

“一带一路”节点城市建设的实证研究*

——基于多维新型城镇化协同发展的视角

刘敏, 张坤领, 刘倩

(北京师范大学, 北京 100875)

摘要: 在“一带一路”与新型城镇化两大建设共同推进过程中, 节点城市起着关键的支撑作用。研究选取了34个“一带一路”国内节点城市, 从人口、经济、资源、环境、社会、空间六个维度对其进行了指标体系构建、评估与分析。结果显示, “一带一路”34个节点城市新型城镇化建设总体水平高于我国平均水平, 并处于我国东中西部区域差异化发展格局中, 相应表现为21世纪海上丝绸之路的15个沿海节点城市发展水平明显优于沿丝绸之路经济带上的19个内陆型节点城市, 同时, 在六项维度也都表现出一定的区域化、差异化特征。据此, 节点城市建设应该在多个维度实现协同发展, 纳入互联互通所涉及的五项内容, 进一步将其融入到城市群建设、区域一体化的发展中。

关键词: 节点城市 “一带一路”建设; 新型城镇化; 多维协同

引言

推进“丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路”合作建设, 是推动我国形成全面开放新格局的重点。^[1]为我国区域协调发展提供新的驱动力, 对东中西部新型城镇化建设, 尤其对于沿线重要的内陆节点城市和重要港口城市而言都是巨大的发展机遇。不仅如此, 以基础设施建设为优先, 以互联互通为重点推进的“一带一路”建设, 为我国在新型城镇化建设中实现产业转移和转型升级提供了广阔的发展空间。可以这么理解, 新型城镇化立足于国内区域发展新布局, 为“一带一路”建设提供支撑, 而“一带一路”建设致力于打造我国的全方位对外开放新格局, 为新型城镇化发展创造新机遇。^[2]那么, 在“一带一路”与新型城镇化两大建设共同推进过程中, 节点城市不仅是我国城镇化发展的重要支撑, 更是“一带一路”建设推进中的关键节点和支撑。

2013年9月和10月, 习近平主席先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议(以下简称“一带一路”), 2015年3月, 国家发改委、外交部和商务部在海南博鳌亚洲论坛上联合发布《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》(以下简称《愿景与行动》), 得到国际社会的高度关注。此后, 随着“一带一路”国际合作高峰论坛成功举办、十九大上明确将推进“一带一路”建设写入党章, 四年多来, “一带一路”建设已经实现了从倡议到落实、从达成共识到务实合作的阶段。“一带一路”建设旨在以沿线国家为重点, 实现全球各国的互联互通, 是进一步推进全球化机遇共享的一项发展方案。^[3]

2013年12月, 习近平总书记和李克强总理在中央关于城镇化工作会议上分别作了重要报告。2014年3月, 中共中央国务院印发了《国家新型城镇化

作者简介: 刘敏(1986-), 女, 山西榆次人, 北京师范大学“一带一路”研究院、新兴市场研究院博士后, 研究方向“一带一路”与国家治理、新型城镇化与公共治理创新; 张坤领(1989-), 男, 河南商丘人, 北京师范大学经济与资源管理研究院博士研究生, 研究方向: 发展经济学; 刘倩(1984-), 女, 黑龙江哈尔滨人, 北京师范大学经济与资源管理研究院讲师, 研究方向: 发展经济学。

* 基金项目: 国家社会科学基金重大招标项目“中国新型城镇化: 五个维度协同发展”(14ZDA035); 中国博士后科学基金面上项目“西方城市化进程中的社会治理转型研究”(2017M610802); 北京师范大学学科交叉建设项目“组织国际力量共同推进‘一带一路’建设的路径研究与实施”(B10.1)。

规划(2014-2020年)》(以下简称《规划》),提出了一套城镇化未来发展的新思路与方案,^[4]标志着我国城镇化发展的重大转型。

“一带一路”与新型城镇化两项重大建设,前者布局国际,后者立足国内,两项建设如何在新时期实现对接与融合成为我国今后发展的重要议题。我们认为,新型城镇化建设立足国内,将从空间结构、城市群发展、基础设施的布局以及更加公平的制度构建等多个维度支撑“一带一路”建设;同时,“一带一路”的推进将为解决传统城镇化问题提供新路径,为促进新型城镇化发展创造新动力,为未来新型城镇化发展带来重要机遇。其中,节点城市是推进“一带一路”与新型城镇化建设的重要支点,在两项建设中起着关键的支撑作用。

一、节点城市“一带一路”建设与新型城镇化的战略支点

节点城市建设在“一带一路”推进与新型城镇化发展中起着重要的战略支点作用,支撑两大战略的国内外布局。《规划》第四篇优化城镇化布局和形态中明确指出,“直辖市、省会城市、计划单列市和重要节点城市等中心城市,是我国城镇化发展的重要支撑”,“依托路桥通道上的城市群和节点城市,构建丝绸之路经济带,推动形成与中亚乃至整个亚欧大陆的区域大合作”。《愿景与行动》中也明确指出,“根据‘一带一路’走向,陆上依托国际大通道,以沿线中心城市为支撑,以重点经贸产业园区为合作平台,共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国-中亚-

西亚、中国-中南半岛等国际经济合作走廊;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。”如今,新型城镇化已经进入到城市群的区域一体化发展阶段,与此同时,在六大经济走廊建设稳步推进中,“一带一路”倡议已经从纲领阶段进入节点运营阶段,节点城市建设成为关键。

(一) 节点城市建设的内涵

从本质上讲,我们所研究的节点城市,与城市群、智慧城市一样,都属于新型城镇化建设中的一种重要的发展形态。根据中心地理论和“点-轴系统理论”(Pole-Axis System Theory)^①,在国家和区域发展中,大部分社会经济要素在“点”上集聚,并由线状基础设施联系在一起而形成“轴”,最终形成一个有机的空间结构系统。^[5]这里的“点”就是我们所研究的节点城市,通过线状基础设施的发展逐渐在一定区域范围内形成社会经济的密集带,成为区域的增长极,在区域中发挥重要的聚散效应和辐射带动效应。

节点城市建设符合“点-轴”发展的理论要求。我们研究的节点城市建设就是点轴发展中“点”的建设,城镇化的形成源于居民在“点”上的聚集,进一步的发展则依靠交通、能源、通信网络等基础设施束的连接。因此,节点城市建设是城镇化的基础,其核心是打造区域增长极,形成集聚效应和规模效益,其可持续发展的路径依赖于基础设施的联通水平,发展目标是促进增长极的联动,形成区域一体化的均衡发展。

表1 “点-轴”空间结构系统形成的四个阶段

主要阶段	点轴空间结构	社会发展与空间结构的主要状态	所属社会形态
第一阶段	“点-轴”形成前的均衡阶段	低效、无组织	农业社会
第二阶段	点、轴同时开始形成	经济高速增长、有组织	工业社会初期
第三阶段	主要的“点-轴系统”框架形成	空间结构变动幅度大	工业社会中期
第四阶段	“点-轴”空间结构系统形成	经济增速放缓、高效、全面有组织	后工业社会

注:作者根据学者陆大道的“点-轴系统理论”内容整理。

随着我国目前城镇化的转型,点轴空间结构也正在经历从框架阶段向系统形成阶段的转型过渡,如表1中所示。我国目前的“点-轴”空间结构正在系统的形成中,存在区域发展不均衡不充分、大城市过大小城市太小等问题。在即将进入的最佳空间结构系统

中,区域将呈现出全面有组织状态,空间结构也重新恢复到“均衡”阶段。此时,作为“点”的节点城市建设将更加完善,围绕节点城市的基础设施具备高效集聚与扩散功能,并形成密集产业带,辐射带动整个区域发展。

^① 1984年10月,在乌鲁木齐召开的“全国经济地理和国土规划学术讨论会”上,中国科学院陆大道院士首次提出了“点-轴系统理论”(Pole-Axis System Theory),也称为“点-轴渐进式扩散理论”,是以中心地理论、空间集聚与扩散理论、增长极理论和发展轴设想为基础提出的,其核心还是中心地理论。点-轴理论对我国区域开发与城镇化建设影响至今。

因此，转型阶段的节点城市建设要符合空间结构发展规律，在实践中把握好以下几个要点。其一，充分利用各地比较优势，继续打造区域增长极，发挥集聚效应和规模效应；其二，转型时期，节点城市建设重心不再是单一的增长极建设，而是众多增长极的集合；第三，更加注重节点城市的“点”与基础设施束相结合，重点建设一体化经济空间结构体系。借鉴“点—轴”开发模式，将有助于我国节点城市建设的联动均衡发展。

(二) “一带一路”节点城市界定

“一带一路”节点城市主要是指沿丝绸之路经济

带和 21 世纪海上丝绸之路发展向上的国内段节点城市，融合“一带一路”与新型城镇化两项建设要求，突出新时期“一带一路”倡议对外开放的发展要求。那么，我们认为，“一带一路”节点城市(Node City)，是指经济水平和开放程度较高，具有较强的集聚、辐射等功能，在丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路沿线处于枢纽地位的城市。枢纽作用和支撑性是节点城市的主要功能。根据《愿景与行动》中明确提出的内陆节点城市和重要港口城市，如表 2 中所示，共包括 34 个城市，涉及 27 个省市自治区。

表 2 “一带一路”节点城市建设目标与开放态势

区域	(省) 城市	建设目标	比较优势	面向地区
西北 东北	(新疆) 乌鲁木齐	形成丝绸之路经济带核心区	区位优势	中亚、南亚、 西亚国家
	(陕西) 西安	内陆型改革开放新高地	综合经济 文化优势	
	(甘肃) 兰州			
	(宁夏) 银川	内陆开放型经济试验区	人文优势	
	(青海) 西宁			
	(内蒙) 呼和浩特		区位优势	俄蒙
	(黑龙江) 哈尔滨	向北开放，构建多条运输走廊	区位优势	俄远东地区
	(吉林) 长春			
(辽宁) 沈阳				
西南	(广西) 南宁 (云南) 昆明 (西藏) 拉萨	“海丝”和“陆丝”对接门户 大湄公河次区域经济合作新高地	特殊优势 区位优势	东盟国家 南亚、东南亚 尼泊尔等国
沿海	(福建) 福州	建设 21 世纪海上丝绸之路核心区	开放度高 经济较强 辐射作用	
	上海、广州等*	成为“一带一路”建设的排头兵和主力军		
内陆	重庆	西部开发开放重要支撑	人力资源 产业基础	
	(河南) 郑州等*	内陆开放型经济高地		

*注：15 个港口节点城市为：上海、天津、宁波—舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚；7 个内陆节点城市为：重庆、成都、郑州、武汉、长沙、南昌、合肥。

文件中对于中国各地方开放态势中明确要求，将新疆打造为丝绸之路经济带核心区域，支持福建建设 21 世纪海上丝绸之路核心区。其中，新疆核心区建设为“一带一路”向西开放提出要求，发挥福建以及沿海地区开放度高、经济实力强等优势，明确了沿海港口城市作为“一带一路”建设特别是 21 世纪海上丝绸之路建设的排头兵和主力军的地位。

根据狭义的“一带一路”空间范围来看，“一带一路”节点城市的空间范围分为三个层次：如表 3

所示，第一层次（经济带）：丝绸之路经济带（“六大经济走廊”）、21 世纪海上丝绸之路；第二层次（区域）：西北东北地区、西南地区、沿海港口地区、内陆地区；第三层次（城市）：乌鲁木齐、西安、兰州、银川、西宁、呼和浩特、哈尔滨、长春、沈阳、南宁、昆明、拉萨、重庆、成都、郑州、武汉、长沙、南昌、合肥、上海、天津、宁波—舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚。

表3 “一带一路”节点城市一览

节点城市类型	分布区域	具体城市
内陆节点城市 (沿丝绸之路经济带 19个城市)	西北、东北地区(9个)	乌鲁木齐、西安、兰州、银川、西宁、呼和浩特、哈尔滨、长春、沈阳
	西南地区(3个)	南宁、昆明、拉萨
	内陆地区(7个)	重庆、成都、郑州、武汉、长沙、南昌、合肥
重要港口城市 (沿21世纪海上丝绸之路 15个城市)	沿海地区(15个)	上海、天津、宁波-舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚

(三) 节点城市的空间分布

从“一带一路”建设的空间走向来看,节点城市可分为“丝绸之路经济带”沿线上内陆节点城市(下称“沿带”城市);以及“21世纪海上丝绸之路”沿海的重要港口城市(下称“沿路”城市)。“沿带”城市主要是沿中欧班列运输通道分布,目前,依托西伯利亚大陆桥和新亚欧大陆桥,也即第一亚欧大陆桥和第二亚欧大陆桥,已经初步形成西中东三条中欧班列运输通道^②。随着丝绸之路经济带升级,“点-轴”式的城镇区域发展将进一步发挥集聚与扩散功能,超越沿铁路线城市枢纽带形成覆盖全国的网络式节点城市综合体系,真正将“沿带”城市建设融入全局性国家战略中。^[6]21世纪海上丝绸之路的三个战略方向分别为:西线自南海、印度洋到达亚欧非,东线经东海、南太平洋到达北美和拉美,北线连接日韩、强化东北亚合作沟通,^[7]“沿路”城市发展随着海洋经济和港口经济的稳步增长,将进一步为21世纪海上丝绸之路建设奠定基础。

二、“一带一路”节点城市新型城镇化建设的多维评估

多个维度协同发展是新型城镇化发展的要求,34个“一带一路”节点城市由于经济文化、区域制度等差异呈现出不同的发展特征,为了提高节点城市的新型城镇化建设水平,更好的支撑“一带一路”建设,我们从人口、经济、资源、环境、社会、空间六个维度对节点城市进行了指标体系的构建,并对其评估分析。

(一) 新型城镇化指标体系构建与测评

根据新型城镇化多维协同发展的要求,我们从人

口、经济、资源、环境、社会、空间六个维度选取18项指标构建了相应的指标体系^[8]。人口维度包括人口密度(人/平方公里)、常住人口城镇化率(%)、暂住人口占常住人口比(%);经济维度包括人均GDP(元)、GDP增速(%)、产业结构高级化指数;资源维度包括单位GDP水耗(吨/万元)、单位GDP电耗(千瓦时/万元)、单位GDP占地(平方米/万元);环境维度包括空气质量达标天数、污水处理率(%)、生活垃圾无害化处理率(%)、城乡收入比(%);社会维度包括城乡收入比(%)、社保覆盖率(%)、每万人在校大学生本科以上学历占有率(%);空间维度包括人均道路面积(平方米)、绿化覆盖率(%)、城建区面积占总面积比重(%)。

本文研究对象是《愿景与行动》中涉及的34个“一带一路”节点城市,为了体现多维发展的协同性,研究采用均权法进行指数合成,数据标准化处理的公式如下:

$$\text{正向指标: } X_{ij} = [\max_j(x_{ij}) - x_{ij}] / [\max_j(x_{ij}) - \min_j(x_{ij})]$$

$$\text{负向指标: } X_{ij} = [x_{ij} - \min_j(x_{ij})] / [\max_j(x_{ij}) - \min_j(x_{ij})]$$

城乡收入比指标虽为适中指标,但其最小值为1.2,因此适用于负向标准化公式。

数据采集年份为2014年,主要来源于《中国城市统计年鉴2015》、《中国城市建设统计年鉴2015》、《国民经济和社会发展统计公报》、《中国环境统计年鉴》以及各省市统计年鉴(2015)、各部委官方网站,本节图表数据如未做特殊说明均为2014年数据。

^② 根据中欧班列建设发展规划(2016-2020年)中的发展目标来看,到2020年要基本形成中欧班列综合服务体系,进一步发挥节点城市的枢纽作用。

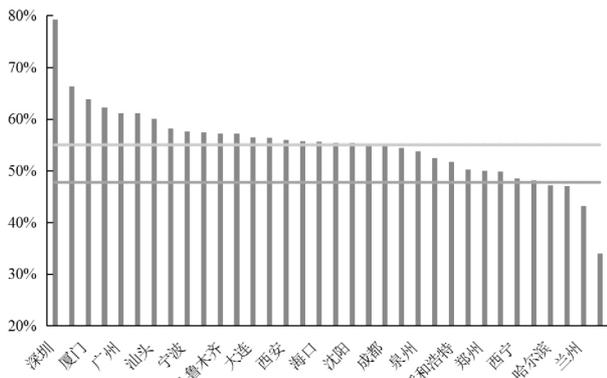


图1 “一带一路”节点城市新型城镇化指数

结果显示，“一带一路”节点城市的新型城镇化水平整体高于全国水平，其中，34个“一带一路”节点城市的新型城镇化指数平均水平为55.13%，超过全国新型城镇化指数（47.75%）约7.38%。如图1所示，几乎全部城市的新型城镇化指数高于全国，深圳的新型城镇化指数（79.32%）领跑全国，仅有四个城市的指数低于全国，分别为哈尔滨（47.25%）、三亚（47.06%）、兰州（43.19%）、拉萨（33.97%）。

根据“一带一路”节点城市新型城镇化指数的排名情况来看，其排名高低排序符合中国城镇化东中西部区域发展水平的高低，东部地区城市排名靠前，中部地区城市的排名居中，西部地区城市排名靠后。表4中反映的是“一带一路”节点城市新型城镇化

指数的前十名与后十名情况，排名前十的城市中，东部地区沿海港口城市占了八个；而在后十名中，西部地区城市占了五个；中部地区城市大多位于指数排名的中位水平。

新型城镇化指数与官方城镇化率的对比是为了衡量城市的多维新型城镇化发展被官方高估或低估的程度。我们通过比对发现，下表中的指数差除了湛江是+10，其余的33个城市均为负值，即官方城镇化率高估了“一带一路”节点城市的新型城镇化发展水平。其中，湛江是唯一一个被低估的城市，在环保和社会两个维度上的得分较高，这也说明了湛江市的可持续发展水平。

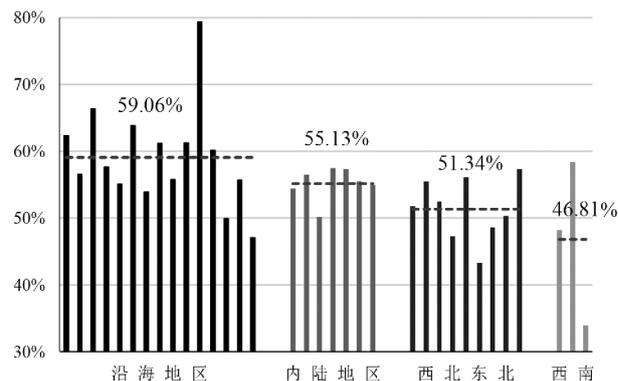


图2 “一带一路”节点城市新型城镇化指数的分区域情况

表4 “一带一路”节点城市新型城镇化指数的前十名与后十名

排名	城市	城镇化率	新型城镇化指数	指数差	排名	城市	城镇化率	新型城镇化指数	指数差
1	深圳	100%	79.32%	-21	25	呼和浩特	66.90%	51.70%	-15
2	上海	89.6%	66.37%	-23	26	银川	75.45%	50.23%	-25
3	厦门	88.8%	63.80%	-25	27	郑州	68.30%	50.05%	-18
4	天津	82.27%	62.31%	-20	28	湛江	39.81%	49.94%	10
5	广州	85.43%	61.23%	-24	29	西宁	72.35%	48.51%	-24
6	青岛	68.41%	61.18%	-7	30	南宁	58.39%	48.19%	-10
7	汕头	69.85%	60.12%	-10	31	哈尔滨	61.13%	47.25%	-14
8	昆明	69.05%	58.27%	-11	32	三亚	70.97%	47.06%	-24
9	宁波	70.30%	57.61%	-13	33	兰州	80.34%	43.19%	-37
10	武汉	74.00%	57.46%	-17	34	拉萨	46.15%	33.97%	-12

*注：指数差是指新型城镇化指数减去城镇化率，主要衡量城市的多维新型城镇化发展被官方高估或低估的程度。

图2反映的是“一带一路”节点城市新型城镇化指数的分区域情况。沿路的15个港口城市新型城

镇化水平优于沿带19个节点城市，符合我国社会经济发展水平的区域特征。其中，沿海地区除了深圳的

指数超高，其他城市的指数相对均衡，内陆地区 7 个城市的指数差异较其他区域而言是最均衡的，西北东北地区 and 西南地区城市指数的差异度较大。

“一带一路”节点城市新型城镇化指数的分维度空间布局来看，18 项具体指标中，只有暂住人口占常住人口比（%）、空气质量达标天数两项指标的均值低于全国地级市水平，其余的 16 项数据全部优于全国地级市的平均水平。

（二）“一带一路”节点城市新型城镇化的多维特征

根据测算结果显示，“一带一路”34 个节点城市的新城镇化建设的总体水平高于我国 289 个地级市的水平，不仅如此，各个维度的发展水平也相对较高。“一带一路”节点城市建设处在我国东中西部区域差异化发展的格局中，相应表现为“沿路”港口节点城市发展水平明显优于“沿带”内陆节点城市，同时，六项维度也表现出一定的区域特征。

1. 人口维度

西北、东北与西南地区节点城市人口承载能力不足。我们选取人口密度作为衡量城市人口承载能力的指标，这是观察人口城镇化问题最直观的指标之一，新型城镇化要求的是多个维度的均衡发展，也即城市人口的扩张应与土地的扩张相协调，过快或过慢都会导致城市蔓延、鬼城等现象。根据表 5 统计情况显示，西北、东北与西南地区节点城市的人口密度，也即人口承载能力低于全国 289 个地级市的平均水平，更成倍低于“一带一路”34 个节点城市。此外，“一带一路”节点城市的人口承载能力差异度较高，最高的汕头、上海、深圳、厦门、郑州、广州的人口密度都超过了千人/平方公里，相反，除西安、沈阳之外，承载力较差的城市几乎全部是西北东北与西南的 11 个节点城市，每平方公里的人口均低于 400 人。

表 5 人口密度（万人/平方公里）的统计描述结果

	全国地级市	“一带一路”节点城市	西北东北西南节点城市
平均	433.39	817.64	303.04
标准差	339.74	979.82	207.66
最小值	5.73	17.86	17.86
最大值	2648.11	5398	807.46
样本数	289	34	12

沿海地区节点城市的人口流动性强，并且，与流

动性最低的西北东北节点城市相比，其对经济发展具有一定的促进作用。一般而言，暂住人口占常住人口比重表示一地人口流动的程度，这个指标既能体现城市吸引力和活力，也在一定程度上反映出户籍制度对其的阻碍效应，对于我们选取的这 34 个节点城市而言，流动性最高的 15 个沿海地区城市与最低的 9 个西北东北地区城市的人口流动性与经济水平的关系中，人口流动性强的沿海地区暂住人口占常住人口比重与人均 GDP 的关系呈正向，就是说这个地区的人口流动性越强，经济水平越高；而西北东北地区的 9 个节点城市则呈现出相反关系，人口流动性越低对经济的阻碍效应越高。因此，西北东北地区应该更加关注于提高城市的活力，提高对人口的吸引力。

2. 经济维度

节点城市在经济维度上具有明显的增长极效应。“城镇化与经济之间的关系在深层次上决定这城市的起源和发展，经济变量是压倒一切的因素。”（保罗·贝洛克，1991）。一般来说，经济增长是推动城镇化发展的基础动力。“一带一路”节点城市新型城镇化与经济水平的关系保持了正向关系，并且从统计意义上来看，相对于全国新型城镇化指数与经济水平的关系，其对经济发展的推动性（0.2313）要高于全国（0.013），说明“一带一路”节点城市的经济增长极效应明显，对新型城镇化的推动具有积极意义。

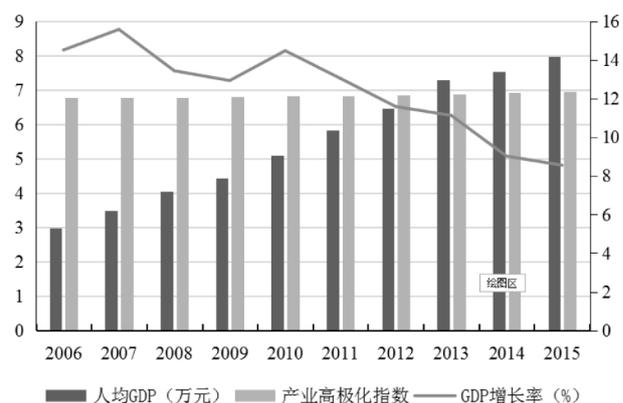


图 3 2006-2015 年“一带一路”节点城市的经济发展情况

注：数据为 2006—2015 年 34 个“一带一路”节点城市每年的均值；主坐标代表人均 GDP（万元）、产业升级指数；次坐标代表 GDP 增长率（%）。

但是，继续发挥经济增长极效应并不代表要损害其他维度的发展，经济新常态就是要转变传统以工业化推动城镇化的单一模式，更加注重资源、环保、社会、空间等多个维度对城镇化的推动性。图 3 中，

2006—2015年“一带一路”节点城市的经济发展情况也表明，近年来我国的经济增速虽然放缓，但对人均GDP和产业结构来说并没有影响，实际上，经济呈现出的新常态是我国主动适应全球化转型，促进我国经济取得新发展的一种深化改革，从这一点来看，“一带一路”节点城市继续发挥经济增长极的同时，更要着重培育其他多个维度的增长极效应，为形成全面均衡的众多增长极集合带来更多的可能。

3. 资源维度

“一带一路”节点城市的资源利用效率较高。其中，水资源利用效率与全国的水平相当，但电力利用效率和土地利用效率则相对较高，特别是土地利用效率最高，相当于全国土地利用效率的三倍。

水资源利用效率方面，沿带内陆型城市利用效率较高，这主要是由于我国水资源分布不均衡，中西部地区长期缺水所致；相反，在电力利用效率方面，西北东北地区的利用效率较低，其中，银川市单位GDP电耗高达1717.63（千瓦时/万元），是全国电耗最高的城市；土地利用效率方面，沿海地区城市的土地利用效率最高，沿海和内陆地区的土地利用效率差异性较大，图4关于“一带一路”节点城市土地利用效率的前五名与后五名情况，排名前五全部为沿海城市，分别为深圳、上海、广州、厦门、天津，单位GDP占地低于80平方米/万元，相反，排名靠后的后十名中，这一数值均超过了500平方米/万元，其中，土地利用效率最低的拉萨，由于特殊的地理位置，单位GDP占地达到了8495.61平方米/万元。

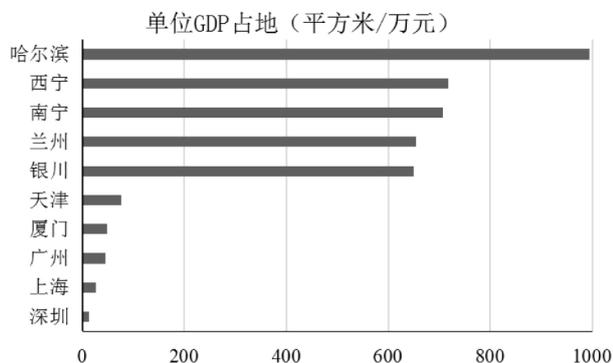


图4 “一带一路”节点城市土地利用效率前五名与后五名

注：为了控制异常值，排名剔除了拉萨。

4. 环境维度

沿海地区节点城市的环境友好保护水平明显高于沿带城市。根据表6显示的“一带一路”节点城市环境友好保护的排名，沿海节点城市的排名普遍靠前，

排名前10位的城市里有8个属于沿海地区，除此之外，此地区空气质量达标天数情况良好，15个城市的年均达标天数超过300天，这个数据要优于全国的年均达标天数277天，更优于“一带一路”节点城市的年均达标天数261天。相反，“沿带”城市排名普遍靠后，空气质量达标情况较差，其后十名的城市，2014年空气质量达标天数全部低于239天，就是说这些城市的空气质量在一年中只有不到2/3的时间是达标的，严重的空气污染、污水治理、垃圾处理等可持续发展方面的问题制约着内陆型城市的城镇化发展。

表6 “一带一路”节点城市环境友好保护排名情况

排名前十位的城市			排名后十位的城市		
排名	城市	环境维度	排名	城市	环境维度
1	深圳	97.85	25	哈尔滨	72.93
2	昆明	97.44	26	西宁	72.24
3	厦门	95.88	27	武汉	71.50
4	湛江	93.35	28	合肥	69.08
5	泉州	93.21	29	天津	67.91
6	海口	92.80	30	乌鲁木齐	67.89
7	三亚	91.57	31	西安	67.34
8	宁波	89.16	32	拉萨	66.42
9	福州	88.25	33	郑州	63.37
10	南昌	87.80	34	兰州	44.15

5. 社会维度

“一带一路”节点城市的社会公正和谐程度比全国的水平要高，而且在城乡收入差距、社会稳定、教育资源分配三个方面的表现都优于全国的平均水平，尤其在社会稳定层面，“一带一路”节点城市的社会保障覆盖率34%，超出全国地级市的平均水平24%的10个百分点。

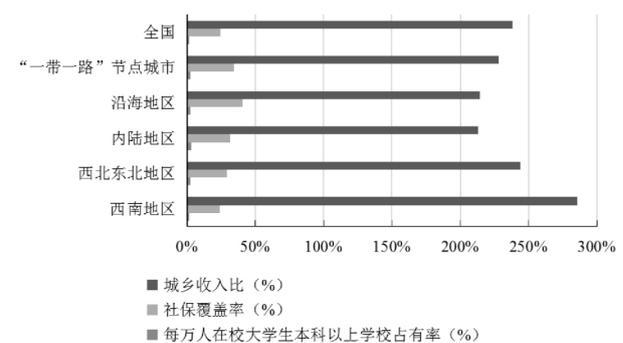


图5 社会公正和谐的区域对比

注：城乡收入比是负向类型的指标，即数值越大，城乡收入的差距越大。

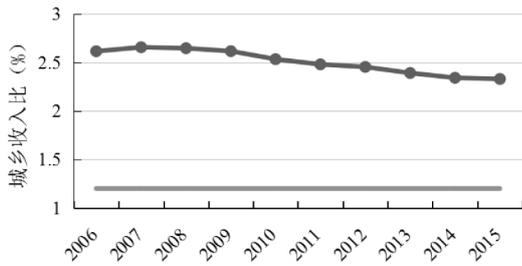


图6 2006—2015年“一带一路”节点城市城乡差距的变化趋势

从图5显示的社会公正和谐的区域对比来看，“沿海”城市各项指标最优。相反，东南地区、西北东北地区的社会公正和谐度相对较低，尤其是城乡收入差距和社会保障覆盖率。以城乡收入差距为例，南宁、昆明的城乡收入比例分别高达3.16%和3.02%，城乡差距明显，但总的来看，“一带一路”节点城市的城乡收入差距正在缩小，图6中，2006—2015年“一带一路”节点城市的城乡收入比值逐年下降，城乡差距正在弥合，趋势虽好，但事实是城乡收入比距适中值（1.2）仍然离得很远，这说明我国城乡一体化发展任重道远。

6. 空间维度

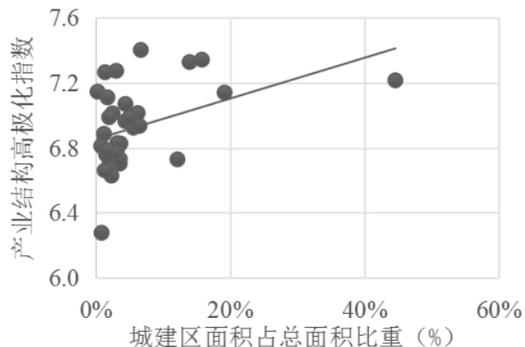
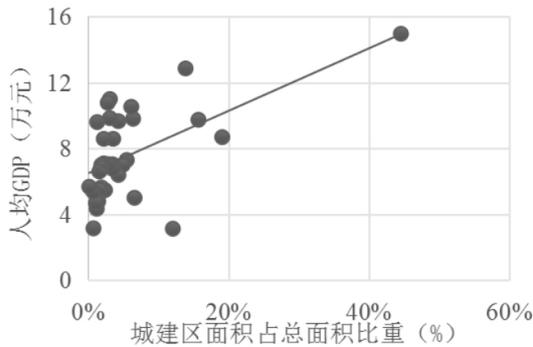


图7 城市规模与经济水平、产业结构的关系

三、节点城市新型城镇化支撑“一带一路”建设的对策建议

城镇化在未来很长的一段时间内，仍然是我国建设的重点，也是我国经济社会发展的最大机会之一。多个维度协同发展的新型城镇化把握住了城镇化发展的内涵，面对的是未来城镇化发展的方向。长远来看，“一带一路”建设将是中国今后重要的发展方面，探索新型城镇化建设与“一带一路”建设，实现两大建设在区域协调发展等层面的融合，将是未来的一项重大课题。据此，我们认为节点城市新型城镇化支撑“一带一路”建设重点在以下三个方面。

（一）节点城市建设应该在多个维度实现协同发展，在“一带一路”建设中发挥支点作用

总体上，“一带一路”节点城市的空间结构相对合理，一般的，空间结构与产业结构、城市群发展以及外向型经济等密切相关。这里以空间结构与城市群发展为例，发现空间结构指数排名靠前的城市，多来自珠三角城市群和长江中游城市群，其他城市也在不同程度上受所在城市群区域效应的影响，五大城市群中，珠三角城市群、长江中游城市群的空间结构更为合理，成渝城市群得分较低。

另外，“一带一路”节点城市的城市规模效应明显。我们选取城建区面积占总面积比重指标来表示城市规模，数据显示，“一带一路”节点城市中有25个城市的城市规模大于全国平均水平，并且，这些城市大多位于沿海地区和内陆地区。并且，如图7所示，城市的规模效益与经济水平和产业结构的关系密切，因此，节点城市布局合理的空间结构，就要从调整产业结构，促进产城融合的角度出发，利用城市群的集聚效应，发挥小城镇的产业比较优势，构建大中小城镇均衡发展的城市体系，抓住外向型经济发展机遇。在“一带一路”推进下的沿线城市将获得更多发展机会，将进一步优化沿线城市产业结构和空间结构。

节点城市建设应该从短板入手实现多个维度的协同发展，注重西北东北和西南地区在多项维度建设，尤其在人口、经济和社会等弱项上，把握“一带一路”建设发展机遇，打开西部开放发展的大门，打造西部地区和沿边地区节点城市的经济增长极效应，辐射带动一批卫星城市、周边城市、特色城镇，形成众多增长极的集合体，促进中西部地区区域一体化和城市群建设，为“一带一路”建设创造良好的区域协调发展基础。

在发挥政府引导作用提高低水平维度建设发展的同时，坚持走市场化道路，发挥市场在城镇化建设中的资源配置作用，摒弃传统城镇化建设中对于城市的过分行政管控，转变为推进构建更加科学、更加现代

化的城市治理体系与治理能力。值得说明的是，发挥市场作用并不代表政府就要从过分控制直接转向市场主导，这个过程需要政府进行相应的引导，在体制机制、法制政策等层面构建与市场相配套的城市经济社会治理体系，保障管控市场在城镇化建设中的潜在风险，随着市场经济体制的成熟，逐渐转变为市场主导的城镇化发展模式，形成资源自由流动的城镇化运行系统。

多维协同新型城镇化建设的目标在于可持续发展，节点城市建设也要是可持续发展的绿色生态化建设，这不仅是城市化系统性的要求，也是推进“一带一路”建设，发展绿色丝绸之路的要求。那么，在今后节点城市建设中，要通过土地资源集约利用，降低城市中资源流动的成本和交易费用，提高城市生产效率，降低城市的资源浪费，从开源节流的方面满足城市的环保与资源利用等绿色可持续发展的要求。

(二) 节点城市今后的建设应该纳入互联互通所涉及的五项内容，提高“五通”水平，助力“一带一路”建设

节点城市今后的建设应该纳入互联互通所涉及的五项内容，做好与中央的政策对接，在重点领域铺建基础设施，鼓励引进来与走出去相结合的投资贸易，完善城市金融体系，扩大城市人文交流，提高节点城市的“五通”水平，助力“一带一路”建设。

第一，政策沟通是地方与中央共同推进“一带一路”建设的重点。节点城市建设需要在新型城镇化框架下，对接“一带一路”建设的要求，这就要求地方政府做好与中央的沟通协调工作，建立节点城市对接“一带一路”建设的长效推进机制，保证节点城市今后建设的思路目标、工作方向、具体项目符合中央推进“一带一路”建设的一系列要求和安排，否则，既不能保证节点城市建设政策实施有效落地，也不能抓准“一带一路”建设的发展方向，错过“一带一路”建设带来的发展机遇。

第二，节点城市基础设施建设是推进“一带一路”建设的重要内容。在基础建设方面，“一带一路”节点城市要积极参与推进“一带一路”重点建设项目，以中欧班列为例，目前中欧班列国内始发城市35个，到达欧洲12个国家34个城市，自2011年开行以来，累计开行数量突破6000列，发展势头凶猛，影响日益广泛^[9]，根据《中欧班列建设发展规划（2016—2020年）》，中欧班列枢纽节点涉及内陆主要货源地、主要铁路枢纽、沿海重要港口和沿边陆路口岸等地，几乎包括全部“一带一路”节点城市，如表7所示，重庆、成都、郑州、长沙、沈阳等9个节点城市主要发展内陆货源地功能，天津、沈阳、哈尔滨、合肥等作为主要铁路枢纽节点，大连、天津等继续发挥沿海港口节点作用。

表7 中欧班列枢纽节点

中欧班列枢纽节点	
内陆主要货源地节点	重庆、成都、郑州、武汉、苏州、义乌、长沙、合肥、沈阳、东莞、西安、兰州
主要铁路枢纽节点	北京（丰台西）、天津（南仓）、沈阳（苏家屯）、哈尔滨（哈尔滨南）、济南（济西）、南京（南京东）、杭州（乔司）、郑州（郑州北）、合肥（合肥东）、武汉（武汉北）、长沙（株洲北）、重庆（兴隆场）、成都（成都北）、西安（新丰镇）、兰州（兰州北）、乌鲁木齐（乌西）、乌兰察布（集宁）
沿海重要港口节点	大连、营口、天津、青岛、连云港、宁波、厦门、广州、深圳、钦州
沿边陆路口岸节点	阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特、满洲里

资料来源：作者根据《中欧班列建设发展规划（2016—2020年）》整理。

除了借助中欧班列沿线节点枢纽作用发挥节点城市作用之外，郑州、成都等地积极发展航空港建设，新疆等地的能源基础建设，以及提高智慧城市建设水平，进一步提高“一带一路”网络基础设施建设，推进数字丝绸之路、绿色丝绸之路的建设。

第三，投资贸易与金融体系建设是节点城市保障“一带一路”建设顺利进行的主要内容。2014年至

2016年，中国同“一带一路”沿线国家贸易总额超过3万亿美元，中国对“一带一路”沿线国家投资累计超过500亿美元，中国企业已经在20多个国家建设56个经贸合作区，为有关国家创造近11亿美元税收和18万个就业岗位^[10]。2017年10月召开的十九大上明确提出要“走出去”与“引进了”相结合，这就为城市今后在投资贸易、金融体系等方面的

发展提出要求,是今后城市形成外向型经济的重要内容。

最后,扩大节点城市与“一带一路”有关国家的城市交流,搭建城市人文交流合作平台,这是为进一步夯实“一带一路”建设的民意基础,促进节点城市的人文交流与合作的重要内容。

(三) 将节点城市建设融入到三大战略和城市群建设中,提高“一带一路”建设中区域发展的协调性

节点城市建设融入战略规划发展的重点在与京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区等城市群发展战略的融合,实现节点城市由点到面再到体的建设目标,提高“一带一路”建设中区域发展的协调性。

从节点城市融入城市群建设的要求来看,根据34个“一带一路”节点城市所在的城市群区域范围,发展完善以节点城市为核心的线状基础设施,发展交通、能源、通信网络的基础设施束的连接,将节点城市建设融入到相应的21个城市群建设中,为推进“一带一路”建设建立良好的区域一体化协调机制。

进一步来看,节点城市建设要融入三大城市群发展战略中。“一带一路”节点城市建设要把握住战略层面的对接,在“一带一路”建设与京津冀协同战略、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设等区域协同战略的对接中,发挥节点城市基础支撑作用,更加注重在重点战略推进中的节点城市建设,比如在京津冀协同战略推动下,增强天津市的港口枢纽作用,提高对环渤海地区以及21世纪海上丝绸之路的辐射带动能力;借助长江经济带区域协同战略,提高长江中游城市群的中坚地位,进一步辐射带动长江上游的成渝城市群。

为了提高“一带一路”建设中对外开放水平,将节点城市建设融入到“六廊六路多国多港”的主框架中。推进“一带一路”建设明确提出要形成“六廊六路多国多港”的主框架,在六大经济走廊建设中,节点城市根据空间走向,发挥边境城市在对接邻国方面的区位优势,利用铁路、公路、水路、空路、管路、信息高速路等互联互通路网,深化节点城市与相关国家的各领域合作,将主要的沿海城市发展成为海上支点港口,形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。

除此之外,为了推进区域协同发展,进一步提高对外开放水平,“一带一路”节点城市建设也要关注于均衡的打造全球性节点城市,利用全球化优势,促进“一带一路”国际合作,推动建设开放型世界经济,不断加强和完善全球治理体系^[11]。这不仅是“一带一路”节点城市的建设目标,更是提高新型城镇化建设水平、推进“一带一路”建设、继续推动全球治理体系改革的发展方向。

参考文献:

[1] 习近平. 决胜全面建成小康社会 夺取新时代中国特色社会主义伟大胜利——在中国共产党第十九次全国代表大会上的报告[R]. 北京: 人民出版社, 2017.

[2] 刘倩, 孙祥栋. “一带一路”与城镇化研究的现状: 综述与评论[J]. 北华大学学报, 2017(5): 127 - 132.

[3] 刘敏. “一带一路”沿线国家的政治与治理[J]. 经济研究参考, 2017(15): 45 - 69.

[4] 胡必亮, 潘庆中. 中国新型城镇化: 规划与完善[J]. 中共中央党校学报, 2014(6): 89 - 93.

[5] 陆大道. 关于“点—轴”空间结构系统的形成机理分析[J]. 地理科学, 2002(2): 1 - 5.

[6] 胡鞍钢, 马伟, 鄢一龙. “丝绸之路经济带”: 战略内涵、定位和实现路径[J]. 新疆师范大学学报, 2014(4): 1 - 10.

[7] 刘宗义. 21世纪海上丝绸之路建设与中国沿海城市和港口的发展[J]. 城市观察, 2014(6): 5 - 12.

[8] 胡必亮, 张坤领, 刘敏. 多维视角的中国新型城镇化实证研究——以289个地级以上城市为例[J]. 经济研究, 2017(10).

[9] 中欧班列突破6000列[N]. 人民日报, 2017 - 11 - 19.

[10] 习近平. 携手推进“一带一路”建设——在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲[R]. “一带一路”国际合作高峰论坛官方网站, 2017 - 05 - 14.

[11] 胡必亮. 加强和完善全球治理体系[N]. 经济参考报, 2017 - 10 - 12.

(编辑校对: 牛蓉琴)