

枢纽经济：内涵特征、运行机制及推进路径

◇ 李国政

一、枢纽经济概念缘起及主要特征

(一) 枢纽及枢纽经济的概念缘起

枢纽经济是指充分发挥枢纽的要素聚流、驻流、疏流功能,通过技术和制度创新,优化资源要素时空配置,重塑产业分工体系,促使生产力空间布局进一步提升和完善,推动经济高质量发展。概而言之,枢纽经济是在创新驱动基础上,围绕枢纽区域形成的经济发展新模式和新形态,是地区规模经济和范围经济的集合。

(二) 国外枢纽经济发展实践及启示

国外枢纽经济的发展离不开综合交通枢纽建设,二者紧密相关。枢纽地区以运输业、物流业为先导,注重物流业与其它产业的互动,逐步发展成商业圈和城市功能体,带动城市及区域经济增长。在综合交通枢纽建设过程中,枢纽与城市中心之间形成交通廊道,不同功能的经济板块沿着交通廊道布局,形成枢纽产业连绵带,助推产业聚集地、商务核心区、城市功能区一体化发展。

(三) 枢纽经济的主要特征分析

枢纽经济有以下基本特征:

第一,功能聚疏性。枢纽经济是一种规模经济,其遵循“集聚—增值—扩散”的运行模式,形成了完整的产业链、供应链和价值链,持续实现着价值增值。

第二,空间开放性。枢纽经济不是封闭型经济而是一种开放型、辐射型经济。在“互联网+”背景下,“通道+枢纽+网络”的枢纽运营模式进一步强化了枢纽经济外向发散功能,不断扩大着经济“朋友圈”。

第三,多维融合性。枢纽经济既是交通、产业、人口、城市多维融合发展的重要动力,也是其必然结果。

第四,形态多样性。枢纽经济形态经历了从单一性向多重性的演变过程。枢纽经济最先依托铁路、公路、机场、港口、城市TOD(公共交通导向)等交通枢纽而发展,衍生出铁路经济、港口经济、航空经济、轨道经济等不同类型。

第五,迭代周期性。枢纽经济规模和枢纽能级以及产业发展密不可分,三者形成一种正向交互机制。产业有序发展会提升枢纽地区能级,同时会壮大枢纽经济规模;枢纽能级提升和经济规模增强会吸引更多产业入驻,从而使枢纽经济呈现规模递进规律。

二、枢纽经济运行机制分析

(一) 枢纽经济发展的动力机制

枢纽经济的发展离不开政府、市场和技术的共同参与,政府统筹力、市场驱动力和技术支撑力共同推动了枢纽经济的有序运行。

(二) 枢纽经济发展的演进机制

枢纽形态由单一式交通枢纽向综合交通枢纽再到组织平台中心演变。枢纽集聚由物流为主向物流、人流、信息流、资金流等各类要素资源融合汇聚演进。枢纽经济网络由单枢纽向多枢纽协同发展演进。枢纽经济由站区经济向城市经济和区域经济演进。产业集聚由培育产业链向打造产业集群演进。

(三) 枢纽经济发展的调适机制

枢纽经济发展中会受到诸多因素制约,甚至出现“效率背反”现象,即多种因素推进枢纽经济发展,

但其推力方向不一致,出现相互抵消的情形,但总体合力方向是指向更高层次。一旦枢纽辐射力受限,枢纽所在地区经济就会陷入迟缓,导致竞争乏力。当枢纽经济发展到一定阶段后,需要突破现有边界时,其内外部条件会产生调适反应,系统中主体之间的非线性正负反馈关系不断催生枢纽经济新的形态和结构,整体系统进而作出最优选择。在有利因素和阻滞因素共同作用下,枢纽经济发展环境需要不断调整,使推力大于阻力,进而突破发展桎梏,沿着“发展—阻滞—再发展”路径向更高阶段演进。

三、当前我国枢纽经济发展存在的问题与破解路径

(一)我国枢纽经济发展存在的主要问题

1. 枢纽经济顶层设计不够,缺乏国家视角。从制度设计的角度看,枢纽经济发展缺乏国家视角的统一规划,多是基于地区实践而非国家主导。同时,枢纽经济发展涉及多层级、多行业、跨行政区,有待建立有机衔接、权责明晰的协调体制和机制,统筹推进枢纽建设和区域开发。

2. 枢纽经济发展与枢纽规划建设存在一定错位。当前枢纽经济发展并未完全依托综合交通运输体系,多是基于单一枢纽形态来运行,经济发展形态的综合性、集成性不强,枢纽建设和枢纽经济之间缺乏支撑和协同。国内不少地区综合交通枢纽建设尚处于起步阶段,多数地区枢纽经济发展规模较小,产业单一,未形成和现代经济体系相适应的发展格局。

3. 枢纽产业体系尚未成熟,主导产业不明显。目前国内很多枢纽地区的产业种类以传统产业居多,产业功能比较单一,附加值较低。围绕枢纽尚未形成完整的产业链、供应链和价值链。各产业之间集聚融合不足,链式协同能力偏弱,发展缺乏柔性。

4. 枢纽经济和区域经济联动发展效应尚需提升。不少地区枢纽产业低端化倾向明显,导致枢纽经济低水平循环发展的现象严重,发育程度不高。这种情形在很大程度上导致“枢纽—产业—城市”未能形成有效互动机制,产城融合度不高,使枢纽经济

对城市经济和区域发展的带动有限。

(二)推进我国枢纽经济发展的路径选择

1. 加强顶层设计,完善枢纽经济规划体系。一方面,在国家总体枢纽经济规划前提下,各地区应制定符合本地实际的枢纽经济规划纲要,推动总体规划和地区规划相结合;另一方面,在加强综合交通枢纽规划的同时,强化对不同功能枢纽(海港、空港、陆港等)的专项规划,将综合规划和专项规划协同推进,释放国家战略集成效应。

2. 以综合枢纽建设为抓手,搭建枢纽经济运行平台。根据我国枢纽建设实际情形,制定差异化的枢纽经济发展战略,推动单一枢纽到综合枢纽、区域枢纽到国际枢纽的升级演进,促使枢纽由传统运输中心向现代化组织中心转变,提高经济要素时空配置效率。

3. 培育枢纽产业,夯实枢纽经济发展基础。选择差异化的产业发展战略,基于不同枢纽的功能定位精准识别主导产业。打造集运输产业、电商物流、智能制造、IT产业、城市服务于于一体的综合服务平台,构建枢纽产业生态圈。

在“双循环”政策组合框架规约下,枢纽经济要立足国内大循环,以打造大产业体系为出发点,支持关键产业链及其核心环节、链主企业的布局和发展,提升国内区域价值链水平。

4. 坚持跨界融合理念,推进枢纽经济与区域高效协同发展。应强化枢纽、产业和城市之间的跨界融合,以枢纽支撑产业发展,以产业推动城市建设,以城市促进枢纽壮大。枢纽所在城市应依据城市规划和土地总体利用规划,加强枢纽区域联动开发。统筹协调枢纽建设和城镇空间布局以及枢纽功能区之间、城市与枢纽功能区之间的关系,实现整体开发与局部开发、平面开发与立体开发相结合,推进城市经济转型发展。

作者简介:李国政,郑州轻工业大学经济与管理学院副教授,经济学博士。

(摘自《政策研究》2021年第6期)