

## 第五章 上海市的對外聯繫

就「全球城市」發展歷程而言，任何「全球城市」的出現，絕非單一城市之發展可以達致，必然是經由眾多城市聚集形成城市圈，藉由彼此相互影響而共同發展，在這些城市圈當中，最具有影響力且發展最佳者，則成為中心城市，並且有發展為「全球城市」的可能性。從倫敦、紐約、東京的發展來看，這三個「全球城市」的出現分別配合著全球經濟重心的移動，19 世紀中葉從倫敦到利物浦的英格蘭中部、19 世紀末 20 世紀初美國東部從波士頓到巴爾的摩、20 世紀 60 年代亞太地區等，這三個地區分別產生了經濟重心的城市群，在這些城市群當中，發展最為迅速者，即形成所謂的「全球城市」。因此，理論與歷史經驗都顯示出，「全球城市」的形成，除了該城市本身的發展外，更在於該城市所身處的環境達到一定經濟發展，形成了城市群，才可能在當中出現「全球城市」(黃建富：2003)。

以中國的情形而言，儘管在 1990 年時由於中央提出開放浦東的計畫而使得上海再次成為舉世注目的焦點，並因為政策上的優惠，資金籌措方式的創新，得以進行城市空間重組，並提出發展經濟、金融、貿易、航運等四個中心。然而，除了考量到政治因素在背後的影響力，以及城市本身的條件外，更必須著眼該城市與其腹地或周圍城市的聯繫，亦即遵循上述「全球城市」的發展路徑，這樣才能檢視上海是否能夠建構為「全球城市」。因此，上海的發展，必然要充分考量其與周圍地區的聯繫作用。而聯繫的方面，可以區分成國內方面的聯繫，特別是上海所身處的城市群，即與「長江三角洲」各城市之間的關連性，以及國外的聯繫，也就是上海與國外其他城市的聯繫兩方面。

所以，本章將延續前面幾章的討論，將分析重點由上海市內部的發展，轉移到上海市與其他城市之間的關連性，針對上海市對外聯繫的情形進行討論，並探討這些對外聯繫背後，具有影響力的政府政策，以突顯在上海市建構「全球城市」過程時，政府治理作用在這方面所產生的影響。

因此，本章將分為三個部份，首先處理上海市在國內的聯繫，這部份特別指出長

江三角洲中城市群與上海市之間的關連性，或是就廣義的角度而言，探討上海市與江蘇省、浙江省的互動。第二部份，將針對上海與國外其他城市之間的關連性進行分析，以跨國公司進駐上海的情形進行探討。第三部份則進行實證研究，以內容分析法的方式，指出上海與其他城市之間的關連性。希望藉由這三部份的分析，檢視上海是否具有「全球城市」的全球聯繫性，抑或只是具有區域性的關連性。

## 第一節 上海市的區域聯繫

佛瑞德曼(John Friedmann)在描述「世界城市」的觀點中曾經提出，儘管「世界城市」所處的等級與該城市中跨國公司總部數量、金融機構以及服務業水平有一定的關係，但更重要者在於該城市身處區域的總體經濟實力，若是該區域的經濟實力越強，則越有能力吸引外資，城市所處的等級也就會越高(Friedmann：1995)。若轉換成區域規劃的術語，即任何「全球城市」的發展，在很大程度上都必然依賴著其所置身之城市圈的發展，也就是要考量當中最發達的中心城市與該區域腹地之間的相互關係，因為「全球城市」與「全球城市區域」(global city region)兩者間必然呈現著相互增長的關係(諸大建：2003)，任何「全球城市」建構的另一面，即是「全球城市區域」的建構，以目前著名的城市圈而言--紐約城市圈、倫敦城市圈、東京城市圈、巴黎城市圈以及美加大湖城市圈這五者的發展來看，城市圈與中心城市的發展就呈現著相互的影響性，並在當中分別產生了著名的「全球城市」—紐約、倫敦、東京、巴黎等。

因此，從中心城市與區域腹地的關係來看，分析上海建構「全球城市」的過程，除了要分析上海市本身所具備的特色與優勢之外，也必須考量城市圈的概念，基於此，以上海為龍頭的長江三角洲，即是上海在發展上的區域腹地，同時最有可能形成以上海為中心的世界第六個著名城市圈(megalopolis，或譯為城市群、城市連綿區、大都市圈等)，這樣的觀點早在 1957 年時，法國地理學家戈特曼(Jean Gottman)便曾經預言—國際上第六個世界級的城市圈，將出現在以上海為中心的長江三角洲，即滬杭寧城市圈。

再者，研究上海發展的學者，也一再提到，上海未來的發展不僅在於該城市本身而已，更要考量上海具有廣大腹地所帶來的優勢，這裡「腹地」的概念，具有三層含意：第一層腹地指的是「長江三角洲」，也就是上海、蘇南、浙北等地區，總面積約 9 萬平方公里，人口約有 7000 萬，主要由 16 個城市所組成。第二層腹地指的是「江浙皖地區」，在這個層次中，包含了江蘇、浙江、安徽三省的全境，總面積約有 34 萬平方公里，人口約有 1.8 億。而第三層腹地則是指「整個長江流域」，在這個層次上，包

含整個長江流域，除下游的長江三角洲外，更納入長江中、上游等地區，總面積為 80 萬平方公里，人口將近 5 億，這部份地區的開展，除了長江流域本身外，更可以藉由西部大開發，使得東西兩地連成一氣，以增加上海的腹地範圍(寧越敏：1996；熊世偉、葛越峰：2000；楊萬鐘：2001；謝守紅、李健：2003)。就上述三個層次的腹地來看，目前與上海建構「全球城市」最有關連者，則屬第一層次的長江三角洲，亦即通稱的「長三角地區」。所以，在本節中，將探討上海在建構為「全球城市」過程時，如何與其「區域腹地」，即長江三角洲此一區域，及區域中其他的 15 個城市進行聯繫，如何在促進本身建構的同時，亦發展此一城市圈，同時分析在這種聯繫過程中所遭遇的議題。

### 一、長江三角洲的城市群

中國的改革開放，從沿海的廣東、福建兩省開始，南方的先行開放以及經由「香港—深圳—廣州」為主軸發展所形成的珠江三角洲地區，歷來就是中國經濟發展的重要地帶，在獲得優惠政策後，更成為中國改革開放後經濟發展最快速的地區。然而上海自九十年代積極開放後，除了本身的條件外，也積極加強與長江三角洲的聯繫，希望經由產業結合、集聚效應等優勢，發展以上海為龍頭的「中國第一圈」(高汝熹：1992)，在這樣的發展策略下，經過十多年的努力，落後南方省分的劣勢，逐漸轉變成後來居上的態勢。

就兩大經濟區的發展內容而言，珠江三角洲的發展動力，主要來自於外資的投入，特別是香港方面資金注入所帶來的影響，而由這些外資注入所伴隨的產業，多半屬於較為基礎的製造工業，以及出口導向的貿易活動 (Eng.：1997)，在改革開放的初期，確實為珠江三角洲地區迅速帶來經濟發展，然而，在面臨「全球化」的局面時，儘管近年積極強調融入全球競爭，但由於初級製造業在發展上的空間有限，導致珠三角在發展的態勢上逐漸減緩(杜重年：2004)。相對的，長江三角洲地區在九十年代對外開放後，則是工業化發展迅速，無論在工業效率、工業結構與工業可持續發展三方面，都有長足的進展，達成了工業現代化約 30%-50%的進程(黃群慧：2003)。另外，長江三角洲在發展上較多受到中央政策支持，設定的發展目標也較為國際化，其吸引

外國公司進行投資的類型，也不同於珠江三角洲的製造業，多半是具有影響力的跨國公司，當中的類型包含跨國公司的地區總部、代表處、辦公室、銷售辦公室、工廠服務中心等類別。這些區別顯示出，長江三角洲在發展上，突顯出比珠江三角洲地區更強的國際性而非區域性特徵。

長江三角洲位於中國東南沿海，歷來就是中國富饒之地，人文薈萃，在自然地理學與經濟地理學的定義上雖有差異，但都指涉以太湖為中心類似碗狀的分布地區，或俗稱的「太湖盆地」地區。北起新通揚運河、南達杭州灣、西抵寧鎮丘陵，土地面積近 10 萬平方公里(99678.5 平方公里)，約佔全國的 1%，總人口約 8000 多萬(7534.55 萬)，約佔全國的 6%，當中包含了 16 個地級以上的城市，67 個縣以及縣級市，1479 個建制鎮以及 1 萬多個村莊。而其中較為著名者，則是當中的 16 個地級以上的城市，分別分佈在江蘇、浙江以及上海等兩省一市的行政區域中，包含有上海市、江蘇省中南部(南京、鎮江、揚州、蘇州、無錫、常州、南通、泰州八個市)，浙江省東北部(杭州、嘉興、湖州、寧波、紹興、舟山、台州等七個市)俗稱「小長江三角洲」。若是就行政級別而言，則是上海一個直轄市、南京、杭州與寧波三個副省級市，以及其他的 13 個地級城市，城市化水平約 41.5%，就區域位置而言，由於這些城市的位置多在滬寧、滬杭與滬甬三條鐵路的軸線上，所以這些城市的分布，也呈現出「之」字或謂「Z」字型都市群。如圖 5-1 所表示：

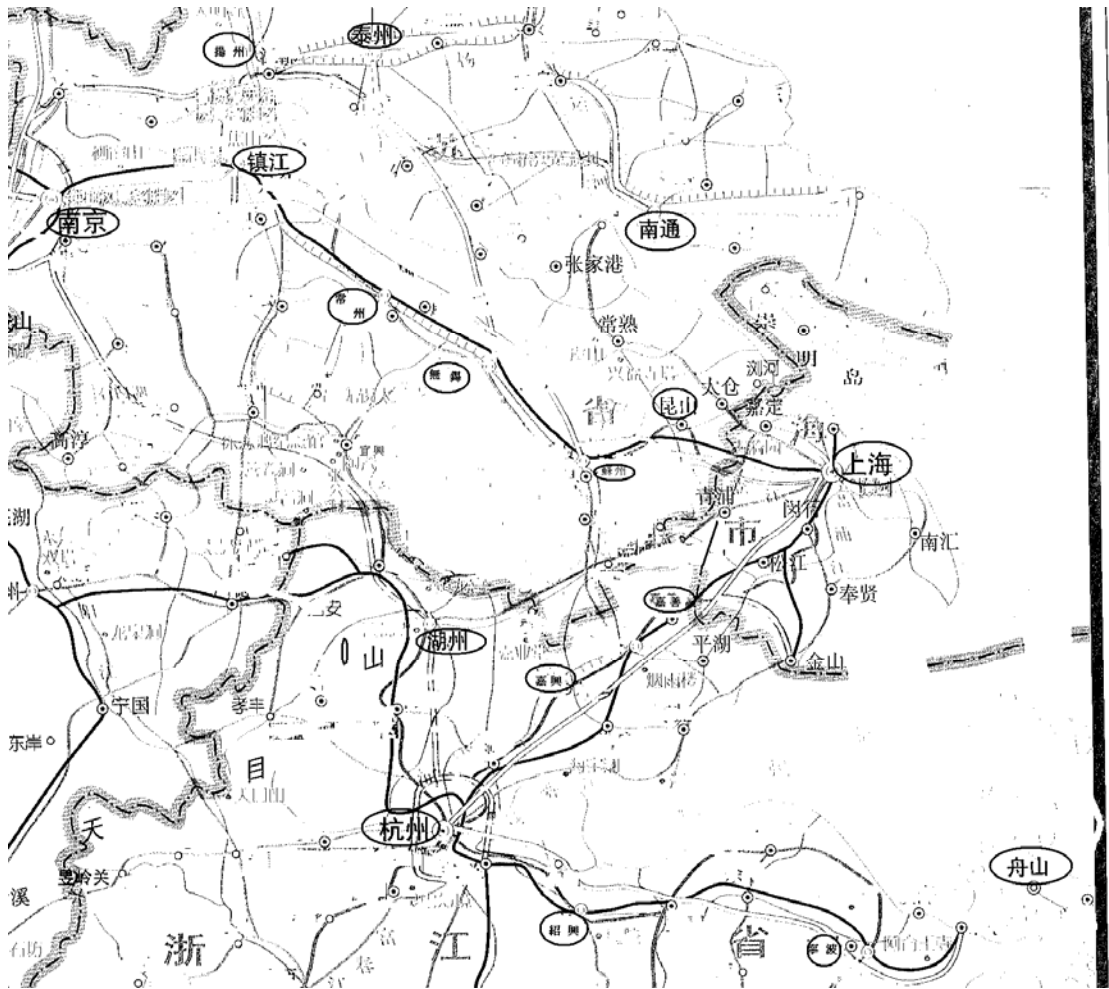


圖 5-1 長江三角洲重要城市

資料來源：本研究修改自**新世紀中國地圖集**，廣東：廣東省地圖出版社，2004，頁 57。

另外，就長江三角洲的這十六個城市而言，又可以再分成五個次級城市圈，分別是(張祥建：2004)：

1.上海都市圈

即上海市為中心，包含了中心城區、衛星城鎮以及外圍小城鎮。

2.以南京為中心的寧鎮揚城市圈

包含了南京、鎮江與揚州三個中心城市以及周圍的六個縣級市。

3.蘇錫常城市圈

包含了蘇州、無錫、常州三個中心城市與周圍的十二個縣級市，具有城鄉一體化的特徵。

#### 4.通泰城鎮圈

以位於江北的南通、泰州兩個中心城市以及周圍的八個縣級市為主，但是由於地處江北，經濟相對而言較不發達。

#### 5.以杭州為中心的杭州灣城市圈

包含了浙江省杭州、嘉興、湖州、紹興、寧波、台州與舟山七個地級市，以及周圍十四縣級市。

這五個城市圈在發展上並不均衡，其中以上海都市圈發展最好，南北兩翼各有杭州、南京都市圈，分別以杭州、南京為中心發展，也有一定的繁榮，而蘇錫常都市圈則由於既有的發展基礎，發展態勢更凌駕南京都市圈之上，唯有通泰城鎮圈由於地處江北，相對而言發展較為落後。

另外，就這 15 個城市個別的特色而言，如表 5-1 所列出者：

表 5-1 長江三角洲 16 個城市的經濟狀況 (2003 年)

城市	土地面積 (平方公里)	人口 (萬人)	GDP (億元)	財政收入 (億元)	第三級產業佔 GDP 比重(%)	實際利用外 資(萬美元)
上海	6340.5	1341.7	6250.8	2828.8	48.3	58.5
南京	6597	563.3	1295	264.9	47.87	15.5
鎮江	3843	267.1	561.2	56.8	37.99	5.0
無錫	4650	438.6	1601.7	200.9	41.50	20.2
常州	4375	343.2	760.3	102.9	36.83	9.8
蘇州	8488	583.9	2080	290.8	37.35	48.1
南通	8001	780.3	890.1	87.4	34.84	2.4
揚州	6638	452.2	558.9	55.6	38.56	2.6
泰州	5790	503.6	504.3	53.1	36.29	1.8
杭州	16596	636.8	1781.8	257.1	42.95	5.2
寧波	9365	546.2	1500.3	262.2	37.71	12.5
嘉興	3915	332.4	706.4	72.5	34.10	4.8
湖州	5817	257.1	422.5	38.5	33.73	3.8
紹興	8256	433.6	928.1	85.0	33.26	3.8
舟山	1440	97.8	146	15.7	40.96	0.1
台州	9411	552	995	52.7	32.56	2.1

資料來源：夏永祥，2004，”關於長江三角洲建構世界第六大城市群的思考”，收錄於景體華主編，*中國區域經濟發展報告(2003-2004)*，北京：社會科學文獻出

版社，頁 141-158。

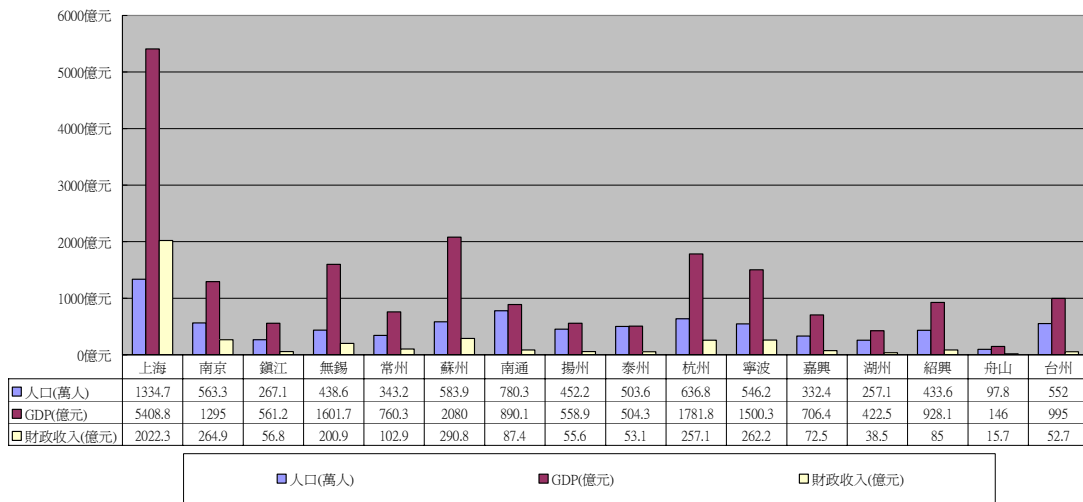


圖 5-2 長江三角洲 16 個城市的人口與土地面積 (2003 年)

資料來源：本研究整理繪自夏永祥，2004，”關於長江三角洲建構世界第六大城市群的思考”，收錄於景體華主編，*中國區域經濟發展報告(2003-2004)*，北京：社會科學文獻出版社，頁 141-158。

根據表 5-1 與圖 5-2 的數據來看，在這 16 個城市的 GDP 方面，有兩個特徵，首先，以上海為中心的輻射功能發揮效用，所以除了上海外，鄰近的蘇州、無錫兩地的產值也超過了 1000 億元。其次則是行政級別的影響，表現在南京、杭州、寧波三個副省級市，產值也都超過了 1000 億元。另外在產業發展上，這幾個主要城市三級產業產值所佔的比例都在 40% 左右，可以看出長江三角洲城市在產業結構上的相似性，或一般俗稱的「產業同構」，不過必須指出的是，這樣的產業結構，也在一定程度上導致了負面的作用，這將在下文中進行分析。最後則是在外資吸收方面，儘管以上海為中心，顯現出外資逐漸擴散的影響力，但仍反映出兩種截然不同的特徵，上海與蘇南各城市，在吸收外資方面有較多的成果，特別是上海與鄰近的蘇州、無錫地區，分別有 48.1 億美元與 20.9 億美元，然而，浙北的七個城市，在外資吸引方面則較不明顯，即使吸收外資最多的寧波，也不及蘇州的一半，這涉及三地地方政府在產業發展政策的偏向，與各地產業背景也有一定的關係，即俗稱的「蘇南模式」、「浙江模式」的差異。



## 二、長江三角洲的發展特徵

長江三角洲包含的行政單位是兩省一市，由於三個行政單位的發展策略各不相同，也使得長江三角洲的發展的模式各有特色，重要者有：

### (一)蘇南模式

中國的改革首先從農村開始，1983年由費孝通教授命名的「蘇南模式」，便是其中著名的發展例子。蘇南模式的出現，有其基本的背景，即蘇南地區中心城市的聚集程度並不高，人口分散在為數眾多、規模較小的小鄉鎮，在農業逐漸機械化之後，產生的農業剩餘生產勞動力並沒有進入城市工作，反而選擇在原地直接進行產業結構轉型，而有「鄉鎮企業」的運作模式，這種鄉鎮企業主要是由鄉鎮政府主導企業的發展，所有制方面以集體經濟為主，包含下列的特徵：

#### 1.歷史地理的背景優勢

蘇南地區位於太湖之濱，發展農牧漁業的條件優越，並且提供農村非農產業的發展基礎，在計畫經濟時期，就有集體經濟的傳統，這為日後的社隊企業以及鄉鎮企業提供了根基。同時，在計畫經濟時期，地方優秀人士除了務農外，便是進入地方政府，這也使得鄉鎮企業的領導人與地方基層幹部的重疊性高，有助於政府與企業的聯繫。

#### 2.注重量而忽略質

鄉鎮企業的發展，處在改革開放的初期，國有企業改革尚未提上改革日程的時刻，因此只需要增加產品產量，便能佔據廣大市場，所以未曾注重到產品的品質，這使得人少、設備簡單的鄉鎮企業一時蔚為風行。

#### 3.血緣關係的聯繫

由於鄉鎮企業都屬於小規模的發展，因此在資金、技術、管理與資訊方面，多來自於具有血緣與地緣關係的親戚鄰里。

#### 4.地方政府的權力

蘇南鄉鎮企業特別發達，其中一個主要的原因，是許多鄉鎮企業是由原先的社隊企業轉型而來，因為當地大部份的鄉鎮企業是由鄉鎮政府，或是運用當時集體企業轉型，或是利用政府力量興辦企業，更或者是由鄉鎮地方政府出面向銀行貸款資助企業

來運作，儘管方式不同，但這些方式都指出鄉鎮企業發展背後鄉鎮政府等行政單位的運作痕跡。比起其他地區私營企業，蘇南地方政府運作的特徵更為明顯。相對的，地方政府也可以藉由鄉鎮企業，一方面將部份收入用於地區建設，一方面將部份收入用來資助農業發展。所以，鄉鎮企業的發展與地方政府的施政是互蒙其利的(聶智琪：2003)。

但儘管鄉鎮企業在改革開放初期產生相當大的經濟效益，並使得江蘇經濟發展遠遠超過當時仍處於舊體制的上海。但是，從發展的歷程來分析，這些鄉鎮企業在八十年代受到注目，但到了九十年代卻開始出現了一連串學者曾經預期過的危機，包括資金短缺、逐漸減少的政策優惠與經濟動員效益、工資成本上升過快、惡性競爭、鄉鎮企業本身的組織障礙以及產品技術無法提升等困境(杜海燕：1994)，以及隨著蘇南經濟快速發展，區域上分散的鄉鎮企業，縱使有著「村村點火、鄉鄉冒煙」的特徵，卻反因小而散的空間佈局而無法達到聚集效應，同時更由於技術發展有限，成為了高成本、高耗能、高污染的工業，不僅造成了環境的污染，更喪失既有優勢，這些困境主要有(洪銀興、陳寶敏：2001)：

### 1.體制與政策的影響

蘇南模式主要是以集體企業為主，生產較為粗糙的產品，在改革開放初期能夠異軍突起的主要原因，就在於國有企業體質不良卻又無法有效改變，才給予鄉鎮企業發展的契機。但是隨著改革逐漸深入，計畫經濟全面向市場經濟轉軌、國有企業重新開發優勢、個體經濟與三資企業陸續進入等，這些都使得鄉鎮企業原先的利基消失，出現發展上的瓶頸。

### 2.市場競爭激烈化

改革越深入，參與競爭者越多，消費者凌駕生產者佔有優勢，從賣方市場逐漸轉型為買方市場，再加上前述競爭者的多元化，讓鄉鎮企業市場銷售的難度增加，市場逐漸萎縮，同時鄉鎮企業內部產業結構相似，也使得彼此之間競爭激烈，如在八十年代著名的棉花大戰、蠶絲大戰、鋼鐵大戰等便是(陸陽：2003)。

### 3.產權模糊

在鄉鎮企業所面臨的危機當中，最為重要者，莫過於鄉鎮企業的產權模糊，由於鄉鎮企業是從原有的社隊企業轉型，因此產權屬於集體所有制，這在改革開放初期，是合乎效率的，但是隨著改革的進展，模糊產權反倒使得企業內部組織成本上升，抵消了企業專業化的可能性，成為鄉鎮企業在轉型上面臨的最大難題。

在上述的困境下，蘇南地區的許多鄉鎮企業便開始進行改革，期待以「新蘇南模式」重新創造發展的契機，轉型的特徵包含有(朱文暉：2003；林聳、馬宗國：2004)：

### 1.發展外向型經濟

從八十年代末起，蘇南地區配合改革開放的發展策略，積極發展對外貿易，並大幅利用外資，到了九十年代初期，由於中央決定開發浦東，使得江蘇省也藉此提出「開放開發沿江」地區的政策，積極利用上海發展的機會，帶動蘇南鄉鎮企業的轉型。在此背景下，蘇南地區開始興建一系列的開發區，包含了蘇州、無錫、常州的國家級高新技術開發區，著名者如蘇州工業園區(或稱新加坡工業園區)；昆山的國家級開發區；張家港國家級保稅區等，顯示出蘇南地區的開放。不過，大舉招商引資，也為蘇南地區帶來了一些問題，如蘇州得益於傳統經濟文化的背景，再加上與上海的鄰近之便，成為外商青睞的投資地點，但是由於外資在研發、生產與銷路通路方面全程掌握，不僅掩蓋了當地企業生產力體質改革的需要，也欠缺與當地企業的聯繫，造成「飛地」的情況(王金元：2003)。

### 2.調整產業組織規模

由於在宏觀調控政策下，蘇南地區鄉鎮企業的規模處於不利的局面，因此蘇南企業開始進行結構調整，發展骨幹企業，並實施企業兼併、技術改造等橫向聯合措施，大型企業集團開始出現，如陽光集團、雙良集團等，在具體的表現上，則是蘇南地區鄉鎮企業的數目不再增加，但是企業規模與生產能力則不斷上升(楊升華：2003)。

### 3.推進產權制度改革

九十年代起，蘇南鄉鎮企業針對模糊產權方面的問題進行「改制」，修正以往集體所有制的產權結構，轉向現代企業制度，並撤出原有的地方政府的影響力。改制形式，包含股份有限公司、有限責任公司、股份合作制、混合型企業、拍賣轉讓以及兼

併破產等。最重要者，則屬股份制公司，特別是江陰市，經由股份公司制而上市股票，成功的資本經營，使江陰市擁有企業集團 155 家，當中有國家級 46 家，13 家上市公司，20 多項產品市場佔有率居全國第一，甚至出現「江陰板塊」或「江陰現象」的名稱，顯示改制的成效(芮黎明：2002；張田生：2004)。

藉由上述的三種方式，使得原先面臨困境的「蘇南模式」出現了新的發展契機，主要的特徵，在於「新蘇南模式」改變了以往最為嚴重的產權模糊問題，在產權問題上以多種方式進行「改制」，使得企業產權明晰化，在此前提下再進行產業組織規模的調整，採取橫向聯合、發展骨幹企業的方式，並藉由資金、技術的扼注，使得企業積極向外發展，提升產品層次與市場，克服原先模式的困境，再創蘇南模式的成就。

## (二)溫州模式

區別於蘇南模式中的強勢地方政府，在以私營經濟著名的浙江省中，溫州模式可算是其中最著名的類型，儘管溫州並不在前述長江三角洲的 16 個城市當中，但由於溫州模式堪稱為浙江經濟發展的典型，故這裡以溫州模式說明浙江省七個城市的發展特徵。

溫州模式主要是指在浙江省東南山區的溫州地區，其遠離大中型工業城市、人均耕地面積小，平均只有半畝左右，農村集體經濟薄弱，主要從事家庭手工業為主，並沒有突出的工商業成績，因此不同於蘇南地區，受到傳統體制的約束較少，而形成自己的商業特色，即以家庭工業和專業市場的方式發展非農產業，亦即費孝通先生概括指出的「小商品、大市場」格局，並同時出現「離鄉」與「不離鄉」兩種發展方式，前者表現在各地所出現的「浙江村」，後者主要是指家庭手工業，表現出「離土不離鄉」甚至是「離土不離家」兩種方式，而兩者之間也有密切關連性(洪銀興、陳寶敏：2001)，由此發展出的企業經營模式，即「溫州模式」具有下列的特點(李曉鍾：2002)：

### 1.產權清晰

不同於蘇南模式鄉鎮企業的集體產權，浙江省由於地處對台敏感地理位置，故經濟建設較少，且本身環境山地多、平原少，溫州地區更是如此，使得溫州向來經濟發展貧困，養成居民自給自足的特性，七十年代末期開始，溫州地區利用改革開放時機

發展為數眾多的個體經濟，基於家庭成員背景的個體經濟，產權結構明晰，因此在發展上並不會出現蘇南模式產權模糊的困擾，也為企業的管理與改革增添便利。

## 2.塊狀經濟帶來規模效應

溫州地區以家庭工業個體經營為主，這種小企業集群的顯著特徵是製造業的小企業集群與商貿小企業集群相互扶植。不同於產業理論中「規模經濟理論」重視大型企業產業聚集所產生的集團兼併、整合等產業組織形式，溫州模式的特色在於眾多家庭為主的小型製造業，這些製造業藉由商貿小企業所提供的專業化市場進行銷售，市場提供了可以共享的銷售網路、降低了進入的門檻，製造業小企業更可以藉由這種市場分享產品銷售的外部規模經濟，而不需要創建自己的品牌、商標來擴大市場規模，憑藉的是專業市場本身的規模、知名度以及整體的宣傳方式，以及專業市場所聚集與壟斷的資訊。更值得指出的是，在這種專業市場中，交易的原則並不是憑藉契約形式，而是藉由傳統人文的信任與承諾所展現的競爭優勢，充分顯現出聚集小企業的塊狀經濟效果(仇保興：1999)。

儘管具有上述的發展優勢，但是在八十年代末期，溫州也由於本身所具有的小商品經濟而碰到了發展上的瓶頸，突顯在下列幾方面(唐高平：2002)：

### 1.區域文化的侷限性

溫州地區的歷史文化基礎，儘管具有克服困境的內涵，但是當中卻也包含著著重短期利益、忽略長遠效益的缺陷，導致許多國際間、城市間的衝突事件，如1990年杭州燒毀80萬雙的溫州鞋、蒼南印刷的假商標案件，2001-2002年俄羅斯的扣鞋事件、2003年羅馬的燒鞋事件、2004年莫斯科查抄溫州鞋，以及近來較嚴重的2004年西班牙焚燒溫州皮鞋等，這些事件儘管涉及國際競爭與衝突，卻也點出溫州地區生產方面，過於重視產品量的增長卻忽視質的提升，導致仿冒劣質品充斥；另外在700萬的溫州人口中只有13萬專業人口，人才資源密度才1.85%，同時溫州地區企業負責人的學歷多半集中在初、高中程度，前者佔有40.3%的比例，後者則是38%，呈現普遍偏低，這些都對溫州地區產業層次提升產生限制。

### 2.產業聚集的內在缺陷

由於溫州地區的生產特徵在於家庭產業相似性，儘管具有集聚經濟的效應，但混亂也由此產生，例如產品與市場的相似性，使得企業之間的競爭成為更激烈的品牌競爭；再者，進入九十年代中期以後，由賣方市場漸漸轉變為買方市場，使得生產中低檔次的溫州廠商勢必面臨更直接的衝擊，在上述的衝突下，又加上地方政府的開放政策使得廠商間缺乏協調的中介組織，不僅造成溫州地區廠商的相互傾軋，同時更競爭到國際市場上，影響到溫州產品的整體形象。

### 3.產業集聚內部的僵化

由於競爭主要呈現為溫州地區內部的激烈競爭，因此廠商參考的對象也多半侷限在區域內的競爭對手，造成了集體性的思維，更形成了封閉性，這種問題特別發生在地區主要企業中，由於土地有限的前提，使得溫州地區無法從集聚經濟當中獲得效益以提升產業層級，卻又必須不斷增加成本，進一步地，造成主要企業外遷，如柳市的正泰、德力西與天正等企業便在上海進行投資，僵化現象將使得溫州地區的產業無法進一步升級。

上述內容顯示，溫州模式的原有優勢，將隨著改革開放而逐漸喪失，同時，更可能反過來成為競爭上的桎梏。因此，正如蘇南模式在九十年代初期的更新一樣，溫州模式也在九十年代進行許多變革，被稱為「新溫州模式」，包含下列具體做法(洪銀興、劉志彪：2003)：

#### 1.產權模式的轉變

從八十年代末到九十年代初，溫州開始出現多個企業主共同投資經營的股份合作制企業，並逐漸取代原先分散的家庭經營模式，更進一步發展為股份制。不過儘管如此，大部分股份有限公司和有限責任公司在結構上，仍然維持著家庭或家族的特色，只有少部份開始出現了由集中持股轉向分散持股的形態。

#### 2.經營模式的轉變

在所謂的「新溫州模式」中，溫州企業的經營方式，脫離以往以家庭經營為主的限制，走向企業聯合、兼併、重組、優化的集團式經營模式，以及資產經營、資本經營綜合發展的道路。並開始從初級市場向現代市場轉變，積極與國際接軌，以突破以

往的發展侷限。此外，目前也開始出現所謂的「控股公司」，即由集團公司投資部份其他公司與產業，強調集團佔有該公司過半的股權，以便掌握對於投資對象的主導權，並藉此開展集團多元化的經營內容。

### 3. 勞動模式的改變

溫州模式中，向來以「一鄉一業、一村一品」為經營特點，形成塊狀經濟的結構，但近來已開始走向產業園區的形式，形成特色產業，強調品牌優勢，配合著產權、經營方式、產業特色的轉變，所需要的勞動力性質也發生變化，從原先利用農業剩餘勞動力的以量為主，轉變成重視專業勞動力的以質為主，從需要各種人才，轉向需要高級人才，以配合技術型、科技型的產業發展(奚從清：2003)。

### 4. 著重品牌發展

由於以家庭手工經營、聯戶工業為支柱，溫州在品牌與形象方面曾經一度受損，而成為仿冒偽劣的代名詞，更造成南京、杭州火燒溫州鞋等市際間衝突，這也迫使地方政府提出「信用溫州」的目標，期望在產品品質、信用方面有所提升，並與國際接軌，截至 2004 年底溫州已經有 10 個商標獲得中國著名商標稱號，144 件浙江著名商標，256 件溫州知名商標，2003 年底全市 1,020 家企業獲得 ISO9000 質量認證，並有中國鞋都、中國電器之都、中國服裝名城、中國筆都、中國鎖都等稱謂，顯示「新溫州模式」的成就(周德文：2003)。

這些改變，都使得溫州模式逐漸適應環境的變化，從最初的強調市場、到中間經過仿冒攻擊，再到近期的轉變經營模式、積極提升產品層次，都使得「新溫州模式」反映出中國改革的一個縮影(吳曉波、胡宏偉：2002)。

因此，從以上的分析來看，長江三角洲各城市發展具有不同的特徵，著名如前述所提的蘇南模式、溫州模式，儘管發展的模式有所差異，但是似乎都顯現出殊途同歸的特徵，亦即各種模式都標榜著必須積極與全球接軌，這也使得如何利用區域經濟或是都市圈的力量以向外發展，成為長江三角洲各城市必須考量的課題。

## 三、上海市與長江三角洲城市群的關係

儘管有不同的發展模式，但重點仍在於此一都市圈是否能產生整體的影響力，這

主要得憑藉其「中心城市」，即上海市是否能發揮作用，對於中國發展而言，她勢必要具有「輻射點」的擴散作用，即能夠起到促使長江三角洲、長江沿岸城市發展的作用，以彰顯主要城市與腹地之間的相互關係(陳小紅：1992)。另外，學者也指出，就長江三角洲的發展來看，若上海為長江下游的中心，則武漢可為長江中游的連結點，連接「鄂東長江沿岸城市群」、「襄樊—十堰—南陽」、「宜昌—沙市」等城市群，而重慶，則為長江上游的連結點，連結成都、渡口、昆明、貴陽等城市群，而三者的輻射作用，仍繫於上海發展的成功與否，由此可知，上海的發展實為長江沿江開發成功與否的一個關鍵點(馮之浚、張冠生：1994)。然而，上述理論思路如何加以具體化，則是學術界進一步思考的方向(顧朝林：2002)。

儘管在理論層次上，各地的學者都看好以上海為龍頭的長江三角洲在未來的發展態勢，但是，比較具體的問題卻是，「上海市與長江三角洲各城市的關係」為何？上海究竟是要與江蘇、浙江兩省競逐市場，爭取資源？還是將發展重點放在第三級產業上，與江蘇、浙江兩省進行產業的分工？這可能是在對於長江三角洲發展寄予眾望之前須要釐清的問題。因此，這部份將處理上海與長江三角洲上各個重要城市之間的關係，以及上海市政府與江蘇省、浙江省政府之間的協調聯繫。

#### (一)城市之間的聯繫概念

從理論的部份來加以分析，上海的發展與周圍省、市之間的關係，學者多傾向於以「中心」、「邊陲」、「輻射」等觀念加以類比，如陸小斌(2002)曾經以天文物理學中的「核心、幔帶、外殼」的關係來加以描述，認為在長江三角洲此一區域中，上海處於核心地帶，其周圍江蘇省的蘇州、無錫、常州，浙江省的寧波、嘉慶、杭州、紹興等地，即是處在所謂的幔帶，而核心與幔帶之間的關連，可以用「極效應」、「截獲效應」、「逸亡效應」、「輻射效應」等四個觀念加以分析(陸小斌：2002)<sup>1</sup>。如圖 5-3 所示：

---

<sup>1</sup>其中，當核心區域的發展產生了吸引力時，不僅圈外，連幔帶的部份生產資源，也會向核心區域集中，使核心地區產生「極化效應」，但是同一個現象對於幔帶地區而言，資源則會選擇進入核心或是退到圈外，故產生「逸亡效應」。相反的，當核心區域的生產資源過剩，或是由於過度發展導致生產成本提高，則會產生「輻射效應」。此外，當圈外資源往核心區域集中時，幔帶地區可以藉由「截獲效應」，以達到相關的助益。



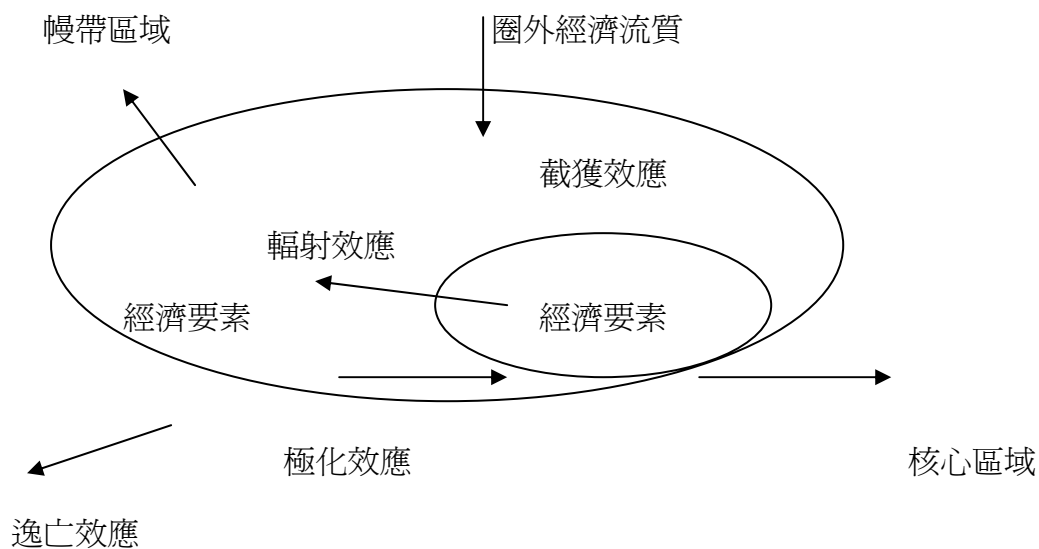


圖 5-3：經濟核心區、慢帶區域及圈外要素交流示意圖

資料來源：陸小斌，2002，”上海經濟圈慢帶區域的自主發展戰略”，*社會科學*，第 8 期，頁 12。

將這個模式套用到上海所形成的經濟圈，則相當能彰顯出其與周圍城市的關連性，因為以上海為中心所形成的經濟圈，其自然資源相對缺乏，人均自然資源佔有量也少；另外，就政策方面而言，中央也較少給予優惠政策，因此，若是彼此採取對立的態勢，勢必無法互蒙其利，而遵循著上述的模式，隨著時間的進展，核心的上海與周圍的沿江都市，將會因為輻射效應而共獲其利。

除了上述的理論論述外，也有學者從實際的情形出發為此論證，如戚傳根、錢朝霞、高國舫、李節(2002)便指出，以上海浦東為中心的長江城市群，除了集聚與擴散的觀念分析外，若是從地理條件來看，浦東是長江的出海口，內外航運的運輸形成「T 字形」交通路線的交會點，便於將各都市連成一片(戚傳根、錢朝霞、高國舫、李節：1992)。再者，就歷史而言，上海歷年以來便是蘇州的外港，沿江都市杭州、嘉興、蘇州、無錫等地的生產資源，便源源不斷的輸入上海，為其創造繁榮的條件。最後，根據張仲禮、潘君祥(1992)從歷史上的研究也指出，上海在歷史上便是長江沿江各都市輸入、輸出的集散地，並根據 1936 年的資料指出，其中，上海輸入貨物值，便佔

有杭州的 99.8%，而輸出部份，最高者為寧波，佔有 93.1%。這些歷史、地理層面的描述，在在指出上海長江各都市之間的聯繫緊密程度(張仲禮、潘君祥：1992)。

## (二)上海市與長江三角洲各城市的空間聯繫

將理論應用到實際方面來看，可以從陸路、海路方面進行分析，指出各個城市與上海的聯繫。就陸路聯繫而言，上海與長江三角洲各城市之間的聯繫，可以分為「軸線聯繫」、「圈層聯繫」與「網絡聯繫」三個層面(張祥建、黃建富：2004)，分述如下：

### 1.軸線聯繫

軸線聯繫方面，主要強調上海市與長江三角洲之間的城市以「鐵路」、「高速公路」連接所產生的關連性。其中以上海與南京、杭州、寧波三地為主要的聯繫點，形成滬寧、滬杭與杭甬三條鐵路以及相關高速公路，並表現為「北線」、「南線」與「東線」三條交通網，其中：

#### (1)北線：

主要是上海與江蘇省各城市的聯繫，藉由滬寧鐵路與滬寧公路的連結，沿線包含了上海、蘇州、無錫、常州、鎮江、揚州到南京。

#### (2)南線：

主要是上海與浙江省各城市的聯繫，藉由滬杭鐵路與高速公路連結上海、嘉興、杭州與湖州，並藉由杭甬鐵路與公路連結杭州與寧波。

#### (3)東線

主要是指上海往東向沿海的聯繫，包含了上海、紹興、寧波與舟山等城市。

### 2.圈層聯繫

藉由上述的軸線聯繫，使得長三角上的各個城市之間密切相關，而形成了以上海為中心一圈圈的圈層，藉著上海為中心發揮輻射效應，由內向外每一百五十公里為一圈層，影響力相對降低，包含了如下三個圈層：

#### (1)距離上海 0-150 公里之間：

包含了蘇州、無錫、常州與寧波四個主要城市，與上海的聯繫最緊密，同時在產業結構方面，這些城市都是以三級產業為主。

(2)距離上海 150-300 公里之間：

包含了常州、鎮江、南京、嘉興、紹興與上海距離增加，輻射效應減少，產業結構方面，以二級產業為主。

(3)距離上海 300 公里之外：

包含了揚州、南通、湖州與舟山，距離上海最遠，所承受的輻射效應最低，產業結構方面，則是以一級產業為主。

### 3.網絡聯繫

正如前所述，長江三角洲，以上海為中心，藉由軸線、圈層聯繫，產生輻射效應，平均每 30 公里就有一個城市，彼此聯繫緊密，在預期規劃的交通網絡中，更積極建成第三章所描述之四個半徑圈的概念，當中除洋山深水港一期工程、浦東國際機場二期工程、崇明島跨江通道、杭州灣大橋等幾個大型工程外，更積極興建下列高速公路(張奕：2003)，以達到四通八達的綿密高速公路、鐵路聯繫，進一步形成網絡聯繫，如圖 5-7：

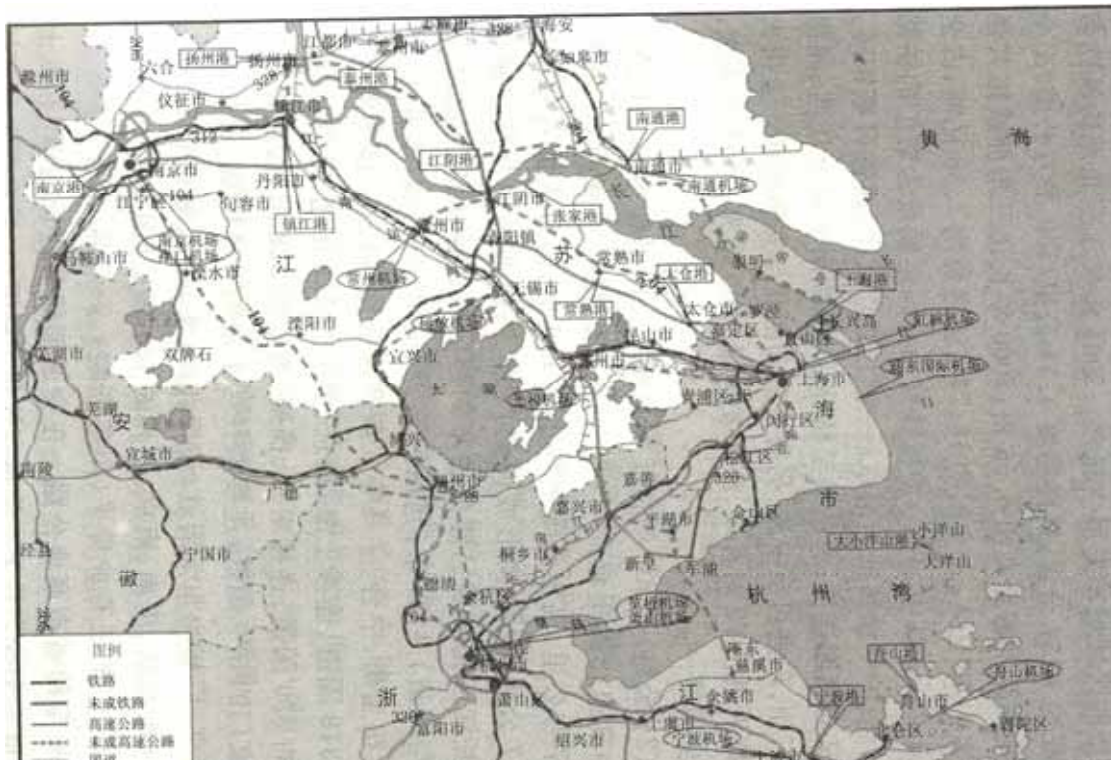


圖 5-4 上海市對外交流圖

資料來源：本研究轉引自徐長樂，2003，*共飲一江水—長江三角洲區域經濟發展研究*，上海：上海人民出版社，頁 69。

如圖 5-4 所顯示，除了在陸路聯繫方面，在海路部份，由於洋山港一期工程已於 2005 年底完工，使得上海港與長三角其他港口之間的分工愈重要，並與陸路交通呈現互補的態勢，形成所謂的「港口群」，其中重要者及其分工如下(高海浩等：2003)：

### 1. 上海港

上海港位於大陸海岸線中部與長江出海口的交會點，屬於河口型的沿海港口，目前已經與 200 多個國家以及 500 多個港口以及 600 多家航運公司建立航運聯繫，並已經計畫成為國際航運中心。主要包含黃浦江沿岸的老港區、羅涇—寶山港區、外高橋—五號溝港區，以及大小洋山港區等。長期以來受限於上海航道水深不足、集裝箱吞吐能力有限兩大困境，近來由於洋山港一期工程的完工，將更著重與各港口之間的分工，以期發揮「馬太效應」，於 2020 年建構為國際航運中心。

### 2. 寧波港

位於浙江的寧波港是中國最重要的港口之一，包含寧波、鎮海與北崙港區，貨物吞吐量為中國內地港口第二位，集裝箱吞吐量可達 90 萬標準箱，其中寧波東北的北崙港，則是中國四大國際中轉港之一，擁有三個集裝箱泊位，深水岸線長 900 公尺，可以停靠 50 萬噸級的貨輪。與相距約 70 海哩的上海港處於互補的關係，表現在深水條件、航班、作業時間三方面，從深水條件而言，寧波港最淺處也有 18.2 公尺，可以容納 50 萬噸以下的所有船隻，於貨物裝卸方面可補上海港的不足，在航班方面，上海港具有全球航線且多航班的優勢，可補寧波港的不足，在作業時間方面，寧波港一年作業 355 天，適應各種天候，可補上海港在天候因素方面的弱勢，再加上兩者腹地各有所重，未來仍可採取互補的模式。

### 3. 舟山港

位於浙江居於沿海航線與長江水道交會點的舟山港，深水航道眾多，其中水深超

過 10 公尺的沿岸線有 183.2 公里，超過 20 公尺者有 82.3 公里，其舟山群島中的大洋山與小洋山更被選為上海航運中心的主要地點。

#### 4.乍浦港

位於浙江距離上海最近的乍浦港，為浙北地區唯一的出海口，國家一級對外開放口岸，為實業計畫規劃的北方大港，目前擁有 10 個大型泊位。

#### 5.海門港

位於蘇北距離上海最近的海門港，港口面積 25 平方公里，沿江岸線 17 公里，為水深便捷的天然港口。

#### 6.南通港

位於蘇北的南通港，屬於中國第二大內河港口，現有建成碼頭 70 餘座，開闢國際線 70 多條，年吞吐量 4000 萬噸。

因此，上海市與長三角各城市之間的空間聯繫，不僅藉由陸路方面的軸線、圈層、網絡強化關係，也可藉由上海為主，將沿海各港口加以整合，以發揮集聚效應。

### (三)上海市與長江三角洲各城市的產業聯繫

對於長三角二省一市或是 16 個城市的研究，除了藉由地理、歷史、空間聯繫外，最常表示城市間關連性的方式，就是指出這些城市在發展上的相似，即藉由產業的聯繫進行分析。對此，大多數的學者們在樂觀看待長三角發展的同時，卻都不約而同的隱憂指出，長三角地區由於具有相近的經濟發展水準、相似的資源稟賦、經濟要素流動產生的緊密性，使得該地區成為產業集聚的無差異平台，因此造成了產業結構趨同的問題，這不僅是自然因素所導致的，更重要的是由制度因素所造成的(洪銀興：2003)，由此可見，在分析長三角各個城市之間的聯繫性，以及更進一步分析上海與各個城市之間的關連性時，產業方面的聯繫，成為必然要討論的一個重要部份。

首先從表 5-4 的數值來看，就 2004 年的情形而言(部份城市為 2003 年數據)，16 個城市中，三種產業所佔的產值，包含上海，所有城市皆以二級產業的產值佔最大宗，

蘇州與嘉興甚至佔有六成以上的比例，紹興也有近乎六成。如若進一步分析三級產業佔各城市的比例，則顯示這些城市間有差異存在，即大城市，包含上海、南京、無錫、杭州等，其三級產業佔 GDP 的比重都超過四成，而舟山也超過四成的原因，則主要是因為航運的發展所致。這份資料，顯示出 16 個城市，在產業方面都以二級產業的發展為主，而較大型的城市才有逐漸向三級產業發展的趨勢。

表 5-2 長江三角洲 16 城市三級產業佔 GDP 比重 (2004 年)

城市	第一級產業佔 GDP 比重(%)	第二級產業佔 GDP 比重(%)	第三級產業佔 GDP 比重(%)
上海	1.3	50.8	47.9
南京	3.6	52.6	43.7
鎮江*	5.9	56.1	38.0
無錫	3.2	55.3	44.6
常州	4.7	58.8	36.5
蘇州	2.2	65.7	32.1
南通	14.2	51.1	34.7
揚州	10.1	53.3	36.6
泰州	11.7	54.0	34.3
杭州	5.5	53.0	41.5
寧波	5.7	57.0	37.3
嘉興	7.4	60.5	32.1
湖州	11.0	54.8	34.2
紹興	7.0	59.9	33.1
舟山	20.7	37.1	42.2
台州	8.2	58.5	33.3

資料來源：各市統計局公佈之統計公報。

\*除鎮江、無錫、南通、舟山為 2003 年數字，其餘各省為 2004 年之比例。

另外，除了從產業產值，指出 16 個城市在結構上的相似性外，也有學者從產業結構相似係數方面進行討論，如在唐立國(2002)所做的分析中，他指出了長三角 15 個城市之間，其產業結構相似性非常高，如表 5-5 所示：

表 5-3 長江三角洲 15 個城市產業結構相近係數\*

	南京	無錫	常州	蘇州	南通	揚州	鎮江	泰州	杭州	寧波	嘉興	湖州	紹興	舟山
上海	0.94	0.92	0.89	0.94	0.94	0.88	0.89	0.89	0.92	0.89	0.92	0.85	0.86	0.66

南京		0.98	0.91	0.97	0.98	0.97	0.98	0.97	0.99	0.96	0.97	0.95	0.96	0.73
無錫			0.99	0.96	0.98	0.98	0.99	0.96	0.99	0.97	0.99	0.98	0.98	0.72
常州				0.94	0.98	0.98	0.99	0.98	0.98	0.99	0.97	0.98	0.98	0.78
蘇州					0.98	0.92	0.96	0.93	0.95	0.96	0.94	0.92	0.93	0.73
南通						0.97	0.97	0.98	0.97	0.97	0.97	0.96	0.96	0.77
揚州							0.97	0.99	0.97	0.98	0.97	0.98	0.98	0.81
鎮江								0.98	0.99	0.97	0.97	0.97	0.98	0.71
泰州									0.98	0.97	0.98	0.98	0.98	0.74
杭州										0.96	0.98	0.97	0.98	0.71
寧波											0.96	0.97	0.97	0.84
嘉興												0.97	0.98	0.70
湖州													0.99	0.77
紹興														0.74

資料來源：唐立國，2002，”長江三角洲地區城市產業結構的比較分析”，*上海經濟研究*，第9期，頁50-56。

\*由於該研究分析並未將台州資料列入，故僅分析15個城市之間的相關係數。

在表5-3的研究中，唐立國採取的做法是計算出相似係數，來證明各個城市之間產業結構的相似性，當中的數字，除了表示出結構的相似性外，也指出地域之間的關連性，如相近地區之間，其產業相似係數較高，如當中「常州—無錫」、「常州--鎮江」、「鎮江—無錫」、「揚州—泰州」、「紹興—湖州」等的相似係數達到0.99。

再者，根據唐立國的研究思路，陳建軍(2004)研究長三角地區產業相似性所做的分析中，也指出了「上海/浙江」、「上海/江蘇」與「浙江/江蘇」這二省一市在產業上的相似性，如表5-4所示：

表5-4 上海市、江蘇省、浙江省產業相關係數

年份\地區	上海/浙江	上海/江蘇	浙江/江蘇
1997	0.73	0.82	0.97
1998	0.74	0.85	0.96
2000	0.74	0.86	0.91
2001	0.70	0.84	0.93
2002	0.70	0.84	0.91

資料來源：陳建軍，2004，”長江三角洲地區的產業同構及產業定位”，*中國工業經濟*，第2期，總191期，頁19-26。

在表 5-4 中，可以看出這兩省一市在產業方面的關連性，其中浙江與江蘇兩省的產業相似係數，維持在 0.9 以上，顯示出兩者產業的高度同構性，而「上海與浙江」、「上海與江蘇」，也維持著相當高的係數，這個統計結果直接應證了長三角地區產業結構趨同的問題。

不過，在陳建軍(2004)的研究中，提出了一個比較不同的觀點，亦即在產業結構方面，表面上的高度相關係數，似乎掩蓋了各地區之間的差異，即由於相關係數的分析對象主要是以二級產業為主，所以呈現出高度相關，但若是將項目更為細緻化時，則發現產業相似係數降低了，陳建軍在進一步分析之後的結果，如表 5-7 所示：

表 5-5 上海市、浙江省、江蘇省二級產業類別相關係數

產業	上海/浙江	浙江/江蘇
紡織	0.66	0.73
化工	0.60	0.85
機械	0.69	0.69

資料來源：陳建軍，2004，”長江三角洲地區的產業同構及產業定位”，*中國工業經濟*，第 2 期，總 191 期，頁 19-26。

藉由表 5-4 與 5-5 的對比，顯現出一個常被忽略的情形，即當產業進一步細緻區分時，二省一市的產業同構程度降低了，也就是表面上所呈現的產業結構趨同問題，在經過產業細緻化後，關聯繫數降低了。因此，對於產業之間的關係，適當的解釋方式，應該是這些地區在產業之間已經存在著較為細緻的分工，而非只是重複建設所導致的產業趨同(陳建軍：2004)。再者，不同於產業同構必然遭致負面影響的迷思是，若是從市場的角度而言，產業同構也許並不如外界所認為的那麼嚴重，因為在市場尚未呈現飽和的前提下，任何產品的生產仍能達到獲利的效果，這種情況特別適用於中國這樣廣大的市場，所以，長三角各城市產業結構方面的爭議，所欠缺的，也許只是產品品質、多元化的問題，而不是產業同構的問題。如受訪的徐劍峰教授(2005)指出：

*長三角產業同構的問題，現在已經不是個問題了，因為以前都是講產業同構，這個係數較高，有 0.9，但是如果從產品同構來看，也就是看每個產業裡面的產品相似性，這個數字只有 0.3，並不是很高，所以現在的問題不在產業同構，而是在於如何提升產品的品質。*



#### 四、上海市與長三角各城市的具體聯繫

從宏觀角度分析上海與長三角各城市所具有的空間與產業關連後，在這一部份，將從微觀角度切入，進一步探討上海市與各城市的具體聯繫關係。

##### (一)上海市與江蘇省重要城市的聯繫

江蘇省的發展，由於其強勢的地方政府，因此擬定了相當多的發展計畫，在十五期間，便制定了「三圈四市五軸線」的發展框架，其中，三圈指的是南京都市圈、徐州都市圈與蘇錫常為核心的都市圈，四市指的是加強建設南京、蘇州、徐州與無錫等四個大型都市，五軸線則是指依照交通幹線，形成沿江、沿海、東西、南北等五條連接城市的軸線(陶松齡、甄富春：2002)，這樣的發展策略，不僅有助於江蘇本身的發展，也有助於提升該省各城市在接受上海輻射效應時所具有的條件，使各城市與上海皆有獨特的聯繫方式，茲分述如下：

##### 1.蘇州

由於當時新加坡總理李光耀的決策影響，使得蘇州的發展在很大程度上受益於新加坡所投資的新加坡科學園區(簡稱蘇州工業園區)與 1990 年由蘇州市政府所興建的蘇州高新區(簡稱蘇州新區)，由於蘇州城本身的發展空間有限，在 2001 年時，蘇州將鄰近的吳縣併入，擴大了行政區範圍。

在與上海的關係方面，蘇州將自己定位為上海的「後花園」，在交通聯繫部份，1992 年蘇州與上海的高速公路開工後，蘇州便藉由上海的輻射作用而開始發展，如今藉由滬寧高速公路，從上海只需一小時內便可抵達蘇州。

在產業政策方面，蘇州採取與上海「錯位經營、配套服務」的方式進行佈局，即從事上海所不發展的產業，並藉由外資的引入，發展以電子、IT 為主的新興工業。

但是兩者在產業的發展上，始終處於競爭態勢，由於蘇州藉由 IT 產業進行發展，經濟成就並不亞於上海，另外更由於上海在空間規劃過程中，將國際以及港澳航線全部遷至浦東機場，讓蘇州高科技產品原先經由虹橋機場出口的運輸距離徒增了五、六十公里，因此造成蘇州一度傳出將自行興建機場，以加速 IT 產業產品的運輸，直到前年(2004 年)時，蘇州表示將以區域大局為主，五年之內不會興建機場以免造成區域

內部產業結構相同，甚至機場大戰的局面，提出將要以充分利用上海資源，以及興建高速公路的方式來彌補時效上的困境，如沿江高速公路、蘇滬高速公路以及蘇昆太高速公路，和興建中的滬寧高速公路蘇州段，以這方面的充分利用來解決運輸上所造成的問題(連雋偉：2004)。

除了蘇州之外，其下轄的昆山市，儘管並不列在長三角的 16 個地級市之列，但由於發展迅速，其產值甚至超過長三角的一些地級市。

目前已經有「小台北」之稱的昆山，位於上海與蘇州之間，素以電子業的發展聞名，從改革開放以來，昆山的發展經過三個階段：在第一階段，由於上海投資、營運成本過高，廠商紛紛向上海周圍遷移，使得昆山接收上海向外擴展以及轉移的工業，產業形態開始由農業轉向工業；第二階段時，則開始向外發展，積極吸引外資到昆山投資，使其與廈門、東莞同時成為台商投資最多的地區，1999 年起的第三階段，則進行技術提升，建設高新技術產業密集區，以全面提升經濟(錢江晚報新民生：2003)。

與上海的聯繫，除了上述的產業連結外，昆山與上海汽車城安亭在地理位置上的接近性——之間有高速公路、鐵路、312 號國道的連結，藉由高速公路只有 30 分鐘的車程——進一步促使昆山與安亭之間土地的開發，並讓昆山成為上海歐亞大陸橋的起點，這些發展趨勢，都指出了昆山在發展上與上海的密切聯繫。

## 2.無錫

無錫素有「小上海」的美名，在地理位置上，處於滬寧線的中點，距離上海與南京都只有 100 多公里。無錫市本身行政區劃過小的矛盾問題，也與蘇州的解決方式相似，藉由 2001 年 3 月錫山撤市建區，擴大行政區域而解決。

在與上海的關係方面，無錫目前正在積極進行江陰港的建設開放，並企圖將江陰港的開放併入上海航運中心的體系之中，以進一步發展。

在產業方面，無錫有 9 個國家級和省委級的開發區，以及 19 個重點園區，在長三角的 16 個城市中，其工業總量僅次於上海。

## 3.南京

長久以來的政治中心再加上重工業的建設，使得南京發展一直受限，直到 2001

年南部江陰縣撤縣建區，才使得南京市的發展更進一步。由於省會的關係，南京將自己的發展定位為長三角的副中心城市，不過在發展上一直落後，使得南京在 GDP 的生產總值上甚至落後蘇州、昆山等地，吸收外資部份，就 2003 年的數據而言，南京也以 15.5 萬美元落後於蘇州的 48.1 萬美元。

南京發展受限主要基於幾個原因，首先，由於強勢的政府作為，使得南京個體與私人經濟的規模較小，經濟貢獻的比例也不高；其次，儘管南京發展向來以工業聞名，但是由於工業投入低，在軟、硬體環境方面與上海皆有相當的差距，利用外資比例低再加上創新能力較弱，使得南京的發展受限(南京大學社會學系：2003)；再者，由於地理位置距離上海較遠，因此上海所產生的擴散效應，對南京影響較小；最後，科技研發與產業的脫節，使得研究成果無法實際利用，這些都造成南京發展上的限制。

爲了克服上述困境，南京擬藉由與其他城市的聯繫進行彌補，從發展規劃方面著手，提出積極與周邊城市建立「南京都市圈」的概念，當中包含了南京、鎮江、揚州、馬鞍山等地，空間上形成「一個核心、兩個圈層、三條主軸」的規劃格局。不過這樣的發展，卻與上海所規劃的「上海都市圈」有所重複，造成南京自己在發展上的爭議，主要的考量是融入上海都市圈，可能會削弱南京在自己都市圈當中的核心作用、產業上只能接受上海溢出的製造產業，另外在距離上，南京與上海相距 349 公里，這可能會使得南京無法接受上海的輻射，以上的爭議都造成南京在發展與上海聯繫的疑慮(葉依廣、周蕾：2003)。

然而，面對相關問題，南京也開始從不同的角度進行分析，以期充分藉由與上海的聯繫來發展自身，首先，南京將自身定位做上海都市圈當中的增長極，即以次級中心的地位，藉由南京都市圈而非南京單一城市，來接受上海的輻射效應，以克服物理空間的問題；其次，藉由上海能夠在資金與產業關連效應方面所提供的條件幫助南京進行產業結構調整，避免以往大而全、小而全的模式，如此一來，南京在融入上海都市圈後，與上海採取分工合作，而非區域競爭的關係，對於雙方的發展都將有利；最後，南京也針對自己本身的特色，提出「沿江開發計畫」以期藉由瀕臨長江之地理優勢，發展自己的產業特色。

#### 4. 鎮江

鎮江位於長江三角洲的頂端，以及長江、京杭大運河的交會之處，因此成為通達江海的樞紐港口，長江沿岸達 259 公里、深水岸線達 85 公里，年吞吐量達 3000 萬噸，僅次於南京、武漢與南通，居於全國第四大內河港口，與 50 多個國家、地區通航、與 17 個省市地區有港口聯繫，素有「九省通衢」的稱謂。在陸路方面，經由 312 與 104 國道和滬寧高速公路、滬寧鐵路與上海聯繫，經由潤揚公路大橋使鎮江聯繫蘇北各城市。就鎮江內部而言，中心城具有「一環、三橫、四縱」的交通網。在空運方面，儘管鎮江本身沒有機場，但距離常州機場約 60 公里、南京祿口機場約 120 公里，上海浦東機場約 300 公里，這些交通的便捷，增加了鎮江本身所具備的發展條件。

在與上海的聯繫方面，鎮江與上海相距 220 公里，在交通上藉由滬寧高速公路約只需 2 小時多的車程，使其得以接受浦東的輻射效應。

在產業方面，江蘇省在發展的過程中，爲了接受上海的輻射效應，提出了「沿江開發」的策略，並在省內規劃了寧鎮揚、蘇錫常與徐州三個都市圈，其中鎮江除了位於寧鎮揚都市圈，與南京、揚州展開經濟協作外(高曾偉：2001)，右邊瀕臨蘇錫常都市圈，可以獲得來自該地區的經濟技術的支援，更由於居於蘇南、蘇北的中間位置，因此對於徐州都市圈，也可以發揮影響的效應，使得鎮江得以因爲區位上的優勢而產生相當大的作用(高曾偉：2003)。

#### 5. 南通

南通市擁有 203 公里的海岸線與 166 公里的長江沿岸線，在 1982 年起積極建設南通港狼山一期工程，該年完成三個萬噸泊位，並獲准對外籍船隻開放，1984 年成爲十四個沿海開放城市之一。同時，憑藉著沿江港口的優勢，建立了國家級「南通經濟技術開發區」以及 12 個市級以上的經濟技術開發區，使得其三級產業的比例逐步上升，到了 2003 年，已經佔有全市 GDP 的 34.7%。

在建設上，以南通港爲發展的主力，使得南通市的發展完全依靠港口，但是港口的發展也有實質上的限制，如港口規模無法滿足需求，表現在港口的陸域縱深不足；泊位等級不適應，儘管 2000 年後已經有 5 個 5 萬噸的泊位，但是仍顯不足，且港口

設備的落後，再加上過重的負荷；管理上的不適，如缺乏 EDI 設備等，這些都造成了南通港發展上的弱勢，並影響到南通的發展(施伯香：2004)。

在與上海的聯繫方面，由於距離上的因素，使得位於蘇北的南通，除了藉由南通港融入上海港口群之外，接受上海輻射影響的效果較弱。近年來，爲了彌補這弱勢，南通開始建設蘇通大橋、滬崇蘇通道、通滬鐵路規劃，以期強化與蘇南、上海的聯繫。

## (二)上海市與浙江省重要城市的聯繫

從浙江省的發展來看，浙江向來注重私營經濟發展，浙江省市等地方政府提供較健全的環境給地方私營經濟的發展，儘管都是以小商品爲主的交易，但是浙江在近幾年也有相當不錯的成就。

在區域規劃方面，浙江省劃定了三個都市圈，包括了杭州都市圈、寧波都市圈與溫州都市圈，或三大產業帶，即環杭州灣產業帶、溫台沿海產業帶與金衢麗產業帶，並於 2005 年由浙江省政府確認(陳小紅：2006)。在與上海的關係上，浙江省自我界定的是與上海「接軌」而非「依附」，因此在許多地區的發展上，並未具有前瞻性的計畫，反倒使得地區的發展受到延遲，如寧波落後於蘇州的發展便是一例，茲分就浙江省的城市進行分析，並指出各個重要城市與上海的關係：

### 1.杭州

儘管與南京同爲省會都市，並有類似發展成果，但杭州素來以風景名勝著名，爲著名的旅遊城市，在 2001 年 3 月通過行政區劃調整擴大市區，合併蕭山、余杭兩座城市，使得區域範圍增加 100%，擴增爲 3000 平方公里，在長三角地區僅次於上海市，使得杭州「城市東擴、旅遊西進、沿江開發、跨江發展」目標有了實現的基礎。

在實際的發展方面，杭州也有多項創舉，如拓展城市空間方面，2002 年杭州市政府宣佈啓動「錢江新城」建設，藉由轉變城市空間形態，提升城市的綜合競爭力，改變長久以來以西湖爲中心的團狀空間形態，形成以錢塘江爲軸心的分散組團式形態，並使錢江新城從以往觀景爲主的功能轉變成金融貿易、旅遊文化、生態居住爲主的特色，顯示杭州城從「西湖時代」走向「錢塘江時代」。這不僅擴大了城區的功能，同時也使得原有的城鄉結合部與農村地區的問題稍或改善。

在與上海的關係上，從地理位置來看，杭州位於上海的西南邊，距離上海只有兩小時的車程，不過由於杭州的發展在於既有的地理位置優勢，即寧波、舟山等城市必須經由杭州與上海聯繫，使得杭州經由此所獲得「截留」效應，但是這種情形在寧波直通上海的「杭州灣大橋」興建完成後，將會對杭州造成衝擊，同時造成杭州腹地的收縮，只侷限在市區範圍與浙江南部的金華地區，這對杭州未來的發展將有重大的影響，因此，目前杭州積極發展與上海的直接聯繫，以期從過去「截留效應」優勢轉換為直接接受上海的「輻射效應」。

## 2. 嘉興

嘉興距離上海只有 90 公里，位於上海、杭州與蘇州三地的中間地帶，是浙江省內唯一直接與上海接觸的城市。就區位優勢而言，應該是極具發展的城市，可是由於行政干預的誤判，使得嘉興喪失當初發展的先機，亦即在蘇州積極發展與上海的關係時，浙江省政府誤將發展重點放在省內杭州與寧波的聯繫上，忽略了嘉興與上海的聯繫，造成嘉興錯失發展良機，這種政策失誤直到蘇州因為與上海接觸大有發展刺激了浙江省政府後，才開始出現轉變，並在 1997 年修築嘉興到上海的高速公路，以逐漸擺脫落後的發展局面。

就嘉興與上海的關係而言，具有獨特的「一二三四五」現象，使她在浙江省內具有相對的優勢，當中「一」指全市區當中有一成多的農副產品銷往上海；「二」指二成多的工業產品是上海支柱產業的配套裝備；「三」是指三成多的產品必須經由上海出口；「四」是指四成多的遊客經由上海來嘉興；「五」則是五成多外資項目是經由上海的輻射效應來此投資的，這些都使得嘉興與上海間具有密切的聯繫關係。

## 3. 寧波

具有北崙港與鎮海港等天然良港口的寧波，主要是以重化工業為主的港口城市，藉由臨海工業進行發展。

在與上海的關係方面，寧波由於位居長三角邊緣地區，與上海隔著杭州灣，因此交通上必須經由杭州與上海接觸，造成杭州截留效應的同時也造成了寧波的相對落後，但在 2002 年 8 月，國務院批准了「杭州灣大橋」的興建，南起寧波慈溪，北至

嘉興海鹽，全長 36 公里，總投資 107 億元，預計在 2008 年完工。完成後，上海與寧波在兩小時車程便可到達，不緊縮短了上海與寧波的距離，也提升了寧波港在上海國際航運中心組成部份的地位。此外，若是就「杭州灣大橋」所可能產生的效應分析，除了前述縮短與上海的聯繫時間之外，接受上海所產生的輻射效應，可能是更為重要的考量，因為上海過高的商務成本，使得外資因而卻步轉向蘇州等城市移動的情形，也會因而逐漸向浙江的城市移動，再加上寧波與杭州的地緣便利，將使得「上海—杭州—寧波」的擴散路線，轉換為「上海—寧波—杭州」的路徑，使得寧波在增加吸收外資的機會之餘，更成為上海與杭州之間的必經地，獲取「截流效應」。近來更提出「港橋海聯動」的發展策略，意圖通過杭州灣大橋、象山港大橋、寧波舟山跨海大橋等建設，充分發展寧波的港口優勢。

在產業方面，寧波的發展策略亦根據上海的狀況進行調整。由於「全球化」的發展，使得跨國公司不斷尋求全球成本低廉處建立製造基地，以上海為龍頭的長江三角洲則是許多公司轉移的主要目標。上海在這波的產業轉移中，充分利用長江三角洲的腹地優勢，發展三、二、一的產業目標政策，並努力形成中國的半導體中心，同時使得加工製造業基地向周圍城市擴散。寧波則利用此一機會與上海接軌，同時建造 IT、IC 產業基地以爭取高科技產業進駐，截至 2003 年，已經建成 6 平方公里的基礎設施，全區覆蓋寬頻網路，擁有國微明華微電子有限公司 4、5、6 英吋芯片生產線及其他 IC 設計公司，這些都有助於寧波進一步完善其「以港興市、產業立市、科教強市」的發展目標(王永康：2003)。

另外，由於長江三角洲的經濟發展速度遠遠超過基礎設施的承載能量，因此儘管有西氣東輸與西電東送的措施，長江三角洲在能源供給方面常常呈現短絀的現象，近年更發生必須輪流供電的窘境，嚴重影響外資投入的意願以及當地經濟發展，擁有港口的寧波，則由於港口的便利，成為輸入能源的最佳轉運基地，除了石油化工與石油中轉等，國家發展與改革委已經決定將春曉氣田天然氣登陸點設在寧波，以充分利用東海氣田，緩解長江三角洲天然氣使用不足的問題。這些都顯示了寧波可利用既有的基礎，成為長三角在能源方面的轉運點，同時提升在長江三角洲當中的重要性(韓文

科等：2003)。

#### 4. 湖州

湖州位於浙江北部，長三角的中心地帶，在長三角 16 個城市的發展中，算是較為落後者，之所以會有這樣的情形，在很大程度上是由於該地區人文素質的發展限制，如根據第五次人口普查的資料顯示，湖州地區人才總量偏低、職業教育學校畢業生數量下滑、以及市內就業人口文化素質較低，如 2000 年中每萬名在業人員中只有 67.58 人受過大學教育等，這些情形使得湖州在技術水平轉移以及經濟集約度方面只能採取粗放的方式，無法從事精密技術產業，對於向來以高技術見長的外資企業而言，這也只會造成投資的卻步(舒川根：2003)。

面臨著上述缺陷，湖州市除了改善人口素質、調整產業人口過多集中於一級產業的情形外，也提出了改造絲綢、建材兩大傳統產業，發展醫藥化工、新型建材、新型紡織、特色機電等四大優勢產業，以積極進行產業結構的轉型，更重要的是，提出「接軌上海、面向國際、接納輻射、發展湖州」的策略，具體內容方面，在工業經濟、科技合作、旅遊招商方面都有與上海的合作，如與上海寶鋼、上海通用、華聯集團的簽約合作等，同時，湖州在產業結構方面，開始由內向發展轉向配合上海調整產業結構、企業經營著重商品的跨區域經營、資源開發方面也朝向上海以及國際的技術轉移方面，這些都使湖州在發展上，必須緊緊聯繫著上海，加強兩地的關係(丁文賁：1999)。

以上分別從江蘇省與浙江省位於長三角上的重要城市進行探討，指出這些城市本身在區位、產業結構的發展，特別是他們在發展上如何與上海產生具體聯繫，並制定相關的發展策略等。這些分析指出長三角的城市，無論是南京、杭州、寧波等副省級市或是蘇州、湖州等地級市，發展上都強調與上海緊密聯繫，不是採取競爭，而是採取接收上海輻射效應以發展本身，顯見上海的發展與長三角各城市的發展關係向來就是息息相關的，而不是互相敵視的(戴鞍鋼：1996)。



## 五、上海市與長江三角洲各城市聯繫發展上的困境

儘管前述內容指出了上海市與長江三角洲各城市之間的密切聯繫，有助於各城市共同的發展。然而在樂觀的前景背後，卻包含了許多的爭議與問題，如在長江三角洲的發展中，上海市本身的發展是很多城市依靠的支柱，但是上海市在發展過程中，是著眼於上海市本身的發展？還是著眼於長三角各城市的共同發展？這就出現了相當的爭議，相關的議題包含有：

### (一)外資吸引方面的競爭

對於外資的吸引，是任何地區發展的重要資金、技術來源，各個地方政府所能採取的吸引手段，主要在於土地的提供、優良的基礎設施與稅務的減免，長江三角洲各城市爲了爭取外資進駐，除了分赴國外招商引資外，更進一步壓低土地價格，極端者甚至使得長三角地區土地每畝跌至 5 萬元人民幣，低於市場價格的一半，儘管這些做法成功吸引外資進駐，但是過低的土地供應價格、非開發區享受有開發區優惠政策等，這些都是地方政府放棄承租利潤，甚至無償提供基礎建設的後果，儘管個別城市爭取到了利益，但是卻降低整個區域的競爭能力，使得長三角的整體吸引力受到影響。

### (二)重複建設與規劃衝突

長三角城市圈的城市，向來以高素質的人文底蘊、相似的地理歷史背景而著稱，因此在產業方面、空間佈局、發展策略等，不僅相互關連，同時更相互競爭，舉凡各個城市所標榜的重要產業，多半都是二級產業的汽車、資訊、電子、化工、醫藥等行業，同時，各個城市也想接收上海的輻射效應，並以相對較低的價格吸引外資進駐，不過，近年上海所提出的「一七三工程」，轉而強化二級產業的發展，造成上海本身二級產業處於仍須強化的狀態，不僅無法輻射周邊城市，還與周邊城市產生產業重疊現象，因爲各個城市皆希望利用近長江之便發展石化工業，如南京的「沿江開發計畫」等，顯示出各個城市在二級產業方面的相互較勁，在三級產業方面，儘管各個城市無法與上海競爭，但是，卻也不遺餘力引入三級產業的發展；此外，這些衝突還表現在

城市基礎建設與產業規劃方面(周曉平、趙敏、劉慧：2003)，重要者有：

### 1.港口問題

前面曾經提過，以上海港為主組織起來的國際航運中心，當中包含上海、寧波、舟山、乍浦、海門、南通等六個港口。其中上海港主要是指浙江省境內的大、小洋山，而上海投資 300 億元人民幣設立洋山深水港，卻產生了上海與浙江的矛盾情節，儘管這是為了實踐上海成為國際航運中心的重要舉措，但這不僅引發了先前爭取大小洋山深水港所造成的與浙江省矛盾，又因為洋山深水港的設立，將使得江蘇省既有的一些優良港口營運受到影響，如南京港、鎮江港、江陰港、張家港、常熟港與太倉港等，彼此之間不但無法整合，反而形成了兩省一市惡性競爭的局面。

### 2.機場問題

以長三角地區現有的國際機場數量來看，機場密度為國際上最高的地區之一，平均每一萬平方公里中有 0.8 個國際機場，超過美國的每一萬平方公里 0.6 個國際機場的密度。另外，各省市之間的競爭也日趨激烈，2002 年 10 月，上海市啓用浦東國際機場，將原先虹橋機場國際業務轉移到浦東機場，同時將虹橋定位為國內航線，這樣的做法引起昆山、蘇州等高科技為主城市的反彈，而有各自興建機場的衝突。這主要是因為昆山、蘇州等都是以前 IT 產業為主，重視技術與時效，蘇州更專門修建到虹橋機場的快速道路，但如今國際線移往浦東，則無異增加成本以及降低時效，更矛盾的是，浦東機場的國際航線明顯有利於上海張江科技園區，這些都使得各個城市之間因為規劃不協調而產生衝突。同時，再加上無錫的碩放機場擴建開放，以及南京祿口機場的啓用，都與上海浦東機場呈現競爭的態勢。

因為機場問題，連帶造成的副作用還有因為機場的遷建，使得各市往浦東機場的高速公路成為最為擁擠的路段，如滬寧高速公路與蘇滬高速公路，便因為是通往浦東機場的路徑而成為長三角最擁塞的路段。

### 3. 上海一七三計畫

根據上海經濟發展的表現來看，除了在 2002 年的統計數字中顯示出三產產值比例超越二產之外，2003 年時，這一比例又回復二產超越三產的局面，2004 年這一差距逐漸增大，顯示上海在產業政策上的發展，從「三、二、一」轉變成二、三級產業並重的局面，當中具有重要影響者，當屬 2003 年所規劃的「一七三工程」。

所謂的「一七三計畫」，乃是根據 2003 年 4 月 23 日上海市政府召開「降低比較商務成本，為上海經濟提供內在引力」此一專題通報會後所提出的，並特別針對嘉定、青浦、松江三區設立科技園區，經由上海市財稅局、市外資委、市房地產資源管理局、市工商局、物價局、民政局等部門在 2003 年 5 月 13 日與三區簽訂「關於推進落實試點園區降低商務成本政策備忘錄」，將園區規劃用地範圍從 67 平方公里擴展到 173 平方公里，故稱為「一七三計畫」（其中嘉定 57 平方公里、青浦 56.2 平方公里、松江 59.89 平方公里），並對於重點企業予以財政支持。之後 2003 年 5 月，松江、青浦、嘉定陸續成立工業園區，其中嘉定撤銷婁塘鎮，成立工業園區，屬於三者中規模最大者，並制定《嘉定區三年計畫》，期許成為中國最大汽車產業基地之一（長三角報告：2004）。

單純就一七三計畫來分析，似乎只是上海市內部的產業結構調整以及郊區發展策略，但是深究來看，除了上述兩原因外，更涉及到上海市與江蘇、浙江兩省的關係。

上海在中央政策的支持下，提出四個中心的建設方針，但是連續十幾年的經濟快速增長，使得上海生產成本不斷提升，特別是土地與勞動力及相關商務成本，導致外商投資卻步，轉移至鄰近江蘇省的蘇州、昆山，以及浙江的蕭山進行投資，以獲取鄰近上海之便，並同時降低生產成本。若是就上海的溢出效益而言，這的確是有助於長三角的繁榮，但是涉及到敏感的地方政府政績，便使得上海必須針對逐漸流失的外資進行檢討，而提出了「一七三計畫」。

上海發展的四大中心，金融中心受限於國家金融政策以及人民幣無法自由匯兌、貿易中心受到進出口貿易業務擴展且通商口岸增加、航運中心礙於長江口泥沙淤積以及江蘇省的「沿江戰略」、浙江省的「沿海戰略」夾擊，使得上海無法藉由三級產業

提升經濟，只能轉向提升二級產業，以實質的製造業發展帶動經濟成長，在此前提下，前市長徐匡迪便提出了，強化科技以建設上海為「工業新高地」的理念，轉化到具體的政策，便是選定嘉定、青浦、松江三區發展高水準製造業，成為降低商務成本「小特區」，以分別截留轉向太倉、昆山—蘇州、蕭山的外資，來強化上海對外資的吸引能力，並提升本身的製造業水準。

在上海提出此一計畫後，江蘇省與浙江省也分別加以因應，江蘇省方面，如南京大學顧朝林教授(2003)便提到：

*“...最近上海要在我們江蘇邊界計畫了一個一百七十三公里的園區，過去講 global city 要有管理層，要有這些功能，來管理製造業這些下層，也就是把下層的製造業放在外面，然後管理層來進行管理，現在上海的新政府則是什麼都要，不僅要搞金融中心、航運中心、貿易中心、經濟中心，而且連製造業也要做，就是這個『一七三』，現在江蘇搞沿江開發，最近很熱鬧，從原來江蘇分成蘇南、蘇中、蘇北，現在我們要把蘇南要素逐步向蘇中轉移過來，要把南通這塊做起來，一方面有長江大橋連接，而且長江二橋、三橋做好，南通這裡也計畫建橋，慢慢把他打通，讓蘇中蘇北也連結起來.....”*

而浙江省，也提出了<<關於杭州灣嘉興經濟開發區改善投資環境的實施意見>>，提出發展離上海最近的嘉興，以及臨港的乍浦分別設立工業園區，發展石化、工程材料等工業，此外，對於上海的「一七三計畫」，浙江省也不是特別看好，如浙江社科院的葛立成教授(2005)便認為：

*“上海的『一七三』，已經承認自己的失敗了，本來想要創造低價空間，但是這樣的產業導向，並不利於經濟發展，因為產業要嘛造成污染，要嘛就要配合全局發展.....除了地方利益外，雖然上海想要用『一七三』去吸引江浙兩省企業，或是外資，不過很多外資去卻只是為了圈地.....”*

「一七三計畫」使得長三角的兩省一市，再度為了吸引外資、提升製造業水平，而藉由行政政策來影響經濟發展，然而，可能更為嚴重的是，三者所發展的工業不僅結構趨同，更對沿江的生態造成影響。

此外，站在上海學者的立場，也並非抱持相當支持的態度，如周振華教授(2004)指出：

“一七三其中的那些政策在浙江安徽之前就有在研究了，只是把原來整個的實現出來，現在一七三也看到了些困難，有些上海產業轉移給他他也不要，他寧可到國外投資，競爭項目不同.....如果是同類的，在上海肯定不行，土地太貴了，上海設備、勞動力也高，同類產品競爭我們不過蘇州，所以外商投資也不擺到上海，擺到上海來，就代表它本來就較高成本，....外面講產業同構，都是講上面在同構的，你單個產業來看，你講電視我也講電視好像同樣，是不一樣的，這也是個市場選擇啦，上海的產品品質高嘛。你能夠在上海做的下來，也就代表你沒問題了。”

另外，劉君德教授(2003)也指出：

“上海應該把眼光放遠，不應該與其他省市爭些小東西，如『一七三』就是個找了個衝突。”

上述所列出的幾項問題，充分顯現出這些城市之間的規劃沒有彼此協調，本位主義仍是最主要的考量，然而，或許更為根本的原因，在於上海市本身的定位，是將自己定位在與江蘇省、浙江省相同的地位，而不是將自己定位在長江三角洲的一個城市，因此在發展上，居於領先地位的考量造成了協調上的困難。

## 六、上海市與長江三角洲各城市合作的侷限與發展出路

儘管上海市與長江三角洲各城市之間在發展方面可能出現上述的困境，但是，「全球城市」的發展，無法憑藉單一城市達成目標，必須藉由城市與其所存在區域共同發展，卻是不爭的事實，亦即「城市—區域」之間的聯繫來共謀發展(沈建法：2003)。因此，上海想要建構為「全球城市」，就必須依靠長江三角洲上的城市群共同發展，形成長三角都市圈。所以，在談到解決困境方面，也必須有全盤的考量。由於中國本身的政府體制，上述的任何衝突，舉凡吸引外資、重複建設、規劃衝突等，無法單憑市場力量處理，必須經由政府機關的協調談判來解決，這便將問題的核心轉移到本研究所著重的城市政府治理方面，爭議的焦點不僅是地方政府之間的衝突，更牽涉到行政層級相同的兩省一市，必需要中央政府的介入與折衝，才能有力的化解爭端。因此，針對上海市與長江三角洲各城市之間的發展競爭衝突分析，問題的解決，必須先克服

兩個方面的欠缺：

### (一)行政體制的侷限

就長江三角洲主要城市的行政區劃而言，分別屬於兩省一市，就十六個市的行政級別而言，則包含了一個直轄市、三個副省級市以及十二個地級市。因此各個行政層級領導人都亟欲建設所轄城市，以中國城市向來憑藉行政級別不同而有不同政策偏向的情形而言，都指出城市間必須有一個合作規範，同時跨越省市之間的行政界限，然而這種規範的定位如何，則始終是問題的焦點。

### (二)缺乏合作的平台

#### 1.上海市與長江三角洲的合作優勢

其實早在 1983 年，便在國務院的指導下，成立包含上海、江蘇、浙江三個省級單位的「上海經濟區」，然而由於一些政治上的考量，在 1988 年中止，成為長三角合作的濫觴(陳維、胡琦：2005)，顯見上海市與長江三角洲地區的密切關係，尤其是蘇錫常等地區，向來有著歷史、地理上的聯繫，且與上海的經濟實力相接近(張仲禮：1995)，呈現出合則兩利、分則兩害的態勢，然而，在此「全球化」的時代，已非既有的區域聯合便能具有優勢，因此，針對未來的發展，學者也提出了建言，如上海社會科學院便研議指出，上海與長江三角洲未來的發展必須強調與周邊地區的合作，包含下列的做法(尹繼佐：2000)：

#### (1)上海必須為周邊地區提供高層次服務

這主要是認為上海要利用「全球化」的趨勢，同時「取消管制」(deregulation)，提供周圍地區商機，發揮高科技成果的擴散作用，以帶動周圍地區的成長，如上海在 1998 年便向江蘇省散播科技成果 1315 項，交易額 2.02 億元，這便是一個發展的模式。

#### (2)調整產業以進行跨地區整合

由於上海與蘇錫常地區重點產業類似，因此可以藉由產業平台進行互補，當中包含了(a)大工業的區域性配套，如寶鋼與金山的石化工業，便可以向江蘇與浙江兩省擴展；(b)高新技術區的配套，如建立產品、技術研發的合作聯盟；(c)傳統產業的配套，如將上海內的非都市型產業向外遷移，而周圍各省的都市型產業則向上海聚

集。如此，便可以在兩省一市間建立第一、二、三級產業的聯繫。

### (3)相互投資

就上海的國內投資而言，上海的主要投資對象為長江三角洲，1995年時在浙江省的投資為31.64億元人民幣，佔當年投資的1/3，合作項目最多的為江蘇省，有1224件，佔當年總數的2/5。而同時，由外地來上海的企業數也逐漸增加，形成上海市的主要稅金來源，因此，上海必須積極與周邊省、市合作，來增強本身的實力。如受訪的寧越敏教授(2003)也指出：

*“上海要成爲『全球城市』，就必須與周邊的城市產生互相依賴，以往Friedmann的世界城市強調層級，但是現在則是強調相互賴，……人才便是一個例子，以往上海要外地人才進入才給戶口，這在外國都是如此的，近來上海也爲了吸引海外留學生給了很多好條件。...”*

所以，就人才交流來看，長三角「人才一體化」的目標原則已經達成，此外，上海更積極向港、台地區吸引人才給予相同之工作機會，以使更多優秀人才爲上海服務。

### (4)區域整合

在長江三角洲各城市之間進行區域整合方面，預定建設的「杭州灣大橋」，則起到了連接各城市的作用，將會把原先處於「之字型」的長江三角洲再加以連結，而造成兩個「A」字型的出現，將原先各城市的區域衝突轉換爲區域合作，這對於整體的發展也將有莫大的助益。

## 第二節 全球都會網絡中的上海市

上一節有關長三角城市圈的分析中指出，伴隨著長三角的經濟發展，上海市在當中無疑具有核心地位，且能夠產生輻射作用。但是，這並不意味著上海已經達到了「全球城市」的目標，因為長三角聯繫只是點出了上海在該區域所發揮的作用，要檢視上海建構「全球城市」的企圖，不僅要檢視上海市與長三角周邊城市之間的關係，更要分析上海市與其他國際城市之間的聯繫。

「全球城市」主要是指處於全球網絡當中的節點，並且能夠對全球經濟與發展產生影響力的城市，這裡提到的節點，是指該城市有相當多資金、人才、資訊的進駐與交流，並與全球其他城市之間具有高度關連性，將理論觀點轉化為具體的指標，則意味著該城市必然要有相當多跨國公司進駐，因為跨國公司本身包含了全球各地資金、資訊與人才，藉由跨國公司的進駐，將能夠顯現該城市所具有的影響力，以及她所具有的全球性。

因此，本節將把分析的重點，從上海市在長三角的區域聯繫，轉移到上海市的全球聯繫，探討上海如何與其他國家的城市建立關連性，並分析上海市如何吸引跨國公司進駐，如何藉由這些跨國公司使上海市佔據全球網絡中的節點地位。

### 一、跨國公司的意含與發展

根據聯合國 1997 年的統計指出，跨國公司的產值佔世界各國國內生產總值之和的 20%，貿易額佔全球貿易額的 60%，投資額佔各國對外投資的 2/3，並掌握了世界上 70% 的高新技術，技術轉讓額佔全球的 80%，這些數字明顯指出跨國公司對於全球經濟所具有的影響力(陶伯齡：2001)。而對於跨國公司的理解，學理上也特別指出，在「全球化」時代的跨國公司，已經不同於以往殖民地時期那種能夠藉由軍隊自立政策的跨國公司，因為目前的跨國公司不僅是低調行事，而且成為開發中國家資金與技術的來源，同時也是影響全球經濟的主要動力。

因此，在分析跨國公司的概念時，首先必須指出跨國公司發展上所經過的幾個階段。若是就強調跨國公司的向外擴展性而言，最初受到佛儂(R. Vernon)的「產品週期



理論」(Raymond Vernon：1971)所影響，他指出產品發展有一定的週期，母國公司爲了要壟斷市場，必然儘早向別國建立生產設備以防其他廠商的介入，這樣的解釋，形成對跨國公司出現的濫觴；但是由於產品的週期愈益縮短，而有了鄧寧(J. Dunning)所提出的「折衷理論」(John Dunning：1988)，他認爲技術與通訊的進步，使企業有可能在全球建立組織與生產系統，以減低國際的交易成本；再到凱夫斯(R. Caves)指出，跨國公司具有研發、所有權、區位等「優勢」(Richard Caves：1996)，爲了維持既有優勢，便會設法在其他國家進行壟斷以獲取利益，上述觀點都爲跨國公司的形成提出了解釋。

另外，若是從跨國公司投資的立場而言，早期的跨國公司，將具有發展意義的所有職能都集中在總公司內部，強調大而廣的特徵，表現的極致便是福特主義(Fordism)，但是隨著新國際勞動分工的局面，或是全球分工鏈(global assemble line)的出現，跨國公司積極在全球佈點，不僅將生產過程分工，更將公司不同部門分設在不同的城市，以期獲得該城市的最佳效益，並達到公司效率的最佳化，佈點的考量上著重下列因素(褚勁風：1996)：

- 1.在進行全球戰略，實施資源配置計畫時，要選擇通訊、交通便利與高質量的金融商業服務地點爲總部的所在地。
- 2.跨國公司多將總部設在倫敦、紐約、東京等「全球城市」，因爲這幾個城市的發展有其歷史，對跨國公司的束縛較少，相對的，跨國公司的設址，也加強了這些城市在全球經濟的作用。
- 3.上述的這些城市在創新方面，由於擁有眾多的優質人力資源，使得他們在資訊的生產與調配都優於其他城市，而能吸引跨國公司。
- 4.跨國公司所需的會計、法律、金融、公關、管理等專業化方面的服務，即生產者服務業，也是集中在這些「全球城市」中。

根據上述前提，可以看出跨國公司在全球各地尋求地區總部的適當地點時，必然要考量該地區總部易於聯繫各相關分支機構，以及能夠獲得相關的流通資訊，且地區總部必然要設置在具有相關功能的城市當中。

站在城市的立場，由於跨國公司具有龐大的資本與全球市場，所以各國莫不競爭爭取跨國公司進駐，並提出優惠條件加以吸引，如前述長三角各城市之間降低土地價格的策略便是具體的例子。然而，站在跨國公司的立場，選擇全球最具有優勢，特別是降低生產成本的位置，無疑是最重要的考量，所以優惠政策期滿後，不斷轉換全球進駐點的跨國公司，成了只享權利不盡義務的全球公民(Bauman：1998)。儘管各個城市都知道跨國公司造成的負面作用，但是為了城市發展，又不得不設法吸引跨國公司的進駐，形成兩難的局面。儘管對於落後城市，跨國公司或許是個必要之惡，但是，對於已經發展為一定規模的「全球城市」，則跨國公司會想方設法進駐該城市，該城市反而具有選擇跨國公司的能力，兩者因此而處於一種博奕的關係當中。

而將理論落實在現實面上，探討跨國企業對中國投資的興趣，主要的考量仍然不脫利益因素，從「折衷理論」的分析中指出，導致企業對外直接投資的三個因素，分別是「所有權優勢」、「內部化優勢」與「區位優勢」，前兩者可以藉由企業本身的發展而獲得，而後者則必須經由投資主體向外界尋求，企業本身無法創造。所以，區位選擇對很多企業而言，成為影響營運的重要因素，若不審慎評估，可能會因為不斷轉換投資地點而為公司營運帶來風險，而中國成為眾多跨國企業總部或地區總部選址地點，即在於其所具有的優勢，包含有(劉軍：2004)：

#### 1. 地緣經濟的優勢

來自於台灣、港澳地區以及海外華僑的投資，主要著眼在於中國的地緣文化相近，以及語言文化的相同性，並著眼上海在全球經濟的連結性(夏鑄九：2001)。

#### 2. 資源導向的優勢

由於中國本身所具有的豐富資源，因此與許多先進國家形成生產分工鏈，如許多日、韓跨國公司對中國的投資，便是著眼於這方面的優勢。

#### 3. 市場導向的優勢

考量中國市場並避免貿易壁壘的產生，投資國家往往會考慮在中國直接投資符合中國發展的進口替代政策，特別是韓國對於中國投資的考量因素，便著眼於此。

#### 4. 勞動力導向的優勢

考量中國勞動力價格的低廉以及部份勞動力優越的素質，許多已開發國家選擇中國為產業轉移的對象，如美國、西歐、日本對於中國投資的考量便基於這點。

而各個跨國企業進駐中國的考量，便基於上述的條件，選擇各自有利的投資地點，但是，不論是從環渤海地區開始進入中國的日韓企業、直接針對三大經濟圈進行資本密集投資的美國企業、主要進駐基礎設施良好地區的德國企業、從福建、廣東開始進行投資的港澳台商等，都開始向上海進行投資，如在 2002 年底，進駐中國的 100 家跨國工業中，便有 55 家美國的跨國企業進駐上海。

## 二、上海市吸引跨國公司的過程與成果

### 1. 上海市吸引跨國公司的歷程

從跨國公司的觀點出發，主要基於地緣、資源、市場、勞動力的考量以進行投資區位的選擇，但是對於吸引跨國企業的城市而言，由於跨國公司的進駐，將帶來大量商品的輸入與輸出，並進一步促進資本的輸入與輸出，影響到國際金融機構的設立，以及聯繫到該城市的產業類型以及運輸設施等相關方面，因此要吸引跨國公司，除了城市本身基礎建設的強化外，還必須提出許多優惠的條件吸引跨國公司進駐。

而上海，也正像每一個「全球城市」所努力的目標一樣，了解到想要成為「全球城市」，必須要吸引跨國公司總部的進駐，如寧越敏教授(2003)指出：

*“最近常講城市治理，那到底是誰在發揮作用呢？是政府還是城市呢？其實都不是，應該是城市當中的企業在發揮作用，城市只是提供個地方罷了，就像美國九零年代的珪谷，任何的金融、活動，作為新經濟主體的是企業，……重要的是地區總部，而不只是辦事處或是代表辦公室，負責中國或亞太事務的...”*

為了吸引跨國公司總部進駐，上海提出不少的優惠政策，不過，在社會主義的中國，能否吸引跨國公司的進駐，除了市場因素外，地方與中央政府的政策，更是必須考量的因素，所以，90 年代初期，由於中央政府的限制，使得跨國公司無法進駐中國設立地區總部，只能夠變通地成立「投資性公司」，即以投資事業為主要業務的公司，到 2002 年底為止，共批准了 218 家的投資公司設立，不過這種情形，隨著中國加入世界貿易組織(WTO)也開始有所變動。為了進一步吸引跨國公司進駐，上海市也積極

在法令上做出調整，在涉及外資政策方面的法規，有兩個特點，一是法規方面較為完備，另一則是減免稅收的政策，如 2002 年 7 月 20 日，上海市政府發佈了「上海市鼓勵外國跨國公司設立地區總部的暫行規定」，提供的優惠政策包括(胡浩：2003)：

- (1)在上海行使投資管理的地區總部，可以建立統一內部資金管理體制，對自有資金實行統一管理。
- (2)地區總部設立的跨國採購中心和物流中心，可以獲得進出口經營權。
- (3)具有研究開發功能的地區總部，可以按照規定享受高新技術企業優惠政策。
- (4)在浦東新區註冊的地區總部，可以按照規定享受浦東新區優惠政策。
- (5)地區總部為其員工提供關鍵技能培訓服務，可以按照有關規定獲得資助等。

## 2.上海市吸收跨國公司的成果

在這些優惠政策的吸引下，截至 2005 年中，進駐上海的跨國公司地區總部，總數已經達到 104 家，其中屬於<<財富>>雜誌統計的世界 500 強企業，有 33 家，佔進駐上海跨國公司的 1/3 左右，重要的著名跨國公司包括：

表 5-6 進駐上海市之著名跨國公司

頒發證書次數	時間	受頒發公司
1	2002/09/30	阿爾卡特
		愛默生電器
		三得利
		三菱商事
		埃克森美孚
		富士膠片
		德爾福汽車系統
		霍尼韋爾
2	2002/12/28	金光紙業
		吉列
		阿特拉斯-科普柯
		米其林
		嘉吉
		丸紅
		漢高
		統一

3	2003/03/25	柯達
		東麗
		先鋒電子
		科勒
		小松
		歐文斯科寧
		強生
		比歐西
		中信泰富
4	2003/06/27	理光
		羅地亞
		威可楷(YKK)
		重機
		震旦
		第一資訊
5	2003/08/27	英特布魯
		汽巴精化
		亞東投資
		東方海外投資
		聯合利華
		通用電器
		英飛凌科技
		迪愛生投資
		通用汽車研發中心
6	2003/12/18	羅氏
		日清食品
		傳慎
		東航太古
		普萊克斯
		日清奧利友
		伊奈
		興利
		拜耳
		富國太平洋
		奧鑫
		德州儀器
奧的斯電梯		

7	2004/05/18	通用汽車
		歐萊雅
		資生堂
		伊頓投資
		卡博特投資
		佳通輪胎
		大冢投資
		協聯投資
		安格投資
		開利空調冷凍管理
		貝卡爾特
		東洋油墨企業管理
		*8
		大同利美特
		瑞薩半導體
9	2005/06/28	東電化投資
		旭電管理
		億諾化學
		杜邦(中國)研發
		萬國紙業
		李爾管理
		百特投資
		馬勒技術投資
		貝洱亞太
		固特異輪胎
		優美科
		惠而浦
		華信科佳
		喜力亞太釀酒
		維爾福斯特
		康寧
		凸版
		意法半導體

資料來源：本研究整理自 <http://www.jszsj.com/atcview.asp?id=506>。

\*第八批總共頒發 21 家跨國公司地區總部。

根據表 5-6 列出九次受頒證書的企業來看，不僅在企業來源方面，有北美、西歐、北歐與日本的企業，同時，在投資的項目方面，也有所變化，如在第一次受頒證書的企業，多是以電器、機械等二級產業為主，但是從第四次受頒的「第一資訊」，以及第五次受頒「亞東投資有限公司」開始，屬於第三級產業的跨國企業，便不斷進入上海設立地區總部，如在第七次受頒的十二家跨國公司當中，便有五家投資有限公司，在第九次的授頒的 18 家公司當中，相關的數目更為增加，同時上海更提出「吸引跨國公司發展總部經濟戰略和行動方案」，以期進一步吸引跨國公司進駐。顯然，在此過程中，除了考量全球五百大企業地區總部的進駐外，配合上海發展所需的產業，更成為吸引的主要對象。

### 3.進駐上海之跨國公司的分析

就進駐上海市跨國公司的國別而言，儘管投資地點的選擇乃基於該公司的全球佈局策略，但是各個跨國公司來上海設點，正如前面所提到的，仍有不同的動機區別，如美國通用汽車在浦東的設廠與德國大眾汽車在安亭的設廠，便是一個明顯的例子，兩者將市場競爭的局面延續到中國當中，不僅著重在勞動力的素質與成本，更考慮市場的因素；來自於香港的跨國公司，則主要基於滬港經濟的互補性，想經由叩關上海而打開長江流域甚至全中國的市場，以地緣戰略考量為主；日本的跨國公司則主要基於調整國內產業結構的需要，並利用上海高素質的廉價勞動力，以降低產品成本，提升產品的國際競爭力，是基於資源導向與市場考量；歐洲的跨國企業，則多屬於投資具有上下游聯繫的縱貫性產業為主，這種投資模式尤以德國為最，成本因素為主要考量；至於美國的跨國公司，則屬於壟斷型的大型企業，來上海設點除了避免國內的激烈競爭、藉上海以打開中國市場外，更在於與日本企業爭奪亞太市場，這則是同時包含了上述的三個因素(熊世偉、葛越峰：2000)。

除了上述個別的考量外，進駐上海的跨國公司，在近幾年的發展戰略也有相當的調整，包含下列的特徵(朱立芬：2002)：

#### (1)工業投資為主

根據 2001 年的分析，跨國公司在上海投資的實際金額前五位分別是工業、商

業飲食業、運輸郵電業、房地產業、農業，實際到位金額分別為 262,787、72036、21837、16774、2260 萬美元，顯示出工業投資的實際金額最多(王志樂，2003)。

#### (2)在上海設立研發機構

爲了適應中國市場的特殊性，許多跨國企業考慮上海人才優勢，紛紛在上海成立研發機構，如阿爾卡特將亞洲總部遷至上海後，更控股上海貝爾，希望將上海設立爲其三大研發中心之一。除此之外，易立信、西門子、惠普、微軟、雀巢集團等也紛紛在上海設立研發中心。再者，也有許多跨國公司與上海相關產業合資，共同進行研發，如上海電器集團便積極與德國西門子公司、美國開利公司合作，其中西門子公司與上海電器合資成立了六家公司，如上海西門子高壓開關有限公司等，開利公司也成立了四家公司，如上海合眾開利空調設備有限公司等(施墻生：2003)，這些跨國公司都強調充分利用當地人才。

#### (3)調整製造業的投資，加強對基礎原料與零部件的投資

部份跨國公司則考量中國在製造業提升後，基礎原料與零部件仍有投資空間，寧願增加採購但卻放棄投資，如 BP 公司參與投資上海 90 萬噸乙烯合資項目，於 2002 年開工進行建設便是一例。

#### (4)加大對高技術產業的投資

除了台灣高科技產業向上海投資外，IBM 也決定將芯片封裝技術轉移向上海浦東，英特爾也逐漸提高在浦東英特爾封裝測試基地的投資數額、愛默生電氣也增加在浦東的投資。這些事實指出，跨國公司越來越以高新技術作爲主要的競爭手段，而這種重視科研人員與市場的考量，特別有利於對上海的投資。

#### (5)投資知識密集產業

越來越多的跨國公司針對三級產業進行投資，包含法國阿爾卡特公司以 50%+1 股爲上海貝爾的最大股東，美國 ISSI 將原先設在上海的分公司，升格爲 ISSI 中國區總部等，這些都指出跨國公司在上海投資逐漸偏重三級產業，這也可以從上述表 5-8 所列出的內容看出，逐漸增加的投資公司與高科技產業，正成爲上海產業發展的方向。

### 4.上海市吸引跨國公司的困境



站在跨國公司的立場，主要是尋求利潤為主，站在吸引跨國公司的城市，則是以發展城市為主，如何提升城市層次以吸引跨國企業，並使得跨國企業獲取利潤，以達成雙贏的結果，這是城市最主要的考量。而上海市在吸引跨國公司進駐的同時，除了藉由城市空間佈局的重構，提供外資合適的硬體發展地點外，也經由中央政策規劃，在產業、金融、貿易、航運等方面提供政策優惠吸引外資，然而，最重要的，在外資慢慢熟悉中國的市場時，一個有效率的政府行爲，以及高透明度的政策法令，熟悉國際經濟運作規則的軟體環境，更成爲吸引外資的重要籌碼，爲此，上海市也積極強化下列各部份：

#### (1)改善投資環境

正如前面所提到的，上海市目前在吸收跨國企業的考量上，主要是配合著上海市本身的產業發展為主，因此，進駐上海者，多半是著重生產型投資的跨國企業，但是隨著三級產業產值的提升，吸引服務貿易型的產業將是主要目標。然而，涉及到金融、保險、貿易等行業的政策限制，從中央到地方，都使得跨國企業裹足不前，成爲吸引跨國企業的最大限制，這點將在第六章的部份詳細討論。

#### (2)轉換政府職能

對於跨國公司進駐上海投資，上海市政府的管理政策仍然著重審批管理、相對忽視市場手段的引導，從審批過程、開放的產業類別、允許投資的形式都有所限制。而要積極與全球各城市進行聯繫，吸引跨國公司不僅在其進駐的過程中，應該以市場力量引導，而非以審批方式進行限制外，更應該從目前獨資企業或合資企業爲主的投資形態，轉變爲模仿跨國公司在全球進行的收購、兼併等方式，這樣，將一方面增加對跨國公司的吸引力，另一方面也可以進行國有企業的改造，這些做法對於一個意圖成爲「全球城市」的上海，都是較爲實際的方式。然而，要以市場方式進行引導，則要求原先以「管理」爲主的城市政府，必須轉換成與民間合作的「治理」方式經營城市，這便要求上海市政府進行職能轉變，而從 1990 年代開始的上海市政府，也積極運用創新方式，實行「兩級政府、三級管理」的模式，創新政府體制，爲政府與民間企業，甚或跨國公司的合作，開創了可能性，這點將在下章詳述。

### (3)強化政府守門角色

進駐上海的跨國公司不斷強調，藉由上海高科技院校與人才的建教合作以強化研發，使中國與全球技術同步進行，如夏普的小家電、柯達的數位相機 easysshare 等。然而跨國公司的先進技術得以在此研發，最主要仍然必須憑藉於政府部門允諾遵守加入 WTO 後，保護智慧財產權，並逐漸建立保護智慧財產的專利法、商標法、版權法，且將標準趨近於<<與貿易有關的知識產權協議>>(TRIPS)，以及政府部門的一些「打假」行動，這樣才能有助於跨國公司的進駐意願(潘清、葉國標：2002)。

由上述的分析可知，建構「全球城市」的企圖，必須是全球資金、資訊、人才流通所構築網絡當中的重要節點，亦即必須不斷吸引外資投入，表現為具體的指標，則是跨國公司的進駐，以上海的情況而言，截至 2005 年中，上海市總共批准了 104 家跨國公司總部的進駐，使得上海在勝過相互競爭北京，在上海投資超過 200 萬以上的外資研發機構也有 118 家，僅次於北京(中國商情快訊：2004)。這些數字都指出了上海吸引跨國公司，邁向「全球城市」的成果。然而，在持續吸引外資的過程當中，政府的作用，將扮演更維關鍵的角色(黃梅波：2002)。

### 第三節 上海市對外關係之實證研究

前面分析了上海市在對外聯繫方面的成果，從與長江三角洲各城市、與江蘇、浙江兩省的聯繫，到上海市的國際聯繫，即吸引跨國公司進駐，都指出上海市在建構「全球城市」時，不僅有內部的建設發展，也強調了對外的關係，然而，由於前述分析的內容得知，發展至今的上海，似乎仍處在建構「全球城市」的「過程」，而非「結果」，這個初步結論，除了從次級資料以及學者訪談獲知外，可能更大程度上，也必須藉由實證的方式來支持。

在研究「全球城市」時，許多學者都指出這個概念在界定上的困難，亦即通常學者們的研究只是著重在「質」上的定義，較少從「量」的方面進行研究，主要原因在於指標選定上的問題。因此，本研究在分析上海市能否具有「全球城市」的特性時，除了根據前面幾章從次級資料分析外，也將實證方式進行研究。

#### 一、研究方法

如第一章所述，在本研究中，爲了論證上海市與其他城市(國內、外城市)之間的關連性，運用內容分析法，分析上海市與其他「全球城市」所出版的報紙、雜誌的報導內容，以檢視這些城市彼此之間的關連性，並進而探討上海建構「全球城市」的成果。選擇的分析對象，包含「上海文匯報」(上海，1994-2005年)以及「經濟學人」(The Economist)雜誌(倫敦，1990-2005年)、「新聞週刊」(Newsweek)雜誌(紐約，1994-2005年)進行分析，期望藉此分析上海市的對外聯繫程度。

#### (一)上海文匯報

根據研究所得，所進行的類目分析結果整理如下(詳細分析內容參見附錄一)：

表 5-7 1994-2005 各年上海文匯報對國內、國外城市聯繫性統計

年度	內部聯繫	內部其他	內部總計	外部聯繫	外部其他	外部總計
1994	5	42	47	9	17	26
1995	13	99	112	10	12	22
1996	16	75	91	3	32	35
1997	7	51	57	9	19	28
1998	16	49	66	7	33	40
1999	12	45	57	13	30	43

2000	20	88	108	15	63	78
2001	5	41	46	14	35	49
2002	17	46	63	14	12	26
2003	24	25	38	7	16	23
2004	15	33	49	30	31	61
2005	21	27	48	32	3	35
1994— 2005	171	621	792	163	303	466

資料來源：本研究整理自上海文匯報(1990-2005年)。

從表 5-7 的統計結果來看，從 1994 年至 2005 年上海文匯報的抽樣樣本中，上海市與中國其他城市的聯繫程度逐漸增加，就 1994 年的情形來看，上海市與其他中國城市的聯繫有 5 則新聞，與外國城市的聯繫有 9 則新聞，增加到 2005 年時，報導國內聯繫的新聞有 21 則，報導與國外城市聯繫的新聞則有 32 則，在數量上面增加許多；報導國內其他城市或是城市之間關係的新聞，則呈現不規則的變化模式，從 1994 年的 42 則，到 2004 年的 33 則，以及 2005 年的 27 則，這些數字倒沒有隨年代的變化而有一定的趨勢。對於國外其他城市的報導，也從 1994 年的 17 則，增加到 2004 年的 31 則，到了 2005 年則變為 3 則，在數量上有變化，但是也無法看出一定的趨勢。

另外，分別就「上海與國內其他城市聯繫」、「上海與國外其他城市聯繫」兩者的數量來看，分別是 171 與 163 顯示上海仍是以國內聯繫為主，在「國內其他城市」、「國外其他城市」的數量比較中，也是 621 與 303，兩者都顯示上海在報導新聞內容部份，仍是以國內新聞為主，而上海與其他城市的關連性，仍然是著重在國內城市的層次上。

而為進一步分析，上海與其他城市間的關連，哪些部份較為緊密，或是上海在哪些領域關連性較弱，表 5-8 與表 5-9 分別深入比較上海與其他城市聯繫的各領域：

表 5-8 上海文匯報報導上海與國內其他城市在各領域的聯繫新聞 (1994-2005 年)

年份	人口 特徵	空間 規劃	經濟 中心	金融 中心	貿易 中心	航運 中心	會見它 省官員
1994	0	2	1	0	2	0	0
1995	0	2	2	0	8	0	1
1996	1	2	8	0	4	0	1
1997	0	1	2	0	3	0	1

1998	0	0	8	0	6	1	2
1999	0	2	3	0	5	0	2
2000	1	0	7	1	6	0	5
2001	0	0	0	0	3	0	1
2002	3	1	7	0	5	0	1
2003	1	3	7	0	8	0	5
2004	4	6	2	0	1	0	2
2005	0	0	14	0	1	3	3
總計	10	20	60	1	52	4	24

本研究整理自上海文匯報(1990-2005年)。

表 5-9 上海文匯報報導上海與國外其他城市在各領域的聯繫新聞 (1994-2005年)

年份	人口特徵	空間規劃	經濟中心	金融中心	貿易中心	航運中心	會見它國官員
1994	0	0	0	0	0	0	9
1995	0	2	0	0	2	1	5
1996	0	0	0	0	0	1	2
1997	0	0	0	0	0	0	9
1998	0	0	0	0	1	0	6
1999	0	0	0	0	2	0	11
2000	0	1	0	0	1	0	13
2001	0	0	0	1	0	0	13
2002	0	0	1	0	0	0	13
2003	0	1	0	0	0	0	6
2004	0	1	2	0	3	0	24
2005	0	0	0	0	7	0	25
總計	0	5	3	1	16	2	134

資料來源：本研究整理自上海文匯報(1990-2005年)。

先從表 5-8 來看，在這些類目中，數目最高者，分別是經濟中心(60 則)，貿易中心(52 則)，這兩者所描述的內容，多半涉及到上海與其他城市之間的「經濟合作」、「產業關連」以及「商貿活動」以及「投資事宜」，顯示出上海與其他國內城市的聯繫，主要仍然在於商業、貿易部份，這點支持了在第四章所指出的，上海的商業，以及與其他城市的貿易活動，仍然是上海經濟發展的動力，特別是商業在三級產業中所貢獻的產值，仍屬最高。至於上海所致力發展的金融業，只出現了 2000 年 1 則，內容是

在分析上海與其他城市的黃金交易市場，這也回應到了前面所提，由於中央政策的制約，上海在金融政策方面，並沒有太多的發展空間。另外，較為重要的，是在貿易中心方面，多則新聞內容，指出了外地資本，進入上海進行投資，使得上海成為國內資金投注的一個重要地點，這點也符合了前面提到的，上海在吸收資金方面，成為國內國際投資的熱點，另一個出現的趨勢，則是在去年(2005年)洋山港一期工程完工的影響，隨此而來的，則是許多港口與洋山港接軌的相關報導，直接反應在2005年的新聞則數上。

而就表 5-9 的內容來做分析，最多的項目是在「會見其他國家官員」，截至 2005 年，報導 134 則，其次是「貿易中心」，然後是「空間規劃」。在「會見其他國家官員」這個項目下，顯現出了上海的能見度，已經成為各國競相聯繫的對象，所以拜會、互訪的新聞內容時有所見，進一步的內容，則表現在貿易中心的「貿易」與「投資」兩個部份，外資的進駐等，在「空間規劃」這個類目下，主要是以硬體的建設為主。另外，與表 5-8 相同的是，上海的金融中心新聞也只是一則，指出的是泰國銀行進駐的新聞，顯示出在這方面發展的一些侷限。

所以，儘管就表 5-8 與表 5-9 的兩份數據來做對比，上海在會見他國官員的部份，高於本國其他城市，顯現出上海的國際能見度，但是進入到實質的內容部份，貿易中心的商貿、投資，較多的是國內商業貿易往來為主，經濟合作的項目，也多是國內城市的報導，至於最值得關注的金融中心，都屬於報導內容較少的部份，這些結果，間接支持前幾章的論證，受到政策制約下的上海，在金融發展上，仍屬於最弱的一環。

若再進一步分析每年的聯繫狀況，根據附錄一所顯示的內容，上海市在國內報導的內容，報導長三角其他城市新聞，從 1994-2005 這 12 年當中，總共有 213 則，佔全部報導則數的約三分之一，報導長三角與上海聯繫的新聞，共有 57 則，約佔全部的四分之一，顯示上海與長三角其他城市的關連性，一直都是上海在報導上的重點之一。更進一步分析，在 1994 年時，報導長三角的城市，都集中在該城市「興起」的情形，如對於杭州旅遊「興市」、江蘇科技「興省」等新聞，顯示長三角城市正逐漸發展，在上海與這些城市的聯繫上，不僅新聞則數較少，且相關新聞都只是「市與市」

的聯繫，或是某一行業到另一市開業等，如 1994 年「上海聯華在嘉興開業」，不過這種情形，也隨著長三角各個城市的發展而變化，強調長三角合作的新聞報導越來越多，到了 2003 年時，報導長三角各城市聯繫的新聞首次超過了其他城市的新聞，當年為 18 則，而主要內容多是以報導長三角 16 個城市如何進行聯繫，這樣的內容持續延續到 2005 年，顯見這樣的議題，在上海市成爲重視的話題。

而在與外國城市的聯繫方面，如表 5-8 所顯示，上海市官員與國外城市首長見面的新聞，爲上海市與國外聯繫的主要重點，隨著上海市的國際能見度提高，如 1999 年 APEC 會議的舉辦，與財富論壇的進行，越來越多外國首長到訪上海，這可以從 2000 年的新聞則數開始增加看出，至於來訪的外國官員，根據附錄一的內容進行分析，則並沒有特別分布在某一地區的情形，顯示接觸面相當平均，另外對於外國城市經濟方面的聯繫，從 1998 年開始有「經貿團的出訪」，1999 年開始有與台灣方面接觸的新聞。

## (二) 「經濟學人」(The Economist)雜誌

根據研究所得，詳細分析內容參見附錄二，所進行的類目分析結果如下：

表 5-10 *經濟學人*(The Economist)報導上海與其他城市聯繫統計數目 (1990-2005 年)

年度	上海市內部特徵	上海市與國外城市聯繫	其他	報導則數
1990	0	0	0	0
1991	0	0	0	0
1992	1	0	0	1
1993	0	0	0	0
1994	2	1	0	3
1995	4	0	1	5
1996	1	0	1	2
1997	1	1	0	2
1998	0	1	0	1
1999	0	0	0	0
2000	0	0	0	0
2001	0	0	1	1
2002	0	1	1	2
2003	0	0	1	1
2004	2	1	0	3

2005	2	1	0	0
1990—2005	13	6	5	24

資料來源：本研究整理自《經濟學人》(The Economist)雜誌，Vol.314.No.7635 to Vol.377No.8458。

表 5-11 《經濟學人》(The Economist)報導上海與其他城市聯繫統計類目 (1990-2005 年)

年代	人口 特徵	空間 規劃	經濟 中心	金融 中心	貿易 中心	航運 中心	其他
1990							
1991							
1992		1					
1993							
1994		1		1	1		
1995		1	2	1			1
1996	1						1
1997		1			1		
1998				1			
1999							
2000							
2001							1
2002			1				1
2003							1
2004		1			1	1	
2005		2	2				
1990-2005	1	7	4	3	3	1	5

資料來源：本研究整理自《經濟學人》(The Economist)雜誌，Vol.314.No.7635 to Vol.377No.8458。

表 5-10 與 5-11 列出 1990-2005 年這十五年當中，曾經出現在經濟學人雜誌中有關上海的報導，或是來自於上海的報導。在總數部份，總共只有 24 則與上海相關的報導，其中特別集中在 1995 年，至於被視為是上海開發的重大事件，如 1990 年宣佈浦東開發、1992 年正式開發浦東以及上海三個中心的設立等，在當時也有特別的相關報導。

在對於上述 24 則新聞報導進一步分析，可以看出，其中有 6 篇報導上海與其他城市之間的關係，其餘的 18 篇，都集中在報導上海本身的消息，顯見對於上海市本



身的介紹較多，與其他城市之間的聯繫較少。

若是單就表 5-11 的部份來看，在類目中，除「其他」部份指涉文化、犯罪等議題外。在各個類別中，最多報導集中在上海的「空間規劃」部份，共有 7 篇，從上海浦東開發，建設成果分析，一直到磁浮列車、硬體背後的人文素質探討，經濟學人都有深入的分析，不過文章的認定，顯然處於較為評論性的語意，指出在硬體建設背後，上海可能更需要加強人文層次。在「經濟中心」這個部份，著重產業的轉變，然而，不同於上海本地報紙強調經濟合作，經濟學人對於上海產業的轉變，仍較多抱持著質疑的態度。至於「貿易中心」，主要強調與其他城市競爭，以及其他城市在上海的投資，如日本、泰國等，但重點仍在比較上海與香港這兩個城市，並認為上海雖有後來居上的態勢，但香港仍然是較多外資鍾愛的選擇，主要在於其體制的健全。另外，與上海文匯報統計結果差異較大的是，經濟學人較少報導上海與國外領導人的會晤資訊，但卻更詳細評估上海作為「金融中心」的可能性，由 2004 年的文章分析，該雜誌已經注意到上海在金融方面的影響力，可是仍然認定其在金融方面無法與香港競爭，且包含著相當的金融投機，該金融中心的建立，似乎仍欠缺完備。到 2005 年時，該雜誌也掌握了上海發展趨勢，即房價的偏高以及可能造成的影響。

就時間點來看，在 1992 年提出了上海市城市建設的報導，符合浦東開發成為一個國際上注重的議題，相關新聞的後續報導在 1995,1997 都有報導，報導內容也從企圖心的描述，經由質疑，而漸漸承認浦東開發的成功影響。相關「金融中心」的報導，也從 1994 年持續到 2004 年，但是內容部份仍未見對於上海金融中心發展的樂觀報導，而較偏向負面。至於與香港的對比，開始出現在 1998 年，這顯然是回應 1997 香港回歸，不過，文章的分析仍然認定香港方面的優越性凌駕上海。

總體而言，經濟學人較為關注到上海在經濟方面的實質建設成果，不僅在硬體方面有所介紹，更在外資投入、產業轉變、金融中心的建立有所報導，顯現出上海在國際上的能見度，但是對於上海的認定，仍著重在「建設過程」為主，此外，在於其他城市的比較中，上海只是被放在與香港競爭的位置，然而對於香港，該雜誌卻提出了東京作為對比，由此可見，在語意中，經濟學人仍將上海設定在區域型的城市，並不

認定上海已經成爲所欲建構的「全球城市」。

(三) 新聞週刊(Newsweek)雜誌

根據研究所得，詳細分析內容參見附錄三，所進行的類目分析結果如下：

表 5-12 *新聞週刊(Newsweek)*報導上海與其他城市聯繫統計數目 (1990-2005 年)

年度	上海市內部特徵	上海市與國外城市聯繫	其他	報導則數
1990	0	0	1	1
1991	0	0	0	0
1992	0	0	0	0
1993	0	0	0	0
1994	1	1	0	2
1995	0	0	0	0
1996	0	0	0	0
1997	0	0	0	0
1998	0	0	1	1
1999	0	0	0	0
2000	0	0	1	1
2001	0	0	0	0
2002	0	0	0	0
2003	1	0	0	1
2004	0	0	3	3
2005	0	0	3	3
1990--2005	2	1	9	12

資料來源：本研究整理自*新聞週刊(Newsweek)*雜誌，Vol.115 No.1 to Vol.147 No.1。

表 5-13 *新聞週刊(Newsweek)*報導上海與其他城市聯繫統計 (1990-2005 年)

年代	人口特徵	空間規劃	經濟中心	金融中心	貿易中心	航運中心	其他
1990							1
1991							
1992							
1993							
1994	1				1		
1995							
1996							
1997							
1998							1

1999							
2000							1
2001							
2002							
2003		1					
2004		1			1		1
2005							3
總計	1	2	0	0	2	0	7

資料來源：本研究整理自 *新聞週刊(Newsweek)雜誌*，Vol.115 No.1 to Vol.147 No.1。

根據表 5-12 與表 5-13 的結果來看，在 1990-2005 年這 16 年當中，由紐約出版的新聞週刊，只有 12 篇與上海相關的報導，其中一篇涉及到上海與香港的關係，其餘各篇只談論到上海的內部狀況，另有一篇是與上海同名的流感，所以總數上比經濟學人更少。以「全球城市」紐約的觀點出發，上海所受到的重視程度，也不如一般的預期。

若深入到內部分析，在表 5-13 當中，指出與上海有關的報導，其中兩篇涉及到上海的「空間規劃」，除了強調上海的旅遊特點外，則提出空間重構所面臨的歷史文物保存問題，而在「貿易中心」方面，除了指出上海與西雅圖餐廳特徵外，只有一篇文章分析上海與香港在吸收跨國公司總部的差異。

就時間點來看，與「經濟學人」相同的是，1994 年時，開始提出上海與香港的比較報導，顯然國際上也開始注重上海的發展，但是之後便沒有相關的議題出現，直到 2003 年介紹上海的城市建設、上海生活機能等，顯示國際上對上海經濟功能的定位，並沒有一般所指稱「全球城市」的內涵。

因此，綜合而言，新聞週刊對於上海的報導，比較放在對於城市本身的介紹，至於城市所企圖發展的四個中心以及成果，較少論及，唯一的一篇，仍然是把上海放在區域的層次與香港做比較，因此，與經濟學人的論點較為一致，仍是將上海定位在區域型的國際城市。

最後，若是就相對的數量而言，表 5-14 與表 5-15 也提出一個比較性的數字：

表 5-14 *經濟學人(The Economist)*報導紐約市、倫敦市、東京市、上海市新聞則數統計 (1990-2005 年)

年度	紐約市	倫敦市	東京市	上海市
1990	9	11	1	0
1991	31	45	8	0
1992	25	30	9	1
1993	31	37	15	0
1994	26	20	4	3
1995	31	19	10	5
1996	21	13	1	2
1997	23	22	3	2
1998	24	25	1	1
1999	32	38	3	0
2000	35	55	3	0
2001	41	39	4	1
2002	37	23	3	2
2003	47	41	3	1
2004	59	54	3	3
2005	52	72	1	0
1990—2005	524	542	72	24

資料來源：本研究整理自*經濟學人(The Economist)*雜誌，Vol.314.No.7635 to Vol.377No.8458。

表 5-15 *新聞週刊(Newsweek)* 報導紐約市、倫敦市、東京市、上海市新聞則數統計 (1990-2005 年)

年度	紐約市	倫敦市	東京市	上海市
1990	28	1	3	1
1991	22	3	1	0
1992	10	1	3	0
1993	35	5	2	0
1994	41	2	3	2
1995	30	3	3	0
1996	34	4	0	0
1997	35	8	2	0
1998	60	7	1	1

1999	105	6	0	0
2000	65	8	0	1
2001	82	2	0	0
2002	89	3	0	0
2003	99	4	0	1
2004	113	8	0	3
2005	83	23	1	3
1990—2005	931	88	19	12

資料來源：本研究整理自 *新聞週刊(Newsweek)雜誌*，Vol.115 No.1 to Vol.147 No.1。

在表 5-14 中，同一時期經濟學人(The Economist)的報導則數，有關倫敦的報導則數為 542 篇，有關紐約的報導則數為 524 篇，有關東京的報導則數為 72 篇，三者都遠遠高於有關上海的報導則數，即 24 篇。另外，在表 5-15 中，新聞週刊(Newsweek)的報導則數，有關紐約的報導為 931 篇，有關倫敦的報導為 88 篇，關於東京的報導則為 19 篇，前兩者的數目也高於同一時期關於上海的報導，即 12 篇，儘管東京的報導則數較為接近，只有 19 篇。

這些數字所呈現的意義，儘管可以解釋為各地發行的刊物較為著重對於本地新聞的報導，因此經濟學人的報導內容中，對於倫敦的報導即為最多 542 篇，但相對於紐約的 524 與東京的 72 篇，上海的則數只有東京的三分之一，顯然影響力較為不足。在新聞週刊這方面，紐約 931 篇報導的數字則遠遠超過倫敦、東京的則數，以及上海的 12 篇，也在數目上反應了重要性的薄弱。進一步的，若是再分析兩份刊物的性質，則經濟學人較為偏向於學理的分析，所以前三者「全球城市」的報導，較為顯現出該城市對於全球經濟、政治的影響力，而新聞週刊對於報導性的著重，在內容部份，更多的是以介紹城市為主，也反映出上海在全球受到重視以及經濟功能的不足。

因此，若是就本研究所採取的內容分析法，也顯示在受到國際關注的程度上，上海遠遠不如既有「全球城市」所受到的關注，亦即從報導數量上顯示其重要性的相對不足。

## 第四節 小結

在本章中，主要檢視上海對外聯繫的情形，以分析上海市建構「全球城市」的現狀。在本章的三節中，分別從上海市的區域聯繫、上海市的全球聯繫，實證分析等三個部份做說明。

在上海市的區域聯繫方面，指出上海市與長江三角洲其他城市之間的關係，並說明任何「全球城市」的形成，必須有賴於她所存在的城市圈發展，因此，上海「全球城市」的建構目標，必須仰賴長江三角洲城市圈的共同發展，形成全球第六個城市圈，但是，在建構過程中，長三角的城市群各自擁有不同的發展模式，如蘇南模式、溫州模式、浦東模式，反映出不同政府治理下的結果。並藉由軸線、圈層、網絡等方式進行產業、交通的聯繫，而在洋山港一期工程完工後，港口群的合作也將更為緊密。然而，長三角共同發展的背後，仍有許多有待解決的問題，特別是產業、基建方面重複建設的問題，但是，這些問題無法單獨經由市場機制來解決，而必須藉由行政的力量來處理，不僅包含各省、市、地級市政府，還包含中央政府的介入，如上海市與浙江省關於大小洋山的爭議。

在上海市的全球聯繫方面，主要藉由跨國公司進駐上海的情形來檢視，截至 2005 年為止，已經有 104 家跨國公司的地區總部設在上海，顯示上海已經成為許多跨國公司投資的理想地點，並經由跨國公司成為全球資源、資訊、人才流通的節點。但是，如何在吸引跨國公司進駐時，如何轉換政府職能以改善投資環境，強化吸引跨國公司的部份困境，並選擇配合城市發展的產業，則需要藉由地方政府的出面，以及地方政府與跨國企業的談判。

在實證研究方面，根據對「上海文匯報」、「經濟學人雜誌」、「新聞週刊雜誌」所進行的內容分析研究結果顯示，上海本身的報導，仍然強調上海與本國其他城市的聯繫，特別是經貿的合作，在與外國城市的聯繫方面，首長之間的互訪，成為報導的主題，在實質的人口特徵、空間規劃、四大中心建設方面，反倒略為不足。

而「全球城市」(倫敦、紐約)出版之雜誌(經濟學人、新聞週刊)對於上海的報導

則相對較少，在報導內容方面，也多集中在上海的介紹，對於城市之間的聯繫，仍著重在上海與香港的對比，並對後者抱持較高評價，至於具體建設的評論，則一致對於金融中心的質疑較多，顯見上海在建設為「全球城市」方面，政府的影響力仍是重要的關鍵。最後，相比於這兩份刊物對於紐約、倫敦、東京等公認「全球城市」的報導則數遠超過對於上海的報導，也顯示上海在全球影響力的有限。

因此，上海市距離「全球城市」的目標仍有努力的空間，因為從目前的發展結果，似乎比較傾向於「區域型全球城市」，而非「全球型全球城市」，更嚴格的講，上海現在的發展，似乎尚未達到這個目標，仍有待地方政府的政策規劃。

因此，在分析上海市的區域聯繫與全球聯繫後，筆者將進一步分析上海市在人口特徵、區域規劃、四個中心發展、區域聯繫、全球聯繫等「全球城市」建構目標背後，積極發揮建構作用的上海市政府行為。