

# 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

冉净斐 乔 智

**摘要:** 推动全国统一大市场的建设是实现我国高质量发展的必然要求。枢纽经济具有的集聚资源和要素、整合区域市场的独特优势,对构建全国统一大市场具有重要的推动作用。但是,当前我国枢纽经济在推动全国统一大市场的建设过程中,还存在着产业布局缺乏规划、现代流通体系不完善、区域交流缺乏、市场规则不统一等问题。通过借鉴世界发达国家枢纽经济推动全国统一大市场建设的经验,如纽约模式、伦敦模式、东京模式、汉堡模式等,总结出我国枢纽经济推进全国统一大市场建设的路径在于:科学制定枢纽经济发展战略、促进枢纽制造业高质量发展、完善枢纽的流通基础设施建设、充分发挥枢纽的辐射带动作用、建立统一开放透明的市场规则。

**关键词:** 枢纽经济;全国统一大市场;集聚效应

**中图分类号:**      **文献标识码:** A      **文章编号:** 1003-0751(2023)04-0037-09

推进全国统一大市场建设是实现经济社会高质量发展的主要途径,也是中国式现代化道路的必然要求。党的二十大报告中指出,要畅通国际国内双循环,进一步发挥市场在资源配置中的决定性作用,加快建立全国统一大市场。2022年4月,党中央、国务院出台了《关于加快建设全国统一大市场的意见》,提出建设全国统一大市场的具体方案和步骤。《扩大内需战略规划纲要(2022—2035年)》明确提出:“坚定实施扩大内需战略、培育完整内需体系。”而扩大内需战略实施的一个重要前提就是加快建设高效规范、公平竞争、充分开放的全国统一大市场。

枢纽经济以枢纽作为区域经济发展的集合平台,通过商流、物流、资金流、信息流等资源要素的集

聚和整合,实现生产要素和商品的规模化、集聚化、整合化,达到节约市场交易成本、促进流通畅通、提高市场效能的目的。发展枢纽经济既是健全现代流通体系的重要环节,又是充分发挥市场机制作用、推进全国统一大市场建设的重要手段。本文拟从枢纽经济对全国统一大市场建设的理论逻辑出发,找出枢纽经济推动全国统一大市场建设的障碍,提出枢纽经济推动全国统一大市场建设的合理路径。

## 一、枢纽经济推动全国统一大市场建设的理论逻辑

发挥枢纽对商品和要素的集聚作用,能够降低

**收稿日期:**2023-01-10

**基金项目:**国家社会科学基金项目“贸易强国背景下国内统一大市场建构的模式选择和实现路径研究”(22BJY013);教育部人文社科基金项目“面向乡村全面振兴的现代流通体系建构与实施路径研究”(21YJA790046)。

**作者简介:**冉净斐,男,郑州轻工业大学经济与管理学院教授、航空经济发展河南省协同创新中心特约研究员(河南郑州 450006)。乔智,男,通讯作者,复旦大学大数据学院/珠海复旦创新研究院博士后(上海 200433)。

社会交易成本和流通成本,提高社会交易效率,帮助区域产业实现优化升级。枢纽经济对于推动区域市场的融合发展以及促进市场运行规则的整合和统一具有重要作用。这些都为全国统一大市场的建设提供了重要支撑。

### (一) 枢纽经济的涵义及特征

枢纽经济学是区域经济学中心地理论的新发展。Christler在“中心地理论”中指出:“区域中心地能够集聚更多的资源和要素。”<sup>[1]</sup> Krugman指出:“随着生产要素在空间流动,必然会追求收益递增,这会造成经济活动的空间集聚,并最终导致生产要素在一定空间集聚。”<sup>[2]</sup>我国学者在上述理论的基础上,结合我国区域经济发展的特点,就枢纽经济的内涵进行了研究。主要有三种观点:一是要素集聚说。该观点认为,枢纽经济是各种要素的集合体。枢纽经济是一种创新生产要素聚集和资源配置方式而形成的新型经济组织形态,其基本发展理念是发挥各类枢纽的功能和作用,从而聚集要素和提升效率,营造制造业、现代服务业规模经济发展新环境<sup>[3-4]</sup>。二是交通枢纽说。该观点认为,枢纽经济依托中心城市或者综合交通枢纽的集聚和扩散功能,促使各种要素向枢纽地区集中,最终实现区域经济的快速发展<sup>[5]</sup>。甚至有学者将枢纽经济等同于交通枢纽经济。无论何种类型的枢纽,其组织运行难以脱离交通枢纽的影响,物质性生产要素的流动和生产资料、产品位移都需要以实体交通枢纽场站作支撑<sup>[6]</sup>。三是交通枢纽和产业互动说。该观点认为,枢纽经济是交通枢纽和产业互相作用的结果,它把交通枢纽看作经济要素资源的集聚平台,枢纽经济是借助枢纽与产业的互动和相互反馈所形成的一种特色经济形态。交通枢纽和产业发展之间具有内生的联动关系、匹配关系和迭代关系<sup>[7]</sup>。

综上所述,专家学者们从要素集聚、交通集中、交通和产业互动的角度对枢纽经济进行了研究,提出了不同的枢纽经济定义。本文认为,将枢纽经济认定为单一的交通枢纽经济是不全面的,因为很多地区虽不具有交通优势,但枢纽经济发展较好,这主要是要素和资源集聚的结果。本文基于全国统一大市场的视角,从全国统一大市场对枢纽经济的要求出发,将枢纽经济定义为某一区域或者交通枢纽由于商品和要素的集聚,带来交易成本降低和流通效率提升,从而促使区域市场逐渐向外延伸,最终形成全国统一大市场的经济形态。

由上述定义可以看出,枢纽经济具有如下几个

特征:

一是资源要素集聚性。枢纽经济推动资源要素集聚,从而产生规模经济效应。枢纽经济的发展是资源和要素在一个特定的空间内集聚,不断发生碰撞、交叉和融合,促使资源和要素之间在经济利益的驱动下重新进行组合及优化配置,最终实现经济效益的最大化。在此背景下,枢纽就成为了各种要素和资源的集合体,在市场机制的内在驱动下,不断进行资源和要素的迭代升级,最终形成巨大的内生型规模经济。

二是区域位置独特性。枢纽经济之所以形成,往往是该枢纽在区域上具有独特的优势。市场是在交通便利的地方兴起的<sup>[8]</sup>,市场受分工的制约,流通的发展必然会促使分工的深化和交易效率的提升<sup>[9]</sup>。义多布、希尔顿和布伦纳等人认为城市的兴起和生存的需要构成了一国范围内的国内统一市场<sup>[10]</sup>。所以,区域位置独特性是枢纽经济的重要特征,现代城市本质上就是一个个的区域枢纽。

三是要素商品开放流动性。尽管枢纽经济对一个区域发展具有巨大的引领和带动作用,但并不意味着它是一个封闭系统,恰恰相反,枢纽经济是一个对外开放的系统。枢纽经济需要不断地从枢纽外吸收各种资源和要素,然后把自己的商品产出输送到全国乃至世界各地,只有这样,枢纽经济才能具有活力,枢纽才能有不竭的动力。枢纽经济的开放性也恰恰是市场开放性的具体体现。市场从诞生伊始,就是一个不断开放的系统,随着分工的发展,它要把世界一切区域纳入自己的势力范围。如果交易效率改进的幅度不是很大,在没有形成全国统一市场时,贸易可能在各个地方性市场内进行。随着交易效率提升,全国性市场便因分工水平的提高而产生<sup>[11]</sup>。

四是规则的示范引领性。枢纽区域的经济水平往往是其所在地区较高的,因此其市场的运行规则、市场秩序和流通环境也是一个地区的表率 and 楷模。其他地区在同枢纽区域进行贸易交往的过程中,必然会受到这些规则和秩序的影响。由于区域学习效应的存在,久而久之,其相邻地区也会自觉运用和执行这些规则和制度,这样,先进的市场制度会在区域周围辐射开来,规则的外溢效应得到体现和表达<sup>[12]</sup>。

### (二) 枢纽经济推动全国统一大市场建设的运行机理

枢纽经济推动全国统一大市场的建设是区域增长极理论在现实中的具体运用。枢纽经济作为一个

区域重要的经济形态,能够充分发挥枢纽的优势,促使区域产业结构优化升级,从而带动区域市场的健康发展,使资源得到更加合理的配置<sup>[13]</sup>、市场的功能不断完善、市场交易不断扩大、市场规则不断健全。枢纽经济的开放性和延伸性特征促使各个区域的边界不断模糊,不同区域在枢纽经济的带动下,全国市场逐渐趋向一体化,市场规则逐渐实现统一,最终发展成为全国统一的大市场<sup>[14]</sup>。枢纽经济能够推动全国统一大市场建设的主要原因在于以下几方面。

### 1. 枢纽经济为全国统一大市场建设提供产业发展平台

枢纽经济发展促进资源和要素的集聚,有效促进了许多生产方式和生产技术的产生,从而为市场提供各种质量可靠、数量丰富的商品和服务。市场是供给和需求的结合体,没有充足数量和高质量的供给,市场就很难形成,全国统一大市场的建设就会成为一句空话。枢纽经济可以充分利用自身资源和要素丰富的优势,通过集聚产生多种交叉和融合,进行生产方式的革新和生产技术的变革,为市场提供更多数量和更高质量的产品和服务<sup>[15]</sup>。

枢纽经济促使商品供给数量增加。市场的形成需要市场主体、市场客体和市场规则的共同作用。枢纽作为一个区域的核心,必然引导各种资源和要素在此集聚,从而产生规模经济。资源和要素集聚降低了交易成本,节约产品的生产时间,从而提高了生产效率。由于集聚效应的存在,使大量生产成为可能,这又进一步促进了单位生产成本的降低,反过来又提升了产品的生产数量,提升了商品和服务的供给量。

枢纽经济促使商品供给质量提升。枢纽经济是推动供给侧改革、促进商品质量提升的重要力量。枢纽经济发展促进资源和要素的集聚,加快了技术进步,有利于产业素质的提升和产业结构的优化。资源和要素集聚,会带来许多可能性创新,促使技术不断进步和生产方式发生革新,进而促使产品的质量提升<sup>[16]</sup>。

### 2. 枢纽经济推动区域市场的融合发展

枢纽经济以枢纽为核心开展经济运行。枢纽作为一个区域经济发展的核心,市场需求旺盛,这为强大市场的形成提供了巨大的空间。枢纽经济具有的开放辐射性,会把更多更远的需求纳入自己的市场范围,使得各个区域市场之间的界限更加模糊,市场不断走向一体化发展,最终形成全国统一的大

市场<sup>[17]</sup>。

枢纽往往位于区域地理位置优越、交通和信息发达的地方,会吸引大量的人流、物流和资金流,从而带来强大的市场需求,有助于形成强大的本地市场。受市场向心力的影响,枢纽会进一步吸引人流物流进入,使得枢纽的市场规模更大,枢纽成为一个区域市场发展的高地,对周围地区形成了强大的吸引力。枢纽经济一旦产生了这种强大的吸引力,就会不断拓展市场范围,使得市场不断发展和延伸。枢纽经济形成的强大市场,会对枢纽之外的市场发展产生巨大的影响,这些枢纽外的市场也会逐渐被枢纽吸引,最终成为枢纽经济市场的一部分。距离枢纽较近的地区,受到的辐射较强,纳入枢纽市场的步伐会快一些。距离枢纽较远的地区,会有两种可能:一种是刚开始受到的辐射较弱,但是随着该枢纽吸引力的不断增强,这些地区受到的影响也会加大,最终成为该枢纽市场的一部分。另一种是这些偏远地区摆脱了某一较远枢纽市场的辐射,但是会受到更加邻近的、另外一个枢纽市场的影响,最终成为该枢纽市场的一部分。不管怎样,受枢纽的带动作用,大部分区域所在的市场最终都成为枢纽市场的一部分。

枢纽经济促使区域市场之间逐渐融合。由于枢纽经济把区域内大部分市场都纳入了枢纽市场的范围之内,在区域的边界,不同区域之间的枢纽市场会产生交叉和融合<sup>[18]</sup>。如果两个枢纽市场的市场结构相近、流通方式差异较小、市场主体同质性较强、市场客体相同,那么这两个枢纽市场很容易实现相互融合,最终融为一体化市场。如果两个枢纽市场的结构差异较大、流通方式不同、市场主体具有较强的异质性、市场客体也存在较大的不同,那么这种融合就会带来更多的冲突。由于市场的拓展性和开放性,两个市场会最终破除各种壁垒和区域差异,自然进行选择 and 适应,走向融合发展之路,成为一个统一的大市场。

### 3. 枢纽经济促使国内市场规则统一

枢纽经济的健康运行离不开规范的市场规则。市场规则是规范市场行为、促使市场要素和商品自由流动的重要保障。随着枢纽经济的不断发展,必然会形成一套行之有效的市场运行规则。这种市场规则反过来会促使枢纽经济获得更好的发展。不仅如此,随着枢纽区域仓的不断拓展,这套规则也会不断地在更大范围内发挥作用。这种市场规则一旦成熟,可以为更大规模的市场发展提供可供遵循的制度和规范,从而为全国统一大市场的市场规则形成

奠定坚实的基础<sup>[19]</sup>。

枢纽经济会催生市场规则的形成。在枢纽经济形成的早期,需要对枢纽经济的健康运行制定一系列的规章制度,来确保枢纽经济作用的发挥。随着枢纽经济的发展,原有的市场规章制度可能存在着各种不足和矛盾,这就必须对这些规章制度进行修订和完善,以促使枢纽经济实现可持续发展。

## 二、枢纽经济推动全国统一大市场建设的现实难题

枢纽经济作为区域经济发展的一种新的形态和力量,在推动全国统一大市场建设中发挥独特的引领、带动和辐射作用。但是,由于我国枢纽经济发展时间较短,不同枢纽的经济发展水平参差不齐,枢纽经济发展中还存在着许多不成熟之处,依靠枢纽经济推动全国统一大市场的建设还存在着许多障碍。突出表现为产业布局缺乏规划,对市场的带动引领作用不强;现代流通体系不完善,阻碍了市场交换畅通;区域交流缺乏,贸易壁垒严重;市场规则不统一,造成统一市场的建设受阻等。

### (一) 产业布局缺乏规划,对市场的带动引领作用不强

我国枢纽经济的发展起步较晚,很多依托交通枢纽形成的枢纽经济实力较弱,没有能够形成对区域市场的带动和辐射,这严重影响了全国统一大市场的建设。尤其是中西部地区的交通枢纽,虽然围绕枢纽形成了一定的要素集聚,也诞生了一系列相关产业,但是这些产业的技术含量普遍不高,产品的竞争能力不强,导致这些枢纽的地位直线下降,甚至沦为普通的交通节点,枢纽的作用没有得到应有的发挥,更谈不上对区域市场和国内市场的带动。究其原因是一些枢纽在进行产业体系规划时,没能够根据自身特点进行合理的产业发展布局,引进适合枢纽发展的、具有较高技术水平的产业<sup>[20]</sup>。

除了枢纽产业布局的问题外,有很多枢纽所在的区域长期以来经济发展水平不高,这也制约了枢纽经济作用的发挥。有一些交通枢纽,虽然地理位置优越,也处于多条铁路或者公路的交叉口,但由于区域整体的经济发展水平低,难以吸引更高水平的资源和更多的要素集聚,所以,枢纽经济的作用就发挥得不明显,对区域市场和相邻市场的带动作用就很弱。

不同区域之间的枢纽经济产业同质化严重,缺

乏差异性,也造成了枢纽经济的作用发挥有限。我国不同区域的枢纽经济之间发展缺乏特色,不同枢纽在产业发展中没有能够根据自己独特的区位优势和地理位置、当地的发展水平选择适合自己区域的产业体系,普遍追求产业的“高大上”,难以凸显自己的特色。

### (二) 现代流通体系不完善,阻碍了市场交换畅通

我国大多数枢纽地理位置优越,流通设施完善,但仍然存在着流通方式单一、流通渠道亟待增加、流通设施需要进一步提升等问题,这严重影响了市场交换的顺利进行,为区域市场的发展带来了不利的影响。

第一,流通方式单一。我国很多交通枢纽依托交通区位优势,采用物流集散中心批发等方式进行交易和流通。但是,随着消费的个性化、定制化发展以及互联网电商的发展,消费者的需求更趋多样化和快速化。所以,枢纽经济仅仅把重心放到批发业务上,已经难以为继。

第二,枢纽经济的流通渠道亟待增加。在传统铁路运输、公路运输、海洋运输、管道运输的基础上,必须发挥航空运输的作用。我国的枢纽大多以陆路运输和海洋运输为主要运输渠道,这类流通渠道在现代贸易发展中显得捉襟见肘。没有发达的航空运输,一些重要的物品和特殊品就难以及时、准确地送到消费者手中,枢纽经济对消费者的吸引力就会大打折扣。

第三,枢纽经济的流通设施需要进一步提升。尽管我国大多数枢纽的流通设施优于其他同类区域,但是,仍然存在着流通设施不健全的问题,突出表现在目前的流通设施难以满足日益增长的流通商品数量,从而造成了商品积压严重、仓储设施不足、货物损耗较多、商品运输时间延长等问题。大多数枢纽所在地的流通设施老化、合格仓库数量较少、运输线路不足等问题比较严重,这阻碍了枢纽经济的市场化发展进程。

### (三) 区域交流缺乏,贸易壁垒严重

我国各枢纽之间的交流不够,地方贸易保护和地区分割现象比较严重,这严重阻碍了全国统一大市场的形成。

竞争是市场经济的基本特征。各枢纽之间的竞争可能会导致枢纽间交流的缺乏,形成事实上的贸易壁垒和地方保护主义。为了取得竞争的有利地位,枢纽不会轻易地公布其所拥有的各种信息和要

素。这种封闭导致市场信息交流不畅、市场要素难以流动,给市场运行和发展带来了不利的影响。

不仅如此,各枢纽为了自己的利益,也会制定各种区域自我保护的政策,这些政策往往会造成事实上的贸易壁垒,不仅妨碍了区域内的资源和商品要素流动,而且使其他枢纽区域的资源和商品要素难以流动到本区域。这种不同枢纽之间的贸易壁垒,有时候甚至比国际贸易壁垒还要严重<sup>[21]</sup>。

#### (四) 市场规则不统一,造成统一市场的建设受阻

虽然我国有统一的市场运行的法律规章制度,但在地方拥有立法权的背景下,各个枢纽所在地政府必然会出台促进枢纽经济发展的地方规章制度。这些规章制度具有鲜明的地方特色,为促进地方枢纽经济的发展提供了制度保障,但这也为枢纽之间的融合带来阻碍。这些地方规章的制定大多是从本地利益出发,鲜少考虑全国统一大市场的建设和发展。如果全面废止各个枢纽区域的地方规章,必然会造成区域枢纽经济活力的丧失,但若允许地方枢纽保留这些规章,又会带来全国市场的运行规则不统一,这必然妨碍全国统一大市场的建设。因此,要科学合理处理各个区域推动枢纽经济发展的市场规章和全国统一市场规则的关系,全国统一大市场的建设需要统一市场规则,并以地方规章作为补充和完善。

### 三、枢纽经济推动全国统一大市场建设的国际经验借鉴

枢纽经济推动全国统一大市场的建设,在世界范围内有许多可供参考的典型案列,其中比较突出的为纽约模式、伦敦模式、东京模式、汉堡模式。

#### (一) 纽约模式

纽约模式是枢纽经济推动全国统一大市场建设的典型代表,是世界重要的经济中心和金融中心之一。纽约同时是一个综合交通枢纽,它地处大西洋和哈得逊河的交汇处,是著名的国际航运中心,也是横跨美国东西铁路干线的铁路枢纽。

19世纪初,随着汽船的发明和伊尔运河、巴拿马运河的开通,纽约成为全美著名的航运中心,航运枢纽的地位凸显。不仅如此,随着美国铁路的建设,纽约再次成为美国的東西线铁路枢纽。依托优越的地理位置和综合枢纽地位的确立,纽约开始发展枢纽经济,大量先进的制造业开始在纽约周围布局,金

融业也开始在纽约市中心大范围集聚,形成了著名的华尔街。纽约成为了贸易中心,大量的货物在纽约集中,然后运输到美国各地。纽约枢纽经济的发展对美国19世纪全国统一大市场的建设起到了巨大的催化作用。

纽约制造业的发展为美国统一大市场建设奠定了坚实的物质基础<sup>[22]</sup>。纽约枢纽经济的发展与制造业的发达密不可分。大量的高水平制造业在纽约集聚,为市场发展带来了充足的供给。直到如今,纽约的制造业占GDP的比重仍旧较高,纽约仍然是美国最重要的制造业中心之一,纽约的轻工业制造在美国居于领先地位,机器制造、石油加工等产业也处于美国的第一方阵。

纽约的金融和信息服务业为美国全国统一大市场的构建提供了主要动能。纽约枢纽经济的典型特点就是金融业和信息服务业高度发达。纽约是全美的金融中心和信息中心,金融业的高度发达为美国市场发展提供了重要的资金来源。各大金融机构的总部集中在纽约,形成了辐射力极强的金融产业集群。花旗银行、摩根公司等跨国银行都在纽约集聚,美林公司、JP 摩根、摩根士丹利等全世界最有影响力的投行总部设在纽约。纽约的金融功能向全国辐射,促使全国市场逐渐融合。各种衍生的金融市场和金融工具为美国市场发展提供了更多的交易手段,这些金融市场的规则日益完善,逐渐成为美国市场运行的标准规则,全国统一大市场的运行规则逐渐确立。

#### (二) 伦敦模式

伦敦是英国的首都,是世界著名的航运中心和航空交通枢纽,也是英国的铁路枢纽中心。伦敦枢纽经济推动全国统一大市场建设的主要做法是:依托航运中心发展国际贸易,然后以国际贸易发展推动国内市场一体化;构建铁路枢纽,为统一大市场提供流通基础设施保障;依托航空运输,缩短国内市场的运输时间,促使国内市场联系更加紧密<sup>[23]</sup>。

伦敦自古以来就是港口城市。17世纪工业革命后,英国生产力得到很大提升,大量剩余产品亟须寻找出路。作为传统的港口城市,伦敦承担了国际航海运输的重任。英国出口的70%的商品均通过伦敦港的海洋输送到世界各地,伦敦成为英国最重要的海运枢纽。大量物资通过伦敦集散,加深了伦敦与英国各地的联系,英国国内市场逐渐趋于融合。英国全国划分为英格兰、威尔士、苏格兰和北爱尔兰4部分,这4个部分相对独立,尤其是苏格兰和英格

兰之间,受历史因素影响,联系阻隔时间较长,但是受伦敦枢纽经济的影响,这两个地区联系逐渐密切,国内市场逐渐实现一体化发展。

伦敦铁路枢纽地位的确立为伦敦国内统一大市场的建立提供了流通基础保障。19世纪中期,英国的铁路时代到来。19世纪30年代,伦敦修建了1条铁路干线和2条地方铁路。在之后很短的时间内,英国地方所有铁路均在伦敦设立终点站。以伦敦为中心的全国铁路网正式形成。铁路网的建立,夯实了英国的市场流通设施基础,使英国的大量商品可以通过铁路进行运输,大大节约了物流成本,减少了流通费用,使得国内市场的交易成本大为降低,增加了英国国内不同市场之间的交流,加速了英国国内统一市场建设的步伐。

伦敦航空枢纽中心的建立,为英国全国统一大市场的健全和完善注入了新的活力。自航空运输出现以来,伦敦希斯罗机场一直是世界最繁忙的机场之一。通过航空运输,一方面,加强了伦敦与世界各地的联系,使国际市场对英国国内市场的影响更加深刻,促使英国国内市场逐渐实现融合;另一方面,英国织密国内航空运输网络,以伦敦为中心的、通往英国国内的多条航空线路加深了英国国内不同区域市场的联系,为英国国内统一大市场的建立提供了更加有力的保障。

### (三) 东京模式

东京是日本的政治经济中心。东京模式的典型特征为:依托东京湾区建立制造业生产基地,东京湾区成为日本制造业的重要集聚地和制造业中心;建立大都市圈,以都市圈发展引领国内市场发展,通过都市圈的辐射作用推进全国统一大市场建设。

东京湾是日本的重要港口,也是航运非常发达的国际航运枢纽。日本在推进国内统一大市场建设的过程中,在利用这一交通航运优势的同时,在这一区域构建了强大的制造业生产基地,为国内统一大市场的建立提供了坚实的市场供给和可靠的物质基础保障。东京湾区包括东京、千叶、埼玉、神奈川和周边四县,该区域土地面积仅为日本的十分之一,却占据了全国35%的人口,国内生产总值占日本全国的40%左右。日本在实现快速工业化的过程中,从欧洲引进了许多先进技术,发展了机械加工、纺织和钢铁产业。这些产业都布局在东京湾的周围。这种集聚化的制造业布局,既为产品出口提供了便利条件,又为国内市场的供给提供了物质保障。东京湾区生产的大量产品被运输到日本各地,密切了日本

各地与东京之间的联系,加快了日本国内市场的统一化进程。

建立东京大都市圈,通过大都市圈来促进国内统一市场的发展也是日本的重要经验。日本是世界上最早进行都市圈探索的国家,传统意义上的东京都市圈包括东京湾区的“一都七县”。东京都市圈在日本政府的宏观指导和政策促进下,采取“集中分散化”的空间拓展方式,把原来的“单极单核”的发展模式转变为“多核多区”的发展道路,都市圈内各城市既密切联系,又相互分工。各城市通过便捷的交通系统联系在一起,同时每一个城市又有自己的独特定位和发展特色。这种大都市圈的发展模式,使区域市场紧密结合在一起,然后通过东京大都市圈强大的辐射带动作用,最终促使全国市场一体化发展,形成了日本的全国统一大市场。

### (四) 汉堡模式

汉堡是德国最大的海港和国际贸易中心,是德国北部最重要的交通枢纽。汉堡港始建于1189年,现在已经成为世界上最大的自由港,是德国通往世界的大门。汉堡港拥有世界上最大的、总面积达50万平方米的仓储设施,是欧洲第二大集装箱港,也是欧洲最重要的中转海港。汉堡港实现了水路、公路、铁路运输的协同发展。长达170公里的城市道路网和城际公路网连成一片,实现了公路运输与海洋运输的无缝对接;德国通过内河运输了大量的集装箱货物,实现了内河运输和海洋运输的互联互通;通过德国最大的转运火车站——汉堡火车站,实现了集装箱多式联运的有效对接。集装箱枢纽多式联运中转功能的有效发挥为汉堡港辐射德国内地市场、促进德国统一大市场形成提供了重要保障。

汉堡港地处欧洲的中心位置。欧洲诸国生产力发展水平高、消费需求大,每年需要进出口大量的商品和货物。汉堡港抓住这一优势,运用集装箱这一重要的商品运输工具把众多分散的商品集合在一起装箱运输,成为德国乃至欧洲的重要贸易中心。这种贸易形式不仅促进了德国与欧洲各国以及世界的交流,也促进了德国内地各区域之间以及内地与汉堡港之间的交流,使德国国内市场逐渐实现一体化发展。

汉堡的多式联运中转也是汉堡促进德国国内市场统一的重要动力。通过水路、公路、铁路等多种方式,德国国内的其他地区和汉堡之间实现了有机的联系和结合。德国通过内河运输把主要城市柏林、莱比锡、汉堡连成一体;通过四通八达的公路网络实

现了德国城市和乡村的有机结合;通过以汉堡为中心的铁路运输解决了德国腹地商品的进出问题。总之,汉堡的多式联运中转畅通了德国国内的商品自由流通,促使德国的国内市场连成一个整体,对德国全国统一大市场的建设起到了重要的推动作用。

纵观国际枢纽经济推动全国统一大市场建设的各种具体实践,我们可以得出如下经验:一是枢纽制造业为枢纽经济推动全国统一大市场建设奠定产业基础。要想使枢纽经济有效推动全国统一大市场的建设,必须要夯实枢纽的制造业基础,制造业发达可以为市场提供充足可靠的产品供给,为全国统一大市场的建立提供物质基础。纽约大力发展制造业、东京湾区制造业集聚就是这方面的典型代表。二是发达的流通基础设施是枢纽经济推动全国统一大市场建设的重要保障。枢纽经济要想发挥作用,必须有健全的流通基础设施作为后盾。无论是纽约、伦敦发达的铁路系统,还是汉堡的多式联运线路,都是以发达的流通设施建设为基本前提。汉堡在传统交通设施建设的基础上,结合集装箱这个现代流通运输工具充分发挥枢纽经济的作用,对国内统一大市场的建设起到了重要的推进作用。三是枢纽的带动辐射作用不可或缺。枢纽经济要想推动全国统一大市场建设,必须充分发挥枢纽的辐射带动作用。运用枢纽经济独特的优势,辐射周边乃至全国各地,使各地分割的市场逐渐向枢纽靠拢,密切枢纽与各地之间的关系,同时也要加强各地区内部之间的联系,实现在枢纽经济带动下国内各区域、城乡之间的有机融合。

#### 四、枢纽经济推动全国统一大市场建设的路径选择

构建全国统一大市场、发挥枢纽经济的作用,是走中国式现代化的、实现经济高质量发展的重要途径,是畅通国际国内大循环、扩大内需的重要渠道。依靠枢纽经济推动全国统一大市场建设可以从以下几个方面入手。

##### (一) 科学制定枢纽经济发展战略

枢纽经济作为推进全国统一大市场建设的重要引擎,必须在国家层面、在战略上高度重视。目前,我国相继出台了《促进综合交通枢纽发展的指导意见》《交通强国建设纲要》《现代综合交通枢纽体系“十四五”发展规划》《关于支持国家综合货运枢纽补链强链的通知》等一系列促进枢纽经济发展的文

件,这些文件大多强调对交通枢纽建设问题的部署和安排,而对枢纽经济如何科学发展、怎样促进全国统一大市场建设的问题涉及较少。目前,郑州、西安、南京等城市已经明确把发展枢纽经济上升为城市发展战略,但是我国在国家层面还没有统一的、明确的枢纽经济发展规划。因此,必须科学制定枢纽经济发展的整体规划,促使全国的各类交通枢纽和要素枢纽更好地为国内统一大市场的建设服务。

科学制定枢纽经济的发展规划,要摸清全国枢纽的数量和属性。要对交通枢纽进行科学统计和分类,明确不同枢纽的功能和定位,促进各种枢纽的共同发展。枢纽按照其区位和特点,可以划分为国际综合交通枢纽、国内综合交通枢纽、区域综合交通枢纽等若干个层次,各种枢纽的分工要协调,要能够充分发挥出每一个枢纽的作用。要明确要素枢纽的定位,制定合理的政策和措施促进要素枢纽的发展。对数字经济枢纽、资源经济枢纽等进行培育和规划,促进其健康发展。

科学制定枢纽经济发展规划,要根据区域发展的不同特点进行枢纽的合理布局。我国地域辽阔,地区差别较大,不同地区的地理环境和经济发展水平差异较大。在此背景下进行枢纽经济布局,必须从全国统一大市场建设的高度出发,根据区域特点合理安排。比如,中西部地区高端制造业发展基础普遍薄弱,因此在这些区域的枢纽布局主要以综合性交通枢纽为主,发挥交通优势,促使资源和要素集聚,形成对区域强大的辐射力和吸引力。

科学制定枢纽经济发展战略,要具有前瞻性。要从我国建设交通强国、数字强国、贸易强国的实际出发,前瞻五年至十年,认真分析枢纽经济对我国经济高质量发展的巨大作用,对促进我国区域协调发展、建立全国统一大市场的重要作用,对枢纽经济发展进行系统完整的思考,绘制出符合我国经济发展动向、促进国内统一大市场建设的科学蓝图。

##### (二) 促进枢纽制造业高质量发展

没有发达的制造业支撑,枢纽经济就难以持续发展。从国外发达的枢纽经济发展经验来看,无论是纽约还是东京,都有高度发达的制造业作为基础。所以,必须进一步夯实枢纽地区的制造业基础,使枢纽经济真正成为地区发展的重要引擎。

上海是我国重要的国际化综合交通枢纽,航空、铁路、公路、水运交通条件全球一流,同时也是我国最重要的制造业中心。上海是我国大多数产业的供应链源头,对我国产业链、供应链的衔接和稳定起着

非常独特的作用。郑州作为我国最重要的陆路交通枢纽,也把电子信息产业、机械加工、汽车制造作为枢纽经济的主导产业,并为这些产业的发展提供了各种优惠的政策和土地支持。西安作为我国西部地区的综合交通枢纽,在航空航天、新材料、电子信息等产业方面独树一帜。南京作为东部重要的综合交通枢纽,致力于打造国内一流的航空先进制造中心,同时以智能芯片的研发为核心,力图建立从核心零件到智能设备终端的一体化产业链。

因此,必须大力发展枢纽制造业,只有制造业强大,才能为枢纽经济发展提供坚实的物质基础。要充分利用枢纽便利的交通条件,降低生产成本和流通成本,为枢纽的长远发展奠定强大的物质基础。也只有如此,枢纽才能够吸引更多的国内资源和要素,促进国内市场的发展,实现国内不同市场的有机融合。

### (三) 完善枢纽的流通基础设施建设

流通基础设施是枢纽形成和进一步发展的重要载体。从历史和现实来看,虽然大多数枢纽的流通基础设施比区域内的其他地方要好很多,但是要想发挥枢纽经济的作用、推动不同区域的市场整合、促进全国统一大市场的形成,还必须进一步加强枢纽的流通基础设施建设,巩固枢纽经济的地位,为全国统一大市场建设提供良好的物流条件。

譬如,南京为了充分发挥枢纽经济的带动作用,不断完善综合交通运输体系,推动海港集散运输网络体系的构建。南京加快构筑米字型高铁网络,推进多式联运发展;构建空铁水公一体化发展的流通设施建设新格局。郑州提出要建立航空邮件处理中心,加快建设国际陆港航空港区以及国家骨干冷链基地,创建航空港型国家物流枢纽经济示范区。西安不断推动中欧班列西安集结中心的建设,推动西十、西延、西康高铁的建设,推动咸阳机场三期工程的建设,打造航空、铁路、公路联合发展的西部综合交通枢纽。

所以,持续推进枢纽的流通基础设施建设,既是枢纽经济得以充分发挥的前提条件,也为枢纽经济能够长远发展、推动国内市场一体化提供重要力量。所以,我国各地的交通枢纽和要素枢纽,必须进一步挖掘流通基础设施潜力,加强流通基础设施建设,为全国统一大市场的建设提供良好的贸易条件,促进流通渠道的畅通。

### (四) 充分发挥枢纽的辐射带动作用

枢纽经济具有开放性特征,要充分发挥枢纽的

辐射带动作用,促进国内各枢纽之间的市场融合。枢纽经济对市场的带动作用主要体现在三方面。首先,通过枢纽经济的发展,使枢纽区域内部市场交易更加畅通,市场交易成本降低,生产效率提升,市场客体丰富,市场需求旺盛。其次,吸引枢纽周边的要素和商品进入枢纽市场进行交易,通过枢纽市场的净化作用的发挥,使这些区域的市场也逐渐被枢纽市场同化,成为枢纽市场的一部分。最后,向外延伸,把全国所有市场纳入到枢纽市场中,全国一体化的市场就此形成。

枢纽经济在发挥辐射带动作用时要注意处理不同枢纽之间的关系。如果处理不好,就会引发不同枢纽市场之间的分割和对立,对国内统一市场的建设带来不利的影响。要认真分析各枢纽在市场主体、交易方式、市场客体等方面的差异,找出二者的共同点,促进不同枢纽的协同发展,最终实现国内市场的有机融合。

### (五) 建立统一开放透明的市场规则

市场规则统一是统一大市场建立的重要基础和前提。我国不同的枢纽区域往往出台各种优惠政策支持本地企业的发展,但是有些政策却与建立全国统一大市场相悖。部分政策对外地企业设置了种种壁垒,使外地的一些优质企业和商品要素难以进入本地市场,从而阻碍了全国统一大市场建设的步伐,对区域市场的融合带来了不利影响。

一些枢纽城市为了发展经济,市场只对本地区企业和部分外资企业开放,而对外地民营企业设置了各种障碍和壁垒。外地民营企业进入枢纽城市发展的难度很大,影响了它们进行市场开拓的积极性和主动性,这不利于资源的合理流动和优化配置,妨碍了市场的发展和统一,为全国统一大市场的建设带来了不利的影响。

因此,必须下大力气解决不同枢纽之间市场规则不统一、不透明的问题,对那些阻碍统一大市场建设的种种不合理的地方规章必须予以清理和废除,破除区域之间的“政策门”和“玻璃门”,制定全国统一的市场规则,促使商品和要素在不同枢纽之间自由流动,使枢纽在遵循全国统一的市场规则的前提下,发挥各自的特色和优势,提升交易效率和流通效率,使枢纽经济成为我国经济发展的启动器和带头兵,促使我国统一大市场不断发展、更加繁荣。

### 参考文献

[1] Christaller W. Central Places in Southern Germany[M]. New Jersey:



- Prentice-Hall, 1966: 60-62, 68-69, 72.
- [2] And Paul Krugman. The new economic geography: past present and the future[J]. *Papers in Regional Science*, 2004(1): 139-164.
- [3] 贺兴东,汪鸣. 枢纽经济发展趋势与实现路径[J]. *中国经济报告*, 2021(5): 5-10.
- [4] 贺兴东,汪鸣. 立柱架梁 开启现代流通体系建设新局面[N]. *经济参考报*, 2022-02-11(1).
- [5] 张琦,李同昇,宋琼. 陕西发展枢纽经济的经济地理学解析: 机遇、挑战与对策[J]. *未来与发展*, 2019(3): 105.
- [6] 向爱兵,黄征学. 枢纽经济: 内涵特征、发展逻辑与演化趋势[J]. *理论与现代化*, 2022(5): 31-42.
- [7] 宫银峰. 关于我国枢纽经济发展的多维思考[J]. *中州学刊*, 2020(5): 39-45.
- [8] 马歇尔. *经济学原理*[M]. 刘生龙,译. 北京: 中国社会科学出版社, 2008: 65-66.
- [9] 亚当·斯密. *国富论: 上卷*[M]. 郭大力,等译. 江苏: 译林出版社, 2011: 67-69.
- [10] 罗伯特·布伦纳. 马克思社会发展理论新解[M]. 张秀琴,等译. 北京: 中国人民大学出版社, 2015: 49-50.
- [11] 张定胜,杨小凯. 国际贸易、经济发展和收入分配[J]. *世界经济*, 2004(9): 3-12.
- [12] 刘志彪,刘俊哲. 区域市场一体化: 全国统一大市场建设的重要推进器[J]. *山东大学学报(哲学社会科学版)*, 2023(1): 103-111.
- [13] 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): 104-111.
- [14] 柳思维. 关于促进形成强大国内统一市场体系的思考[J]. *湖南大学学报(社会科学版)*, 2020(1): 34-39.
- [15] 沈国兵. 积极建设要素市场化配置、国内国际竞争有序的统一大市场[J]. *中国经济评论*, 2021(4): 80-83.
- [16] 李德昌,胡大白. 四论系统复杂与创新的势科学机制及其应对战略[J]. *系统科学学报*, 2016(4): 58-63.
- [17] 储东涛. 在实践中深化对枢纽经济的理论认知[J]. *经济研究*, 2010(6): 52-57.
- [18] 郭鹏飞,胡歆韵. 基础设施投入、市场一体化与区域经济增长[J]. *武汉大学学报(哲学社会科学版)*, 2021(6): 141-157.
- [19] 陈甬军,丛子薇. 更好发挥政府在区域市场一体化中的作用[J]. *财贸经济*, 2017(2): 5-19.
- [20] 阮刚群,邵应华,虞奕莹. 内陆开放枢纽中心城市建设: 国际经验与启示[J]. *中国外资*, 2022(23): 70-75.
- [21] 刘志彪,孔令池. 从分割走向整合: 推进国内统一大市场建设的阻力与对策[J]. *中国工业经济*, 2021(8): 20-36.
- [22] 莫大喜. 纽约建设创新引领型全球城市的经验及启示[J]. *特区实践与理论*, 2019(1): 59-64.
- [23] 宿凤鸣,张永水. 伦敦交通运输枢纽发展经验及启示[J]. *综合运输*, 2011(9): 66-72.

## Theoretical logic, Practical Problems and Realization Path of Hub Economy Boosting the Construction of a Unified National Market: From the Perspective of Regional Commodity Factor Agglomeration

Ran Jingfei Qiao Zhi

**Abstract:** Promoting the construction of a unified national market is an inevitable requirement for achieving high-quality development in China. The unique advantages of hub economy in gathering resources and factors and integrating regional markets have an important driving role in building a unified national market. However, in the current process of promoting the construction of a unified national market in China's hub economy, there are still some problems such as lack of industrial layout planning, imperfect modern circulation system, lack of regional exchanges, and inconsistent market rules. By drawing on the experience of developed countries in promoting the construction of a unified national market, such as New York mode, London mode, Tokyo mode, and Hamburg mode, it is concluded that the path for Chinese hub economy to promote the construction of a unified national market lies in scientifically formulating a development strategy for the hub economy, promoting the high-quality development of the hub manufacturing industry, improving the circulation infrastructure construction of the hub, giving full play to the role of the hub's radiation and establishing uniform, open and transparent market rules.

**Key words:** hub economy; a unified national market; agglomeration effect

责任编辑:刘 一