

寻找理想城

太安分 限制了宁波人的 活力与想象？ 线下消费欲望不强 城市人活跃度不够

记者 乐骁立 王心怡

“多样开放的城市空间与创新人才是互为因果的共生关系。对所有城市来说，发展之道或许并不在于追赶当前的产业风口。集结吸引最优质的人才和资源，在新的机遇到来前做好准备，才能在适当时机最大程度地激发城市能量。这也是我们在设定中国城市商业魅力指数算法时所坚持的价值观。”新一线城市研究所主编沈从乐表示。

尽管宁波位居新一线城市倒数第三，但比去年已上升了2个位次。当然，一份榜单也并不能给一座城市盖棺定论，但这个排名体系背后数据所体现出的短板，或许需要引起宁波的正视。

商业硬件优势还未带来质的提升

在商业资源集聚度指标方面，宁波的表现中规中矩。排名全国第17位，新一线城市第13位。

单从硬件条件看，宁波的大型百货数量为8个，大型商业综合体数量为12个，分别排名全国第八、第七位，数据抢眼，超过大量新一线城市。

但在大品牌青睐度等数据上，宁波的硬件数量优势却没有带来质量的上升。

财经作家叶檀曾在《尴尬的宁波》一文中提到：“宁波人均可支配收入很高、人均本外币存款余额也不错，市民线下消费欲望不强，或者说市民不在当地进行高端消费。”

宁波恒太商业管理有限公司董事长胡芳园（宁波太平洋百货负责人）则表示，宁波人的消费观念总体来说偏保守，线下的小资、轻奢消费群体并没有形成规模，购买力有待提升。同时，宁波人似乎比较精明，冲动消费偏少、实体营销成本较高。也许胡芳园的感受就是大品牌在宁波黏度不算太高的原因。

宁波交通格局正在发生质变

若是把城市之间的关联比喻成一张网，那么每一座城市都是网络中的节点。强辐射力的城市向周边城市输送更多的商品、资源与人才，弱辐射力的城市往往处于被动接收辐射的地位。这种输送的能力——即枢纽性，是城市重要的竞争力之一。

作为曾经的铁路末端，宁波这些年的交通发展有目共睹，但与新一线城市中如郑州、武汉、西安、成都这传统的区域中心城市相比，还是相形见绌，排名全国第19位。

但就在此时此刻，宁波的交通正在发生巨大变化——向北，沪嘉甬铁路纳入通苏嘉甬铁路整体项目，正式列入国家铁路发展计划并全面启动项目前期研究，给予宁波全面接轨上海都市圈、融入长三角城市群更多的可能性；向东，甬舟高速复线积极谋划中，以期与舟山实现全方位、紧密的连接，服务舟山江海联运服务中心；向西，通过甬金高速复线和象山湾疏港高速二期连接杭州和金义都市区，打通面向中西部腹地的交通走廊；向南，甬台温客专、甬台温高速改扩建、象山港二通道动作频频，连接温州都市区。

同时，宁波机场三期扩建工程、空铁一体的宁波西站综合枢纽、宁波至慈溪城际铁路、宁波至余慈城际铁路二期、宁波至象山城际铁路、四明山高速公路等项目，在提升城市自身竞争力与区域整体竞争力中占据一席之地，由此激发出更多元的城市形态。

当然，如今城市的枢纽性不单单包括是传统的交通，物流的通达指数或许正变得越来越重要。

2017年宁波全市快递服务企业业务量累计完成63879.4万件，同比增长26.1%；业务收入累计完成701056.7万元，同比增长20.1%。在接受包裹数量排名上，宁波位列新一线城市第9位。