

本书由上海对外经贸大学085项目 (Z08512504、Z085GSGL14024) 资助、
国家社科基金一般项目“国有大型企业董事会重构研究” (12BGL003) 资助

城市产业成长与 治理结构变革

THE DEVELOPMENT OF
CHINESE CITY INDUSTRY AND THE CHANGE OF
GOVERNANCE STRUCTURE

CHINESE CITY INDUSTRY

混合所有制改革进一步释放多元资本融合治理活力
多元资本融合治理激发企业创新活力，推动城市产业转型升级
多元资本治理推动珠三角成为世界级经济体
民资催化国资，推动国有企业深耕市场和精细管理

AND

嵇尚洲 著

THE CHANGE OF

GOVERNANCE STRUCTURE



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

本书由上海对外经贸大学085项目 (Z08512504、Z085GSGL14024) 资助

国家社科基金一般项目“国有大型企业董事会重构研究” (12BGJ003) 资助

**THE DEVELOPMENT OF
CHINESE CITY INDUSTRY AND THE CHANGE OF
GOVERNANCE STRUCTURE**

嵇尚洲 著

**城市产业成长与
治理结构变革**



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

城市产业成长与治理结构变革/嵇尚洲著. —北京: 经济管理出版社, 2014. 12

ISBN 978-7-5096-3444-8

I. ①城… II. ①嵇… III. ①城市经济—产业结构调整—研究—中国 IV. ①F299.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 247773 号

组稿编辑: 贾晓建

责任编辑: 贾晓建

责任印制: 黄章平

责任校对: 赵天宇

出版发行: 经济管理出版社

(北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 A 座 11 层 100038)

网 址: www.E-mp.com.cn

电 话: (010) 51915602

印 刷: 大恒数码印刷 (北京) 有限公司

经 销: 新华书店

开 本: 720mm×1000mm/16

印 张: 17.75

字 数: 328 千字

版 次: 2014 年 12 月第 1 版 2014 年 12 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5096-3444-8

定 价: 48.00 元

· 版权所有 翻印必究 ·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部负责调换。

联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974 邮编: 100836

前 言

城市由于其密集的人口、大量的投资、多样化的需求成为产业发展集聚区，产业集聚有利于实现规模经济和范围经济，使得越来越多的企业向城市集中，推动城市的进一步发展。因此城市与产业是相辅相成的和谐共生关系，城市依赖于产业的支撑，而产业发展依赖于城市的要素禀赋资源、文化制度环境。

中国的城镇化水平一直滞后于工业化水平，改革开放后提升迅速。1979年城镇化率只有18.96%，2005年达到42.99%，2012年则达到52.6%，因此改革开放的35年就是城镇化与产业化交相促进的35年。改革开放以来珠三角、长三角和环渤海地区抓改革先机，促产业发展，形成了世界级的三大城市群。

长三角城市群是自发形成、自我成长的模式，由家庭作坊、社队企业形成地域性复杂生产网络，通过股份合作、股权并购，从意大利式产业集群逐步向轮轴式产业集群发展，以集体混合式产权治理为主，产业向城市集中，城市推动产业集聚。

珠三角城市群是外资驱动、内生增长模式的结合，通过引进外资带来现代产业和大规模生产组织方式，带动地方轻工产业的兴起，形成了全球价值链网络与地方乡镇集群网络相互推动，中国港澳台地区资本、地方国资、民间资本混合推动的城市发展模式。

长三角城市群则是在上海浦东开放，国际资本以及中国港澳台地区资本涌入的情形下，地方国资与国际资本合作推动，由乡镇企业转为外资主导，国资在与外资的合作中快速发展，城市由现代产业园区带动快速蔓延，劳动力、资本交错流动，形成密集的城市网络。

环渤海城市群则是在珠三角城市群、长三角城市群兴起后，依靠强大的国有经济和独特的区位优势，吸引跨国资本集聚，推动区域城镇化的快速发展，带动了民营经济的发展。



三大城市群形成了以上海、广州和深圳、北京为中心的都市圈，处于都市圈范围内的城市实际上已经与中心城市之间形成了产业分工关系，产业结构高度接近，产业链相互衔接，中心城市的制造业逐次向边缘城市、外围城市转移。由于改革自下而上的特点，微观治理对宏观治理产生重大影响，形成逆顺序，外资引进、企业成长推动城市产业空间的调整，城市在产业链中不同地位影响城市在城市群中的竞争地位和合作关系，城市群产业发展水平、产业分工合作，影响整个区域的经济治理和经济发展以及在世界经济中的地位。而城市群的发展，城市治理的不断改变，也推动不同产业集群的发展，改变企业治理环境，影响大企业集团的形成和中小企业的快速成长。

虽然总体上中国的工业化水平发展很快，但各城市的产业发展水平仍存在较大差异，沪京广深的三次产业结构基本都呈现三二一的格局，其人均 GDP 按照钱纳里理论早已进入后工业化阶段，但实际上四城市很多产业还停留在传统制造阶段，现代服务业的快速发展和传统制造业大量存在形成产业的错配，两者之间没有形成直接的关联关系，相反传统制造业在争夺宝贵的土地、岸线以及劳动力资源。因此四城市着重要解决的是迅速实现产业升级，摆脱传统制造业的束缚，依靠现代服务业配置制造业资源，提升制造业效率。

一般的城市三次产业结构基本上处于二三一的阶段，属于工业化中期，其产业发展面临的问题则是依赖于资源、国家投资、区位优势等形成的传统优势产业过于庞大，压制了其他产业的发展，而使得产业的结构发生不均衡，这种不平衡反过来又使得传统优势产业的发展难以为继，无法保持原来发展速度，甚至不断下滑。而且随着区位的转换、资源消耗的衰竭，原有的优势可能已逐渐丧失，更加重了这些城市的困难。因此对于这些城市来说最重要的是调结构，要形成各部类相对均衡的格局，要向产业链的两端延伸，从而推动整个制造业的健康发展。

由于不同城市发展阶段的巨大差异，导致企业治理结构呈现二元化特征，位于核心城市的大型集团企业总部与位于二三线城市的子公司有非常大的治理差异，导致企业的经营管理呈现一种复杂性。随着城镇化水平的不断提升，中小城市的文化氛围和制度环境逐步向中心城市靠近，企业的治理环境呈现新的特点，大企业将逐渐把自己的生产和销售网络向中小城市延伸，对于企业并购和产业重组都将有巨大的推动，产业结构会形成新的特点。

目 录

第一章 绪论.....	1
第一节 问题提出.....	1
第二节 研究思路.....	2
第三节 研究方法.....	3
第二章 世界城市产业成长与治理结构变革.....	5
第一节 美国大西洋沿岸城市群.....	5
第二节 北美五大湖城市群.....	8
第三节 美国企业的治理结构变革	10
第四节 日本城市发展与治理结构变革	16
第五节 欧洲莱茵河流域城市群	19
第六节 全球城市群产业结构与治理结构	21
第三章 长三角城市群崛起与治理结构变革	24
第一节 苏南城镇群及乡镇企业崛起	25
第二节 长三角城市群与引进外资	28
第三节 长三角产业集聚与治理结构变革	35
第四节 上海自贸区推动上海及长三角与全球产业链全面对接	45
第四章 芜马巢产业选择	47
第一节 长江经济带产业发展现状	47
第二节 皖江城市带产业特点	50
第三节 芜马巢现状	51
第四节 产业转移理论及国际产业转移趋势	60
第五节 芜马巢产业集中区主导产业选择	70
第六节 芜马巢产业集中区产业发展战略	92



第五章 珠三角城市群	98
第一节 珠三角发展模式与多元资本混合治理	98
第二节 珠三角产业集聚	103
第三节 珠三角发展存在的问题及需求	115
第六章 汕头特区产业选择	117
第一节 海西经济区产业发展存在的问题及需求	118
第二节 潮汕揭产业特点	120
第三节 汕头产业现状	123
第四节 国内民营经济发展的三种模式及转型方向	128
第五节 国际城市产业发展的主要模式及产业转型	132
第六节 汕头的产业模式选择	139
第七节 汕头产业转型路径	145
第七章 京津冀都市圈	185
第一节 京津冀产业现状	185
第二节 京津世界级城市的产业提升	190
第三节 河北省产业机遇与挑战	191
第四节 京津冀产业分工与协作	192
第五节 京津冀企业治理结构变革	193
第八章 石家庄产业选择	196
第一节 石家庄市产业现状	196
第二节 石家庄商业文化与制度环境	228
第三节 石家庄产业结构调整	232
第四节 石家庄承接产业转移	237
第五节 石家庄的产业定位	241
第六节 石家庄产业发展战略	261
参考文献	273
后记	277

第一章 绪 论

第一节 问题提出

改革开放后我国城镇化建设进入高潮，城镇化率从不足 20% 快速提升到 2012 年的 50% 左右。随着大量人口涌入城市，高等教育机构累计培养了近 2000 万专业人才，城市的基础设施快速改善，大量外来资本与本地资源相结合推动本地资本的快速积累，城市的要素禀赋结构发生很大改变。

中国城市的快速发展的驱动力是 FDI，沿海地区是外资引进最集中的地区，为引进外资众多城市大力建设产业园区，引进产业大同小异，形成了千城一面的产业格局，产业结构雷同，恶性竞争浮现，很多城市的产业发展陷入难以抉择的困境。

在全球一体化的产业格局下，每个企业都是全球价值链中一个环节，企业在城市中发展，但企业的订单、业绩依赖于国际市场和全球产业链，而且中国企业基本都集中在装配环节，对上下游的依附程度更高，生产能力的高度集中使得企业的利润率逐步降低，企业与企业之间很难形成合作共赢关系，外资主导下的企业发展以出口为导向，脱离本地市场需求，受国外市场影响大。

随着全球经济进入新的阶段，FDI 流入规模逐渐减少，部分外资企业撤离，海外市场发生变化，发达国家市场需求减少，中国的出口导向型经济面临转型，城市和产业将面临新一轮的重大重构。

在产业重构的背景下，我国业已形成的珠三角的多元治理模式、长三角国资与外资合作治理模式将面临重大挑战，在新产业革命的影响下，全球产业生产组织形式、技术创新与资本合作治理关系都在发生变化，我国的国有企业治理、民营企业治理正在酝酿重大变革，城市发展、产业革命正在催生企业新的治理模式。



在这样的背景下，我们需要重新思考区域城市之间的产业分工关系，需要对城市的产业发展路径、发展现状及存在问题进行分析，总结城市产业发展的主要驱动因素、外部产业转移的机遇和挑战，研究现有治理模式特点及变迁的路径，思考城市产业重构和治理结构变革。

第二节 研究思路

我们的研究将贯穿自下而上和自上而下两条路径：①从长三角、珠三角、环渤海三大城市区域企业成长历史着眼，分析治理结构变革对产业集聚的影响，研究区域城镇化发展历程，对三大城市群的大都会经济圈的形成、城市之间的产业分工与协作、产业集群的治理模式、面临的外部挑战进行研判，研究全球一体化条件下三大城市群在全球城市网络中的地位；②从城市群的国际地位、城市群的治理模式、区域产业集群的现状及其治理特点出发，研究城市在城市群中的地位和作用、城市在外部影响下产业结构调整、城市的外部治理环境与内部治理结构改变，研究城市的产业结构调整与治理结构变革（见图 1-1）。

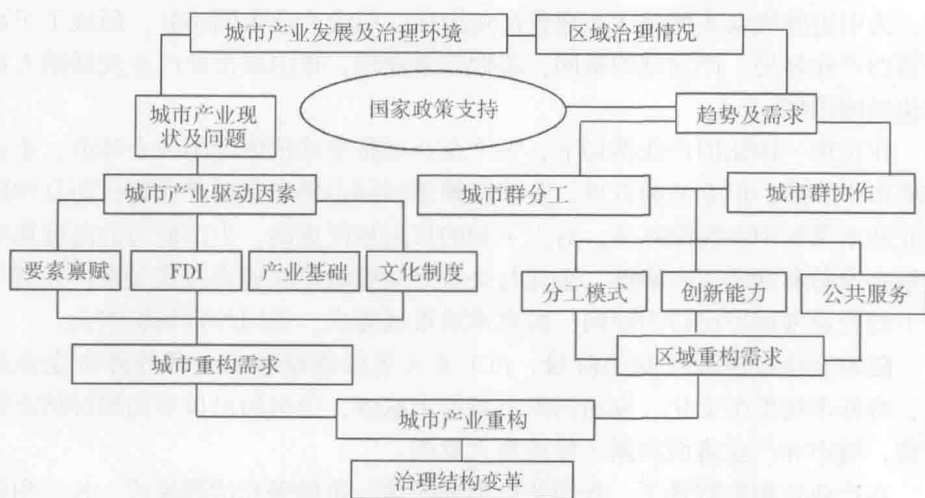


图 1-1 研究思路

(1) 区域治理与城市群产业分工。城市群经济特点和都市圈产业优势：城市在城市群中的地位、区位优势，城市接受都市圈经济辐射、集聚和产业转



移情况。

(2) 城市的内外治理环境：市场发育状况，政企关系，处于何种发展模式，产业集群治理的现状及变革趋势，生产网络的形式及治理特点，全球价值链治理的形式及特点。城市群产业梯次转移，城市产业承接现状。

(3) 城市产业重构与治理变革：从城市自身要素禀赋特点分析现有产业治理模式的变革，研究内外部治理环境变化，生产网络治理特点及全球价值链治理发展，思考城市未来产业重构与治理结构变革。

第三节 研究方法

产业经济学。我们在研究过程中通过运用产业经济学的“SCP”研究架构和波特产业发展和城市竞争的众多理论模式和方法，对城市群的经济特点、都市群的产业发展优势以及城市的产业选择进行研究。

产业集群治理理论。研究集群的主要治理模式，从等级和网络、市场两种不同类型的治理，到集群的组织管理规章制度激励和约束决策权及利益分配和外界交流合作及谈判等全部法律机构制度和文化的安排。

全球价值链理论。对全球价值链的组织结构、权力分配，以及价值链中各经济主体之间的关系协调进行研究，对价值链治理模式进行分析，研究全球价值链升级的机制、类型和路径等。

企业制度及公司治理理论。我们运用产权理论、交易成本理论、制度变迁理论以及契约理论对企业的产权关系、组织结构、交易成本和组织成本、企业权力和控制以及激励机制进行研究。研究制度成本如何推动企业不断变革，产生产业集聚和产业转移，影响到城市群的形成。

产权理论。通过对企业产权的性质与结构、产权的起源与功能以及产权制度的效率比较和产权制度的演变分析，研究如何通过明晰、调整产权安排，以降低交易费用，提高资源配置效率。

交易成本理论。通过对如何测度企业的交易成本，企业交易成本的决定性因素，交易的契约安排，交易类型与相匹配的最经济的规制结构关系，交易费用与纵向一体化和经济组织形式的内在关系等进行研究，解释企业组织行为。

制度变迁理论。探讨制度的起源、构成和功能，影响制度变迁的主要原因，制度变迁的主体、动力、方式、过程和类型以及制度变迁的路径依赖等，说明制度因素在经济发展中的作用。



契约理论。可以分成委托代理理论和不完全合同理论两个发展阶段。委托代理理论是以信息经济学为基础，以研究制度激励约束为核心的新制度经济学中的一种较为独立的分析方法和理论。不完全合同理论主要是研究由于未来世界的不确定性、文字含义的差异以及知识分布的不对称等原因而产生的合同不完全性，以及由此引发的权力和控制的有效配置问题。

城市群及城市发展理论。城市是产业、人群、要素共同聚集在一起的空间，我们运用全球城市区域理论，分析跨国公司主导下的全球城市网络及区域协同专业化分工关系，对区域城市网络与产业的生产组织网络的相互关系进行研究。

城市进化理论。城市化的发展经历城市化、郊区化、逆城市化，再到再城市化。城市化包括了绝对集中时期和相对集中时期。

增长极核理论。1950年由佩鲁提出，城市通过极化效应、扩散效应的发展，使区域经济趋于均衡，然后进入下一轮极化、扩散的发展阶段。

经济全球化理论。经济全球化是世界经济运行机制的日益紧密运动的进程。由于货物和服务贸易的发展以及资本和技术的流动，不同国家的市场和生产日益变得更加互相依存。

全球城市理论。包括弗里德曼全球控制力理论，萨森的全球城市假说，卡斯特的全球网络节点理论，霍普金斯和沃勒斯坦、格里菲等人的全球商品链（Global Commodity Chain, GCC）理论。

第二章 世界城市产业成长与治理结构变革

在美国有纽约、芝加哥、洛杉矶等世界级大都市，这些城市依托特色产业快速崛起，同时向周边地区进行辐射，带动形成世界级的城市群：大纽约区、大芝加哥区和洛杉矶区城市群的形成。在日本同样有大东京区、阪神区、名古屋区三大城市群，欧洲有巴黎—法兰克福、米兰—都灵等城市群。这些城市群以核心城市为依托，形成了大都会经济圈。大都会经济圈具有极大的产业集聚和辐射力，成为一国经济发展的支撑，美国三大都会经济圈对全美 GDP 的贡献率已达到 67%，日本三大都会经济圈对全国 GDP 的贡献率更达到 75%（汪丽，2005）。在这些大都会经济圈中核心城市如纽约、芝加哥、巴黎、东京等成为产业驱动的内核，发挥产业集聚中心的作用，而一些中心节点城市则有效地分担了都会区经济增长的责任，成为部分产业的集中地和驱动中心，与核心城市形成有效的产业分工。这些城市的发展依托产业的集聚，而治理结构与产业结构有着非常密切的关系，城市的发展也改变了企业的外部治理环境，推动了治理结构进一步的变革。

第一节 美国大西洋沿岸城市群

美国大西洋沿岸城市群是世界上首个被认可且公认实力最强的城市群。它以纽约为中心，包含波士顿、费城、巴尔的摩和华盛顿等主要城市。含 10 万以上人口城市 40 个，大小城镇共 200 个，城市化水平达到 90% 以上。面积约 14 万平方公里，约占美国国土面积的 1.5%，但总人口超过 4500 万，约为美国人口的 16%，是美国人口最密集的地区。

纽约在 1820 年以后城市进入快速发展期，这一阶段正是美国铁路大发展时期，1830 年在纽约发行了第一只铁路股票，1850 年铁路股票达到 38 只。



1860~1870年,铁路股票在美国大量上市。交通运输业的快速发展推动纽约城市人口激增,从1820年123000人快速发展到1870年近百万人口的大城市,成为仅次于伦敦、巴黎的世界第三大城市。

依托纽交所的证券交易,纽约的金融业快速发展,开始逐步向周边地区辐射。大西洋沿岸以纽约、费城两个特大城市为核心的区域城市发展轴线形成,区域城市化水平提高。铁路带动制造业和矿业的快速发展,1895~1904年美国发生了第一次合并收购的浪潮,大工业家和金融家联合起来形成了工业托拉斯。1901年美国钢铁公司成立,这是第一次涉及10亿美元以上的重组交易,当时美国的国内生产总值仅为200亿美元,美国钢铁涉及的重组交易相当于美国经济总产出的7%。

1920年以后跨城市的产业集群开始形成,纽约金融、贸易集群,费城的交通运输产业集群,波士顿高科技产业集群、生物制药产业集群,其中,沿波士顿附近128号公路微电子集群更是成为与“硅谷”齐名的高科技聚集地。产业集群与城市群形成互动融合的发展格局。

1950年后,为满足纽约城市内金融、贸易、旅游产业集群的迅速崛起和发展,纽约不断向西扩展“势力范围”,带动了五大湖沿线制造业城镇的兴起,并且依托着广阔的内陆腹地,纽约一跃成为全美头号商业大埠和金融中心,服装业、印刷业等工业部门也有了长足发展。

与此同时,波士顿由于国外贸易受到纽约的挑战,国内贸易又受到远离西部和南部腹地的限制,商业优势不复存在,转而侧重发展自身的与纽约配套的工业集群,费城也在港口城市基础上重点打造金融业、机械制造业产业集群。由于纽约产业集群的迅速膨胀,增强了纽约城市的创新能力,改变了大西洋沿岸城市“群雄并起”的局面,其创新辐射范围以纽约为中心呈扇形向周围其他城市全面展开,并逐步形成由核心纽约,边缘中心城市费城、波士顿等及大批中小型专业化城市构成的,相互依存、有机联系的城镇体系,由于产业集群的相互管理,城市间的联系逐渐加深,城市群的雏形出现。

20世纪70年代以后,伴随着被称为“阳光带”的西部和南部等新兴地区的蓬勃发展,以及经济全球化下日本、东南亚和欧盟等地区经济实力的增强,波士华城市群内的制造业受到不同程度的冲击,一些以制造业活动为主的产业集群受到严重打击,不少企业纷纷迁移该地,经济出现下降,但同时一些以新兴经济部门如服务业或高科技行业,则迅速发展起来,商务服务业、金融保险和不动产业等生产服务业产业集群的发展又带动城市出现新一轮的增长,美国的纽约、费城、巴尔的摩、波士顿迅速发展成为波士华城市群的经济中心,并



且以其巨大的技术经济能量向腹地进行辐射和扩散,形成大规模的产业集聚和城市绵延,城市群规模渐渐壮大起来。

进入 20 世纪 90 年代以来,高科技产业集群逐渐成为美国波士华城市群经济发展的新动力,高科技产业和研究机构、高校在城市群内聚集,增强了城市的科技创新能力和孵化功能,为城市群经济的持续发展提供了强大的后劲,高端的制造业和知识密集的服务业产业集群的升级和发展带动了城市产业结构不断升级换代,创新产出不断涌现,导致都市区空间范围扩大,并沿着发展轴紧密相连,大都市自身的形态演化和枢纽功能逐渐走向成熟,波士顿、纽约、费城和华盛顿四大都市群横向蔓延,相互连接,最后发展为跨越数州、具有强劲竞争实力的波士华城市群。

整个波士华城市群的形成,以其功能的整合和城市服务效率的提高,为整个美国的企业和商业繁荣,带来巨大财富。波士华城市群在世界城市中的地位以及对于世界经济的影响能力,来自于大都市圈内的区域分工格局。纽约作为全美的金融和商贸中心,有着最为发达的商业和生产服务业,为这一地区提供了多种重要的服务。波士顿集中高科技产业、金融、教育、医疗服务、建筑和运输服务业,其中高科技产业和教育是波士顿最具特色和优势的产业,20 世纪 50 年代后,沿波士顿附近 128 号公路形成了与“硅谷”齐名的高科技聚集地,成为世界著名的电子、生物、宇航和国防企业中心。费城地理位置优越,经济结构比较多样化,费城港是美国最繁忙的港口之一,集装箱容量在北美各大港口中位居第二,港口发展带动了费城整个交通运输业的扩展,使费城成为纽约都市圈的交通枢纽。华盛顿市作为全美政治中心和世界大国首都,在国际经济中有着重要影响,全球性金融机构,如世界银行、国际货币基金组织和美洲发展银行的总部均位于华盛顿。巴尔的摩市区与华盛顿特区的接近使得它分享了很多联邦开支和政府采购合同,同时国防工业在巴尔的摩有了很大发展。

波士华城市群的空间扩张,经历了点轴扩张和联网辐射两个阶段:起初,少数经济中心集中在沿海的重要港口城市,呈斑点状分布。随着极化和扩散作用不断增强,中心港口城市的规模急剧扩大,周边地区中小城市数量也显著增加。波士华城市群中的中心城市形成了各自的都市圈。沿海主要交通干线将中心城市连接起来,都市圈沿着海岸方向扩展融合,并且在干线两侧集聚人口和各种经济要素,形成新的聚落中心。在此基础上,整个区域建立起具有密切联系的功能性网络,形成了区域发展的空间一体化。



第二节 北美五大湖城市群

北美五大湖城市群从芝加哥经底特律、克利夫兰，到匹兹堡和加拿大的多伦多、蒙特利尔，纵跨美国和加拿大两国边界。它的兴起得益于五大湖地区丰富的煤铁资源和便利的水运，重工业发达。

弗吉尼亚理工学院暨州立大学的大都会研究所将五大湖城市群归为美国十个主要城市群之一，认为其未来发展将超越其他大都市区，预计未来几十年全国一半的人口增长和 2/3 的经济增长都会来自于五大湖城市群。

附近有优质大煤田，通过大湖和内河廉价运入苏必利尔的铁矿石。又占据大湖区和大西洋沿岸中部两大制造业带之间的有利位置，发展钢铁工业条件优越。从 19 世纪中叶到 20 世纪中叶，在国内钢铁产品供应中一直处于领先地位，有“钢都”之称。在钢铁工业基础上，建立了重型机器制造、化学、原子能、电气器材、金属加工和运输机械等工业。

1836 年芝加哥开凿连接密歇根湖和密西西比河的伊利诺伊—密歇根运河，运河的开凿沟通了大湖区和密西西比河谷之间的贸易，为芝加哥城市的发展提供了新的机遇。中西部的谷物、威斯康星州和密歇根州的木材、北部大湖地区的铁、东部的货物和人员等，都通过水路汇集到芝加哥。芝加哥的食品和林木加工业快速发展起来，另外，家用器皿、服装、马车、船具、农用机械设备、建材以及印刷业等早期制造业也发展起来了。

1848 年芝加哥开始建设铁路，铁路将中西部生产要素连接起来，促进了芝加哥制造业的多样化，铁路铺设对钢材和铁路设备等大量需求，也为芝加哥发展钢铁业提供了广阔市场，而 19 世纪 60 年代五大湖地区铁矿、煤和石灰石等资源普遍开采，则使芝加哥钢铁业的诞生出现可能。1865 年“北芝加哥罗林厂”生产出美国的第一钢轨，10 年后芝加哥的钢轨产量已名列全国第一，并诞生了一批大型现代企业，如普尔曼公司等，这不仅为芝加哥的现代制造业——钢铁业奠定了基础，也奠定了芝加哥冶金中心的基础。这一阶段，芝加哥的机械制造业也得到极大发展，在农业商品化过程中，双轮机、播种机、收割机以及蒸汽机等农用机械在中西部市场需求旺盛。1870 年芝加哥在农机制造业方面投资达 86 万美元，在各种制造业投资中占第二位，农机大王麦考密克的收割机产量 1884 年达到 54841 台。1870 年，芝加哥制造业形成规模化优势，钢铁业平均雇佣工人数目相当于纽约同类行业的 6 倍，肉类加工业相当于



纽约的 23 倍，制造业的繁荣使芝加哥成为中西部工业中心城市，中西部企业纷纷将总部设在芝加哥，芝加哥综合服务业逐步发展起来。

在工业化的推动下，芝加哥不断向外扩展。制造业的连续外迁使郊区出现了一批卫星城。最典型的是普尔曼工业城。在一片沼泽地上，经过专家的设计，普尔曼工厂最早将生产和生活功能结合起来而成为一个工业城。芝加哥工业向印第安纳州的扩展开始促成加里（Gary）城的形成。芝加哥外环线的修建也推动了城市的扩展。外环线在郊区将辐射状的铁路线连接起来，拥有便捷的物资和人员流通条件的埃尔金（Elgin）、乔利埃特（Joliet）、沃克根（Waukegan）、奥罗拉（Aurora）、芝加哥高地等结节点很快就形成了一批卫星城，成为芝加哥都市区不可分割的一部分。

随着中西部企业向芝加哥的集聚，芝加哥的现代服务业逐步发展起来。在芝加哥的服务业中最重要的就是金融业。虽然芝加哥商品期货交易所（CBOT）和芝加哥商品交易所（CME）早在 20 世纪前就已经诞生，并发展出大量标准化的交易品种，真正的金融衍生品大爆炸其实是很晚近的事情。与 20 世纪 70 年代后逐步削弱的制造业相比，金融业在同一时期，因微电子产业的发展而异军突起，成为芝加哥的支柱产业。芝加哥的金融业、银行业、证券业、保险业一应俱全，但尤以证券业中的商品、期货和期权为中心。

1972 年，金融期货在 CME 诞生，10 年后成功推出标普指数期货，20 年后首先使用电子交易。芝加哥顺应潮流为电子交易提供便利，大大促进了电子交易的迅猛发展。艾伦·格林斯潘（Alan Greenspan）30 年后曾对金融衍生品的出现作出如下评论：“由于有了金融衍生品，金融体系更加灵活和高效，经济体本身对实体和金融冲击能更好地应对，金融体系的转变是巨大而有益的。”1971 年，CME 是主要交易鸡蛋和猪肉的农畜产品期货交易所，交易量在 300 万笔。2008 年，已经合并了 CBOT 的 CME 又兼并了纽约商业交易所（NYMEX）成为美国最大的商品期货交易集团 CME GROUP。2010 年集团达到了 31 亿笔期货与期权合约的交易量，涉及总资产近 1000 万亿美元。至此，芝加哥已成为当仁不让的世界金融风险管理之都。

虽然现在对金融衍生品的粗放发展有诸多指责，但芝加哥却是金融工程不断推陈出新的受益者。各类金融机构和金融衍生品交易公司如雨后春笋般出现，金融服务业从业人数也达到了近 30 万人。可以说，没有金融业的大发展，芝加哥就不可能完成从制造业向高端服务业转型的历程。

芝加哥作为期货市场的发源地、CBOT、CME、CBOE 以及芝加哥股票交易所（CHX）等期货和证券交易市场，这些期货、证券交易所完善了芝加哥



金融市场体系，增加了当地税收，带动了银行、餐饮、运输、技术等行业的发展，分担了劳动力就业压力，从而促进了芝加哥及其周边城市乃至美国经济的快速发展与繁荣，使地区经济发展与全国甚至国际经济紧密地联系在一起，加速了芝加哥由一个小镇转变为国际性金融中心的步伐。美国 CME 集团的期货和期权交易汇集了全球资本，年交易总量达 1100712533 手，目前日结算资金量超过 1000 亿美元。以巨大市场规模和影响力为基础，CME 集团成为玉米、大豆等多种商品和资产国际定价中心，引导着全球商品的流动；在国际期货交易中心发展中，期货市场作为虚拟经济使得现货市场单一的市场机制得到了完善，巩固和加强了地区经济在全球经济中的地位。

芝加哥的钢铁和底特律的汽车曾经闻名全球。作为传统的制造业基地，芝加哥甚至一度有美国的心脏之称。然而随着产业结构老化、环保不力、污染严重，到了 20 世纪八九十年代，大工业时代的繁华，剩下的只是老旧的城市建筑和让人窒息的污浊空气。有一段时间，五大湖地区的食用鱼类几乎绝种。从那时起，经济转型、产业升级和环境重建，一直是这个老牌都市圈的发展主题。

从传统的制造业基地转变为以服务业为支柱的多元化经济，芝加哥只用了 25 年时间。能在这么短的时间内完成经济转型，除了传统的金融贸易、信息咨询等行业比较发达，以及美国交通运输网络中心这一优势地理位置外，更重要的是，芝加哥建立起了政府和市场、社会的协作机制。很多发展规划、建议和新技术的应用都是先由民间组织提出，再由政府推动实施。

民间组织的高度专业化，使得它们提出的建议、制定的标准既切合实际，又能引领产业发展的方向。在芝加哥，类似招商引资的工作都是由民间组织来完成，对企业需要什么样的商业环境，它们的触觉更加敏锐。

现在，芝加哥已经成为美国中西部的最佳投资地区，许多著名企业将总部设在这里，其中世界 500 强中就有 15 家，包括波音、美国联合航空、英国石油公司等。

第三节 美国企业的治理结构变革

在美国城市快速发展的同时，美国的治理结构也不断进行变革。美国从 1840 年开始，由于铁路的迅速延伸，出于管理上需要，第一次出现了专业的管理人员，铁路公司成为最早的现代工商企业，特别是在南北战争后，这种现