



西安北站等待乘车的乘客

能流向东部地区。

今天，对于一个陕西宝鸡人来讲，北上广深离家太远，西安可能依然是其最佳选择。是轨道交通高速发展，令人才、土地、资源等要素不再受到限制，即便定居在咸阳、西咸，也同样能在西安工作。

人总是流向收入更高的地方——农村人口向小城市集中，小城市向大城市集中，大城市向特大城市集中，特大城市则带动周边的小城市，形成都市圈。在“圈内”，信息共享成本更低，人才拥有聚集的优势，生产的产品则更物美价廉。

同许多经济首位度（即度量城市发展属性的参数，一般指在一个省域范围内，第一大城市经

济指标占全省的比重，经济首位度越高，意味着越多的生产要素汇集在首位城市）较高的中西部城市一样，在“圈”内，西安作为“中心”城市，不仅十分接近消费者，同时聚集相关产业和人才等方面的优势，令“非中心”城市难以复制，盘踞于其旁的他们如何自处，是“轨道上的都市圈”不得不面对的问题。

2022年，中央一号文件中提到“县域”一词的频率高达14次之多，其中明确提到：“大力发展县域富民产业。支持大中城市疏解产业向县域延伸，引导产业有序梯度转移。大力发展县域范围内比较优势明显、带动农业农村能力强、就业容量大的产业，推动形成‘一县一业’发展格

局。”

针对以上意见，一些学者认为，中心城市，不仅意味着要满足自身服务需求，还要能够更好地产生对其他城市，特别是对城市群内部其他城市的辐射带动作用，并满足其他周边城市的消费需求。

他们认为，中、小城市更适合做生产基地以及品牌孵化地。如果一个品牌是在中小城市生产，但消费终端、品牌设计、时尚产业应用、资本市场等品牌成长环境集中在大城市。即对于中小城市的消费品产业，如果能利用土地比较便宜，劳动力成本较低等优势，把生产基地的作用发挥好，就能实现大、中、小城市在同一个产业链上各自发挥优势，共生共赢。

回看西安周边的非中心城市：富平、阎良积极承接航空制造、新材料、食品加工、大数据和云计算等产业转移；西咸新区空港新城、咸阳经开区要与西安共同做大航空枢纽保障业、临空先进制造业、临空高端服务业等产业体系；杨凌、武功、周至大力发展种子、现代农业、食品加工、生物医药、物流电商等特色优势产业……

## 结语

如果说，都市圈的“生命力”取决于“圈”内成员间形成的同城化“合力”，即资源要素自由流动的活力与效率，那么轨道交通则是打破这一空间壁垒的前提和基础，从这种意义上讲，轨道，是大城的“进阶”之路，亦是“小城”的“突围”之路。