

“一带一路”节点城市竞争力测评与优化^{*}

汤 凯, 许锦锦

(郑州大学, 郑州 450001)

摘 要: 节点城市竞争力优化对促进“一带一路”战略构想实施具有重要意义。基于该区域城市特点, 从7大维度选取15项指标构建评价体系, 为体现对“短板”重视, 采用非线性加权综合法对“一带一路”五条线路125个样本节点城市竞争力进行测度, 研究表明“一带一路”节点城市竞争力不平衡性突出; 线路间、各节点城市间差距明显且呈“金字塔”分布; 各城市都有显著的“短板效应”与“长板效应”; 中国城市营商环境较差, 印度城市社会环境较差, 俄罗斯城市两级分化最严重。为顺利实现“一带一路”构想, 强化优势要与补“短板”相结合; 科学定位, 构建多层次城市竞争力体系; 推进“一带一路”与沿线国家发展战略的对接; 优化城市网络, 吸引更多城市加入, 实现城市功能互补; 防范“中阻梗”, 构建“空中丝绸之路”。

关键词: “一带一路”; 节点城市; 城市竞争力

一、引言

城市汇聚了世界80%的GDP和53%的人口, 据世界银行估计, 到2025年城市将聚集60%的人口, 对区域竞争力的研究也不断从国家层面向城市层面转移^[1]。城市竞争力影响因素辨析及量化测度在城市竞争力研究中尤为重要, 作为一个综合的概念, 尚没有公认的统一指标来表示城市竞争力, Michael Poter (1990) 用劳动生产率、OECD (2005) 用人均GDP等单一指标来替代, 但大多数学者和机构则是综合城市竞争力的影响因素来构建城市竞争力的测度指数^[2]。虽然对城市竞争力的理解角度、所选用的理论模型、指标体系和测量方法各异, 但大都涉及反映经济绩效、生活水准、人力资本、科技创新、产业结构等内容。目前国际上影响力较大的有科尔尼管理咨询公司从2008年开始每两年统计公布的全球城市指数, 该指数衡量标准包括了城市的影响力、全球市场、文化以及革新等综合实力等; 英国《经济学家》信息部(EIU)发布的“全球城市竞争力排名”, 主要从经济、人力资源、机构效率、金融产业成熟度、国际吸引力、硬件建设等八个方面衡量^[3]。国内影响力较

大的有中国社科院城市与竞争力研究中心的全球城市竞争力指标体系, 该体系主要包含了城市竞争力的产出指标体系、要素指标体系和产业竞争力指标体系等。

2013年中国提出“一带一路”(One Belt And One Road)战略, “陆上依托国际大通道, 以沿线中心城市为支撑……海上以重点港口为节点, 共同建设通畅安全高效的运输大通道”^[4], 可见推动沿线节点城市建设在一带一路战略中的重要性。不同区域城市竞争力的影响因素有较大差异, 需要基于区域特点构建具有针对性的城市竞争力指标体系。目前中国城市竞争力研究会专门针对“一带一路”相关节点城市进行了排名, 但却仅限于中国的部分城市, 而且研究方法 with 指标内容没有结合“一带一路”节点城市作针对性调整。“一带一路”涉及亚非欧众多城市, 整体上具有与其它区域城市不同的特点, 如果照搬现有的城市竞争力要素指标, 赋予相同的权重, 这显然不慎科学。所以, 本文选取“一带一路”沿线125个节点城市为样本, 构建了针对其区域城市特点的竞争力指标体系, 探究该区域城市竞争力空间分布及影

作者简介: 汤凯(1985-), 男, 江苏睢宁人, 博士研究生, 主要研究方向: 宏观经济管理、城市经济; 许锦锦(1986-), 女, 河南周口人, 博士研究生, 主要研究方向: 宏观经济管理。

* 基金项目: 河南省软科学项目“郑州航空港经济实验区临空经济发展战略研究”(142400410100), 项目负责人: 高友才。

响因素,区分“一带一路”沿线经济、人才、机会的汇聚点,分析提升城市竞争力的路径,并对“一带一路”节点城市网络优化提出建议。

二、“一带一路”节点城市竞争力指标体系构建及测度方法

(一)“一带一路”节点城市竞争力测评分析框架

城市竞争力是其在竞争优势引领下,各方面协同发展,在与其它城市相互竞争与合作中,不断提升城市价值,为城市各利益主体提供各方面的服务并超越对手或比对手城市更快发展的能力^[5]。对城市竞争力的研究尚未形成公认的理论体系,国际上比较有影响力的有哈佛大学波特教授的“国家竞争优势理论”、瑞士洛桑国际关系学院的“国际管理理论”;国内的有北京国际城市发展研究院关于中国城市竞争力的“城市价值链”模型;中国社科院倪鹏飞教授提出的“弓弦模型”^[6]。因对城市竞争力的理解差异所采用的研究视角和选用指标各有不同。

本文认为:城市竞争力是一个综合的系统的概念,不能够用单一的替代指标(如人均GDP)来衡量,而是需要综合考量多种因素;城市竞争力需突出某方面的竞争优势,在竞争优势的引领下,各方面全方位提升,短板的存在会对城市产生强烈的“木桶效应”,即模型的设定选用需要突出“短板”的重大影响;现代全球经济的发展使得城市间紧密联系,所以城市竞争力是城市间竞争与合作中的竞争力,竞争力的考量需要考虑城市间的对外联系能力;对不同城市竞争力的评估需要建立在评价区域的特点与实际发展状况之上,结合城市竞争力的内涵和本质,建立层次分明且具备较高可操作性的指标体系,不能一概而论盲目套用现有指标体系。

(二)“一带一路”节点城市竞争力指标体系构建

根据对城市竞争力内涵的分析,综合“一带一路”沿线国家的实际情况和发展特点,参照国内外代表性的城市竞争力评价指标体系,考虑数据的系统性、可操作性和可比性,采用三层树形结构,从7个维度15项指标构建了“一带一路”节点城市竞争力指标体系(表1):(1)经济发展竞争力。反映城市的产出能力,是城市竞争力的核心。“一带一路”沿线城市经济水平各异,数据获取困难,按一般标准从四个方面衡量:GDP规模(本文所用GDP均为绿色GDP),反映城市的总体经济实力;人均GDP,反映

城市发展水平和生产效率,也是竞争力研究中公认的关键指标;地均GDP^①,反映城市经济聚集能力;GDP增长率,反映城市经济增长速度。(2)产业发展竞争力。反映城市的驱动力水平,是城市竞争力重要支撑。城市是产业的聚集,城市竞争和发展也主要通过产业来实现。城市产业体系由若干细分产业构成,细分产业内部又分为若干部门和环节,故产业竞争力测度既要反映区域内的产业种类,也要反映区域内外部产业之间、产业不同环节之间的联系,从两个方面衡量:产业门类,反映城市现有产业体系构成,从产业门类可以分析城市产业体系是否齐全;产业层次,反映城市现有产业体系在全球产业价值链中的地位,是对城市产业体系质的衡量^[7]。(3)社会环境竞争力。反映城市可持续发展的能力。城市良好的社会环境能够吸引高端生产要素的聚集。“一带一路”沿线国家文化差异显著,教派林立,制度多样,故要特别注重社会环境竞争力的研究。社会环境竞争力包含城市的社会环境、生态环境、文化环境等内容,综合利用城市的通胀率、失业率、犯罪率、政治稳定性、气候、PM2.5、历史文化等情况来表现。(4)对外开放竞争力。反映城市与其它地区联系交流的能力。城市对外开放对城市知名度提升、功能扩散有重要影响,决定着利用外部资本和市场的程度^[8]。城市通过参与全球价值链生产,能够充分发挥比较优势,而“一带一路”沿线一些地区较为封闭,成为城市发展“短板”。从两个方面衡量:跨国公司指数,反映城市跨国公司的数量和质量;全球联系指数,包括对外经济联系度、政治联系度、国际知名度等。(5)营商环境竞争力。反映城市吸引投资汇聚各类生产要素的能力,是城市软实力的重要体现。营商环境会对企业行为产生深刻影响,决定着高端要素资源的流向与集聚^[9],是提升城市竞争力的一个关键环节,“甚至决定着一个经济体的成败”(世界银行首席经济学家考什克·巴苏)。从四个方面来衡量:企业发展指数,包括企业的层次、潜力、数量、质量等;要素供给指数,包括人力资本、金融服务、科学技术、劳动力成本等;市场需求指数,包括当地的需求规模、需求层次、需求增长以及城市所在国家或区域的背景等;制度环境指数,包括城市的经商便利度、经济自由度、政府管理水平等。(6)科技创新竞争力。反映城市的发展潜力,决定城市产业的生产效率,是驱动城市繁荣的关键动力^[10],用城市的专

① 地均GDP是指城市单位土地上企业可持续创造财富和价值的力量。城市竞争力也意味着地点竞争力,即该地创造财富的能力。

利申请指数来衡量。(7) 基础设施竞争力。反映城市运行的保障能力,是城市企业、单位和居民共同运营和生活的物质基础,包括水、电、交通、通信、娱

乐、医疗等。联合国人居署曾对发展中国家中增长最快的 245 个城市进行了研究,发现交通基础设施投资能够解释超过三分之一的城市增长。

表 1 “一带一路”节点城市竞争力评价指标体系

目标	维度 (x _i)	指标 (x _{ij})	权重 w'' _{ij} (%)	测度内容
“一带一路”节点城市竞争力	经济发展竞争力 (x ₁)	GDP 规模指数 x ₁₁	7	总体经济规模
		人均 GDP 指数 x ₁₂	6	城市发展效率
		地均 GDP 指数 x ₁₃	5	经济聚集能力
		GDP 增长指数 x ₁₄	6	经济发展速度
	产业发展竞争力 (x ₂)	产业门类指数 x ₂₁	8	产业结构
		产业层次指数 x ₂₂	4	产业水平
	社会环境竞争力 (x ₃)	内部环境指数 x ₃₁	7	通胀率、失业率、政治安全、犯罪率、环境质量、历史文化等
	对外开放竞争力 (x ₄)	跨国公司指数 x ₄₁	7	跨国公司数量
		全球联系指数 x ₄₂	8	跨国公司联系度、国际组织、国际会展、国际知名度
	营商环境竞争力 (x ₅)	企业发展指数 x ₅₁	9	企业层次、品牌、数量增长
		要素供给指数 x ₅₂	7	劳动力、金融、人力资本
		市场需求指数 x ₅₃	5	人口总量、人均收入、国家经济增长率
		制度环境指数 x ₅₄	7	经商便利度、自由度、政府公共治理水平等
	科技创新竞争力 (x ₆)	专利申请指数 x ₆₁	6	专利申请的数量
基础设施竞争力 (x ₇)	基础设施指数 x ₇₁	8	道路、供水、供电、电话、互联网、医院、娱乐、宾馆、租房	

(三) “一带一路”节点城市竞争力测度方法

1. 数据采集及标准化处理

各指标数据从“竞争力指数数据库(中国社会科学院)”(uci.cass)中提取出来,该数据库用来编制的测算数据主要有三个来源:各国政府统计机构、国际性统计机构、国际性研究机构或公司的主题报告和调查数据。

由于城市竞争力各项指标数据的量纲不同,所有指标数据都必须进行无量纲化处理。采用最大-最小化方法,正向指标的处理方式为: $X_{ij} = \frac{X_{ij} - \min(x_{ij})}{\max(x_{ij}) - \min(x_{ij})}$, 逆向指标的处理方式为: $X_{ij} = \frac{\max(x_{ij}) - x_{ij}}{\max(x_{ij}) - \min(x_{ij})}$, 其中 X_{ij} 为某城市第 i 维度第 j 项指标标准化后量值, $\max(x_{ij})$ 为 i 维度第 j 项指标最大样本值, $\min(x_{ij})$ 为第 i 维度第 j 项指标最小样本值, x_{ij} 为某城市第 i 维度第 j 项指原始值。

2. 指标权重确定及稳健性检验

指标赋权方法众多,其中主观赋权法因个人的主观意识问题通常会引起争议;客观赋权法有时会出现与经济原理不一致的结论。现有城市竞争力研究在对指标赋权时多采用主观赋权法。本文认为,既要充分考虑到专家学者对指标权重的经验估计,又要尊重反映指标信息量情况的客观权重,故采用层次分析和因子分析的主客观组合赋权法对各指标确权。

主观确权方法:运用层次分析法构造“一带一路”节点城市竞争力评价指标的判断矩阵并进行一致性检验,最终确定出各指标在总评价体系中的权重向量 $w = (w_{11}, w_{12}, \dots, w_{kj}, \dots, w_{71})^T$ 。鉴于层次分析法在文献中运用较广,详细实现过程本文从略。

客观确权方法:利用 SPSS10.0 软件对 15 个指标进行因子分析, Bartlett 球形度检验结果表明 KMO 的值为 0.812 > 0.5, Sig < 0.01, 表明样本适合做因子分析(表 2)。

表2 KMO 和 Bartlett 的检验

取样足够度的 Kaiser - Meyer - Olkin 度量。	.812	
Bartlett 的球形度检验	近似卡方	1340.342
	df	78
	Sig.	.000

运用 SPSS10.0 软件可得指标的因子载荷矩阵, 因子载荷系数分别代表了每个指标与公因子的相关系数及每个指标在总的评价体系中的相对重要性。对因子载荷系数进行归一化处理可得各指标的权重向量 $w' = (w'_{11}, w'_{12}, \dots, w'_{kj}, \dots, w'_{71})^T$ 。

组合确权方法: 用 α 与 β 分别表示主、客观两种赋权法在组合确权中的重要性, 则 $0 \leq \alpha, \beta \leq 1$, 且 $\alpha + \beta = 1$, 把 AHP 法所得主观权重与因子分析法所得客观权重进行线性组合得到组合权重: $W'' = [w''_{11}, w''_{12}, \dots, w''_{71}]^T$, 式中 $W'' = \alpha w + \beta w'$, 很明显, 当 $\alpha = 1, \beta = 0$ 时, 组合权重为 AHP 法所得权重; 当 $\alpha = 0, \beta = 1$ 时, 组合权重为因子分析法所得权重。本文把 α 和 β 赋值 0.5, 即认为主客观赋权在组合确权中地位相同, 各指标最终赋权见表 1。

3. 城市竞争力测度

使用较为常见的非线性加权综合法进行综合处理, 计量模型为: $g = 100 * \prod X_i^{w_i}$ 。式中, w_i 为权重系数, X_i 代表城市竞争力指标体系各项指标标准化后量值。这种评价模型对取值较小的指标反应灵敏, 对取值较大的指标反应迟钝, 能够更全面、科学地反映综合指标值。在进行无量纲化处理中, 为保证合成指标时不出现整体乘积为 0 的现象, 把数值为 0 的指标赋予最小数值 0.0005, g 越大, 说明城市越具有竞争力。

三、“一带一路”节点城市竞争力样本选择及测度

(一) “一带一路”节点城市样本选择

城市的竞争虽然越来越表现为城市密集区整体实力的竞争^[11], 但限于数据的可得性, 同时为了保证研究的严谨性, 本文城市界定为行政意义上的城市。

“一带一路”沿线共涉及 64 个国家和地区^[12], 大多是新兴经济体和发展中国家。中国政府于 2015 年 3 月发布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》(以下简称“《愿景行动》”), 基于该规划, 将重点涉及省区的省会城市、明确提到的港口城市、内陆重要节点城市共 32 个城

市作为样本。

中国以外样本城市的选择主要是“丝绸之路经济带”沿线的中心城市和“21 世纪海上丝绸之路”沿线的重点港口城市: 首先, 涉及国家的首都城市共计 46 个; 其次, 人口 100 万以上 (2010 年标准) 名义 GDP 在 200 亿美元 (按 2008 年购买力平价计算) 以上的一些城市^②; 最后, “一带一路”涉及中国、俄罗斯、印度三大金砖国家, 国际权威财经网站 Zerohedge 认为“一带一路”战略“俄罗斯是核心……印度是关键”, 为了保证地区代表城市平衡性, 选取多个俄罗斯、印度样本城市。综合以上, 本文共选取了 125 个城市构成样本库。

根据《愿景行动》以及中央电视台 2015 年 4 月 13 日《新闻联播》发布的权威“一带一路”版图, “丝绸之路经济带”有 3 个走向, “21 世纪海上丝绸之路”重点方向有两条, 为分析比较的需要, 参考“一带一路”的五条走向, 按照由北向南的顺序把“一带一路”125 个样本城市分为了 5 条节点城市带。第一条 (北线): 参照中国 - 中亚 - 俄罗斯 - 欧洲走向, 主要沿第一亚欧大陆桥分布, 大部分分布于俄罗斯境内。东起俄罗斯的远东港口, 西到波兰的克拉克夫, 共 39 个城市, 也是节点城市最多的一条。其中包括: 独联体国家城市 28 个, 波罗的海三国首都城市 3 个, 波兰城市 2 个; 中国的北京、沈阳、长春、哈尔滨、呼和浩特; 蒙古的乌兰巴托。第二条 (中线): 参照中国 - 中亚 - 西亚 - 波斯湾 - 地中海走向, 中国境内主要沿第二亚欧大陆桥分布。东起中国郑州, 西到土耳其的伊斯坦布尔, 共 24 个样本城市, 其中: 中亚国家城市 3 个, 西亚国家城市 5 个, 波斯湾国家城市 6 个, 地中海国家城市 4 个, 中国城市 6 个。第三条 (南线): 参照中国 - 东南亚 - 南亚 - 印度洋走向, 部分沿第三亚欧大陆桥分布, 共计 24 个城市。因城市样本库中东南亚国家样本城市也是海上丝绸之路港口城市, 为避免重复, 故在本线路中排除; 南亚城市中科伦坡是海上丝绸之路重要的节点, 也在本线路中排除。主要有孟加拉城市 1 个; 印度城

^② 此标准参考“经济学家情报部”(EIU)的研究报告《Hot Spots: Benchmarking global city competitiveness》, 该报告由花旗集团委托, EIU 负责执行, 共在全球选择了 120 个样本城市作为研究对象, 对其竞争力进行衡量并排名。

市 12 个; 巴基斯坦城市 2 个, 中国城市 9 个。根据《愿景行动》“打造西南、中南地区开放发展新的战略支点, 形成 21 世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带有机衔接的重要门户”, 故本线路中国城市中选取了南宁、昆明两个城市。第四条: 带参照中国沿海港口 - 南海 - 印度洋 - 欧洲走向, 也是古代海上丝绸之路的重点航线路径, 共计 20 个样本城市。其中, 南

海周边城市 8 个, 印度洋海域城市 2 个, 红海地中海周边城市 3 个, 欧洲城市 7 个。第五条: 参照中国沿海港口 - 南海 - 南太平洋走向, 共计 18 个, 其中中国沿海重要的港口城市 12 个, 东南亚城市 6 个。

(二) “一带一路”节点城市竞争力测度

根据“一带一路”节点城市竞争力测度方法, 测算出 125 个样本城市的竞争力量值 (表 3)。

表 3 “一带一路”节点城市竞争力

城市	g	城市	g	城市	g	城市	g	城市	g
新加坡	80	利雅得	23	昆明	17	尼科西亚	9	斯摩棱斯克	5
上海	61	沈阳	23	泉州	17	科伦坡	9	塔什干	5
北京	55	班加罗尔	23	重庆	17	阿拉木图	9	乌法	5
莫斯科	50	雅加达	23	克拉克夫	17	明斯克	9	拉杰果德	4
深圳	44	宁波	22	钦奈	17	棉兰	8	巴尔瑙尔	4
特拉维夫	42	布加勒斯特	22	合肥	17	大马士革	8	萨那	4
布达佩斯	38	厦门	22	万隆	16	乌鲁木齐	8	图拉	4
华沙	36	塔林	21	呼和浩特	16	宿务	8	奥廖尔	4
曼谷	35	布拉迪斯拉发	21	槟城	16	纳西克	7	符拉迪沃斯托克	4
吉隆坡	33	索非亚	21	耶路撒冷	15	巴库	7	伏尔加格勒	4
伊斯坦布尔	32	福州	20	科威特	15	伊斯兰堡	7	泗水	4
布拉格	31	维尔纽斯	20	贝尔格莱德	14	彼尔姆	7	萨拉托夫	4
迪拜	31	安卡拉	20	里加	14	萨拉热窝	7	秋明	4
天津	31	烟台	20	胡志明市	14	新西伯利亚	6	埃里温	4
卢布尔雅那	28	西安	20	南宁	14	科钦	6	本地治里	4
杭州	26	加尔各答	19	基辅	14	维沙卡帕特南	6	库尔斯克	3
多哈	26	广州	19	兰州	13	达卡	6	奔萨	3
成都	26	马尼拉	19	安曼	13	苏拉特	6	奥罗捏日	3
孟买	26	郑州	19	海口	12	萨马拉	5	梁赞	3
圣彼得堡	25	开罗	18	河内	12	特维尔	5	阿斯特拉罕	3
德里	25	南昌	18	德黑兰	12	乌里扬诺夫斯克	5	奥伦堡	3
武汉	25	贝鲁特	18	西宁	11	金边	5	仰光	2
青岛	25	哈尔滨	18	银川	10	利佩茨克	5	格罗兹尼	2
大连	24	长春	18	卡拉奇	10	叶卡捷林堡	5	乌兰巴托	2
长沙	24	亚历山大	18	喀山	10	特里凡得琅	5	杜尚别	2

四、“一带一路”节点城市竞争力评析

(一) 节点城市竞争力整体分布

从表 3 可以看出, “一带一路”沿线城市竞争力排名前 10 的城市大部分是海上丝绸之路城市。排名最后的 10 个城市主要是俄罗斯以及中亚城市。表 4

显示了 125 个样本城市在各条城市带上的竞争力分布情况, 把 125 个样本城市分成了 5 组。通过表 4 可以看出, “一带一路”节点城市竞争力呈现出明显的不平衡性。

表 4 “一带一路”城市竞争力分组

分类	“一带一路”走向	1 - 25	26 - 50	51 - 75	76 - 100	101 - 125
丝绸之路经济带	中亚 - 俄罗斯 - 欧洲 (39) (北线)	4	5	5	8	17
	中亚 - 西亚 - 波斯湾 - 地中海 (24) (中线)	4	5	7	5	3
	东南亚 - 南亚 - 印度洋 (24) 南线	5	4	6	7	2

21 世纪海上丝绸之路	沿海港口 - 南海 - 印度洋 - 欧洲 (20)	6	5	4	3	2
	沿海港口 - 南海 - 太平洋 (18)	6	6	3	2	1

首先是线路上的不平衡。“海上丝绸之路”上城市竞争力优势较大,在 38 个城市中,有 12 个排在了前 25 位,排在 100 名以后的只有 3 个,而“丝绸之路经济带”上共 87 个城市中,排在前 25 位的只有 13 个。其次是区域上的不平衡。选取的中国样本城市、欧洲样本城市竞争力较大,而俄罗斯、中亚地区城市竞争力整体较弱。再次,城市间的竞争力水平差距极大,最高的新加坡竞争力水平为 80,而最差的杜尚别仅为 2。最后,竞争力分布上的“金字塔结构”。竞争力越强的城市之间,竞争力差距越大,竞争力越弱的城市之间,竞争力差距越小。如第一名新加坡总竞争力为 80,第二名上海为 61,相差 19;而最后两名乌兰巴托和杜尚别相差无几。

(二) 中国节点城市竞争力

在选取的 32 个中国样本城市中,上海、北京、深圳入围前十,排在前 25 名内的共有 10 个城市。“21 世纪海上丝绸之路”中国沿海城市共选取了 13 个样本,其中有 6 个入围前 25 名,这反映了中国沿海城市在“一带一路”节点城市中较强的竞争力。中部地区中排名最靠前的是武汉,居第 22 位,其次是长沙、郑州、南昌、合肥。西部城市中排名最靠前的是成都,其次是西安、昆明、重庆、呼和浩特、南宁、兰州、西宁、银川。乌鲁木齐居西部城市最后一位,也是中国城市排名最靠后的,在总样本城市中居第 82 位,没有城市居 90 名以后。从中国城市整体竞争力上来讲,在一带一路节点城市中具有较高的竞争优势。

(三) 印度节点城市竞争力

在选取的 12 个印度样本城市中,孟买竞争力最大,总排名第 19 位,其次是德里、班加罗尔、加尔各答,无一城市进入前 10 位。在前 25 名中,印度城市占 2 个。整体上印度城市竞争力与中国相比存在一定差距,但结构上城市竞争力梯度较为合理。指标上,孟买在要素供给、市场规模上竞争优势明显;德里企业素质有较强的优势。但在人均 GDP、地均 GDP 上,印度的城市都处于较低的水平,如人均 GDP 最高的纳西克标准化后仅为 0.12,加尔各答地均 GDP 最高为 0.61,其它城市全部低于 0.22,呈一家独大局面。内部环境上,只有德里一个城市超过平

均值,其它 11 个城市全部低于平均值^③,整体上印度城市的内部环境指数显示出了印度在城市治理方面的薄弱。

(四) 俄罗斯节点城市竞争力

在选取的 26 个俄罗斯样本城市中,仅 2 个城市进入前 25,其中莫斯科总排名第 2 位,圣彼得堡第 20 位。在 26 - 75 名之间存在空缺,表明俄罗斯城市竞争力层次性较差。俄罗斯的城市竞争力整体上较弱,除莫斯科、圣彼得堡两座城市外其它城市均排名靠后。分项指标上,莫斯科 GDP 规模、跨国公司、产业结构、对外联系等居于前列,其整体国际化水平和实力较强,但人均 GDP、当地需求等较低,表明其市场规模、人民生活水平等竞争力较弱。除莫斯科、圣彼得堡外,其它 24 个样本城市各项指标居于中下游。

(五) 其它节点城市竞争力

排名第一的新加坡在分项指标中,有六项指标居第一位,分别是地均 GDP、跨国公司、产业层次、内部环境、公共制度、全球联系,表明新加坡在土地使用效率、产业结构优化升级、内部环境治理、制度建设以及开放程度等方面具有较强的优势。上海 GDP 规模指标排名第一,迪拜人均 GDP 排名第一,特拉维夫专利申请排名第一,吉隆坡产业结构排名第一。表明“一带一路”节点城市都具有不同的竞争力“长板”,在战略的推进过程中,须针对性的实施差别化策略。

五、研究结论及启示

基于“一带一路”沿线城市特点,沿五大线路选取 125 个样本城市竞争力进行测度。研究表明,“一带一路”城市竞争力分布存在较大的不均衡性;城市间竞争力差距大且呈现“金字塔”结构;所重点涉及的三大国家城市中,中国城市竞争力整体优势明显,印度城市竞争力整体较弱,但梯度布局较好,俄罗斯城市两极分化严重,除莫斯科、圣彼得堡两座城市外,其它城市均居中下水平,梯度布局极差;每个城市存在不同的“长板”和“短板”。从本文的研究分析中可以得到以下几点启示:

(一) 强化优势与补城市“短板”相结合

“一带一路”各条线路、各节点城市内部存在不

^③ 虽然德里内部环境水平高于均值,但该指数内部中的人均二氧化碳排放指标、PM2.5 指标均远远超过平均水平。世界卫生组织 (WHO) 数据显示,印度首都新德里成为全球污染最严重的城市,在全球污染排名前 20 的城市中,印度占据 13 个。

同“长板”和“短板”，强化竞争优势同时要注重城市内部及城市链条“短板”的提升，防止“木桶效应”。如“丝绸之路经济带”要努力解决基础设施“短板”，积极发挥科技创新竞争力强等优势；中国城市营商环境较差，要继续简政放权。从城市生产能力、人居生产生活环境、产业结构、企业素质、对外开放、社会制度等多方面高层次提升城市竞争力。

（二）构建多层次城市竞争力体系

各节点城市要进行科学定位，制定相应的发展战略。目前中国许多城市在“一带一路”定位上同质化较为严重，普遍存在定位超前现象。城市定位要结合自身竞争优势进行动态变化，树立整体城市竞争力思维，从区域整体出发，在合作中发挥竞争优势。同时，战略推进要吸引更多城市加入，形成合力，促使城市的整合发展，使不同城市的集聚效应、极化效应、辐射效应和联动效应达到最大化。发挥区域内首位城市核心带动作用同时，按照大中小城市结构、功能特点，形成功能互补、分工有序的城市立体网络。

（三）推进“一带一路”与沿线国家发展战略的对接

中央“一带一路”建设推进工作会明确要“着力推进新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、孟中印缅六大国际经济走廊建设”。以“六大经济走廊”为骨架，各节点城市要积极融入到沿线国家发展战略中。如“一带一路”北线以中俄蒙经济走廊、新亚欧大陆桥两大经济走廊为重点，节点城市积极与中国“丝绸之路经济带”、俄罗斯“跨欧亚大铁路改造”、蒙古国“草原之路”倡议对接；中线以中国—中亚—西亚经济走廊为重点，哈萨克斯坦“光明之路”、塔吉克斯坦“能源交通粮食”三大兴国战略、土库曼斯坦“强盛幸福时代”等国家发展战略与“丝绸之路经济带”战略有众多契合点^[13]，为节点城市竞争力的提升也带来了良好的机遇。

（四）防范“中阻梗”，构建“空中丝绸之路”

“一带一路”沿线地区经济、政治、宗教等差异大，要防范个别国家的“掣肘”。如“丝绸之路经济带”“北线”是离欧洲最近的线路，地平山少建设运营成本较低，目前中国11个城市开通的中欧班列全部走该线经俄罗斯到达欧洲诸城市，但俄罗斯与欧盟关系紧张，与中国也存在战略竞争关系，鉴于地缘政治问题，“北线”存在着被俄罗斯关闭的风险^[14]；“中线”需防范因土耳其、叙利亚等局势紧张原因造成中断，“南线”需预防“中巴经济走廊”顺利推进

等所引起的印度等国的干扰。“海上丝绸之路”之路面临“南海问题”的困扰。故“一带一路”实施要注重“空中丝绸之路”搭建。“空中丝绸之路”具有点对点、线到面的双重优势，能够克服陆、海线路模式的中间阻隔缺陷。且航空运输产品具有高附加值、高科技含量、时间敏感性及价值导向性的特点，符合了目前中国供给侧改革下企业未来的发展方向。

参考文献：

- [1] AT Kearney. Global Cities 2015: The Race Accelerates [R]. 2015 6.
- [2] Brookings Institution. Global Metro Monitor 2014: An uncertain recovery [R]. 2015 - 1 - 22.
- [3] EIU. Hot spots: Benchmarking global city competitiveness [R]. 2012 5.
- [4] 国家发展改革委、外交部、商务部. 推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动 2015 3.
- [5] United Nations, World Urbanisation Prospects (The 2014 Revision) [R]. 2015 4.
- [6] 倪鹏飞. 全球城市竞争力报告(2011 - 2012) [M]. 社会科学文献出版社 2012: 15 - 17.
- [7] 傅春, 周绍森. 中国中部经济社会竞争力报告(2014) [M]. 社会科学文献出版社 2014: 48 - 56.
- [8] 胡必亮. 全球经济格局新变化与中国应对新策略 [J]. 经济学动态 2015(3): 135 - 147.
- [9] 高友才, 汤凯. “丝绸之路经济带”节点城市竞争力测评及政策建议 [J]. 经济学家 2016(5): 59 - 68.
- [10] 曹小曙等. 基于陆路交通丝绸之路经济带可达性与城市空间联系 [J]. 地理科学进展 2015(6): 657 - 664.
- [11] 金碚. 论经济全球化3.0时代——兼论“一带一路”的互通观念 [J]. 中国工业经济 2016(1): 5 - 20.
- [12] 中国国际贸易研究中心. “一带一路”沿线国家产业合作报告 [R]. 2015 8.
- [13] 徐念沙. “一带一路”战略下中国企业走出去的思考 [J]. 经济科学 2015(3): 17 - 19.
- [14] 张明. 直面“一带一路”的六大风险 [J]. 国际经济评论 2015(4): 38 - 41.

(编辑校对: 韦群跃 陈崇仁)