

中国西部地区城市发展困局及突破

——基于城市之间竞争力的比较分析

西南财经大学经济学院国民经济研究所 方行明

西南财经大学经济学院 曾小玲

中国社会科学院财经战略研究院 倪鹏飞*

西南财经大学经济学院 王璐

摘要: 本文对第一财经·新一线城市研究所定期发布的城市商业魅力指数进行深度挖掘,以揭示中国城市竞争活力。通过纵向的比较分析,展示城市竞争与发展状况动态的、连续的轨迹和趋势;通过横向的比较分析,深度展示中国区域间城市发展的差异,为深入认识东西部差距和西部存在的问题提供了一个新的工具和视角。对城市发展水平和结构进行分析比以GDP相关数据的分析更加鲜明、生动,更能揭示问题的本质性。研究表明,西部地区城市极化效应非常突出,由此出现了一种城市间发展差距的“固化”特征,这与东部地区城市群的“多轮驱动”形成了鲜明对照,这也是西部地区经济发展差距的深层次原因。

关键词: 城市 城市商业魅力指标 竞争活力 东西部差距 城市极化效应

中图分类号: F291.1 **文献标识码:** A **文章编号:** 2095-3151(2021)07-0020-24

DOI:10.16110/j.cnki.issn2095-3151.2021.07.002

城市是产业集聚的核心,是优质资源汇聚的载体,是经济高质量发展的中心,因此城市发展主导着国家和区域经济发展的水平与走向。对此,应把城市经济发展状况用一套指标体系展示出来,作为一张反映城市经济发展状况的“晴雨表”,进而可以成为整个国民经济景气度的重要标志之一,供决策层和研究人员参考。而第一财经·新一线城市研究所定期发布的城市商业魅力排行榜,采用了一套指标体系,即商业资源

* 倪鹏飞为本文通讯作者。

集聚度、城市枢纽性、城市人活跃度、生活方式多样性、未来可塑性五个方面作为一级维度来评估城市的魅力、活力，并把所评估的城市按分值评定为五个层次。^① 相较于传统的按 GDP 来对城市发展水平进行排名，这一指标体系有所进步，具有一定科学性、合理性。这一指标体系在数学上并不复杂，却能反映当前城市竞争的一些关键问题。有关城市竞争力的指标虽然很多，但该指标体系仍可以作为一个研究方面的重要参考。由于第一财经将该指标体系的调查按年度连续刊发，这一方面给社会提供了城市竞争与发展的强烈信息，把城市竞争的白热化程度鲜明地展示出来，从而对城市产生了强烈的刺激，有助于推动城市经济的高质量发展；另一方面为我们了解城市竞争与发展状况提供了一个动态的、连续的轨迹和趋势，不仅可以横向比较，也可以纵向分析，因而可以深入、全面地分析和了解中国城市竞争活力。这套指标体系也为我们进一步认识区域发展不平衡问题以及西部城市发展差距提供了一个工具和视角。对此，我们将在这一指标体系基础上进行深化研究，开发出新的指标用以反映城市竞争活力与区域差距，为认识东西部差距提供一个新的窗口，从而找出西部经济发展存在的问题，寻求西部大开发的一个新突破口。

一、城市竞争力概念与指标体系

关于城市竞争力及其指标体系的研究有很多，但大多是从单个城市的视角进行城市竞争活力的研究。一方面，国内外学者大多将城市竞争力概括为创造财富和居民收入的能力，如 Iain Begg (1999) 认为城市竞争力是城市为满足各级市场需要而生产各种产品，从而增加居民收入的能力。Michael Poter (1999) 采用 8 个影响城市竞争力的因素，即生产要素、需求、相关及辅助产业的状况、企业的经营战略、结构、竞争方式、机遇和政府行为建立指标体系，从而量化城市竞争力的评价指标，认为城市竞争力是创造财富的能力，也是提高收入的能力。倪鹏飞等 (2003) 认为城市竞争力是某个城市在竞争和发展过程中与其他城市相比较所具有的吸引、争夺、拥有、控制和转化资源，争夺、占领和控制市场来创造价值并为其居民提供福利的能力，并把城市竞争力划分为硬竞争力和软竞争力，包括人才、资本、科技、结构、基础设施、区位、环境等硬竞争力和文化、制度、政府管理、企业管理、开放等软竞争力。除此之外，由中国社会科学院与联合国人类居住规划署共同发布的《全球城市竞争力报告 2017 - 2018》认为城市竞争力是城市当前创造价值并在未来仍然持续创造价值的能力，该报

^① 在原报告中有“新一线”城市的表述，但这种表述仅适合于媒体的热点炒作，却不符合逻辑和学术规范。顾名思义，“新一线”城市就是新近加入一线的城市，应该与一线城市属于同一层次，但实际上这些城市与一线城市差距还非常大，实质上就是二线城市。

告认为竞争力是生产力的表现，是实现更高生产力的过程，并直接反映在较高的收入水平上。刘笑男和倪鹏飞（2019）还认为城市竞争力是一个城市在一定的空间范围内所创造价值和获取的经济租金的规模、水平及增长。

另一方面，城市竞争力也指城市对内外部资源要素整合和利用的能力。例如，赵登峰（2004）采用了萨缪尔森在《经济学》中的说法，认为竞争力为一国或一个地区的产品和服务参与市场竞争的能力，一个城市吸引、争夺各种资源和要素的能力主要通过市场表现出来。王发曾和吕金嵘（2011）认为城市竞争力是城市系统所表现出的对内稳定和持续发展、对外吸引和辐射的能力。为了研究中原城市群城市竞争力的时间和空间的演变，他们构建了6个系统层面的指标体系，包括基础竞争力、经济竞争力、科学技术竞争力、开放竞争力、政府作用和城市环境竞争力，以及15个要素层面的指标和40个基本变量层面的指标。

上述学者对城市竞争力的研究作出了重要贡献。但是，他们的研究大多针对单个城市的竞争力展开研究，因而不能反映整个国家城市的竞争活力，更不能直接从动态和横向的角度反映全国城市整体和城市之间的竞争活力。而第一财经推出的城市商业魅力排行指标体系突破了统计局的宏观数据，使用了反映城市经济活力的微观数据，通过商业资源集聚度、城市枢纽性、城市人活跃度、生活方式多样性、未来可塑性五个方面来反映城市活力。因此，这套指标体系能够更好地诠释城市活力或者竞争力的力量源泉，而连续推出的年度报告，可以把城市之间的竞争力比较动态地反映出来，描绘出一个完整的时间轨迹。从纵向和横向两个方面来看，城市的竞争活力必然要表现在各城市排名的不断变化中，如果城市排行榜的排位长年不变，或很少变化，形成一个“固化”状态，则可说明城市间竞争活力不强。城市间竞争活力的增强也必然会打破这种“固化”状态。从各年排名状况比较来看，中国城市的排名是经常变化的，这也就说明中国城市的竞争与发展是具有活力的，并未形成“固化”状态。对此，本文在第一财经城市商业魅力指标基础上，以城市当年排名较上年变动的频次作为反映城市竞争活力的指标：一是变化的城市数；二是某个城市超越的城市数（跳跃的等级）。当然，这种排位的改变所反映的城市竞争活力指数不包括那种因突然的外部冲击而造成某个城市急剧衰退所引起的城市排名变化，因为这种变化并非竞争活力所带来。例如，新冠肺炎疫情对某个城市的冲击而导致该城市的各项指标的下降。

二、城市魅力指标之下的中国城市竞争活力分析

从近年来中国城市发展形势来看，城市竞争已经进入白热化时代。最为突出的是深圳在2017年经济总量首次超越香港。深圳原先是个小渔村，属于白纸作画并实现跨

越、跳跃的城市发展模式，这一模式不仅是中国的典范，而且在当今世界也不多见。深圳作为改革开放之初国家推行的四大经济特区之一，属于起点最低却发展最为成功的城市。深圳进入一线城市行列，打破了改革开放以来一线城市一直被“北上广”所垄断的沉寂、固化局面，为中国城市的发展注入了新的活力。

自深圳于 2017 年跃入一线城市之列，一线城市的变化将在一定时期内再次呈现“固化”的态势，即在相当长的时期内“北上广深”占据一线城市的格局很难改变，其他城市难以跻身于一线。但是，二线城市的竞争之烈和变化之大彰显了城市竞争的活力。2020 年的二线城市如表 1 所示。

表 1 2020 年二线城市的分值和排名

省（自治区、直辖市）	城市	城市分值	城市排名
四川	成都	100.00	1
重庆		88.74	2
浙江	杭州	87.41	3
湖北	武汉	80.36	4
陕西	西安	79.90	5
天津		73.65	6
江苏	苏州	71.92	7
	南京	71.05	8
河南	郑州	63.92	9
湖南	长沙	62.76	10
广东	东莞	60.64	11
辽宁	沈阳	53.67	12
山东	青岛	52.28	13
安徽	合肥	51.99	14
广东	佛山	50.93	15

资料来源 《2020 城市商业魅力排行榜》。

从 2020 年城市竞争格局来看，二线城市的竞争格外抢眼。一是重庆取代杭州而跃升至第二位。自设立重庆直辖市以来，随着国家政策的支持、成渝经济区的推动和自

身的努力与创新，重庆的城市排名持续上升。二是佛山取代昆明进入二线。佛山地处东南，是广东名市。三是合肥连跳四级进入二线，最为突出、抢眼，也最值得深思和借鉴。

根据上述城市商业魅力排行变化的城市数和某个城市超越的城市数两项指标也可看出，二线城市的竞争活力不断增强，竞争激烈程度不断加剧。从变化的城市数来看，《2020 城市商业魅力排行榜》中发生了三项排名变化，重庆超越杭州跃居第二，合肥和佛山取代昆明和宁波进入二线。从超越的城市数来看，合肥出现“四级跳”，佛山“两级跳”，即合肥超过了昆明、宁波、佛山、无锡而进入二线，而佛山超过了昆明和宁波进入二线。这种竞争力活跃指数便是“3+7”。在技术上可以回溯比较若干年的城市排名变化状况来反映城市竞争活力变化趋势，只要把2020年指标“3+7”与以往各年的相应指标进行对比，就能看出各年城市竞争活力的变化情况。

城市商业魅力排行的变化实质上反映出了一个“挤出效应”：原先排位靠前的被挤出靠前的位置，原先名列二线城市的被挤出二线。这种“挤出效应”就是竞争的结果，促进了中国城市的整体发展乃至整个国民经济的发展。

三、城市商业魅力区域结构指标与东西部经济失衡的度量

有关中国区域经济及东、中、西部发展差距的问题，是伴随着中国改革开放与经济发展的一个讨论最多的话题，相应的研究文献非常多。蔡昉等（2000）、沈坤荣等（2002）、范剑勇等（2002）、高帆（2012）、杨锦英等（2012）采取实证方法对东西部差距问题及特征进行了描述；也有学者从多个角度研究东、中、西部地区经济产生差距的原因，如从人力资本（吕大国等，2019）、产业结构（范剑勇等，2002；范剑勇，2004；周明，2012）、全要素生产率（李静等，2006）、地区政策（蔡翼飞，2012）等角度进行研究；还有学者对西部城市发展问题差距进行了研究，如张琦等（2005）、方行明等（2020）的研究。但研究西部城市问题的文献相对较少，研究的工具也不多。本文则对城市商业魅力指标进行深度挖掘，以进行区域城市竞争活力比较，并探索西部城市存在的问题。

（一）区域城市活力的横向比较

城市商业魅力排行指标体系也为我们研究中国区域均衡发展及东西部差距提供了一个工具、一个新的视角，即中国城市发展结构变动视角。

2020年城市商业魅力排行榜中共有4个一线城市，全部集中在东部地区，中西部地区为零。由于一线城市很少，变动不大，本文主要研究二线城市和三线城市，采用两个指标：一是各区域二线（三线）城市的个数及占比；二是各区域二线（三线）城

市各项指标的分值及占比。

1. 各区域二线城市的个数及占比

在 15 个二线城市中，东部地区占 8 个，分别是杭州、天津、苏州、南京、东莞、沈阳、青岛、佛山，占 53.33%；中部地区 4 个，分别是武汉、郑州、长沙、合肥，占 26.67%；西部地区 3 个，分别是成都、重庆、西安，占 20%。从三大区域二线城市的数量及所占比例来看，差距已经很明显，东部地区超过半数，中部和西部地区较东部分别相差 26.66 个和 33.33 个百分点，西部地区较中部相差 6.66 个百分点（见表 2）。

表 2 2020 年二线城市的城市个数、指数分值及其占比

区域	城市	城市个数 (个)	个数占比 (%)	分值 (分)	分值占比 (%)
东部地区	杭州	8	53.33	521.5	49.71
	天津				
	苏州				
	南京				
	东莞				
	沈阳				
	青岛				
	佛山				
中部地区	武汉	4	26.67	259.03	24.69
	郑州				
	长沙				
	合肥				
西部地区	成都	3	20.00	268.64	25.60
	重庆				
	西安				

资料来源：根据《2020 城市商业魅力排行榜》整理而得。

2. 二线城市各项指标分值及占比

15 个二线城市的商业魅力总分为 1049.22 分。其中，东部地区 8 个城市的总分为 521.55 分，占总分值的 49.71%，接近半数；中部地区 4 个城市的总分为

259.03 分，占 24.69%；西部地区 3 个城市的总分为 268.64 分，占 25.60%。从分值的分布来看，仍然是东部明显领先，但结构上与上述个数的占比已经有所不同，指标较前者更加均衡，表现在以下方面。

(1) 东部地区总分值占比略低于 50%，低于城市个数，占比相差 3.62 个百分点。

(2) 中西部地区较东部地区的差距有所缩小：中部地区分值占比较东部地区少 25.02 个百分点，较城市个数的差距少了 0.33 个百分点；西部地区分值占比较东部地区少 24.11 个百分点，较城市个数差距少了 0.95 个百分点；西部地区的分值已经高于中部地区，高出中部地区 0.91 个百分点；虽然西部地区的二线城市个数较中部地区少了 1 个，但城市的质量更高。

(3) 西部地区二线城市的的质量较高，分别排第一（成都）、第二（重庆）和第五（西安）位，特别是成都，达到 100 分的高分，距一线城市深圳（118.33 分）最近，是排名第十五位的佛山的近 2 倍^①。由于西部地区三大城市的质量较高，在一定程度上改善了二线城市的区域结构。2020 年二线城市的的具体分值如图 1 所示。

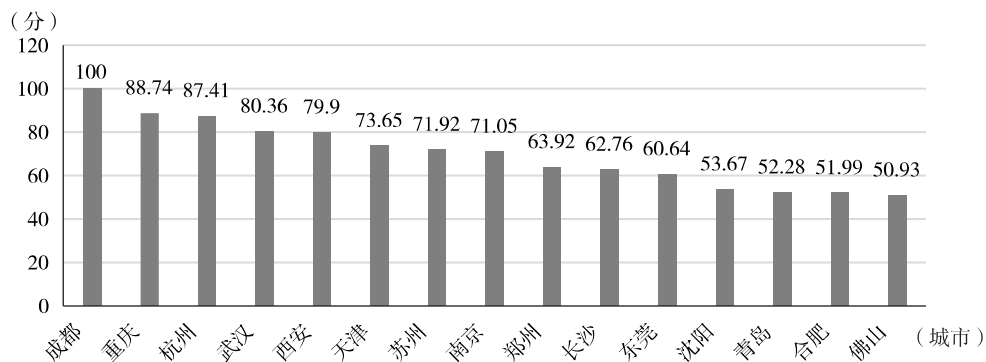


图 1 2020 年二线城市具体分值

资料来源：根据《2020 城市商业魅力排行榜》整理而得。

（二）区域城市竞争活力的轨迹——纵向分析

通过纵向分析，可以了解区域城市竞争活力的轨迹。第一财经·新一线城市研究所从 2016 年开始发布城市商业魅力排行榜，至今（2020 年）已有五年。为了研究中国区域均衡发展及东西部差距，本文根据国家统计局的标准划分东、中、西部地区，即东部地区包括北京、天津、河北、辽宁、上海、江苏、浙江、福建、山东、广东、海南，共 11 个省级行政区；中部地区包括山西、吉林、黑龙江、安徽、江西、河南、湖北、湖南，共 8 个省级行政区；西部地区包括四川、重庆、贵州、云南、西藏、陕

^① 但成都潜力尚显不足，进入一线城市之列难度较大，除非有新的重大突破。

西、甘肃、青海、宁夏、新疆、广西、内蒙古，共 12 个省级行政区。下面将从城市商业魅力排行榜发布首年开始，分析各区域二线城市的个数及占比和各区域二线城市各项指标的分值及占比，以反映城市竞争活力的轨迹和变化趋势。

1. 分区域的二线城市个数及占比变化情况

2016 ~ 2020 年二线城市个数及占比如表 3 所示。从表 3 可以看出，分区域二线城市个数及占比有所变动，并未固化，只是在 2017 ~ 2018 年没有变化。东部地区的二线城市个数占绝对优势，超过中西部地区的总和，但在 2016 ~ 2020 年平稳下降，在 2017 年、2019 年二线城市的数量各下降 1 个；总体上由 2016 年的 10 个下降至 2020 年的 8 个，同期的占比由 66.67% 下降至 53.33%（下降了 13.34 个百分点）。中部地区的二线城市个数在缓缓上升，在 2017 年上升 1 个，2020 年上升 1 个；总体上由 2016 年的 2 个上升至 2020 年的 4 个（增加了 1 倍），同期占比由 13.33% 上升至 26.67%（上升了 13.34 个百分点，增加了 1 倍）。西部地区的二线城市变化较小，只在 2019 年上升 1 个，2020 年又退出 1 个，仍然是 3 个城市，占比未变。城市个数的变化主要反映在东中部之间。

表 3 各区域二线城市的个数及占比

区域	年份	二线城市个数 (个)	二线城市占比 (%)
东部地区	2016	10	66.67
	2017	9	60.00
	2018	9	60.00
	2019	8	53.33
	2020	8	53.33
中部地区	2016	2	13.33
	2017	3	20.00
	2018	3	20.00
	2019	3	20.00
	2020	4	26.67

续表

区域	年份	二线城市个数 (个)	二线城市占比 (%)
西部地区	2016	3	20.00
	2017	3	20.00
	2018	3	20.00
	2019	4	26.67
	2020	3	20.00

资料来源: 根据 2016 ~ 2020 年城市商业魅力排行榜整理而得。

2. 分区域的二线城市的分值及占比变化情况

2016 ~ 2020 年二线城市总分值及占比如表 4 和图 2 所示。用分值指标所反映的变化更加明显和精细。从表 4 与表 3 的对比可以看出, 表 4 各年的数据都在变化。东部地区的二线城市分值仍占绝对优势, 但一直处于下降趋势, 总体上由 2016 年的 888.00 分下降至 2020 年的 521.50 分; 同期占比由 66.05% 下降至 49.71%, 下降了 16.34 个百分点, 比个数多下降 3 个百分点。中部地区的二线城市分值处于波动上升, 总体上由 2016 年的 181.30 分上升至 2020 年的 259.03 分, 上升了 42.87%; 同期占比由 13.49% 上升至 24.69%, 上升了 11.2 个百分点, 但却较个数的上升少了 2.14 个百分点。西部城市波动性较大, 2016 年的分值为 275.1 分, 2017 年下降, 2019 年因昆明进入二线而上升至最高值 319.73 分, 2020 年随着昆明的退出, 分值回落到 268.64 分, 占比 25.60%, 略高于中部地区。

表 4 各区域二线城市各项指标的分值及占比

区域	年份	二线城市总分值	二线城市分值占比 (%)
东部地区	2016	888.00	66.05
	2017	586.31	56.58
	2018	548.10	55.15
	2019	524.30	50.28
	2020	521.50	49.71

续表

区域	年份	二线城市总分值	二线城市分值占比 (%)
中部地区	2016	181.30	13.49
	2017	201.02	19.40
	2018	190.65	19.18
	2019	198.85	19.07
	2020	259.03	24.69
西部地区	2016	275.1	20.46
	2017	248.89	24.02
	2018	255.07	25.66
	2019	319.73	30.66
	2020	268.64	25.60

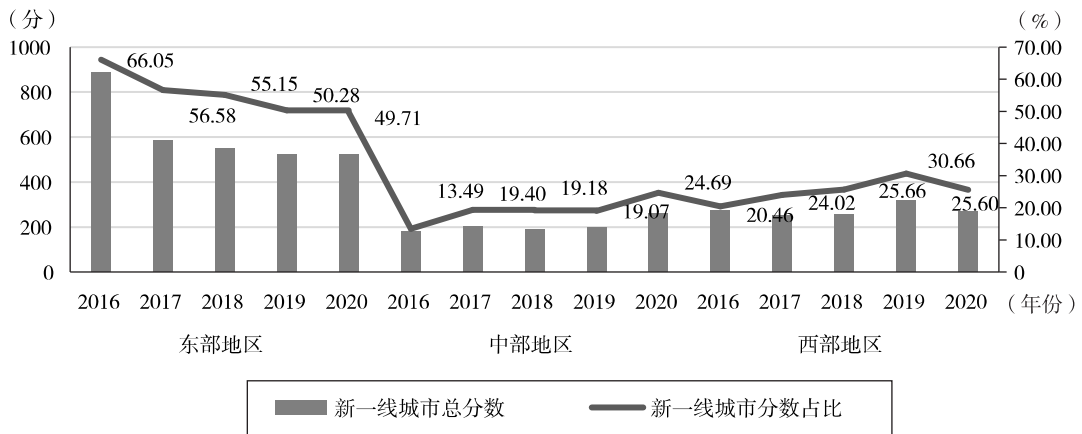


图 2 各区域二线城市各项指标的分值及占比

资料来源：根据 2016 ~ 2020 年城市商业魅力排行榜整理而得。

(三) 区域经济总量和结构上的差异分析

在比较区域城市竞争活力基础上，再来比较区域经济总量（GDP）和结构上的差异（见表 5 和图 3）。从 2010 ~ 2019 年的变化来看，东部地区 GDP 占比由 57.31% 下降到 2019 年的 54.41%，下降了 2.9 个百分点；同期中、西部地区分别由 24.06% 和 18.63% 上升至 24.77% 和 20.82%，分别上升 0.71 个和 2.19 个百分点。这一趋势表明，中国经济的区域结构在改善，东、中、西部地区差距在缩小，特别是西部

地区上升较快，说明国家推动的西部大开发政策和“一带一路”倡议（如中欧班列的开通）取得了效果^①（方行明等，2020）。从人均 GDP 来看，东部地区由 2010 年的 45510.16 元上升至 2019 年的 91609.39 元，上升了 101.29%，翻了一番；同期中、西部地区分别由 24871.22 元和 22570.21 元上升至 55868.27 元和 53741.53 元，分别上升 124.63% 和 138.11%，分别较东部地区快 23.34 个和 36.82 个百分点，这也说明了区域结构的改善。但是，区域经济发展仍然不平衡，中、西部差距仍然非常大，这与区域城市排名分布结构相吻合。

表 5 2010~2019 年东、中、西部地区 GDP 和占比以及人均 GDP 变化情况

年份	东部地区			中部地区			西部地区		
	GDP (亿元)	GDP 占比 (%)	人均 GDP (元)	GDP (亿元)	GDP 占比 (%)	人均 GDP (元)	GDP (亿元)	GDP 占比 (%)	人均 GDP (元)
2010	250487.94	57.31	45510.16	105145.56	24.06	24871.22	81408.49	18.63	22570.21
2011	293581.45	56.30	52949.08	127624.70	24.48	30118.63	100234.96	19.22	27672.40
2012	320738.47	55.63	57428.55	141908.57	24.61	33381.61	113904.80	19.76	31268.47
2013	351978.26	55.49	62620.67	155410.89	24.50	36420.73	126956.18	20.01	34652.45
2014	378727.46	55.34	66960.30	167522.17	24.48	39097.76	138099.79	20.18	37487.39
2015	401651.69	55.57	70587.81	176097.26	24.36	40901.49	145018.92	20.06	39053.92
2016	432433.34	55.44	75430.12	190808.46	24.46	44126.75	156828.17	20.10	41916.97
2017	471244.71	55.63	81624.84	207333.82	24.47	47766.17	168561.57	19.90	44717.22
2018	499888.80	54.69	86026.05	225073.37	24.62	51636.54	189155.25	20.69	49835.40
2019	536070.64	54.41	91609.39	244077.29	24.77	55868.27	205185.18	20.82	53741.53

^① 中欧班列开通以后，西部地区显现了区域优势。西部地区开往“一带一路”沿线国家的班列较东部地区运距更短、运输成本更低、时间更短。

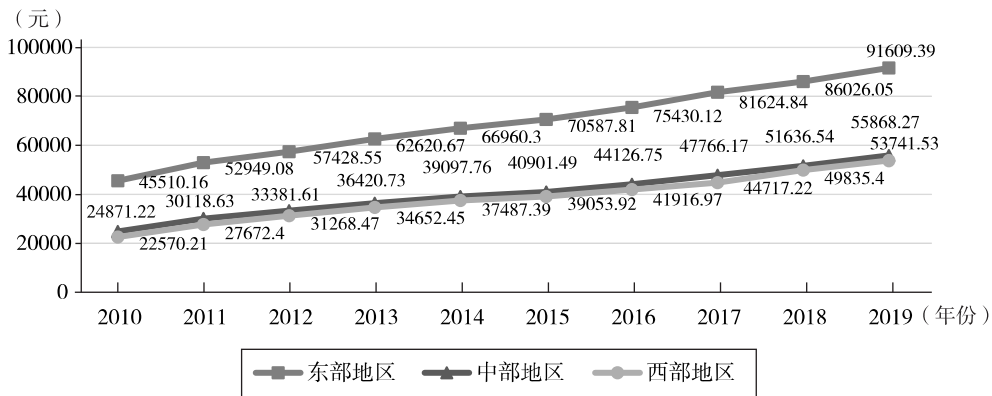


图 3 2010 ~ 2019 年东、中、西部地区人均 GDP 变化情况

资料来源：国家统计局。

四、合肥的崛起——中部城市发展的亮点和启示

在二线城市排行榜中的一个亮点就是合肥的崛起，即以“四级跳”的方式强势跻身于二线城市之列。从城市商业魅力指数的总排名来看，合肥有很大的波动，经过下降然后上升，由 2016 年的第 21 名，下降到 2017 年和 2018 年的第 23 名，2019 年开始上升（上升到第 22 名），2020 年则出现了飞跃式的上升，连跳四级，上升至第 18 名，呈倒抛物线型（见表 6 和图 4）。

表 6 2016 ~ 2020 年合肥具体排名

年份	总排名	所属类别	在所属类别中排名
2016	第 21 名 (共 338 个城市)	三线城市	第 2 名 (共 30 个城市)
2017	第 23 名 (共 338 个城市)	三线城市	第 4 名 (共 30 个城市)
2018	第 23 名 (共 338 个城市)	三线城市	第 4 名 (共 30 个城市)
2019	第 22 名 (共 337 个城市)	三线城市	第 3 名 (共 30 个城市)
2020	第 18 名 (共 337 个城市)	二线城市	第 14 名 (共 15 个城市)

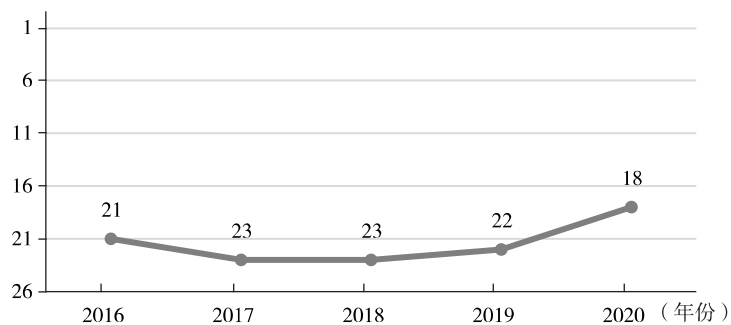


图 4 2016 ~ 2020 年合肥具体排名变化

资料来源：根据 2016 ~ 2020 年城市商业魅力排行榜整理而得。

合肥的崛起值得深思，因为安徽历来被认为是比较保守的省份，合肥也多年不见有什么突出之处，在各城市之间的比较中表现也十分平淡。近年来合肥的变化引起了社会的关注，其他城市也纷纷去合肥考察、取经。现将合肥崛起的经验总结如下。

（一）政府创新投资意识发挥着重要作用

市政府的政策支持起到了关键性的作用，特别是在高科技领域的大力投资及政策的强力扶持。2007年，市政府拿出全市1/3的财政收入投入京东方的面板产业，盈利100多亿元；2011年又拿出100多亿元投入长鑫/兆易创新的半导体产业，获得成功，上市后估计超过1000亿元；2019年又拿出100亿元投入蔚来的新能源研究，结果大众汽车新能源板块落地合肥。这种高端投入不仅带来了GDP总量，而且带来了经济发展的质量，推动合肥产业结构转型升级，实现了经济高质量发展。因此，合肥市政府被誉为“最强风险投资机构”。

（二）劳动力的供给与流动展示了合肥的经济活力

劳动力流动趋势的改变和市政府的应变效率反映了合肥的经济活力。

安徽历来是劳工输出大省，输出的对象就是江浙沪这些发达地区。但是，在2020年的新冠肺炎疫情期间，突然出现了劳动力的回流。合肥在稳定了疫情的同时，强力推动复工。但复工却遭遇工人短缺，工厂有活没人干，有订单，但缺工人。这一方面是因为疫情防控措施而工人难以到位；另一方面也反映出安徽这一劳工输出大省出现劳工短缺，说明制造业在蓬勃发展。一是合肥（高端）制造业工人严重短缺；二是餐饮和旅游企业因属于人口聚集型行业，疫情传播的风险大，因此复工最难，这些企业也纷纷向合肥市人力资源和社会保障局（以下简称“人社局”）反映，自己的员工没事做。对此，合肥创新用工模式，实行员工共享。在合肥人社局的协调对接下，合肥当地的不少中小企业通过本地化的共享员工方式缓解了暂时性的用工困难。然而，联想（合肥）生产基地的人员缺口仍约有1000名。于是，员工共享模式又扩大到省外——江浙沪一带。从事高铁服务的上海华铁旅客服务有限公司因为不少高铁停运，有很多员工暂时没有工作任务，愿意进行员工的共享，他们分批次来到合肥联想。^①员工共享模式让许多具有专业技能人才来到合肥工作。这种出现工人短缺，立即采取员工共享的办法来解决短缺问题，以及本省工人不足又到外省（特别是经济发达的江浙沪）“挖人”的做法，充分说明了合肥的经济活力和强大的竞争力，其进入二线城市也就顺理成章、水到渠成了。

^① 员工共享、无人车助阵，解决复工难题有了新思路，央视网，2020-04-12.

(三) 合肥崛起的启示

1. 城市间的竞争白热化

从合肥近年来发展的实际情况看，其所展示的活力可以说明其进入二线城市之列是可信的，但也说明城市之间的竞争更加激烈了。而合肥的“四级跳”更显示了竞争的激烈程度。竞争的结果是原来处于二线的城市被挤出，即产生了“挤出效应”。每年的排名都有变化，各城市间的竞争压力也就大大增加。现有的位置只是暂时的，在下一年的排位中可能就会失去，展现出城市间竞争的白热化。城市间的竞争一方面加剧了城市的压力；另一方面则有助于城市经济的发展，进而推动整个国民经济的发展。这也是每年一度的城市商业魅力排行榜评定的积极意义所在。

2. 中部崛起的标志

一个区域的崛起必然是从城市发起。如果城市之间经济发展格局不发生变化，则经济相对落后的区域难有起色，甚至继续衰退，差距不断拉大。区域的崛起也需要有一个个鲜明的标志，而合肥进入二线，实现“四级跳”，也就是中部崛起的一个标志。最终还要看合肥崛起的可持续性以及中部地区是否还有新的城市进入二线城市行列。

3. 为西部城市树立了榜样

在人们的印象中，四川有“盆地意识”，安徽也比较保守，但是，最近十多年来，两省已经突破“盆地意识”或保守意识，展现出经济发展的活力，特别表现在两省省会城市的发展上，成都和合肥两市在二线城市中均有上佳表现。成都更为突出，居二线城市之首，在城市商业魅力分值上几乎是合肥的 2 倍，而合肥则是新加入二线的城市，或者说成都属于率先崛起的城市，而合肥则是新兴崛起的城市，是正在展示活力的城市，具有更大的启示性。特别是西部城市竞争力活力排名长期固化，很难有新的城市进入二线，合肥的崛起也给西部城市提供了启示和学习的榜样。

西部城市格局长期由“西三角”三大城市（成都、重庆、西安）主导，其他的城市活力远远没有被激发出来。昆明曾昙花一现式地进入二线城市，最后还是“三大城市”主导了二线城市的格局。而合肥是如何打破长年的沉寂突然跃升，应该引起西部城市的思考。缩小东、西部差距也需要有一个标志性的东西作为支撑，而不是仅仅靠 GDP 反映，这个标志就是城市排名格局的改变，因为产业集聚、经济发展的核心集中在城市。如果再有若干西部城市冲入二线城市之列，东、西部差距就缩小了。缩小差距是个相对概念，不是纵向的比较而是横向的比拼，实质上体现在城市竞争中的胜出和挤出。如果西部的二线城市始终是历史上的 3 个，其他城市把二线城市之争看成与自己无关，那么西部经济则无法实现赶超。

合肥还有一个与西部城市相同的鲜明特征，就是其地理环境特征与西部大多数城市相同，是个不靠海、不靠江的内陆城市，因此，合肥的崛起可以为西部城市的崛起提供一个参照。当然，借鉴合肥经验并不是要西部城市照搬、照抄合肥模式，而是要立足于自身的优势和资源禀赋进行开拓与创新。

五、极化效应——西部城市存在的问题与差距

区域经济之间的发展差距，除了从经济总量和人均指标反映之外，更深层次的就是城市经济发展的差距。西部地区二线城市为“西三角”三大都市，即成都、重庆和西安，其商业魅力总分为 268.64 分。但是，西部城市与东部城市之间的差距却非常大，“西三角”三大城市的总分值甚至不到广东一省一线和二线城市的总分值（353.12 分），与广东省的城市还有很大差距。这说明西部缩小差距的压力很大，任务很重。“西三角”三大城市是具有两千多年的历史、文化、经济积淀的城市，其所具有的各种资源优势是西部其他城市难以企及的。这三个城市在城市活力竞争中表现得非常活跃，特别是成都和重庆。但相比之下，西部地区的其他城市则显得异常沉寂，因而产生极化效应（极化效应概念最早由 Karl Gunnar Myrda 于 1957 年提出）。极化效应是经济发展到一定水平时，增长极会不断吸引和拉动其他经济活动，积累对自身有利的要素，从而使自身发展速度增快，却进一步遏制了落后地区的发展。极化效应会使穷者愈穷、富者愈富，从而使两极分化更加严重，也不利于总体经济的发展。关于西部地区增长极的出现可能导致极化效应的问题，国内学者也有研究。例如，黄信灶等（2008）认为西部较发达地区由于增长极的建成与发展必然会对西部的欠发达地区产生极化效应，加上东部原有增长极对西部的极化效应，两者同时对西部欠发达地区产生极化效应，即“双重极化”，从而导致两极分化的出现。何海林等（2012）则论述了“西三角”的发展产生的极化效应和梯度效应，表现为“西三角”内部其他外围区域处在边缘的低梯度上，这使经济发展水平本已严重落后的川东北地区同时面临着来自“西三角”三个方向的极化，使得川东北地区高级生产要素不断外流。孟祥林（2018）则认为区域内的核心城市表现为“一枝独秀”，会产生极化效应，争夺临近区域的发展资源，以西安为中心的关中城市群和以成都、重庆为中心的成渝城市群都存在相应的极化效应。因此，现有的研究大多支持西部地区存在着极化效应。我们从西部的城市及城市群发展以及城市商业魅力指数分布来看，这种极化效应非常明显。

如果把西部地区的城市结构聚焦到西南地区的成渝双城，则双城的商业魅力总分为 188.74 分。成渝经济区属于西部地区实力最强、经济发展最活跃的经济区，成渝双城也是西部地区实力最强、经济发展最活跃两大城市。但是，双城的发展也出现

“极化”趋势，尚未明显带动区域城市群的发展。而在双城之间也存在激烈的竞争，二者总是担心被对方超越，被对方拉开差距，这种激烈的竞争更加刺激双城自身的发展，加剧极化效应。而西北的城市一极就是西安，在整个西北地区“一枝独秀”。“西三角”三大城市的发展凸显了整个西部地区的城市极化问题。

与极化效应相对应的是，西部地区城市的整体基础很差，基础城市群发展非常薄弱。下面从三线至五线城市的结构来比较分析，便可看出西部城市整体状况及极化效应的突出问题。

（一）三线城市比较

从 30 个三线城市构成来看，西部地区仅有 4 个三线城市，即昆明、南宁、贵阳和兰州 4 个省会城市，西部地区三线城市个数的占比仅为 13.33%；西部地区三线城市分值为 160.09 分，略高于中部地区的 157.94 分，西部地区分值占比 13.75%，与城市个数占比相当（见表 7）。西部地区的三线城市状况远不如二线城市，城市个数和城市分值的占比分别低于二线城市 6.67 个和 11.85 个百分点，已经彰显出极化效应。

表 7 2020 年三线城市的城市个数、指数分值及其占比

区域	城市个数（个）	个数占比（%）	分值（分）	分值占比（%）
东部地区	22	73.33	845.88	72.68
中部地区	4	13.33	157.94	13.57
西部地区	4	13.33	160.09	13.75

资料来源：根据《2020 城市商业魅力排行榜》整理而得。

（二）四线城市比较

从 70 个四线城市构成来看，西部地区仅有乌鲁木齐、呼和浩特、咸阳、桂林、遵义、银川、柳州、绵阳、南充 9 个城市上榜，占比降至 12.86%，比三线低了 0.47 个百分点；西部地区四线城市分值为 211.86 分，占比 13.38%，也低于三线占比。西部地区四线城市实力已经远低于中部地区，四线城市的个数和分值占比分别低于中部地区 25.71 个和 23.15 个百分点，不及中部地区的一半（见表 8）。四线城市的分布状况显示出西部地区城市基础薄弱更为严峻，说明西部地区城市向上发展的能力不足。三线、四线城市的发展状况一方面凸显了西部地区城市的极化效应；另一方面也显示了西部地区经济发展差距的原因所在。

表 8 2020 年四线城市的城市个数、指数分值及其占比

区域	城市个数 (个)	个数占比 (%)	分值 (分)	分值占比 (%)
东部地区	34	48.57	793.23	50.09
中部地区	27	38.57	578.43	36.53
西部地区	9	12.86	211.86	13.38

资料来源: 根据《2020 城市商业魅力排行榜》整理而得。

(三) 五线城市比较

从 90 个五线城市的构成来看, 西部地区五线城市有 22 个, 个数和分值仍然处于三大区域最低水平。但与四线城市的情况相比, 五线城市分值为 357.48 分, 占比为 23.92%, 分值和占比都高于四线城市, 个数和分值的占比分别较四线城市高 11.58 个和 10.54 个百分点; 与东部地区城市个数和分值的占比相比较, 西部地区城市相差 4.45 个和 5.55 个百分点; 与中部地区城市相比, 差距悬殊, 城市个数和分值占比分别相差 22.23 个和 22.69 个百分点 (见表 9)。从三大区域五线城市的发展来看, 中部地区城市个数和分值与东部地区和西部地区相比遥遥领先, 因为东部地区发展层级较高, 大量东部地区城市属于一线、二线、三线城市, 所以五线城市的相对数量与较高等级城市相比有所下降; 对于西部地区来说, 虽然五线城市比四线城市的个数和分值都增加, 但是与东、中部地区相比仍然差距巨大。西部地区大多数地级市还进入不了五线城市, 说明不仅高层级城市的发展严重不足, 基础城市发展也相当薄弱。因此, 要缩小西部地区城市与东中部地区的差距, 除了发展成都、重庆、西安等高层级中心城市以外, 基础城市的发展也刻不容缓, 需为向上发展提供更多的基础动力。

表 9 2020 年五线城市的城市个数、指数分值及其占比

区域	城市个数 (个)	个数占比 (%)	分值 (分)	分值占比 (%)
东部地区	26	28.89	440.56	29.47
中部地区	42	46.67	696.71	46.61
西部地区	22	24.44	357.48	23.92

资料来源: 根据《2020 城市商业魅力排行榜》整理而得。

(四) 各区域不同层级的城市结构比较

从不同层级的城市结构来看，西部地区的一线、二线、三线、四线和五线城市的个数分别为 0 个、3 个、4 个、9 个和 22 个，占比分别为 0、7.89%、10.53%、23.68% 和 57.89%，西部地区城市数量及占比主要集中在五线城市，五线城市的个数和占比超过前四线城市的总和。相比之下，东部地区的城市结构最好、占比最高的是四线城市，中部和西部地区占比最高的都是五线城市，且西部地区的五线城市占比最高，高于中部地区 3.34 个百分点。西部地区的城市集中在五线城市，即最底层，因此城市总体品质不高，既影响了结构，也影响了城市经济总量（见表 10）。

表 10 2020 年各区域不同层级的城市结构比较

区域	一线城市		二线城市		三线城市		四线城市		五线城市	
	个数(个)	占比(%)	个数(个)	占比(%)	个数(个)	占比(%)	个数(个)	占比(%)	个数(个)	占比(%)
东部地区	2	2.17	8	8.70	22	23.91	34	36.96	26	28.26
中部地区	0	0	4	5.19	4	5.19	27	35.06	42	54.55
西部地区	0	0	3	7.89	4	10.53	9	23.68	22	57.89

资料来源：根据《2020 城市商业魅力排行榜》整理而得。

六、广东与四川城市结构的差异彰显东、西部的差距

从东、西部两个标志性的省份——广东与四川的城市发展水平与结构的分析，可以为我们透视东西部地区的差距提供另一个“视窗”。这两省分别属于东部地区和西部地区经济最发达、经济总量最大的省份。对这两个“排头兵”省份进行比较可以进一步说明东、西部差距的一些实质性问题。

2019 年广东和四川的 GDP 分别是 107671.07 亿元和 46615.82 亿元，前者是后者的 2.31 倍；人均 GDP 分别是 94172 元和 55774 元，前者是后者的 1.69 倍。这些统计数字的差距只是一个表象，而城市发展之间的差距则更加鲜明、生动。从城市结构来看，四川城市发展中的一个明显问题就是成都的“一市独大”。这种“一市独大”的局面限制了本省和区域的发展空间。这也是四川和西部地区经济发展落后的实质性问题。相对于四川成都的“单轮驱动”，广东的城市结构体现的是“双轮驱动”和“多轮驱动”。

第一层次是广东和深圳两个一线城市的“双轮驱动”，而四川没有一线城市，只有

成都这一个二线城市，广东城市的品质更高。加上广东还有两个二线城市东莞和佛山，广东城市商业魅力分值为 353.12 分，四川只有 100 分，前者是后者的 3.53 倍，远高于当地 GDP 及人均 GDP 数据。

第二层次则是广东的三大都市圈城市群、9 个城市的“多轮驱动”。广东城市群的构架充满活力：广佛肇都市圈（广州、佛山、肇庆）、珠中江都市圈（珠海、中山、江门）、深莞惠都市圈（深圳、东莞、惠州）构成珠三角城市群，这三大都市圈构成的城市群堪称中国最活跃的城市群，包括 2 个一线城市（广州和深圳）、2 个二线城市（东莞和佛山）、3 个三线城市（惠州、珠海和中山）和 2 个四线城市（江门和肇庆）。广东城市群中的各大城市多为实力雄厚、各具特色且具有创新能力的城市。

四川城市群最为突出的在成德绵一线，但除成都之外，绵阳为四线城市，德阳为五线城市。而在 30 个三线城市中，广东有 3 个，而四川为零，差距很大；在 70 个四线城市中，四川有 2 个——绵阳（居中）和南充（靠后），广东有 7 个——汕头、揭阳、江门、湛江、潮州、肇庆和清远；在 90 个五线城市中，四川和广东的城市数目相同，均为 6 个，且分值相近（见表 11）。这也可以看出，四川的城市集中在五线，五线城市占比为 70%，远超过整个西部地区五线城市的占比（57.89%）。

四川的一线城市、二线城市、三线城市、四线城市、五线城市的分布是 0 个、1 个、0 个、2 个和 6 个，这一方面说明四川的城市结构不合理，另一方面说明四川的城市极化现象非常明显。

表 11 2020 年四川和广东的五线城市排名和指数分值

四川	排名	分值（分）	广东	排名	分值（分）
德阳	135	17.90	茂名	133	18.12
宜宾	166	16.56	韶关	147	17.36
乐山	176	16.11	梅州	154	17.01
泸州	182	15.95	汕尾	164	16.72
达州	201	14.86	阳江	181	15.97
眉山	207	14.59	河源	192	15.30
合计		95.97	合计		100.48

资料来源：根据《2020 城市商业魅力排行榜》整理而得。

七、融入成渝与融入沪深——西部地区较中部地区的区位优势

从地理和区位上看，中部地区较西部地区更有优势，其毗邻中国最发达的区域长三角和珠三角，因而中部地区城市可直接融入这两大区域的发展，较西部地区城市而言，可谓“近水楼台”。近期的调查发现，中部地区城市已经打出融入这两大区域的旗号，并且直接与这两大区域的核心城市上海与深圳对接。这两大城市经过改革开放后多年的发展和产业结构的转型升级，已经转型为总部经济、研发中心和高端服务的布局，而本市区的地理空间已经相对不足，需要“腾笼换鸟”，将大量制造业外迁，向内地转移。于是，中部地区接受发达城市的产业转移最为便利。安徽作为长三角的边缘地区正在逐步接受上海的产业转移。例如，安庆直接对接上海和深圳两大城市，目前已有大量来自上海及深圳的项目落户于安庆。

同样，成都周边的县市也重视与相邻优质城市的对接，它们着眼于融入成都，打造成都的“后花园”。这种思想和思路与中部地区城市是一样的。市场机制必然会打破行政区划，促使经济相对落后的城市与发达城市、高端区域的合作与联合。成渝两市作为西部地区的增长极，经过多年的发展，也在向周边城市产生经济辐射和产业转移。但是，长三角与珠三角的量级要远远高于成渝经济区，上海、广州和深圳这三大一线城市的经济体量、发达程度、高端资源的密集度要远远高于成渝两市。因此，中部地区城市融入沪深、融入两大“三角”区域比西部地区融入成渝可获得更大的经济发展动能，从而凸显西部地区较中部地区的区位优势。另外，成渝两市产生的辐射效应并不能抵消其极化效应。

八、结论与对策

（一）结论

通过以上分析，我们可以得出以下结论：

第一，中国城市之间的竞争进入白热化阶段，这一方面增加了城市的压力，另一方面则有利于促进中国整体经济的发展。

第二，东、西部地区城市发展总体水平差距非常大，具体表现在东部地区城市品质更高，高品质的城市数量也更多，西部地区难以企及。

第三，西部地区城市极化现象严重，西部的高品质城市集中在三个历史、文化底蕴深厚的城市，即“西三角”三大城市，而其他城市发展水平差距太大。

第四，西部地区核心城市竞争异常激烈，特别是成渝两市之间竞争激烈，这种激烈竞争在推动两市发展的同时，也加剧了极化的趋势。

第五，西部地区城市基本面更差，即三线城市、四线城市占比太小，大多数地级市甚至没有进入五线城市，实现均衡发展的基础能力不足，整个城市发展水平难以提升。

以上结论可以更加深刻地反映东、西部地区差距的问题和原因。从城市结构及竞争活力的视角来考察东、西部地区差距，则问题更加鲜明，缩小差距更难，面临的挑战更大。

（二）对策

上述第二至第五条结论反映的是西部地区城市发展存在的问题，主要表现在城市极化（三市独大）和基础薄弱两个方面。这两个方面问题实质上也是一个问题，或一个问题的两个方面。极化的具体表现也就是极化的城市单独发展而其他城市普遍落后且差距拉大。这反映出在东、西部地区城市不均衡发展的同时，西部地区内部也在出现城市不平衡发展，且差距同样非常大。要消除这种发展趋势，西部地区本身的体制、模式需要改变，同时要注入新的活力，采取更加深入的改革措施。

1. 寻求西南地区的突破口——成渝经济区的内涵深化与外延扩张

西部地区的优质城市集中在西南地区，有2个二线城市、3个三线城市（昆明、南宁和贵阳），而成渝两市集中了西部最为优质的经济资源。国家对成渝经济区的设立，目的并不是仅着眼于成渝两个城市的封闭式发展，而是要对整个西部地区经济产生辐射、带动作用。

（1）推动成渝经济区的外延扩张。当初国家在构建成渝经济区的时候，成渝之间的交通运输已经相当便捷，而昆明、贵阳两市仍然路途遥远，特别是高海拔、崇山峻岭的地形导致交通不便。这一交通状况阻隔和弱化了成渝与昆贵两市之间的经济联系，使得成渝两市的发展很难对昆贵产生经济辐射和带动作用。这一地缘经济条件和交通运输状况的闭塞，使得成渝经济区向外扩散的空间受到了很大的限制。但是，随着西南地区高速公路网的建设，昆贵两市的公路交通已经有了很大的改观，而已经建成的成贵高铁和正在建设的渝昆高铁一旦建成，就实现了“西南大联通，四市同城化”。这时，成渝与昆贵之间的经济关系更加紧密，合作空间大大提升。发挥成渝经济区的引领作用，建立成渝昆贵国际大都市经济圈，淡化四市之间的省级行政区划概念，发挥城市与市场对区域经济的辐射拉动效应，增强大城市之间的经济合作与协同，强化城市之间经济与社会发展的自然联系，突出各自的优势，实现优势互补，形成新的产业集群、城市集群及相互协同的经济网络，有助于实现成渝经济区外延扩张，释放更大的经济能量，推动西部地区发展，缩小东西部差距，加快国家西部大开发战略的实现。

（2）推动成渝经济区内涵深化。在推动成渝经济区外延扩张的同时，成渝经济区

还应推动内涵深化发展，即在成渝经济区内部要打造新的城市群，寻求新的增长点，实现区域发展的“多轮驱动”。而关键的问题是应该在成渝之间寻找一个突破口，这个突破口就是宜宾。一方面，宜宾坐落于成渝之间，为成渝经济区所覆盖，也是连通两市的“桥头堡”，具有非常大的发展潜力。另一方面，宜宾作为成渝昆贵宜“四点一核”经济圈中的节点城市，把它作为新的经济增长点来打造，不仅可以促进成渝经济区的大连通、大发展，同时连通贵昆、连通西南。而当高铁连通之后，将形成新的地缘经济优势，我们来揭开这个地缘经济优势的面纱，以便顺势而为，充分发掘和利用这一地缘经济优势，助推西部大开发。

2. 寻找西南城市发展的突破口

连接四市的高铁交通动脉，如成贵、渝昆、成昆高铁均要经过宜宾这一重要的节点城市，宜宾将成为连接四市的高铁交通枢纽，其区位优势、地缘经济优势顿时大幅上升，并将成为撬动西南的“支点”，也是新的地缘经济优势的核心（方行明，2020）。

宜宾在 90 个五线城市中处在第 47 位，经济活跃度和发展水平并不突出，但发展潜力巨大。宜宾处于南丝绸之路，作为国家“一带一路”建设覆盖的城市，同时也是长江经济带覆盖的城市；宜宾是能源之城，有丰富的水能资源（中国第三大、世界第五大水电站向家坝水电站所在地）、丰富的天然气资源、页岩气资源和煤炭资源；最大的特点是中国的“双源”之城，即水源与能（电）源，也是西电东输的源头；宜宾拥有以五粮液为核心的中国规模最大的白酒业产业集群；还有特别丰富的旅游资源，如著名的蜀南竹海奇观、兴文石海奇观、李庄抗战文化、五粮液工业旅游等，以及正在开发的其他新的旅游资源；宜宾临港新区是国家级经济技术开发区，具有较强的工业基础以及发展先进制造业的区位优势。对此，应该将宜宾作为西部城市发展的一个新的突破口，将其打造成一个能够与成渝昆贵比肩的城市，进入三线城市、二线城市行列。将一个五线城市打造成三线城市和二线城市会对西部地区经济产生巨大的推动（例如，将一个经济总量为 1000 亿元城市打造成万亿元城市，产生的经济增量是 9000 亿元，而将一个经济总量为 9000 亿元的城市打造成万亿元城市，产生的经济增量则只有 1000 亿元）。对此，应加大对宜宾的政策支持与开放力度。

（1）加强政策支持以实现推动宜宾这一关键节点城市的突破。差距大并不是问题，关键是城市人才团队的素质和能力，以及发展战略和路径正确。这就需要中央对西部地区给予更大的改革和政策支持力度，将沿海的政策，如经济特区、海南自由贸易港模式引入西部，建立宜宾“新特区”。可在东部招募具有开拓能力、善于经营特区的人才团队来管理西部特区城市，打破西部的体制机制僵局，实现战略、路径的创新和突

破，为西部地区城市提供示范。将一个非省会城市，一个具有地缘经济优势、能够集聚资源、含有巨大潜力的城市，作为西部地区的示范城市进行打造，推动西部地区城市发展的突破。当前，东部地区正在推动新一轮开发与区域大布局，如粤港澳大湾区、海南自由贸易区的建立预示着东部将会出现新一轮的大发展，在这种形势下，西部地区若没有相应的改革力度和政策助推，在东部与西部的政策和改革力度不对称的情况下，西部地区的差距将会进一步拉大。

(2) 宜宾应跳出西部区域空间而与东部进行更多的合作。一方面，宜宾要积极融入成都。成宜高速公路的建成通车，将使宜宾与成都之间的通车时间缩短到 80 分钟（到两市交界地的时间则减半），几乎是同城化的距离，为宜宾融入成都创造了时空条件。另一方面，宜宾与上海还具有特殊的关系。宜宾是长江头，上海是长江尾；宜宾也是上海的输电源头（向家坝的水电通过特高压直输上海），是上海的“双源”——水源和电源。为了保护好长江的水质和建设向家坝水电站及特高压换电站，宜宾做出了重大牺牲。例如，为了保护长江水质，许多工业被关停；为了建设向家坝水电站进行了浩大的移民搬迁工程，解决了许多非常棘手的社会问题。对此，上海也应加大对宜宾的投资，特别是绿色、可持续产业的投资，以促进宜宾的可持续发展，使东、西部两大城市实现共赢发展。

3. 突破西北地区城市困局有待进一步研究

西北地区城市总体发展水平更加落后，只有 1 个二线城市（西安）、1 个三线城市（兰州）、2 个四线城市（咸阳和银川）。整个西北地区的城市结构表现为西安“一市独大”。西安和西南连通可以构成“西三角”，和甘肃、银川构成陕甘宁三角带，连通西北和西南。但是，怎样寻求西北城市的突破，则显得更加艰难，有待进一步的研究。

参考文献

[1] 蔡昉，都阳．中国地区经济增长的趋同与差异——对西部开发战略的启示 [J]．经济研究，2000（10）．

[2] 蔡翼飞．地区差距的新视角：人口与产业分布不匹配研究 [J]．区域与城市经济，2012（9）．

[3] 范剑勇，朱国林．中国地区差距演变及其结构分解 [J]．管理世界，2002（7）．

[4] 范剑勇．市场一体化、地区专业化与产业集聚趋势——兼谈对地区差距的影响 [J]．中国社会科学，2004（6）．

[5] 方行明，黄书雷，魏静．西部大开发的新突破口——论成渝昆贵宜“四点一核”经济圈的构建 [J]．经济研究参考，2020（1）．

[6] 方行明，鲁玉秀，魏静．中欧班列开通对中国城市贸易开放度的影响——基于“一带一

- 路”建设的视角 [J]. 国际经贸探索, 2020 (2).
- [7] 高帆. 中国居民收入差距变动的因素分解: 趋势及解释 [J]. 经济科学, 2012 (3).
- [8] 何海林, 武惊涛, 孙祥龙, 王娜, 毛鑫, 李国伟. “西三角”内部极化效应下川东北经济区发展思考. 合作经济与科技, 2012 (12).
- [9] 黄信灶, 朱玉福. 西部欠发达地区被“双重极化”问题研究 [J]. 贵州社会科学, 2008 (6).
- [10] 李静, 孟令杰, 吴福象. 中国地区发展差异的再检验: 要素积累抑或 TFP [J]. 世界经济, 2006 (1).
- [11] 刘笑男, 倪鹏飞. 中国大中城市竞争力的耦合协调度分析 [J]. 河北经贸大学学报, 2019 (2).
- [12] 吕大国, 耿强, 简泽, 卢任. 市场规模、劳动力成本与异质性企业区位选择——中国地区经济差距与生产率差距之谜的一个解释 [J]. 经济研究, 2019 (2).
- [13] 孟祥林. 城市群发展过程中的极化效应与扩散效应——基于城市群的分布与协同发展的视角 [J]. 上海城市管理, 2018 (12).
- [14] 倪鹏飞, 刘高军, 宋璇涛. 中国城市竞争力聚类分析 [J]. 中国工业经济, 2003 (7).
- [15] 沈坤荣, 马俊. 中国经济增长的“俱乐部收敛”特征及其成因研究 [J]. 经济研究, 2002 (1).
- [16] 王发曾, 吕金嵘. 中原城市群城市竞争力的评价与时空演变 [J]. 地理研究, 2011 (1).
- [17] 杨锦英, 郑欢, 方行明. 中国东西部发展差异的理论分析与经验验证 [J]. 经济学动态, 2012 (8).
- [18] 张琦, 魏媛媛, 刘科星. 从城市经济总量比较看西部城市的差距 [J]. 社会科学研究, 2005 (4).
- [19] 赵登峰. 比较优势、规模经济与城市竞争力的理论分析 [J]. 求是学刊, 2004 (1).
- [20] 周明, 黄慧. 中国地区经济差距演变及其结构分解: 1990 ~ 2009 [J]. 统计与决策, 2012 (16).
- [21] Iain Begg, “Cities and Competitiveness”, *Urban Studies*, 1999, (5-6): 795-809.
- [22] Karl Gunnar Myrdal, *Economic Theory and Underdeveloped Regions* [M]. London: Gerald Duckworth & Co., 1957: 53-58.
- [23] Michael Poter, *The Competitive Advantage of Nations* [M]. Free Press NY, 1990.

(责任编辑: 赵 蕾)