

“一带一路”与长江经济带叠加效应下的 城市商业功能转型

——基于空间经济联系的网络特征

■ 伏虎（重庆行政学院 重庆 400041）

▲ 基金项目：重庆市委党校校级课题“一带一路和长江经济带战略对重庆功能定位与发展路径研究”（CQDX2015A-002）；2015年重庆市统计局统计科研课题“‘两带一路’发展战略中的重庆发展路径研究”；浙江省哲学社会科学规划课题重点项目“浙江省农村可再生资源开发利用政策体系研究”（11YD07Z）；台州社科重点项目“新常态下工业园区治理与低碳经济发展研究”（15SGHZ01）

◆ 中图分类号：F727 文献标识码：A

内容摘要：本研究立足于“一带一路”与长江经济带范围内城市群空间联系，将各类生产要素的空间联系作为国家战略的分析背景，采用社会关系网络分析工具对“一带一路”与长江经济带共同辐射区域开展现状分析与再定位研究，以期各节点城市对接国家战略、更好谋划“十三五”时期经济社会发展提供必要借鉴。

关键词：“一带一路” 长江经济带 城市功能 商业定位

引言

2013年以来，我国“一带一路”和建设长江经济带战略在带来对外开放经济地理格局调整的同时，对我国城市间要素流动和产业梯次转移的方向和形态产生显著影响，也为沿线城市的功能定位引入了新内涵：体现为城市将面临生产、服务、集散、创新等功能选择，以及在政治、文化、生态、经济等诸领域的定位再确认。从国家战略涉及范围来看，“一带一路”战略直接涉及沿线18个省、自治区、直辖市，长江经济带覆盖长江流域的11个省市，处于上述两项区域发展战略辐射范围的省级行政区包括上海、浙江、重庆、云南等四地。对于同处上述国家战略影响范围的区域而言，“一带一路”与长江经济带战略将产生叠加效应，如何有效对接国家战

略找准城市商业定位，如何发挥“一带一路”与长江经济带的协同效果培育城市商业功能，已成为亟需解决的重大现实问题。

目前国内外对于“一带一路”与长江经济带战略相关政策关注相对较多，其研究多为定性讨论城市融入、对接、顺应“两带一路”战略的实现路径、步骤及政策举措，尚缺乏对于上述国家战略叠加效应、关联效应的综合研判。本文立足于“一带一路”与长江经济带范围内城市群空间联系，将各类生产要素（信息流、物流、资金流、人口迁移流动）的空间联系作为国家战略的分析背景，采用网络特征分析法对“一带一路”与长江经济带共同辐射区域（城市及城市群）开展现状分析与再定位研究，以期各节点城市对接国家战略、更好谋划“十三五”时期经济社会发展提供必要借鉴。

“一带一路”与长江经济带战略对城市商业功能定位的影响

“一带一路”战略分别从城市商贸职能、商贸辐射范围、商贸潜力三个方面界定了沿线城市对外的商业功能取向，长江经济带战略分别从城市商贸区域、商贸能级、商贸节点等方面界定了沿江城市对内的商业定位路径。上述国家战略对于同处辐射范围的城市而言，存在着差异化的作用效果，其影响路径体现为：一是外向型商贸与内向型商贸的相互交织，将带来城市的复合功能和全新定位（Anderson, 2011）。由于“一带一路”战略分别针对商贸目标地形成了针对性强的对外格局，而长江经济带战略立足沿江国内贸易协同，在外向型与内向型商贸的复合作用下，有助于贯通国际国内两个市场。二是商贸职能与金融、物流等其他职能的相互协同，将带来城市的优势功能与主导定位（Joe & Poly, 2010）。商贸职能作为城市功能的一个侧面，既需要其它职能的支撑配合，也能够为城市各类职能提供信息流、物流、资金流、人口迁移流等要素集聚，因此城市商贸职能的影响路径也包括相应生产要素的流动性变化。在上述认识基础上，本文对“一带一路”与长江经济带战略范围内主要城市间商贸联系展开研究，开展基于空间经济联系的网络特征分析，考察“一带一路”与长江经济带共同作用范围内城市的叠加效应及其商业功能定位特征。

研究方法设计与数据选取

其一，以“一带一路”与长江经济带政策区域内节点城市为对象，考察其空间商贸经济联系，包括网络密度、集聚度、势能等关键指标的分析测算；其二，对上述城市按照中心-边缘区域进行分类，分

表1 “一带一路”与长江经济带城市群商贸网络密度

时点	2009	2010	2011	2012	2013	2014
网络密度	0.345	0.367	0.376	0.398	0.382	0.401

表2 “一带一路”与长江经济带城市商贸联系演化

类型	代表城市	商业集聚度			商业势能			集聚度评价	商业势能评价
		2009	2012	2014	2009	2012	2014		
丝绸之路经济带	西安*、兰州、西宁、乌鲁木齐	13.14	14.21	14.12	7.13	6.08	6.15	低集聚度： 分散节点	直接性势能： 强地理依赖
海上丝绸之路	广州*、深圳、泉州、厦门、海口	37.98	48.55	52.17	25.12	30.03	39.48	中集聚度： 区域性节点	间接性势能： 经济腹地依赖
长江经济带	武汉*、长沙、南昌、合肥、贵阳	41.35	48.93	55.25	10.14	12.06	15.12	高集聚度： 中介性节点	直接性势能： 物流依赖性强
“一带一路”与长江经济带共同节点	上海*、重庆、昆明、宁波	27.21	38.14	43.61	33.75	36.21	40.47	中集聚度： 多向性节点	间接性势能： 网络依赖性强

注：标*的城市为该类型中的枢纽型商贸节点，具有最高的商贸集聚度。

组考察其商业功能潜力，并对同处“一带一路”与长江经济带作用范围内城市的叠加效应展开分析；其三，基于叠加效应及历史数据的推算，分别从城市商贸职能、商贸辐射范围、商贸潜力等维度重新对其进行商业定位，并明确其商贸功能。

在基于城市空间商贸经济联系的测度中，商贸网络密度主要考察城市间商业流动规模的紧密程度，其测度方法是基于网络中实际存在的关联强度与理论值之间的比例得到。

$$C = \sum_{i=1}^k \sum_{j=1}^k d(ni, nj) / k(k-1) \quad (1)$$

上式中，C 为网络密度，k 代表城市网络关系度，本研究取城市间商贸流通规模的 1% 为阈值，大于该阈值则视为城市间存在显著商贸联系。据此计算网络密度 $C \in (0, 1)$ ，且越接近于 1 表明城市间商贸流动越紧密。

商贸集聚强度和商业势能分别考察城市间商贸联系方向（流入 - 流出）及非邻近城市间商贸依存度，本研究主要采用城市商贸矩阵中物流规模作为代理指标。

$$W(in) = \sum_{j=1}^n R_{ij}(in) ; W(out) = \sum_{i=1}^n R_{ij}(out) \quad (2)$$

$$T(ij) = \sum_{g=1}^k g(i)/g \quad j \neq i \neq k \quad (3)$$

上式中，商贸集聚强度 $W(in)$ 和 $W(out)$ 分别表示城市间商贸流入 - 流出规模，是衡量城市商业网络中流动偏好的关键指标；商业势能 $T(ij)$ 是考察该城市是否具备超越自然地理局限（非临近城市），是否具备商贸辐射能力的指标，其中 $g(i)$ 、 g 分别表示非相邻城市间的直接（间接）商贸规模。

基于上述研究方法，本文选取“一带一路”与长江经济带区域内商贸规模排名前 20 位的城市，按照 2009-2014 年历史数据进行加权回归处理，本研究数据主要来自《中国城市统计年鉴》、《中国商业年鉴》等资料，并参考了重庆统计局发布“一带一路”相关国家地区、省和城市概况及人口、经济和社会发展方面的统计数据。

研究结果分析与城市商业功能评价

本文基于上述方法，以“一带一路”

与长江经济带政策区域内的节点城市为对象，考察其空间商贸经济联系，包括商贸网络密度、集聚度、势能等指标。

从表 1 可见，2009-2014 年间“一带一路”与长江经济带范围内商贸经济联系逐步增强，但整体而言并未形成有效商业网络密度（小于 0.5），且从 2012-2014 节点的变化来看，城市间商贸联系并不显著，需要细分为具体区域进行研究。

在商贸集聚度与商贸势能的分析考察中，将沿线城市按照中心聚类的方式汇总并得出如表 2 所示结果。从表 2 中可发现，“一带一路”与长江经济带范围呈现市场分割和商贸集聚演化，不同政策取向带来了差异化的商业集聚能力。本研究划分出的四类区域中，其商贸联系及演化过程差异明显，意味着对于“一带一路”与长江经济带共同作用范围的城市而言，作为网络中介节点需要更加重视“叠加效应”带来商贸集聚的双重要求。以重庆为例，处于丝绸之路经济带、中国 - 中南半岛经济走廊与长江经济带“Y”字形大通道的联结点上，其商贸功能的发挥需要深度融入上述三类区域的商贸网络中，需要兼顾高 - 中 - 低的不同商贸集聚度的目标城市，以及分散节点、区域性节点、中介性节点之间的不同商贸网络特征差异。同时，面对不同类型城市地理依赖、经济腹地依赖、物流成本依赖等差异化的商业势能，也意味着重庆需要不断提升网络中心度以适应上述特征。在分区域的城市间商贸联系测算基础上，本研究将重点考察上海、重庆、昆明、宁波等处于“叠加效应”下的城市，上述四城市既是“一带一路”战略的节点城市，也是长江经济带的核心城市。在叠加效应下的城市，需要按照不同政策取向及商贸目标区域，分别从城市商贸职能、商贸辐射范围、商贸潜力等维度重新进行商业定位（见表 3）。

主动对接国家战略更好发挥城市商业功能的政策建议

首先，沿线城市在对接国家战略的过程中需要以“三个转型”提升商业能级。

一是从“跟踪区域”向“创新区域”转型。“两带一路”战略意味着城市功能定位需要从承接产业转移、跟踪先

进产业趋势转向自主创新，需重点研究各创新区域的动力来源及实现方式。二是从“世界工厂”向“城市智造”转型。作为先进制造业基地和现代服务业基地，需围绕全球产业链的比较优势发挥“两带一路”战略的叠加效应。三是从“运输型”枢纽向“资源配置型”枢纽转型。沿线城市作为区域综合交通运输枢纽和“两带一路”战略对外对内开放的重要门户，需以综合交通运输体系为目标强化物流辐射功能。

其次，沿线城市在对接国家战略的过程中可通过“四条路径”打造商业竞争优势。一是改善交通软硬环境，降低生产生活物流成本。结合我国区域生产力布局，突出基础设施互联互通，重点研究全面对接国际国内运输通道的实施路径。二是协调和统筹城乡发展，缔造空间要素优势。实现城市工业化、城镇化格局与资源环境承载能力相协调，重点研究促进各类高端创新要素向城市核心商贸区集聚方式。三是推动产业集群及组织转型升级，打造国际竞争力产业。打造面向我国中西部以及东南亚等地区的产业优势集群，引导产业转型升级、产品更新换代，形成一带一路与长江经济带战略的协同响应。四是转变对外开放合作方式，培育外向主体。探索适合沿线城市特点的市场驱动、资源驱动、成本驱动、效率驱动的“走出去”模式，全面融入全球产业链。

最后，沿线城市在对接国家战略的过程中需以“双重机制”予以保障商业畅通。一是构建跨区域协调机制。需研究制定对外双边或多边可接纳、互动互补、操作性强的实施方案，加快完善区域合作的制度保障。二是构建区际互联互通机制。重点研究与国内外信息互换、监管互认、执法互助等合作具体措施，包括加快投资便利化进程、消除投资壁垒、优化产业链分工布局等举措。

参考文献：

1. 伏虎. 生产性服务业集聚、区际市场依存与制造业升级——基于我国长江经济带的实证分析[J]. 商业经济研究, 2015(27)
2. 邹乐乐等. 海外创新型城市构建中的治理转型及对我国的启示[J]. 中国软科学, 2013(10)
3. 伏虎. “一带一路”战略重塑重庆投资格局[N]. 重庆日报, 2015-5-7
4. 伏虎. 新型城镇化建设中的 PPP 模式：实施路径与保障机制[J]. 财会研究, 2014(11)

表 3 “一带一路”与长江经济带战略共同节点城市的商业功能定位

	上海	重庆	昆明	宁波
城市商贸职能	高端服务贸易，金融、科技中心	先进制造业贸易，成套装备制造输出	加工制造业、大宗商品进出口	高端制造业、服务外包；航运商贸服务
商贸辐射范围	世界级商贸城市	两带一路的转口枢纽	东南亚商贸门户	东亚、南洋商贸物流
商贸潜力	潜力再造型	潜力开拓型	潜力巨大型	潜力开拓型