

粤港澳大湾区枢纽经济发展： 基本特征、演化阶段与提升进路

郭跃文 吴大磊

[摘要] 构建新发展格局背景下，枢纽经济已成为各地竞相培育发展的增长点和新动能。粤港澳大湾区作为水陆空多式联运的交通网络要道，是我国现代物流体系、现代商贸体系建设的交通骨干地区，也是连接国内国际两个市场、链接“双循环”的重要枢纽。枢纽经济在大湾区发展中扮演重要角色，其发展过程呈现实体基础夯实、枢纽偏好型产业集聚壮大、枢纽城市崛起和多类型枢纽融合四个阶段。发展枢纽经济，有助于激发粤港澳大湾区发展新动能，提升全球价值链控制力、强化“双循环”战略支点、创新中国参与全球化模式。应立足推动实现由“物理枢纽”到“功能枢纽”再到“规则枢纽”的跃迁，处理好集聚发展与辐射扩散的关系，在集聚资源要素基础上做好牵引带动、优势转化；处理好传统枢纽与新型枢纽关系，在巩固提升传统优势中聚力打造新优势；处理好硬枢纽和软枢纽关系，在强化“硬软联通”中实现协同融合、互动并进；处理好对内辐射与对外架接关系，善用国内国际两个市场两种资源拓展发展新空间，充分发挥粤港澳大湾区枢纽经济的集聚、增值和扩散功能，加快建设国际金融枢纽、区域信息枢纽、国际科创中心、高水平人才聚集地。

[关键词] 交通枢纽 枢纽经济 湾区经济 粤港澳大湾区

[中图分类号] F061.5 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1000-114X(2025)06-0070-14

引言

枢纽经济是经济与交通运输融合发展的产物。作为一种新经济模式，枢纽经济可强化区域资源整合能力，促进各类资源与生产要素加速流动，推动技术市场整合与创新升级。2019年9月，习近平总书记出席北京大兴国际机场投运仪式时强调，“要建设更多更先进的航空枢纽、更完善的综合交通运输系统，加快建设交通强国。”2024年7月，党的二十届三中全会审议通过的《中共中央关于进一步全面深化改革 推进中国式现代化的决定》强调，“建设大宗商品交易中心，建设全

作者简介：郭跃文，广东省社会科学院党组书记、研究员，广东省习近平新时代中国特色社会主义思想研究中心特约研究员；吴大磊，广东省社会科学院研究员，广东省习近平新时代中国特色社会主义思想研究中心特约研究员。广州 510635

球集散分拨中心，支持各类主体有序布局海外流通设施，支持有条件的地区建设国际物流枢纽中心和大宗商品资源配置枢纽。”2019年发布的《交通强国建设纲要》提出，“依托京津冀、长三角、粤港澳大湾区等世界级城市群，打造具有全球竞争力的国际海港枢纽、航空枢纽和邮政快递核心枢纽，建设一批全国性、区域性交通枢纽，推进综合交通枢纽一体化规划建设……大力发展战略枢纽经济。”2021年发布的《国家综合立体交通网规划纲要》提出，“粤港澳大湾区实现高水平互联互通，打造西江黄金水道，巩固提升港口群、机场群的国际竞争力和辐射带动力，建成具有全球影响力的交通枢纽集群。”“发展交通运输平台经济、枢纽经济、通道经济、低空经济。”《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》提出，“推进粤港澳大湾区基础设施互联互通，优化航运和航空资源配置，加强港澳与内地的交通联系，支持香港提升国际航运、国际航空枢纽地位”“探索枢纽土地综合开发等多样化支持政策”。由是观之，提升综合交通枢纽地位，大力发展战略枢纽经济，是今后一段时期我国综合交通发展的重点任务之一。进入新发展阶段，随着高铁、高速公路、机场、港口建设项目的推进，我国综合交通基础设施网络基本成型，区域间交通网络日益完善，带动更多地区通过交通枢纽聚合资源要素。大力发展战略枢纽经济，为全面服务和融入构建新发展格局，打造区域经济新增长点，促进区域经济高质量发展注入全新动能。

枢纽经济是一种通过创新生产要素聚集和资源配置方式形成的新型经济组织形态，其基本发展理念在于发挥各类枢纽集聚资源要素的功能，从而提升经济发展效率，为制造业和现代服务业的规模经济发展创造新环境。^①随着新技术、新产业、新业态、新模式不断涌现，枢纽的作用不再仅限于物流集散地，而是逐渐演进为信息、资金与技术等多元要素集聚与扩散的平台。因此，枢纽经济的概念应包括狭义和广义两个层面，狭义的枢纽经济是基于交通枢纽的物流和人流集聚的经济模式，依托铁路、公路、机场、港口等交通设施产生集聚效应，促进物流、人流、信息流和资金流的集聚与扩散；广义的枢纽经济不局限于交通的集散效应，更多是以要素的流动与融合为特征，形成信息枢纽、金融枢纽以及创新枢纽等，通过信息流、资金流和技术流的集聚与扩散，实现区域内外资源的高效配置和产业链的优化升级。因此，从广义上看，枢纽经济具有更显著的智能化与高端化特征，能够通过技术进步和制度创新优化资源配置，重塑产业链、供应链和价值链，通过跨行业、跨领域、跨地区的互动与协同，促进产业高级化和多样化发展，推动地区经济形态向高级化、复杂化方向演进。

粤港澳大湾区是我国开放程度最高、经济活力最强的区域之一，在国家发展大局中具有举足轻重的战略地位。在地理区位上，粤港澳大湾区是海上丝绸之路的重要起点和连接太平洋、印度洋航运的重要枢纽，向西、向东和向南都可通达世界重要经济区。作为水陆空多式联运的交通网络要道，粤港澳大湾区是畅通国内大循环、联通国内国际双循环的重要枢纽。粤港澳大湾区拥有5个万亿元级城市、9个万亿元级产业集群，^②修建了媲美世界三大湾区的高速公路网和轨道交通网、世界级的港口群和机场群，^③各城际间的商品、生产要素高效流动，枢纽经济的集聚、增值和扩散

^① 贺兴东、汪鸣：《枢纽经济发展趋势与实现路径》，《中国经济报告》2021年第5期。

^② 5个万亿元级城市：广州、深圳、香港、佛山、东莞；9个万亿元级产业集群：新一代电子信息、轻工纺织、先进材料、绿色石化、现代农业与食品、智能家电、软件与信息服务、汽车、新能源产业集群。

^③ 粤港澳大湾区打造“轨道上的大湾区”和“航线上的大湾区”成效显著，截至2023年底，大湾区铁路运营里程超2700公里，城市轨道运营里程1373公里，位居全国前列；粤港澳三地机场客运量累计超过1.7亿人次，旅客吞吐量已超东京、纽约、旧金山等国际一流湾区。详见郭跃文、王廷惠、李宜航：《粤港澳大湾区建设报告（2024）》，北京：社会科学文献出版社，2024年，第6—8页。

功能充分发挥，用不到全国0.6%的国土面积，创造出了全国九分之一的经济总量。在基础要素与新型要素集聚发展的推动下，粤港澳大湾区枢纽经济发展经历了从交通枢纽群向多元枢纽、枢纽城市群演进的过程，具有重要的理论研究价值与示范意义。同时，在国际环境日益复杂，国际贸易体系出现诸多不稳定因素的形势下，进一步发展枢纽经济，有利于提升粤港澳大湾区在国内大循环中的枢纽地位和国内国际双循环中的门户作用，在更宽领域、更广范围统筹用好国内国际两个市场两种资源，增强对全球要素资源的吸引力，提升中国全球产业链价值链控制能力，有利于强化国家经济安全屏障，优化区域经济格局，为“双循环”提供安全锚点，乃至对于创新中国参与全球化的模式具有重要战略意义。

一、粤港澳大湾区枢纽经济的基本特征

湾区靠湾而生、依港而兴，港口、交通物流、城市与湾区地理形态相结合孕育了独特的湾区经济。港口经济、集聚经济和网络经济高度融合，是湾区经济的显著特征。^①枢纽经济既是湾区经济的重要组成部分，又是湾区经济向更高阶段发展演化的重要引擎。枢纽经济吸引和集聚高端生产要素，并通过高效组织方式和服务能力，将要素辐射、配置到更广阔腹地，形成极化和辐射效应；枢纽经济通过一体化的交通和信息网络，将多个枢纽节点和城市连接成一个有机整体，呈现出“面”的互联和协同效应。同时，枢纽经济向更高形态能级的跃迁，进一步增强了高端要素的吸附力与辐射力，湾区经济的体制机制创新（如粤港澳的“软联通”）又进一步增强了枢纽经济的极化与扩散的效率和范围。因此，两者在结构上呈现节点与网络、在发展上呈现共生与演进的关系。粤港澳大湾区枢纽经济，既有枢纽经济的一般性特征，又因地处湾区而在空间形态和经济模式上具有独特性特征。

（一）湾区型枢纽经济的一般特征

其一，强集聚性。枢纽经济的一大优势是可以磁吸人、财、物和技术、信息等生产要素，通过高度聚集各类资源和要素，充分发挥各种资源和枢纽设施的作用，激发经济发展动力；^②针对湾区型枢纽经济而言，得益于湾区内多个核心城市和交通枢纽的高度集成，区域内资源、要素、产业等均达到高度集聚状态。这种集聚效应促进了区域内的生产要素流动和产业协同发展，使得湾区成为吸引国内外资本、技术和人才的关键节点。例如，深圳的高科技产业、广州的现代制造业和香港的金融服务业相互融合，形成了一个强大的产业、人才和资本聚集地，提升了大湾区的整体经济水平，促进了区域内外的合作和互动，推动了湾区型枢纽经济的进一步发展。

其二，强溢出性。枢纽型经济通过城市持续向周边地区溢出商品、资金、技术、人才、信息和服务等要素，从而优化资源配置，提高经济效益；通过集聚形成特定产业组织形式，特别是具有规模经济的产业，并深度整合、优化重组各类生产要素，使其沿周边地区扩张辐射。^③湾区型枢纽经济通过完善的交通网络、金融、信息和科技等要素的辐射，影响着周边乃至全球的经济格局。粤港澳大湾区内的香港、广州和深圳等核心城市，推动了区域外部的经济互动和合作，形成了强大的辐射能力。

其三，迭代周期性。枢纽经济的规模、能级与产业发展水平之间存在正向互动关系，即规模

^① 马忠新、伍凤兰：《湾区经济表征及其开放机理》，《改革》2016年第9期。

^② 储东涛：《在实践中深化对枢纽型经济的理论认知》，《中共南京市委党校学报》2016年第6期。

^③ 赵伟伟：《枢纽经济及其发展机制——以中国交通枢纽经济为例》，《人文地理》2020年第3期。

越大、能级越高，对产业发展的带动作用就越强。^①产业发展和能级提升会进一步促进枢纽经济规模的扩大。枢纽能级的提升和经济规模的扩大又能吸引更多产业聚集，推动枢纽经济不断迭代升级，实现规模递增。伴随着产业结构的不断调整优化，枢纽经济的功能和角色也在持续演变。最初，湾区主要依靠交通和物流枢纽支撑经济发展，随着科技、信息、金融等新兴产业的崛起，湾区型枢纽经济逐渐向技术创新和服务业集聚转型，其枢纽功能亦在不断适应新的经济环境，这种周期性迭代提升了湾区型枢纽经济的全球竞争力。

（二）湾区型枢纽经济的独特特征

湾区型枢纽经济的独特性特征是由湾区经济的独特性所决定的。湾区经济超越了行政边界，实现了区域间的深度融合发展，是一种开放型、创新型的经济模式。^②在空间发展上，湾区经济表现出高度的区域一体化，通过交通网络和港口的集聚效应，形成紧密相连的城市群，^③呈现出联系网络高度发达、要素高度集聚、资源高效配置、经济高度开放等特征，^④具体而言：

第一，地理条件独特性。依托于湾区独特的地理条件，湾区型枢纽经济具有更加便捷的海上交通网络。得益于深水港口的存在，湾区作为航运枢纽，能够更加顺畅地连接全球航运网络，是国际贸易的重要枢纽。一是具有更加完善的开放经济形态。便捷的海上交通网络能够快速、高效地引入外部资源，促进湾区内产业、资本和人才流动，形成开放型经济结构。二是具有更加优越的地理环境吸引力。湾区地理环境优越，气候宜人，丰富的资源禀赋和优良的城市环境使其成为国际资本、跨国公司、高级人才和科创高端要素的重要汇聚区，进一步推动了创新与高端产业的快速发展。综观国际主要湾区，均是依托地理位置的独特优势，构建了以贸易、金融和科技为核心的区域经济生态体系。在这种空间结构的支撑下，湾区型枢纽经济实现了高度开放与资源集聚的统一。

第二，国际经济融合性。湾区型枢纽经济具有高度的国际化特征，通过贸易网络、跨国公司和全球化的资本流动融入国际经济体系。湾区经济在港口物流、金融服务和国际产业链分工中具有核心地位，赋予湾区型枢纽经济独特的国际经济融合性特征。国际化的港口集群是湾区型枢纽经济的重要物质基础，与内陆型枢纽经济相比，湾区型枢纽经济在国际经济的开放性和融合性方面具有天然优势。此外，跨国企业和国际组织在湾区设立总部或研发中心，不仅加强了湾区经济的全球影响力，还为吸引外资、技术和高端人才提供了坚实基础。例如，纽约湾区是典型的国际移民之都和多元文化大熔炉，旧金山湾区的硅谷地区，从事计算机与数学、金融服务业、建筑与工程的高端人才，超过一半出生于外国；东京湾区是日本高素质人才最为集中的地区，也是亚太地区人员流动最频繁的地区之一。^⑤粤港澳大湾区依托香港作为国际金融中心的优势，通过自由港和离岸金融服务实现与全球经济的深度对接。同时，湾区型枢纽经济内部通常具备多元化的文化环境和强大的开放精神，拥有国际化合作的社会基础和制度保障，易于形成开放、包容且极具竞争力的经济生态。

① 王媛：《枢纽经济赋能产业高质量发展的逻辑、难题与路径》，《中国发展观察》2024年第10期。

② 毛艳华、荣健欣：《粤港澳大湾区的战略定位与协同发展》，《华南师范大学学报（社会科学版）》2018年第4期。

③ 张昱、眭文娟、谌俊坤：《世界典型湾区的经济表征与发展模式研究》，《国际经贸探索》2018年第10期。

④ 许勤：《加快发展湾区经济服务“一带一路”战略》，《人民论坛》2015年第6期。

⑤ 王京生：《世界四大湾区人才流动比较分析及启示》，《特区实践与理论》2022年第3期。

第三，城市群协同多中心性。湾区城市群的核心城市往往各具价值与功能优势，能通过城市之间的功能互补与产业分工合作提升区域整体竞争力。城市群的多中心性有助于强化和放大枢纽型经济的集聚和倍增效应。例如，粤港澳大湾区“9+2”城市群中，香港以金融和航运见长，深圳在科技创新方面颇具全球竞争力，广州则作为区域商贸中心提供物流和制造业的支持。粤港澳大湾区城市群制造业、金融业和教育业的集聚融合加速了区域科技创新水平提升。再例如，旧金山湾区中，旧金山是金融中心与全球商业枢纽，硅谷则以科技创新著称，两者通过高度的产业分工合作形成了强大的经济竞争力。多中心模式还使资源在区域内分布更加均衡，如纽约湾区中，曼哈顿作为全球金融中心，周边的新泽西和布鲁克林通过高效的交通和信息网络为区域提供了制造业和技术创新等支撑功能。这种协同合作不仅疏解了曼哈顿的过度载荷，还通过高效的交通和信息网络实现了资源要素的快捷流动。

第四，高端服务业领先性。世界级湾区往往在产业结构方面更偏向高端服务业和知识技术密集型产业。金融服务、专业咨询、研发设计和文化创意等高端服务业是湾区经济增长的核心动力源。例如，香港作为粤港澳大湾区的金融核心，不仅在资本市场和风险管理方面处于国际领先地位，还通过服务区域内的高科技企业推动整体经济的发展。经验表明，湾区型枢纽经济能实现枢纽偏好型产业和高端服务业的有效融合，^①形成新兴增长点和动力源。

第五，技术创新引领性。作为创新驱动型经济的代表，湾区依托高度集中的研发资源和成熟完善的创新生态系统，推动技术创新的快速迭代和应用转化。将人才高度集中于战略性新兴产业的重点集聚城市可有效提升整体创新产出。^②旧金山湾区凭借硅谷的全球科技创新优势，引领了互联网、人工智能及半导体等高技术领域的深刻变革，吸引了大量风险投资和全球顶尖人才。东京湾区在机器人技术、自动化制造等领域的技术突破，加速了全球产业结构的升级。而洛杉矶湾区则通过文化创意产业的技术创新，推动了全球娱乐产业的技术革新。粤港澳大湾区则依托横琴、前海、南沙、河套四个重大战略合作平台，打造全球科技产业链的重要节点，强化枢纽经济的技术创新驱动作用，促进枢纽经济跨行业、跨领域、跨地区的互动与协同，推动枢纽经济向高级化、复杂化方向演进。

湾区型枢纽经济的独特性，决定了其与内陆型枢纽经济在地理特征、主导产业、国际化程度、城市格局、创新生态及政策支持等方面展现出明显的差异性（表1）。

表1 内陆型枢纽经济和湾区型枢纽经济对比

维度	内陆型枢纽经济	湾区型枢纽经济
地理特征	多为内陆枢纽，依靠陆空交通网络	依托沿海区域、港口和航空优势，连接全球经济
主导产业	传统制造业与物流业	高新技术产业与服务经济
国际化程度	国际化程度相对较低，多服务于国内市场	国际化程度高，深度融入全球化经济
城市格局	单一核心城市主导	多中心、城市群协同发展
创新生态	创新生态相对薄弱，依赖外部技术	高度创新驱动，形成完善的创新生态系统
政策支持	偏重于区域交通与物流设施的建设，政策导向“向内整合”	更多外向型、跨区域协调政策，注重“向外突破”

^① 枢纽偏好型产业是指对枢纽功能依赖度高、在区位选择上高度倾向于布局在各类经济枢纽（如交通枢纽、信息枢纽、金融枢纽、创新枢纽等）及其直接辐射范围内的特定产业。

^② 余振、李锦坡、蒋盛君：《高端人才空间集聚与后发国家创新发展——来自中国个体专利数据的证据》，《经济研究》2024年第8期。

湾区型枢纽经济依托沿海区域的地理优势，通过港口和航运实现与全球经济的深度连接，而内陆型枢纽经济则多依赖内陆交通网络，服务于国内市场。在主导产业上，湾区型枢纽经济以高新技术产业和服务经济为核心，而内陆型枢纽经济则更倾向于传统制造业和物流业。在国际化程度方面，湾区型枢纽经济的对外贸易依存度高，具有更深的全球经济融入能力，而内陆型枢纽经济则主要集中于区域内部的经济活动。在城市格局上，湾区型枢纽经济采用多中心城市群的协同发展模式，通过多个功能性城市的分工合作提升整体竞争力，而内陆型枢纽经济往往以单一核心城市为主导，大城市与小城市之间的网络链接较为松散。在创新生态方面，湾区型枢纽经济高度依赖科技驱动和知识经济，拥有完善的创新体系和强大的研发能力，而内陆型枢纽经济的创新能力相对较弱，更依赖外部技术的引入。在政策支持方面，湾区型枢纽经济更多是获得外向型、跨区域和协调型的政策支持，政策导向具有“向外突破”特征，政策的国际化程度更高；而内陆型枢纽经济则更多依赖于面向区域交通与物流设施的单一型政策支持，政策更注重“向内整合”。这些特性使湾区型枢纽经济在国际化背景下具有更强的经济竞争力和可持续发展能力。

二、粤港澳大湾区枢纽经济发展的演化阶段

湾区经济与枢纽经济具有同根性和同源性，枢纽经济在粤港澳大湾区经济发展中发挥着先导性、基础性和引领性作用，一批客运枢纽、物流枢纽、港口枢纽、航空枢纽逐步形成并发展壮大，成为了资源要素的集聚地和配置中心，助推大湾区经济迅速实现腾飞。在“一国两制”的独特背景下，粤港澳大湾区充分挖掘并持续拓展自身比较优势，逐步成为对内经济辐射、对外开放联通的重要枢纽。^①改革开放以来，特别是1997年香港、1999年澳门回归祖国后，粤港澳三地人员来往更加频密，经济联系更加紧密，经济规模不断发展壮大，枢纽经济的发展经历了实体基础夯实、枢纽偏好型产业集聚壮大、枢纽城市崛起和多类型枢纽融合等四个演化阶段，日益成为建设世界级湾区的重要推动力量。

（一）初步形成阶段：枢纽经济发展的实体基础不断夯实

改革开放以来，珠三角地区率先踏上交通基础设施建设的创新跨越之路。1981年，借助毗邻香港、澳门的地缘优势，珠三角率先引入港澳资金，修建了广珠公路四座大桥、江南大桥、广深公路中堂大桥等项目，开启了“贷款修路（桥），收费还贷”的先河。这一创新举措不仅解决了当时交通建设资金短缺的难题，更为全国交通建设投融资改革提供了极具价值的范例。同期，东莞市高埗大桥动工，作为全国首座集资收费桥，其建成标志着一种新型交通建设融资方式的成功实践。随后，该模式由广东走向全国，得到广泛推广，有力推动了我国交通基础设施建设跨越式发展的进程。1988年，广东集资建桥超过千座，被评为广东改革开放十件大事之一。^②

20世纪90年代，香港、澳门回归祖国之后，珠三角地区的交通基础设施建设全面提速。1992年，客运吞吐量长期位居全国前列的广州白云机场开启了规模宏大的五倍扩建工程，旨在提升机场的运营能力与服务水平，以适应日益增长的航空运输需求。扩建后的白云机场在航线拓展、旅客吞吐量和货物运输量等方面实现了显著增长，巩固了其在国内航空运输领域的枢纽地位。1994

^① 郭跃文、刘佳宁：《金融强国建设目标下粤港澳大湾区国际金融枢纽建设的历史逻辑、时代价值与战略展望》，《南方经济》2024年第6期。

^② 《广东改革开放史》课题组：《广东改革开放史（1978～2018）》，北京：社会科学文献出版社，2018年，第113—114页。

年7月，粤港合资建设的广深高速全线通车，连通了广州、东莞、深圳和香港，贯通了广东经济发展的“大动脉”，成为全国最繁忙的高速公路之一，带动了沿线地区经济的高速发展。1996年，广东高速公路通车里程达到700公里，约占全国高速公路总里程的20%，标志着珠三角地区初步构建起较为完善的高速公路网络。港口建设方面，凭借优越的地理位置和先进的港口设施，广州港、深圳港早在20世纪90年代就已成为我国对外贸易的重要门户和物流运输的关键枢纽。香港连续多年成为全球最大的货柜（即集装箱）港口，2000年香港集装箱吞吐量就达到1810 TEU，位居全球港口首位。同时，香港拥有全球最大的国际航空货运港，1999年香港机场货物吞吐量达到201万吨，位居世界第二，是名副其实的全球重要航空货运枢纽。^①

在此阶段，珠三角地区综合运输体系初步形成。高速公路、港口、航空等多种交通运输方式得到快速发展（表2），形成了一批客运、货运、航运交通枢纽。不仅极大地改善了区域内的交通运输条件，更成为资源要素流动的关键节点，推动物流、客流和人才的集聚、增值和扩散，为粤港澳“前店后厂”式产业分工体系的高效运作提供了便捷的交通运输支撑。

表2 粤港澳地区交通综合枢纽的形成与发展^②

类别	指标名称	1995年	2000年	2010年	2023年
公路	高等级公路里程（万公里）	0.04	0.12	0.48	1.15
	客运量（万人）	119354	99417	442224	60923
铁路	铁路货物周转量（亿吨公里）	252.1	300.6	333.82	370.84
	铁路客运量（万人）	5455	7090	11674	36939
航空	民航航站架次（万次）	17.7	23.6	58.56	105.28
	民航机场客运量（万人次）	4361	5685	12274	16055
港口	港口集装箱吞吐量（万TEU）	—	862.68	4360.14	7209.26
	港口货物吞吐量（万吨）	14381	22933	97779	164200

（二）极化发展阶段：交通枢纽带动枢纽偏好型产业集聚发展并形成规模经济

随着交通枢纽功能的日益完善，粤港澳三地凭借优越的交通条件和区位优势，吸引了依托海运、空运与公路的物流、跨境电商、航空货运等大量枢纽偏好型产业集聚，为枢纽经济注入了强大的内生动力。^③枢纽偏好型产业通过形成产业链集群，促进了产业上下游联动，进一步提升了枢纽能级，带动城市和区域经济发展。

在广州、深圳和珠海等地进行大规模港口建设和交通基础设施升级的背景下，粤港澳地区物流产业应运而生并迅速崛起。2001年，广东交通运输、仓储和邮政业增加值占比达到20.1%；2011年，广东交通运输、仓储和邮政业吸纳就业人数达61.8万人，位居第三产业吸纳就业人数首位。^④深圳的盐田港自1994年开港后，迅速成为全球重要的集装箱港口之一，其深水泊位和高效的装卸设备吸引了众多国际航运公司和物流企业入驻，航线覆盖全球，成为中国大陆远洋集装箱

① 国家计委宏观经济研究院课题组：《香港内地合作发展现代物流业》，《宏观经济研究》2002年第6期。

② 数据来源：民航机场客运量为广州、深圳、香港和澳门机场客运量加总，数据来自相关年份《中国民航局统计年鉴》《广州统计年鉴》《深圳统计年鉴》《澳门统计年鉴》以及相关民航集团年报；其他指标数据来自相关年份《广东统计年鉴》《广东科技年鉴》。限于数据可得性，高等级公路里程、铁路货物周转量、铁路客运量、民航航站架次为广东省数据，其他数据为珠三角数据。

③ 冉净斐、李国政：《理论、现实与进路：枢纽经济赋能全国统一大市场建设》，《经济体制改革》2023年第5期。

④ 《广东改革开放史》课题组：《广东改革开放史（1978～2018）》，第302—303页。

班轮密度最高的单体码头。同期，广深铁路陆续完成三线、四线改造。交通基础设施的提质升级催生了一批国内知名的物流公司，如顺丰、四方以及华运等，这些物流企业依托完善的交通网络，构建起了高效便捷的区域内外货物流通体系，有力地促进了商品流通和经济循环。

2001年，中国正式加入WTO，外资开始大规模涌入，粤港澳三地参与全球化生产和贸易的程度更加深入。广东毗邻香港，具有地缘和劳动力成本优势，成为承接香港制造业转移的首选之地，珠三角逐渐成长为以“三来一补”和“两头在外”为主要特色的加工基地，逐步成为世界制造基地。深圳敏锐捕捉到国际跨境电商发展的趋势，凭借良好的制造基础和全球供应链优势，依托深圳机场和盐田港的货运通道，大力发展战略电商。^①拓展海外市场，既将中国产品推向全球，又引进国外的优质商品，促进了国际贸易繁荣。凭借发达的交通网络以及丰富的廉价人力资本，广东吸引了一大批来自欧美、日本、韩国的企业在深圳、东莞、中山、广州、惠州、珠海等地投资设厂，发展电子、纺织、家电等多个劳动密集型产业，推动珠三角地区形成了完整的产业链。

2003年《内地与港澳关于建立更紧密经贸关系的安排》(CEPA)协议的签署，对于粤港澳三地合作发展具有里程碑式意义。在现代物流枢纽高速发展的基础上，该协议突破了粤港澳地区内部长期存在的制度藩篱，有力促进了传统产业和高新技术产业空间分工体系的重塑。珠三角地区凭借日渐强大的制造业基础，与香港高度发达的高端服务业实现了深度融合发展，形成了各具特色、优势互补的枢纽偏好型产业集群。如香港的金融、法律、会计等高端服务业为珠三角制造业提供了专业的服务支持，帮助企业提升管理水平和市场竞争力；珠三角的制造业则为香港服务业提供了广阔的市场空间，促进了香港服务业的多元化发展。

在这一阶段，交通枢纽所具有的强大集聚黏性使粤港澳地区成为国内外资源要素的重要集聚地和配置中心。随着粤港澳三地参与国际贸易分工的深化、综合交通枢纽能级的提升，大量生产要素快速向该区域汇聚，促进枢纽偏好型产业快速发展，形成枢纽指向性、关联性强的产业集群和区域增长极，通过极化与溢出效应链接枢纽和城市，促进城市与区域资源集聚和优化整合，提升了该区域在全球产业分工体系中的地位和影响力，为枢纽经济的持续升级和拓展奠定了坚实的产业基础。

(三) 辐射扩散阶段：枢纽经济驱动枢纽城市形成与发展

增长极理论认为，区域经济发展通常是一个动态的、不平衡的过程，通过将有限的资源集中于具有发展潜力的枢纽区域，借助极化和扩散效应，实现从不平衡到平衡的循环发展，从而推动整个区域经济的高效增长。随着全球化进程的不断深化和中国区域经济政策的适时调整，粤港澳三地迎来了交通基础设施建设和产业协同发展的关键时期。在这一阶段，枢纽经济的高效联动效应得到了前所未有的增强，产生了一系列“枢纽+”产业体系，广州、深圳等日益发展成为枢纽型城市，成为推动粤港澳大湾区发展的新引擎。

广州积极整合区域内各类资源，不断强化自身综合枢纽功能，逐步发展成为具有重要国际影响力的门户型城市。例如，南沙新区作为广州枢纽经济发展的重点区域之一，充分发挥自贸区政策优势，出台包括税收优惠、财政补贴和土地优惠等政策，吸引了大量高端物流、金融和航运企业入驻，提升了南沙新区的产业层次和经济实力，进一步强化了广州在大湾区内的资源协调和产业带动能力。与此同时，广州会展经济持续繁荣发展，以广交会为代表的一系列展会经济在国际

^① 深圳跨境电商的“坂田五虎”——莱斯科技、泽汇、宝视佳、公狼、智汇创想，“华南城四大天王”——傲基、有棵树、通拓、赛维，大多发迹于这一时期。

贸易中发挥着重要的桥梁作用，极大提升了广州的国际贸易枢纽地位。

深圳凭借高新技术产业领域的突出优势和创新驱动的经济发展模式，迅速崛起为全球知名的科技创新型枢纽城市。以华为、中兴、大疆为代表的科技企业崛起，不仅推动了深圳产业的转型升级，还通过技术创新和产品输出，强化了深圳的全球创新枢纽地位。华为凭借在5G通信技术领域的卓越研发成果，占据了全球通信市场关键地位；大疆凭借在无人机领域的创新技术，成为全球无人机行业的领军企业。同时，在枢纽经济的带动下，深圳实现了港口经济与制造业的深度融合，盐田港和前海分别成为重要的国际物流和金融服务中心。

香港长期以来一直保持着其国际金融、贸易和航运中心的地位，拥有完善的金融市场体系和监管机制，吸引了全球众多金融机构设立总部或分支机构。如2015年，香港金融业对GDP直接贡献16%，间接创造出10万个职位，对本地GDP贡献达6%。香港旅游服务和运输服务行业也表现出色，两者合计贡献了约20%的GDP。此外，香港通过积极推行“枢纽+现代服务业”的发展模式，进一步强化了其在高端服务领域的功能和优势，特别是在航运金融、法律服务和保险等领域，对全球市场的辐射能力得到了显著增强。

在这一阶段，粤港澳三地借助空港、海港、陆港（包括普铁、公路、高铁、地铁等）以及通讯、水利、电力等各类枢纽基础设施，与现代化产业体系深度结合，衍生出多元化的“枢纽+”产业体系。其中，“枢纽+先进制造业”主要集中在深圳和东莞等地，推动了电子信息、通信设备和智能制造等产业高度集聚和快速发展。“枢纽+生产性服务业”则以广州和深圳为核心区域，广州南沙新区和深圳前海合作区吸引了大量物流、金融和供应链企业入驻，服务功能进一步得到优化和提升。“枢纽+现代服务业”以香港为核心，充分依托香港国际化的服务能力，在航运金融和法律服务等领域不断拓展辐射范围，提升国际影响力。“枢纽+生活性服务业”在澳门、香港以及珠江口东岸的部分城市呈现出蓬勃发展的态势，文旅产业、教育和高端医疗服务等领域发展迅速，为区域居民提供了更高质量的生活服务。“枢纽+现代农业”则依托珠三角地区发达的物流网络，将农业生产与冷链运输有机结合，有效促进了区域内外农产品的流通和品牌化发展。2015年，广东枢纽经济规模达到2662.7亿元，位居全国第一，此后一直稳居全国首位。^①

（四）高级衍生阶段：多类型枢纽融合发展释放经济倍增效应

2019年，《粤港澳大湾区发展规划纲要》正式实施，明确提出要将粤港澳大湾区建设成为世界级城市群和国际一流湾区，其中包括建设国际科技创新中心、构建制度型开放区域、打造高水平科技创新载体和平台。在国家战略指引下，粤港澳大湾区迎来了新的发展机遇，大湾区范围内高铁网络高效贯通，大桥隧道纵横交织，机场港口布局密集，各城市间的商品、生产要素高效流动，枢纽经济的集聚、增值和扩散功能充分发挥，枢纽经济进入高级衍生阶段。

在该阶段，大湾区拥有广州、深圳等吞吐量位居世界前列的重要港口群，香港、广州、深圳等城市的航空枢纽具有强大的国际影响力。高效的现代综合交通运输体系不断加速构建，为大湾区经济发展提供坚实的支撑。以珠三角九市为例，2019年完成的货邮吞吐量已达367.5万吨，同比增长7.2%，自2012年起，其货邮吞吐量一直稳定位居全国城市群第2位。大湾区港口集装箱吞吐量超过8000万箱，居世界四大湾区之首。^②此外，随着港珠澳大桥和深中通道等现代化交通枢纽的陆续建成通车，大湾区内部交通网络更加完善，“多核”枢纽城市格局逐渐形成并不断发展。港

^① 枢纽经济规模用交通运输、仓储和邮政业的增加值表征，数据来自相关年份《中国物流年鉴》。

^② 郭跃文、王廷惠：《粤港澳大湾区建设报告（2022）》，北京：社会科学文献出版社，2023年，第42页。

珠澳大桥的建成，加强了香港、澳门与珠三角地区的联系，促进了区域一体化；深中通道的建设则进一步优化了大湾区的交通布局，提升了区域交通效率。这些交通设施的建成使资源要素在大湾区内部更加顺畅地流动辐射、渗透和扩散，进一步拓展了枢纽经济的功能和范围，推动其进一步迈向高级化和复杂化，催生了金融枢纽、信息枢纽、科创枢纽和人才枢纽等一系列新型枢纽。

金融枢纽。粤港澳三地持续推进金融规则衔接、机制对接，金融改革创新不断取得新突破，跨境贸易和投融资便利化水平进一步提升，服务大湾区居民、企业、人才的跨境金融产品实现多项全国首创，初步形成覆盖股票、理财、债券、私募、ETF、保险等领域的“六个联通”。围绕互设金融机构、设立合资银行、开放经营范围等一系列核心举措，积极推动三地市场互动与融合，构建起以银行、证券、保险为主体，多种新型金融业态协同发展的多层次金融体系，是全球有影响力的金融机构集聚地，成为国际和国内资本流动与市场化配置的枢纽。近年来，国家出台金融支持大湾区及横琴、前海建设等重要政策文件，粤港澳三地持续深化股票“深港通”，并推出“互换通”“债券通”“基金通”“跨境理财通”、跨境资金“电子围网”、跨境车险“等效先认”等系列金融改革开放试点项目，架起一座座联通内外的“金融之桥”。自2020年起，人民币成为粤港澳大湾区第一大结算货币，广东作为我国首个金融业增加值突破万亿元的省份，金融对经济增长的贡献率最高达30%，粤港澳大湾区国际金融枢纽建设成效显著。

信息枢纽。粤港澳大湾区信息通信网络、数据与算力设施、融合型基础设施建设持续推进，5G基站约占全国的1/8，广深超级计算中心双核驱动，算力节点优化布局，智能计算资源形成集群。^①大湾区将数据生产要素纳入统计核算和国民经济核算体系，广州海珠区、深圳南山区开展数据要素统计核算试点。大湾区开展以数据产品为标的的交易行为，纵深推进数据要素市场化。广州数据交易所、深圳数据交易所在2022年相继揭牌。截至2024年底，广州数据交易所注册会员超过3100家，覆盖了全国31个省级行政区，交易笔数突破13000笔，交易额超52亿元；深圳数据交易所累计交易规模突破150亿元，累计跨境交易规模超过2.5亿元，是国内跨境交易额最高的数据交易所。依托横琴、前海、南沙、河套等合作平台，广东探索建设“粤港澳大湾区数据特区”，实施“南数北上、北数南下”计划。在技术创新方面，腾讯、华为等科技巨头在数据存储和云计算领域的投入，使得粤港澳大湾区数据处理能力大幅提升，多个大型数据中心集群相继建立，为金融、电子商务、科研等众多行业提供强大的信息处理和存储支持。在信息技术的推动下，湾区内城市纷纷加快向智慧城市转型，通过物联网、大数据分析等先进技术应用，不断提高城市管理效率和服务水平，提升城市竞争力和居民生活质量。粤港澳大湾区凭借完善的信息网络和强大的信息处理能力，已经成为我国数字经济发展的主力军和区域信息枢纽。

科创枢纽。粤港澳大湾区城市群科技与创新资源高度集聚，是中国科技创新能力最强、新质生产力发展最活跃的区域之一。粤港澳大湾区围绕创新与开放，构建具有活力和国际竞争力的现代化产业体系，打造4个重大合作平台和13个特色合作平台，^②以体制机制创新为引领，着力集聚

^① 郭跃文、王廷惠：《粤港澳大湾区建设报告（2022）》，第53页。

^② 4个重大合作平台：前海深港现代服务业合作区、横琴粤澳深度合作区、南沙粤港澳全面合作示范区、河套深港科技创新合作区；13个特色合作平台：中新广州知识城、广州人工智能与数字经济试验区、广州穗港智造合作区、珠海西部生态新区、佛山南海粤港澳合作高端服务示范区、佛山三龙湾高端创新集聚区、佛山顺德粤港澳协同合作区、惠州潼湖生态智慧区、东莞滨海湾新区、中山翠亨新区、江门大广海湾经济区、江门华人华侨文化交流合作重要平台、肇庆新区。

全球创新资源，深化科技创新合作，加强产业协同发展，打造国际科技创新中心。^①随着综合交通枢纽能级的提升，粤港澳大湾区产业空间布局进一步优化，交通“走廊”串联起世界级产业“连廊”。在珠江口两岸，形成了由珠江东岸电子信息产业带和珠江西岸先进装备制造产业带组成的产业环带，集中了新一代电子信息、智能家电、先进材料、现代轻工纺织、软件与信息服务、汽车、新能源等多个万亿元级产业集群。广深科技创新走廊将广州、深圳两大创新中心与“世界工厂”东莞连接，形成以珠江口东岸电子信息产业带为集聚区，向外辐射扩散的空间格局。广州都市圈围绕先进装备制造、汽车、新一代信息技术、生物医药与健康四大领域，共培育30个产业平台，推动打造四万亿元级产业集群。深圳都市圈以“深圳总部/深圳研发+周边地区制造生产”发展模式逐渐形成产业链“廊道”，新一代电子信息、人工智能等高端制造业集群加速集聚成长。河套深港科技创新合作区支持香港高校和科研机构在园区拓展，通过链接内地资源要素和人才，更好发挥其原始创新优势，在制度创新、空间建设、产业发展、配套服务等方面不断取得新成效，正向世界级科研枢纽目标迈进。

表3 粤港澳大湾区新型枢纽的形成与发展^②

枢纽类别	指标名称	2010年	2015年	2020年	2023年
金融枢纽	金融机构数量（个）	9614	10850	10888	10864
	金融年末从业人员（人）	188919	237771	268065	275903
科创枢纽	规模以上企业R&D人员（万人）	34	49.34	85.7	96.68
	规模以上企业R&D经费（亿元）	669.13172	1435.002	2388.24	3072.79
信息枢纽	发明专利授权数（件）	13691	33477	70695	14314
	固定宽带用户（万户）	—	2630.3	3890	4824
人才枢纽	移动电话年末用户（万户）	9624.6	15009.7	15536.9	17047.2
	高级职称人数（人）	19031	16581	35649	64592
	博士后人数（人）	560	1297	4215	5768

人才枢纽。粤港澳大湾区人才流动和集聚网络正加速形成。近年来，随着粤港、粤澳人才合作协调机制的建立，人才协作深入推进，个税优惠、人才签注、职称评价和职业资格互认、科研资金过境等一系列政策的实施，大幅提升了大湾区人才跨境流动效率，以港澳优势引才、广东产业优势用才留才的“湾区”人才流通网络正加快形成。2024年初，广东与香港、澳门签署推进港澳、粤澳人才合作框架协议，“就业通”“人才通”“社保通”等政策相继实施；横琴、前海、南沙、河套等重大平台相继发布人才政策，实施港澳台高层次人才认定、人才“优粤卡”等政策，引进集聚了一批具有国际视野、熟悉国际规则的高端专业人才。随着人才发展生态不断优化，广东高级职称人数迅猛增长（表3），粤港澳大湾区人才集聚态势日益强劲，珠三角的人才净流入占比从2019年的2.8%提升到2023年的4.3%，7个城市进入中国最具人才竞争力50强城市榜单。^③

① 向晓梅、郭跃文：《新质生产力简论》，广州：广东人民出版社，2024年，第183—192页。

② 数据来源：固定宽带用户数据来自广东省通讯管理局，其他指标数据来自相关年份《广东统计年鉴》《广东科技年鉴》。限于数据可得性，固定宽带用户、高级职称人数、博士后人数为广东全省数据，其他数据为珠三角数据。因相关数据缺失，2023年规模以上企业R&D人员、规模以上企业R&D经费用2021年数据替代。

③ 郭跃文、王廷惠、李宜航：《粤港澳大湾区建设报告（2024）》，第109—116页。

在这一阶段，随着资本、技术、数据、信息等要素在经济发展中的重要性日益提升，依靠互联网、大数据、云计算等现代技术构建的“枢纽空间”快速形成。枢纽经济形态呈现出高端化、智能化、多样化、数字化、绿色化等特点。传统的交通枢纽在枢纽经济中的主导地位正逐步转变，而信息服务型、服务贸易型、知识转化型、金融型、信息网络型、科技创新型等新型枢纽经济形态不断涌现，成为推动湾区经济高质量发展的新赛道。

三、粤港澳大湾区枢纽经济发展的提升进路

世界级大湾区须以综合功能论输赢。粤港澳大湾区枢纽经济要实现由“物理枢纽”到“功能枢纽”再到“规则枢纽”的跃迁，从而推动中国参与全球化模式的空间重构、权力重构和价值重构，必须推动枢纽经济与广东经济、湾区经济的发展相向而行、相互成就，在枢纽经济的支撑保障下，广东实现了从农业大省到全国第一经济大省的蝶变，携手港澳在打造世界一流湾区上迈出了坚实步伐。锚定“一点两地”战略定位，^①粤港澳大湾区发展枢纽经济仍面临着诸多挑战，例如，对中国内陆地区的经济外溢效应不显，辐射带动效应较弱；金融枢纽、科创枢纽等新型枢纽有待进一步壮大；基础研究水平仍不足，科技创新的综合生态还需进一步优化；高层次人才占比低于其他三个世界级湾区，世界级人才高地建设任重道远；^②粤港澳三地规则衔接、机制对接程度还有待进一步提高，枢纽经济发展的“软实力”有待进一步增强。未来，需要在妥善处理集聚与扩散、传统与现代、硬与软、内与外四大关系中塑造湾区经济发展新动能新优势。

（一）处理好集聚发展与辐射扩散的关系，在集聚资源要素的基础上做好牵引带动、优势转化

促进枢纽与产业、枢纽与城市的融通互动，将“通道优势”“流量优势”转化为“经济优势”，是推动枢纽经济发展的关键环节。要促进枢纽与产业、市场、城市互嵌，通过壮大枢纽“主动脉”，畅通内部“微循环”，激活发展“潜能量”。一方面，锚定打造具有世界影响力的湾区型枢纽经济目标，继续拓展大湾区海陆空多元化综合交通网络，加快建设国际一流水平的海港、航空港、铁路港和公路港紧密衔接的综合交通枢纽体系，建立和完善一体化的通关通检和多式联运通关机制，为枢纽产业联通国际市场提供有力支撑。推动枢纽经济与环珠江口100公里“黄金内湾”建设协同发展，通过基础设施互联互通，推动要素自由流动、产业协同创新，催生全新产业协作模式，重塑区域经济格局，构建珠江口东西两岸均衡发展新范式。充分利用新一代信息技术，构建“互联网+”交通枢纽新模式；鼓励社会化平台建设，推进各类平台数据共享和协调联动，依托沿海港口、航空港、铁路港和公路港等实体交通枢纽，推进线上线下融合联动，提升枢纽信息化智能化运行能力。另一方面，利用枢纽营造的产业链供应链组织环境，以及网络辐射条件，做大做强做优枢纽偏好型产业。充分利用大湾区自由贸易试验区、保税区、综保区等平台载体和制度高地，促进交通枢纽与贸易便利化平台形成协同效应。鉴于不同类型枢纽对产业的选择偏好性不同，不同经济发展阶段枢纽经济的表现形态也不同，应立足区域发展阶段性特征，结合枢纽类型和功能属性，因地制宜构筑枢纽偏好型产业体系，增强枢纽偏好型产业的根植性，整合产业链上下游资源，打造枢纽偏好型产业集群。充分发挥枢纽经济赋能产业发展的辐射带动效应，推动产业链核心环节和“链主”企业的合理布局，加快枢纽偏好型产业深度融入大湾区创新链价值链。充分

^① “一点两地”定位，系指习近平总书记赋予粤港澳大湾区建成“新发展格局战略支点、高质量发展示范地、中国式现代化引领地”的概称。

^② 郭跃文、王廷惠、李宜航：《粤港澳大湾区建设报告（2024）》，第122页。

发挥湾区型枢纽经济对全国统一大市场建设的带动效应，畅通创新要素集聚与产业结构升级的机制通道，破除区域要素流动壁垒、链接导入各类要素资源。

（二）处理好传统枢纽与新型枢纽的关系，在巩固提升传统优势中聚力打造新优势

促进传统交通枢纽、物流枢纽与金融枢纽、科技枢纽等新型枢纽的互动发展、相互赋能，是增创枢纽经济发展新优势的必然选择。一方面，要以新一代互联网技术为基础，优化枢纽配置体系，持续提升传统交通枢纽、物流枢纽运行功能和能级。习近平总书记强调，要大力发展战略性新兴产业，推动大数据、物联网、人工智能、区块链等新技术与交通行业深度融合，使人享其行、物畅其流。^①当前，交通枢纽仍然是链接各类资源要素的重要纽带，是枢纽经济发展的主要载体，应加强以综合交通枢纽为核心的各种运输方式一体衔接，进一步提升综合交通运输体系的智慧化水平，以区块链、大数据、云计算等新技术优化各种运输方式之间的衔接和布局，拓展交通枢纽功能和包容性，高质量推进航空港、铁路港和公路港等重要交通枢纽周边区域的开发利用。^②另一方面，应抢占“网络高速路”上的重大技术节点，积极布局大科学装置等创新平台和载体，培育人工智能、虚拟现实等新兴产业，加快促进交通枢纽型向信息服务型、知识转化型枢纽的转变。数字技术可帮助创新主体提高中心度、成为创新的枢纽节点，大湾区应继续培育壮大金融枢纽、科技枢纽、信息枢纽等新型枢纽设施、枢纽平台或枢纽区域，围绕这些枢纽谋划布局相适宜的产业发展要素和配套公共服务，打造产业功能区、示范区和试验区，拓展多元化枢纽经济的承载空间。进一步推进粤港澳三地金融规则和标准对接，打造具有国际影响力的风险管理中心、资产管理中心、财富管理中心和金融资源配置中心，建设国际金融枢纽。深入推进粤港澳大湾区国家科技创新中心、大湾区综合性国家科学中心建设，加强河套深港科技创新合作区及横琴粤澳深度合作区发展，建设国际科创枢纽。充分发挥辐射全国、联接世界的交易中心、快件分拨中心及航空、铁路境内境外物流集疏中心和全球消费品集散中心的优势，围绕重点枢纽经济区推动各类消费平台和设施建设，出台相关优惠政策，推动以香港、广州、深圳等重大枢纽城市为核心建设国际消费中心，带动其他城市及都市圈消费升级。同时，充分运用现代信息技术，强化传统枢纽与新型枢纽之间的融合互促，促进新型枢纽与传统枢纽互联互通，相互赋能，实现要素资源的指数性增值和经济能量倍增。

（三）处理好“硬枢纽”和“软枢纽”的关系，在强化“硬软联通”中实现互促并进

建立健全与枢纽经济发展相适应的体制机制，是进一步增强枢纽经济发展活力和动力的重要保障。一方面，继续做大做强枢纽设施规模能级，加强枢纽周边地区的配套建设，增强其对资源要素汇聚和吸附的承载能力。将枢纽经济区建设成为大湾区城市经济发展的重要载体，发挥枢纽流量、枢纽通道和数字信息技术等组合叠加的优势，促进枢纽经济区开发模式创新，高标准建设绿色、现代、智慧的枢纽经济区。另一方面，加强枢纽经济组织领导和顶层设计，增强湾区型枢纽经济发展的“软实力”。编制湾区范围内枢纽经济的发展规划和实施方案，明确大湾区各城市枢纽经济发展的定位与发展路径，优化补充支持枢纽经济发展的财税支持政策；加强枢纽经济发展规划与产业、城市等规划的衔接，将枢纽经济发展规划与城市发展规划、产业发展一体布局谋划，

^① 习近平：《与世界相交 与时代相通 在可持续发展道路上阔步前行——在第二届联合国全球可持续交通大会开幕式上的主旨讲话》，《光明日报》2021年10月15日，第2版。

^② 安同良、闻锐：《以互联式创新网络枢纽节点为靶向的中国创新激励政策——基于组合式知识生产函数的探讨》，《经济研究》2024年第10期。

引导大湾区各城市枢纽经济与本地主导产业、优势产业融合发展。应围绕各类枢纽的开发建设，谋划布局配套公共服务和政策支撑体系，加快完善“政策+枢纽”制度有效供给，从用地保障、资金支持、部门协作、开放合作等方面强化制度保障和政策支持，以高水平的制度建设优化枢纽经济发展环境。建立覆盖多部门、多行业、跨区域，有机衔接、权责清晰的湾区枢纽经济统筹协调机制，建强建优市场化法治化国际化营商环境。构建更加完善的要素市场化配置体制机制，坚决破除阻碍要素合理流动的体制机制障碍，破除地方保护和区域壁垒，加快建立制度和规则统一的湾区统一大市场，持续提升大湾区规则机制“软联通”水平。

（四）处理好对内辐射与对外架接的关系，在用好两个市场两种资源中拓展发展新空间

当前，中国经济的外部依赖性依然较高，既要扩大高水平对外开放，发挥内陆开放与沿海开放综合优势，构建全方位开放新格局；又要优化内循环区域战略布局，充分发挥在内循环网络中处于核心和中心区位的作用，形成“网络拉力”。^①粤港澳大湾区要从联通国内国际双循环的战略“交汇点”，逐渐转化为战略“支撑点”，统筹发挥枢纽经济对内辐射与对外架接的重要作用。一方面，推动湾区枢纽经济全面提质升级，强化粤港澳大湾区战略与京津冀协同发展、长江经济带发展、长三角一体化、黄河流域生态保护和高质量发展等国家区域重大战略的对接，实现协同联动，促进要素资源在全国范围内实现高效流动和优化配置，助力构建“陆海统筹、南北互济”的全面开放格局。另一方面，要以全球视野、国际标准、一流水平经营枢纽，加快提升枢纽平台与世界的通达性，加快融入全球枢纽经济体系；依托横琴、前海、南沙、河套四大平台，以共建“一带一路”沿线国家和地区为重点，发挥互补优势，创新与国际产业、科技创新等领域合作发展新模式；用好RCEP红利，进一步畅通粤港澳大湾区与RCEP区域之间的物流商流联通效率和便利化水平，开拓RCEP区域市场。充分发挥香港作为区域“超级联系人”角色，利用香港自由开放的金融体系，促进湾区资金流动，借助香港作为国际船舶融资中心地位，为大湾区港口群提供高端优质的航运服务。充分发挥澳门“精准联系人”作用，因地制宜发挥澳门所长，服务国家所需，充分发挥其在中国与葡语国家经贸往来中的桥梁纽带作用，当好中国与葡语国家深度合作的“促使者”。积极对接国际经贸合作新规则，在商事登记、贸易监管、金融开放等领域进行制度改革与创新，促进重点领域实现由“规则跟随者”到“规则制定者”的转变。大力支持制造业企业“出海”，加快布局建设一批境外产业园区，加强与毗邻的东盟等地区合作，打造一批沿边跨境“两国双园”平台。加快构建“基础研究+技术攻关+成果转化+科技金融+人才支撑”的全过程创新生态链，引导培育本土跨国公司深度嵌入全球价值链，推动以企业为主体的海外技术并购、跨国技术转移，鼓励企业在海外设立研发中心，全面融入全球创新网络，建设全球顶级科创湾区。

[责任编辑 刘丰硕 陈世栋]

^① 李敬、刘洋：《中国国民经济循环：结构与区域网络关系透视》，《经济研究》2022年第2期。