

# “丝路城市”：“一带一路”沿线城市节点的特征与发展意义<sup>\*</sup>

苏 宁 杨传开

**内容提要** 文章以世界地缘经济新变化趋势作为背景,归纳总结了“丝路城市”的概念、特点以及理论和现实意义,并对这一城市群对“一带一路”倡议推进的主要作用及面临的主要问题进行了分析。文章认为,“丝路城市”概念是对世界城市网络理论的补充,具有对内对外的双重发展作用功能,其发展依托于沿线区域的城市间网络建构。“丝路城市”将承担沿线国家主要增长极和地缘经济新发展区域的重要功能,对“一带一路”倡议的推进起到网络骨干、区域枢纽和国际治理等多种重要作用。“丝路城市”的发展也面对历史与现实、规模与功能、板块与网络等多方面的落差,同时面对单一城市过度发展、基础设施水平不足等诸多挑战。中国城市在促进“丝路城市”互动发展方面具有重要的引领和推动作用。

**关键词** 丝路城市 世界城市网络 一带一路

**作者单位** 1. 上海社会科学院世界经济研究所; 2. 上海社会科学院城市与人口发展研究所

DOI:10.13516/j.cnki.wes.2017.08.007

2015年3月,中国政府正式发布《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》后,“一带一路”倡议得到沿线国家的普遍响应和快速推进。作为“一带一路”沿线国家的重要发展节点,沿线区域的重要城市无疑对于该倡议的实施和推进具有重要的基础性作用。同时,以世界城市网络的视角观之,这些城市作为一个整体,既是一个长期以来相对被忽视的城市板块,也是未来有重要发展潜力的新兴城市群体。因此,对“一带一路”沿线“丝路城市”的概念、发展趋势以及主要特点进行分析和探讨,有助于了解此类城市在相关区域的发展职能和方向,进而了解中国城市在促进沿线城市合作中的地位和责任担当。

## 一、“丝路城市”的概念界定与内涵

### 1. “一带一路”沿线城市研究综述

“一带一路”倡议提出前后,沿线区域城市的发展作用和地位已得到学界的关注。国内学者从区域经济学视角对于“一带一路”沿线城市的意义与作用进行了探讨。卫玲和戴江伟(2014)以及崔林涛(2001)等学者对沿线中心城市在区域经济中的辐射作用和带动作用进行了分析。白永秀和王颂吉(2014)以及李兴江和马亚妮(2011)等学者对沿线城市群在丝绸之路经济带发展中的支点和核心作用进行研究。城市网络互动模式是研究沿线城市发展的重要视角,尽管“一带一路”倡议提出后研究历时较短且数据相对缺乏,一些学者还是对“一带一路”城市网络进行了开拓性的探讨。如王姣娥等(2015)、吴乐和霍丽(2015)以及高新才和杨芳(2015)等学者运用城市流强度模型、城市功能测定模型、

<sup>\*</sup> 本文系国家社会科学基金重大项目“‘一带一路’沿线城市网络与中国战略支点布局研究”(批准号:16ZDA016)的阶段性研究成果。

集聚-碎化指数等计量工具,对我国丝绸之路经济带相关省区的重要节点城市的集聚作用、流量情况进行了分析。

国际学界对于“一带一路”沿线城市专题研究的关注度相对有限。研究的主要方向集中在全球城市体系与世界城市网络领域内。21世纪前后,已有部分学者开始认识到经济全球化深化发展对世界城市体系结构变化的影响,并开始重新定位全球城市体系中的世界城市(Beaverstock, Smith 和 Taylor, 1999; Hall, 1998)。Scott(2001)和Hall(2006)提出在全球城市概念基础上加以扩充和延伸,认为从20世纪70年代末起,有一个巨大“城市-区域群岛”正在形成,它具有新世界系统空间基础的功能,似乎已超越早期核心-边缘的全球空间组织系统。以英国彼得·泰勒(Peter Taylor)教授为首的“全球化与世界城市研究网络”(GaWC)群体的研究致力于探讨世界城市网络的形成与演化机制,以及网络结构与经济全球化之间的互动关系,从生产性服务企业总部和分支构成的网络来研究世界城市网络(Taylor, 2004)。这一研究已成为世界城市网络研究的主流。但有学者提出,由于从企业网络视角对世界城市网络的考察最初关注的重点是顶级世界城市,即全球城市,因此世界城市网络研究呈现出欧美中心论的特点,很多发展中国家的城市和欧美二线城市被边缘化了(Robinson, 2002)。Mans(2014)则关注到世界城市网络中的末端城市,重点考察了印度城市融入世界城市网络的过程。

总体上看,国内、国际学界对于“一带一路”沿线城市的作用、地位、网络互动状况已经进行了一系列较为深入的探讨,为认识沿线城市的发展特点提供了多维度的视角。但相关研究对于沿线城市的整体状况,特别是沿线主要节点城市发展特点的综合归纳和概念界定仍较为有限。

## 2. “丝路城市”的概念认知与发展背景

对于“丝路城市”的概念定义,当前仍处于探索阶段。联合国教科文组织(UNESCO)2015年曾从历史视角进行了阐述,该组织提出的丝路沿线城市(Cities alongside the Silk Roads)概念,主要指位于丝绸之路的重要贸易与交易枢纽。这些城市“对学者、教师、理论家、哲学家等群体也具有吸引力,使之成为文化与思想的交流中心,进而为历史上的文明区域发展做出贡献”<sup>①</sup>。本文认为,当代意义上的“丝路城市”(Silk Road Cities)应主要指处于“一带一路”沿线国家和区域范围内,对所在国、区域具有重要经济、社会、文化、对外经济交往战略地位和影响力的枢纽性城市。这些城市大部分是所在国的要素流动节点和增长极,对于所在国的发展具有重要的支撑作用。

对“丝路城市”概念的认知应基于对世界地缘经济格局变化趋势的背景认识。随着经济全球化力量在全球范围的不断扩展以及后危机时期全球经济格局的转变,传统以美、欧、日“大三角”为核心的国际投资、贸易模式,以及基于这一要素流动模式的世界经济“中心-外围”格局逐渐发生变化。“一带一路”倡议的提出,其意义在于顺应这种新的全球性变化(Global Shift)<sup>②</sup>,并促进新地缘经济格局的形成。近期一系列国际经济新机制的建构与发展进一步凸显出这种地缘经济格局变化的趋势。一方面,大西洋、太平洋沿岸的发达经济体与新兴区域将面临以TTIP、TiSA为代表的新贸易投资规则的影响和约束;另一方面,长期被忽视的亚欧大陆“世界岛”腹地地区则在“一带一路”倡议等新基础设施投资与产能合作机制的影响下,成为全球要素的新流动区域。

这种新格局的特点反映在两个方面:其一,促进国际资本流动的主体更为多样化,既有发达经济体,也有以中国为代表的新兴经济体;其二,资本、技术、产品、劳务等要素的空间流向也更为多样化,国际贸易、投资流向新的方向扩展,逐渐深入“一带一路”沿线的欧亚大陆腹地地区。

上述地缘经济的变化趋势将不可避免地影响基于经济全球化运行的世界城市网络体系。处于“两洋”沿线区域的世界城市间的经济联系受新贸易投资规则的影响,城市网络间的连接强度和要素流动方

<sup>①</sup> UNESCO. Cities alongside the Silk Roads, <http://en.unesco.org/silkroad/silk-road-themes/cities-alongside-silk-roads> 2015-11-1.

<sup>②</sup> Peter Dicken. Global Shift: Mapping the Changing Contours of the World Economy, The Guilford Press 2007.

向将发生变化。同时,欧亚大陆内陆区域的新发展机遇也将提升这一区域城市与全球经济的互动水平及发展水平。这一新的城市发展趋势有助于世界城市网络板块的构建,进而影响世界城市体系的覆盖面和影响力。

在这一国际地缘经济格局新变化的背景下,“丝路城市”的战略作用和发展机遇便在于对新国际要素流动方向的承载和拓展,进而成长为世界经济新成长区域的核心节点,以及世界城市网络的重要节点。因此,理解“丝路城市”的主要特性和识别标准应主要基于两个方面的认识:其一,“丝路城市”应是所在区域的“门户城市”;其二,“丝路城市”应是所在区域的“通商城市”。在特征内涵上,“门户城市”主要反映丝路城市在承载国际经济要素流量方面的能力和地位,其核心评价指标在于相关城市的资金、人员、技术、商品等的流量规模。“通商城市”则反映丝路城市对于国际要素的配置能力,主要评价标准在于贸易、投资、金融规模、基础设施发展水平以及文化、社会、政治、安全等方面的配套能力。

### 3. “丝路城市”的主要特性

从空间范围上看,“丝路城市”位于“一带一路”倡议的沿线区域,主要空间板块包括东亚、东南亚、中亚、南亚、西亚、北非、中东欧的主要区域。其中东南亚、中亚、南亚、西亚构成了空间板块的主体,这些区域城市发展也基本处于崛起中阶段。

从空间关系上看,“丝路城市”一般具有空间上的地理区位优势,是所在区域的主要枢纽节点,具备国际、国内要素的集聚、辐射能力,并与区域内多层次、不同等级城市进行频繁互动。

从战略作用上看,“丝路城市”有对内对外的双重功能。一方面,“丝路城市”是所在国的主要发展节点和“中心地”,对于国内、区域内部的发展起到重要的“支撑点”作用;另一方面,“丝路城市”是所在区域与外部联系和经贸互动的主要门户和枢纽区域,通过自身与外部的贸易、投资、金融、交通运输等连接网络促进区域的国际化。

从发展依托上看,“丝路城市”的发展很大程度上取决于其与沿线区域和城市的互联互通与产能合作能力。这就使得“丝路城市”未来发展的关键在于沿线城市间网络体系的建构,进而使这一城市群体内部的运行和发展具备网络互动属性和可持续发展特性。

从发展潜力上看,“丝路城市”的数量与功能层次都有逐渐扩展的趋势。目前,“一带一路”沿线区域的诸多枢纽性城市的发展水平仍然相对有限,其对外经贸联通互动能力也处在发展的初级阶段。因此,这一群体仍有较大的成长空间。而这种成长将随着国际投资贸易流在“一带一路”区域的落地和拓展逐渐加速。

### 4. “丝路城市”群体的动态发展特征

总体上看,“丝路城市”实际上是动态增长的城市群体,这源于“一带一路”战略的合作对象是动态拓展的。“一带一路”潜在的合作对象广泛覆盖亚洲、非洲和大洋洲,乃至欧洲和南北美洲。同时,随着城市的发展,能担当起门户城市、通商城市功能的丝路城市也将持续增加。因此,无论从整体规模、个体能级还是连接程度等层面看,“丝路城市”的发展都体现出“动态性”的特征。

当前“一带一路”沿线在宏观尺度上涵盖亚欧非大陆及附近海域,涉及城市数以千计。根据联合国经济与社会部的统计,以按积极参与“一带一路”建设的65国统计,30万城镇人口以上城市有974个,100万城镇人口以上大城市有274个<sup>①</sup>。另一方面,若以当前评判城市国际门户功能的世界城市网络的测度方法评价,“一带一路”沿线的南亚、中亚、北非、东欧等区域,虽然仍旧是世界城市网络中城市数量相对少、入选城市等级相对低的板块,但城市数量整体上升明显。

根据对“全球化与世界城市研究网络”排名的统计,21世纪以来,“一带一路”沿线区域60个国家进

<sup>①</sup> Department of Economic and Social Affairs of the United Nations. World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, 2014.

入世界城市榜单的城市数量快速增加,从2000年的49个增加到2016年的81个(表1)。这些城市可被视为“丝路城市”的主要群体。其中,被纳入第一层级的城市数量从2000年的10个增加到12个。此类城市包括迪拜、孟买、伊斯坦布尔、吉隆坡、雅加达、曼谷、华沙、利雅得等区域性国际交往枢纽,可视为“丝路城市”的核心支点城市。其余次级中心城市则构成“丝路城市”的重要节点城市。

表1 2000~2016年“一带一路”沿线60个主要国家世界城市的变动

分等 分级	合计	全球城市	第一梯队世界城市				第二梯队世界城市			第三梯队世界城市			准世界城市	
		$\alpha++$	$\alpha+$	$\alpha$	$\alpha-$	$\beta+$	$\beta$	$\beta-$	$\gamma+$	$\gamma$	$\gamma-$	高度自足	自足	
中亚	2000年	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	2016年	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
西亚	2000年	15	0	0	0	0	1	1	1	0	4	3	2	3
	2016年	26	0	1	1	2	0	5	3	2	3	0	3	6
南亚	2000年	11	0	0	0	1	0	1	0	2	2	0	4	1
	2016年	19	0	0	1	1	1	1	6	1	2	0	0	6
东南亚	2000年	9	0	1	0	3	1	0	0	0	1	0	2	1
	2016年	14	0	1	2	2	1	1	0	0	0	1	2	4
东欧	2000年	10	0	0	0	1	3	1	0	1	0	3	1	0
	2016年	16	0	0	2	0	4	2	0	1	1	1	2	3
北非	2000年	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0
	2016年	3	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0

数据来源: Globalization and World Cities Research Network. The World According to GaWC 2000 [OB/EL]. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2000t.html>. Globalization and World Cities Research Network. The World According to GaWC 2016 [OB/EL]. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2016t.html>.

同时,随着“一带一路”重点项目的推进和沿线区域的发展,还有一部分位于沿线重要空间枢纽区域,具有重大战略潜力的,但尚未达到一般支点城市水平的关键通道节点有望通过城市化的快速发展,形成与普通港口、口岸等枢纽型区域不同的发展特征,成长为沿线区域的“新兴发展节点”(Emerging Development Pivot)城市。这些“新兴发展节点”的分布与沿线发展走廊的分布有密切的关系。其空间分布主要以发展走廊的类型和分布作为主要识别依据。从当前的建设趋势上看,“一带一路”沿线新兴发展节点主要分布于6条“一带一路”国际经济合作走廊之上,数量约为20个,主要分布情况见表2。这些新兴发展节点的成长、发展和相互连接不仅有助于形成国际经济合作的发展走廊(Development Corridor),也将成为“丝路城市”的重要补充,充分体现这一城市群发展的“动态性”特征。进而使“丝路城市”群体形成“核心支点城市”-“重要节点城市”-“新兴发展节点城市”多层次构成的主体结构。

##### 5. “丝路城市”概念与世界城市网络理论的关系

从理论基础上看,“丝路城市”与世界城市网络(World City Network)理论之间存在共通之处。二者都与经济全球化力量在城市层面的分布密切相关,但二者间也存在一定的差异性。世界城市体系概念的产生主要基于20世纪80年代以来经济全球化条件下国际劳动分工的发展。约翰·弗里德曼(John Friedmann)关于世界城市概念内涵的7个著名论断和假说便立足于新国际劳动地域分工<sup>①</sup>。因此,世界城市网络的建构更多依托于以跨国公司生产体系全球布局为核心的国际分工体系。而“丝路城市”概念的关注焦点不仅在于相关城市对世界经济的控制力,而是进一步扩展到国际要素与城市所在区域之间的结合与互动。

<sup>①</sup> John Friedmann. The world city hypothesis. *Development and Change*, 1986, 17: 69-83.

表 2 “一带一路”新兴发展节点城市分布情况

发展走廊	沿途主要国家	新兴发展节点
中蒙俄	中国、蒙古、俄罗斯	中国: 二连浩特、满洲里 蒙古: 乌力吉、扎门乌德
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、巴基斯坦等	中国: 霍尔果斯 乌兹别克斯坦: 安格连、帕普 塔吉克斯坦: 瓦赫达特、亚湾 伊朗: 库姆、查巴哈尔 巴基斯坦: 瓜达尔港 埃及: 塞得港
新亚欧大陆桥	中国、哈萨克斯坦、乌克兰、俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国、希腊、荷兰等	乌克兰: 尼古拉耶夫 希腊: 比雷埃夫斯
中巴	中国、巴基斯坦	巴基斯坦: 卡拉奇、拉合尔
孟中印缅	中国、印度、孟加拉、缅甸	缅甸: 皎漂 孟加拉国: 吉大港 斯里兰卡: 汉班托特
中国 - 中南半岛	中国、越南、新加坡、老挝、马来西亚、印尼	中国: 瑞丽 老挝: 磨憨 马来西亚: 马六甲市、关丹 印尼: 加里曼丹、苏门答腊

从城市数量来看,“丝路城市”的确包含沿线国家和地区中不同等级的世界城市,但其规模不限于被纳入传统世界城市等级体系或世界城市网络的城市。对于所在国起到要素枢纽作用及国际商贸功能,以及具备上述作用与功能发展潜力的城市,都应被视为“丝路城市”。从这一角度上看,“丝路城市”概念的提出本身也是对世界城市体系理论的修正和补充。

## 二、“丝路城市”发展的意义

### 1. 世界城市网络新板块

对“丝路城市”的认识,很大程度上在于理解这一群体在世界城市网络中的地位和作用。长期以来,世界城市的发展基础在于同以发达国家为主体的“北方”世界的全面衔接。从城市的发展水平和网络互动程度上看,欧亚大陆腹地的“南方”区域的城市网络尚不完善,其全球化的融入程度仍有限,需要多方面的要素投入形成新的发展动力。而连接亚非欧的“一带一路”倡议恰恰是要联通这块新的地缘战略拓展空间,其影响力将在未来数十年间逐渐释放。

前述国际城市学界居于主流的“世界城市网络”研究<sup>①</sup>,就是循着各个世界城市辐射力的范围和强度予以划分。世界城市的崛起、成长就集中表现为辐射范围的扩展,由此划分出“世界中心地带-半边缘地带-边缘地带”,或是“全球-洲际-区域-国际”的等级划分。顶级世界城市(或称为“全球城市”<sup>②</sup>)的竞争就是聚焦在全球尺度的辐射力和对于“世界中心地带”(或是世界经济重心迁移)的控制力。而随着全球化深化和人类发展目标的不断拓展,新的世界城市发展趋向理应增加促进包容性发展,推动“边缘地带”发展中区域“去边缘化”,融入全球化发展的新内涵。这也正是位于所谓“边缘区域”

<sup>①</sup> 21 世纪初至今,以拉夫堡大学彼得·泰勒(P. J. Taylor)教授和毕沃斯托克教授(J. V. Beaverstock)为首的“全球化与世界城市研究小组与网络”(GaWC Study Group and Network)团队,在世界城市与全球城市静态分析的基础上,进一步深化讨论了城市之间的关系和网络特征,提出“世界城市网络”(world city network)的概念,即一个由枢纽层、节点层、次节点层城市相互连接的城市网络结构。而世界城市则作为这一网络体系中的“全球服务中心”。

<sup>②</sup> Saskia Sassen. Global City: New York, London, Tokyo. 1991.

的“丝路城市”崛起和发展为世界城市网络的演进和升级带来的积极意义。

## 2. 沿线国家主要增长极

从“丝路城市”的地方性功能( Local Function) 看,这一城市群对于所在国主要起到“增长极”的支撑作用。相关城市是所在国的经济发展“高地”,具有对内外部要素的配置功能。同时,这些城市的发展需求和潜力也为周边区域以及所在国的发展提供所需的贸易、创新、就业、人才发展的重要动力和增量空间。

以“一带一路”沿线国家的发展状况而言,城市无疑是其经济、社会、文化、环境发展的重要空间载体。同时,城市化本身也为沿线国家的发展带来新的动力和需求。“丝路城市”因其自身的门户和通商功能,一方面能够为所在国的发展集聚所需的外部要素和资源,另一方面也能带动周边区域的发展,提升所在国的整体城市化水平。

## 3. 地缘经济发展新区域

从地缘经济角度看,“丝路城市”的发展是对传统“两洋”(太平洋-大西洋)沿岸发展板块的重要补充。20世纪80年代以来,经济全球化的快速发展使得临近太平洋、大西洋的沿海国家和地区得到快速发展。世界城市网络的布局和高等级群体也基本围绕“两洋”的沿海区域展开。然而,全球经济发展的力量对于各大陆板块之间的“腹地”( hinterland) 区域始终影响有限。

而随着中国及诸多新兴经济体的崛起,国际经济要素流动方向开始悄然出现新的变化,地缘经济发展的重心也逐渐出现调整的趋势。中国“一带一路”倡议的提出有助于沿线区域成为新的国际投资和经济要素流动方向。在这一背景下,“丝路城市”的发展有助于在欧亚大陆这一“世界岛”的核心区形成新的增长点和发展网络,进而形成新的发展区域和板块,以推动全球经济发展实现“由海到陆”的新平衡。

# 三、“丝路城市”的作用与主要挑战

## 1. “丝路城市”的重要作用

### (1) 发展引领作用

“丝路城市”的建设与成长对于所在国的长期可持续发展具有重要的引领作用。丝路城市是所在国的重要枢纽性城市,属于国家或区域中的相对发达节点。这些城市的经济水平发展、区域能级提升、基础设施改善、环境资源合理开发,一方面对于所在国的资源合理配置、社会文化融合、经济贸易繁荣具有重要的提升作用,另一方面也能够形成一种理性发展的增长模式,对于其他区域的发展起到标杆和带动作用。

“丝路城市”的发展特点之一在于具备后发优势,能够实现城市化的“跨越式”发展。这些城市的建设与成长是在当前世界城市化快速发展,以及世界经济格局发生重大变化的背景下进行的。这种情况就使得相关城市一方面能够以众多的国际城市发展经验作为参照,规避传统世界城市发展中的诸多问题和风险;另一方面能够充分依托全球化、信息化以及世界城市网络等既有资源促进自身发展,进而超越“线性”发展的传统路径。

### (2) 网络建构作用

“丝路城市”的发展并不在于单一城市自身的崛起,而在于城市间的网络建构。从历史上看,丝路城市的发展主要依托商品在沿线的接力传递以及不同区域间的贸易需求。而当前丝路城市的发展也依赖于自身对多层次城市网络的联通程度。丝路城市的这种网络化属性和需求有利于其自身及周边区域的快速国际化,同时也对所在区域乃至国家融入全球化具有重要的推动力。

“丝路城市”作为重要的空间节点和沿线城市的主要经济枢纽,其相互之间的多层次互动有助于形

成“一带一路”沿线国家发展的主要骨干区域。丝路城市群之间通过网络互动的相互作用,使“一带一路”沿线内的发展“支撑点”得以彼此连接,并以网络为基础向周边区域辐射,最终形成“点”-“网”-“面”一体的发展带。

### (3) 区域枢纽作用

“丝路城市”群体中,各城市间具有差异性较大的要素条件和发展条件,其中既有第二、第三产业较为发达的新兴城市,也有资源富集而开发能力较为有限的崛起中城市。这种要素结构的多样性特点带来了相关城市之间产能、要素间供需合作的有利条件,也带来“一带一路”各区域间多层次互动的需求和空间。丝路城市的经贸连接网络不仅承载来自全球层次的要素流动功能,也承载并促成对于“一带一路”沿线城市之间的要素流动,进而为“一带一路”沿线国家和区域间的供需匹配提供重要的平台和支撑作用。

### (4) 全球治理作用

“丝路城市”不仅能够发挥区域性的经济互动功能,也具有全球议题的塑造力和影响力。丝路城市网络所在的区域,地缘战略地位重要且具有巨大的发展潜力。这种区位上的优势地位及发展潜力使“丝路城市”成为参与全球性事务的重要枢纽空间。同时,丝路城市自身的发展模式也对全球的可持续发展具有重要的影响力。因此,处于“世界岛”核心区的丝路城市在全球安全、环境、社会等全球治理领域都是不可忽视的行为主体,具有独特的影响力和重要的行动力。丝路城市之间的城市组织和联合体则能够发挥不同于全球性国际组织的次国家行为体的独特作用,进而成为参与及推动全球治理的重要群体性角色。

## 2. “丝路城市”发展面临的主要问题

### (1) 城市历史地位与现实作用的落差

“丝路城市”群体中包含诸多历史名城,这些城市在历史上发挥了重要的枢纽和创造源头作用,对于人类文明的发展起到了重要的支撑和承载作用。这些城市的国际交流地位及历史积淀已得到时间的检验。但由于经济全球化发展的区域不平衡性和相关因素的制约,这些城市目前的发展状况与其历史地位和应有的作用明显不匹配。这种落差是世界经济发展不平衡的表现,也是认识“丝路城市”发展方向的重要起点。

### (2) 城市规模体量与功能地位落差

从总体上看,“丝路城市”的规模和体量均具有一定水准,其中不乏人口规模上千万的特大型城市或巨型城市。这些城市的人口高度密集,城市空间规模较大,且往往位于关键性的枢纽地区,因此具有重要的战略地位和潜在实力。但另一方面,这些城市的规模往往并未给其带来城市功能和世界城市等级地位上的优势,其全球经济流量的控制和配置能力与其规模相比并不匹配。这些“丝路城市”的发展现状可用“大而不强”来形容。这种情况也使得相关城市需要在城市能级提升以及对外影响力释放方面有所作为。

### (3) 城市区域作用与网络作用的落差

历史上的“丝路城市”主要通过商业贸易网络得以串联。而近代以来,这种传统的网络联系纽带逐渐断裂,相关城市更倾向于通过现有国际分工体系实现自我发展。在“城市竞争力”等理论思路的影响下,城市对于相互合作和传统网络的关注被自我强化的竞争性战略所取代。从区域板块上看,目前东亚、西亚、中亚、南亚区域“丝路城市”之间的互动也较少。即便在各区域内部,城市间的合作和网络连接相较城市与更高层级的西方城市之间的互动而言也显得较为有限。

### (4) 城市对外枢纽功能与内部治理能力的落差

“丝路城市”群体中,目前已经有一部分城市在承接全球化力量的基础上得到了较快发展,其国际

要素流量枢纽的地位得到凸显。这些国际化程度较高的“丝路城市”在世界城市体系中的地位已经得到确认,国际功能的迅速拓展使城市的对外影响力迅速提升,城市规模也集聚膨胀,成长为世界经济的枢纽和特大型城市。但另一方面,这些城市的发展更多依托外部要素和外部需求,对外经济职能的提升速度与城市自身治理能力的成长不匹配,从而带来了城市发展的诸多不协调之处。这种不协调表现在经济结构单一、基础设施不堪重负、分配不公、环境资源过度消耗等诸多方面。“丝路城市”对外和对内功能的平衡和调整,不仅是城市自身可持续发展的需求,也是提升全球化要素本土化的重要尝试。

#### (5) 单一城市过度发展问题

在“一带一路”沿线国家,单一城市过度发展,集聚过多要素的“一城独大”现象并不鲜见。这种情况是丝路城市的重要特性,也带来一系列问题。例如,曼谷城市首位度之高不仅在东南亚,即使在发展中国家乃至全世界都是罕见的。据统计,曼谷的人口占泰国城市总人口的比重在1960年为65%,1980年则上升到69%,1990年仍达57%。1970年曼谷人口是泰国第二大城市清迈的33倍,1980年更增至50倍。1950~1990年间泰国曼谷的人口猛增4.3倍,达到716万,而该国第2至第5位的4个城市的人口合计尚不及曼谷的1/10。这种“一城独大”的单极化发展状况,一方面体现了特大型城市在“一带一路”沿线区域的经济中心地位,另一方面也反映出所在国产业分布不合理,区域城市化水平差异过大的问题。

#### (6) 城市基础设施支撑问题

由于发展阶段和所在国公共服务能力的限制,大量丝路城市的基础设施建设处于较低水平。同时,由于维护和资金等因素的制约,已建成的基础设施也处于老化或供应不足的尴尬局面。例如,哈萨克斯坦城市在2009年有73%的电网、63%的供暖设备和54%的煤气管道需要维修或更换,由陈旧的设施导致的热能损失达到了17.5%。而哈萨克斯坦小城市基础设施的状态更差,约有60%~95%的集中供热、供水和污水管网已经磨损。这种基础设施方面的短板,一方面制约了丝路城市的快速发展,另一方面,也带来了这一领域的巨大需求,从而使得丝路城市之间的产能合作有重要的发展空间。

### 四、中国城市与“丝路城市”互动发展的方向与路径

作为“一带一路”倡议发起国的重要发展主体,中国城市既是“丝路城市”群体中的重要成员,也是推进“丝路城市”互动发展的重要角色。这种互动发展的顺利推进源自于“丝路城市”自身发展的需求,也取决于中国城市角色与作用的准确定位。

#### 1. “丝路城市”发展的主要需求

##### (1) 城市管理体系

从当前的发展状况上看,丝路城市发展所迫切需要的不仅是基础设施的改造升级和产业项目投资,而且在于城市发展规划与城市管理经验的支撑。其中,城市的行政能力是城市化得以顺利推行的保证。“一带一路”沿线城市的行政执行者普遍由新一代官员组成,但行政低效仍然是政府需要解决的主要问题。这需要完善管理、监督和追责体系,同时避免城市管理受到官僚体制负面问题的影响。因此,诸多丝路城市的未来发展在很大程度上有赖于城市管理形式与管理手段的创新和升级,以使城市的有序及可持续运行得到制度上的保障。

##### (2) 城市危机应对能力

危机应对能力是城市发展的重要保障和城市成熟的重要体现,而这一能力恰恰是丝路城市亟待提升的重要方面。例如,根据亚洲开发银行预测,到2100年,东南亚地区仅因受到气候变化影响导致的损失相当于地区每年GDP的6.7%。而全球受到气候变化影响导致的损失仅相当于每年GDP的2.6%。因此丝路城市亟需进一步强化和完善基础设施规划和建设,形成应对多种危机的反应机制,以保证在受

到短期灾害和长期气候变化的影响时都有充分的适应能力和恢复能力。

### (3) 城市新技术应用能力

对科技进步作用的充分利用有助于迅速提升城市综合竞争能力。目前大多数丝路城市发展的技术基础较为薄弱,受发展起点、资金、市场等多方面因素影响,城市建设和管理中对新技术的应用水平普遍较低。而在当前城市发展和全球城市的竞争中,新技术的应用成为关键环节。因此,如何引进新技术,引进哪些新技术,如何应用新技术,成为“丝路城市”实现高效发展需要面对的重要问题。

### (4) 城市建设资金

资金不足是制约“一带一路”沿线城市发展的重要问题。如何获取来源稳定、条件适当的城市发展资金,是丝路城市发展的重要前提。解决这一问题,一方面需要城市主体与现有国际金融体系实现深度互动,获得现有体制下更多的资金支持;另一方面也需要建构有针对性的新型金融主体,以提供城市建设的增量资金。在这一方面,2015年底成立的亚洲基础设施投资银行已经为相关城市的建设资金问题提供了新的选择。

## 2. 中国城市促进“丝路城市”互动发展的角色与作用

### (1) 中国城市是“丝路城市”的核心力量与发展模式探索者

无论从规模抑或是经济影响力上看,中国城市都是“丝路城市”群体中的领头羊。四十多年来中国城市的快速稳定发展,为丝路城市的整体发展和影响力提升提供了重要的基础和经验。同时,中国城市对于创新驱动发展、可持续发展等领域的关注和实践,也为“一带一路”沿线区域城市的崛起提供了城市发展模式的重要样板和借鉴。

### (2) 中国城市能够为“丝路城市”发展提供综合解决方案

中国城市,特别是沿海开放城市的发展当前已进入较为成熟的阶段,逐渐形成了发展中国家与区域在开放条件下快速推进城市化的“中国模式”。在这一背景下,中国城市政府、企业、银行、学界全面参与丝路城市的合作建设、发展,将成为“一带一路”倡议在城市层面落实推进的重要选择。而这种合作可以是全方位的,是中国城市发展资金、技术、管理乃至关于欠发达地区城市化和城市整体转型发展的“一揽子”综合解决方案。

### (3) 中国城市的发展有助于提升“丝路城市”群体的世界城市网络地位

随着中国国际地位与经济影响力的不断提升,中国的主要中心城市已经成为世界城市网络的重要节点以及全球要素的配置区域。“丝路城市”通过与中国城市的互动,能够充分发挥后者的全球要素配置节点功能以及门户枢纽作用,与发达国家群体建立起多层次的互动体系。而中国城市也应重视以“丝路城市”等新兴城市群为要素互动节点,推动形成全球范围更为完整的城市互动网络。

### (4) 中国城市可持续发展能够为“丝路城市”提供“绿色发展”样板

城市的可持续发展是“丝路城市”面对的普遍问题。中国城市在经历了快速发展期之后,已将低碳、绿色的可持续理念作为重要的城市发展原则。中国城市对于“绿色城市”、“低碳城市”理念的追求与实践,以及在技术、资金、人才、基础设施、制度建设、治理手段方面的持续探索和推进,有助于为“丝路城市”乃至“一带一路”沿线国家提供可持续发展方式的典型样板。同时,中国城市探索的新兴城市“绿色发展”道路也能够为全球范围的气候和环境治理提供强大助力,具有更为广阔和持久的意义。

## 参考文献

- [1] Beaverstock J V, Smith R G, Taylor P J. A roster of world cities[J]. *Cities*, 1999, 16: 445-458.
- [2] Hall P G. Globalization and the world cities[J]. in Lo F-c & Yeung Y-m( eds. ) *Globalization and the World of Large Cities* [M]. United Nations University Press, 1998: 17-36.
- [3] Hall P G, Pain K. The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-city Regions in Europe [M]. London: Routledge, 2006.

- [ 4 ] Mans U. . Understanding the position of end nodes in the world city network: using peer city analysis to differentiate between non - hub cities [J]. *Global Networks* ,2014 ,14( 2) : 188-209.
- [ 5 ] Robinson J. . Global and world cities: a view from off the map [J]. *International Journal of Urban & Regional Research* ,2002 ,26( 3) : 531-554.
- [ 6 ] Scott A. . *Global City-regions: Trends , Theory , Policy* [M]. New York: Oxford University Press 2001.
- [ 7 ] Taylor P J. . Regionality in the world city network [J]. *International Social Science Journal* ,2004 ,56( 181) : 361-372.
- [ 8 ] 白永秀,王颂吉. 丝绸之路经济带的纵深背景与地缘战略[J]. *改革* ,2014( 3) : 64-73.
- [ 9 ] 崔林涛. 加强陆桥区域合作 共创现代丝路辉煌[J]. *中国软科学* ,2001( 10) : 1-3.
- [10] 高新才,杨芳. 丝绸之路经济带城市经济联系的时空变化分析——基于城市流强度的视角[J]. *兰州大学学报: 社会科学版* ,2015 ,43( 1) : 9-18.
- [11] 高新才,杨芳. 丝绸之路经济带城市经济联系的时空变化分析——基于城市流强度的视角[J]. *兰州大学学报: 社会科学版* ,2015 ,43( 1) : 9-18.
- [12] 卫玲,戴江伟. 丝绸之路经济带: 超越地理空间的内涵识别及其当代解读[J]. *兰州大学学报: 社会科学版* ,2014( 1) : 31-39.
- [13] 李兴江,马亚妮. 新丝绸之路经济带旅游业发展对经济影响的实证研究——基于甘肃省数据的模型检验[J]. *开发研究* ,2011( 5) : 56-58.
- [14] 王姣娥,王涵,焦敬娟. “一带一路”与中国对外航空运输联系[J]. *地理科学进展* ,2015 ,34( 5) : 554-562.
- [15] 吴乐,霍丽. 丝绸之路经济带节点城市的空间联系研究[J]. *西北大学学报: 哲学社会科学版* ,2015 ,45( 6) : 111-118.

( 责任编辑: 张 薇)

ting countries' institutions necessarily have an important impact on export efficiency and trade uncertainty. In this study , we explore China's export efficiency and investigate the influence of importing countries' institutions environment on Chinese export efficiency and trade uncertainty using Stochastic Frontier Analysis , taking 61 countries of the Belt and Road from 2006 to 2014 as a sample. Our findings show that the average level of export efficiency index is 0.695. Secondly , the level of export efficiency is higher among countries where the market size is larger or the GDP per capita is lower. What's more , the results imply that efficient government service , rule of law , democratization and Regional Trade Agreement can not only improve export efficiency , but also lower trade uncertainty.

#### **An Empirical Study on the Determinants of Trade Complementarity between China and One Road' Countries**

*Hu Yi Yan Jili Quan Yi*( 51)

This paper calculated the TCI based on the product-level trade data between China and 66 One Road' countries. The TCI with One Road' countries as export part and with China as import part shows obvious regional characteristics , and the complementarity of resource-intensive product trade is the strongest. The TCI with China as export part and with One Road' countries as import part shows that the complementarity of labor-intensive product and some capital-intensive product trade is the strongest. The regression results on the determinants of trade complementarity reveal that the most important factor for trade complementarity is resource endowment. And the improvement of market efficiency , trade efficiency , innovation and education level , infrastructure and macroeconomic environment for One Road' countries will help enhance the trade complementarity.

#### **Economic Trends and Developments of Inbound Tourism in Western China under the Belt and Road Background**

*Ba Duoxun Wen Qian*( 64)

The institutional arrangements of the Belt and Road initiative has a great strategic effect on China inbound tourism , especially on the inbound tourism along the silk road area. Therefore , it makes modern tourism industry become the dominant industry or leading industry by rapid growth at the industrial structure level , and enlightens a new breakthrough of economic structure in western area. The purpose of this paper is to analyze systematically the inbound tourism trends and developments of western China along the silk road by comparing with other districts with Time Series Analysis method , and illustrate systematically the interactive mechanism of action between the Belt and Road Initiative and the development of inbound tourism in western China. In the end , we put forward the strategic value and strategic framework of tourism industry( especially inbound tourism) under the Belt and Road background.

#### **Silk Road City: The Characteristics and Development Trends of City Pivots in Belt and Road Region**

*Su Ning Yang Chuan Kai*( 74)

This paper , based on the research on new world geo-economic trends , summarized the conception , characteristics , theoretical and realistic meaning of Silk Road City. It analyzed the role of Silk Road City in Belt and Road Initiative , and the main challenges for thus cities. The arguments point out that , the conception of Silk Road City replenished the neglected contents of World City Network theory. The development of Silk Road Cities based on the connection of city network among the Belt and Road region , and the significant function of growth pole and local driving initiator by the cities. These cities will undertake several leading responsibility of network nodes , regional hubs and international governance actors. Meanwhile , these cities will face the challenges including the shortage of infrastructure supporting , the imbalanced ability of the scale and function , regional influence and network influence , etc. Chinese cities showed potential for promoting cooperation and development among the Silk Road Cities.

#### **A Study on the Applicability of Time-Varying Taylor Rule in China's Monetary Policy under the Condition of Open Economy**

*Jin Chunyu Wu Anbing*( 84)

In this paper , we consider the internal structure of the total demand curve , the new Cairns Phillips curve , the exchange rate interest rate transmission and the Taylor rule and use the time-varying parameter vector autoregressive ( TVP-SV-VAR) model ,