金融中心和国际航运中心(两个中心,上海已经不再将GDP作为最为主要的衡量指标。”他说。

朱喜钢认为,在两省一市互动及联手打造上海国际金融中心的过程中,生产性服务业领域存在较大的发展空间。

从“2011年上海金融景气指数”来看,2011年较2010年增长的324点中,金融创新贡献122点,金融国际化贡献74点,金融市场和金融机构分别贡献55点和42点,金融生态环境和金融人才分别贡献16点和15点。

2010年,上海外资银行各项业务在国际金融危机后有了恢复性增长。截至2010年底,上海外资法人银行资产总额、存款和贷款分别达到12678.33亿元、8636.98亿元和6478.97亿元,同比分别增长31%、42%和28%。

此外,越来越多的发达和发展中国家开始重视在华发展机遇,多个国家和地区的银行首次在上海设立营业性机构。上海外资银行更趋多元化,并已成为银行业、金融机构种类最多、数量领先的城市,其外资金融机构的数量居全国首位。

浙江优势支持金融中心

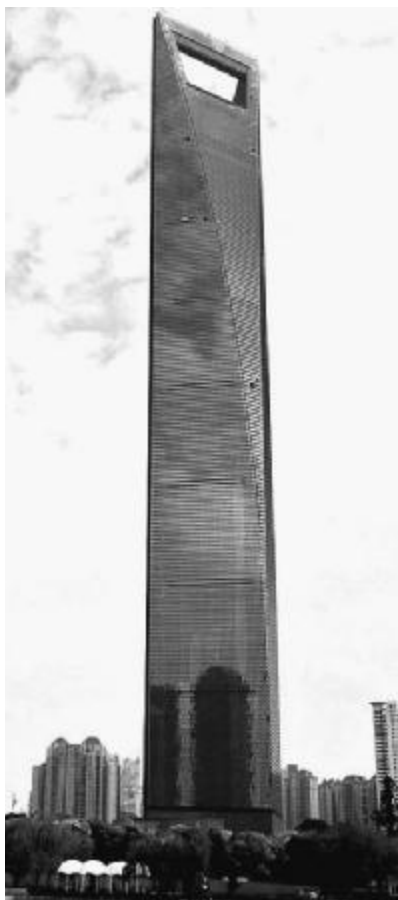
“上海是长三角的中心,在其打造国际金融中心的过程中,无论浙江还是江苏,都应发挥自身优势,与上海相互补充、形成合力。”财经证券首席经济学家、浙江大学金融投资研究中心主任金雪军教授说。

金雪军认为,一方面,浙江与上海互为一体的同时,又能够发挥自身优势。二者既有所侧重,有所分工,错位发展,又可形成合力,共同支撑上海打造国际金融中心。

另一方面,浙江有自己的地区优势,比如民营经济发达,企业发展速度较快,企业家资源丰富,同时具有持续的创新活力。

“首先,浙江应是上海国际金融中心国际化和本土化之间转换的桥梁。”他说,上海国际金融中心面对的将是如何把国际市场的前沿支付与国内对接。从国家角度来看,这需要与国内实体经济、金融体系完善有机地结合起来。浙江在这个过程中可起到转换、转化、连接的作用,而这样的作用是不可忽视的。

其次,打造国际金融中心,上海立足于现有大银行、大交易所、大市场等。相对而言,浙江



上海环球金融中心

所具有的条件以及所应提供的支撑是,发达的IT行业、软件行业、数据处理,以及先进的后台系统、备份系统、金融电子化系统等。宁波市政府

金融办与花旗银行来再设立分行、与光大证券金融后台服务基地战略合作等项目说明,在技术层面,浙江有特色有优势。

另外,浙江民间资本充裕,公众理财理念较先进。在浙江,不断有新兴金融产品诞生,与金融相关的服务系统较发达,同时这些服务体系结合民间财富和中小企业,形成了浙江的特色。

“现在,浙江省提出,要打造中小企业金融服务中心以及民间财务管理中心。我认为,这也是建设上海国际金融中心有机整体的一部分。”金雪军说。

浙江四地探索金融创新

金雪军认为,从整体而言,浙江与上海应是连接体,同时又要实现错位发展。就浙江内部而言,需要省内各地有侧重地发展。

目前,浙江大致已经确定了杭州、宁波、温州、义乌四地进行金融创新的探索。而这四地特色迥异,有所侧重。

近日,杭州市创业投资引导基金2012年第一次工作座谈会召开。据了解,目前已通过审批的创业投资引导基金阶段参股项目累计达到28个,其中19个已签约及注册成立,基金总规模为38.5亿元,其中引导基金出资9.325亿元,引导基金平均参股比例24%,放大倍数为3.12倍。

“作为省会城市,杭州在金融创新方面,应更多地侧重科技金融、创业金融、高新技术产业的风险投资等。”金雪军说。

而具有海洋港口资源的宁波,不断在发展海洋金融、港航金融、物流金融等方面进行探索。宁波在上海成功举办了以“金融与海洋经济”为主题的“宁波融入上海‘两个中心’建设对接会”,共有39个金融与海洋经济建设项目签约,总投资430亿元。其中,沪甬两地共同发起设立的总规模达100亿元的海洋产业基金、宁波港与上海港联合发起组建国内首家专业性的航运保险法人机构等,均开创国内先河。

“温州作为金融综合改革试验区,在民间金融、股权投资、民间财务管理方面有特色;再如义乌,作为世界知名的小商品集散地,应更多地考虑国际贸易,结合金融、市场、电子商务、物流等要素,可探索动产抵押、仓储金融等。”金雪军说。

专家观点

■李靖宇

全球70%以上的财富都集中在各国沿海城市,在这样的国际市场发展态势下,大连创办“世界海洋城市总部”的要求已呼之欲出。大连要勇于担当,以国内巨大的市场为吸引力,以辽宁沿海经济带为切入点,吸纳全球沿海高端城市政府代表或民间商业组织为会员,积极创办“世界海洋城市总部”。

“世界海洋城市总部”项目包括:世界海洋大厦、世界海洋博览会场馆、全球市长俱乐部、世界海洋城市官邸、世界海洋资源资料中心。

这一战略举措能够以民间力量逐步整合全球资源,为国家海洋经济发展、推动中国成为世界经济轴心国铺平道路,能够为大连创建东北亚重要国际航运中心、成长为现代化国际名城打造品牌,所以有必要加以现实论证。

现实价值认定

据不完全统计,全球约有近3000个沿海或海岛城市,其中近七成是中等发达城市,近三成是高度发达城市。尽管这些沿海或海岛城市散落在地球的各个角落,但它们仍然因海洋而相连,有着共同的性质和规律。

有鉴于此,将这些海洋城市联合起来,加强世界海洋城市间的交流与合作,对深入研究和探索海洋、保护海洋、开发海洋等人类共同关心的各种问题,总结积累战胜各种灾害的经验,加强海洋城市贸易与经济合作,都是大有益处的。

在后金融危机时代到来之际,随着经济全球化的进程加快,我国将面临更多的机遇和挑战。西方发达国家最初发动的全球化,本意是通过国际性分工,让自己成为资本和技术的供给国,然后把其他国家变成依附型工业国家、农业国家或资源产地。

新兴工业化国家的发展,令西方资本找到了庞大的投资市场、销售市场和廉价的原料产地,引发了资源向全世界大规模的跨国流动。新一轮经济全球化,虽然披上了民主、自由、人权等更温柔的面纱,但这并不能掩盖经济全球化的不平等性和剥削实质。

因此,后金融危机时代的经济全球化,实际上就是新殖民主义的进程,将会导致严重后果:一是由于缺乏关键技术和核心知识产权,高端产品市场基本上被跨国公司垄断,发达国家将会垄断发展中国家的经济命脉;二是发达国家环境污染和资源消耗加剧,其背后则是发达国家高污染、高能耗和低附加值产业转移到发展中国家的必然结果;三是发展中国家人才外流现象日益明显,使投入巨资培养的大量人才被无偿吸引到发达国家。

我国在成功实践改革开放30年后,虽然还属于发展中国家,但是所取得的成就已经拥有了改善世界经济格局的底蕴和实力。现在的中国,需要成为亚太经济中心作准备。

为了合理转移和解决国家未来经济发展的各种矛盾,应对经济全球化给国家带来的各种弊端,除了国家各种政策的宏观调整外,有必要在国内成立一个世界性的民间组织,作为政府宏观政策调整的必要补充,以协助解决政府不宜出面应对的各种经济和文化问题。

世界经济正在走向全球化,这是不可抗拒的时代潮流。但问题在于,由谁来主导?能对谁有利?以谁的利益为中心?这些问题必须加以解决。为此,大连应当领受国家使命,出面打造“世界海洋城市总部”平台。

战略使命盘点

“世界海洋城市总部”项目的宗旨和目标,是要更加珍惜、保护与合理利用海洋资源,让人类进一步认识和遵循海洋的自然规律,联合全球海洋城市力量,共同解决好人类赖以生存的海洋问题,迎接海洋时代的到来。

因此,大连要会聚来自全球600~700个海洋城市的政府代表或商务办事机构,建设各种海洋旅游项目,建设“海洋世界乐园”,打造世界海洋旅游胜地和世界海洋文化圣地,必须明确战略使命。

一是为国家内陆城市打开与世界各国城市对接的窗口,加快国家中西部城镇化脚步,全面拓展农村市场。

二是为各城市企业对外贸易提供一个稳定的低成本平台,并为其解决对外贸易所遇到的各种问题。

三是吸纳世界各城市的闲散资金,为国内城市提供低成本的引资平台。

四是国内高能耗、高污染、低附加值企业提供一个走出国门对外投资的窗口,以减轻国内的环境压力。

五是传播中国传统文化提供了一个世界性的窗口,通过各种手段,反制西方国家的文化侵略。

六是据此窗口建立更多的民族自有知识产权开发平台,为国内经济又好又快发展提供科学技术和先进文化支撑。

由于理念新、范围广、效益大,“世界海洋城市总部”项目在推进过程中具有一定的风险性,项目引进人和政府都应当有相应的思想准备。

(作者系辽宁师范大学区域经济研究所所长)

大连应加快创建『世界海洋城市总部』

河北如何从沿海“塌陷”中崛起

■李南

沿海地带以其独特的地缘优势,造就了发达国家的成功,也造就了中国东南沿海的经济奇迹。

河北省地处渤海湾中心地带,拥有487公里的海岸线长度,然而长期以来,河北的沿海优势并未得到有效发挥,过于倚重资源型产业,成为我国沿海板块经济发展的“塌陷区”。

因此,加快河北沿海地区发展,对于增强环渤海地区综合实力,完善我国沿海地区生产力布局具有重要意义。以国务院出台《河北沿海地区发展规划》为契机,产业布局将加速向沿海集中,这就为河北省调整产业结构和提升产业层次提供了历史性机遇。

临港产业集群成长中

临港产业集群的构建对地理条件、区位优势条件和交通条件具有很强的选择性。

从河北的客观条件看,推进临港产业集群的发展具有得天独厚的优势。港口条件是形成临港产业集群的关键支撑,随着近些年河北省港口资源的迅速扩张,所带来的便利运输条件可以为临港产业发展提供强大动力。

从产业供需视角看,河北具有发展临港产业集群的比较优势和基础禀赋,完全有条件在区域竞争中成为临港产业的主要集聚中心。

从需求角度看,临港产业集群的核心是运输产业链,足够的港口运量是集群发展的根本动力。近些年以及未来的较长时期,河北省港口货物运输都处于高速增长阶段。

从供给角度看,河北省临港产业集群的形成还具备多种生产要素优势,主要包括物质要素供给、自然资源和产业基础等方面。

所以不论从需求还是从供给方面看,河北省发展临港产业集群都有非常明显的区域优势。当然,与传统沿海港口城市相比,河北地区在发展临港产业集群方面还存在一些不足,比如港口综合性程度不高,配套设施不发达,货运代理等辅助性机构发展缓慢等。这些问题需要通过技术培训和市场整合机制予以解决。

当前,作为河北省临港产业集群核心载体,唐山曹妃甸新区的建设正加速推进。天然水道与深槽的结合,广阔的沿海滩涂,构成了在曹妃甸建设大型深水港口和重型临港工业的独特优势。

2004年底,曹妃甸港区的建设被国家列入《渤海湾地区港口建设规划》。2005年初,首钢搬迁至唐山曹妃甸地区的方案得到国务院批准,这最终促成曹妃甸建设进入大规模的实质性开发阶段。目前,首钢搬迁已经率先走出了向沿海转移的第一步,一期工程已经投产。

中石化在曹妃甸地区的千万吨炼油项目也正全面开展前期工作。以首钢、中石化、国投、华



河北港口综合性程度不高,配套设施不发达,货运代理等辅助性机构发展缓慢等问题,影响临港产业集群发展。图为规划和建设中的曹妃甸新区港口。郑金武摄

电等为代表的主导厂商和先行者已经率先在曹妃甸重新定位,其他企业将在此示范效应下伴随而动。

河北省临港产业集群的形成和发展是一个渐进的过程,当前总体处于成长期。

集结创新资源

在创新氛围迅速优化的宏观环境中,如何真正增强临港产业集群的创新能力和创新能力是值得研究和关注的重要问题。

创新型临港产业集群是以临港产业为基础并结合规划安排而构建的创新网络,可以促进知识和技术在集群内部创造、储存和应用。临港产业所在的地方环境,对创新过程具有显著影响,不仅影响创新的方向,而且影响创新的数量和质量。

在未来,持续的创新能力和临港产业集群享有竞争优势的根本原因。为使临港产业集群具有持久的竞争力,河北必须将自主创新战略提升为集群发展的主导战略。

发达国家在提高临港产业集群的创新能力方面,有许多值得借鉴的方法和思路。在荷兰鹿特丹临港产业集群,其创新环境具备良好的条件,比如存在知识中心(国家研究中心TNO和Erasmus大学等)、政府部门对创新项目的补贴、存在鼓励创新和知识转移的组织机构、作为集群管理者的港口当局鼓励和发起创新项目等。

目前,河北省临港产业集群中多数厂商在很

大程度上仍依赖投资驱动,缺乏意愿和能力来集结创新资源;机会主义行为的威胁阻碍合作,临港产业集群中的厂商不愿意分享知识和信息,从而抑制了旨在实现这些利润的创新合作。存在的这些问题,实际上凸显了公共机构的引导作用和公共资金介入的重要性,基于集体行动机制来构建创新型临港产业集群成为必然选择。

河北省临港产业集群在创新路径上,应该充分发挥骨干企业和主导产业在创新能力方面的优势,将提高自主创新能力与壮大临港产业集群紧密结合起来,利用产业集群的优势迅速推动集成创新,通过集成创新促进临港产业集群的可持续发展。

京津后工业时期的“竞与合”

河北沿海区域的发展不仅要注重自身特色,更重要的在于与京津两地的协同发展。

河北省“依托京津”的愿望在以往的现实中只表现为对京津的单纯奉献,行政壁垒阻碍了京津冀的产业分工合作。近年来,京津已进入由工业化中期向工业化后期转变的阶段,产业升级势在必行。

最近,京津两市都在重新调整定位,确定新的发展目标。北京为了更好地承担政治文化中心的职能,需要卸载部分经济功能,其标志性事件就是首钢搬迁到曹妃甸。从天津和河北的产业定位看,虽有些重复,如果观察更细的行业分类,可



图为规划和建设中的曹妃甸新区港口。郑金武摄

以看出两地仍存在明显的差别,这说明双方存在着经济互补性。

河北要获得更多的发展能量和利益,需要加强与京津经济联系的紧密程度,加快沿海产业带的形成速度,增创产业优势。京津冀产业结构存在明显差距,一体化的关键问题是产业发展。河北沿海地区具有发展大钢铁、大化工、大电能的有利条件,也具有发展现代深水港口的天然基础。这一优势不仅属于河北,同时也属于北京和整个环渤海地区。

特别是北京市的功能已经开始由以聚集为主转向以扩散为主,日益加重的资源、环境压力也要求其将一些不适应的产业向外围扩散。北京和河北应在产业转移承接方面加大协调力度。

北京是中央政府机关所在地和中央企业集中地,进一步联手北京开发唐山港,便于港口重大建设项目获得中央支持和吸引中直机构投资。还可联手北京中关村等优势产业园区,在曹妃甸开辟“首都出口加工制造飞地”,把河北建成北京现代制造业的重要拓展区。

另外,从整体上把握河北与天津的竞合关系,最根本的就是促使河北的优势显化和实力增强,通过培育重点产业创造更多的区域发展空间。要根据天津港与唐山港的资源条件、经济腹地、物流现状、港口功能,在港口发展上找关联项目,谋求港口合作共赢的可能性。

(作者系河北联合大学经济学院副教授,本文由本报记者杨琪整理)