

Viite

Asia

**R- Shanghaista kansainvälinen finanssi- ja logistiikkakeskus**

Asiasanat	KIINA, LIIKENNE, MAAILMANNÄYTTELYT, INVESTOINNIT, KAUPALLIS-TEOLLINEN YHTEISTYÖ, TALOUS JA ELINKEINOELÄMÄ, KAUPPA- JA TALOUSSUHTEET, GLOBALISAATIO
Hoitaa	ASA-10
Hoitaa UE	SNG
Koordinoi	
Tiedoksi	ASA-01; ASA-02; ASA-04; AVS-KEO; AVS-KPO; AVS-PAL; HAL-01; KEO-01; KEO-40; KPO-01; KPO-02; KPO-03; KPO-10; KPO-20; KPO-30; POL-50; STU-00; UKKMI-00; UMI-00; VKO-01; VKO-02; VKO-10; VKO-20; VSI-00 BER; EUE; HNG; KAN; LOS; MOS; NYC; OEC; PAR; PEK; PIE; TOK; WAS CIMO; ELINKEINOELÄMÄN KL; ETELÄ-SUOMEN LÄÄNINHALLITUS; EUAVS; FINANSSIALAN KESKUSLIITTO; FINNAIR OYJ (PAP); FINNFACTS; FINNFUND; FINNVERA; FINPRO; FINTRA; HKI-KAUPUNKI/KV. ASIAT; INVEST IN FINLAND (IIF); JOENSUUN YLIOPISTO; KESKUSKAUPPAKAMARI; LVM; MAAHANMUUTTOVIRASTO; MEK; MERENKULKULAITOS; MMM; MMM/KV-ASIAT; OPM; OPM/KAS; OPM/TIEDEPOLITIikka; OPM/TTN; SITRA; SM/MO; SP; SP/BOFIT; STM; SUOMEN AKATEMIA; SUOMEN KAUPAN LIITTO SK; SUOMEN YRITTÄJÄT; TEKES; TEKNOLOGIATEOLLISUUS; TEM; TPK; ULKOPOLIITTINEN INSTITUUTTI; VALTION TALOUDELLINEN TUTKIMUSKESKUS; VM; VM/KO; VM/KVS; VM/RMO; VNK; VTT; YM; YM/KVY
Laatija jakanut	VM/Kari Varis, UPI/Matti Nojonen, Konfutse-instituutti, Itä- ja Kaakkois-Aasian yliopistoverkosto, Aalto yliopisto, Tampereen yliopisto/Krista Varantola, Turun yliopisto, TKK, Hanken, Kuopion yliopisto, TAIK/Sotamaa, HKK/JOKO, KHO/Hallberg, Espoo, Vantaa, Greater Helsinki Promotion, Itä-Suomen lääninhallitus, Jykes, Lakes, Posek, Suomalais-kiinalainen kauppayhdistys, Finland at EXPO 2010, FECC, Suomen ympäristöklusteri, Suomen Satamaliitto, Finnish Maritime Cluster, Finnish Business Council in Shanghai

**Maaliskuun lopussa 2009 Kiinan keskusjohto hyväksyi suunnitelman rakentaa Shanghaista kansainvälinen finanssi- ja merikuljetuskeskus vuoteen 2020 mennessä. Konkreettisia askeleita otetaan ripeään tahtiin.**

**Shanghai on jo Kiinan logistiikan keskus. Sen satama on maailman vilkkaimpia - rahdin painolla mitattuna suurin. Vuoden 2010 maailmannäyttelyyn menessä valmistuvat massiiviset liikenneprojektit nostavat edelleen kaupungin kansainvälisiäkin yhteyksiä.**

**Shanghai on myös Manner-Kiinan finanssimaailman keskus. Sen pörssi on arvoltaan Aasian toiseksi suurin ja kuudes koko maailmassa. Mitä tarvitaan, jotta Shanghai saavuttaa New Yorkin, Lontoon ja Tokion? Talouskehitys on ollut Shanghaielle edullisempi kuin näille, mutta talouskriisin vaikutuksesta kaventunut ero ei yksin riitä. Kiinan valuutan (renminbi) täysi vaihdettavuus ja ulkomaisten yritysten listautuminen ovat välttämättömiä edellytyksiä. Kuluvan heinäkuun alussa nähtiinkin jo ensimmäiset renminbi -pohjaiset kaupat.**

**Laman kurittaessa muita, hyötyy Shanghai suhteellisesti Kiinan talouskasvun jatkumisesta. Lisäksi Shanghai on tärkeä osa Kiinan kilpailukyvyyn parantamisessa. Kiinan hallitukselle Shanghai on myös näyteikkuna, jossa näkyy Kiinan taloudellinen voima ja renminbin vahvistuva asema.**

Shanghain alueen uudistunut asema ”Lohikäärmeen päänä” merkinnee sen taloudellisen vaikutusvallan vahvistumista entisestään. Onkin ymmärrettävää, että Kiinaan sijoittuneista suomalaisyrityksistä puolet on Jangtse-joen suiston alueella, missä Suomen intressejä tukee myös pitkäjänteinen julkisen vallan läsnäolo. Talouskeskuksen lisäksi Shanghaista on tullut merkittävä kansainvälinen tutkimus- ja kehityskeskus, jossa myös Suomen osaamista arvostetaan.

## Miksi Shanghai?

### ”Lohikäärmeen pää” ja taalan korvaaja?

Vuonna 2008 Shanghain ulkomaankauppa oli 322 mrd USD, eli kaksi kertaa suurempaa kuin koko Suomen. Shanghaissa on 233 monikansallisen yrityksen alueellinen keskus ja 270 ulkomaisen yrityksen T&K keskus. Jangtsejoen suiston alue tuottaa neljänneksen Kiinan BKT:sta ja se on saanut kolmanneksen Kiinaan tulevista investoinneista. Shanghain kaupunki sai vuonna 2008 ulkomaisia suoria investointeja reilusti yli 10 miljardin dollarin arvosta ja naapuriprovinssi Jiangsu houkutteli enemmän investointeja EU-maista kuin mikään muu Kiinan provinssi.

Asema **kansainvälisenä finanssikeskuksena** tarkoittaisi kuitenkin Shanghain tuloa samalle viivalle New Yorkin, Lontoon ja Tokion kanssa. Tähän tavoitteeseen pääsemisessä Shanghailla on vielä matkaa. Globaali talouskriisi nostaa silti Shanghain suhteellista asemaa. Mutta niin kauan, kun renminbi (CNY) ei ole täysin vaihdettava valuutta, toimii **Hongkong** monessa Kiinan kansainvälisenä porttina. Shanghai täydentää taas Hongkongin roolia Manner-Kiinassa.

Kiinan tavoite tehdä kansantasavallan valuutasta dollarin korvaaja edellyttää maailmanluokan finanssikeskusta. Tavoitteena onkin rakentaa Shanghaista monipuolinen ja -tasoinen finanssikeskus tuomalla markkinoille uusia palveluja ja tuotteita. Lainsäädäntöä, verotusta ja valvontasysteemiä muokataan tukemaan kehitystä ja paremmin vastaamaan kansainvälisiä standardeja. Kiinalta odotetaan kuitenkin vielä askeleita palveluiden vapauttamisen suuntaan. Hongkongin kanssa kesäkuussa tehty sopimus on yksi askel. Ulkomaisten yritysten listautuminen Shanghain pörssiin odottaa kuitenkin vielä vuoroaan.

Kiinan valuutan *renminbin* (lyh. CNY, rahayksikkö juan) käyttö ulkomaankaupassa on nyt lähtenyt liikkeelle. Heinäkuun alussa testattiin ensimmäisen kerran CNY:n käyttöä ulkomaankaupan valuuttana. Pilottina oli kolmen shanghailaisyrittäjän kaupat Hongkongin ja Indonesian kanssa. Näin toteutettiin Kiinan keskushallinnon huhtikuinen päätös, joka koski Shanghaita ja neljää Etelä-Kiinan pilottikaupungin ulkomaankauppaa Hongkongin ja tiettyjen Kaakkois-Aasian maiden kanssa. Pilottihanke kattaa keskuspankin valitsemat Manner-Kiinan yritykset (tähän mennessä mukana 140 yritystä).

Tavoitteena on vähentää valuutan vaihdosta aiheutuvia kuluja ja antaa puhtia ulkomaankaupalle. Päätös tukee myös tavoitetta renminbin vapaasta vaihdettavuudesta vuoteen 2020 mennessä. Kaukaisempana tavoitteena lienee dollarin korvaaminen kansainvälisenä valuuttavarantona ja haastaa Yhdysvaltojen talouden hegemonia. Shanghailla on ratkaiseva asema tämän tavoitteen saavuttamisessa. Kiinan hallitus käyttää Shanghaita myös esitelläkseen taloudellista voimaansa, renminbin vahvistuvaa asemaa ja Kiinan ylivoimaisia kansainvälisen merikuljetuksen resursseja. Kiinalainen media onkin ensimmäistä kertaa vuosiin käyttänyt jälleen ”*lohikäärmeen pää*” -nimitystä Shanghaista.

Shanghailla on joka tapauksessa potentiaalia kansainväliseksi finanssikeskukseksi. Suunnitelma on johdonmukaista jatkoa 1990-luvulla tehtyihin päätöksiin tehdä Shanghain Pudongista Kiinan finanssikeskus. Vuonna 2008 Shanghaissa oli kaikkiaan noin 730 finanssialan instituutiota, joista 360 oli kokonaan tai osittain ulkomaalaisomisteisia (Lontoossa 500). Shanghain pörssi on tällä hetkellä maailman kuudenneksi ja Aasian toiseksi tärkein pörssi vuotuisen vaihdon arvolla mitattuna. Vuonna 2008 finanssisektorin osuus Shanghain BKT:sta oli 10 % (Lontoossa se oli 13 %).

## Kiinan logistiikkakeskus

Shanghai on jo nyt maailman suurin satama rahdin painolla mitattuna. Konttien lukumäärän perusteella se on toinen Singaporen jälkeen. Sillä onkin mainiot edellytykset kehittyä **kansainväliseksi logistiikka- ja merikuljetuskeskukseksi**. Siten ei ole ihme, että Shanghaista löytyy myös **Suomen** meriklusterin huiput.

Shanghaiin merikuljetuskeskustavoitteet rakentuvat pitkälti **Yangshanin syväsataman** ympärille. Sen syväsataman rakentaminen aloitettiin vuonna 2002 ja kaksi ensimmäistä rakennusvaihetta neljästä on nyt valmiina. Yangshanin sataman valmistuessa Shanghailla on selvä etumatka kilpailussa maailman muiden tärkeimpien satamien kuten Singapore, Hongkong, Pusan ja Dubai kanssa. Yangshanin syväsatama sijaitsee saarilla 27 kilometriä mantereesta ja satamaa yhdistää Pudongiin 32 kilometriä pitkä silta. Logistiikkayhteyksiä parantaa entisestään *Hongqiaon* lentokentän ympäristöön v. 2010 valmistuva massiivinen logistiikkakeskus.

Kansainväliseksi merikuljetuskeskukseksi Shanghaita rakennetaan parantamalla Shanghaiin sataman infrastruktuuria ja integroimalla Jangtse-joen suiston alueen resursseja tukemaan koko alueen kehitystä. Merikuljetussektorin on jatkossa helpompi saada rahoitusta ja kiinalaisten alan yritysten kilpailukykyä pyritään parantamaan. Merikuljetussektorilla Shanghai tavoittelee muun muassa kasvua öljykuljetuksissa ja kannustaa ulkomaisia investointeja alentamalla investointikuluja. Kansainväliseksi merikuljetuskeskukseksi tullakseen Shanghaiin on panostettava jatkossa määrää enemmän laatuun.

Tavaraa voidaan kuljettaa Yangshanin satamaan tai satamasta muualle Kiinaan maanteitse, rautateitse, Jangtsea pitkin tai meriteitse. Tällä hetkellä noin 85 prosenttia Shanghaiin vientikonteista tulee muista Jangtse-joen suiston kaupungeista ja suurin osa kuljetaan satamaan maanteitse. Tämä on aiheuttanut liikenteen ruuhkautumista, kun noin 5 000 konttirekkaa päivittäin käyttää siltaa mantereen Yangshanin sataman välillä. Vähentääkseen maantieverkoston ylikuormittumista, keskushallitus on hiljattain hyväksynyt ns. Jangtse-joen strategian, jonka tavoitteena on nostaa konttiliikenteen määrää joen satamakaupungeissa kuten Nanjing, Wuhan ja Chongqing. Konttikuljetukset muista Jangtse-joen suiston kaupungeista kuljetetaan ensin Waigaoqiaon satamaan Shanghaissa, josta ne kuljetetaan edelleen vesiteitse Yangshanin satamaan. Osana strategiaa useat joen varren kaupungit kuten Jiujiang ja Chongqing ovat rakentaneet uusia konttisatamia.

Moderni Yangshanin syväsatama ja koko merikuljetuskeskustavoite sai lisänostetta toukokuun alussa, kun Nanhuin alue yhdistettiin Pudongin alueeseen. Yhdistymisen myötä Yangshanin satama, Waigaoqiaon vapaakauppa-alue ja Pudongiin keskittyneet finanssisektorin instituutiot ovat nyt saman hallinnollisen alueen alaisuudessa. Alueliitoksen katsotaan edistävän Shanghaiin kehitystä finanssi- ja merikuljetuskeskukseksi.

## "Kaksoiskeskus"-status ja Shanghaiin asema Kiinan talouskehityksen keulassa

Maaliskuun lopussa 2009 Kiinan keskusjohto hyväksyi Shanghaiin suunnitelman rakentaa kaupungista kansainvälinen finanssi- ja merikuljetuskeskus. Keskusjohdon tuki Shanghaiin "kaksoiskeskus"-statukselle (shuang zhongxin) vahvistaa Shanghaiin johtavaa roolia Kiinan talouden kehityksessä. Shanghaiin finanssisektori pystyy tarjoamaan merikuljetussektorille sen paljon tarvitsemaa rahoitusta ja vastaavasti Shanghai kehittyminen kansainväliseksi merikuljetuskeskukseksi tukee entisestään finanssisektorin kehitystä.

Tämä strateginen päätös on tuonut mukanaan useita aloitteita ja päätöksiä kuten verokannustimia, markkinoiden vapauttamisaloitteita ja lopulta tavoitteena on CNY:n täysi vaihdettavuus. Päätökset on tehty tarkoituksena edistää Shanghaiin modernia palvelusektorin ja kehittyneen teollisuustuotantoa kehitystä. Tämän strategisen päätöksen lisäksi kolme muuta tärkeää projektia vahvistavat Shanghaiin asemaa Kiinan talouden kehityksen kovassa ytimessä. **Jumbojettitehtaan** perustaminen Shanghaiin, Manner-Kiinan ensimmäisen **Disneylandin** rakentaminen Shanghaiin ja myös tähän asti suurin **maailmannäyttely - EXPO 2010** -hyödyttää merkittävästi eri talouden sektoreita.

Kansainvälisen talouskriisi on iskenyt Kiinaankin. Shanghain "kaksoiskeskus"-status on osa Kiinan keskushallinnon toimenpiteitä vastata talouskriisiin. Kyseessä on kuitenkin myös pidemmän aikavälin talouspoliittinen strategia, jonka tavoitteena on rakennemuutoksen nopeuttaminen. Strategian tavoitteena on parantaa Kiinan kokonaiskilpailukykyä ja Shanghai on eturintamassa Kiinan tavoitellessa johtavaa asemaa kansainvälisessä rahoituksessa ja kaupassa. Kiinan kokonaiskilpailukykyä nostetaan talouden rakennemuutoksella, jossa kehittyneellä **palvelusektorilla ja korkealla teknologialla** on keskeinen sija.

Kiinan keskushallinnon Shanghaita koskevat uudet talouspoliittiset aloitteet ovat pitäneet sisällään muun muassa suuremmat vientiveron helpotukset noin 4000 erilaiselle vientituotteelle. Yksityiskohtaisia tietoja Shanghaita koskevasta strategiasta ei ole vielä annettu, mutta kaupungin uskotaan hyötävän elvytystoimista. Uusia Shanghaita suosivia linjauksia odotetaan korkeasti koulutettujen ja ulkomaisten finanssialan asiantuntijoiden houkuttelemiseksi Shanghaihin. Finanssi-, merikuljetus- ja muiden olennaisten sektorien vapauttaminen on osa strategiaa.

"Kaksoiskeskus"-tavoitteessa molemmille tavoitteille on annettu yhtäläinen painoarvo, mutta joidenkin näkemysten mukaan Shanghailla on enemmän potentiaalia tulla nopeammin todelliseksi kansainväliseksi merikuljetuskeskukseksi. Se on jäänyt mediassa finanssikeskustavoitteiden varjoon, mutta todellisuudessa merikuljetuskeskukseen panostetaan nyt enemmän. Finanssisektorilla uudistusten läpivieminen ja säätelyn purkamisen vie enemmän aikaa. Renminbin vapaa vaihdettavuus ja ulkomaisten yritysten listautuminen eivät myöskään toteudu hetkessä.

Shanghain yhdeksi suurimmaksi haasteeksi matkalla kohti finanssi- ja merikuljetuskeskusta ovat useat asiantuntijat todenneet riittämättömät resurssit osaamisessa. Shanghain on keskityttävä houkuttelemaan kaupunkiin riittävästi ulkomaista finanssialan osaamista ja kehitettävä kotimaista finanssialan koulutusta.

### Shanghain "kaksoiskeskus"-status lisää paineita muualla

Shanghaita suosivat talouspoliittiset päätökset saattavat kuitenkin toteutua muiden Kiinan ja Aasian kaupunkien kustannuksella. Kiinan keskusjohdon päätös rakentaa Shanghaista kansainvälinen merikuljetuskeskus tekee Kiinan muitten suurten satamakaupunkien (Shenzhen, Guangzhou, Ningbo, Qingdao, Dalian ja Tianjin) aseman vähemmän kannattavaksi kansainvälisessä merikuljetuksessa. Myös muut Itä- ja Kaakkois-Aasian suuret satamat, kuten Singapore, Hong Kong, Pusan, Kaohsiung ja Yokohama, joutuvat aikaisempaa suuremman paineen alle Shanghain sataman merkityksen kasvaessa entisestään.

Shanghain roolista kansainvälisenä merikuljetuskeskuksena saattavat silti hyötyä muutkin Kiinan kaupungit, erityisesti Jangtse-joen suistoalueella. Samaan aikaan keskushallituksen Shanghaita suosiva talouspolitiikka sekä kaupungille myönnetty uudet investoinnit ja resurssit saattavat heikentää muitten Kiinan suurkaupunkien taloudellista kilpailukykyä ja tämä voi aiheuttaa jännitteitä kilpailevien alueiden ja ryhmittymien kesken.

Joidenkin näkemysten mukaan Shanghain uudistunut asema Kiinan "lohikäärmeen päänä" tarkoittaa taloudellisen vaikutusvallan ja poliittisen dynamiikan uudelleenjakoa Kiinassa. Tämän strategisen päätöksen vaikutukset näkyvät joka tapauksessa myös Kiinan rajojen ulkopuolella.

**Suomen kannalta** näyttää hyvältä, että Kiinan vahvistuvassa finanssi- ja logistiikkakeskuksessa on suomalaisyritysten toimia tukemassa myös julkisen vallan pitkäjänteiset toimet. Suomen virallisen edustuston - **pääkonsulaatin** - osana toimivat sekä **Finpron** että **Tekesin** toimipisteet. Vastikään perustettu **FinNode Kiina** –verkostoa johdetaan Shanghain **FinChi** –innovaatiokeskuksesta. Siinä ovat Shanghaissa aktiivisina jäseninä myös **FECC** (Finnish Environmental Cluster in China), **VTT**, **Suomen Akatemia**, sekä myös opetusministeriön **CIMO**:n kautta lähettämä korkeakouluasiantuntija. Lisäksi alueella vaikuttaa kattava suomalaisten **korkeakoulujen ja alueellisten toimijoiden** verkosto. Aktiivinen **Finnish Business Council** on virallistumassa suomalais-kiinalaiseksi kauppakamariksi.

\*\*\*\*\*

**TAUSTA: Lohikäärmeen pää**

1990-luvulla Kiinan virallinen media kutsui Shanghaita Kiinan "lohikäärmeen pääksi". Vertauksella tarkoitettiin Shanghaiin merkittävää asemaa johtamassa Jangtse-joen suistoaluetta ja koko Kiinaa 2000-luvulle, Shanghaiin nopeaa talouskasvua ja integroitumista maailmantalouteen. Shanghaista vallan huipulle nousseen Jiang Zeminin kauden jälkeen (2002) ilmaisusta tuli vähemmän suosittu. Hu Jintaon ja Wen Jiabaon linja on suosinut tasapainoisempaa alueellista kehittämisstrategiaa ja muut kaupungit kuten Chongqing ja Tianjin ovat kasvattaneet taloudellista merkitystään. Kiinan keskusjohdon tasapainoisempi alueellinen kehitysstrategia on suosinut Kiinan kehittymättömämpiä keski- ja länsiosia osittain vauraan itärannikon kasvun kustannuksella.

Koko 1900-luvun Shanghailla oli tärkeä asema Kiinan talouselämässä, mutta kansantasavallan neljän ensimmäisen vuosikymmenen aikana keskushallinto otti suuren osan Shanghaiin vaurastumisesta. Samaan aikaan Shanghai ei nauttinut vastaavassa suhteessa valtion tulonsiirroista ja resursseista. Erään tutkimuksen mukaan 1949–1985 Kiinan keskushallinto sai tuloja Shanghaista 350 miljardia CNY, mutta investoi Shanghaiin infrastruktuuriin vain 3.5 miljardia. 1980-luvulla Kiinan keskushallinto suosi päätöksissään Pekingiä, Guangzhouta ja uutta Shenzhenin kaupunkia. Vuonna 1990 tehty päätös kehittää Shanghaiin Pudongista Kiinan suurin talousalue oli merkittävä strateginen muutos Kiinan resurssien jakamisessa. Deng Xiaopingin Shanghaiin vierailu vuonna 1992 oli lähtölaukaus Shanghaiin kehitykselle Kiinan talouden veturiksi. Paikallishallitus sai vapaammat kädet paikallisen talouden kehittämisessä ja ulkomaisten investointien houkuttelemisessa. Kymmenen vuoden kuluessa Shanghaista oli muodostunut Kiinan talouden veturi.

Jiang Zeminin vakiinnutettua asemansa Kiinan korkeimmassa johdossa vuonna 1995 ajoi hän entistä määrätietoisemmin Shanghaista Kiinan "lohikäärmeen päätä". Shanghai sai suuren määrän avustuksia ja lainoja keskushallinnolta vuosina 1990–2002, jolloin Jiang oli puolueen johdossa. Shanghaiin investoinnit kaupungin infrastruktuuriin kasvoivat vuoden 1990 CNY 4.7 miljardista 45.1 miljardiin vuonna 2000. Shanghaiin saamat avustukset ja lainat houkuttelivat suoria ulkomaisia investointeja kaupunkiin. Pelkästään vuonna 1993 Shanghai houkutteli enemmän ulkomaisia investointeja kuin yhteensä kymmenen edellisen vuoden aikana. Shanghai kaupunki sai vuonna 2008 ulkomaisia suoria investointeja reilusti yli 10 miljardin dollarin arvosta. Ensimmäisen kerran Shanghaiin johto haki kaupungille asemaa Kiinan kansainvälisenä finanssi- ja merikuljetuskeskuksena jo vuonna 1996.

Keskushallinnon vuosikymmenen kestänyt Shanghaita suosiva talouspolitiikan voidaan katsoa kuitenkin muuttuneen vuosina 2002–2003 Kiinan johdossa tapahtuneen vallanvaihdon myötä. Näinä vuosina Kiinan johdon ns. kolmas sukupolvi, johon kuuluivat Jiang Zemin ja Zhu Rongji, antoi tilaa neljännelle johtajasukupolvelle, Hu Jintaolle ja Wen Jiabaoille. Vuonna 2004 Kiinassa otettiin käyttöön Hun ja Wenin johdolla uusi makrotalouden kontrolliohjelma, joka suosi kehittymättömämpiä maakuntia, erityisesti Länsi- ja Koillis-Kiinassa, sekä maatalous-, energia-, kuljetus- ja hyvinvointisektoreita. Tavoitteena oli myös Shanghaiin ja Jangtse-joen suiston rakennusbuumin rauhoittaminen. Makrotalouden kontrolliohjelman oli osa laajempaa tavoitetta tasapainottaa Kiinan alueellisesti hyvin epätasaisesti jakautunutta taloudellista kehitystä ja vaurastumista. Joidenkin näkemysten mukaan tämä talouspolitiikka on osaltaan vaikuttanut Shanghaiin talouskasvun hidastumiseen, joka alkoi jo muutama vuosi ennen viime vuonna alkanutta kansainvälistä talouskriisiä.

Muutaman viime vuoden ajan Shanghaiin johto onkin aktiivisesti lobannut Pekingissä Shanghaiin suosiollisempaa talouspolitiikkaa. Shanghaiin talouden rakennemuutos modernien palveluiden ja kehittyneen teollisuuden keskittymäksi on nähty välttämättömänä kehityksenä, jonka toteuttamiseen tarvitaan keskushallinnon tukea ja Shanghaiin suosiollista talouspolitiikkaa rahoituksen, tulojen ja verojen kannalta. Pekingissä Shanghaiin suunnitelmien tärkeimpiä tukijoita olivat kaksi Shanghaiin entistä puoluesihteerä Wu Bangguo ja Xi Jinping. Tällä hetkellä Wu Bangguo on Kiinan kansankongressin puhemies ja Xi Jinping Kiinan varapresidentti. Xi Jinping on mainittu presidentti Hu Jintaon seuraajakandidaattina vuonna 2012.

**LIITTEET**

-