

“丝绸之路经济带”节点城市 竞争力测评及政策建议

□高友才 □汤 凯

(郑州大学 商学院,河南 郑州 450001)

打造“丝绸之路经济带”节点城市竞争力最大化链条对实现丝绸之路构想具有重要意义。本文从6个维度对“丝绸之路经济带”三条线路70个样本节点城市的竞争力进行了测度,结果表明:“丝绸之路经济带”节点城市竞争力水平整体偏低;三大线路间、各节点城市间差距明显;各条线路、各个城市都存在明显的“短板效应”。为顺利实现丝绸之路构想,必须努力消除竞争力短板,打造竞争力最大化链条;加强基础设施建设,打造国际大通道;积极推进丝绸之路构想与沿线国家发展战略的对接与耦合,全面提升沿线城市经济实力和对外开放程度;加强国际间政治文化交流合作,构筑良好的营商环境;加强科技创新与企业合作,提升科技创新和企业竞争能力。就中国而言,应尽快提升营商环境竞争力。

关键词:丝绸之路经济带;城市竞争力;政策建议

中图分类号:F125 文献标识码:A 文章编号:1003—5656(2016)05—0059—09

DOI:10.16158/j.cnki.51-1312/f.2016.05.008

引言

中国国家主席习近平提出的旨在实现沿线各国共同发展、共同繁荣、合作共赢的“一带一路”倡议得到了全球60多个国家的积极响应^[1],而要实现这一倡议显然必须致力于亚欧非大陆及附近海洋的互联互通,“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”^①,构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络,形成节点城市竞争力最大化链条。关于城市竞争力学术界已做过很多研究,比如影响力较大的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,英国《经济学家》信息部(EIU)发布的“全球城市竞争力排名”,中国社科院城市与竞争力研究中心构建的全球城市竞争力指标体系等^[2]。但这些研究多是从一般意义上对城市竞争力所做的研究,未涉及“一带一路”节点城市竞争力评价的特殊性;而且据中国知网文献资料显示,直到目前有关“一带一路”节点城市竞争力的比较研究尚属空白^②。这说明,开展“一带一路”节点城市竞争力评价不仅十分迫切,而且还必须构建不同于以往的城市竞争力评价指标体系。鉴于此,本文选取“丝绸之路经济带”沿线70个节点城市为样本,构建了相应的评价体系,以期通过对样本城市竞争力强

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)

①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。

②2016年1月20日通过中国知网CNKI数据库检索。

弱因素分析提出相应的对策消除节点城市间竞争力短板,最大限度地形成节点城市间的互联互通网络和竞争力最大化链条,实现丝绸之路构想和沿线各国的互利共赢。

一、“丝绸之路经济带”节点城市竞争力评价指标及测度方法

(一)“丝绸之路经济带”节点城市竞争力评价思路与指标

城市竞争力是城市之间通过要素的流动和分配与竞争对手抗衡甚至超越对手以实现城市价值所具有的各种竞争优势的系统合力,具有系统性、动态性、开放性特征^[3]。因此评价和提升城市竞争力,既要静态地分析城市竞争力总体水平,全面考虑各种影响因素消除短板造成的“木桶效应”,又要以发展、开放眼光分析城市竞争力的动态变化^{[4][5][6]}。

基于“丝绸之路经济带”节点城市竞争力的评价目的,“丝绸之路经济带”节点城市竞争力可从以下6个方面进行测度:(1)经济发展竞争力。用以衡量城市的产出能力,是城市竞争力的核心。评价指标主要有GDP总量、人均GDP、地均GDP、GDP增长率、社会消费品零售总额、固定资产投资总额、工业总产值等。(2)对外开放竞争力。用以衡量城市与外界的交流能力,生产要素的集聚和扩散能力。可用进出口总额、外贸依存度、国际旅客周转量、国际货物周转量、外资企业数量、引进外资和对外投资额等指标来衡量^[7]。(3)科技创新竞争力。用以衡量城市和企业的发展潜力。主要指标包括每万人在校大学生数量、科技从业人员数量、R&D经费额、科研机构数量等。(4)基础设施竞争力。用以衡量城市为社会生产和居民生活提供所需物质基础及保证城市正常运行的能力。包括机场设施(机场面积、航线、跑道、航站楼面积等)、铁路和公路设施、市内邮电通讯、供水供电、文化教育等供应情况。(5)企业竞争力。用以衡量城市的价值创造能力,是城市竞争力的基础。可从企业的层次、潜力、数量、质量、市场占有率、所有制结构、规模结构、企业文化等方面来测度。(6)营商环境竞争力。用以衡量城市吸纳投资汇聚各类生产要素的能力,是城市软实力的重要体现。如社会治理、法律制度、产权保护、政府效率、服务能力、信息化程度、宜居程度等。^[8]

由于数据收集难度较大,为便于进行节点城市竞争力比较分析,本文按照共有性和数据可得性原则只选取上述指标中的部分指标来测度节点城市竞争力,所用指标及属性见表1。

(二)“丝绸之路经济带”节点城市竞争力的测度方法

1. 数据的标准化。由于城市竞争力各项指标数据的量纲不同,因而所有指标数据都需进行标准化处理。本文采用Min-max标准化,正向指标和逆向指标的处理公式

表1 “丝绸之路经济带”节点城市竞争力评价指标及属性

目标层	标准层	指标层	单位	属性
“丝绸之路经济带”节点城市竞争力	经济发展竞争力	GDP规模	USD	正
		人均GDP	USD	正
		地均GDP	USD	正
		GDP增长速度	%	正
	对外开放竞争力	航空客运量	人次	正
		航空货运量	吨	正
		外资企业比重	%	正
	科技创新竞争力	申请专利数	个	正
		拥有ISO认证公司比例	%	正
		高等院校数量	个	正
	基础设施竞争力	航线数	条	正
		飞机起降架次	架	正
		铁路放射性干线数	条	正
	企业竞争力	企业数量	个	正
		企业持续经营平均时间	年	正
企业年销售额增长率		%	正	
营商环境竞争力	企业注册的启动程序	个	逆	
	财产登记程序	个	逆	
	合同执行时间	天	逆	

分别为:正向指标 $X_{ij} = \frac{x_{ij} - \min(x_j)}{\max(x_j) - \min(x_j)}$, 逆向指标 $X_{ij} = \frac{\max(x_j) - x_{ij}}{\max(x_j) - \min(x_j)}$, 其中, X_{ij} 为第 i 个城市第 j 项指标标准化后量值, $\max(x_j)$ 为第 j 项指标的最大量值, $\min(x_j)$ 为第 j 项指标的最小量值, x_{ij} 为第 i 个城市第 j 项指标的原始量值。

2. 指标权重的确定。本文采用熵权法确定各个指标的权重 W_j 。

首先, 将各数据标准化后, 计算在第 j 项指标下第 i 个城市的特征比重, 记为 P_{ij} , $P_{ij} = X_{ij} / \sum_{i=1}^n X_{ij}$ (此处 $n=70$; 另外把标准化后为 0 的量值统一赋值为 0.0001, 因为 $0 < X_{ij} \leq 1$, 所以 $0 < P_{ij} \leq 1$)。

其次, 计算第 j 项指标的熵值 E_j , $E_j = -\ln(n)^{-1} \sum_{i=1}^n P_{ij} \ln P_{ij}$, 熵值计算后计算第 j 项指标的差异系数 D_j , $D_j = 1 - E_j$, 差异系数越大, 表明指标反映的信息量越大。

最后, 计算出各指标的权重: $W_j = \frac{D_j}{\sum_{j=1}^k D_j}$

3. 城市竞争力 (UC) 的测度。

$UC_i = \sum_{j=1}^k W_j X_{ij} * 100$, UC 越大, 说明城市越具有竞争力。

二、“丝绸之路经济带”节点城市竞争力测度

(一) 样本选择

“一带一路”沿线共涉及 64 个国家^①, 其中“丝绸之路经济带”涉及近 50 个国家, 节点城市众多^[9]。本文选取节点城市样本的标准是: 中国以《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》中涉及省区的省会城市和明确定位为“中国内陆重要节点的城市”为样本, 其他国家主要以首都城市为样本, 共计 70 个, 其中中国城市 20 个, 其他国家城市 50 个。根据《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》及中央电视台发布的“一带一路”版图, “丝绸之路经济带”共有三个走向, 也即有三条节点城市带, 由北向南依次称为北线、中线、南线。

北线节点城市带: 中国-俄罗斯-欧洲, 主要沿第一亚欧大陆桥分布, 大部分分布于俄罗斯境内。东起中国北京, 西到波兰华沙, 节点城市共 26 个。其中中国 5 个, 蒙古 1 个, 独联体国家 3 个, 波罗的海国家 3 个, 欧洲其它国家 14 个。

中线节点城市带: 中国-中亚-西亚-波斯湾-地中海, 中国境内主要沿第二亚欧大陆桥分布。东起中国郑州, 西到土耳其安卡拉, 节点城市共 35 个。其中中国 12 个, 中亚国家 7 个^②, 西亚国家 5 个, 波斯湾国家 7 个^③, 地中海国家 4 个。

南线节点城市带: 中国-东南亚-南亚-印度洋, 节点城市共 9 个^④。其中中国 3 个, 尼泊尔、印度、不丹、孟加拉国各 1 个, 巴基斯坦 2 个^⑤。

(二) 数据来源及处理

GDP 规模、人均 GDP、地均 GDP、GDP 增长速度、企业数量数据主要来源于中国社会科学院 GUCP 数据库, 该数据库尚未收录的部分城市数据来源于所属国家统计年鉴及城市统计局网站, 再按照 GUCP 数据

① 中国国际贸易研究中心.《“一带一路”沿线国家产业合作报告(2010—2014)》, 2015: 8.

② 阿拉布图为哈萨克斯坦前首都, 也是“一带一路”重要节点, 故选入城市样本。

③ 以色列和巴勒斯坦关于耶路撒冷存在争议, 故选取以色列的第二大城市特拉维夫作为该国城市样本; 伊拉克因数据获取困难, 未有城市入选。

④ 东南亚国家、南亚的马尔代夫主要涉及海上丝绸之路, 南亚孟加拉国数据获取困难, 故都没有城市入选。

⑤ 卡拉奇是巴基斯坦最大城市, 是“一带一路”重要节点, 故选入城市样本。

库统计口径与标准进行数据处理;申请专利数量来源于GUCP数据库、中国国家知识产权局、欧洲专利局、其它国家专利局。

企业持续经营平均时间、企业年销售额增长率、拥有ISO认证公司比例、外资企业比重四项指标数据来源于世界银行集团企业调查数据库。企业注册启动程序、财产登记程序、合同执行时间数据来源于世界银行全球营商环境数据库,该数据库数据都基于标准化案例进行收集,每个案例都假设一家当地企业在所在城市启动或进行商业活动,统计出各项指标数据。

机场航线数来源于各机场网站最新数据;中国城市高等院校数量数据来源于教育部全国高等学校名单,其它国家城市高等院校数量数据来源于GUCP数据库、各城市政府网站;铁路放射性干线数来源于谷歌地图主数据库;航空客运量、航空货运量、飞机起降架次数据来源于《WORLD TRAFFIC 2014》。

以上所有数据按照Min-max方法进行了指标标准化处理,用SPSS10.0的信度分析模块Reliability Analysis进行了信度检验,检验结果显示样本的信度系数Alpha值为0.675,表明所采用的数据信度可以接受。

(三)确定指标权重

根据指标权重计算公式计算出各指标的权重,结果见表2。

(四)测度节点城市的竞争力

根据测度公式计算出各节点城市的分项竞争力和总竞争力,结果见表3。

表2 “丝绸之路经济带”节点城市竞争力的各项指标权重

标准层	权重(%)	指标层	差异系数(D _j)	权重W _j (%)
经济发展竞争力	23	GDP规模	0.15	8
		人均GDP	0.14	7
		地均GDP	0.12	6
		GDP增长速度	0.03	2
对外开放竞争力	27	航空客运量	0.15	8
		航空货运量	0.26	14
		外资企业比重	0.10	5
科技创新竞争力	20	申请专利数	0.20	11
		拥有ISO认证公司比例	0.08	4
		高等院校数量	0.09	5
基础设施竞争力	15	航线数	0.07	4
		飞机起降架次	0.13	7
		铁路放射性干线数	0.06	4
企业竞争力	8	企业数量	0.07	4
		企业持续经营平均时间	0.03	2
		企业年销售额增长率	0.03	2
营商环境竞争力	7	企业注册的启动程序	0.05	3
		财产登记程序	0.03	2
		合同执行时间	0.03	2

表3 “丝绸之路经济带”节点城市分项竞争力与总竞争力

城市	经济发展竞争力	对外开放竞争力	科技创新竞争力	基础设施竞争力	企业竞争力	营商环境竞争力	总竞争力	城市	经济发展竞争力	对外开放竞争力	科技创新竞争力	基础设施竞争力	企业竞争力	营商环境竞争力	总竞争力
北京	11	17.04	10.51	12.83	5.46	1.63	58.47	里加	3.04	2.71	1.64	2.92	1.92	4.68	16.9
莫斯科	9.02	12.04	10.37	11.59	4.11	4.92	52.05	乌鲁木齐	2.93	2.82	3.22	3.52	2.39	1.66	16.54
迪拜	13.18	21.26	2.95	7.61	2.29	4.45	51.74	明斯克	2.48	2.51	2.61	1.54	1.81	5.09	16.04

特拉维夫	13.04	4.04	12.47	4.27	3.72	3.99	41.53	贝尔格莱德	2.66	1.51	2.74	3.01	2.11	3.94	15.97
多哈	12.95	7.84	1.17	3.87	2.35	3.36	31.53	科威特城	6	2.75	0.76	2.06	2.05	2.27	15.89
布达佩斯	6.56	1.97	6.47	6.22	2.42	4.9	28.55	埃里温	1.42	1.39	3.6	2.01	1.65	5.41	15.48
阿布扎比	11	6.32	1.22	2.89	2.19	4.68	28.31	卡拉奇	2.74	1.96	2.82	1.67	2.29	3.86	15.33
成都	4.71	6.03	6.24	6.58	2.83	1.73	28.12	南昌	4.1	1.3	3.13	2.56	2.2	1.61	14.9
布拉格	6.58	6.12	3.13	5.77	2.52	3.76	27.87	巴库	2.56	0.32	2.57	2.07	1.57	5.38	14.47
华沙	5.88	2.33	6.16	5.55	3.06	4.37	27.36	呼和浩特	3.94	1.39	3.48	1.99	2.2	1.47	14.47
新德里	3.92	7.02	3.74	6.19	3.63	1.61	26.11	阿拉木图	4.16	1.09	1.25	1.79	1.5	4.53	14.32
武汉	5.42	3.21	6.5	5.06	2.42	2.07	24.69	合肥	4.15	0.75	3.09	2.75	1.86	1.66	14.27
德黑兰	4.56	6.12	2.09	6.72	1.62	3.53	24.64	基辅	1.57	1.27	2.57	3.53	1.31	3.95	14.21
卢布尔雅那	8.01	2.65	4.31	2.16	2.66	4.59	24.38	南宁	2.84	1.69	2.59	3.02	2.56	1.26	13.95
萨格勒布	11.74	2.76	1.85	1.81	2.23	3.92	24.3	第比利斯	1.41	1.37	1	1.68	2.18	5.94	13.57
利雅得	9.51	4.43	0.7	3.45	2.66	3.41	24.16	达卡	2.78	1.3	3.32	1.85	1.83	2.36	13.43
斯科普里	10.22	2.62	2.32	1.37	2.45	4.72	23.7	杜尚别	1.61	1.69	1.38	2.04	1.83	4.54	13.1
重庆	4.37	4.21	3.45	6.46	2.84	2.17	23.49	兰州	2.65	1.25	3.03	2.13	2.37	1.56	12.99
长沙	5.72	3.2	5.94	4	2.64	1.6	23.1	伊斯兰堡	1.2	1.02	3.79	1.84	2.18	2.78	12.81
昆明	2.96	4.91	3.92	6.21	2.48	1.78	22.26	安曼	2.4	1.71	1.21	1.97	1.96	3.5	12.75
塔林	5.36	4.41	2.35	2.54	2.46	5.05	22.16	阿斯塔纳	3.68	0.52	0.92	1.69	1.33	4.46	12.59
西安	3.54	3.86	4.09	6.28	2.29	2.04	22.1	地拉那	3.4	0.72	2	0.64	1.58	4.25	12.58
布拉迪斯拉发	3.86	4.76	3.9	2.59	1.95	4.27	21.33	基希纳乌	1.5	1.51	1.91	1.27	1.83	4.38	12.4
马斯喀特	10.84	2.28	0.52	1.49	1.32	4.86	21.32	塔什干	1.65	2.9	1.34	1.87	1.64	2.85	12.24
麦纳麦	9.94	2.66	0.96	1.64	1.58	4.38	21.16	西宁	2.52	1.09	2.86	1.55	2.19	1.88	12.08
沈阳	5.51	2.07	5.67	4.04	2.18	1.35	20.82	阿什哈巴德	2.71	1.21	0.36	1.09	1.97	4.4	11.74
维尔纽斯	5.12	3.21	1.22	2.39	2.24	5.36	19.56	银川	2.39	1.01	2.53	1.54	2.25	1.68	11.39
哈尔滨	3.95	1.9	5.19	3.61	2.52	2	19.17	乌兰巴托	0.93	2.14	0.9	0.83	1.84	4.52	11.16
贝鲁特	7.47	1.96	1.42	1.38	2.66	3.78	18.67	萨拉热窝	1.5	2.26	1.11	0.65	1.91	2.65	10.06
比什凯克	2.72	5.16	2.28	0.96	1.72	5.62	18.46	大马士革	1.65	0.34	0.69	1.62	2.07	3.45	9.81
郑州	3.56	3.33	2.91	4.36	2.47	1.73	18.36	加德满都	1.09	0.57	0.53	1.52	1.86	4.02	9.59

索菲亚	3.05	2.31	3.76	3.11	1.69	4.28	18.2	喀布尔	1.47	0.01	2.81	0.24	1.47	3.44	9.42
布加勒斯特	4.21	1.47	2.58	4.11	1.83	3.92	18.12	拉萨	1.45	0.54	2.73	0.65	2.15	1.38	8.9
长春	3.87	1.31	5.35	3.24	2.43	1.83	18.02	波德戈里察	0.38	0.79	0.79	1.25	1.41	4	8.61
安卡拉	4.74	1.55	2.74	2.15	2.62	3.86	17.65	廷布	0.95	0.47	0.17	0	2.12	4.26	7.98

三、“丝绸之路经济带”节点城市竞争力评析

(一)节点城市总竞争力评析

1. 节点城市总竞争力水平整体偏低

根据表3, 可把70个样本城市的总竞争力分为强、较强、一般、较弱、弱5个等级。各等级分类标准及在三条线路上的分布情况见表4。

表4 “丝绸之路经济带”节点城市竞争力结构

	弱 UC≤10	较弱 10<UC≤20	一般 20<UC≤30	较强 30<UC≤40	强 UC>40
北线(26)	1	14	9	0	2
中线(35)	2	20	10	1	2
南线(9)	3	4	2	0	0
合计	6	38	21	1	4
比重	8.6%	54.3%	30.0%	1.4%	5.7%

从表4可以看出, “丝绸之路经济带”节点城市竞争力水平整体偏低。竞争力较强、强的城市仅有5个, 仅占总样本城市数的7.1%, 而较弱、弱的城市有44个, 占总样本数的62.9%。

2. 三条线路间总竞争力水平差距明显

北线整体水平最强, 竞争力强和较强城市占样本总数的7.7%, 一般城市占34.6%, 弱和较弱城市占57.7%; 南线整体水平最弱, 不仅没有一个竞争力强和较强城市, 而且一般城市只占22.2%, 弱和较弱城市占77.8%。

3. 节点城市间总竞争力差距大, 短板效应明显

据表3绘制出图1^①, 由表3和图1可知: 北线中, 北京、莫斯科的总竞争力分别为58.47、52.05, 而紧邻的呼和浩特、乌兰巴托、基辅的竞争力分别为14.47、11.16、14.21, 形成了明显的短板效应。中线中, 迪拜的竞争力为

51.74, 紧邻的第比利斯、马斯喀特的竞争力只有13.57、21.32; 特拉维夫的竞争力是41.53, 而紧邻的安曼、大马士革的竞争力只有12.75、9.81, 形成了明显的竞争力塌陷。南线, 不仅

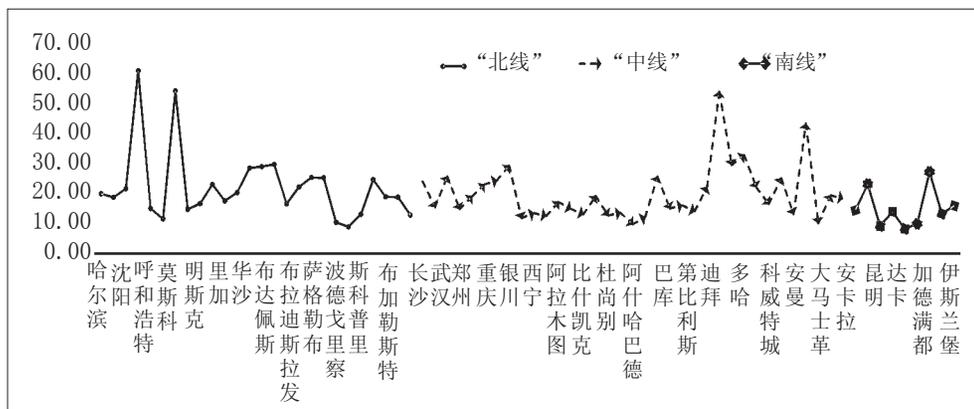


图1 “丝绸之路经济带”节点城市总竞争力状态图

①因城市较多, 图1横坐标轴只显示了部分城市, 各线路详细城市名称可参见图2、3、4。

整条线路竞争力水平低,而且又在低水平上出现竞争力塌陷,如印度首都新德里的竞争力是26.11,而紧邻的加德满都、伊斯兰堡的竞争力只有9.59、12.81。

(二)节点城市分项竞争力评析

1. 各线路分项竞争力比较评析

北线:据表3绘制的图2直观地显示了“北线”各分项竞争力状态。经济发展竞争力呈现为中端城市差距相对较小,前后端城市差距较大,如前端的北京、莫斯科较强,紧邻的乌兰巴托、基辅形成明显短板,后端的萨格勒布、斯科普里较强,而萨拉热窝、波德戈里察形成短板;对外开放竞争力、科技创新竞争力、基础设施竞争力、企业竞争力以前端的北京、莫斯科两大“领头雁”为引领,紧邻的呼和浩特、乌兰巴托成为“断崖”,后端水平相近;营商环境竞争力前端弱后端强,中国城市均处末位。

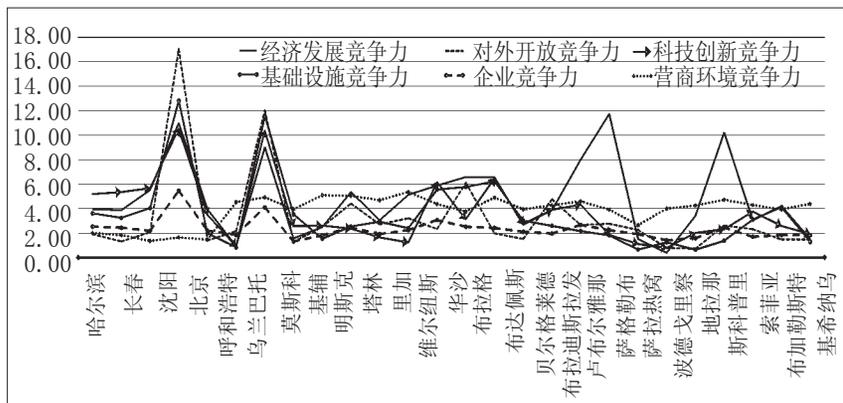


图2 北线分项竞争力状态图

两端强中间弱态势;基础设施竞争力整体水平相对较高,有5个城市进入竞争力前十名;企业竞争力水平较低,后十名城市中有7个城市在中线;营商环境竞争力表现为两端弱中间强态势,中国城市仍为最低。

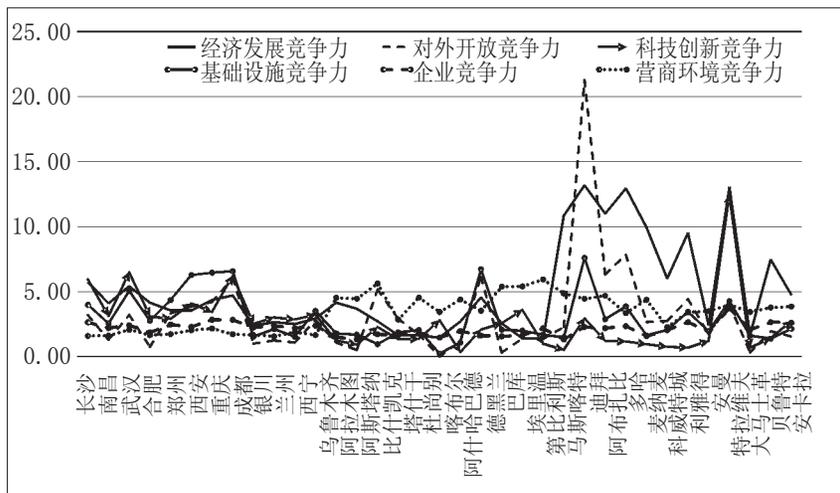


图3 中线分项竞争力状态图

行统计,加德满都企业持续经营时间为15.3年,新德里为12.1年,廷布为11年。营商环境竞争力,中端

中线:据表3绘制的图3直观地显示了“中线”各分项竞争力状态。经济发展竞争力较强城市主要集中于后端中东地区,该区域有7个城市位列经济发展竞争力前十名,因为石油资源丰富具有较高的人均GDP;对外开放竞争力差距较大,最开放的城市迪拜和最封闭的城市喀布尔均在该线路上;科技创新竞争力表现为

南线:据表3绘制的图4直观地显示了“南线”各分项竞争力状态。经济发展竞争力、对外开放竞争力、科技创新竞争力、基础设施竞争力都呈现两端强中间弱,中间城市如加德满都、拉萨、廷布等因地理区位条件较差,基础设施建设难度大,加德满都、廷布两个城市尚无铁路运营。企业竞争力水平差距较小,表现最差的加德满都也位居总体第50位,企业持续经营时间较长。据世界银行

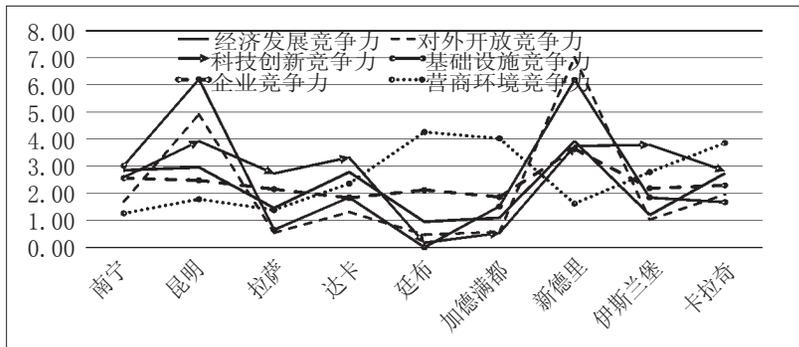


图4 南线分项竞争力状态图

城市优势明显,前后端城市表现较弱,中国城市仍为最差。

2. 节点城市自身分项竞争力比较评析

由表3可知,各节点城市自身的分项竞争力也存在不均衡现象,长短板之间甚至差距较大。如北线斯科普里的经济发展竞争力为10.22,而基础设施竞争力仅为1.37;中线多哈的经济发展竞争力为12.95,而科技创新竞争力仅为1.17;“南线”廷布的营商环境竞争力为4.26,而基础设施竞争力仅为0.002。各节点城市内部分项竞争力的不均衡不仅对总竞争力造成严重影响,也使短板效应表现明显。

(三)“丝绸之路经济带”中国段节点城市竞争力评析

中国20个样本节点城市中有10个总竞争力水平在中值以上,两个进入总竞争力前十名,两个居总竞争力后十名,北京居所有样本城市总竞争力第一名,拉萨居倒数第五名,在中国城市中居末位。分项竞争力中,科技创新竞争力、基础设施竞争力较强,分别有6个、5个城市居前十名。营商环境竞争力整体极差,无一城市能达到中值水平,比一些极为落后国家城市还差。如总竞争力居末位的廷布的营商环境竞争力居第26位,而中国排名最好的重庆居第51位。廷布注册开办企业是8道程序,财产登记是3道程序,合同执行时间是225天;而北京的平均水平分别是14道、10道和340天。

四、结论与政策建议

通过前文测算分析可得出如下结论:“丝绸之路经济带”节点城市总竞争力水平整体偏低,空间分布极不均衡,三条线路间、各线路内部城市间总竞争力水平差距较大,存在明显的短板效应。如北线整体竞争力最强,南线整体竞争力最差;北京、莫斯科两大城市的竞争力最强,但两大城市间存在严重的竞争力“塌陷”。各节点城市自身的竞争力构成中,同样存在短板效应,如北京的对外开放竞争力是17.04,营商环境竞争力只有1.63。节点城市总竞争力、经济发展竞争力较低的主要原因,是受科技创新竞争力较低制约的企业竞争力较低所致。因此,为打造丝绸之路经济带节点城市互联互通网络和竞争力最大化链条,通过丝绸之路经济带实现国家之间、城市之间互利共赢,本文提出如下政策建议:

(一)加强基础设施建设,共同打造国际大通道。要充分发挥亚洲基础设施投资银行的作用,加强沿线城市航空港、高速铁路、管道、信息化等基础设施建设,特别是关键通道、关键节点和重点工程建设,优先打通缺失路段,畅通瓶颈路段,着力消除“短板”和“木桶效应”,实现沿线国家城市基础设施建设规划、技术标准的统一对接,实现国际通关、换装、多式联运的有机衔接,构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络。

(二)积极推进丝绸之路构想与沿线国家发展战略的对接与耦合,全面提升沿线城市经济实力和对外开放程度。一方面,要在互利共赢原则基础上加强政府间经济合作,根据“利益契合点和合作最大公约数”把丝绸之路构想与各国发展战略紧密衔接起来,形成利益共同体和经济一体化发展;充分发挥各国比较优势,按照优势互补、互利共赢原则构建、优化沿线城市产业链条;加大煤炭、油气、电力、金属矿产等传统能源资源开发利用,积极开展新一代信息技术、生物、新能源、新材料等新兴产业领域的全面

合作;加强贸易合作,建立贸易联盟,拓宽贸易领域,优化贸易结构,促进贸易平衡^[10]。另一方面,要充分发挥市场调节作用,加大各国对外开放程度和构建区域统一大市场,消除贸易壁垒,推进自贸区建设,提高贸易自由化和便利水平,促进区域内经济要素自由流动,实现资源高效配置和市场深度融合。

(三)加强文化交流,增进政治互信,构筑良好的营商环境。“丝绸之路经济带”各国由于政治、经济、军事、文化、宗教信仰等差异较大,对丝绸之路的认识、态度不一,特别是部分邻国之间历史遗留问题并未解决,领土争端不断,很容易产生摩擦甚至爆发战争。因此,各国之间要加强文化交流,通过艺术节、图书展、博览会、高层论坛、合作办学、学术交流、媒体宣传等各种途径,挖掘丝绸之路文化遗产,弘扬丝绸之路友好合作精神,塑造友好和谐的文化生态和舆论环境,实现语言文本相通,民心相通,为丝绸之路奠定坚实的民意基础。同时,要充分发挥各国政党、议会的桥梁作用,加强立法机构、主要党派和政治组织的友好往来,充分发挥中国—东盟“10+1”、亚欧会议(ASEM)、亚洲合作对话(ACD)、亚太经合组织(APEC)等多边合作机制的作用,求同存异,增进政治互信,为丝绸之路奠定良好的政治环境^[11]。

(四)加强科技创新和企业合作,提升科技创新和企业竞争能力。根据测算结果可知,要全面提高节点城市总竞争力,打造最大化竞争力链条,最根本的还需从科技创新着手,并通过科技创新提高企业竞争力。为此,要通过深化各国金融合作为科技创新提供必要的资金支持,强化创新意识,鼓励城市之间、企业之间围绕加快发展高新技术产业、推动上下游产业链和关联产业协同发展建立研发、生产和营销体系,建立国际联合研发中心和技术转移中心,促进科技人才交流,加强科技合作攻关,共同提升科技创新能力,进而提高企业的竞争能力。

(五)就中国而言,应更多的肩负起“发起国”责任,发挥好“领头雁”作用,积极斡旋促进沿线国家间的合作共赢。在全面提升城市竞争力过程中,政府要简政放权,取消一切不必要的审批事项和行政干预,为企业和投资者创造良好的兴业环境,尽快消除营商环境竞争力短板。

参考文献:

- [1]李朴民.共建丝绸之路经济带,共享繁荣发展新机遇[J].宏观经济管理,2014,(8):4-5.
- [2]倪鹏飞.全球城市竞争力报告(2011-2012)[M].北京:社会科学文献出版社,2012,7.
- [3]连玉明.中国城市综合竞争力报告NO.1.北京:中国时代经济出版社,2009,1.
- [4]ATKEARNEY.Global Cities 2015:The Race Accelerates[R].2015,6
- [5]EIU.Hot spots:Benchmarking global city competitiveness[R].2012,5.
- [6]UNITED NATIONS.World Urbanisation Prospects(The 2014 Revision)[R].2015,4.
- [7]BROOKINGS INSTITUTION.Global Metro Monitor 2014:An uncertain recovery[R].2015,1.
- [8]董志强,魏下海,汤灿晴.制度软环境与经济发展——基于30个大城市营商环境的经验研究[J].管理世界,2012,(4):9-20.
- [9]曹小曙,李 涛.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.
- [10]杨广青,杜海鹏.人民币汇率变动对我国出口贸易的影响——基于“一带一路”沿线79个国家和地区面板数据的研究[J].经济学家,2015,(11):43-50.
- [11]申现杰,肖金成.国际区域经济合作新形势与我国“一带一路”合作战略[J].宏观经济研究,2014,(11):30-38.

(收稿日期:2016—02—24 责任编辑:杨锦英)