

【区域开放与合作】

中国枢纽经济发展实践与反思*

文 瑞

摘 要:枢纽经济是新经济、新业态的典型代表,具有经济外溢性、资源集聚性和产业融合性等多重优势,在构建全国统一大市场背景下成为各地竞相培育发展的增长点和新动能。枢纽经济的实质是实现资源要素的高效组织、循环流转和价值再造,在新一代技术变革的推动下面临着由通道枢纽、实体枢纽、城市枢纽、区域枢纽向产业集聚枢纽、“实+虚”枢纽、枢纽城市以及国际枢纽的功能转变。中国各地枢纽经济发展竞争日趋激烈,但多数枢纽经济发展还停留在交通枢纽经济的初级阶段,缺乏完善的枢纽经济产业体系。未来,中国枢纽经济发展还面临着如何实现与区域经济有效融合的重大问题,需要从提升枢纽能级、拓展枢纽功能、构建枢纽偏好型产业体系等多维度着力构建开放式的枢纽经济大市场格局。

关键词:枢纽经济;区域经济;产业集聚

中图分类号:F061.5 文献标识码:A 文章编号:2095—5766(2023)06—0120—07 收稿日期:2023—09—15

*基金项目:2023年河南省哲学社会科学规划一般项目“要素集聚视角下河南枢纽经济优势重塑和功能提升研究”(2023BJJ047);河南省社会科学院2023年度基本科研费项目“郑州航空港十年发展经验总结及‘二次创业’的思路对策”(23E17)。

作者简介:文瑞,女,河南省社会科学院区域经济研究中心助理研究员(郑州 451464)。

一、文献综述

党的二十大报告提出,“推进新型工业化,加快建设制造强国、质量强国、航天强国、交通强国、网络强国、数字中国”^①。枢纽经济作为推动交通与经济深度融合发展的新经济模式,是中国建设现代化产业体系和交通强国的重要抓手。枢纽经济发展有利于进一步提升枢纽站点及枢纽城市对于高端要素的集聚力、吸引力、辐射力。随着枢纽经济发展实践的不断深入,学界对于枢纽经济的研究也愈加丰富。总体来看,主要集中在理论探索、实践经验和未来方向三个维度。

1. 理论探索

国外对于枢纽经济的研究源于美国学者胡佛

(1948)提出的运输区位理论,该理论指出了枢纽、节点对产业分工和经济规模扩张的重要意义。法国经济学家弗朗索瓦·佩鲁在1950年提出增长极理论,解释了交通枢纽的极化效应对区域经济发展的促进作用。早期的枢纽经济研究更多的是交通枢纽经济,Fujita和Mori(1996)构建模型解释了集聚经济以及交通枢纽对于空间经济演化的影响。从定义上看,孟令兴(2011)认为枢纽经济充分利用交通枢纽或者地理枢纽的集聚扩散功能,能够促进本地区产业发展并具有强大的经济辐射力。枢纽经济是“枢纽”与“经济”的结合,具有极化效应、扩散效应、开放效应和滚雪球效应(储东涛,2016)。汪鸣(2017)提出,枢纽经济借助经济要素资源聚集平台对商流、物流、资金流、信息流、客流等进行集聚、扩散、疏导,具有重塑产业空间分工体系(李国政,

2021)、全面提升城市能级(吴文化等,2018)的重要作用。从演化逻辑来看,冉静斐等(2023)发现,枢纽经济首先实现资源要素的集聚,进而在市场机制的驱动下,不断推动资源和要素的迭代升级,最终形成巨大的内生型规模经济。高传华(2017)梳理的枢纽经济演化逻辑为:从交通枢纽到经济枢纽,从经济枢纽到枢纽经济,以“枢纽—要素—产业—城市”为发展路径。

2. 实践经验

Konishi(2000)认为位于河流或海岸的交通枢纽可以更容易联系其他地区,本地产品首先会在这些交通枢纽集聚,然后在交通枢纽之间进行区域间贸易,进而带来人口的集聚。Davis和Weinstein(2002)根据日本战前和战后的城市人口普查数据,发现地理区位禀赋对于城市发展具有重要意义。Ahlfeldt Gabriel M(2015)运用数据模型研究认为经济产出和交通基础设施的供给是相互影响的,交通运输条件的优势会成为枢纽经济和城市发展的关键力量。中国枢纽经济发展的研究对象主要集中在沿海港口枢纽经济(岳巧红等,2019),如广州(张小英,2017)、江苏(王晨,2023)、南京(储东涛,2013)的枢纽经济发展,以及内陆地区枢纽经济发展,如西安的“三个经济”(冯耕中,2018)、成渝地区双城经济圈和航空枢纽经济协同发展(张瑞等,2020)、武汉国家物流枢纽经济示范区建设(刘彦博等,2022),相关成果大多集中于问题和对策领域。枢纽经济发展问题聚焦于枢纽能级亟待提升(刘彦博等,2022)、枢纽偏好型产业结构单一、枢纽的经济功能和产业功能尚未得到充分挖掘(毛科俊等,2017)等普遍性问题。枢纽经济发展对策则集中在培育枢纽偏好型产业(周海兵,2023)、建设高品质枢纽经济区和打造高能级开放平台(王军丽等,2023)等方面。

3. 未来方向

21世纪以来,枢纽经济的定义更加泛化,知识枢纽、信息枢纽、创新枢纽等相关研究逐渐增多。Iansiti等(2017)以阿里巴巴、谷歌、苹果等科技公司为例,研究认为这类科技公司对于信息流和数据流的收集影响非常巨大,未来这种平台型的枢纽经济将会扩展至更多行业。也有学者将枢纽理解为中心,例如,Lara Penco(2015)认为在知识经济时代,成功的、繁荣的城市应该兼具科技中心和消费中心

的特征,也可称之为知识枢纽型或者消费枢纽型城市。Marco Iansiti等(2017)指出一些数字经济公司已经成为“枢纽公司”,催生了以网络为主导优势的平台型枢纽经济,新的枢纽经济正在颠覆传统业务,从零售到汽车行业,从酒店到健康领域,从制造业到金融业都将面临全方位改变。全新顺(2019)提出河南发展枢纽经济要着力促进交通、产业和城市融合发展。张占仓(2023)指出河南枢纽经济要对标国际一流,迈向数智化发展的未来方向。

纵观已有研究,国内外枢纽经济的研究已取得了较为丰硕的成果,但仍存在以下研究拓展空间:一是从基础理论视角来看,枢纽经济以临站、临港、临空经济等多种形式出现,学者们从不同角度将其解读为流量经济、平台经济、空港经济、口岸经济,但是统一的枢纽经济理论体系尚未完全形成,其内涵和特征更是缺乏统一的界定和认识。理论认识的滞后使得实践中一些城市所制定的枢纽经济战略导向、发展目标、实施路径雷同,特色不鲜明,实施效果不明显。二是从实践探索视角来看,学界对于枢纽经济发展的演化逻辑和未来方向进行了充分探索,但有关实践经验大多聚焦区域视角,从单个省域或者城市层面探索枢纽经济发展的问题和对策,缺乏从宏观层面对中国枢纽经济发展进行总体把握和通盘考虑。基于此,本文从梳理相关文献入手,结合中国枢纽经济的发展现状,对于其中存在的理论和现实问题进行总结和反思,并进一步思考枢纽经济发展的未来方向,这对于促进中国各地实现交通优势向枢纽优势转化、培育高质量发展新动能具有重要的现实意义。

二、枢纽经济发展的演化逻辑

枢纽经济是交通枢纽和区域经济耦合发展到一定阶段深度融合的产物,是枢纽与产业相互作用、反馈而形成的特色区域经济,具有独特的开放型经济特征。枢纽经济一般需经历交通枢纽(侧重便捷性与通达性)、要素枢纽(侧重承载力及拉动力)、枢纽产业(侧重产业支撑力)、枢纽城市(侧重生活与生态功能)、国际枢纽(侧重辐射力)五个阶段。

1. 枢纽经济的实体基础

港口、铁路、公路、机场等交通枢纽是枢纽经济发展的物质基础。枢纽经济以交通枢纽尤其是现

代化综合交通枢纽为载体,通过枢纽内外部资源的便捷、高效流动与连接,放大枢纽地区的资源禀赋优势,推动资源要素的高效组织、循环流转和价值再造,打造经济要素资源的集疏平台。因此,随着枢纽经济与区域经济融合程度的不断加深,枢纽站点将打破交通运输的单一属性,转型升级成为资源要素的集疏平台和各种资源要素高效集聚、融合、流转的重要载体,通过枢纽经济形态强大的经济循环和产业组织功能,成为重要的区域资源要素集配中心和生产转化中心。

2. 枢纽经济的虚拟形态

随着资本、技术、信息、数据等成为重要要素,新一代科技革命背景下互联网、大数据、云计算等现代技术支撑的流空间迅速形成,枢纽经济形态呈现出高端化、多样化、智能化、虚实结合的新特征。实体交通站点在枢纽经济中的决定性作用开始弱化。信息服务型、知识转化型枢纽经济(日本)、服务贸易型枢纽经济(新加坡)、信息网络枢纽经济(贵阳)、金融枢纽经济(中国香港)、科技创新枢纽经济(硅谷)等新的枢纽经济虚拟形态开始不断出现,复合型枢纽经济逐渐成为激发区域发展新动能的重要增长极。

3. 枢纽经济的产业支撑

枢纽偏好型产业集聚是支撑枢纽经济发展的根本动力。围绕交通枢纽集聚形成的“枢纽+”产业链、产业集群能够优化和重塑区域产业分工体系,充分发挥枢纽经济的极化效应和扩散效应,最终实现经济社会的高质量发展。枢纽经济的产业支撑力主要通过区域增长极的溢出效应发挥作用。交通枢纽的集聚黏性使得其能够从腹地经济吸纳大量生产要素,集聚诸多的枢纽偏好型产业并形成规模经济,这一过程中枢纽经济迅速成长为区域经济的新增长极,极化效应得以形成。进入扩散效应阶段,枢纽经济区产业集群先进的技术、管理模式等生产要素开始向外围扩散,从而辐射带动周边区域经济的发展。未来,从全域层面着力打造国际产业生态系统,引进和培育全球供应链组织服务主体,服务产业转移和跨国企业全球布局,建设全球供应链上的枢纽城市将成为枢纽经济产业发展的根本方向。

4. 枢纽经济的空间格局

随着枢纽经济从通道经济转向流量经济、开放型经济,其空间格局也从交通通道转向产业集聚区

乃至枢纽城市的整体性综合布局,呈现出点(枢纽)—线(通道)—面(城市网络)式的枢纽经济发展演化逻辑。在产城融合的基础上,以城市或城市群为依托的核心圈层、拓展圈层、辐射圈层的发展结构是枢纽经济空间格局的典型特征。这也符合枢纽经济从交通枢纽、要素枢纽、枢纽产业向枢纽城市、国际枢纽不断演变的一般规律。进入枢纽城市发展阶段,枢纽经济的空间格局需要更加注重城市发展的综合功能,而非单一交通枢纽的单点发展。

三、枢纽经济发展的典型经验

从国内外枢纽经济的发展实践来看,枢纽经济发展的重点聚焦在提升枢纽开放能级、布局枢纽偏好型产业、优化塑造枢纽城市形态等方面。

1. 提升枢纽开放能级

枢纽经济发展的重要任务和基础要件在于不断提升枢纽开放能级。例如,西班牙马德里通过构建内陆“无水港”,弥补交通劣势,提升外联内畅枢纽能级。西班牙首都马德里地处欧洲内陆,但其依托高度发达的铁路网络,着力构建内陆铁路枢纽与沿海巴塞罗那等港口城市之间的联运体系,逐步发展成为欧洲第一大内陆物流枢纽,最大限度地弥补了枢纽短板,有效发挥了物流设施的多式联运效能。从国内来看,2021年以来,西安围绕口岸经济,从完善口岸和综保区基础设施、打造产业链集聚平台两个方面入手,先后完成了铁路口岸整车进口指定监管场地改造、航空口岸国际快件监管中心等一系列重大项目建设,着力构建中西部地区联通世界的国际大通道。同时,西安持续搭建制度创新平台,目前已成为陆港型、空港型两大国家物流枢纽,航空、铁路两大口岸,自由贸易试验区和五大综合保税区、国际商事法庭等众多开放平台叠加的内陆开放高地,促进了内陆地区陆港经济和开放型经济的融合发展。

2. 布局枢纽偏好型产业

随着枢纽经济的不断发展,全球门户枢纽从制造业中心向金融、商贸、航运服务中心演化,交易、结算、金融等功能得以拓展,枢纽偏好型产业链不断推动价值链向中高端迈进。

一是以交通枢纽为基础拓展上下游现代服务业发展领域是典型经验之一。从国际来看,伦敦港

自19世纪就成为世界知名航运中心,并依托航运枢纽优势聚集了国际海事组织总部、国际海运联合会、国际货物装卸协调协会、波罗的海航运交易所、国际海事公会等国际航运组织,以及船舶买卖、租赁、融资、保险、中介及相关法律服务等发达的服务业,进而发展成为英国贸易和金融中心。从国内来看,广州具有国际化航空、海运、铁路、公路等交通枢纽全方位发展的突出优势,因此,其提出“商贸国际化—枢纽国际化—产业国际化”的枢纽经济发展逻辑,以建设国际商贸中心为引领将综合型交通枢纽网络优势发挥至极致。

二是以总部经济为重点聚焦高端服务业发展。从国际来看,高密度的总部经济是纽约、伦敦、东京等国际枢纽城市积聚高端枢纽要素和快速发展的重要动力。纽约在20世纪80年代就确立了世界“总部中心”定位,东京自20世纪90年代开始成为越来越多的跨国公司为实现其全球经济控制功能的选址地。在伦敦有超过100家的欧洲500强企业设立总部,超过3/4的世界500强企业设立分公司和办事处。同时,越来越多的枢纽城市开始向高端创新型服务业发展。从国内来看,成都枢纽经济的主战场是东客站枢纽经济功能区,该功能区围绕商务、商贸、枢纽总部等主导产业,以及医疗等配套产业,大力实施招商引资,着力打造全国领先、中西部地区一流的高铁枢纽经济功能区。

3. 优化塑造枢纽城市形态

产城融合是枢纽经济发展的高级阶段,其背后逻辑在于以枢纽经济提升城市的辐射能力,从而最终发展成为具有全球影响力的国际枢纽城市。一是优化布局枢纽经济区,建设现代化枢纽城市。以南京为例,2015年南京出台枢纽经济建设意见,以科学的规划为引领,布局了高铁枢纽经济区、海港枢纽经济区以及空港枢纽经济区,相应成立了三个枢纽经济建设领导小组,持续推进枢纽设施、枢纽产业和城市功能的融合发展。“十三五”时期,三个经济区的增加值比南京的GDP增速高5个百分点左右,成为枢纽城市发展的重要引擎。二是构建区域协同发展机制,实现统筹管理。例如,北京成立了京津冀空港经济协调组织,打破行政区划限制,实施三地机场协调发展,在产业布局、要素流动和招商引资等问题上,对三个地区进行统筹安排,避免重复建设和恶性竞争。未来,枢纽城市不单是交

通枢纽,而要从全域范围,积极打造文化枢纽、要素枢纽、人才枢纽和创新枢纽,推动城市由单一枢纽功能向多元化枢纽功能并重的枢纽城市转型升级。从省级层面来看,还要联动周边地区枢纽经济发展,尤其是要在枢纽产业布局和城市形态上分类指导,错位发展。

四、中国枢纽经济发展的现实特征

从宏观层面来看,中国枢纽经济在区域竞争、发展水平、产业支撑方面呈现出鲜明特征。

1. 枢纽经济区域竞争日趋激烈

从国家层面来看,近年来,枢纽经济发展得到高度重视。2019年发布的《交通强国建设纲要》、2021年发布的《国家综合立体交通网规划纲要》均将发展枢纽经济列为重点任务。2022年发布的《现代综合交通枢纽体系“十四五”发展规划》提出,到2025年,国际性综合交通枢纽集群协同开放水平持续增强,枢纽城市集聚辐射作用较快提升,枢纽港站及集疏运体系更加完善,一体化、集约化、人文化、复合化水平明显提高,枢纽经济发展活力进一步显现,现代综合交通枢纽体系建设迈出坚实步伐,并明确了大力发展综合交通枢纽经济的两大重点任务:一是加速综合交通枢纽转型发展。推动综合客运枢纽向城市综合体转型、推动综合货运枢纽向物流集聚区转型。二是推动“枢纽+”产业深度融合。大力发展临空经济、临港经济、临站经济等业态。

从各地发展实践来看,推动枢纽经济发展已成为普遍共识。表1列出了目前中国明确提出枢纽经济发展规划顶层设计的省份或者城市。各地枢纽经济竞争态势日趋加强,尤其是地处内陆腹地的中部地区,陕西、河南、湖北交通区位优势各有千秋,在枢纽经济发展上尤其是枢纽产业布局上将面临激烈竞争。

2. 枢纽经济发展大多处于初级阶段

通过梳理全国各地有关枢纽经济发展的规划、文件以及具体实践可以发现,中国大多数地区的枢纽经济发展还处于初级阶段,也即交通枢纽经济阶段。这从顶层规划设计也可大致看出。全国各地的枢纽经济发展大多存在于“十四五”综合交通运输体系规划或者“十四五”规划中,而关于枢纽经济

表1 提出枢纽经济发展的代表性省(区、市)

省(区、市)	文件/定位
北京	《打造“双枢纽”国际消费桥头堡实施方案(2021—2025年)》提出,到2025年,“双枢纽”国际消费功能区基本建成,成为联动京津冀、服务全国、辐射全球具有中国特色的世界级国际消费枢纽
天津	2023年8月,天津市人民政府批复同意《天津西站综合开放枢纽——京津冀同城商务区建设总体方案》,谋划建设高铁枢纽综合开发标杆区
江苏	《江苏省枢纽经济能级提升三年行动计划(2021—2023年)》
金华	2021年,金华市人民政府印发《关于加快枢纽经济高质量发展的实施意见》
河南	《“十四五”现代综合交通运输体系和枢纽经济发展规划》
湖北	湖北“十四五”规划提出打造武汉国际性综合交通枢纽,建设高水平的武汉长江中游航运中心、全国铁路路网中心、全国高速公路网重要枢纽、全国重要航空门户枢纽,大力发展临空、临港、临站等枢纽经济
四川	四川着力打造“144”(1个国际枢纽、4个全国枢纽和4个区域枢纽)枢纽体系,推动成都加快构建国际铁路港、国际航空港、陆上物流服务网络、航空物流服务网络、航空客运服务网络“两港三网”,正成为内陆枢纽经济崛起的代表
陕西	陕西持续发力枢纽经济、门户经济、流动经济“三个经济”,加快建设以西安为核心的国际航空枢纽、米字形高铁网和高速公路网,加快打造国际陆港,枢纽经济引领“三个经济”蓬勃兴起
重庆	《重庆市推动成渝地区双城经济圈建设行动方案(2023—2027年)》提出,重点打造国际性综合交通枢纽城市
宁夏	《宁夏回族自治区综合交通枢纽发展规划》提出,打造全国性陆港枢纽经济区
青海	《青海省“十四五”综合交通运输体系发展规划》提出,大力发展通道经济和枢纽经济

资料来源:作者整理。

发展的专项规划并不多见。因此,各地发展枢纽经济的底层逻辑和核心依然是综合交通枢纽体系建设,较少涉及综合交通枢纽经济向知识信息服务型枢纽经济、城市枢纽向枢纽城市、实体枢纽向虚拟网络枢纽的转化,尤其是具有针对性的促进枢纽经济发展的政策措施或者规划建议较为少见。枢纽经济停留在物流集散地的初级阶段。枢纽经济自身吸引集聚各种生产要素,包括原材料、劳动力、资本等在本地区交会和集散,进而产生辐射和引领效应的作用未能有效发挥。枢纽经济成了单一的物流经济、航空经济、高铁经济、临港经济、临站经济的高级代名词,枢纽经济与区域经济融合发展的程度不深、统筹发展路径不够明晰。

3. 枢纽产业发展不平衡、不充分

总体而言,枢纽经济发展时间较短,理论研究和实践探索都不完善,还处于理论发展和实践探索互不适应的尴尬期。在综合交通运输发展中,枢纽偏好型产业是发展枢纽经济的基础和内核,完整的枢纽经济体系离不开相关产业的集聚和深度融合。从各地枢纽经济区的产业布局来看,枢纽产业“集而不群、集而不链”现象突出,“重流通、轻制造”的产业发展固见使得枢纽经济发展容易落入“枢纽经济”。枢纽经济以单一的物流、中转为基础,少有实现衍生产业或者关联产业的统筹发展,产业结构无法有效升级,产业链式发展、网络集群式发展未能有效实现,产业同质化在同一能级枢纽站点、枢

纽城市之间竞争激烈。充分发挥枢纽产业的融合性特征以及依托大数据、云计算等衍生的新产业、新业态发展较少。同时,从构建现代产业体系角度来看,在实践中,大多数发展枢纽经济的地区缺乏完备的枢纽经济产业体系和枢纽经济统计体系与评价体系。

五、中国枢纽经济发展的战略思路

枢纽经济突破了狭义的交通枢纽经济内涵,是一种能够嵌入全球创新体系的新经济模式。未来,中国枢纽经济发展要围绕枢纽能级提升和枢纽功能拓展两个重点,推动枢纽经济与区域经济的互动、融合发展,着力构建开放式的枢纽经济大市场格局。

1. 推动枢纽经济与区域经济融合发展

枢纽经济的终极发展目标是打造具有国际影响力的枢纽城市或者国际枢纽,因此,枢纽经济发展从一开始就要积极实现与区域经济、城市空间的有机融合、联动发展。枢纽经济规划要跳出“一站一区”的空间限制,积极构建“建设大枢纽,发展大交通,培育大产业,塑造大都市”的路径逻辑,推动枢纽与产业、城市、空间融合发展。从顶层设计角度出发,研究制定枢纽经济发展总体规划,确定枢纽经济发展总目标,明确枢纽经济发展路径,提升枢纽组织功能,注重近期目标与远期战略相结

合,加强规划留白,预留发展空间。坚持集约紧凑、产城融合发展理念,构建以国际化立体交通枢纽为基础、临空产业、陆港产业为支撑的现代产业体系,实时谋划制定临空产业、临港产业、高铁经济区等专项规划。打造区域经济发展新引擎,从更广泛的空间范围统筹整合资源要素,广泛开展区域合作,促进“交通圈”向“经济圈”转换。

2. 不断拓展枢纽功能

加快枢纽经济发展的关键在于拓展枢纽功能,实现交通枢纽从运输功能转向组织功能。未来的枢纽不单是铁路、公路、水运、航空等交通方式中转换乘的场所,更是人流、物流、商流、信息流、资金流、数据流等各种资源要素高效流转的载体,是牵引带动区域产业发展、优化城镇人口布局的引擎。多种资源要素流在枢纽的集聚融合将会赋予枢纽强大的经济循环和产业组织功能,形成区域资源要素组织中心。根据中国交通强国建设的规划部署,要优化提升20个左右国际性综合交通枢纽城市的服务功能。提升北京、天津、上海、杭州、南京、广州、深圳、成都、重庆、郑州等枢纽城市全球联通水平和辐射能级,拓展海陆空多元化交通网络,提升城市对外开放水平和国际交往功能。同时,加快推进80个左右全国性综合交通枢纽城市建设。优化枢纽布局,创新服务方式,健全畅通有序的“多枢纽+多场站”枢纽体系。鼓励和支持都市圈功能互补的城市,根据发展需求和现实条件共建组合型枢纽。

3. 积极提升枢纽经济运营效率

枢纽经济更加注重综合交通运输体系的智慧化程度和现代化水平。当前,物流和交通运输很大程度上已经不是设施规模和覆盖面的问题,而是如何提高运作效率的问题。打造枢纽经济高地迫切需要以新的技术,比如区块链、大数据、云计算等改造和提升各种运输方式之间的无缝衔接和科学布局,以技术变革实现交通运输方式的全面变革,从而真正体现出交通运输体系的综合性和现代化功能。同时,构建优质高效的现代综合交通运输服务平台,着力打造现代物流生态体系。瞄准智能交通发展趋势,构建集交通、物流和多种运输方式于一体的智能交通系统。更加注重推动交通设施与生态协同发展,建设生态型交通基础设施。建立物流枢纽间、政府职能部门间综合信息互联互通机制,对涉及不同行政区域的枢纽经济基础设施建设、政

策制度供给统筹谋划、统一协调。

4. 构建枢纽偏好型产业体系

产业支撑是枢纽经济得以形成和发展的根本。枢纽经济区要加快产业链条化和集聚化发展,打造枢纽偏好型产业集群。以“铁、公、机、水”综合交通为基础,设立功能性口岸,进而带动仓储物流业发展,促进对物流体系高度敏感的制造业落地,并逐步延伸到与物流业和制造业运行相关的商务、商贸、会展服务、金融服务等高端服务业。大力发展数字经济,以引进高层次人才、高等教育资源为支撑,集聚高端创新要素,激发创新创业活力,积极布局大科学装置等创新平台和载体,培育量子通信、人工智能等新兴产业,打造全国枢纽经济产业创新中心,实现由交通枢纽型向信息服务型、知识转化型枢纽经济的转变,以改革创新为驱动,以全面发展为支撑,形成枢纽经济、门户经济、流动经济协同发展的新格局。

5. 构建开放式的枢纽经济大市场格局

枢纽经济的发展是开放包容的,要充分利用枢纽的集聚优势吸引各种国际性、创新性资源,提升中国枢纽经济的国际竞争力,以全球资源配置能力推动开放型枢纽经济发展。加快西部地区交通基础设施及新基建建设步伐,积极弥补西部地区远离经济中心的区位劣势,打造形成东西双向互济对外开放的通道网络;积极发挥中部地区承东启西、连南贯北的区位优势,构建起服务中部地区、辐射全国、联通世界的中部地区枢纽经济高地;引导东部地区率先建成现代化综合交通运输体系,推动沿海地区港口积极发挥链接双循环的重要作用。以建设国际性综合交通枢纽为重点,继续拓展“一带一路”、RCEP战略合作空间,提升交通枢纽区域的整体资源整合能力,推动形成多维拓展、竞相向外的立体开放态势,构建全方位的对外开放新格局和枢纽经济大市场格局。

注释

①习近平:《高举中国特色社会主义伟大旗帜 为全面建设社会主义现代化国家而团结奋斗——在中国共产党第二十次全国代表大会上的报告》,《求是》2022年第21期:4—35。

参考文献

[1] Fujita M., Mori T. The Role of Ports in the Making of

- Major Cities: The Role of Ports in the Making of Major Cities: Self-agglomeration and Hub-effect [J]. *Journal of Development Economics*, 1996, 49(1): 93-120.
- [2] Davis D. R., Weinstein D. E.. Bones, Bombs, and Break points: the Geography of economic activity [J]. *The American Economic Review*, 2002, 92(5): 1269-1289.
- [3] Konishi H.. Formation of Hub Cities: Transportation Cost Advantage and Population Agglomeration [J]. *Journal of Urban Economics*, 2000, 48(1): 1-28.
- [4] Breakley H., Lin J.. Portage and Path Dependence [J]. *The Quarterly Journal of Economics*, 2012, 127(2): 587-644.
- [5] Ahlfeldt Gabriel M., Moeller Kristoffer, Wendland Nicolai. Chicken or Egg? The PVAR Econometrics of Transportation [J]. *Journal of Economic Geography*, 2015, 15(6): 1169-1193.
- [6] Iansiti M., Lakhani Karim R.. Managing Our Hub Economy: Strategy, Ethics, and Network Competition in the Age of Digital Superpowers [J]. *Harvard Business Review*, 2017.
- [7] 孟令兴. 系统动力学建构下交通枢纽型经济的发展理论与实证研究 [D]. 成都: 西南交通大学, 2011.
- [8] 储东涛. 在实践中深化对枢纽型经济的理论认知 [J]. 中共南京市委党校学报, 2016(6).
- [9] 汪鸣. 枢纽经济发展探讨 [J]. 上海物流, 2018(2).
- [10] 冉净斐, 乔智. 枢纽经济助推全国统一大市场建设的理论逻辑、现实难题和实现路径: 基于区域商品要素集聚的视角 [J]. 中州学刊, 2023(4).
- [11] 高传华. 郑州航空港枢纽经济演化发展路径 [J]. 中国国情国力, 2017(8).
- [12] 王晨. 交通视角下江苏省枢纽经济发展对策 [J]. 交通企业管理, 2023(1).
- [13] 刘彦博, 王遥飞, 丁凌云. 武汉建设国家物流枢纽经济示范区路径研究 [J]. 物流技术, 2022(5).
- [14] 周海兵. “双循环”格局下枢纽经济发展研究: 以成都市青白江区为例 [J]. 成都行政学院学报, 2023(2).
- [15] 汪鸣. 物流通道与枢纽结合推动枢纽经济发展 [J]. 中国远洋海运, 2018(11).
- [16] 高传华. 枢纽经济形成与未来发展趋势研究: 基于要素集聚与资源整合理论的探索 [J]. 价格理论与实践, 2019(1).
- [17] 全新顺. 加快发展枢纽经济 促进新旧动能转换 [N]. 河南日报, 2019-04-04.
- [18] 张占仓. 郑州枢纽经济高质量发展的着力点 [N]. 郑州日报, 2021-02-08.
- [19] 顾阳. 变通道经济为枢纽经济 [N]. 经济日报, 2022-12-02.

Practice and Reflection on the Development of China's Hub Economy

Wen Rui

Abstract: The hub economy is a typical representative of new economy and new business form. It has multiple advantages such as economic spillover, resource agglomeration and industrial integration. Under the background of building a unified national market, hub economy has become a growth point and new driving force for the development of all regions. The essence of hub economy is to realize the efficient organization, circulation and value reconstruction of resource elements. Driven by the new generation of technological change, it faces the functional transformation from channel hub, entity hub, city hub and regional hub to industrial agglomeration hub, “real + virtual” hub, hub city and international hub. The competition of hub economy development in all regions of China is becoming more and more fierce, but most hub economy development still stays in the primary stage of transportation hub economy and lacks a perfect hub economy industrial system. In the future, the development of China's hub economy is also faced with the major problem of how to achieve effective integration with regional economy, and it is necessary to build an open hub economy market pattern from multiple aspects of improving hub energy level, hub function and building a hub preference-oriented industrial system.

Key Words: Hub Economy; Regional Economy; Industrial Agglomeration

(责任编辑:张子)