
国际贸易中心指标体系构建及对 上海国际贸易竞争力的评估和建议

张娟 廖璇 解丽文¹

(上海市商务发展研究中心 200003)

【摘要】 随着长三角区域、亚洲区域市场一体化加快推进，上海国际贸易中心建设可充分利用长三角区域枢纽区位优势，从提升总部功能发力，从点上政策突破到面上统筹，对外汇、人才、贸易便利化、数据跨境流动进行系统安排，集聚跨国公司总部；从结算、采购、营销、物流、分拨等功能层面进行分类施策，推动贸易主体营运功能衍生；发挥金融、保险、咨询等专业服务优势，使上海成为长三角区域、国内企业国际营销网络的开拓通道。

【关键词】 国际贸易中心 评价指标体系 竞争力

【中图分类号】:F127.9.51 **【文献标识码】**:A **【文章编号】**:1005-1309(2021)09-0058-010

1992年，党的十四大提出把上海建成“国际经济、金融、贸易中心”。2001年，国务院进一步明确把上海建成“国际经济、金融、贸易、航运中心”。2011年，上海出台《关于加快推进上海国际贸易中心建设的意见》。2013年1月1日起，《上海市推进国际贸易中心建设条例》正式实施，从地方立法层面确立了上海国际贸易中心的目标，并通过“十二五”“十三五”规划分阶段推进建设。2020年，上海基本建成国际贸易中心，这是我国对外开放战略和上海社会主义现代化国际大都市建设成效的集中体现。对上海国际贸易中心建设成效进行持续、系统评估，有利于不断推进上海国际贸易中心深入发展，促进上海成为国内大循环的中心节点、国内国际双循环的战略链接。

一、国际贸易中心指标构建的方法借鉴、指标体系和评估对象

国际贸易中心在相关研究中被称为“贸易城市”(Trading cities)或“贸易中心城市”(Cities as trading centers)。在城邦经济主导的欧洲，汉堡、贝吕克和里加成为波罗的海区域贸易中心城市，同期还有热那亚、威尼斯和巴塞罗那成为地中海的贸易中心城市。新兴民族国家发展后，伦敦、安特卫普、阿姆斯特丹等贸易中心城市崭露头角。经济全球化推动了全球贸易自由化，贸易城市网络从内海向海洋间延伸，贸易中心城市逐渐突破区域限制，具有国际贸易中心城市的功能属性。贸易内容上体现为货物贸易和服务贸易，贸易主体包括贸易企业和为贸易提供服务的各类企业，贸易功能体现在为全球贸易提供与贸易有关服务的能力。

(一) 国际贸易中心评估的方法借鉴

瑞士洛桑管理学院(IMD)《世界竞争力年报》(The World Competitiveness Scoreboard)、世界经济论坛(WEF)《全球竞争

¹**作者简介**：张娟，上海市商务发展研究中心副主任、正高级经济师。
廖璇，上海市商务发展研究中心研究人员。
解丽文，上海市商务发展研究中心研究人员。

力指数》(Global Competitiveness Index)、普华永道《机遇之都》(PwC Cities of Opportunity)、世界银行《营商环境报告》(Doing Business)、伦敦《金融时报》旗下外国直接投资杂志(FDI Intelligence)《全球未来城市报告》(Global City of the Future)、世界知识产权组织《全球创新指数》(Global Innovation Index)、日本森纪念财团《全球城市实力指数》(Global Power City Index)等报告在经济学理论和方法论基础上对于如何评估城市的国际竞争力建立了一整套非常系统、全面的指标体系。本文国际贸易中心指标体系在参考以上报告的指标理论基础、指标构成原则、数据处理方法、评分权重经验后得出。

(二) 国际贸易中心指标体系构建

1. 基本原则

结合国际贸易中心评估指标体系的特殊性, 构建指标体系应遵循如下原则:

(1) 科学性和客观性。

指标体系一定要建立在充分认识、系统研究的科学基础上, 对于国际贸易中心测评指标来说, 就是要客观真实地反映一个城市贸易及与贸易相关服务的竞争能力。因此每一个指标名称、定义的确定, 要有科学依据, 每个指标权重的选择、计算方法、分类要遵循科学的研究方法, 从科学的角度系统而准确地理解和把握所研究对象的实质。

(2) 可获得性和可操作性。

建立指标体系并不是越大越好, 而应充分考虑该指标量化的难易程度, 能否取得可靠的数据等。因此, 一般情况下, 指标内容应简单明了, 同时应考虑指标的可比性。指标数据及资料要尽可能选用国家或国际权威统计出版物, 符合通用的国际核算方法。

(3) 定量和定性相结合。

本文建立指标体系就是为了便于测度, 易于分析、预测, 因此在选取指标时, 尽量选取可以获得的统计数据, 一些无法获得统计资料的重要因素可通过一些数量方法得到, 如采取虚拟变量的方式将其量化。但在指标体系设计中, 应充分考虑国际贸易中心竞争力, 这既包括硬实力, 也包括软实力, 同时, 尽可能对软实力选取一些可量化的指标进行衡量。如果软实力量化确实存在困难, 可采取专家评分法进行定性量化处理, 以多层次、多角度地反映国际贸易中心实力。

(4) 普遍性与特殊性相结合。

在总结各国际贸易中心普遍规律的基础上, 指标体系应结合上海的实际情况与成功经验, 引入新的指标, 以揭示新型国际贸易中心的竞争力特色。

(5) 开放性和动态性。

国际贸易中心是与贸易相关的各种主客观因素共同作用的结果。为了真实反映其水平的高低, 指标体系应当是一个有机整体, 能够从不同的角度反映该评价体系的主要特征和状况, 有时还要反映体系的动态变化, 体现体系的发展趋势。

2. 指标体系

本国际贸易中心指标体系包括 4 个一级指标和 13 个二级指标。4 个一级指标分别是贸易规模、贸易主体、贸易功能、贸易环境。13 个二级指标分别是货物贸易规模、服务贸易规模、总部营运功能、国际企业集聚、主体竞争力、港口货物集散能力、空港旅客集散能力、数字设施、获得信贷、合同执行、跨境贸易便利化、货物贸易自由和服务贸易自由(表 1)。

表 1 上海国际贸易中心竞争力评价指标体系

一级指标	二级指标	权重/%
A 贸易规模 (25%)	A1 货物贸易规模	12.5
	A2 服务贸易规模	12.5
B 贸易主体 (25%)	B1 总部营运功能	8.3
	B2 国际企业集聚	8.3
	B3 主体竞争力	8.3
C 贸易功能 (25%)	C1 港口货物集散能力	8.3
	C2 空港旅客集散能力	8.3
	C3 数字设施支撑能力	8.3
D 贸易环境 (25%)	D1 获得信贷	5.0
	D2 合同执行	5.0
	D3 跨境贸易便利化	5.0
	D4 货物贸易自由	5.0
	D5 服务贸易自由	5.0

(1) 贸易规模指标突出国际贸易中心城市货物贸易和服务贸易的集散能力。贸易规模是衡量国际贸易中心地位的基础指标,贸易规模越大,意味着国际贸易中心城市贸易复杂度、网络度也随之提高(马述忠等, 2016)。国际贸易中心城市的贸易内容已经从货物转向货物和服务(沈玉良, 2010;张娟, 2019),因此贸易规模指标中包含货物和服务两个层面,以货物贸易和服务贸易的金额规模在全球的占比指标反映国际贸易中心的优势地位和对外辐射实力,突出口岸的贸易枢纽和服务辐射功能。这里没有加上数字贸易规模指标,一方面现行的统计体系还没有数字贸易这一项,另一方面根据美国经济分析局发布的数字贸易统计数据,以及上海发布的《上海数字贸易发展研究报告》,数字贸易的测算仍然是从货物贸易和服务贸易中切出一部分,与上述两个指标重叠。

(2) 贸易主体指标突出国际贸易中心城市的全球资源配置能力。1960 年代以后,跨国公司日益成为全球化的载体,带动资金、技术、劳动、商品在各国之间流动。Hymer (1972) 将跨国公司引入全球城市的研究,提出用跨国公司总部数量作为全球城市衡量指标。Sassen (1991) 关注制造业从大城市离散、服务业不断集中的趋势(反映了资本主义世界经济逐渐进入后工业化时代的特征),提出大量集聚的服务业跨国公司通过全球生产体系为企业和政府提供跨国的金融和专业服务,使全球城市对全球经济事务产生控制能力。魏浩(2010)在分析城市贸易集聚度时提出,FDI 是形成区域贸易集聚差异的重要因素,在中国东部地区 FDI 对区域对外贸易发展具有明显的促进作用。因此,国际贸易中心城市的贸易主体应该是控制全球资源的跨国公司。贸易主体指标中包括

本土企业和外资企业，用 500 强总部企业数量衡量本土企业集聚度，用 FDI 金额反映国际贸易中心城市对全球资本的集聚能力，并通过贸易竞争力指数反映贸易主体的国际分工地位和国际竞争力。

(3) 贸易功能指标突出国际贸易中心城市的基础设施支撑能力。贸易城市一般从港口发展起来 (O’ Connor, 1989), 港口功能是国际贸易中心的基础功能。随着为贸易配套的服务类别增多，从直接的通关服务、货运服务，衍生出与贸易有关的研发、物流、分拨、分销、售后等服务 (张娟，2017)。由于大量的服务，尤其是专业服务以人员流动为载体，因此本文以空港旅客集散指标衡量服务贸易集散能力。同时，顺应数字技术促进经济全球化的趋势 (沈玉良、彭羽，2020), 发挥数字对服务贸易的推动作用，数字基础设施是贸易数字化的基本要求，包括 5G 布局、带宽、数据中心等硬设施，以及跨境数据可流动的软设施，本文以全球联结指数来判断城市的数字贸易基础设施能力。

(4) 贸易环境指标突出国际贸易中心城市的营商环境。环境指标是各类有关城市地位和竞争力指标体系的通用指标。一是通过获得信贷指标反映国际贸易中心的法律框架对借贷双方的保护程度，用世界银行营商环境报告中的获得信贷得分表示，体现城市提供贷款便利度和征信服务提供商的覆盖范围和开放程度。二是通过合同执行指标评估交易环境，用世界银行营商环境报告中的合同执行得分，体现城市为营造稳定公平透明、可预期的营商环境提供的司法服务和保障程度。三是通过跨境贸易便利化指标反映国际贸易中心通关效率，用世界银行营商环境报告中的跨境贸易得分，体现跨境贸易的便利化程度。开放是贸易要素能够跨境流动的先决条件，也是打造良好贸易环境的先决条件。国际贸易中心产业和贸易内容的服务化，不仅包括货物贸易开放，还包括服务贸易开放，尤其是服务贸易开放能够通过全球价值链传导，形成对制造业的正向外溢效应 (夏杰长等，2020)，以及贸易主体和规模的提升。测算开放水平的指标主要有两类：一类是规模型指标，主要用货物贸易、服务贸易、对外投资、利用外资等的总额或占比来衡量开放结果；另一类是制度型指标，主要用来测度经济制度和经济政策的开放水平，如货物贸易关税和非关税壁垒水平 (李计广、李秋静，2020)、OECD 服务贸易限制指数 (夏杰长等，2020)。本文采用制度型指标，通过加权平均关税税率及服务贸易限制指数的反向指标来反映新型贸易方式的开放创新发展潜力。

3. 评估对象

根据克拉克 (2018) 分析，阿姆斯特丹、里斯本、伦敦和安特卫普是钻石贸易的中心，而中国香港、伦敦和上海是国际贸易中心城市。因此，可以将国际贸易中心城市归纳为两类：一类是按照区域范围，分为国际贸易中心城市和区域贸易中心城市。另一类是按照专业范围，分为综合型国际贸易中心城市和专业型国际贸易中心城市。本文选取上海、纽约、伦敦、东京、新加坡、中国香港 6 个城市作为样本，应用国际贸易中心指标体系进行对比研究，这 6 个城市更符合综合型国际贸易中心城市的要求，与这些城市进行对比，可以找出上海的优势和差距 (王子先，2012)。此外，根据可获得性和可操作性原则，这 6 个城市数据较易获得，便于进行各领域的比较，具体指标见表 2。

表 2 全球主要国际贸易中心城市综合指数及分项指数排名

城市	综合指数		分项指数							
	得分	排名	贸易规模	排名	贸易主体	排名	贸易功能	排名	贸易环境	排名
上海	0.4734	3	0.1510	2	0.1123	4	0.1562	1	0.0476	6
纽约	0.4046	5	0.0272	6	0.0427	6	0.1502	2	0.1345	3
伦敦	0.4710	4	0.0729	4	0.1174	3	0.1312	5	0.1245	4
东京	0.3291	6	0.0314	5	0.0971	5	0.1409	4	0.0597	5
新加坡	0.7106	1	0.2267	1	0.1484	1	0.1425	3	0.1680	1

中国香港	0.4820	2	0.1370	3	0.1223	2	0.0378	6	0.1599	2
------	--------	---	--------	---	--------	---	--------	---	--------	---

4. 确定权重

国际贸易中心评价指标体系测度部分最重要的是指标权重的选择，现有研究中赋权方法主要有两种：一种是主观加权法，如德尔菲法和层次分析法，这容易受所属专业领域专家主观因素的影响；另一种是客观加权法，主要包括因子分析、熵权法和变异系数法。因子分析要求选择的样本量必须大于评估指标的数量才能获得巴特利特(Bartlett)检验结果和 KMO 值。本文以 2019 年 6 个国际贸易中心城市发展水平为研究对象，样本量与评价指标的数量相似，最终选定熵权法来确定各指标的权重。

(1) 数据标准化。将各个指标的数据进行标准化处理：

$$y_{ij} = \frac{x_{ij} - x_{j\min}}{x_{j\max} - x_{j\min}} \quad \text{公式(1)}$$

其中 y_{ij} 为经过无量纲化处理的第 i 个单位的第 j 个指标值， x_{ij} 为第 i 个单位第 j 个指标的数据原始值。

(2) 定义标准化：

$$Y_{ij} = \frac{y_{ij}}{\sum_{i=1}^m y_{ij}} \quad \text{公式(2)}$$

(3) 求各指标的信息熵。

指标信息熵值 e 和信息效用值 d , 第 j 项指标的信息熵值为：

$$e_j = -\frac{1}{\ln m} \sum_{i=1}^m Y_{ij} \ln Y_{ij} \quad \text{公式(3)}$$

信息效用值为：

$$d_j = 1 - e_j \quad \text{公式(4)}$$

(4) 评价指标的权重。

信息效用值越大，表明指标越重要，对评价的重要性就越大。最大可以得到第 j 项指标的权重为：

$$w_j = \frac{d_j}{\sum_{j=1}^n d_j} \quad \text{公式(5)}$$

(5) 求解综合评价价值:

$$F = \sum w_j y_{ij} \quad \text{公式(6)}$$

本文运用 MATLAB 程序使用熵权法以及专家打分法,对 13 个二级指标进行赋权,从而计算得出全球 6 个国际贸易中心城市竞争力指数的综合得分 F。根据一级指标总数,确定各一级指标的权重为 25%,贸易规模下各二级指标权重为 12.5%,贸易主体下各二级指标权重为 8.3%,贸易功能下各二级指标权重为 8.3%,贸易环境下各二级指标权重为 5.0%(表 1)。

二、六大国际贸易中心城市竞争力评价

通过对全球主要国际贸易中心城市竞争力指数的测算,结果显示,6 个国际贸易中心城市的综合得分排名依次为新加坡、中国香港、上海、伦敦、纽约、东京,其竞争力综合指数得分分别为 0.7106、0.4820、0.4734、0.4710、0.4046、0.3291。

1. 新加坡

新加坡综合得分 0.7106,居第 1 位。其中,贸易规模、贸易主体、贸易环境 3 个一级指标得分分别为 0.2267、0.1484、0.1680,均居第 1 位;贸易功能一级指标得分 0.1425,居第 3 位。新加坡将贸易作为立国之本,发挥地理位置优势建立了货物码头,随后持续打造世界一流的贸易基础设施、推出“环球贸易商计划”、创建人才居留便利环境,不仅保持了货物贸易的全球优势地位,而且在服务贸易方面获得竞争优势。新加坡实施零关税,也较少实施服务贸易管制措施,其在贸易自由指标上的得分排名靠前(图 1)。

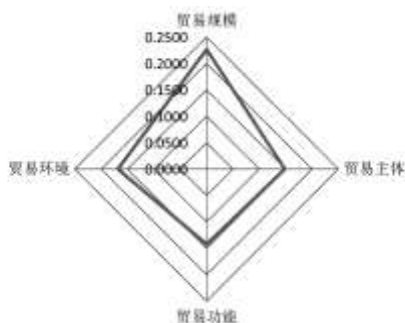


图 1 新加坡一级指标得分雷达图

2. 中国香港

中国香港综合得分 0.4820,居第 2 位。其中,贸易规模、贸易主体、贸易功能、贸易环境 4 个一级指标得分分别为 0.1370、0.1223、0.0378、0.1599,分别居第 3 位、第 2 位、第 6 位、第 2 位。中国香港是亚太地区非常重要的交通枢纽,凭借背倚中国内地和面向国际大市场的优势,是最重要的国际贸易中心城市之一。中国香港始终奉行经济自由发展理念、自由的经济政策及支持多边贸易制度,是全球最为开放的经济体之一,公司所得税、公司承担的社保费用、增值税/间接税三大主要公司税负均为全球最低,吸引世界上各类贸易主体集聚。2003 年中国香港与中国内地签订的《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》(CEPA)涵盖货物贸易、服务贸易、投资及经济技术合作四大领域,加强了两地货物和服务贸易关系,促进两地贸易及投资。中国香港一直是境外与中国内地以及粤港澳大湾区通商的转口港,亦是内地进行对外贸易的主要通道(图 2)。

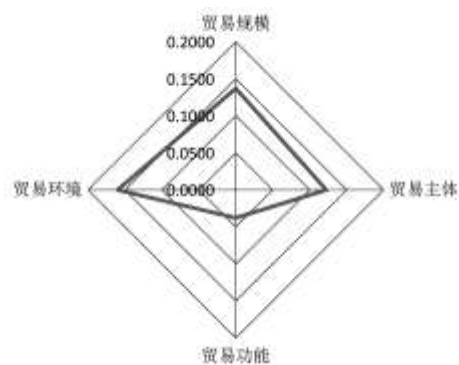


图2 中国香港一级指标得分雷达图

3. 上海

上海综合得分 0.4734, 居第 3 位。其中, 贸易功能一级指标得分 0.1562, 居第 1 位; 贸易规模、贸易主体、贸易环境 3 个一级指标得分分别为 0.1510、0.1123、0.0476, 分别居第 2 位、第 4 位、第 6 位。得益于区位优势、腹地产业和市场优势, 经过改革开放 40 多年贸易发展的积累, 2016 年起, 上海口岸贸易额已超越中国香港、新加坡等国际贸易中心城市, 居全球城市首位。根据 OECD 发布的服务贸易限制指数, 2019 年上海服务贸易限制指数在 6 个城市中最高, 近 5 年来上海服务贸易限制指数改进程度也最高, 说明中国在服务贸易领域正在持续加大开放力度, 但仍有较大提升空间。货物贸易是上海作为国际贸易中心城市的主要优势, 相较其他城市具有绝对优势, 也说明区域价值链的贸易内容决定了国际贸易中心城市的贸易内容和产业基础(图 3)。

4. 伦敦

伦敦综合得分 0.4710, 居第 4 位。其中, 贸易规模、贸易主体、贸易功能、贸易环境 4 个一级指标得分分别为 0.0729、0.1174、0.1312、0.1245, 分别居第 4 位、第 3 位、第 5 位、第 4 位。伦敦地理位置具有天然的优越性, 面向泰晤士河入海口, 背靠英格兰巨大城市带。工业革命后, 伦敦逐步发展成为国际贸易中心。二战以后, 随着全球产业区域分工格局的变化, 伦敦从对贸易流的控制转向对贸易增加值和大宗商品的定价, 国际贸易中心的功能属性逐渐转向金融化。从指标结果看, 伦敦推动服务贸易自由化, 完善数字基础设施, 推动数据跨境流动, 使其在服务贸易规模、服务贸易自由和主体竞争力等指标方面具有优势(图 4)。

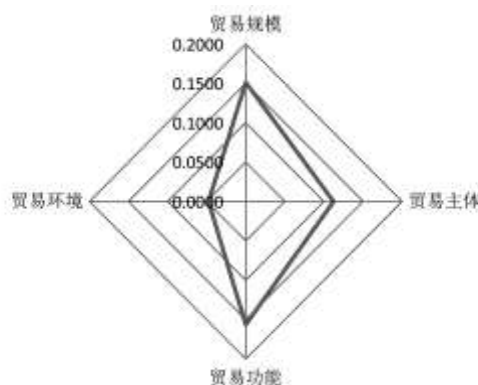


图3 上海一级指标得分雷达图

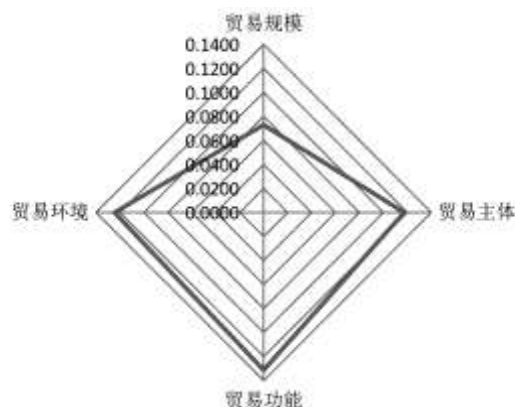


图4 伦敦一级指标得分雷达图

5. 纽约

纽约综合得分 0.4046, 居第 5 位。其中, 贸易规模、贸易主体、贸易功能、贸易环境 4 个一级指标得分分别为 0.0272、0.0427、0.1502、0.1345, 分别居第 6 位、第 6 位、第 2 位、第 3 位。纽约早期凭借其港口及制造业基础, 汇集来自全美、欧洲乃至全球的货物, 成为全球最大的港口以及连接美国与欧洲的国际贸易中心。纽约口岸进出口总额一直占据全美外贸总额的 40% 左右, 1985 年纽约港集装箱吞吐量居世界第 1 位。与伦敦类似, 随着城市功能逐渐转向金融、文化等领域, 纽约港口货物集散优势地位让位于新加坡、中国香港以及上海等城市, 但在数字设施支撑能力方面又取得领先地位, 使其贸易功能指标排名居第 2 位。与此同时, 纽约作为国际金融中心, 在获得信贷、合同执行等贸易金融环境方面表现突出, 贸易环境指标排名居第 3 位(图 5)。

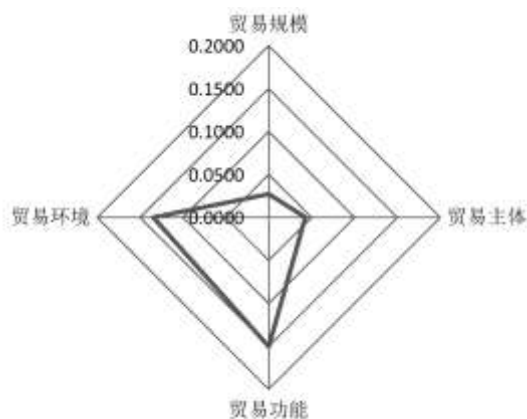


图5 纽约一级指标得分雷达图

6. 东京

东京综合得分 0.3291, 居第 6 位。其中, 贸易规模、贸易主体、贸易功能、贸易环境 4 个一级指标得分分别为 0.0314、0.0971、0.1409、0.0597, 分别居第 5 位、第 5 位、第 4 位、第 5 位。东京位于日本本州岛东部、关东平原南端。1980 年代, 随着日本成为世界贸易大国, 东京也成为国际贸易中心。由于日元升值和美日贸易摩擦升级, 日本开始实施内需强国和投资大国战略。伴随大规模的生产海外转移, 绝大部分制造业产品已实现海外采购、生产和供应。日本本土企业主要提供研发、经营管理、人才培养等服务, 以及提供原材料和中间产品。目前, 日本对外贸易规模约占经济总量的 11%, 东京的外贸进出口总额约占日本全国

的 40%, 东京国际贸易中心随着生产基地在海外布局进行了转型, 更多是发展服务贸易。虽然东京作为国际金融中心的地位已超越其国际贸易中心的地位, 贸易功能的转移并没有从根本上动摇其国际贸易中心地位, 其总部营运功能和空港旅客集散能力二级指标均排名第 1 位。通过 1990 年代的经济改革, 日本在放宽产业管制、降低市场准入标准、优化贸易结构、减少贸易壁垒、实施贸易便利化和投资自由化策略等方面取得诸多成效(图 6)。

三、上海国际贸易中心的优劣势分析

根据贸易规模、贸易主体、贸易功能和贸易环境 4 个一级指标的得分情况看, 上海具体的排名和比较情况如下。

(一) 贸易功能指标

贸易功能指标反映国际贸易中心的基础设施支撑能力, 以港口、空港、数字口岸等集散能力体现。其中, 港口货物集散能力指标: 2019 年上海口岸集装箱吞吐量高达 4331 万标准箱、连续 11 年排名世界第 1 位, 体现了长三角区域以及全国腹地制造和消费能力, 排名位列 6 个城市之首。空港旅客集散能力指标: 根据国际机场协会数据, 上海与全球的通达性逐渐提高, 2019 年浦东国际机场和虹桥机场合计旅客吞吐量达 12179.8 万人次, 高于纽约、中国香港和新加坡, 略低于东京和伦敦。上海航空运输服务与世界最高水平的差距较小, 排名第 3 位。数字设施指标: 以华为《2019 全球联接指数报告》国家数据代替城市数据, 上海得分 57, 位居纽约(85)、新加坡(81)、东京(75)和伦敦(74)之后, 排名第 5 位。上海的差距主要在信息与通信技术基础设施。上海国际贸易中心的港口和空港的支撑能力具有国际领先优势。上海仍需继续发挥口岸功能, 尤其要加强数字口岸集散能力建设。

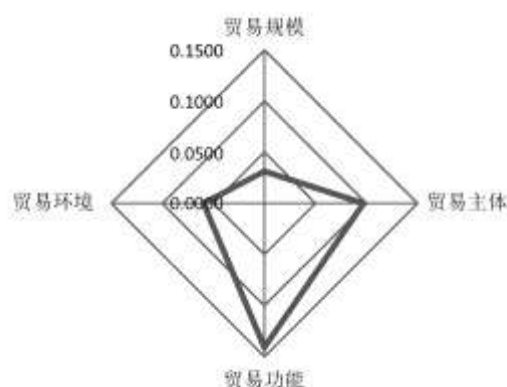


图 6 东京一级指标得分雷达图

(二) 贸易规模指标

贸易规模指标反映国际贸易中心货物贸易和服务贸易的集散能力, 以货物贸易、服务贸易规模体现。其中, 货物贸易规模指标: 2016 年起, 上海口岸货物贸易额已超越中国香港、新加坡等城市, 居世界城市首位, 2019 年占全球货物贸易总额的 3.2%, 保持了全球最大货物贸易口岸城市地位。服务贸易规模指标: 2019 年, 上海服务贸易总额占全球比重为 1.5%, 高于中国香港、东京和纽约, 但与新加坡(3.3%)、伦敦(2.4%)相比还有一定差距。上海货物贸易规模和服务贸易规模已排在全球前列, 尤其是货物贸易具有突出优势, 上海需进一步发挥货物贸易支撑作用, 推动服务贸易创新发展。

(三) 贸易主体指标

贸易主体指标反映国际贸易中心的全球资源配置能力，以总部企业规模、跨国企业规模、主体竞争力体现。其中，总部营运功能指标：根据 2019 年《财富》世界 500 强排行榜，上海 500 强总部企业数量为 9 家，高于中国香港和新加坡，但与东京(39 家)、纽约(19 家)和伦敦(15 家)相比差距较大。国际企业集聚指标：2019 年上海利用外资规模达 190.0 亿美元，高于纽约和东京，低于新加坡(920.8 亿美元)、中国香港(683.8 亿美元)和伦敦(242.4 亿美元)。新加坡、中国香港、伦敦利用外资主要集中在投资控股、批发零售、金融等领域，上海服务业引资规模还不够。主体竞争力指标：上海口岸贸易额具有领先优势，出口额大于进口额，上海国际贸易竞争力指数最高，体现了上海具有较高的出口市场占有率。上海本土跨国公司总部和国际企业等主体集聚与其他城市相比还有差距，还需发挥金融业、信息服务业等行业吸引外资的优势，进一步增强全球供应链整合能力，发挥双循环战略链接作用，加快高能级贸易主体集聚的发展趋势。

(四)贸易环境指标

贸易环境指标反映软环境对于国际贸易中心竞争力的正向推动作用，以获得信贷、合同执行、跨境贸易便利化、贸易自由体现。其中，合同执行指标：以世界银行《营商环境报告》国家数据替代城市数据，2019 年上海合同执行指标上升 1 位，得分 81.6, 排名第 2 位，与第 1 位的新加坡(84.5)相比差距较小，说明上海已具有提供国际高水平专业司法服务和保障的能力。获得信贷指标：以世界银行《营商环境报告》国家数据替代城市数据，2019 年获得信贷指标全球排名中，上海在信贷合法权利力度的 12 个问题中有 8 项未得分，与其他城市差距较大，排名第 5 位。跨境贸易便利化指标：上海跨境贸易便利化指标排名第 5 位，与其他城市相比，上海跨境贸易所用时间与成本较高。贸易自由指标：中国香港和新加坡是自由贸易港，伦敦、纽约和东京作为老牌的国际贸易中心城市，也已基本消除贸易壁垒，上海货物贸易和服务贸易自由指标均居末位。上海营商环境还不够优化，货物贸易和服务贸易自由化程度相比其他城市较弱。上海需进一步推动贸易自由化、便利化，为货物和服务跨境流动营造更加安全、高效、便捷、公开、透明、可预期的营商环境。

四、提升上海国际贸易中心竞争力的对策建议

(一)提升上海国际贸易中心国内国际市场战略链接功能

国际贸易中心城市发展与所在区域市场规模、内容和地位紧密关联，从内区域看，长三角区域是我国人口最多、市场最大的区域之一，以服务辐射长三角货物集散为主要功能的上海口岸贸易额已超越中国香港、新加坡、东京等城市。从外区域看，《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)的签署将使亚洲市场内部合作性和全球地位进一步提升。上海跨国公司总部数量还少于新加坡和中国香港，本土跨国公司总部数量少于东京，市场资源配置能力有待增强。随着长三角区域、亚洲区域市场一体化加快推进，上海国际贸易中心建设可充分利用长三角区域枢纽区位优势，从提升总部功能发力，从点上政策突破到面上统筹，对外汇、人才、贸易便利化、数据跨境流动进行系统安排，集聚跨国公司总部；从结算、采购、营销、物流、分拨等功能层面进行分类施策，推动贸易主体营运功能衍生；发挥金融、保险、咨询等专业服务优势，使上海成为长三角区域、国内企业国际营销网络的开拓通道。

(二)推动上海国际贸易中心内涵的服务化和数字化

服务化和数字化是提高产业链增加值、提升价值链地位的路径，也是上海国际贸易中心相较其他城市的短板。一方面，服务贸易的发展，不仅能为旅游、运输、金融、专业等服务贸易创造效益，还能使货物贸易增加值得到提升。上海可借鉴纽约、伦敦等经验，以货物交易为内容，以金融、专业服务贸易为支撑，重点发展大宗商品现货和期货交易市场，掌握进口商品交易定价权。借鉴中国香港、新加坡等经验，以货物为服务对象，发挥采购、订单和结算等服务优势，实现离岸贸易创新突破。发展研发、维修、会展等服务，为生产制造提供增值配套服务。另一方面，电信和互联网技术革命使得远距离协调复杂活动变得更加简单、迅速、安全，以实物为载体的程序、技术、书籍等可以在线传输，以商业存在形式实现的金融、保险、支付等服务贸易可以在线交易和交付。上海可依托国际互联网数据专用通道建设，提升数字贸易基础设施的便利化水平，推动贸易数字化

和数字贸易规模化跃升。

(三)推动完善上海国际贸易中心贸易环境

知识产权保护、环保、劳工等高标准“边境后”规则日趋成为全球经贸博弈焦点，上海可加强公平竞争、知识产权保护、政府采购、环境等“边境后”经贸规则探索。长三角区域市场一体化合作机制推进以来，已在重要产品追溯、信息互通、“单一窗口”系统对接和数据共享等方面取得成果。“十四五”时期，上海可推进长三角区域市场协调与审查制度、政府采购制度的实践，为我国开展竞争中性原则先行先试；建立长三角区域议事协调与争端解决机制，为我国探索投资争端解决机制的相关安排；建立长三角区域知识产权保护制度，扩大知识产权保护的适用范围，放宽可注册商标要素范围承诺，探索允许气味等非可视物注册商标，完善知识产权边境保护制度等；依托长三角生态绿色一体化发展示范区建设，探索实施环保措施和贸易规则协调统一。

参考文献：

- [1]Hymer S.H.The Multinational Corporation and the Law of Uneven Development[M].Publication of the Economic Growth Center,Yale University,1972.
- [2]O’ Connor.Australian ports,metropolitan areas and trade-related services[J].The Australian Geographer,1989,20(2):170.
- [3]Sassen,S.The Global City[M].Princeton University Press,1991.
- [4]李计广，李秋静.中国推进高水平开放：内涵、标准与评估[J].国际贸易，2020(4):4-13.
- [5]格雷格·克拉克.全球城市简史[M].北京：中国人民大学出版社，2018.
- [6]沈玉良.国际贸易中间商、贸易交易方式与贸易监管制度改革[J].科学发展，2010(10):86-90.
- [7]沈玉良，彭羽.海南自由贸易港建设思路[J].中国口岸科学技术，2020(4):4-11.
- [8]魏浩.中国30个省市对外贸易的集聚效应和辐射效应研究[J].世界经济，2010,33(4):68-84.
- [9]夏杰长，肖宇，孙盼盼.以服务业扩大开放促进中国产业升级：理论逻辑与政策思路[J].国际贸易，2020(6):4-13,79.
- [10]王子先.上海国际贸易中心建设在全国外贸转型升级中的先导作用[J].国际贸易，2011(10):34-38.
- [11]张娟.服务业跨国公司的贸易效应[M].北京：经济科学出版社，2017.
- [12]张娟.进口博览会视角下上海国际贸易中心建设的内涵和路径[J].国际贸易，2019(5):38-46.