

内陆综合交通城市枢纽经济“站产城”一体化 发展研究

余新华 盛见

摘要:在畅通内外双循环、构建新发展格局背景下,枢纽经济已成为国家及地方发展重点,尤其是内陆综合交通枢纽城市更是将枢纽经济作为培育区域经济发展新动能的重要举措,但目前枢纽经济整体发展并不理想,普遍呈现出“引流容易聚流难”的发展困境,产生问题的重要根源在于枢纽经济“站产城”时空失配态势严峻,严重制约了枢纽经济的发展壮大。据此,在理清枢纽经济“站产城”一体化发展内在机理的基础上,构建理论分析框架,对内陆综合交通城市郑州的高铁物流枢纽经济“站产城”时空演进格局及发展态势进行深入分析,并从体制机制创新、硬件设施完善与功能耦合联动等方面,给出消除“站—城”资源功能层位演进“剪刀差”、推进枢纽经济“站产城”一体化发展的对策建议。

关键词:枢纽经济;“站产城”一体化;高铁物流;“剪刀差”

中图分类号:F061.5 **文献标识码:**A **文章编号:**2095-5766(2025)06-0153-08 **收稿日期:**2025-09-26

作者简介:余新华,男,河南铁建投物流集团有限公司高级会计师(郑州 450003)。

盛见,男,河南省社会科学院城市与生态文明研究所研究员、博士(郑州 451464)。

一、研究背景与文献综述

枢纽经济是以交通物流枢纽为引擎而衍生出的一种经济新形态,包括航空物流枢纽经济、铁路物流枢纽经济、高速公路枢纽经济、港口枢纽经济等不同类型,其本质是依托交通枢纽“引流”“分流”与枢纽产业“聚流”“驻流”,优化资源要素时空配置,重塑经济布局,具有突出的交通依存性、空间集聚性、区域根植性。发展枢纽经济对于培育区域经济发展新动能、推动区域协调发展、建立全国统一大市场(郑浦阳等,2024)等意义重大。

近年来,国家高度重视枢纽经济发展。自2018年《国家物流枢纽布局和建设规划》提出要大力发展枢纽经济以来,2019年《交通强国建设纲要》、2022年《“十四五”现代物流发展规划》、2024年《有

效降低全社会物流成本行动方案》、2025年《国家物流枢纽布局优化调整方案》均对枢纽经济发展做出了相应部署。在省级层面,河南率先印发《“十四五”现代综合交通运输体系和枢纽经济发展规划》,武汉、无锡、金华等城市也下发文件,强化对枢纽经济发展的引导,枢纽经济发展步入快车道。

我国枢纽经济发展已初见成效。东南沿海城市依托海港大宗货物航运优势,基本形成了以装备制造、能源产业、化工产业等为代表的临港经济区。郑州、广州等城市依托航空枢纽,形成了以临空偏好型产业为主的临空经济区。还有一些城市依托高铁枢纽形成高铁商务经济区,如上海虹桥商务区、广州南站商务区、南京北站商务区等。然而,我国枢纽经济总体上仍处于初步探索阶段,“叫好不叫座”,发展成效并不理想,尚未形成成熟的发展模式。就内陆综合交通城市枢纽经济发展而言,其

重点多集中在枢纽站场设施、物流园区和多式联运体系建设等“硬件”(站)领域,而对于科学培育和发展枢纽产业(产),尤其是城市对枢纽产业发展的产业配套、产业服务与要素支撑等“软件”(城)方面重视不够,“站产城”无法做到一体化发展,导致枢纽经济难以发展壮大,陷入“引流容易聚流难”的发展困境。枢纽经济“站产城”一体化发展的内在机理是什么,内陆综合交通城市如何发挥综合交通优势,依托“站产城”协调联动,推动枢纽经济发展壮大,是亟待研究的重大课题,也是本文研究的核心问题。

从枢纽经济学术研究与理论探索来看,近年来研究文献逐年增多,研究成果不断丰富,但系统化的深入研究尚不多见。枢纽经济是我国近年来提出的区域经济发展新概念,国外并没有直接针对枢纽经济的研究,但一些区域经济发展思想为枢纽经济研究提供了坚实的理论基础。比如,德国经济学家韦伯(1909)提出工业区位理论,指出工业企业应围绕运输方式科学布局,以降低运费。美国学者胡佛(1948)提出了“运输区位”理论,强调产业分布趋向于交通枢纽和重要节点,以降低运输成本和交易费用。保罗·克鲁格曼(1991,2000)提出“新经济地理学”,将报酬递增、不完全竞争、多重均衡和运输因素一起引入制造业集聚的时空模型。

国内关于枢纽经济的研究主要集中在以下几个方面:第一,聚焦枢纽经济自身发展研究。这类研究文献较多,就枢纽经济研究枢纽经济,研究枢纽经济的基本内涵、发展阶段(吴玉芝,2020)、发展机制(赵伟伟,2020;李国政,2021)、发展路径(高传华,2019;李国政,2022),认为枢纽经济是以枢纽为引擎衍生出的一种新经济形态,具有功能聚疏、空间开放、多维融合等性质,由自组织(内部力量)与他组织(外部刺激)相互联动形成发展动力,推动枢纽经济螺旋式发展。第二,聚焦枢纽经济与紧密关联方面的互动发展研究。部分学者将枢纽经济研究拓展为枢纽经济与城市发展(陈向明,2021)、综合交通运输(姚冠新等,2021;苏腾等,2024)互动发展研究,强调枢纽经济发展离不开枢纽设施完善、城市功能配套,枢纽经济与枢纽设施、城市功能配套是一种联动发展与相互促进的关系。第三,聚焦具体交通枢纽城市开展枢纽经济研究。有学者聚焦南京(林峥等,2019)、郑州(吴玉芝,2020)、武汉

(尤美虹等,2024)、西安(王丹等,2020)等枢纽城市展开枢纽经济研究,针对枢纽偏好产业弱、枢纽内外协调度和联运水平低、服务平台少等问题,认为应从综合交通枢纽建设、枢纽产业发展、产城融合、港区内外协同等方面,多措并举,共同推动城市枢纽经济发展。第四,聚焦具体交通物流方式开展枢纽经济研究。一些学者聚焦海运(张新放等,2020)、航空(张明利,2013)、高铁(汪德根,2016)等具体交通物流方式,展开枢纽经济研究。

现有研究虽视角多元,成果丰富,为本研究奠定了坚实基础,但依然存在提升空间:在研究广度上,系统性不强,存在碎片化倾向,系统化成果较为缺乏,没有把制约枢纽经济形成和发展重要相关方面归纳提炼出来,时空视野不突出不开阔。在研究深度上,对于枢纽经济发展的内在逻辑、时空演变规律等方面聚焦深化不足,也没有构建系统分析框架与发展评价体系。据此,本文尝试从“交通物流枢纽站场(站)、枢纽偏好产业培育与发展(产)、城市的产业配套和产业服务(城)”三位一体的时空演进视角,构建“站产城”一体化发展分析框架,深入研究枢纽经济“站产城”一体化发展的内在逻辑及其时空演变规律,探讨枢纽经济发展的有效路径。

二、“站产城”一体化发展分析框架构建与案例选择

为了便于深入研究枢纽经济“站产城”一体化发展,需要首先构建“站产城”一体化发展分析框架。

1.“站产城”一体化发展分析框架构建

从枢纽经济发展的依存关系来看,内陆综合交通城市枢纽经济发展是多元主体、多方力量、多重关系相互博弈的结果。由于枢纽经济是依托于交通物流枢纽“长”出来的枢纽产业集群,且其发展壮大离不开交通物流设施,也离不开枢纽城市产业配套和产业服务,具有典型的交通依存性、空间集聚性和区域根植性。因此,对内陆综合交通城市枢纽经济发展研究,无论如何分析评价,均绕不开多种交通枢纽站场的集聚(站)、叠加于综合交通枢纽站场之上的枢纽偏好型产业(产)、城市产业配套和综合服务(城)这三类主体行为逻辑及其交叉互动关系。正是“站产城”三大相关方,在一定区域空间范

围内相互作用,推动枢纽经济不断发展壮大。

本文运用社会系统动力学的分析方法,尝试从“站”“产”“城”三类系统要素的交叉互动关系出发,分析阐释枢纽经济“站产城”一体化发展的内在逻辑。将枢纽经济“站产城”一体化发展作为一个完整的经济系统,涉及从要素设施空间结构到系统行为,再到功能整合三个层面的逻辑关系。

第一,要素设施空间结构层面:空间集聚逻辑。要素空间结构逻辑集中体现为空间集聚,是从底盘硬件层面决定枢纽经济“站产城”一体化发展的空间结构逻辑,是多种枢纽站场、物流仓储园区、枢纽产业园区、城市相关配套产业园区和多种产业服务平台等各类要素设施,在一定空间区域集聚与配套布局的空间关系,其空间关系越集聚、越协调,枢纽经济“站产城”一体化发展系统越有序,枢纽经济发展的功能成效越突显。“站产城”空间集聚逻辑,包括多种交通物流枢纽站场、多种枢纽产业园区、多种相关产业配套及服务平台空间集成三个方面,均是以枢纽站场为核心进行空间集聚布局。梳理国内相对成熟的枢纽经济园区发现,以物流枢纽为核心的1千米半径内的集聚物流仓储园区,3千米半径内集聚的先进制造业园区,50千米半径内集聚的配套产业园区或服务平台。超过相应的空间尺度后,枢纽的短驳成本大幅上升,枢纽经济无缝衔接优势将逐渐消失。

第二,系统行为层面:功能耦合逻辑。功能耦合逻辑,是从系统行为层面展示“站产城”一体化发展的互动关系,包括站产耦合联动、产城融合、站城一体三个方面。站产耦合联动,是依据不同枢纽物流功能,集聚枢纽偏好型产业,以枢纽支撑带动枢纽产业发展,枢纽产业发展促进枢纽功能完善和能级提升,两者耦合联动,推动枢纽经济繁荣发展。产城融合,是枢纽产业与城市发展之间的融合互动,城市产业配套、服务完备,能够极大促进枢纽产业集聚发展,枢纽产业发展壮大又将带动城市相关配套产业、生产服务、公共服务发展,是枢纽经济地域根植性的重要体现。站城一体,就是从枢纽能级与城市能级互动发展的高度,推动站城一体谋划、一体建设。适时提升枢纽能级,能够拓展城市的经济联结和要素流动的纵深,进而提高城市发展能级,城市能级提高又促进枢纽集散功能的提升。

第三,功能整合层面:效应集成逻辑。效应集成逻辑是从功能整合层面体现“站产城”一体化发展的互动关系,包括站场引流聚流效应、产业集成转化效应、城市产业配套与产业服务效应、空间集聚效应,其中站场引流聚流效应是一体化发展的基础和前提,产业集成转化效应是一体化发展关键和目的,城市产业配套与产业服务效应能助推产业集成转化效应持续放大。站场引流聚流效应是枢纽引流聚流能力大小的体现,枢纽能级越高,经济联结和要素流动的纵深越广,引流聚流的有效性、便捷性和可靠性越高。产业集成转化效应是将引流聚流来的要素通过枢纽产业价值创造集中为城市提供就业、税收和GDP。城市产业配套与产业服务效应能够大幅增强枢纽产业聚集吸引力。

2. 案例选择

我国内陆综合交通枢纽城市有很多,根据2025年《国家物流枢纽布局优化调整方案》,陆港型国家物流枢纽承载城市有46个,其中北京、济南、南京、合肥、武汉、郑州、长沙、西安、兰州、成都、重庆、徐州、衡阳等城市综合交通枢纽地位明显。尤其是郑州处于我国地理和经济腹地中心,集聚了航空、班列、高铁、普铁、高速、管道等多种交通物流枢纽,是全国20个国际性综合交通枢纽城市之一,4个国际航空货运枢纽之一,5个中欧班列集结中心示范工程之一,郑州航空港区是我国唯一一个国家级航空经济综合实验区。显然,郑州的区位与综合交通优势十分突出,发展枢纽经济潜力巨大,是我国内陆综合交通枢纽城市的典型代表。

本文以郑州发展高铁物流枢纽经济为例,对内陆综合交通城市枢纽经济“站产城”一体化发展开展深入研究。在多种枢纽经济类型中,一方面,由于以郑州为中心的“米”字形高铁物流网,标准高、速度快、覆盖广,发展高铁物流枢纽经济的优势得天独厚、潜力巨大,广受社会期待;另一方面,由于现行高铁运输体系是一整套完备的高铁客运服务体系,发展高铁物流枢纽经济,需要从硬件设施到组织运营管理,对现有客运服务体系进行“适货化”系统改造。由于“适货化”改造存在诸多系统性制约因素,郑州乃至全国高铁物流发展“叫好不叫座”,仍处于发展探索阶段,尚未完全破题,远未将巨大的市场潜在优势转化为繁荣发展的行业态势。据此,需要在构建枢纽经济“站产城”一体化发

展的分析框架下,尝试重点研究高铁物流枢纽经济发展路径。

三、“站产城”时空演进格局与发展态势分析

根据经济社会系统动力学理论,枢纽经济是“站产城”在相同的时空范围内相互依托、相互作用的经济社会系统,其发展实际上就是“站产城”时空一体化演进的动态过程,也体现为“站产城”匹配格局逐步由“时空错配”向“时空适配”的演进过程,不同阶段呈现出不同的演进格局和发展态势。

1. 枢纽经济“站产城”一体化时空演进

枢纽经济作为一个基于交通枢纽引擎而发展起来的经济系统,其发展壮大过程可以从“站产城”资源功能层位在枢纽经济系统中的时空演进来分析。资源功能层位是“站”“产”“城”三类资源在枢纽经济系统的时空演进中,在不同阶段各自所处的功能位置及其与其他两类资源之间的功能作用关系。理想状态下,在不同时空演进阶段“站产城”所处的资源功能层位能级应该是相当的、匹配的,这样才能实现“站产城”一体化发展,枢纽经济才能不断发展壮大,否则会出现“木桶效应”,发展受挫。

从同一交通物流方式的枢纽经济发展阶段来看,在枢纽经济发展的起步阶段,以交通枢纽站场建设与功能完善为代表的交通枢纽资源首先出现,并居于主导地位,奠定了枢纽经济时空演进的物质与功能基础。在枢纽经济发展的初级阶段,当交通枢纽能级和规模达到一定级别后,与枢纽能级、城市配套能力相对应的低端枢纽产业不断聚集,城市与枢纽经济开始要素交互。在枢纽经济的发展阶段,当枢纽能级和功能不断发展,枢纽产业聚集到一定规模,园区内部逐步形成分工、共享、竞争的自组织网络资源,枢纽产业处于产业链的中心,并与城市相关要素开展频繁交互,汲取“养分”,区域根植性、本土化增强。在枢纽经济发展的成熟阶段,枢纽能级进一步提高,枢纽产业不断攀升并居于产业链价值链的高端,与城市高端配套与服务要素交流频繁,区域根植性持续强化,枢纽的经济转化潜力充分释放,“站产城”在更高层位实现一体化,枢纽经济发展的规模和质量达到最高水平。

就不同交通物流方式的枢纽经济价值创造能力而言,不同交通物流方式对应不同的资源功能层

位,进而决定了不同枢纽产业价值创造层位。时效越高的交通物流方式,对应交通物流资源功能层位越高,越能够吸引聚集创造价值能力强的枢纽产业。

2. 郑州高铁物流枢纽经济“站产城”时空演进格局

根据枢纽经济“站产城”一体化时空演进规律,结合经济社会发展与不同枢纽经济发展实际,可以判断郑州各类枢纽经济多处于较低级的发展阶段,枢纽经济发展潜力远未释放。一方面,从枢纽站场建设和功能完善来看,近年来我国大力实施交通强国战略,加之现代交通技术和信息技术赋能,郑州作为国家综合交通枢纽城市,航空、高铁、普铁、城际、高速等多种枢纽站场建设力度不断加大,功能不断完善,枢纽能级及其功能层位处于不断跃升的进程中,尤其是航空、高铁这些高效强劲的物流功能对应高附加值货运需求持续增强,亟需规模化引入高附加值枢纽偏好型产业。另一方面,就城市产业配套和服务而言,郑州作为传统商贸物流城市,本土制造业以铝加工、建材、耐材、装备制造、食品、服装等传统产业为主,且高端产业、创新要素集聚发展较慢,导致城市高端产业配套、高端服务、创新驱动资源匮乏,难以在短期内形成突破,资源功能层位低。这样,在枢纽站场功能不断完善、能级不断提升条件下,郑州枢纽产业能否被快速规模引进、能否在产业链高端引进、能否在当地扎根发展,很大程度取决于外来枢纽产业与当地产业的配套与耦合程度,取决于当地为外来枢纽产业提供优质的高端产业配套与服务能力。

就高铁物流枢纽经济“站产城”时空演进而言,郑州“站一城”资源功能层位不匹配,呈现“剪刀差”的发展格局,时空失配严重,无法将区位优势转化为高铁物流枢纽经济繁荣发展的态势。当前,郑州高铁物流枢纽经济发展处于萌芽起步阶段,正在开行的郑渝高铁、郑青高铁快运线试点探索,远未形成规模化、市场化高铁物流运输,同时高铁物流的运输工具、站场、物流园区、产业园区正在“适货化”改造之中,高铁物流功能尚未有效释放,“站”的物流资源功能层位偏低,与城市高铁物流枢纽产业的现有配套和服务能力不匹配,“站一城”之间资源功能层位呈现起步阶段的“前剪刀差”(见图1),高铁物流枢纽偏好产业难以

规模化聚集。

随着高铁物流枢纽站场软硬件“适货化”改造大规模推进,“站”的资源功能层位演进曲线与“城”的资源功能层位演进曲线相交于匹配平衡点,与“城—站”资源功能层位相匹配的高铁物流枢纽产业快速聚集。未来,当高铁物流枢纽产业集聚发展到初级阶段,其站场软硬件“适货化”改造的广度和深度加快,快于城市对高铁物流枢纽产业的配套和服务能力时,“站—城”资源功能层位又出现不匹配,产生“后剪刀差”,吸引较高端枢纽产业集聚能力不够强大,仅能够集聚与城市产业配套和产业服务相当的加工组装枢纽产业环节,而创新研发、核心部件、总部经济等高端环节无法有效聚集,难以形成规模化、高端化发展的局面,枢纽资源的经济转化能力和价值创造能力较弱(见图1)。

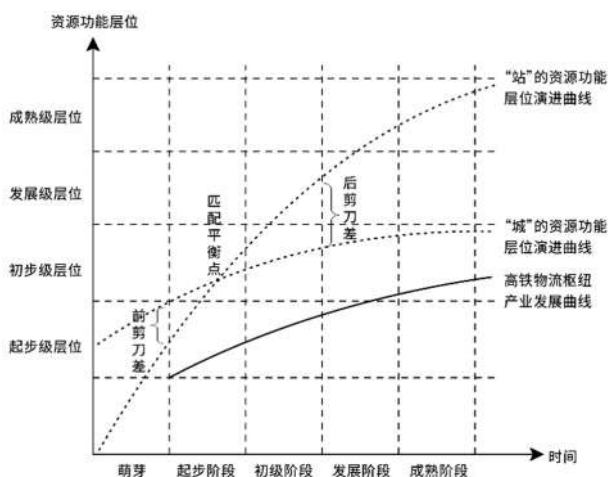


图1 “站—城”资源功能层位“剪刀差”与高铁物流枢纽产业发展曲线

资料来源:作者绘制。

因此,高铁物流枢纽经济能否实现高质量发展很大程度取决于“站产城”一体化发展程度,又主要取决于“站—城”功能耦合与匹配联动程度。在高铁物流“站—城”资源功能层位升级演进过程中,当“站—城”资源功能层位相匹配时,一般情况下高铁物流枢纽产业就会不断发展壮大;反之,“站—城”资源功能层位失配出现“剪刀差”,高铁物流枢纽产业难以聚集发展。据此,只有消除“站—城”资源层位演进的“剪刀差”,才能实现“站产城”一体化发展、推进高铁物流枢纽经济高质量发展(见图2)。当前,需要加速高铁客运体系的“适货化”改造,快速提升高铁物流“站”的资源功能层位,消除“前剪

刀差”;在未来一段时期,需要加大对城市高铁物流枢纽产业配套和服务的投入,消除“后剪刀差”,快速提高城市对高铁物流枢纽产业的集聚吸引能力。

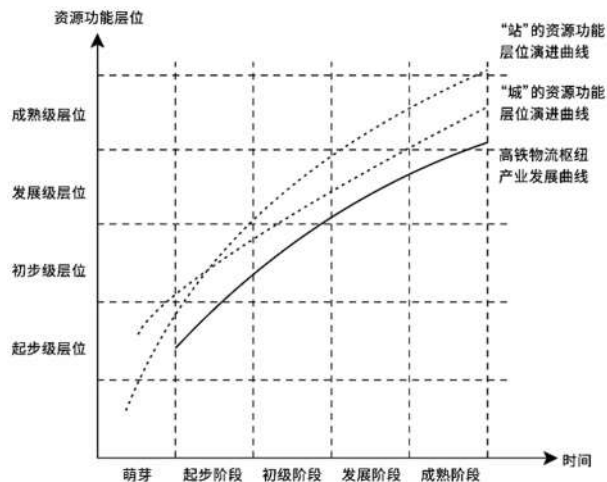


图2 “站—城”资源层位“剪刀差”缩小情况下高铁物流枢纽产业发展曲线

资料来源:作者绘制。

3. 郑州高铁物流枢纽经济“站产城”时空失配的具体态势

第一,“站产城”功能耦合不强。“站—产”融合方面,虽然郑州航空港站是全国距离机场最近、建设规模最大、连接最为便利和首个配备专用物流设施的客货两用高铁枢纽,但是由于高铁物流尚在试点探索,当前尚未形成规模化市场化的高铁物流运输,严重制约了高铁枢纽产业集聚发展,“站弱产弱”态势明显。郑州东站作为国家一级客运站,客流量巨大,但郑州东站内广场商圈尚未发展起来。“产—城”融合方面,由于历史原因,郑州先进制造业发展不够强大,985高校、高端研发平台、高端人才等创新要素缺失严重,高铁物流枢纽产业的中高端配套与服务不足,未来可能呈现“城弱产微”的“双弱”态势。

第二,“站产城”一体化发展效应释放不够。一方面,高铁物流枢纽站场软硬设施不完善,引流聚流效应受限,高铁物流枢纽产业难以规模化聚集;另一方面,在郑州高铁物流枢纽经济未来发展中,由于城市支撑不足,枢纽产业能级较低,价值创造层位不高,高铁物流枢纽产业集成转化效应偏低。如,2023年郑州航空港区引进比亚迪汽车,由于本土汽车零部件配套率低,缺乏技术研发机构,虽然引进了动力电池、车身架构等零部件生产企业,但

是车载能源系统、驱动电机等核心部件均来自长三角、珠三角地区,整体产业链处于加工组装环节,难以摆脱“产值大增加值小”的被动局面,枢纽产业集成转化效应较低。

第三,“站产城”一体化体制机制不完善。高铁物流枢纽经济“站产城”一体化发展涉及多个部门、多个领域、多个行业,需要跨层级、跨部门、跨地域、跨行业建立沟通协调机制。由于长期受制于城市交通运输、经济发展、公共服务、科技创新条块化建设与管理,郑州在综合交通城市建设和枢纽经济发展过程中,缺乏“站产城”一体化协同体制机制,难以做到“站产城”设施一体化布局、功能一体化完善、效应一体化释放。

四、郑州高铁物流枢纽经济“站产城”一体化发展路径谋划

当前,郑州高铁物流枢纽经济发展,亟需发挥有为政府的主导作用,补短板强弱项,重点缩小“站—城”前后“剪刀差”,优化“站产城”时空格局,推动高铁物流枢纽经济“站产城”一体化发展,消除“木桶效应”,将枢纽优势转变为经济优势。

1.强化“站产城”体制机制创新,夯实高铁物流枢纽经济一体化发展的软件保障

第一,建立一体化决策与协调机制。打破枢纽建设、产业发展、城市管理界限,组建郑州高铁物流枢纽经济“站产城”一体化发展领导小组,以交通枢纽建设、城市治理、经济发展各领域各部门负责人为成员,定期召开联席会议,统筹推进“站产城”一体化发展相关事宜,协调解决跨层级、跨部门、跨区域的重大问题。对郑州高铁物流枢纽经济“站产城”一体化发展进行顶层设计,形成总体部署。

第二,建立一体化标准体系。强化与国家相关部委和国铁集团沟通衔接,推进制定高铁物流联运装备、装载单元、站场“适货化”改造、信息平台、组织管理标准,全面实施高铁物流标准化。打破高铁物流与航空、班列、公路、城际等关联物流方式之间的行业壁垒,推行综合运输服务“一单制、一箱制”试点,推动多种交通物流方式在装载单元、组织形式、流程设计、数字信息、安全检查等方面一体融合,形成统一的标准体系。

第三,加快推进试点示范步伐。积极争取设立

郑州国家高铁物流发展实验区,在高铁物流体系集疏运建设、集装化设施设备研发、“高铁+”多式联运标准制定、高速全货运动车组运营体制改革、高铁物流领域碳税征收与交易等方面进行实验探索。重点推动郑州“米”字形高铁网试点多向发力,推动开通郑州—沈阳、郑州—呼和浩特、郑州—成都、郑州—昆明、郑州—上海、郑州—广州的高铁货运示范线。升级高铁物流示范线货运模式,加快从“客车带货”向“客货混编”“专列货运”转变的步伐。

2.完善“站产城”硬件设施,打造高铁物流枢纽经济一体化发展的基础底座

第一,系统改善高铁物流发展的硬件设施。依托全国“米”字形高铁枢纽网的关键节点郑州航空港站,高标准配套建设高铁物流园区,着力打造功能齐全的全国性高铁物流基地。推进商丘、信阳、洛阳、南阳、安阳、徐州、菏泽、襄樊高铁枢纽建设,并进行“适货化”改造,加密中原高铁物流网。依托许昌、焦作、濮阳、漯河、平顶山、三门峡高铁优势,着力打造若干功能突出、产业集聚明显的高铁物流园区,将中原经济区打造成为全国高铁物流枢纽经济发展高地。

第二,实现多式联运。在郑州新郑国际机场货运区、郑州航空港站高铁物流中心之间,谋划建设货物转运中心与货运专用铁路,完善空铁联运功能,构建“空高”物流直通作业体系,打造“空高”货物联运枢纽。郑州高铁物流中心紧邻中欧班列国际陆港,具备“班高联运”的基本条件,研究“班高联运”的可行性与货品类别,将国际邮件、电商等部分货物集散市场转化为高铁物流市场。实施“高铁+”多式联运“微改造”工程,围绕高、空、班(列)、城(铁)、地(铁)、公运输方式的衔接,对货运的接口、站场、装备等,进行“适货化”改造,打造“高铁+”多式联运硬件设施。

3.强化“站产城”功能耦合联动,激发高铁物流枢纽经济一体化发展的内生动力

第一,强化“站—城”匹配。缩小“后剪刀差”,提高城市产业配套能力和产业服务能力,提高“站—城”匹配程度,是今后加快郑州高铁物流枢纽经济发展的关键。首先,提高城市高铁物流枢纽经济的产业配套能力。在本地存量配套层面,根据高铁物流枢纽偏好产业的产业链、价值链需求,在郑州市域范围内挖掘能够与枢纽产业形成配套的企业,建

立“纵向链接、横向配套”的枢纽产业配套清单,对于潜力企业进行长期重点培育,使之成为核心部件企业。如培育手机构件、摄像模组、显示面板等部件企业,打造与智能手机紧密配套的本土核心企业。其次,拓展高铁物流枢纽产业配套范围,在郑州都市圈乃至中原经济区寻找枢纽产业配套企业,并通过利益共享和政策协同,强化跨区域枢纽产业协同配套。如推动许昌远东传动轴、铸造件、汽车玻璃等进入郑州航空港区比亚迪汽车配套体系。在本地增量配套层面,根据高铁物流枢纽偏好产业的产业链、价值链需求,通过招商引资,培育发展枢纽产业零部件配套产业集群。如依托郑州“4+N”新能源汽车零部件产业园,积极引进国内外动力电池、高性能电机、电控等“三电”龙头骨干企业,加快形成配套完善、集群发展的汽车零部件产业体系,打造千亿级动力电池、百亿级电机电控零部件产业集群。

第二,强化“产—城”融合。依托郑州现代金融、科技服务、商务会展三大生产性服务业发展优势,为高铁物流枢纽产业发展提供产业配套服务。在建设国家区域性金融中心方面,集聚发展金融总部经济,持续推进“引金入郑”“基金入郑”“险资入郑”。以中原科技城为引领带动,培育发展研发平台、研发中介和研发外包新业态,形成研究开发服务集群。在建设国际商务中心与会展名城方面,支持商务服务做精做优,会展服务做大做强。在为高铁物流枢纽产业提供城市基本服务层面,需要重点打造商贸、文旅文创、康乐服务等三大生活性服务业。如围绕建设国际消费中心城市,统筹推进“区域商业中心+特色商业街区+社区商业”实体商业体系建设。

第三,强化“站—产”耦合。高铁物流主要承运高附加值、高时效货物,与之对应的高铁物流枢纽偏好型产业是电子终端产品、先进仪器仪表、高端制造、生物医药、高效农业等高附加值产业。在提高城市高铁物流枢纽产业配套和服务能力基础上,基于高铁物流货物“站—产”耦合逻辑,精准识别并规模化引入高附加值高铁物流枢纽偏好型与依赖型产业,形成高铁物流枢纽产业生态发展圈层,同时高铁物流枢纽产业发展壮大,又促进高铁物流枢纽能级提升,最终形成“站—产”耦合联动体系。依托高铁郑州航空港站,集聚高铁物流枢纽产业、相关

配套产业,打造高铁物流枢纽经济“站—产”耦合发展核心区。

五、结论与展望

通过对枢纽经济“站产城”一体化发展的系统研究,可以得出如下主要结论。

第一,枢纽经济作为依托交通物流枢纽衍生出的新经济形态,是“站产城”三方相互依存、相互作用、相互博弈的结果,其发展实际上是“站产城”时空联动的演进过程,发展成效决定于“站产城”之间一体化协同程度。

第二,当前,我国枢纽经济发展整体上处于初级阶段,成效不理想,在交通物流枢纽站场能级和功能不断提升的条件下,内陆城市对枢纽产业的产业配套能力和服务能力相对较弱,“站—城”资源功能层级存在“剪刀差”,功能层位失配态势严峻,致使内陆综合交通城市枢纽经济价值创造层位偏低,交通枢纽优势尚未完全转化为区域经济发展优势。

第三,针对当前郑州高铁物流枢纽经济“站产城”资源功能层位失配问题,应从“站产城”的体制机制创新、硬件设施完善与功能耦合联动等方面,尤其是在完善枢纽站场软硬件设施、弥补城市产业配套和服务能力短板方面,给出高铁物流枢纽经济“站产城”一体化发展的对策建议。

当然,本研究尚存在不少需要进一步探讨的问题。如,本研究在实地调研、他人研究、政府提供资料的基础上,根据相关理论,采用归纳推理的研究方法,开展定性研究,仅仅得出宏观思路性的结论,部分结论尚需进一步量化实证分析、实践检验,尤其是对枢纽经济“站产城”演进阶段、“站—城”剪刀差与枢纽经济价值创造层位之间的对应关系需要进一步开展量化研究。再如,集群发展存在周期性,本文仅对枢纽产业集群在整个上升阶段开展四阶段研究,没有对枢纽产业这种“嵌入”型集群衰退阶段的发展态势开展研究。

参考文献

- [1]张明利.系统视角下的临空产业集群研究[M].北京:北京交通大学出版社,2013.
- [2]全新顺,刘珂,刘凤伟.枢纽经济:区域经济发展新动能[M].北京:中国社会科学出版社,2022.
- [3]汪德根.高铁网络时代区域旅游空间格局[M].北京:商务

- 印书馆,2016.
- [4]何伦志,曾力生,蒋金荷.经济系统分析:理论与应用[M].北京:社科文献出版社,2006.
- [5]李国政.枢纽经济概论[M].成都:西南交通大学出版社,2022.
- [6]苗东升.系统科学精要[M].北京:中国人民大学出版社,2010.
- [7]赵伟伟.枢纽经济及其发展机制:以中国交通枢纽经济为例[J].人文地理,2020(3).
- [8]李国政.综合交通运输视角下枢纽经济的演化机理与推进路径[J].铁道运输与经济,2021(8).
- [9]李国政.枢纽经济:内涵特征、运行机制及推进路径[J].西南金融,2021(6).
- [10]魏娟.物流枢纽与枢纽经济发展路径及产业集聚原理[J].供应链管理,2021(10).
- [11]郑浦阳,杨鑫垚,牛君.枢纽经济能否促进全国技术统一大市场建设[J].科技进步与对策,2024(21).
- [12]苏腾,郭轶博,罗霄,等.城市物流枢纽经济规划技术方法与实践[J].规划师,2024,40(S1).
- [13]陈向明.物流型国家:物流体系的空间力量——中欧班列对欧亚大陆枢纽城市的影响[J].探索与争鸣,2021(11).
- [14]王丹,刘俊霞.我国内陆城市发展枢纽经济的策略分析:以西安为例[J].北方经贸,2020(07).
- [15]尤美虹,何美章,陶君成.内陆腹地物流枢纽经济创新发展路径研究:以武汉都市圈为例[J].商业经济研究,2024(4).
- [16]林峥,余其刚,陈余华.以更高水平枢纽经济提升南京市首位度[J].群众,2019(6).
- [17]姚冠新,范雪茹,刘路,等.枢纽经济视域下的物流枢纽服务和综合交通运输一体化发展的仿真优化[J].系统工程,2021(2).
- [18]高传华.提升中国枢纽经济竞争力探讨[J].区域经济评论,2019(4).
- [19]苏腾,郭轶博,罗霄,等.城市物流枢纽经济规划技术方法与实践[J].规划师,2024(S1).
- [20]张新放,吕靖.中国沿海港口经济发展演变特征与空间层次划分[J].上海海事大学学报,2020(4).
- [21]郭文.“空间的生产”内涵、逻辑体系及对中国新型城镇化实践的思考[J].经济地理,2014(6).
- [22]胥廷全,郭鸿雁,刘彬.中国区域资源位研究[J].管理世界,2003(11).
- [23]叶超,柴彦威,张小林.“空间的生产”理论、研究进展及其对中国城市研究的启示[J].经济地理,2011(3).
- [24]郑文智.集群演化与区域产业的根植性[J].产业经济研究,2006(1).
- [25]赵红军,尹伯成.城市经济学的理论演变与新发展[J].社会科学,2007(11).
- [26]荣朝和.交通—物流时间价值及其在经济时空分析中的作用[J].经济研究,2011(8).

A Study on the Integrated Development of Inland Comprehensive Transportation Urban Hub Economy

Yu Xinhua Sheng Jian

Abstract: Against the backdrop of promoting smooth domestic and international circulation and building a new development pattern, hub economy has become a key focus for national and regional development. Inland comprehensive transportation hub cities, in particular, regard the hub economy as an important measure to cultivate new momentum for regional economic development. However, the overall development of hub economy is not satisfactory, with a common dilemma of “easy to attract traffic but difficult to aggregate.” The root cause lies in the severe temporal and spatial mismatch of the “station-industry-city” integration in hub economy, which seriously restricts its development. Based on clarifying the internal mechanism of the integrated development of “station-industry-city” in hub economy, a theoretical analysis framework is constructed. This paper deeply analyzes the temporal and spatial evolution pattern and development trend of the high-speed rail logistics hub economy in Zhengzhou, an inland comprehensive transportation city. Countermeasures and suggestions are put forward from the aspects of institutional and mechanism innovation, improvement of hardware facilities, and functional coupling and linkage, to eliminate the “scissors difference” in the evolution of resources and functions between “station” and “city,” and to promote the integrated development of “station-industry-city” in hub economy.

Key Words: Hub Economy; “Station-Industry-City” Integration; High-Speed Rail Logistics; “Scissors Difference”

(责任编辑:元小满)