

# “一带一路”倡议下的世界城市竞争力

——以点带面，共建共赢，行稳致远

The Competitiveness of World Cities under the Belt and Road Initiative:  
From City to Area, Build a Win-Win, Stable and Long-term Cooperation Relationship

刘悦<sup>1</sup>/LIU Yue, 李白鹭<sup>1</sup>/LI Bailu, 李佳智<sup>2</sup>/LI Jiazhi

(1. 国家发展改革委 城市和小城镇改革发展中心, 北京 100045; 2. 香港科技大学, 香港)

**【摘要】**基于“一带一路”经济走廊、发展轴线等地缘政治经济发展的需要和组织模式,从世界城市的视角出发,研究与分析了“一带一路”沿线世界城市参与建设“一带一路”的动力及重点潜力发展领域,并在此基础上,从3大维度选取9项指标构建评价体系,对“一带一路”沿线主要65个国家的80个节点城市的城市竞争力进行了测度;对世界城市如何把握“一带一路”机遇提出了建议。

**【关键词】**“一带一路”倡议;世界城市;评价体系;竞争力

**【中图分类号】**F299

**【文献标识码】**A

**【Abstract】** Built on the geopolitical and economic demands and organizational modes such as the Belt and Road Economic Belt and development axis, this paper studied and analyzed the driving forces for cities to engage in the Belt and Road initiative and their priority development areas from a global perspective. On top of that, it created an evaluation system based on 9 indexes out of 3 major dimensions to assess competitiveness of the 80 node cities from 65 major countries alongside the Belt and Road. It put forward suggestions on how cities grasp opportunities brought by the Belt and Road, and presented these cities' current development, driving forces, development opportunities and trends, so as to build the Belt and Road of joint contribution and shared benefits with city cooperation as key pillars.

**【Keywords】** The Belt and Road Initiative; World Cities; Evaluation System; Competitiveness

## 0. 引言

“共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路”(简称“一带一路” The Belt and Road)发展框架于2013年10月首次提出。2017年5月14日至15日,中国在北京主办“一带一路”国际合作高峰论坛。15日论坛圆满落下帷幕,15日夜间,新华社发布了《“一带一路”国际合作高峰论坛圆桌峰会联合公报》及《“一带一路”国际合作高峰论坛成果清单》<sup>[1]</sup>。高峰论坛期间及前夕,各国政府、地方、企业等达成一系列合作共识、重要举措及务实成果,中方对其中具有代表性的一些成果进行了梳理和汇总,形成高峰论坛成果清单。清单主要涵盖政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通5大类,共76大项、270多项具体成果<sup>[2]</sup>。其中,代表城市合作机制的中国国际城市发展联盟与联合国人类住区规划署、世界卫生组织、世界城市和地方政府组织亚太区等三家国际组织分别签署的合作意向书纳入官方成果清单。

目前,“一带一路”已经实现了从理论设想到创新实践的重大跨越,进入了全面务实合作的新阶段,截至2017年初,已有100多个国家和国际组织积极响应支持,共签署合作备忘录及协议50余份<sup>[3]</sup>。城市是一个国家经济和社会的构成单元。“一带一路”是沿线国家的互联互通,更是沿线城市的互联互通。和国家宏观层面的联通、民间微观层面的联通一样,国际城市在中观层面的联通同样不可或缺。国际城市间的沟通与合作,不但承上启下,而且涉及各个领域(图1)。

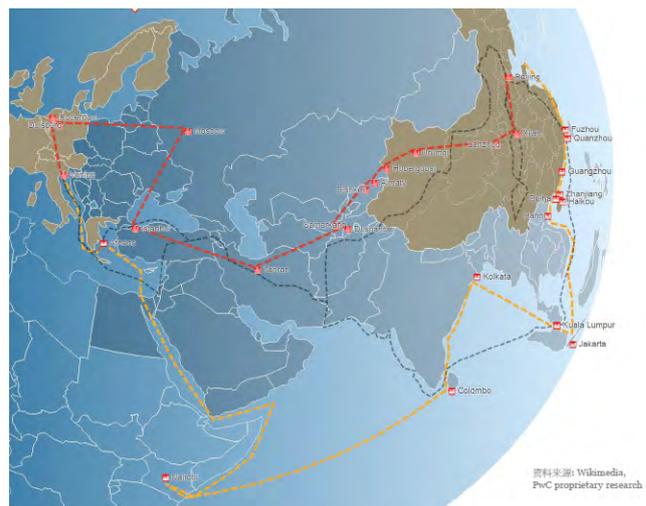


图1 “一带一路” 双线示意图

图片来源:普华永道“中国与一带一路基础设施2016年回顾与未来展望”

## 1. 世界城市参与“一带一路”的动力

在“一带一路”倡议推进及节点城市作为战略支点崛起的过程中,由于区域经济、基础设施、人口和高贸流等的密切联系,区域城市功能体系和地理格局将被重组,由“点”(核心城市、城市群)及“线”进而达“面”(世界城市网络新板块)。从《一带一路的愿景与行动》这一文件及具体实施中可以看出“六

大经济走廊”已成为走廊组织的基本框架(表1)。中蒙俄经济走廊主要承担基础设施投资和资源能源安全功能;中国—中亚—西亚主要承担基础设施建设、能源安全的功能;新亚欧大陆桥主要承担国际贸易和基础设施建设的功能;中巴经济走廊主要承担能源安全、园区和基础设施建设等多项功能;孟中印缅经济走廊主要承担资源能源和国际贸易、投资等功能;中国—中南半岛经济走廊主要承担国际投资和贸易等功能。从城市群角度考察,六大经济走廊的发展存在显著差异,不同区域的城市发展水平与诉求也有着较大差异。为了防范讨论流于表面、太过抽象,本文选取了三大代表区域的世界城市情况做具体分析,以更为深刻立体地阐述“一带一路”沿线世界城市参与的实质动力。

表1 “一带一路”六大经济走廊与节点世界城市

经济走廊	沿途主要国家及地区	主要节点世界城市
中蒙俄	中国、蒙古、俄罗斯	北京、天津、呼和浩特、乌兰巴托、大连、沈阳、长春、赤塔等
中国—中亚—西亚	中国、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、伊朗、沙特、埃及等	乌鲁木齐、阿拉木图、塔什干、德黑兰、伊斯坦布尔、安卡拉等
新亚欧大陆桥	中国、哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰等	连云港、西安、兰州、乌鲁木齐、列特、华沙、柏林等
中巴	中国、巴基斯坦	喀什、卡拉奇、拉合尔、伊斯兰堡、白沙瓦、瓜达尔港等
孟中印缅	中国、印度、孟加拉、缅甸	昆明、仰光、内比都、曼德勒、达卡、加尔各答、新德里等
中国—中南半岛	中国、越南、新加坡	南宁、凭祥、河内、仰光、曼谷、新加坡

数据来源:根据公开数据整理

### 1.1 东北亚地区——融入全球化诉求强烈,“一带一路”城市发展拥有绝佳利益契合点

东北亚地区主要包含了俄罗斯和蒙古两个重要国家。中蒙俄三国横贯欧亚大陆,相依为邻,彼此之间的边境线极长,资源禀赋各具优势。东北亚两国城市化水平平均较高。但城市网络密度较小;城市数量较多,但规模普遍较小。这一情况也使得该区域经济一体化发展相对滞后,也在一定程度上影响了该地区的全球化进程。

随着经济全球化的不断发展,资本、技术、人员实现跨境流动,依赖本地资源的发展观被打破,对更大区域资源的获取能力和支配能力成为区域竞争力的关键所在。东北亚融入全球化的诉求较为强烈,俄罗斯于2014年提出“跨欧亚发展带”构想,蒙古也先后实施了“新铁路计划”和“草原之路计划”,积极融入区域一体化的建设中<sup>[4]</sup>。同时,蒙俄两国资源丰富,中俄两国的技术和资金又可以满足彼此的利益需求,只要找准自身的经济优势,三国极有可能优势互补打造出完整的价值链条,并在此基础上融入全球价值链中。

### 1.2 中东欧地区——东连西通,产业与地缘优势明显,发挥“一带一路”重要区域支点作用

根据中国和中东欧地区推进的“16+1”合作机制,中东欧地区包括波兰、斯洛伐克、爱沙尼亚、拉脱维亚、黑山、立陶宛等16个成员国。中东欧国家经历了冷战后二十年的转型,城市的增长稍显迟滞。尽管其城市化率显著高于世界平均水平,但与西欧等欧洲发达地区相比,仍明显偏低,同时首都城市的极化现象显著,2015年,中东欧国家人口大于100万人的6个城市均为首都。

中东欧地区处于连接欧亚的特殊地理位置,自古以来就是

中国产品由陆路进入欧洲的重要门户与中转站。同时中东欧与中国拥有共同的重要贸易伙伴——欧盟,且深入参与欧洲一体化进程,使得其贸易和政治地位更加突出。中东欧具有与新兴经济体可比拟的成本和增速优势,且市场发育更成熟、经济更发达、产品竞争力更强,其产业和区域优势决定了中东欧在“一带一路”中发挥重要的区域性支点作用。

### 1.3 地中海地区——区域地缘政治情况复杂,以“一带一路”强化区域发展协作

环地中海地区北连欧洲、南接北非、东通西亚,一些重要城市和港口也将成为“一带一路”倡议跨向欧洲和非洲的重要前沿。20世纪50年代至80年代,地中海欧洲地区的城市人口快速增长,80年代后,亚非地中海地区的国家实现了城市人口的快速增长,相应改变了其经济、社会政治发展状况。但区域经济发展的不平衡、历史的冲突、宗教信仰的矛盾等以及由这些问题引发的在北非、西亚地区发生的政治、军事、社会的混乱状态,可能进一步引发更大的矛盾和冲突,这也对城市发展、社会稳定及城市化的升级带来了负面影响。

地中海地区迫切希望能通过“一带一路”倡议,以“五通三同”为核心,以政策沟通推进各国在发展政策、技术标准等方面都达成共识,推进项目建设顺利进行;以道路联通克服货物、人员交通交流的不便,强化区域联系;以贸易畅通强化经济联系,推进相互投资;以货币流通强化市场运作机制;以民心相通增进合作了解,强化区域发展协作,从而稳定并优化地中海地区发展格局,改善城市发展环境和发展条件。

综上,“一带一路”就是沿线城市的互联互通,这种互联互通的全球化的组织框架其实就是一个庞大的城市网络,它赋予了城市新的可能性。城市参与城市网络建设的动力主要源自包括基础设施、商贸、科技创新等在内的城市发展的公共利益与实际需求。

## 2. 世界城市参与“一带一路”的重点潜力领域

### 2.1 商贸物流——以互联网为代表的新业态经济发展的主战场

商贸物流合作既是传统产业的领地,又是以“网上丝绸之路”为代表的新业态发展的重要领域。目前商贸物流合作涉及贸易畅通、产能合作、高新技术等多个领域,特点是涉及面广、体量大、形式多样。同时,以“网上丝绸之路”为代表的新业态经济正积极布局、并肩出海,跨境电商迎来爆发式增长,成为驱动贸易发展不可忽视的一股新动能(图2)。2016年,我国以跨境电商形式进行的进出口交易达到6.3万亿元,2017年有望突破7万亿元,2018年可能达到8.8万亿元。阿里研究院发布的《网上丝绸之路大数据报告》显示,阿里巴巴旗下全球速卖通平台用户覆盖全球220多个国家和地区,海外买家累计突破1亿,“一带一路”沿线国家用户占比达45.4%。据俄罗斯电子商务协会的调查报告,2016年中国网店销售额占俄罗斯跨境在线贸易总额的52%,俄罗斯90%的外国邮包来自中国<sup>[5]</sup>。

### 2.2 基础设施——借势打造一批重要的经济支点城市

基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域,城市区域是设施联通线上的点,城市区域发展要借“一带一路”六大经济走廊基础设施建设之势,结合自身优势,促进各种资源的整合和聚集。在设施联通过程中建议由中央统筹做好规划,促进与各国的政策沟通;城市区域开拓合作园区,促进地区经济可持续发展。结合骨干通道的布局、能源管道、通信基础设施

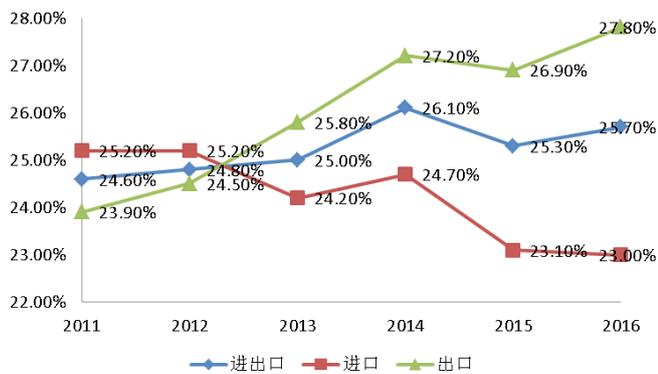


图2 2011-2016年中国与“一带一路”沿线国家贸易额占我国与全球贸易额比重  
数据来源：根据公开数据整理

施建设，打造一批重要的经济支点城市。

### 2.3 智慧绿色——与欧美等发达国家合作的切入口

智慧绿色领域是经济转型、产业升级、城市提升的新引擎。中国与美国、欧盟、英国、日韩等发达国家在智慧低碳领域已有合作基础，可在既有合作基础上引入“一带一路”合作理念，并梳理重点项目纳入“一带一路”合作框架。可以在“一带一路”框架下，在相关部门既有工作的基础上，统筹智慧低碳领域城市区域合作，加大引进来的力度，同时拓展中国加发达国家联合走出去的进程，加强园区建设，帮助发展中国家。

### 2.4 金融合作——依托核心城市促进金融业态多元化发展

从经济发展程度看，“一带一路”沿线多数国家处在亚太经济圈与欧洲经济圈之间的“塌陷地区”，特别是中东地区持续的战乱影响了经济金融发展，但这为“一带一路”的国际合作提供了经济空间。核心金融城市可承载多种形式的金融合作，推动金融机构和金融网络布局，创新融资机制支持“一带一路”建设（图3）。

### 2.5 公共产品和公共服务——促进合作领域多元化的途径

“一带一路”沿线城市需要政府提供便利的基础设施、基本的公共服务、良好的治理环境。发达国家教育、医疗、休闲、时尚等产业发展水平高，中国可以在已有合作基础上，继续吸引国外企业来华拓展市场，同时整合资源，加强培养在相关领域走出去的能力。同时，中国在基础设施领域，特别是建设能力、成套装备等方面有一定比较优势，需通过国际合作促进中方企业参与各国城市升级改造。

## 3. 世界城市参与“一带一路”的发展现状与竞争力分析

在城市的体系上，“一带一路”沿线城市网络的地理中心是网络的边缘；而地理的边缘则是网络的中心，呈现出一张“中心是边缘、边缘是中心”、“两端已成网，中间带轴状”的城市网络图景。尽管形态不规则，但这一城市网络的轮廓及城市层级结构体系已经浮现。商品服务、生产要素与产业体系构成了整个网络中城市发展与联系的主要内容，硬、软件环境和条件的变化正深刻影响着“一带一路”城市网络的结构形态及演变进程。

### 3.1 “一带一路”节点世界城市竞争力指标体系构建

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

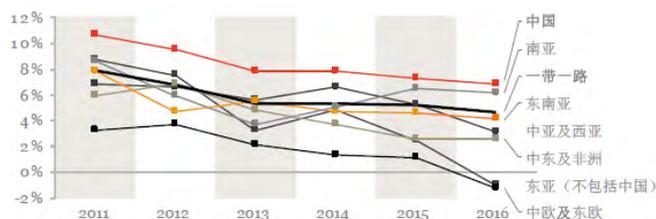


图3 “一带一路”沿线国家和地区的经济增长率  
数据来源：IMF,PwC proprietary research

尤为重要，作为一个综合性概念，目前学术界尚没有公认的统一指标来表示城市竞争力。目前，国际上影响力较大的有科尔尼管理咨询公司从2008年起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8个方面进行衡量。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<sup>[6]</sup>。

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，但仅限于中国的部分城市。针对前述的“一带一路”沿线世界城市发展的重点潜力领域，本文构建了针对重点潜力领域特点的竞争力指标体系，探究“一带一路”沿线城市竞争力的特性。根据对城市竞争力与重点潜力领域内涵的分析，综合沿线国家的实际情况与发展特点，参照国内外代表性的城市竞争力评价指标体系，同时考虑到数据的系统性、可获取性与可操作性，采用三层树形结构，从三大维度9项指标构建了“一带一路”沿线世界城市竞争力指标体系（表2）。

表2 世界城市指标体系

一级指标	二级指标	指标性质	权重
经济	金融市场指数	指数、正向指标	11.86
	经济指数	指数、正向指标	11.12
	全球联系指数	指数、正向指标	10.42
社会	公平指数	指数、正向指标	12.34
	环境指数	指数、正向指标	11.83
	安全指数	指数、正向指标	10.22
科创	智力资本和创新指数	指数、正向指标	11.86
	产业发展指数	指数、正向指标	10.33
	专利申请指数	指数、正向指标	10.02

### 3.2 “一带一路”节点世界城市竞争力指标评价方法

本文的城市评价体系采用统计综合评价方法，即在已有指数的基础上，应用综合评价方法将不同量纲的指标加以综合而形成无量纲化的二级评价价值，将这些评价价值按经济、社会、科创三大模块合成为3个一级评价价值（一级指数），然后再将这3个一级指数合成为总指数。

数据采集。一是从联合国人居署（United Nations Human Settlements Programme, UN-Habitat）的数据库及其他公开报告中获取原始数据，数据年份为2012年；二是针对部分数据缺失的情况，采用类比相似城市的方法进行补充。

标准化处理。为方便对数据进行统一比较，对数据进行无量纲标准化处理。本文采取极值（min-max）标准化方法。处

理过程如下：

$$y_{ij} = \frac{x_{ij} - \min x_{ij}(1 \leq i \leq m)}{\max x_{ij}(1 \leq i \leq m) - \min x_{ij}(1 \leq i \leq m)} \times 100, (1 \leq i \leq m, 1 \leq j \leq n)$$

其中， $y_{ij}$  为标准化数据； $x_{ij}$  为原始数据； $j$  为指标数，本文为 9。标准化后的变量值范围在 0~100，数据基本呈现正态分布的趋势，最大值为 100，最小值为 0。

指标权重赋值。参考前述国际、国内较权威的城市竞争力评价指标的权重赋值，综合重点潜力发展领域的特点选定。

指标得分计算。通过计算得到各个指标的得分情况，通过加总得到各个分类的得分，以及总得分，并对得分进行排序，得到各个分类指标及总得分的排名数据。

### 3.3 “一带一路”节点世界城市竞争力样本选择及测度结果

城市的竞争虽然越来越表现为城市群、城市带整体实力的竞争，但限于数据的可获取性，也为了保证研究的严谨性，本文城市竞争力数据分析界定为行政意义上的城市。

“一带一路”沿线狭义共涉及 65 个国家和地区，大多是新兴经济体和发展中国家。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 46 个；其次，人口 100 万人以上（联合国人居署网站数据）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。综合以上，本文共选取了 80 个城市构成样本库（表 3）。

在观察的 80 个城市中，经济指数与社会指数得分较高的城市较多；而科创指数得分偏低，表明当前世界城市提升创新能力难度较大（表 4）。

综合指数：“一带一路”沿线世界城市竞争力综合排名前 10 位的城市大部分是海上丝绸之路城市。排名最后的 10 位城市主要是东北亚以及中亚城市。同时，选取的中国样本城市、欧洲样本城市竞争力较大，而东北亚、中亚地区的城市竞争力

整体较弱。城市间的竞争力水平差距极大，最高的新加坡综合指标得分 66.57，而最低的拉杰果德仅为 3.48。最后，城市竞争力分布上呈现明显“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。

经济指数：主要考察 3 个二级指标，为金融市场指数、经济指数、全球联系指数。总体来看，因世界经济变化、世界城市经济能力分化加剧，部分城市相对优势明显，分差极大。

社会指数：主要考察 3 个二级指标，为公平指数、环境指数、安全指数，意在考察城市的包容开放性与治理水平。排名前列的城市通常以较为低价的基本公共服务供给、基尼系数偏低、宜居水平较高等为优势。

科创指数：主要考察 3 个二级指标，智力资本和创新指数、产业发展指数、专利申请指数，基于世界城市功能正逐步向资本和创新双重功能转化，创新尤其是科技创新对城市发展的影响日益增大的理念。科创能力排名前列的城市，在经济、社会指数上也均排名靠前，显示出科技创新能力与经济、社会升级水平强耦合的特点。

## 4. 世界城市参与“一带一路”的机遇与建议

### 4.1 统筹整合各领域合作内容，丰富城市区域合作领域、提升合作质量

“一带一路”合作各领域项目由负责部门分头管理，缺乏沟通，无法互相支持。城市区域合作包罗万象，五通等各领域项目都可有效纳入。建议整合各领域合作内容、案例、经验、项目，在与“一带一路”沿线城市区域对接交流时，实现供给侧改革，在外方需求的基础上，向外方推荐更有针对性合作内容。同时，争取各领域项目打包推荐，让各领域项目相互支持带动，为带路沿线城市区域整体建设提升提供更优质的解决方案。

表 3 “一带一路”节点世界城市竞争力样本库

城市	城市	城市	城市
新加坡 Singapore	上海 Shanghai	北京 Beijing	莫斯科 Moscow
香港 Hong Kong	特拉维夫 Tel Aviv	布达佩斯 Budapest	华沙 Warsaw
曼谷 Bangkok	吉隆坡 Kuala Lumpur	伊斯坦布尔 Istanbul	迪拜 Dubai
卢布尔雅那 Ljubljana	青岛 Qingdao	布拉格 Prague	天津 Tianjin
胡志明市 Ho Chi Minh City	布拉迪斯拉发 Bratislava	雅加达 Djakarta	杭州 Hangzhou
安卡拉 Ankara	加尔各答 Calcutta	特维尔 Tver	布加勒斯特 Bucharest
德黑兰 Teheran	多哈 Doha	乌里扬诺夫斯克 Ulyanovsk	塔林 Tallinn
卡拉奇 Karachi	德里 Delhi	成都 Chengdu	武汉 Wuhai
圣彼得堡 St.Petersburg	索菲亚 Sofia	孟买 Mumbai	深圳 Shenzhen
利雅得 Riyadh	维尔纽斯 Vilnius	乌鲁木齐 Urumchi	科威特 Kuwait
班加罗尔 Bangalore	西安 Xian	喀山 Kazan	贝尔格莱德 Belgrade
马尼拉 Manila	克拉科夫 Krakow	尼科西亚 Nicosia	里加 Riga
广州 Guangzhou	钦奈 Chennai	科伦坡 Colombo	基辅 Kiev
贝鲁特 Beirut	万隆 Bandung	金边 Phnom Penh	安曼 Amman
明斯克 Minsk	耶路撒冷 Jerusalem	利佩茨克 Lipetsk	河内 Hanoi
棉兰 Medan	槟城 Penang	特里凡得琅 Trivandrum	宿务 Cebu
大马士革 Damascus	巴库 Baku	塔什干 Tashkent	阿拉木图 Almaty
达卡 Dacca	伊斯兰堡 ISB (Islamabad)	重庆 Chongqin	纳西克 Nashik
苏拉特 Surat	科钦 Cochin	拉杰果德 Rajkot	彼尔姆 Perm
萨马拉 Samara	维沙卡帕特南 Visakhapatnam	新西伯利亚 Novosibirsk	萨拉热窝 Sarajevo

表4 “一带一路”沿线城市竞争力三大维度与综合能力前10位排名

综合能力			社会能力		
排名	城市	得分	排名	城市	得分
1	新加坡	66.57	1	上海	85.72
2	上海	61.23	2	新加坡	77.32
3	香港	59.87	3	香港	72.43
4	北京	55.44	4	北京	68.73
5	莫斯科	42.24	5	莫斯科	58.83
6	吉隆坡	34.46	6	曼谷	55.17
7	特拉维夫	27.02	7	吉隆坡	54.38
8	孟买	23.85	8	特拉维夫	51.91
9	布达佩斯	23.12	9	孟买	48.24
10	曼谷	21.58	10	布达佩斯	46.78

经济能力			科创能力		
排名	城市	得分	排名	城市	得分
1	香港	82.52	1	新加坡	45.04
2	新加坡	75.2	2	北京	39.23
3	上海	60.36	3	上海	35.57
4	北京	55.36	4	莫斯科	28.96
5	莫斯科	33.49	5	吉隆坡	25.22
6	吉隆坡	20.71	6	特拉维夫	21.97
7	深圳	11.12	7	香港	16.46
8	孟买	10.16	8	孟买	15.14
9	曼谷	7.94	9	深圳	14.36
10	特拉维夫	5.52	10	布达佩斯	12.32

案。

#### 4.2 调动地方政府积极性，促进城市区域结对合作

“一带一路”合作需要在中央的指导下，充分调动国内地方政府积极性，建议梳理国内省份、城市优势，搭建平台，促进地方政府与沿线互补区域分领域结对合作，促进更多务实项目落地。同时，建立在“一带一路”框架下中央政府与地方政府上下联动，互为支撑的机制。另外，拓展“一带一路”框架下城市群结对合作，探索以城市群和大都市群为空间单元，在整体规划、基础设施和公共服务配置、改善生态环境等方面开展合作交流。

#### 4.3 总结分析现有经验，推动合作点面结合、取长补短

“一带一路”与传统的国际合作形式相较，集中于跨境地区的合作，以点带面，从线到片，继承古丝绸之路开放传统，吸纳新地缘经济学的区位理论，秉持开放包容的精神，将合作项目结合起来，汇聚成一揽子合作，争取获得“1加1大于2”的整合效应。“一带一路”城市竞争力分布十分不均衡，城市间竞争力差距大且呈现“金字塔”结构，每个城市存在不同的优势与不足。其中数个城市竞争力整体优势明显，遥遥领先其他城市。因此，城市间合作要注重“取长补短”，强化竞争优势的同时注重城市内部及城市链条“短板”的提升，要促成欧亚非大三角城市带以“一带一路”沿线全球联系优势突出的城

市为节点，以陆桥为轴，高铁突破，空中快运，海上大运，陆海并举，让沿线不同性质，类型和规模的城市有机融入网络，推进“一带一路”沿线地区一体化。建议发布年度《“一带一路”城市区域合作发展报告》，总结经验，统筹规划。

#### 4.4 发展城市联盟，促进城市区域合作从双边迈向多边的网络化、机制化发展

目前城市区域合作的挑战为：一是“一带一路”的城市文化交流最典型的形式便是友好城市，但目前的友好城市体系重交流交往少务实合作；二是已有不同领域的以产能合作、园区、项目为基础的城市区域合作，但由于负责部门不同，统计困难，无法形成合力；三是现有城市合作平台挂靠不同部门，或自发成立，在拓展中存在同质化竞争现象，缺乏统一规范管理，无法有效整合各领域共同参与城市合作项目建设。建议发展城市联盟，搭建平台，引入多元化的城市合作主体，根据各方需求，精准对接，促进务实项目落地，实现城市、企业、智库等机构资源的跨界整合。

## 5. 结语

在全球化突飞猛进，信息化日新月异，世界经济空间由地点空间向流动空间变动，在地区间竞争与合作越来越广泛深入的背景下，城市日益变得重要。作为一个开发包容的国际合作新平台，“一带一路”契合沿线国家的共同需求，为沿线国家优势互补、开发发展提供了新的机遇，有利于促进沿线各国经济繁荣与区域经济合作。只有发挥沿线世界城市在区域合作中的平台作用和区域发展中的载体作用，将过去全球化发展中处于边缘地区的城市打造成新的城市体系，建立城市作为全球生产网络组织的空间平台，立足重点潜力领域，取长补短、开拓创新，才能真正有效促进“一带一路”的国家和地区合作交流和共同发展。

#### 【参考文献】

- [1] 习近平.“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式主旨演讲 [EB/OL]. 2017-05. [http://news.xinhuanet.com/politics/2017-05/14/c\\_1120969677.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2017-05/14/c_1120969677.htm).
- [2] 何立峰. 携手推动一带一路建设行稳致远 [EB/OL]. 人民日报, 2017-05, <http://politics.people.com.cn/n1/2017/0515/c1001-29275749.html>.
- [3] 国家发改委.“一带一路”建设进度和成果超预期. 中国改革报 [EB/OL]. 2017-04. [http://www.crd.net.cn/2017-04/20/content\\_24247312.htm](http://www.crd.net.cn/2017-04/20/content_24247312.htm).
- [4] 屠启宇. 国际城市发展报告(2017) [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2017.
- [5] 阿里研究院, DT财经. 网上丝绸之路大数据报告 [R]. 2017.
- [6] 汤凯, 许锦锦.“一带一路”节点城市竞争力测评与优化 [J]. 经济问题探索, 2016(9):65-71.

#### 【作者简介】

刘悦(1980-), 女, 国家发展改革委城市和小城镇改革发展中心副研究员。研究方向为城镇化政策和国际能源政策。