

“一带一路”背景下我国 内陆节点城市功能优化研究

安晓明

摘要 “一带一路”倡议的实施与推进给内陆节点城市带来了重大的发展机遇，也对其城市功能提出了新的要求。郑州、武汉、西安是典型的“一带一路”内陆节点城市，在城市功能优化方面取得了一定的成果，也存在诸多不足。为更好地适应“一带一路”倡议，各内陆节点城市的城市功能应当进行重新定位。要通过加快开放高地建设，提升节点城市的经济开放功能；加强综合枢纽建设，提升节点城市的通道枢纽功能；加快平台载体建设，提升节点城市的要素聚集功能；推动人文交流合作，提升节点城市的对外交往功能；营造良好城市环境，提升节点城市的综合服务功能；加强节点城市合作，提升节点城市的整体竞争力。

关键词 一带一路 内陆节点城市 城市功能

[中图分类号] F061.5 [文献标识码] A [文章编号] 2095 - 851X (2016)
04 - 0067 - 14

一、引言

内陆节点城市往往是内陆地区交通区位优势最为明显、经济联系最为频繁的区域，在内陆地区的经济社会发展中发挥着增长极的重要作用。从历史上看，长安（今西安）、洛阳等内陆节点城市是区域中心城市甚至是国家中心城市。在海洋经济时代以前，内陆节点城市是中国发展基础最好、经济活动最活跃、对外开放程度最高的区域，曾经在丝绸之路留下过浓墨重彩的印记。改革开放以来，我国沿海地区释放出巨大的发展活力，内陆地区则长期处于开放洼地。“一带一路”倡议的实施与推进

【基金项目】 国家社会科学基金青年项目“扩张边界约束下我国特大城市效率研究”（批准号：16CJY020）；河南省政府决策研究招标课题“河南绿色发展的困境与破解机制研究”（批准号：2016B033）；河南省哲学社会科学规划青年项目“‘十三五’时期河南经济转型的新特点、新形势与路径选择”（批准号：2016CJJ078）。

【作者简介】 安晓明（1985 - ），河南省社会科学院农村发展所助理研究员，邮政编码：450002。

致谢：感谢审稿专家匿名评审，当然文责自负。

加快了我国东西双向开放的步伐,有利于中西部地区的发展和内陆地区开放水平的提升,特别是给内陆节点城市的发展带来了重大机遇。“一带一路”的行动纲领《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》)对于节点城市的重要性给予了充分肯定。内陆节点城市对于周边区域开放具有引领和带动作用,同时还有利于将丝绸之路经济带与海上丝绸之路连接起来,形成内陆与沿海共同开放的格局。但是,要以内陆节点城市的快速发展带动内陆地区的开放和发展,真正形成内陆开放高地,内陆节点城市的城市功能还有待优化和提升。从学术界来看,随着“一带一路”倡议的提出,其相关研究成果呈几何级数增长,主要集中在“一带一路”对中国及全球的意义与作用、中国在“一带一路”中可能面临的挑战与风险及如何规避、“一带一路”的顶层设计和体制机制创新、中国与“一带一路”沿线国家各领域的合作、国内省份的定位与对接融入等方面(安晓明,2016)。对于“一带一路”内陆节点城市的研究为数不多,或是针对单个节点城市如何适应和融入“一带一路”(高丽英,2016;刘艳等,2016),或是对节点城市的某个领域进行分析,如物流业(卢福永等,2016;王文铭、高艳艳,2016)、临空经济(何泉吟,2015),或是对节点城市竞争力进行测度(杜敏敏等,2016;高友才、汤凯,2016;刘泽照等,2016)和对节点城市开放效应的研究(Djankov and Miner,2016),也有对“一带一路”如何影响城市发展及城市规划的应对等的研究(李琪、朱楠,2016;彭震伟,2016)。但是,对于“一带一路”内陆节点城市功能优化的针对性研究特别是比较研究却鲜有涉及。因此,对“一带一路”内陆节点城市进行比较研究,分析在“一带一路”倡议影响下其城市功能优化的路径、成效和不足,具有重要的现实意义。

二、内陆节点城市的相关理论分析

(一) 内陆节点城市的界定

20 世纪 60 年代,美国著名建筑学家凯文·林奇(Kevin Lynch)首次将“节点”用于城市研究,指出节点是交接点及集中点,可能是某地区的焦点或者某一特种独立任务的集中场所(Lynch,1960)。借鉴凯文·林奇对节点的界定,本文将节点城市界定为:经济规模较大,位于交通物流交汇点,商流、人流、物流、资金流和信息流高度汇集,具有较强集聚、辐射等功能,在区域网络中处于枢纽地位的城市。根据等级划分,可分为全球性、全国性、区域性节点城市。根据位置划分,可分为内陆节点城市和沿海节点城市。内陆节点城市即位于内陆地区的节点城市。《愿景与行动》中提到重点建设两类节点城市。一类是 21 世纪海上丝绸之路建设的排头兵和主力军,包括上海、天津、宁波、广州、深圳、大连、青岛、烟台、福州、厦门、泉州、海口、三亚、湛江、汕头等沿海城市;另一类是内陆开放型经济高地,包括郑州、武汉、长沙、南昌、合肥、西安、兰州、西宁、重庆、成都等中西部内

陆城市。本文的节点城市主要指内陆节点城市，这些内陆节点城市基本上属于区域性节点城市。

（二）内陆节点城市的功能与作用

内陆节点城市的功能不仅包括一般意义上的城市功能（如政治功能、经济功能、文化功能等），还往往承担着内陆地区交通枢纽、要素聚集、综合服务、信息中心等功能。这些内陆节点城市基本上是各省的省会城市或副中心城市，经济基础相对较好，交通区位优势明显，与外部的经济联系非常密切，属于区域性中心城市，一些基础较好的节点城市如郑州、武汉、成都、重庆、西安等还将成为国家中心城市。内陆节点城市是内陆地区的增长极，引领和带动着周边区域的发展。

（三）内陆节点城市功能优化的理论基础

叠加性规律是城市功能发展的一般规律。在人类社会的历史长河中，城市的功能是不断变化的。当代城市复杂的多样化的功能，是历史上的城市功能不断累积、叠加、优化的结果，从而构成一个完整的有序的社会系统（孙志刚，1999）。城市功能的具体发展规律包括城市功能升级增量规律、城市功能叠加倍增效应规律、主导功能变异进化规律。也就是说，随着自然资源、地理区位、产业结构、政策因素等改变，城市功能也随之改变。内陆节点城市的功能也是不断累积、叠加、优化的结果。改革开放以来，内陆地区的政策开放程度远低于沿海地区，内陆城市的对外开放、国际交往功能非常弱。“一带一路”倡议的提出，打通了我国对外开放的东西双向通道，使得内陆地区也能成为开放前沿。开放条件的改变使得内陆节点城市功能也随之发生改变。

（四）“一带一路”背景下我国内陆节点城市功能优化的具体要求

第一，要拓展经济开放功能。“一带一路”倡议提出要建设内陆地区经济开放高地。内陆节点城市基本都是各省的省会城市或者经济体量大的城市，本身就是内陆地区的经济高地，其经济开放对于内陆地区整体经济开放具有带动和引领作用。因此，内陆节点城市应当积极拓展经济开放功能，打造经济开放高地，带动内陆地区的整体开放。

第二，要提升通道枢纽功能。内陆节点城市往往是内陆地区的交通、物流枢纽，已经具备一定的发展基础，这也正是其作为节点城市的原因之一。同时，“一带一路”在陆上主要依托国际大通道，陆上、空中、地下以及连接海洋的全方位、立体式丝绸之路，均需要内陆节点城市的通道畅通、枢纽便捷。因此，要大力提升内陆节点城市的通道枢纽功能。

第三，要强化要素聚集功能。和东部沿海地区节点城市相比，内陆节点城市在海洋经济和对外开放方面客观上处于弱势，要在“一带一路”中站稳脚跟，就必须强化要素聚集功能。能吸引内陆地区和“一带一路”沿线国家及地区的各类资源要素，就显得尤为必要。内陆节点城市强化要素聚集功能，在创新要素、产业发展等方面要有领先优势。

第四,要扩大对外交往功能。民心相通是“一带一路”建设非常重要的一环。内陆节点城市要在民心相通上做文章,加强对外交往功能。对外交往功能的扩大还将辅助城市在经贸合作、通道枢纽、要素聚集等功能上实现提升。因此,要与“一带一路”沿线国家和地区在人文交流、城市宣传、旅游、教育、医疗等方面拓展合作,提升城市的知名度和美誉度,推进城市功能优化。

第五,要优化综合服务功能。内陆节点城市要吸引“一带一路”沿线国家和地区的人流、物流、资金流,提升国际形象和影响力,完善的城市综合配套服务不可或缺。而良好的城市环境对于提升城市形象和吸引力同样具有重要作用。需要从便捷的出行条件、优良的城市生态环境、完善的公共服务设施等方面大力提升内陆节点城市的综合服务功能,积极营造宜居、宜业、宜学、宜游环境。

三、“一带一路”背景下我国内陆节点城市功能优化的进展

为更好地对接“一带一路”,我国内陆节点城市已开始着手提升其在经济开放、通道枢纽、要素聚集、对外交往和综合服务等方面的功能。作为典型的内陆节点城市,郑州、武汉、西安等城市在城市功能优化方面取得了一定的成果,但也存在诸多不足。

(一) 经济开放功能进一步提升

继上海、广东、天津、福建自贸试验区获批后,2016年又有7个自贸试验区获批,其中包括以郑州、西安、武汉、重庆、成都等城市为中心的5个内陆自贸试验区。内陆地区自贸区的获批与建设提升了内陆节点城市的经济开放功能。同时,各内陆节点城市也在加快各类海关特殊监管区域和口岸的建设。以郑州为例,其外向型经济发展迅猛,目前已建成进口粮食、进口肉类、进口水果、进口食用水生动物、进口冰鲜水产品、进口澳洲活牛指定口岸以及邮政国际邮件郑州经转口岸、汽车整车进口口岸等,成为全国拥有商品口岸最多的内陆城市。郑州还被列为国家跨境贸易电子商务服务试点城市,业务量、进出口货值、纳税额、参与企业数量等综合指数稳居五个全国试点城市首位。经济开放功能的提升带来了外贸的快速增长。2015年,在全国外贸进出口总额下降8.10%、北京和天津减幅分别达到23.13%、28.95%的情况下,郑州、武汉、西安等内陆节点城市却逆势上扬,其中郑州市增长22.82%,增速居全国35个大中城市首位。实际利用外资方面,武汉增幅达18.50%(见表1)。

尽管各内陆节点城市的经济开放功能得到了较大提升,但从总体上看,开放合作的深度、广度与沿海地区相比还存在较大的差距,还不足以支撑郑州、武汉、西安成为“一带一路”上的关键节点城市。就规模而言,内陆节点城市的进出口货物总额和一线城市相比差距非常大。近年来外贸增长迅猛的郑州市,2015年进出口货物总额570.26亿美元,约为上海市的1/8。实际利用外商直接投资增长迅速的武汉市,2015年实际利用外资73.43亿美元,高于广州、深圳,但和天津、上海、北京相比

仍有很大差距。内陆节点城市的国际经贸合作产业支撑仍显不足。2015年郑州市外贸进出口同比增长22.8%，出口同比增长17.2%，分别高出全国平均增幅30.9和20.0个百分点，但这高增长率却主要得益于富士康进出口的强力拉动。如果剔除富士康的拉动作用，郑州市其他企业的进出口同比增长13.7%，出口同比下降15.8%。^①

表1 2015年城市外经外贸情况

地区	货物进出口总额		实际利用外商直接投资		自贸区
	绝对值(亿美元)	增速(%)	绝对值(亿美元)	增速(%)	
北京	3194.16	-23.13	130	43.80	—
天津	1142.83	-28.95	211.34	12.00	天津自贸区
上海	4492.41	-3.72	184.59	1.60	上海自贸区
广州	1338.68	2.51	54.16	6.10	广东自贸区
深圳	4424.59	-9.29	64.97	11.90	广东自贸区
郑州	570.26	22.82	38.3	5.40	河南自贸区*
武汉	280.72	6.22	73.43	18.50	湖北自贸区*
西安	252.60	1.11	40.08	8.20	陕西自贸区*
全国	39530.33	-8.10	1263	6.40	—

注：*表示2016年批复的自贸区。

数据来源：根据《中国统计年鉴2016》和各市2015年统计公报进行整理与计算。

(二) 通道枢纽功能提升明显

内陆节点城市依托航空港、中欧班列、高铁、内河航道等提升通道枢纽功能。郑州、武汉、西安等城市强化航空枢纽建设，基本形成覆盖全球主要经济体的航线网络，并依托航空枢纽建设郑州航空港区、武汉临空经济区和西安航空城。郑州航空运输快速发展，2015年郑州机场开通航线171条，全货运国际航线30条，货邮吞吐量突破40万吨，增速居全国主要机场前列。西安开通中欧班列（西安—华沙，里程9048千米），郑州开通郑欧班列（郑州—汉堡，里程10245千米），武汉开通汉新欧班列（武汉—梅林克帕尔杜比采，里程10863千米），此外还有渝新欧、蓉欧等中欧班列。郑欧班列综合成绩在中欧班列中名列前茅，自2013年7月18日运行至2016年7月17日，三年累计开行367班，货值超116亿元，总货重约16.5万吨，集货半径超过1500千米，班列足迹遍布22个国家，实现多口岸出境、多线路开行和每周“三去三回”往返平衡，并打通了连接“海上丝绸之路”的铁海联运通道。^②此外，

① 资料来源：徐智慧（2016），《2015年我市外贸进出口居中部六省省会城市第一》，《郑州晚报》1月21日。

② 资料来源：张倩（2016），《郑欧班列运行三年各项指标持续保持领先地位》，《郑州日报》7月17日。

武汉已经成为全国性高铁枢纽，河南以郑州为中心、陕西以西安为中心打造“米”字形高铁。“米”字形高铁全部建成通车后，郑州、西安将成为我国最重要的综合交通枢纽之一。武汉还依托长江黄金水道打造内河航运枢纽。从三市的货物周转量来看，2015年武汉的货物周转量达到2951.9亿吨公里，铁路、公路和水运的货物周转量都非常大，旅客周转量也达到1102.4亿人公里。从交通方式来看，郑州的航空货运在三市中相对较好；武汉的水运有着独特优势，铁路枢纽优势也非常明显（见表2）。

表2 2015年城市货物和旅客周转量

地区	货物周转量(亿吨公里)						旅客周转量(亿人公里)				
	总量	铁路	公路	航空	水运	管道	总量	铁路	公路	航空	水运
郑州	548.2	172.7	370.0	5.4	—	—	279.6	134.5	79.7	65.4	—
武汉	2951.9	995.7	596.9	1.7	1357.7	—	1102.4	869.3	81.1	152.0	—
西安	643.0	216.4	425.5	1.1	—	—	324.2	68.4	108.9	146.8	—
北京	629.5	224.8	162.2	63.7	—	178.9	1747.5	149.3	130.1	1468.1	—
广州	8993.3	177.9	843.5	51.3	7920.1	0.5	2668.3	450.6	860.5	1355.3	2.0

数据来源：根据各市2015年统计公报进行整理和计算。

尽管郑州、武汉、西安等内陆节点城市的通道枢纽功能提升明显，但是和广州、北京等沿海发达城市相比差距仍然很大。2015年，郑州、武汉、西安的货物周转量和旅客周转量远低于广州。郑州航空运输发展迅猛，但郑州航空货物周转量（5.4亿吨公里）和北京（63.7亿吨公里）相比，差距仍然很大。北京的航空旅客周转量达到1468.1亿人公里，远高于郑州、武汉、西安等城市。郑欧班列在所有中欧班列中成绩名列前茅，但是政府补贴力度非常大。郑欧班列实际运输价格为10500美元/FEU，但是郑州参照海运价格对班列公司进行财政补贴，同时对国内货源地到郑州的集结费用进行全额补贴，补贴后的销售价格约为3000~6800美元/FEU（王杨堃，2015）。此外，河南、陕西的“米”字形高铁目前仅完成“十”字，连通东西南北的重要作用还未完全体现出来。

（三）要素聚集功能进一步提高

各内陆节点城市不断优化产业结构，积极推进农业转移人口市民化，提高了城市的要素聚集功能。据2015年的人口抽样调查统计，“十二五”时期，郑州常住人口增加91万人，武汉常住人口增加88.23万人，西安增加22.98万人。各城市的经济增长也呈加速态势。2015年，郑州、武汉、西安三市GDP持续增长，分别达到7311.52亿元、10905.6亿元、5801.2亿元，按可比价格计算，分别同比增长10.1%、8.8%、8.2%，均高于全国平均增速（6.9%）。2015年，各内陆节点城市的GDP、一般公共预算收入、固定资产投资、社会消费品零售总额在所在省份均占

较大份额，郑州、武汉、西安的货物进出口总额占所在省份的比重分别达到 77.29%、61.62%、82.82%。三市的固定资产投资总量较大，超过深圳，接近广州和上海，表明三市具有很大的发展潜力和经济活力。武汉市的人均 GDP 接近北京、天津和上海，地均 GDP 接近北京、天津。郑州、武汉的人口密度接近北京、天津。可以看出，内陆节点城市的要素聚集能力较强（见表 3）。

表 3 2015 年各城市经济运行情况

地区	总人口 (万人)	地区生 产总值 (亿元)	一般公共 预算收 入(亿元)	固定资 产投 资 (亿元)	社会消费 品零售总 额(亿元)	货物进 出口总 额 (亿美元)	人均 GDP (万元)	地均 GDP (亿元/平 方千米)	人口密度 (人/平方 千米)
北京	2170.50	23014.59	4723.86	7940.97	10338.01	3194.16	10.60	1.40	1323.48
天津	1546.95	16538.19	2667.11	13047.76	5257.28	1142.83	10.69	1.39	1299.96
上海	2415.27	25123.45	5519.50	6349.39	10131.50	4492.41	10.40	3.99	3833.76
广州	1350.11	18100.41	1349.47	5405.95	7987.96	1338.68	13.41	2.45	1824.47
深圳	1137.89	17502.86	2726.85	3298.31	5017.84	4424.59	15.38	8.75	5689.45
郑州	956.90 (10.09%)	7311.52 (19.76%)	942.90 (31.26%)	6288.00 (17.63%)	3294.71 (20.93%)	570.26 (77.29%)	7.64	0.99	1293.11
武汉	1060.77 (18.13%)	10905.60 (36.91%)	1245.63 (41.44%)	7680.89 (28.91%)	5102.24 (36.44%)	280.72 (61.62%)	10.28	1.28	1247.96
西安	870.56 (22.95%)	5801.20 (32.19%)	650.99 (31.60%)	5086.93 (27.38%)	3405.38 (51.77%)	252.60 (82.82%)	6.66	0.57	861.94

注：括号内数据为该指标占所在省份相应指标的比重。

数据来源：根据《中国统计年鉴 2016》和各市 2015 年统计公报进行整理与计算。

但是从总体上看，内陆节点城市的经济基础还比较薄弱。2015 年全国城市 GDP20 强中，内陆节点城市只有重庆（第 6）、武汉（第 8）、成都（第 9）、长沙（第 14）和郑州（第 18），前 5 强均为沿海城市，西安更是仅排在第 26 位。郑州、武汉、西安等内陆节点城市与排名第一位的上海市相比差距非常大。郑州、西安的人均 GDP、地均 GDP 远低于深圳、广州等沿海发达城市。郑州、武汉、西安三市的人口、一般公共预算收入、货物进出口总额等和北京、上海等沿海发达城市相比差距仍很大。内陆节点城市的科技创新能力也相对薄弱。2015 年，郑州、武汉、西安的专利授权量分别为 16125 件、21740 件、25103 件，远低于北京（94031 件）；技术合同成交总额分别为 130.1 亿元、405.30 亿元、657.44 亿元，也远低于北京（3452.6 亿元）。此外，郑州、武汉、西安等内陆节点城市的产业结构问题依然突出，新兴产业拉动能力有待提升，高层次人才仍然缺乏。

（四）对外交往功能进一步提升

各内陆节点城市通过缔结友好城市、人才交流、医疗合作、旅游合作、举办大型

国际活动等方式进一步提升了城市的对外交往功能。目前,郑州市已与日本埼玉市等9个城市、武汉市与德国杜伊斯堡市等23个城市结为国际友好城市,而西安市与荷兰格罗宁根市等29个城市建立了国际友好城市关系,数量居全国副省级城市第二位。各内陆节点城市的往来留学和人才交流逐步增强。2015年武汉高校接受留学生1万多人,全国排名第九。西安外国留学生也超过7000人。郑州的外国留学生规模相对较少,不足5000人,但是增长较快。以郑州大学为例,2015年外国留学生超1700人,来自80个国家和地区,并有176名师生出国交流与合作。各内陆节点城市的对外医疗合作也在稳步推进。郑州大学第一附属医院、河南省肿瘤医院、河南省人民医院等郑州市的多家医院分别与美国、澳大利亚、德国等多个国家和地区的多家世界一流医疗和研究中心建立了合作关系。2016年5月,郑州市卫计委与国际应急管理学会医学委员会签订战略合作协议,将在人才培养、科技研发、国际交流等方面开展深入合作。各内陆节点城市的对外旅游合作同样在加快推进。西安、武汉口岸分别于2014年6月1日、2015年5月1日起实施外国人72小时过境免签政策。西安丝绸之路国际旅游博览会、武汉国际旅游节、中国(郑州)国际旅游城市市长论坛等活动提升了城市旅游影响力。武汉市规划建设了8个国际社区,开展国际名校赛艇挑战赛、达沃斯青年领袖论坛、全球汽车论坛、武汉国际友城高峰论坛、世界潮商年会等活动。郑州依托上海合作组织政府首脑(总理)理事会第十四次会议、国际少林武术节、黄帝故里拜祖大典等国际性活动提升国际影响力。西安在以色列、美国堪萨斯市、韩国顺天世园会等地举办西安文化周活动,提升西安的国际影响力。

总体来看,内陆节点城市的对外交往水平和北京、上海等城市相比还有很大差距。从来华留学生规模来看,2015年,内陆节点城市与北京(7.40万人)、上海(5.52万人)等地相比还存在很大差距。从入境旅游来看,2015年,武汉、郑州分别接待海外旅游者202.27万人次、50.12万人次,国际旅游收入分别达到12亿美元、1.90亿美元,而北京全年接待入境旅游者420万人次,旅游外汇收入46亿美元,差距显而易见。从大型国际活动来看,郑州、武汉、西安等内陆节点城市承办的国际活动的规格和影响力都不如北京、上海。

(五) 综合服务功能有所优化

郑州、武汉、西安等内陆节点城市加快基础设施建设,开展畅通城市工程,加快生态环境治理和生态水系、生态廊道建设,完善社会保障体系,改善公共服务能力,努力营造一个良好的城市环境,城市综合服务功能有所优化。目前,各市的用水普及率和生活垃圾无害化处理率均已达到100%,西安燃气普及率达到100%。各市均已开通市内轨道交通,并加快建设多条轨道交通线路,2015年西安的人均城市道路面积达到18.3平方米。“重地上轻地下”的观念也开始扭转,郑州、武汉、西安等内陆节点城市均已启动地下综合管廊建设。郑州入选了国家第二批地下综合管廊试点城市,武汉市中央商务区综合管沟工程已开工建设,《西安市城市地下综合管廊管理办法》也已审议通过。各市都在大力实施蓝天、碧水、绿化工程。郑州、武汉、西安

三市的城市集中式饮用水源地的水质达标率均为 100%，城区地下水水质也都达到《地下水质量标准》。武汉、西安的人均公园绿地面积分别达到 11.1 平方米、11.7 平方米，西安的空气日报优良率达到 68.6%（见表 4）。

表 4 2015 年城市基础设施状况

城市	人均公园绿地面积(平方米)	人均城市道路面积(平方米)	用水普及率(%)	燃气普及率(%)	生活垃圾无害化处理率(%)	污水处理率(%)	空气优良率(%)
郑州	7.1	7.1	100.0	92.1	100.0	96.0	37.8
武汉	11.1	10.4	100.0	97.0	100.0	95.0	55.1
西安	11.7	18.3	100.0	100.0	100.0	94.9	68.6

数据来源：《河南统计年鉴 2016》、《湖北统计年鉴 2016》、《陕西统计年鉴 2016》和各市 2015 年统计公报。

总体而言，郑州、武汉、西安的综合服务功能还不强，城市综合承载力亟待提升。各市的生态环境约束加剧，大气污染、交通拥堵等问题还很突出。2015 年郑州市空气优良率仅为 37.8%，在全国 74 个大中城市中排倒数第五，武汉市空气优良率也只有 55.1%。城市交通拥堵问题长期得不到解决。滴滴媒体研究院发布的《2016 上半年中国城市交通出行报告》显示，2016 年上半年，西安、郑州、武汉分别以 1.83、1.68、1.62 的高峰拥堵延时指数在 400 个城市中位居全国最拥堵城市第三、第七和第十位。^①此外，城市公共服务设施还难以满足市民的需求、城市管理水平有待提高、旅游中转及外事服务能力不足等，均影响了各市的整体城市形象。

四、“一带一路”内陆节点城市重新定位与功能优化

基于目前内陆节点城市在融入“一带一路”中还存在一些功能短板，为了真正发挥其节点优势，实现飞跃发展，应当对内陆节点城市进行重新定位，实现城市功能优化。

（一）城市功能重新定位

在“一带一路”背景下，在我国对外开放的全新时代，内陆节点城市应当成为“一带一路”上的重要节点和国际化城市，作为内陆开放高地和内陆地区的核心增长极，辐射带动周边地区经济社会的发展和内陆地区的开放。

以郑州、武汉、西安为例，综合考虑各市的交通区位优势、产业基础、国家战略定位等，三市的城市总体定位应是国家中心城市和“一带一路”的重要战略支撑点。具体而言，郑州市的功能定位是：我国中西部对外开放门户、“一带一路”上的重要

^① 资料来源：滴滴媒体研究院（2016），《2016 上半年中国城市交通出行报告》，[http://www.imxdata.com/archives/10768\[2016-08-23\]](http://www.imxdata.com/archives/10768[2016-08-23])。

综合交通枢纽和物流中心、现代化国际商都、丝路文化交流中心。武汉市的功能定位是：我国内陆地区的开放高地、“一带一路”上的重要综合交通枢纽和物流中心、科教文化中心、商贸中心，“一带一路”与长江经济带的关键连接点。西安市的功能定位是：我国西部地区的对外开放高地、“一带一路”上的重要枢纽和物流中心、丝路文化交流中心。三市要以综合交通枢纽为重点，在交通、物流、商贸、能源等方面，形成通达四方、连接海内外的重要枢纽；以郑州、武汉、西安为支点和中心，向东与海上丝绸之路连接，向西与丝绸之路经济带融合，向北对接京津冀连通内蒙古、辽宁、吉林、黑龙江进入俄蒙，向南对接长江经济带连通北部湾、东南亚进入南太平洋，构建“一横一纵”两个通道，奠定三市作为“一带一路”重要战略支撑点的地位；通过物流中心、商贸中心、丝路文化交流中心，增强经济社会发展势能，提升其国际影响力。

（二）城市功能拓展与优化

1. 加快开放高地建设，提升节点城市的经济开放功能

作为“一带一路”区域版图上的内陆城市，要加快开放高地建设，拓展“引进来”与“走出去”的深度和广度，提高“买全球”与“卖全球”的水平，提升节点城市的经济开放功能。要以建设“一带一路”上的商贸中心、现代化国际商都等为目标，大力推动内陆节点城市的商贸发展。就郑州而言，要加快跨境贸易电子商务服务试点规模化运营，尽快启动E贸易智慧物流园区“1+9”体系，完善O2O模式，打造我国重要的国外进口商品零售基地，加速形成以郑州为中心的国际网购物品区域性集散分拨中心。要加快河南、湖北、陕西自贸区等内陆自贸区的建设，主动复制上海自贸区经验。要推动各内陆节点城市综合保税区的扩区发展和提质增效，申建国家进口贸易创新示范区，加快整合各出口加工区、保税物流中心和各类口岸，提升保税区、口岸等海关特殊监管区域平台功能，推动外贸监管服务便利化，在丝绸之路经济带通关一体化改革板块中积极作为，建设并完善“一站式”大通关体系。要积极构建良好的国际化营商环境，推行招商引资项目全程代办和并联审批制度，健全招商项目跟踪服务机制，探索建立与国际接轨的外商投资管理服务体制（安晓明，2015）。

2. 加强综合枢纽建设，提升节点城市的通道枢纽功能

一是要加快各内陆节点城市的交通、物流、信息基础设施建设，打造立体式“丝绸之路”。以“米”字形高铁网、航空枢纽建设为切入点，打造以客运铁路专线、货运铁路专线、高等级公路为重点的“地上丝绸之路”，以航空、高压电网、信息传输为重点的“空中丝绸之路”和以原油、天然气、成品油管道以及公路铁路光缆等为重点的“地下丝绸之路”（李庚香、王喜成，2014），连通“一带一路”沿线国家和地区，畅通人流、物流、信息流。二是要提升各内陆节点城市的航空港和中欧班列的集疏功能。不断提升航空港的集疏水平，构建以航空港为核心的国际化综合交通枢纽。完善中欧班列的运营规模、服务增值能力和通关便利能力，提升中欧班列的市场运营能力，逐渐做到即使减少和取消政府补贴也能实现班列的正常运转。三是要加强

各内陆节点城市的国际陆港建设，大力推进商品口岸、多式联运集疏中心、国际陆港联检中心、智慧物流信息中心、国际商品展示交易中心等落户国际陆港。四是要完善交通路网衔接，有效解决交通“最后一公里”问题。充分考虑铁路、公路、航空、水运等不同交通形式及客货运的协调融合，畅通交通的末梢神经（王建国，2016）。

3. 加快平台载体建设，提升节点城市的要素聚集功能

一是要以各内陆节点城市为核心打造大都市区，推动大都市区内的功能组团融合发展。如以郑州为核心打造郑州大都市区，大力推动郑州中心城区、郑州航空港区和开封中心城区三大组团功能融合，推动与新乡、许昌、焦作城区同城化发展，带动区域内形成一批50万人以上的节点城市，构建功能错位、联系高效、生态隔离的高品质组合型大都市地区，形成中原城市群核心区域，提升郑州的城市支撑能力。二是要加快产业转型调整，提升内陆节点城市的产业支撑力。以国家技术转移中心、航空港区国际航空物流中心、国家级承接产业转移示范区为重点，根据产业价值链合理有序承接产业转移和推动国际产能合作，积极参与全球产业分工格局重构。三是要加快创新发展，提升内陆节点城市的创新要素聚集力。加快武汉东湖、郑洛新、西安、成都、重庆、长株潭等国家自主创新示范区建设，推进国家创新型城市建设，优化引智平台，加快创新要素聚集。加大海内外创新创业领军人才、团队的引进和培育力度，优化创新创业环境和人才的工作生活环境，推动社会整体形成创造活力。

4. 推动人文交流合作，提升节点城市的对外交往功能

一是要以内陆节点城市为中心联合周边区域，整合文化、教育、科技等人文资源，主动与中央外交和省直外事部门沟通对接，依托机关单位、科研院所和民间团体，广泛开展文化交流、学术往来、人才交流合作，举办相关国际性、行业性、学术性交流活动，承办更多高规格国际会议和论坛、赛事、展览等，打造成丝绸之路文化交流中心。二是要打造“一带一路”国际旅游重要中转站。整合内陆节点城市周边旅游资源，主动与“一带一路”沿线省市和国家联合打造国际精品旅游线路和旅游产品。提高沿线各国游客签证便利化水平，完善涉外旅游服务，加密国际和地区航线网络，尽快开通郑州等城市的机场落地签和外国人72小时过境免签政策。在吸引境外游客的同时也加强各内陆节点城市与国外的人文交流，提升国际影响力，为经贸合作打下良好基础。三是要高标准谋划国际领事馆区建设，统筹建设一批国际学校、国际医院、国际社区，通过吸引外国、国际组织、国际行业性协会在各内陆节点城市设立代表处或分支办事机构，提升内陆节点城市的对外交往功能（刘刚，2016）。

5. 营造良好城市环境，提升节点城市的综合服务功能

一是要改善城市生态环境，加大污染治理，大幅减少主要污染物排放总量，建设绿化带和公园绿地、人工湿地，提升城市生态系统的质量，使天蓝、地绿、水清成为常态，建设生态良好的宜居城市，显著提升城市可持续发展能力。二是要完善城市基础公共服务。以全国地下综合管廊试点城市建设为契机，加快建设地下综合管廊，完善电力、通讯、燃气、供热、给排水等各种工程管线建设与管理，大幅提升城市基础

设施承载力和公共服务保障水平。以历史文化区、市民公共文化服务区为重点,建设一批历史文化街区和文化景观,提升城市品位。三是要改善交通出行环境。完善轨道交通、公交汽车、出租汽车、慢行系统一体化公交体系,提升城市的公共交通机动化出行分担率。改善交通管理和服 务,将机动车、电动助力车、人力车、行人等各种交通运行主体统一管理,并尽快制定和完善管理规章制度。四是要提升政府治理水平。加快政府职能转变,改善政府管理方式,加快构建以智能交通、智能管网、智能城管、智能安全保障等为一体的智能化城市基础设施运行和管理体系,深化城市精细化管理。

6. 加强节点城市合作,提升节点城市的整体竞争力

加强“一带一路”内陆节点城市的合作,对于整合节点城市资源,提升节点城市的整体竞争力具有重要意义。可建立“一带一路”内陆节点城市联盟和市长联席制度,定期进行协商会谈,重点在物流、旅游、教育、医疗、生态环境保护等方面加强合作,以形成内陆节点城市的合力,打响内陆地区的城市品牌。就目前而言,很有必要对内陆地区现有的郑欧班列、渝新欧班列、蓉欧班列、汉新欧班列等班列进行整合,并与沿海节点城市中以义乌为起点的义新欧班列、以连云港为起点的新亚欧大陆桥、以苏州为起点的中欧班列等进行合作,统一中欧班列品牌,在政府补贴和回程货源组织等方面进行磋商协调,改变目前中欧班列竞争多于合作的局面,实现国内国际货源的合理统筹和分拨。内陆节点城市的航空港物流同样要展开合作。在旅游方面,内陆节点城市可整合现有旅游资源,串通各旅游景 点和线路,共同打造我国内陆地区的黄金旅游圈,吸引海内外游客。在教育方面,武汉、西安、成都等城市高等学校的优质教育资源比较丰富,各内陆节点城市可以成立内陆地区高校联盟,以此为平台,加强与“一带一路”国家和地区的学术合作和人才交流。

五、结语

内陆节点城市是内陆地区经济规模较大,位于交通物流交汇点,商流、人流、物流、资金流和信息流高度汇集,具有较强的集聚、辐射等功能,在区域网络中处于枢纽地位的城市。内陆节点城市的开放发展,对于内陆地区的开放发展具有引领和带动作用。“一带一路”倡议的实施与推进给内陆节点城市的发展带来了重大机遇,也对其城市功能提出了新的要求。内陆节点城市应当拓展经济开放功能,提升通道枢纽功能,强化要素聚集功能,扩大对外交往功能,优化综合服务功能。

郑州、武汉、西安是典型的“一带一路”内陆节点城市,在城市功能优化方面取得了一定的成果,但和沿海发达城市相比,还存在较大差距。为了真正发挥内陆节点城市在“一带一路”中的节点优势和融入“一带一路”实现内陆节点城市的飞跃发展,其城市功能需要重新定位。内陆节点城市应当成为“一带一路”上的重要节点和国际化城市,成为内陆开放高地和内陆地区的核心增长极,辐射带动周边地区经

济社会的发展和内陆地区的开放。内陆节点城市要通过加快开放高地建设，提升经济开放功能；加强综合枢纽建设，提升通道枢纽功能；加快平台载体建设，提升要素聚集功能；推动人文交流合作，提升对外交往功能；营造良好城市环境，提升综合服务功能；加强节点城市合作，提升整体竞争力。

参考文献

- 安晓明 (2015):《全面深度融入“一带一路”战略》,《河南日报》6月3日。
- 安晓明 (2016):《我国“一带一路”研究脉络与进展》,《区域经济评论》第2期,第77~88页。
- 杜敏敏、张仲伍、丁立等 (2016):《“一带一路”中国段节点城市竞争力空间分布》,《山西师范大学学报(自然科学版)》第4期,第103~108页。
- 高丽英 (2016):《“一带一路”战略下的侯马城市发展对策》,《城市发展研究》第3期,第72~75页。
- 高友才、汤凯 (2016):《“丝绸之路经济带”节点城市竞争力测评及政策建议》,《经济学家》第5期,第59~67页。
- 何泉吟 (2015):《“一带一路”建设中内陆节点城市临空经济发展建议》,《经济纵横》第9期,第13~16页。
- 李庚香、王喜成 (2014):《新“丝绸之路经济带”的战略特点与河南的积极融入》,《区域经济评论》第6期,第44~52页。
- 李琪、朱楠 (2016):《“一带一路”战略下西安开放开发新高地规划建设策略》,《规划师》第2期,第31~37页。
- 刘刚 (2016):《站位城市国际化提升郑州影响力》,《河南日报》9月21日。
- 刘艳、曹伟、王晏晏 (2016):《“一带一路”内陆节点城市物流业竞争力评价——基于熵权TOPSIS组合模型》,《技术经济》第11期,第68~72、104页。
- 刘泽照、黄杰、陈名 (2015):《丝绸之路经济带(中国段)节点城市空间差异及发展布局》,《重庆理工大学学报(社会科学)》第5期,第47~54、100页。
- 卢福永、王亚星、蒙双 (2016):《“一带一路”节点城市开放发展战略研究——以银川市为例》,《中国物价》第5期,第80~82页。
- 彭震伟 (2016):《“一带一路”战略对中国城市发展的影响及城市规划应对》,《规划师》第2期,第11~16页。
- 孙志刚 (1999):《论城市功能的叠加性发展规律》,《经济评论》第1期,第81~85页。
- 王建国 (2016):《推进中原城市群交通一体化发展》,《河南日报》9月23日。
- 王文铭、高艳艳 (2016):《“一带一路”内陆节点城市物流产业竞争力评价及建议》,《商业经济研究》第4期,第92~93页。
- 王杨堃 (2015):《中欧班列发展现状、问题及建议》,《综合运输》第S1期,第70~75、89页。
- Djankov, S., and S. Miner(2016), *China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope, and Challenges*, Washington, D. C. :Peterson Institute for International Economics.
- Lynch, K. (1960), *The Image of the City*, Cambridge: MIT Press.

The Optimization of Urban Functions of the Inland Node Cities Under the Belt and Road Initiative

AN Xiao-ming

(Henan Academy of Social Sciences, Zhengzhou 450002, China)

Abstract: The implementation and promotion of the Belt and Road (B&R) initiative brought great opportunities for the development of inland node cities, and put forward new requirements for the function of inland node cities. Zhengzhou, Wuhan and Xi'an are typical inland node cities of the B&R, have made certain achievements in the city function optimization, but there are also many shortcomings. In order to better adapt to the B&R initiative, the urban function of the inland node cities should be repositioned. Therefore, we must accelerate the construction of open highland to enhance the economic opening function of node cities, strengthen the construction of comprehensive hubs to enhance the channel and hub function of node cities, speed up platform construction to enhance the gathering function of node cities, promote cultural exchanges and cooperation to enhance the external communication function of node cities, create good urban environment to enhance the comprehensive service function of node cities, strengthen cooperation of the node cities to enhance the overall competitiveness of node cities.

Key Words: the Belt and Road; inland node cities; urban function

责任编辑: 苏红键