

doi:10.11835/j.issn.1008-5831.2016.02.002

欢迎按以下格式引用:张珩,赵寅科,罗剑朝.西安作为丝绸之路经济带新起点的战略构想研究[J].重庆大学学报(社会科学版),2016(2):15-23.

Citation Format: ZHANG Heng, ZHAO Yanke, LUO Jianchao. The strategic conception of Xi'an as the new starting point of the silk road economic belt [J]. Journal of Chongqing University( Social Science Edition), 2016(2):15-23.

# 西安作为丝绸之路经济带 新起点的战略构想研究

张珩<sup>1</sup>, 赵寅科<sup>2,3</sup>, 罗剑朝<sup>1</sup>

(1. 西北农林科技大学 经济管理学院, 陕西 杨凌 712100; 2. 西安市发展和改革委员会, 陕西 西安 710000;

3. 西安市建设丝绸之路经济带工作办公室, 陕西 西安 710000)

**摘要:**文章分析了西安作为丝绸之路经济带新起点的客观必然性。通过研究丝绸之路经济带沿线城市以及西安的发展现状,认为水运和航运通达度低、产业结构不合理是制约西安作为丝绸之路经济带新起点发展的因素之一。在此基础上,提出西安作为丝绸之路经济带新起点的战略目标,通过层次分析法对战略目标进行了量化,并提出了西安作为丝绸之路经济带新起点的战略构想。具体包括:成立以西安为辐射源的“多口岸、多线路、多目的、多式联运”的区域中心口岸,建立以西安为战略支点的“丝绸之路经济带”金融信息联系共享机制,实行以西安为中心的 inland 开放性经济模式的“人民币跨区域流通”改革试验区和区域性经济商圈,打造以西安为桥头堡的“经济大走廊”旅游文化黄金线。

**关键词:**丝绸之路经济带;新起点;战略构想;西安

**中图分类号:**F207

**文献标志码:**A

**文章编号:**1008-5831(2016)02-0015-09

古丝绸之路是中亚各国文化交流和贸易往来的一个有效通道,为中国与沿线各国家的经济和社会快速发展奠定了合作基础。自2008年起,受全球经济低迷的影响,多个国家将战略布局定位于丝绸之路沿线地区。作为古丝绸之路起点的中国,在与沿线各国加强合作的历史基础与意愿基础上,将建设“丝绸之路经济带”作为开辟对外战略沟通新渠道之一,对重启丝绸之路、稳定经济格局、促进区域均衡发展以及推进欧亚地区开放和繁荣等有着重大的战略影响。2013年9月7日,国家主席习近平在哈萨克斯坦提出了“丝绸之路经济带”的战略构想,指出通过“五通”(政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通)实现欧亚国

修回日期:2016-01-05

**基金项目:**西安市发展和改革委员会重大课题研究项目“西安作为丝绸之路经济带新起点的战略意义及其构想”;教育部2011年度“长江学者和创新团队发展计划”创新团队项目“西部地区农村金融市场配置效率、供求均衡与产权抵押融资模式研究”(IRT1176);国家自然科学基金面上项目“农村土地承包经营权抵押融资试点效果评价、运作模式与支持政策研究”(71573210);西北农林科技大学基本科研业务费人文社科项目“农村土地承包经营权抵押担保融资效果评价、运作模式与支持政策研究”(2014RWZD01)

**作者简介:**张珩(1989-),男,陕西延安人,西北农林科技大学经济管理学院博士研究生,长安银行股份有限公司员工,主要从事农村金融理论与政策研究;赵寅科(1964-),男,陕西陇县人,管理学博士,西安市发展和改革委员会副主任。

**通讯作者:**罗剑朝(1964-),男,陕西武功人,西北农林科技大学经济管理学院教授,管理学博士,博士研究生导师,西北农林科技大学农村金融研究所所长,主要从事农村金融理论与政策、农村合作金融管理、区域发展规划与经济评价研究。

**致谢:**感谢西安市发改委、西北大学、西安市社科院、长安大学、陕西师范大学、中国人民银行杨凌支行相关领导、专家和学者对本文提出的建设性建议和意见;感谢创新团队成员王佳楣、杨希、黎毅、曹燕子、牛晓冬、房启明等成员在数据整理与处理中给予的帮助。

家更加紧密、更有深度的区域合作。2014年,李克强总理再次强调抓紧规划建设“丝绸之路经济带”,开创高水平对外开放新局面,是政府的主要工作之一,由此掀起了“丝绸之路经济带”全面发展的新序幕。2015年3月,中央发布了《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》,标志着“一带一路”步入全面推进阶段。目前,中国海关总署已制定了16条措施来深入贯彻“畅顺大通道、提升大经贸、深化大合作”的主旨,加快“一带一路”发展步伐。同时,习近平总书记在陕西考察时指出,陕西应主动融入“一带一路”大格局,打造丝绸之路经济带新起点,发挥在丝绸之路经济带上的传统地位和作用。西安作为地处“亚欧大陆桥”中国段交通枢纽中心、西部大开发桥头堡位置以及联通中国与古丝绸之路沿线国家悠久的历史桥梁,同时作为“丝绸之路经济带”沿线重要的核心城市之一,必将成为当前“丝绸之路经济带”的新起点,这不仅对构建“丝绸之路经济带”有着崭新、丰富、独特的内涵和战略意义,而且能够提高西安在亚欧大陆桥和丝绸之路经济带上的影响力,增强西安对亚欧大陆桥和丝绸之路经济带的辐射带动力,使西安真正成为丝绸之路经济带新起点的核心,同时也为西安未来发展成为具有历史文化特色的国际化大都市、欧亚合作前沿城市和开放型体制机制创新城市创造了良好的机遇。

在面对现行世界经济发展区域经济一体化的趋势下,西安在如何依托现有政策导向的同时重辟“丝绸之路”,如何在发展西安经济新常态的同时重造“丝绸之路经济带”,如何在打造国际化大都市的同时重塑“新起点”,无疑需要一套清楚易行的战略目标体系,这不仅可以为西安建设丝绸之路经济带的发展指引方向,而且可以对经济带沿线城市和国家产生有效的激励机制,同时为传承国际之间经济、政治和文化友好交流,形成“丝绸之路经济带”沿线区域新的增长极和完善国家战略布局发挥重要作用。

回顾以往文献,对新丝绸之路的研究,一部分集中于从不同的视角提出“新丝绸之路”的战略意义与构想、发展定位与策略的问题,如全毅等(2014)<sup>[1]</sup>提出了海上丝绸之路的战略构想,贾根良(2014)<sup>[2]</sup>则基于内需视角提出了新丝绸之路下的环渤海经济发展新战略,赵东波(2014)<sup>[3]</sup>基于中亚视角提出了亚洲各国“新丝绸之路”构建的战略,杨恕(2014)<sup>[4]</sup>认为丝绸之路经济带的构想并不是空想,而有其现实根据,区域的经济合作是一个可期待的目标。另一部分则重点围绕“新丝绸之路”沿线城市的旅游、交通、物流等某一产业进行实证研究,如李兴江和马亚妮(2014)<sup>[5]</sup>通过格兰杰因果关系检验了旅游业发展对经济的影响,得出短期和长期的旅游收入均对经济增长的带动作用明显,并提出要加快新丝绸之路经济带上旅游产业的“协同发展”,李忠民等(2014)<sup>[6-7]</sup>运用DEA-Malmquist指数和空间计量模型分别对新丝绸之路经济带基础设施效率和物流发展对经济增长空间的异质性进行了分析,认为发展新丝绸之路经济带是提高交通基础设施效率的关键,物流业的发展能够促进新丝绸之路经济带沿线城市的经济增长。

以上研究虽然围绕“新丝绸之路”以及“新丝绸之路”的战略构想及具体发展问题进行了多方面探讨,在对战略构想的研究上多通过定性分析给出战略方向、路径以及配套措施,对战略目标的实证性研究甚少;对中亚国家和中国局部地区的“新丝绸之路”发展的战略构想进行阐明,而对西安作为丝绸之路经济带新起点的战略目标及其构想提出较少。本文在分析丝绸之路经济带沿线城市以及西安发展现状的基础上,提出西安作为丝绸之路经济带新起点可实施的战略操作目标,随后引入AHP方法定量各战略要素的重要性,综合确定西安作为丝绸之路经济带新起点应选择的战略构想。在定性分析的基础上,结合AHP方法,力求更加科学地为西安顺利建设丝绸之路经济带提供战略思路参考。

## 一、西安作为建设丝绸之路经济带新起点的基础条件分析

### (一) 西安的经济发展规模和增长速度分析

随着进出口等生产要素价格的持续增长,中国丝绸之路经济带沿线城市的经济规模整体呈现增长态势(见表1、表2)。截至2013年底,丝绸之路经济带沿线城市(陕西、甘肃、青海、宁夏和新疆)合计GDP总量规模高达35339.56亿元,其中陕西为16045.2亿元,占西北5省总量的45.40%,占全国总量的2.82%。从西北5省GDP增长率看,近5年,丝绸之路经济带沿线省份的GDP增长率均高于全国GDP增长率(7.7%),并且这种涨势一直持续保持。可以说,丝绸之路经济带沿线省份迎来了经济快速增长时期,这一较高的经济增长水平为新丝绸之路经济带建设提供了一个宽松的宏观经济环境。

表 1 西北地区各省 GDP 规模情况表(亿元)

地区	时 间				
	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年
陕西	8 169.80	10 123.50	12 512.30	14 453.68	16 045.20
甘肃	3 382.35	4 119.46	5 000.47	5 650.20	6 268.01
青海	1 081.27	1 350.43	1 634.72	1 884.54	2 101.05
宁夏	1 334.56	1 643.41	2 060.79	2 326.64	2 565.06
新疆	4 273.58	5 418.81	6 474.54	7 466.32	8 360.24
合计	18 241.56	22 655.61	27 682.82	31 781.38	3 5339.56

资料来源:根据《中国统计年鉴》(2010 - 2014 年)整理所得。

表 2 西北地区各省经济增长率情况表(%)

地区	时 间					平均速度
	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	
陕西	13.60	14.60	13.90	12.90	11.00	13.20
甘肃	10.00	11.70	12.50	12.60	10.80	11.52
青海	10.10	15.30	13.50	12.30	10.80	12.40
宁夏	11.60	13.40	12.00	11.50	9.80	11.66
新疆	8.10	10.60	12.00	12.00	11.00	10.74
平均速度	10.68	13.12	12.78	12.26	10.68	11.90

资料来源:同上。

西安 2000 - 2013 年的生产总值指数整体呈现 U 型变化态势,即先递增后逐渐递减,其中 2000 - 2008 年的生产总值指数处于增长态势,2008 - 2013 年的生产总值指数处于递减态势,这可能是局部行业受到金融危机的影响所致,但其生产总值指数水平均高于全国水平。从产业结构纵向角度看,2013 年西安的第一产业生产指数为 104.80,第二产业生产指数为 113.90,第三产业生产指数为 109.30。第二产业生产指数最高。从产业结构横向角度看,在 2000 - 2013 年期间,西安的第二产业生产指数普遍高于第一产业和第三产业,也就是说西安的经济发展常年以来主要依托自身先进制造业和传统工业的发展,这凸显了第二产业在西安经济发展过程中具有显著的促进作用。因此,西安作为建设丝绸之路经济带新起点这一重要的发展战略给西安带来了良好的契机和经济基础(见图 1、图 2)。

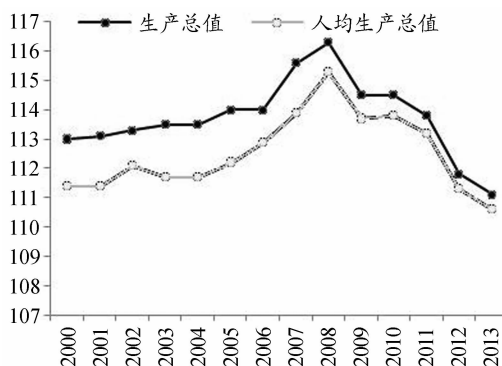


图 1 西安生产总值指数和人均生产总值指数变化图

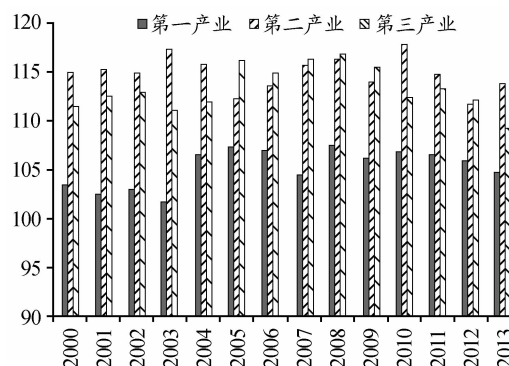


图 2 西安三大产业生产指数情况图

## (二) 西安的运输与物流现状

随着贸易产品交易数量的增长,西安作为丝绸之路经济带的新起点,其交通运输及物流产业也处于高速发展阶段,截至 2013 年,西安全年货物运输总量 5.01 亿吨,增长 11.6%。货物运输周转量 647.15 亿吨公里,增长 8.6%。旅客运输总量 3.83 亿人次,增长 5.9%。旅客运输周转量 363.49 亿人公里,增长 7.3%。2011 - 2013 年期间,陕西运输线路里程中铁路正线延展里程、公路通车里程以及民航通航里程变化较大,其中,2012 年和 2013 年的铁路正线延展里程增长率分别为 0.14% 和 9.33%,民航通航里程增长率分别为 9.22% 和 7.10%,其增长幅度巨大。公路通车里程和内河航道里程的变化不大,基本保持不变。从运输线

路质量看,2011-2013年期间,铁路营业里程和公路线路里程在绝对量上有所变化,而内河航道里程绝对量保持不变,从增长速度看,铁路营业里程的增长率分别为0.34%和7.59%,公路线路里程的增长率分别为6.20%和2.38%。从运输网密度看,在绝对量上,铁路省内营业里程和公路线路长度都在数量上呈现增长态势,而水路通航里程在数量上保持不变,在增长速度上,铁路省内营业里程的增长率分别为3.12%和7.99%,公路线路长度的增长率分别为6.20%和2.38%(见表3)。

表3 陕西交通运输线路里程、运输线路质量和运输网密度情况表(公里)

指标	时 间			
	2011年	2012年	2013年	
运输线路里程	铁路正线延展里程	8 792	8 804	9 625
	公路通车里程	151 986	161 411	165 249
	内河航道里程	1 066	1 066	1 066
	民航通航里程	898 628	981 450	70 643 568
运输线路质量	铁路营业里程	4 449	4 464	4 803
	公路线路里程	151 986	161 411	165 249
	内河航道里程	1 066	1 066	1 066
运输网密度	铁路省内营业里程	3 970	4 094	4 421
	公路线路长度	151 986	161 411	165 249
	水路通航里程	1 066	1 066	1 066

资料来源:根据《陕西省统计年鉴》(2012年—2014年)整理所得。

无论从运量还是从周转量看,货运和客运中以公路为主要形式的货运和客运运输占主导地位。从陕西货运量和货物周转量角度看,2013年的货运量以公路为主要运输形式占比最多,为76.43%,而民用航空占比最少,为0。从货物周转量角度看,其与货运量的构成比例顺序保持一致,依然是公路占主导地位,2013年的货物周转量比例为56.34%,民用航空和水运分别占0.03%和0.02%。从客运量看,2013年公路的占比最高为93.79%,水运的占比最低为0.32%。旅客周转量中公路占比为48.98%,水运占比为0.06%。可见,由于空中货运成本较大以及国家间空运路线的欠缺导致了水运和民用航空物流发展一直相对滞后。丝绸之路经济带建设和空运交通线路的建立,为打造丝绸之路经济带上内陆国际中转枢纽港和快速便捷的交通物流运输创造了基础条件,提供了良好的发展机遇(见表4)。

表4 陕西货运量及货运周转量和客运量及客运周转量构成情况表(%)

指标	时 间			指标	时 间		
	2011	2012	2013		2011	2012	2013
货运量构成	100	100	100	客运量构成	100	100	100
铁路	25.06	23.36	23.45	铁路	5.21	5.11	5.18
公路	74.78	76.49	76.43	公路	93.74	93.85	93.79
水运	0.16	0.14	0.13	水运	0.33	0.33	0.32
民用航空	0.01	0	0	民用航空	0.72	0.71	0.72
货物周转量构成	100	100	100	旅客周转量构成	100	100	100
铁路	47.92	45.31	43.61	铁路	40.97	40.7	40.09
公路	52.01	54.64	56.34	公路	46.78	48.64	48.98
水运	0.03	0.02	0.02	水运	0.05	0.06	0.06
民用航空	0.04	0.03	0.03	民用航空	12.19	10.61	10.87

资料来源:同上。

### (三) 西安城市空间布局现状

西安作为新丝绸之路的新起点为经济带建设提供了可靠的能源保障。陕西现有的资源储量较为丰富、质量较好。截至2013年,在重要矿产保有储量中,盐矿在全国和西部地区的位次均为第一,水泥用灰岩在全国和西部地区的位次分别为第三和第一。这些丰富的矿产资源成就了西安作为丝绸之路经济带新起点的战略性资源的发掘基地(见图3)。

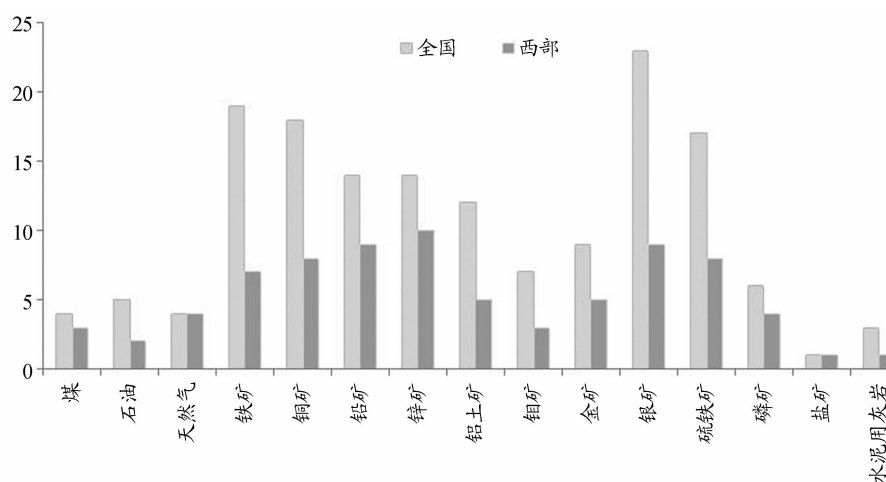


图3 陕西重要矿产保有储量在全国和西部的位次对比图

西安作为新丝绸之路的新起点为经济带建设提供了良好的产业基础和完整的城市发展条件。经过多年建设,西安现已形成了以飞机、装备制造业和高新科技产业为主导的产业发展格局。随着浐灞生态区、国际港务区以及西咸新区的不断发展,目前西安已形成了“一核一带三板块”,即丝路国际合作版块、国家中心城市版块、区域协调带动板块以及秦岭国家公园带。以三大板块为支点,结合周边其他特色城市形成了规模可观、结构较为合理的丝绸之路城市发展体系。这为集中力量打造国际化大都市,构建大西安的生态安全屏障及旅游休闲带,优化提升中心城区公共服务功能,提升城市服务水平以及促进经济发展带沿线城市和其他国家的发展奠定了扎实的发展基础。

#### (四) 西安的交流现状

随着西部大开放战略的提出,西北地区对外开放逐渐向西开放,西安与其他国家在文化、教育等方面的交流与合作越来越多。同时,西安的穆斯林居民也认同和支持西安作为丝绸之路经济带新起点,他们成为丝绸之路经济带双向合作的重要推动力量之一。从高校数量和学生数量看,截至2013年,西安共有普通高校63所,在校学生87.21万人,毕业生22.35万人,另有研究生培养单位46个,在学研究生8.7万人,毕业2.48万人;从科研成果看,截至2013年,西安共实施市级科技计划项目408项,其中高新技术专项27项。支持建设农业科技示范园14家,实施区县工业科技引导项目8个,全年技术市场交易额415.67亿元,申请发明专利量23534件,发明专利授权量3708件<sup>①</sup>。从对外经济和国际旅游情况看,2009-2013年西安进口总值、出口总值、外商投资在数量上基本保持增长态势,截至2013年,西安进口总值为179.85亿美元,出口总值为84.78亿美元,外商投资项目139个,星际饭店116个(见表5)。

表5 西安对外经济和国际旅游情况表

	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
进口(万美元)	725 234	1 038 293	1 257 852	1 301 433	1 798 534
出口(万美元)	333 271	531 713	580 369	729 865	847 819
外商投资(个)	63	80	86	80	139
星级饭店数(个)	104	116	116	116	116

资料来源:根据《陕西省统计年鉴》(2012年—2014年)整理所得。

## 二、研究方法

本文主要研究西安作为丝绸之路经济带新起点的战略构想问题,在确定战略目标时分为总目标、分目标和子目标,其目标可以分为首要目标和次要目标。如何系统地将首要目标和次要目标相互匹配来进行综合分析,就成为了提出战略构想的关键。为了能够让这些目标定量化,让研究结论更加准确,本文采用层次分析法(AHP)整合决策者的主观判断与实践经验构建层次分析模型,对各层目标进行层次化的定量分析,从而增强提出西安作为丝绸之路经济带新起点战略构想的准确性。本文用AHP方法来研究西安作为丝绸

<sup>①</sup>数据来源:此数据根据《陕西省统计年鉴》(2014年)整理所得。

之路经济带新起点的战略构想问题,以期对西安的发展提供参考。

层次分析法主要将复杂问题按支配关系进行分层,通过对比各层各要素之间的相对重要性,最终确定各要素相对重要性的次序,从而按次序作出最终选择。具体步骤如下。

第一,构建递阶层次评价模型。将问题分为三个层次,即目标层(M)、准则层(N)和措施层(K)。在模型中,同一层次的要素对上层要素有一定的作用,同时支配下层各要素。

第二,构造判断矩阵。从准则层开始,用一定的比较尺度两两对比同一层次的要素,构建判断矩阵 $M$ ,直到最后一层。 $M = (m_{ij})_{n \times n}$ ,其中 $m_{ij} > 0, m_{ij} = m_{ji} = 1/m_{ji} (i, j = 1, 2, \dots, n)$ 。在矩阵 $M$ 中, $m_{ij}$ 表示要素 $i$ 与要素 $j$ 对上一层要素的重要程度的比值, $m_{ji}$ 表示要素 $j$ 与要素 $i$ 对上一层要素的重要程度的比值,并且 $m_{ij} = 1/m_{ji}$ 。判断矩阵标度则采用 Saaty 提出的 1-9 标度法。

第三,一致性检验。由于在建立判断矩阵的过程中,为保证评价分析的有效性,需要对其进行一致性检验。具体如下:(1)计算一致性指标 $CI: CI = (\lambda_{\max} - n)/(n - 1)$ ,当 $\lambda_{\max} = n$ 时, $CI = 0$ , $CI$ 为完全一致, $CI$ 值越大,判断矩阵的一致性越差。通常满足 $CI \leq 0.1$ ,判断矩阵的一致性就可以接受,否则重新进行两两比较判断。(2)查找相应的平均一致性指标 $RI$ ,对于 1-9 阶矩阵, Saaty 给出了 $RI$ 的值(见表 6)。(3)计算一致性比例,当 $CR = CI/RI$ ,当 $CR < 0.1$ 时,则认为判断矩阵的一致性是可以接受的,否则要对判断矩阵作适当修正。

表 6 随机一致性指标 $RI$ 的取值

$n$	1	2	3	4	5	6	7	8	9
$RI$	0	0	0.58	0.90	1.12	1.24	1.32	1.41	1.45

### 三、西安作为建设丝绸之路经济带新起点的战略目标的设计

总体目标:经济带的形成将会扩大西安城市的需求,增加对外供给能力,支持邻边城市和经济带沿线国家的经济发展,其总体目标就是在现有基础上,重塑丝绸之路经济带新起点,进一步发挥自由贸易区、中新合作项目、国际内陆港和欧亚经济论坛等优势,不断优化对外开放格局,提升西安市整体贸易往来规模,建设具有历史文化特色的国际化大都市、欧亚合作前沿城市和开放型体制机制创新城市,把西安打造成丝绸之路经济带内陆型改革开放新高地<sup>[8]</sup>。但西安作为新起点,要构建好丝绸之路经济带,其总体目标就是要发展,但又不能片面地拘泥于此问题,这个总体目标还应与其他目标共同构成一个相互补充、结构完备、可操作性且较为现实的目标体系。

#### (一)核心目标一:重塑西安国际化大都市

经济发展带的建设将扩大沿带地区及周边辐射区域内的需求,增加供给能力,从而引领其他国家和城市的经济增长。因此,目标一就是要在总体目标的基础上重塑西安国际化大都市:(1)成立丝绸之路自贸区。创新实验区,创设人民币自由流通机制,实现丝绸之路经济带沿线区域内的贸易区自由交易。(2)巩固面向丝绸之路的文化交往。依托中亚合作交流平台,将西安文化推向丝绸之路沿线城市国家。(3)加强面向丝绸之路的商贸合作。发挥西安作为西北商贸中心的重要功能,发展面向西北乃至中亚国际市场的商贸业,建成西部最大的商贸中心。要以开放手段为策略加快建设和构筑国家丝绸之路制度创新实验区。

#### (二)核心目标二:重建联动中亚的战略支点

推动丝绸之路经济带的开发,是合作建设新丝绸之路新起点的重要目标之一。重建联动中亚的战略支点包括以下建设内容:(1)内陆国际中转枢纽港。以西安为枢纽中心,在加强传统物流运转的基础上,建立空运丝绸之路枢纽港。(2)区域金融中心。在建立多样化区域金融市场的同时建立金融信息共享机制。(3)区域能源储运交易中心。在现有的丰富资源下,依托飞机制造业和高新技术产业优势,成立区域性能源储运交易中心。(4)西北生态宜居和现代农业示范区。依托涪灞生态区建设现代农业生产技术,加快实现现代农业产业化发展和绿色农业建设,建立生态示范园。尽快整合区域交通资源优势,在打造内陆国际中转枢纽港的同时,增强金融实力,丰富金融服务,培育丝绸之路金融中心,发挥生态示范的辐射作用。这种一体化的战略发展,既强调凸显了区域内经济合作的好处,又能共享经济全球化的有效成果,实施开放战略。

#### (三)核心目标三:重构国家中心城市

建设世界级跨区域经济发展带的内涵就是要实现国家级别的战略目标,通过合作促进经济带沿线城市教育、文化、旅游等事业的共同发展。实现重构国家中心城市的目标,其具体建设内容包括:(1)国家科

技研发中心。依托西安丰富的科技成果、科研队伍和科研机构,在高新技术的支持下成立国家级科技研发中心。(2)国家文化旅游中心。依托西安古都的历史作用,组建以观光旅游、关中文化为主题的国家级精品旅游黄金中心。(3)国家装备制造业中心。依托先进的装备制造技术,建成全国最大的综合性装备制造基地。(4)国家高端人才培育中心。依托高校资源和人才聚集的优势成立国家级高端人才培育中心。通过增强经济外向度,在推进国家西进战略商贸与产业合作的同时发挥人才优势并建设国际交往平台与国家科教中心,做好丝绸之路先导作用。

#### 四、西安作为建设丝绸之路经济带新起点战略构想的确定

为了能进一步确定各目标的重要程度,在理论上引入层次分析法(AHP)对战略目标进行量化处理,评价影响各目标的重要程度。

本文将西安作为建设丝绸之路经济带新起点的战略目标模型分为三层:第一层为目标层,即西安作为建设丝绸之路经济带新起点战略的总目标,为战略目标实现程度;第二层为准则层,体现了影响总战略目标的不同层面的目标;第三层为措施层,基于实际经济发展情况,每个层面提出了具有可操作性的不同操作目标,具体如图4所示。

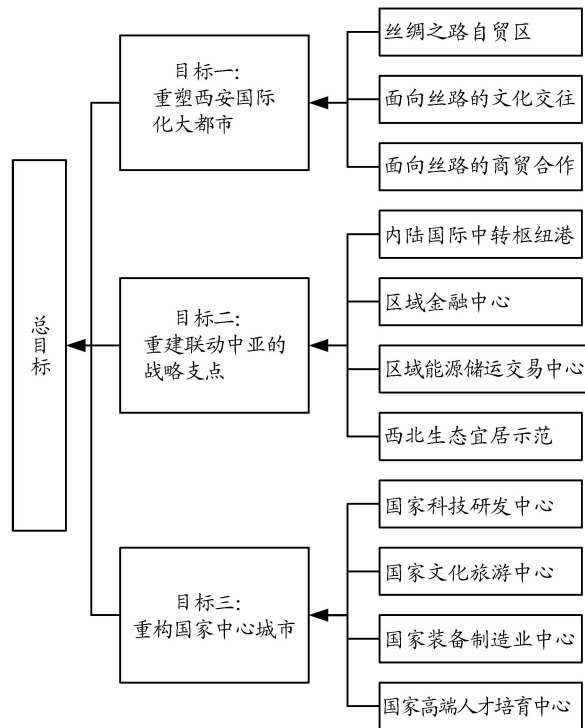


图4 战略目标递阶层次评价模型

根据相关研究,在构建判断矩阵之前,采用专家打分法对各阶层目标重要程度进行打分,其中政府部门政策研究者10人,经济学研究者10人,本文将分值分为“0~4”5个级别,通过多次意见反馈,最终评分结果取得一致(见表7)。专家评分后,采用1-9标准标度法对各组要素进行处理并构造判断矩阵(见表8-12)。

表7 战略目标得分表

准则因素	目标一:重塑西安国际化大都市(0-1)			
措施因素	0-1-1	0-1-2	0-1-3	
得分	1/6	1/2	1/3	
准则因素	目标二:重建联动中亚的战略支点(0-2)			
措施因素	0-2-1	0-2-2	0-2-3	0-2-4
得分	5/12	5/12	1/12	1/12
准则因素	目标三:重构国家中心城市(0-3)			
措施因素	0-3-1	0-3-2	0-3-3	0-3-4
得分	1/6	7/12	1/12	1/12

表8 目标层判断矩阵

	0-1	0-2	0-3
0-1	1	2/3	2
0-2	3/2	1	3
0-3	1/2	1/3	1

表9 0-1组各目标判断矩阵

	0-1组	0-1-1	0-1-2	0-1-3
0-1-1	1	3	2	
0-1-2	1/3	1	3/2	
0-1-3	1/2	2/3	1	

表10 0-2组各目标判断矩阵

	0-2组	0-2-1	0-2-2	0-2-3	0-2-4
0-2-1	1	5/4	5/2	5	
0-2-2	4/5	1	2	4	
0-2-3	2/5	1/5	1	2	
0-2-4	1/5	1/4	1/2	1	

表11 0-3组各目标判断矩阵

	0-3	0-3-1	0-3-2	0-3-3	0-3-4
0-3-1	1	3/4	1	3/2	
0-3-2	4/3	1	4/3	2	
0-3-3	1	3/4	1	3/2	
0-3-4	2/3	2/1	2/3	1	

根据上述构造的矩阵,在层次分析法软件中通过特征值方法对各因素判断矩阵进行测算,得到各要素的权重和 C. R. 值,其中 C. R. 结果分别为 0.039 1、0.000 0、0.000 0,均小于 0.1,通过一致性检验,说明得出首先考虑的操作目标分析结果是可取的。计算结果如表 12 所示。

表 12 战略目标量化结果及指标权重表

SWOT 组	相对权重	要素代码	C. I	C. R.	相对权重	绝对权重
O-1	0.333 3	O-1-1	0.036 7	0.039 1	0.549 9	0.183 3
		O-1-2			0.240 2	0.080 1
		O-1-3			0.209 8	0.069 9
O-2	0.500 0	O-2-1	0.000 0	0.000 0	0.416 7	0.208 4
		O-2-2			0.333 3	0.166 7
		O-2-3			0.166 7	0.083 4
		O-2-4			0.083 3	0.041 7
O-3	0.167 7	O-3-1	0.000 0	0.000 0	0.250 0	0.041 9
		O-3-2			0.333 3	0.055 9
		O-3-3			0.250 0	0.041 9
		O-3-4			0.167 7	0.028 1

通过建立 AHP 模型对西安作为建设丝绸之路经济带新起点的战略目标中各层目标的重要程度进行评价,可以看出在对西安构建丝绸之路经济带时,O-2 即重建联动中亚的战略支点重要程度很强(0.500 0),O-1 即重塑西安国际化大都市重要程度较强(0.333 3),O-3 即重构国家中心城市的重要程度较为一般。

(1)在 O-2 中,O-2-1 即建设内陆国际中转枢纽港的相对权重为 0.416 7,绝对权重为 0.208 4,可见其建设丝绸之路经济带的影响程度最为明显。作为新亚欧大陆桥中国段的起点,西安已形成了贯通东西的交通枢纽,为双边物流的发展提供了有力保障。随着“长安号”国际货运班列的开行,在与中亚地区之间的贸易往来越来越密切的同时,作为中国最中心位置的西安的地缘优势进一步得到各界人士的认可。因此,成立以西安为辐射源的“多口岸、多线路、多目的、多式联运”的区域中心口岸势在必行。通过与沿河口岸建立紧密合作机制,能有效降低内陆企业经贸物流成本,提高供应链效率,为国际物流大通道的建设提供有力的节点支撑。O-2-2 即成立区域金融中心的相对权重为 0.333 3,绝对权重为 0.166 7,区域金融中心的成立不仅对西部地区金融业进行有效的资源整合,更能有效解决各经济实体的信贷配给问题,当然这一前提条件就是要建立以西安为战略支点的“丝绸之路经济带”金融信息联系共享机制。从银行信贷配给角度看,有效的信息联系共享机制能够发挥巨大的功效,一方面在增加企业违约成本的同时,资金挪用的可能性也会降低,从而减少了金融市场的违约行为;另一方面,银行可以方便地获得企业征信信息,更加准确地识别企业风险水平,从而调整信贷发放量。因此,在积极应对国外金融危机的形势下,建立金融信息联系共享机制迫在眉睫。

(2)在 O-1 中,O-1-1 即成立丝绸之路自贸区的相对权重为 0.549 9,绝对权重为 0.183 3。大多数学者提出在推动共建丝绸之路经济带的同时,要率先推动西安与丝绸之路沿线中亚国家的自贸区建设,并逐步向西延伸,最终将丝绸之路经济带建成横跨亚欧大陆的自贸区。这一战略目标不仅是子目标的具体承接,同时也顺应了全球合作经济一体化发展潮流;不仅稳定了中国与中亚国家的紧张关系,也能通过贸易交易形成巨大的溢出效应和示范效应。丝绸之路自贸区成立的前提条件首先就是要实现人民币跨区域流通,而西安与中亚丝绸之路沿线国家的产业有着很强的关联性与互补性,若能与之较早实现人民币跨境流通,将有助于解除中亚大部分地区国际支付手段不足的困境,进一步促进相互间贸易往来。同时,人民币的跨区域流通可以降低出口企业的汇率风险,促进中国在亚洲贸易中优势的发挥,可以扩大交易网络,形成规模经济效应。成立区域性经济商圈,发展大关中城市群也将为西安与中亚各丝绸之路沿线国家商贸合作带来潜在机遇,为各国经济实体创造有利条件。

(3)在 O-3 中,O-3-2 即创建国家文化旅游中心的相对权重为 0.333 3,绝对权重为 0.055 9,西安作为首批国家历史文化名城,又是世界四大古都之一,拥有丰富的自然旅游资源和民族人文旅游资源,如民族文化、关中文化、小吃文化等,为开展关中风情文化旅游奠定了扎实的基础。通过打造以西安为桥头堡的“经济大走廊”旅游文化黄金线,大力发展各具特色的文化旅游,不仅能缩短建设丝绸之路经济带沿线城市



的经济距离,同时也能加快将西安建设成东西方文化交流中心和国际一流旅游目的地的步伐。

### 五、结论

本文通过在提出西安真正成为丝绸之路经济带新起点的战略目标的基础上,运用层次分析方法对战略目标进行量化,最终确定了关于西安真正成为丝绸之路经济带新起点的战略构想:即首先要成立在以西安为辐射源的“多口岸、多线路、多目的、多式联运”的区域中心口岸的基础上,建立以西安为战略支点的“丝绸之路经济带”金融信息联系共享机制,同时实行以西安为中心的内陆开放性经济模式的“人民币跨区域流通”改革试验区和区域性经济商圈,并打造以西安为桥头堡的“经济大走廊”旅游文化黄金线,在此基础上通过打造先进制造业中心、交通通信中心、经贸合作中心、能源金融中心、文化旅游中心、科技教育中心的“战略稳定带”中心区域,实现西安作为丝绸之路经济带起点上新的增长极,从而使西安成为名副其实的“丝绸之路经济带”新起点。

### 参考文献:

- [1]全毅,汪洁,刘婉婷. 21世纪海上丝绸之路的战略构想与建设方略[J]. 国际贸易,2014(8):4-15.
- [2]贾根良. 面向内需与新丝绸之路——环渤海经济发展新战略[J]. 经济理论与经济管理,2014(7):5-12.
- [3]赵东波,李英武. 中俄及中亚各国“新丝绸之路”构建的战略研究[J]. 东北亚论坛,2014(1):106-112,127.
- [4]杨恕,王术森. 丝绸之路经济带:战略构想及其挑战[J]. 兰州大学学报(社会科学版),2014(1):23-30.
- [5]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.
- [6]李忠民,夏德水,姚宇. 我国新丝绸之路经济带交通基础设施效率分析——基于DEA模型的Malmquist指数方法[J]. 求索,2014(2):97-102.
- [7]李忠民,于庆岩. 物流促进经济增长的空间异质性研究——以“新丝绸之路”经济带为例[J]. 经济问题,2014(6):121-125.
- [8]张文. 西安拥抱机遇 稳健起步——访西安市发展和改革委员会副主任、西安市丝绸之路经济带建设工作办公室副主任赵寅科[N]. 西安晚报,2014-09-29.

## The strategic conception of Xi'an as the new starting point of the Silk Road Economic Belt

ZHANG Heng<sup>1</sup>, ZHAO Yanke<sup>2,3</sup>, LUO Jianchao<sup>1</sup>

(1. College of Economics and Management, Northwest A&F University, Yangling 712100, P. R. China;

2. Xi'an Municipal Development and Reform Commission, Xi'an 710000, P. R. China;

3. Xi'an Municipal Construction Office of Silk Road Economic Belt, Xi'an 710000, P. R. China)

**Abstract:** By studying the necessity of the development of the developing situation between the economic belt along the Silk Road city and Xi'an, the low of the water transportation and shipping coverage degree and the imbalance of industrial structure are the restrict factors of Xi'an as a new starting point of the Silk Road Economic Belt. On this basis, by illustrating the strategic goals of Xi'an as a new starting point of the Silk Road Economic Belt and using the AHP methods to quantify the strategic goals, the strategic conception is confirmed. Specific port includes setting up regional center, establishing contact financial information sharing mechanism, practicing the circulation currency across regions reform pilot area and regional economic circle, building gold line of tourism culture.

**Key words:** The Silk Road Economic Belt; a new starting point; strategic conception; Xi'an

(责任编辑 胡志平)