

## 海湾国家核心城市赋能“大金砖合作”的多维透视<sup>\*</sup>

李振杰 车效梅

**摘 要：**随着阿联酋、伊朗等多国于2024年初成为金砖国家正式成员，金砖合作机制的影响力延伸至波斯湾这一重要区域。该区域的核心城市作为全球要素流动的超级节点、价值链重构的区域核心及兼具制度创新活力的次国家行为体，为“大金砖合作”注入结构性互补动能与规则创新活力。然而，在与金砖机制的互动过程中，这些城市面临内部发展失衡、制度碎片化、外部地缘风险冲击及创新能力不足等困难与挑战。对此，需通过强化功能协同建设、构建深层次制度创新体系、加强关键通道的冗余设计、提升应对外部干预的集体反制能力，进一步提升海湾城市能级，助力“大金砖”合作机制实现从规模扩张向效能跃迁的战略转型，同时为广大发展中国家参与全球治理提供以城市为载体的新范式。该范式既推动全球治理体系向多元主体共生、多层级网络互联的新型格局演进，又可为全球南方崛起开辟可持续的实践路径。

**关 键 词：**海湾国家；金砖国家；“大金砖合作”；区域合作

**作者简介：**李振杰，浙江外国语学院东方语言文化学院讲师、浙外环地中海研究院、新型国际关系高等研究院副研究员（杭州310023）；车效梅，浙江外国语学院东方语言文化学院教授、浙外新型国际关系高等研究院研究员（杭州310023）。

**文章编号：**1673-5161(2025)06-0028-22

**中图分类号：**D815

**文献标识码：**A

---

<sup>\*</sup> 本文系2024年度浙江省哲学社会科学领军人才培养重大项目“中东城市治理与高质量共建‘一带一路’研究”（24YJRC12ZD）的阶段性成果。感谢《阿拉伯世界研究》编辑部及匿名审稿专家的意见与建议，文中错漏由笔者负责。

在百年变局加速演进与国际政经格局深度调整的大背景下,全球价值链呈现出阶段性收缩的态势,国际供应链体系也显露出区域化重组的迹象。与传统发达国家通过技术封锁、金融制裁等方式争夺发展主导权不同,以金砖国家为代表的新兴经济体坚持客观中立并拒绝选边站队,有力推动着全球治理体系加速向多极化转型。在此历史进程中,秉持“集众智、汇群力”之宗旨、以构建更公正合理的全球治理体系为目标的“大金砖合作”(The Greater BRICS Cooperation)架构应运而生。2024年10月,俄罗斯总统普京在金砖国家工商论坛上援引数据进一步指出:2023年金砖国家占全球GDP比重已达37.4%,而七国集团(G7)仅占29.3%,且这一差距仍将持续扩大。<sup>①</sup>这一鲜明对比充分说明,金砖国家不仅是全球经济增长的重要贡献者,更已成为推动世界经济格局变革的核心力量。

2024年1月,海湾地区的阿联酋、伊朗等主要国家成为金砖国家正式成员,将该合作机制的影响力拓展至波斯湾这一关键地缘战略区。该区域各国对全球能源市场具有重要影响力,其经济多元化战略更是蕴藏着巨大发展潜能,与之加强合作将为广大金砖国家的能源转型、产业升级与贸易投资便利化事业提供强劲推力。尤为重要的是,这些海湾国家在国际事务中秉持独立自主与追求公平正义的外交立场,与金砖国家一贯倡导的多边主义及包容性发展路径高度契合,从而为各方未来的战略协作与深度融合奠定了坚实基础。

上述广阔的合作前景,需要坚实的平台予以有效承接与落实。海湾地区的城市及城市群,作为全球城市网络的关键枢纽,恰恰成为深化区域经济合作、推进开放改革的重要载体和实践平台。顺应“大金砖合作”以理念创新、机制创新、科技创新、平台创新应对全球不确定性的发展趋势,<sup>②</sup>着力提升这些海湾城市的资源整合效能与战略支撑作用,既有助于打造引领金砖合作机制优化升级的示范区域,更可为广大发展中国家在多极化世界中探索南南合作新范式提供可资借鉴的实践路径。

关于海湾城市在跨区域合作中的作用的研究主要分为三类。第一类是对海湾城市地缘经济功能的研究,学者主要从全球价值链重构的视角讨论了其作为

---

<sup>①</sup> “BRICS Share in Global GDP Already Exceeds G7 Share and Continues to Grow — Putin” *Russian News Agency*, October 18, 2024, <https://tass.com/politics/1857819>, 上网时间:2025年4月7日。

<sup>②</sup> 王友明:《“大金砖”以四大创新应对不确定性》,环球网,2025年4月14日, <https://opinion.huanqiu.com/article/4MGaH9dSYWr>, 上网时间:2025年4月15日。

全球能源枢纽、交通枢纽、文化交流门户的重要性。<sup>①</sup> 第二类研究聚焦于海湾城市在全球网络中的连接性,学者通常利用全球城市网络理论,讨论其借助数字治理枢纽、航空物流网络、自贸区平台等要素构建的跨区域连接能力及所取得的成效。<sup>②</sup> 第三类研究聚焦于海湾城市作为非国家行为体的制度创新性,学者以非国家行为体的治理创新为切入点,探究这些城市如何依托特色产业构建不同于国家主导的治理模式。<sup>③</sup>

综上所述,现有研究对海湾城市赋能区域协同发展的具体机制缺乏系统性探讨。为深入剖析这一机制,本文聚焦于阿联酋、伊朗和沙特三个具有重要地区影响力的海湾国家,以其核心城市及其主导的重点产业为研究对象,采用案例分析法进行探讨,资料来源包括三国政府官方文件、国际组织报告、权威智库研究、企业公开信息以及相关学术文献。研究聚焦近十年海湾地区政治经济格局发生重大变革的关键阶段,尤以 2024 年金砖国家实现历史性扩员为关键节点,深度追踪其城市功能定位的调整路径与合作模式的演变特征。

本文研究思路构建于梳理既有研究视角差异并探讨不同理论工具整合策略的基础之上,将城市对区域合作布局优化的牵引作用作为逻辑脉络,深入剖析海湾城市通过“要素聚合、规则重塑、价值扩散”的递进式发展路径,为“大金砖合作”提供助力的过程,同时总结海湾城市的实践经验对全球南方合作从“规模扩张”阶段迈向“效能跃迁”阶段的重要意义。

## 一、海湾国家核心城市引领区域合作布局优化的内在逻辑

海湾国家核心城市(以下简称“海湾城市”)作为中东地区乃至全球新兴经济

---

① [卡塔尔]凯沙·瓦齐安、[卡塔尔]阿朗·泽比安等:《通往世界的大门:海湾港口城市》(阿拉伯文),乔治城大学卡塔尔分校研究报告,2016 年,<https://repository.digital.georgetown.edu/handle/10822/1042279>;Mehran Kamrava, “Cities, Globalized Hubs, and Nationalism in the Persian Gulf”, *The Middle East Journal*, Vol. 74, No. 4, 2020, pp. 521-537.

② Hadi Makarem, “From the Gulf to Amman via Beirut: Transnational Networks and Neoliberal Urban Developments in the Arab World,” *Storia Urbana*, No. 161, 2018, pp. 15-28;汪波、叶振、张业楠:《迪拜拓展城市网络连通性的模式、成效与启示》,载《全球城市研究》2021 年第 2 期,第 148-159 页。

③ Muhammed Mekki, *Developing Regional Innovation Systems in the Gulf: A Study of Dubai's Journey from a Rentier to a Knowledge-based Economy*, Ph.D dissertation, SOAS University of London, 2023; Yuliana Solovieva, “Gulf Innovation Systems: Formation Features and Development Prospects”, *European Research Studies Journal*, Vol. 23, No. 1, 2020, pp. 419-428.

体群体性崛起的空间载体,正以其独特的地缘经济属性与制度创新活力,突破传统的国家中心主义叙事,成为牵引金砖合作机制转型的重要力量。其作用机制与深层机理,可以从流动空间理论、新经济地理理论及次国家行为体理论三大视角予以梳理与阐释。

### (一) 海湾城市是全球要素流动的超级节点

美国学者曼纽尔·卡斯特(Manuel Castells)的“流动空间”(Space of flows)理论指出,信息技术支撑下的资本、信息和人员等要素的全球性流动重构了社会的空间结构。<sup>①</sup> 在全球城市网络视域下,城市作为商品流、资本流、信息流、技术流、交通流等多种“流”的空间载体,通过配置整合流动要素,发挥不同的联系功能。特定区域的核心城市则凭借其高效的要素配置能力成为全球城市网络中的高能级节点,并与其腹地共同构成以城市群为单元,且能够深度参与全球产业竞争与经济分工的地理实体。<sup>②</sup>

海湾国家的核心城市依托地理区位优势,在全球城市网络中占据了重要地位。从人员流和商品流的角度看,这些城市一方面借助大型港口和航空枢纽成为全球人员与商品的重要“中转站”,另一方面则通过积极打造跨境电商平台、开发数字贸易协议,成为电子商务的发展高地。从资本流的角度看,这些城市积极利用油气资源禀赋优势,通过主权财富基金运作,将能源资本流转化为金融资本流。从技术流的角度看,这些城市大力发展人工智能、数字经济、智慧城市等新兴产业,成为中东地区相关技术研发、应用及标准输出高地。从制度流的角度看,这些城市依托各类经济特区创新完善监管制度,实行混合法系的治理模式,降低了贸易摩擦发生的概率。综上所述,这些城市在海湾国家的各类流动空间里扮演着关键角色,表明其在引领要素流向方面具备一定决策权,且正逐步崛起为全球城市网络的核心流量枢纽。

### (二) 海湾城市深度参与和改写跨区域合作

美国学者保罗·克鲁格曼(Paul Krugman)在其“新经济地理”(New Economic Geography)理论框架下提出的“核心—外围”模型指出,在一个特定的地理范围内,核心区域往往会吸引企业的行政管理、市场运营、技术研发等核心部门落户于此,而外围区域则通过提供原材料、劳动力等基础要素支持核心区的

<sup>①</sup> Manuel Castells, “Grassrooting the Space of Flows,” *Urban Geography*, Vol. 20, No. 4, 1999, p. 294.

<sup>②</sup> 刁琳琳:《枢纽型城市(群)全球资源配置新思维》,载《开放导报》2024年第6期,第39页。

生产经营活动,这种不对称的分工形式通常会导致形成“互惠但不对等”的利益分配格局。<sup>①</sup> 若将这一理论应用于全球价值链话题中,不难发现发展中国家的城市往往兼具地区核心与全球外围的双重属性。值得注意的是,在全球化加速重构、国际经贸规则与产业布局不断洗牌的背景下,这种分工锁定效应极有可能被打破,发展中国家的城市有望借此契机实现产业升级与经济转型。

海湾城市正逐步实现从“外围”向全球经济发展新中心的转型突破。具体来看,随着经济多元化战略不断深入实施,不少海湾国家将油气财富转化为科技创新资本、全球资产并购能力、供应链决策权和对海外资本与技术的吸引力。近年来,越来越多的“牵头”机构,如跨国公司总部(至少是中东地区总部)、国际组织、全球研发中心和国际仲裁中心集聚在迪拜、阿布扎比、利雅得等地。这表明不少海湾城市对中东乃至全球范围内的特定生产经营活动已具备了一定程度的“控制”与“支配”能力。从价值链路径看,其对内可深挖内需市场,对外则能对接全球市场,最终实现内外市场协同发展。

### (三) 海湾城市作为次国家行为体具有独特优势

次国家行为体(Sub-national actors)指主权国家内部具有一定行政权能的地方治理实体。美国学者詹姆斯·罗斯诺(James Rosenau)的“两枝世界”(Two Worlds)理论指出,在全球化进程中,主权国家不再是国际社会中唯一的行为体,国际社会逐渐分化为以国家为中心的传统世界和以非国家行为体为中心的平行世界。<sup>②</sup> 这一理论揭示了次国家行为体作为地方治理实体在全球治理中的双重属性:既嵌入国家主权体系,又通过直接参与跨区域合作成为独立的治理主体。

城市正是一种典型的次国家行为体。具体而言,核心城市及其引领的城市群在保障国家能源安全、外交政策等核心利益的前提下,更容易被赋予直接对接国际规则的自主发展权利。换言之,随着生产力和生产关系的发展进步,国家需在充当对外开放门户的城市设置特殊区域,建设跨境制度接口,使用新型治理工具,以降低不同经济体、特别是实行不同制度体系的经济体间的要素流动成本。不少海湾城市作为自由贸易区、特殊经济区、新兴产业集群、初创企业孵化器、大型交通枢纽等多类功能区域叠加的特殊地带,在政策制定、资源调配方面更具灵活性与自主性。这一特性使其在全球资源配置格局中,兼具国家主权属性的政

---

① 盛斌、王岚:《多样性偏好、规模经济和运输成本:保罗·克鲁格曼的世界——新贸易理论与新经济地理学评述》,载《经济科学》2009年第3期,第74-75页。

② 高尚涛:《国际关系中的城市行为体》,北京:世界知识出版社2010年版,第3页。

策执行与规则传导功能,和超国家特征的市场要素整合与资源配置能力,进而成为联结国家战略意图与全球市场逻辑的复合型中介实体。

## 二、海湾国家核心城市赋能“大金砖合作”的发展态势

海湾城市凭借其作为次国家行为体所具备的独特发展动能,深度融入“大金砖合作”的多维协同体系。这不仅提高了金砖国家间的产能互补效率,还提升了金砖国家在全球价值链中的地位,更以城市为实践单元重塑了发展中国家在全球治理体系中的参与方式。

### (一) 资源禀赋驱动结构性互补

全球能源体系加速重构之际,不少海湾城市立足油气资源禀赋,采取战略性变革举措,和广大金砖国家进行产业协作。例如,作为全球第三大炼油中心的延布工业城依托“智慧延布”计划积极推动人工智能与石化产业深度融合,一方面引入 AI 算法降低炼油能耗、提高生产效率;另一方面吸引跨国科技企业建立联合实验室,开发碳捕集封存、氢能储运等前沿技术。中沙合资延布炼厂采用第三代加氢裂化技术生产符合欧 VI 标准的超低硫柴油,还建设了年产能 180 万吨的乙烯裂解装置及下游聚合物生产线,实现了产业链的延伸。这种协作既提升了传统能源产业的附加值,又为金砖国家在能源领域进行高质量合作提供了范本。

在全球城市发展走向“标准化+专精”的背景下,<sup>①</sup>海湾城市凭借其独特的自然气候条件,构建起覆盖太阳能、风能、氢能、核能、海洋能等多个领域的清洁能源生产与创新体系,并逐渐成为全球清洁能源技术研发、项目投资与标准制定的高地之一。总部位于阿布扎比的清洁能源巨头—马斯达尔公司(Masdar)深度参与全球能源转型进程,截至 2025 年 3 月,该公司的可再生能源项目已遍布全球六大洲 40 余个国家。<sup>②</sup> 值得一提的是,马斯达尔与中国新能源企业的合作成果十分亮眼,标志性项目有其与中国电建在印尼西爪哇省奇拉塔水库共建的 192 兆瓦漂浮式光伏电站、在阿联酋本土共建的大型公用事业级风电场,还有其与宁德时代、晶科能源、晶澳太阳能等中国企业共建的全球首个大规模全天候千兆级太阳能与电池储能项目等。

<sup>①</sup> 刁琳琳:《枢纽型城市(群)全球资源配置新思维》,第 42 页。

<sup>②</sup> 《从阿布扎比到全球马斯达尔公司推动绿色能源革命》(阿拉伯文),阿联酋通讯社网站,2025 年 3 月 23 日,<https://www.wam.ae/ar/article/bit6jve>,上网时间:2025 年 4 月 6 日。

在全球供应链体系从效率优先转向兼顾高效、安全、低碳的发展态势下,海湾城市中涌现出一批以高新技术赋能产业发展的案例。如迪拜港口世界集团(DPW)与德国西马克集团(SMS)联合研发出全球首个集装箱高托架存储系统Boxbay,其还与瑞典的自动驾驶卡车公司EinrideAB合作推出尖端电动货运解决方案,使迪拜杰贝阿里港的货物周转效率和碳中和水平得到了极大提升。伊朗在面临严厉经济制裁的背景下,于2023年宣布开发国产区块链平台“博尔纳”(Borna),旨在推动原油交易数字化。尽管该系统的结算效率与市场接受度仍受争议,但其核心价值在于为受制裁经济体开辟了一条能绕过传统金融体系的能源交易路径。

(二) 制度弹性化助力突破性变革

“政策试点”已成为许多国家推动社会发展的重要治理策略和方法论工具,“先行先试”“典型示范”“以点促面”等概念意味着核心城市往往成为政策试点的先手棋。<sup>①</sup> 海湾国家的核心城市近年来在自贸区建设、跨境金融、绿色转型等领域开展的一系列探索创新,正是一种突破既有制度的政策试验。

经济特区(SEZs)和自由贸易区(FTZs)是海湾城市政策创新的重要平台,发挥着促进贸易投资便利化、推动产业升级与创新发展的关键作用。近年来,沙特、阿联酋、伊朗等国均通过系统化政策设计与制度创新,持续增强经济特区与自贸区的产业集聚效应和跨境资源整合能力(见表1)。

表 1 沙特、阿联酋、伊朗部分经济特区/自贸区一览表

| 国家 | 特区/自贸区名称    | 所在城市或地区 | 核心产业        | 入驻的知名跨国企业                      |
|----|-------------|---------|-------------|--------------------------------|
| 沙特 | 阿卜杜拉国王经济城   | 吉达      | 汽车、电子、物流、医疗 | 路西德汽车(Lucid Motors)、辉瑞(Pfizer) |
|    | 拉斯海尔经济特区    | 达曼      | 造船业、海洋工程    | 三星重工(Hyundai Heavy Industries) |
|    | 吉赞经济特区      | 吉赞      | 金属加工、物流     | 中国港湾、和记港口集团                    |
|    | 云计算经济特区     | 利雅得     | 云计算、数字基建    | 谷歌、Groq                        |
|    | 利雅得机场综合物流特区 | 利雅得     | 制造业、物流、创新研发 | 联想、苹果                          |

<sup>①</sup> Kilkon Ko, “How Asian Countries Understand Policy Experiment as Policy Pilots?,” *Asian Journal of Political Science*, Vol. 25, No. 3, 2017, p. 253.

(续表)

| 国家  | 特区/自贸区名称 | 所在城市或地区 | 核心产业        | 入驻的知名跨国企业                    |
|-----|----------|---------|-------------|------------------------------|
| 阿联酋 | 杰贝阿里自贸区  | 迪拜      | 贸易、仓储、制造业   | 京东、索尼、IBM                    |
|     | 迪拜机场自贸区  | 迪拜      | 物流、航空业、贸易   | 敦豪国际 (DHL)、联邦快递 (FedEx)、通用电气 |
|     | 迪拜硅绿洲自由区 | 迪拜      | 电信、生物技术、新能源 | 富士通、超威半导体 (AMD)、施耐德电气        |
|     | 阿布扎比全球市场 | 阿布扎比    | 金融业         | 黑石集团、桥水基金                    |
| 伊朗  | 阿拉斯自贸区   | 西北边境    | 贸易、制造业      | 多数为伊朗本国企业                    |
|     | 格什姆自贸区   | 格什姆岛    | 石油加工        |                              |
|     | 基什自贸区    | 基什岛     | 制造业、金融业     |                              |

资料来源：笔者根据公开信息整理而成。

具体来看,沙特的五大经济特区体现出显著的产业导向特征。根据相关政策,入驻这些经济特区的企业和外籍人才可享受税收减免、签证发放便利化、财务等价豁免等优惠待遇。<sup>①</sup> 在外商赴沙特投资准入条件相对严格的背景下,经济特区的优惠政策不仅为进一步吸引外资、增强沙特经济活力创造了条件,还能凭借明确的产业定位推动所依托城市的生产力发展。值得关注的是,沙特政府运用“手术刀式”的政策工具大力推动经济特区实现快速发展,这一举措有助于沙特在较短时间内达成经济转型目标,但也可能在一定程度上抑制城市经济系统的自组织能力,其实际成效仍需在后续发展过程中进一步观察验证。

阿联酋的迪拜和阿布扎比在自贸区建设领域起步较早,已形成较为成熟的发展模式。截至 2025 年初,迪拜已设立 20 多个各具特色的自由贸易区。相较于国家层面的宏观政策布局,这些自贸区的城市级乃至街区级创新策略受制约更少,能够更迅速地响应市场变化,更精准地促进城市乃至国家和地区经济的繁荣发展。阿布扎比的自贸区标杆项目——阿布扎比全球市场 (ADGM),作为中东地区最先进的金融自由区之一,允许金融机构和金融科技企业在相对宽松的监管环境下,规模化测试创新金融产品与服务模式。根据相关规定,在 ADGM 注册成立的公司享有 100% 免税的优惠待遇,自由区的独立司法系统按英国法律运

<sup>①</sup> 《不断扩展的沙特阿拉伯经济特区网络》(阿拉伯文),沙特城市和经济特区管理局官网,2024 年 9 月 20 日, <https://sez. ecza. gov. sa/ar/>, 上网日期:2025 年 4 月 6 日。

作,不受伊斯兰教法影响。<sup>①</sup> 当前国际金融体系面临着美元霸权衰落、金融风险跨国传导、发展中国家话语权不足等一系列变化与挑战,在此背景下,ADGM 通过创新举措构建更加开放、包容、高效的金融业态,为其他国家和地区探索适配的金融改革路径提供了有益借鉴。

伊朗自贸区的发展深受地缘政治局势制约。尽管该国自贸区针对入驻企业推出 20 年免税、允许外资 100% 控股、经营利润自由汇出、免征原材料和工业设备进口关税等优惠政策,<sup>②</sup>但在长期遭受国际制裁背景下,其外资吸引力明显不足,鲜有掌握行业影响力和先进技术的大型跨国企业入驻。这类企业往往需对入驻地的法治环境、供应链稳定性、市场准入条件等进行严格评估,而伊朗自贸区在这些关键指标上表现较弱,导致政策红利未能充分释放。此外,与沙特、阿联酋将自贸区集中布局于核心城市的发展模式不同,伊朗的 8 个自贸区中,除伊玛目霍梅尼国际机场城自贸区外,其余 7 个均选址于边境口岸、沿海港区或离岸岛屿等远离核心城市的区域,其产业定位也偏重于传统领域,缺乏高水平的新兴业态。因此,相较于沙特、阿联酋自贸区对城市经济的强辐射能力,伊朗自贸区对周边区域的带动作用明显有限。

### （三）网络化协同增强合作韧性

有学者认为,城市网络外部性<sup>③</sup>可通过影响市场可达性、技术可达性和金融服务可达性,促进城市新质生产力的形成。<sup>④</sup> 在金砖合作机制的多边框架下,海湾城市与许多金砖国家城市通过经济合作与技术交流,可实现资源要素的优化配置与共享,形成网络化协同发展格局,推动城市新质生产力水平的整体提升。

2000 年 9 月,俄罗斯、印度、伊朗签署联合协议,提出“国际南北运输走廊”(INSTC)项目。在这条物流通道中,贸易货物从俄罗斯境内的主要城市出发,经南部港市阿斯特拉罕,穿越里海到达伊朗北部的安扎利港,之后经陆路运往阿巴斯港,再由集装箱船运往印度西部沿海的那瓦舍瓦等港市。与北海—大西洋—地中海—苏伊士运河航线相比,这条贸易线路能够有效缩短运输距离、降低物流

---

① “ADGM Regulations and Rules,” *ADGM*, Nov. 07, 2025, <https://www.adgm.com/legal-framework/rules-and-regulations>, 上网时间:2025 年 4 月 7 日。

② “Free Trade and Special Economic Zones,” *Ministry of Foreign Affairs of Iran*, Feb. 08, 2023, [https://en-economic.mfa.ir/en/general\\_content/45063-Free-Trade-and-Special-Economic-Zones.html](https://en-economic.mfa.ir/en/general_content/45063-Free-Trade-and-Special-Economic-Zones.html), 上网时间:2025 年 4 月 7 日。

③ 城市网络外部性指城市之间因功能网络的存在而产生的协同效应和互补效应。

④ 皮亚彬、梁力恒:《城市网络外部性如何促进新质生产力形成》,载《南方经济》2025 年第 2 期,第 97 页。

成本。然而,受政治冲突、经济制裁、贸易壁垒等多重因素制约,项目推进面临较大阻力,进展较为缓慢。未来若能突破瓶颈,该项目有望成为金砖国家间城市网络化合作的典范。

与此同时,波斯湾沿岸港口在亚欧物流网络中的地位日益凸显。阿布扎比港、杰贝阿里港、富查伊拉港、阿卜杜拉国王港、拉斯海尔港、霍梅尼港、恰巴哈尔港等港口城市,依托不断升级的硬件设施和较为高效的通关体系,逐步发展成为连接亚、欧、非三大洲的物流枢纽。随着中国、俄罗斯、印度等金砖国家与海湾地区深化战略合作,各方在港口基建、陆海联运通道开发等方面的协作不断推进,一个立体化的区域物流网络正在逐步成型。

在红海沿岸地区,沙特正积极推动新型智慧城市建设,并着力规划发展临港经济区。更具战略意义的是,沙特于2016年与埃及达成共识,计划修建连接哈米德角与西奈半岛重镇沙姆沙伊赫的洲际“红海大桥”(جسر الأحمر)。未来若该计划顺利落地,将有力推动红海东西两岸融合发展,进一步强化沙、埃两国在亚非经贸走廊中的枢纽地位。

在安全合作维度,海湾城市通过构建协同应急管理体系,加强了城市群内部及与域外城市的互助协作。例如,多个海湾国家于2012年在阿拉伯国家联盟框架下签署了《阿拉伯国家减少灾害风险战略》(الإستراتيجية العربية للحد من مخاطر الكوارث),系统性推进防灾减灾领域的跨国协作。此后,不少海湾国家又参与了由联合国防灾减灾署和宜可城(ICLEI)等国际机构发起的“创建韧性城市”系列倡议,逐步形成了覆盖预防灾害、应急响应与灾后重建全过程的安全合作机制,有效增强了城市的抗风险能力。

在文化交流互鉴层面,海湾城市致力于构建多元文化对话平台。例如,阿布扎比卢浮宫汇聚东西方文明瑰宝,塑造了独特的文化标识,提升了城市文化吸引力。上海国际电影节与迪拜国际电影节于2016年建立合作机制,双方在展台互换、人才互访、联合推广等方面开展务实合作。此外,金砖国家文化艺术国际合作委员会、友好城市暨地方政府合作论坛等机制,还为海湾城市提供了丰富的文化交流渠道。

### 三、海湾国家核心城市赋能“大金砖合作”的现实挑战

海湾城市在为“大金砖合作”注入新动能、拓展新维度的过程中仍面临多重现实挑战。这些挑战既源于地缘政治结构的深层矛盾、城市与国家发展战略的

差异等制约因素,也与制度规则对接的隐性壁垒、外部力量博弈的干扰密切相关。

### (一) 内部发展的失衡凸显结构性短板

虽然不少海湾城市展现出引领区域发展的强劲潜力,但其内部发展不均衡的问题却对区域合作的深化形成了阻碍。这种不平衡性既体现为核心城市与周边区域间存在明显的发展断层,也反映为城市间协同不足限制了城市群整体的资源整合能力。迪拜、阿布扎比、利雅得等海湾城市呈现出较为显著的“单极突进”特征,尚未形成如纽约都市圈、东京首都圈、伦敦都市圈及我国京津冀、长三角、珠三角城市群那般功能互补、要素联动的成熟都市圈体系。

从地理空间布局看,海湾国家的大型城市周边普遍缺乏具备较强自主工业能力的中小型卫星城,且彼此之间距离遥远,从而使区域空间结构呈现显著的“孤岛型”特征。以地处阿拉伯半岛腹地的利雅得为例,虽然该城已通过高速公路、航空线路以及在建的高铁系统,与沿海的吉达、达曼等主要城市建立了基础的交通联系,但广阔的沙漠横亘其间,构成了难以逾越的天然阻隔。这不仅直接抬高了货物运输及人员往来的综合成本,更在深层次上制约了产业链的合理延伸和专业化分工的有效推进。受此影响,沙特主要城市间若要实现要素顺畅流动往往需付出更高代价,这既进一步固化了“中心—外围”式的非均衡城市发展格局,也限制了该国统一大市场的形成,进而为其经济多元化转型带来阻力。

从资源配置角度看,海湾城市间的发展不均衡问题更为突出。以伊朗为例,其首都德黑兰集聚了约 982 万人口,规模相当于第二大城市马什哈德的近 3 倍。<sup>①</sup> 厄尔布尔士山脉、扎格罗斯山脉、卢特沙漠、卡维尔盐漠等特殊地理单元将伊朗的人口与生产资料分割成多个相对孤立的板块,使其彼此之间难以形成高质量的聚合效应。阿联酋的迪拜、阿布扎比两大核心城市虽具有更好的联动条件,但其“虹吸效应”却对其他城市形成明显影响。阿治曼、哈伊马角、乌姆盖万等经济基本面较弱的城市在产业协同与要素共享中往往处于被动从属地位,这种核心过载、外围薄弱的发展格局,难免会成为制约城市群整体发展的短板。

另外,许多海湾国家中小型城市的产业结构多集中于资源初级加工领域,对高端制造、数字经济等新兴产业的承接能力明显不足。若缺乏国家层面的政策

---

<sup>①</sup> “City Population 2025,” *OntarioTech University*, February 19, 2025, <https://sites.ontariotechu.ca/sustainabilitytoday/urban-and-energy-systems/Worlds-largest-cities/population-projections/city-population-2025.php>, 上网时间:2025 年 4 月 7 日。

引导,这些城市往往难以形成内生发展动力。受制于基础设施薄弱、专业人才短缺和制度对接不畅等因素,它们在面对外来合作机遇时,往往难以真正融入更高级别的区域产业协作网络。其结果可能是,金砖国家合作机制带来的发展红利将长期集中于少数大型城市,进而影响区域发展的普惠性与均衡性。

## (二) 政策“试验田”的局限性造成制度隐患

海湾城市作为参与跨区域合作的新型主体,凭借区别于传统国家主体的政策创新与灵活性,为深化区域协作提供了独特路径。然而,当前制度设计仍存在一系列内在局限,其所隐含的风险也正逐步由隐性走向显性。

首先,海湾城市的发展成果仍多依赖“单点突破”式的政策试验。这种发展模式易导致制度创新呈现碎片化特征,即既缺乏顶层设计的全局统筹,也缺少系统性规划以整合各类新兴项目。以沙特“2030 愿景”下的经济特区与新兴城市为例,阿卜杜拉国王经济城(KAEC)聚焦高端制造与海上物流,朱拜勒和延布工业城深耕石化产业链下游,在建的新未来城(NEOM)被划分为线性城市(The Line)、奥克萨贡(Oxagon)、特罗耶纳(Trojena)、辛达拉(Sindalah)四大功能区,分别被定位为未来主义垂直城市与零碳生活实验区、全球首个净零排放工业与供应链中心、沙漠生态旅游与四季运动目的地,以及豪华海岛度假区。值得注意的是,这些新兴城市与经济区明显有别于传统城市,即普遍聚焦单一或少数优势产业,依靠高度定制化的政策吸引外资与技术,迅速形成产业集群。

然而,这种以产业垂直深化为导向的发展模式,也可能促使各城市倾向于采用与自身发展需要匹配的政策工具(如税收优惠、外资准入标准、要素流动机制等),进而导致区域间制度壁垒的出现。例如,迪拜的自贸区虽成功吸引大量国际资本入驻,但这些外企的生产经营活动却受到一定限制。<sup>①</sup> 尽管2025年迪拜第11号执行理事会决议向外企开放“内地经营许可证”申请,使情况有所改善,但在保险、金融、医疗等受监管行业,外企仍暂时无法获得将业务拓展至自由区之外的许可。当然,这恰恰说明当地自贸区政策在促进区域经济一体化方面具有较大潜能。与之相比,伊朗的主要城市受制于外汇结算、数据跨境流动等方面的难题,难以与海湾地区其他城市形成高效的制度协同,这又进一步削弱了区域整体发展的连续性。

<sup>①</sup> Giulia Interesse, “Dubai New Onshore Access Framework for Free Zone Companies,” *Middle East Briefing*, April 24, 2025, <https://www.middleeastbriefing.com/news/dubai-new-onshore-access-framework-for-free-zone-companies/>, 上网时间:2025年4月25日。

其次,法律体系兼容性不足的问题构成了隐性障碍。当前世界存在大陆法系、英美法系、伊斯兰法系三大法律系统,在金砖成员国和伙伴国中,三大法系均有分布且各占一定比例,部分国家还采用混合法系。海湾国家的伊斯兰法系传统与金砖国家多元的法系背景之间存在兼容性障碍。例如,外资在沙特宗教圣城麦加、麦地那投资时,易因宗教产权规则与一般商事法律的冲突,面临产权界定不清、争议解决机制不兼容等现实困境。

再次,海湾国家的中央集权政治传统与城市特殊制度之间的内在博弈也进一步加剧了合作规则的碎片化。以迪拜、利雅得、阿布扎比等城市为例,其经济特区、自贸区和产业园区为吸引外资推出了一系列优惠政策,这些政策却常与国家层面推动的产能本土化与劳务国产化导向相冲突。此类政策错位不仅导致相关法规细则频繁调整,也在土地审批、用工比例等实操环节引发摩擦。外国投资者在评估面向海湾城市的投资项目时,不仅需要考量市场潜力,还要应付不同层级政府的规则差异。此外,技术要素的跨境流动也因标准不统一而受阻,进一步增加了海湾城市参与国际合作的合规成本。

最后,海湾国家在城市层面的政策试验普遍缺乏长效机制。当前沙特、阿联酋等国依托明星城市推进的改革创新多侧重于推进短期项目落地与打造标杆效应,却未能建立起经实践检验的稳定运行体系。如有学者指出,“新未来城”建设规划中所提出的独立于中央政府的司法与监管体系等突破性制度设计,虽意在构建超前治理范式,却也可能引发外来投资者对企业出海合规风险的担忧。<sup>①</sup>

### (三) 外部风险节点化聚集诱发连锁反应

当前,国际安全格局正经历深刻调整,全球权力秩序处于重塑进程之中。巴以冲突及其外溢效应持续延宕,导致中东地区的地缘政治风险总体保持较高水平。海湾城市作为地区经济高地与交通物流枢纽,兼具资本、技术、人员等要素流动枢纽功能,该特性放大了其面对外部冲击时的脆弱性。

首先,不少海湾城市为地区油气生产、炼化及运输中心,遭武装袭击易引发连锁反应。如 2019 年 9 月也门胡塞武装使用无人机袭击沙特布盖格炼油厂和胡赖斯油田,虽未造成人员伤亡,却导致沙特原油日产量减少 570 万桶、天然气日产量损失 20 亿立方英尺,甚至需动用战略储备弥补供应缺口。<sup>②</sup> 2021 年 3 月,胡塞

---

<sup>①</sup> Areej Algumzi, “Risks and Challenges Associated with NEOM Project in Saudi Arabia: A Marketing Perspective,” *Journal of Risk and Financial Management*, Vol. 15, No. 9, 2022, p. 382.

<sup>②</sup> 《无人机一次空袭,沙特石油减产一半!被炸设施到底有多重要?》,澎湃新闻,2019 年 9 月 16 日,[https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_4440778](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_4440778),上网时间:2025 年 4 月 18 日。

武装再次袭击沙特东部的大型石油港口拉斯坦努拉,引发国际油价短期大涨。由此可见,主要产油区如受冲突波及,将直接威胁地区乃至全球能源供应链的安全与稳定。

其次,作为海湾地区通往外界的唯一海上通道,霍尔木兹海峡周边长期交织着领土、宗教与地缘矛盾,安全形势在短期内难以根本改善。<sup>①</sup>一旦海峡在极端情况下遭到封锁,将直接切断以油气为核心的海湾物流与产业体系,其外溢效应会迅速波及全球能源、化工及贸易等领域。此类风险不仅会冲击海湾国家的经济稳定,还将通过能源价格急剧上涨和供应链断裂,对严重依赖该地区油气资源的国家形成输入性能源安全压力,进而对全球产业链与价值链造成深层次扰动。

再次,作为中东数字经济的增长极,不少海湾城市依托产业集聚与政策支持,已形成数据要素高度集中的发展生态。然而,随着全球数字治理赤字加深与数据主权竞争加剧,这些城市也面临新的风险挑战。一方面,数据跨境流动监管规则差异、技术标准不兼容以及数字服务规则分歧等问题,制约了区域协作效率与海湾城市本身的创新能力。另一方面,数字产业高度集中也加剧了海湾城市信息基础设施的安全脆弱性和数据治理的透明度问题。

最后,海湾地区近年来凭借其人口规模、基础设施与市场潜力优势成为全球投资热土。然而,部分西方国家在激烈的竞争中常借助政策干预与设置技术壁垒等手段,试图在关键领域维持垄断,这不仅破坏了公平开放的投资环境,也对海湾国家的产业升级与数字化转型构成干扰。例如,2021年美国曾以F-35战机军售为筹码,迫使阿联酋弃用华为5G设备,改用西方供应商,此举一定程度上影响了阿联酋城市信息基础设施建设进程。如今,广大海湾国家虽并未完全放弃与华为的合作——华为仍是该地区重要的技术伙伴,但相关国家同时也积极引入沃达丰、爱立信、诺基亚等西方供应商,并开始探索构建本土开放式无线接入网(Open RAN),避免在5G布局中被单一厂商绑定。

#### (四) 示范引领作用欠佳制约推广效能

尽管海湾城市在中东地区具有重要的引领作用,但从全球城市体系来看,这些以能源经济为支撑的城市在经济规模上虽具优势,却在产业升级、高质量公共服务供给和行业标准输出等方面尚未形成足够影响力。其主要原因如下。

第一,海湾城市虽依托雄厚资本在高端制造、互联网产业、人工智能等技术

---

<sup>①</sup> 曹峰毓:《论中东能源地缘政治中的海上通道问题——对霍尔木兹海峡安全问题的再思考》,载《当代世界与社会主义》2021年第2期,第145页。

密集型领域有所建树,但由于其在核心技术领域的自主创新能力仍具有显著不足,导致其在参与全球价值链时面临被限制在低端环节的风险。例如,“新未来城”项目建设所需的智能微尘<sup>①</sup>、可穿戴计算机、智能建筑等核心技术工具或设备仍主要依靠国际商业机器公司(IBM)、思科(CISCO)等欧美科技巨头提供技术支持和授权。<sup>②</sup> 迪拜硅绿洲(DSO)虽吸引了微软、IBM、甲骨文等头部科技企业设立区域总部,但其核心技术研发环节仍集中于母国、母公司,本地团队仅承担数据标注、客户服务等低附加值业务。伊朗阿巴丹、设拉子等地的石化产业因长期受制裁影响,仍普遍沿用 20 世纪 90 年代的催化裂化技术,导致生产效率难以提升。

第二,海湾城市的产业集群生态建设仍落后于世界先进水平。以沙特延布工业城为例,其石化产业虽已形成规模化集聚态势,但产业链上下游的实质性协同效能仍显不足,炼化下游产品过程中所需的高端氧化催化剂、加氢催化剂等关键中间体仍高度依赖进口。阿联酋阿布扎比的智能和自动驾驶汽车产业园(SAVI)尽管吸引了法拉第未来(Faraday Future)、乔比航空(Joby Aviation)、文远知行等行业领先企业入驻,但仍面临配套产业发展滞后的困境——传感器制造、芯片设计、车规级软件等核心零部件和技术环节尚未形成本地供给能力。若 SAVI 长期无法培育出高水平的总成类企业集团,并建立起更加完备的产业链与供应链,其规划的智慧交通产业生态亦可能因高昂的合作成本而面临发展瓶颈。

第三,海湾城市的创新体系存在“高投入、低产出”的结构性矛盾,使其在全球产业竞争中难以占据先发优势。根据俄罗斯国家研究型高等经济大学(HSE)发布的 2024 年度《全球城市创新指数排名》,前 50 名中仅有迪拜(排名 34)一座海湾城市入榜,而同期北京、上海、莫斯科等金砖城市均跻身前十。<sup>③</sup> 这一差距反映出海湾城市在创新生态建设方面的明显不足。有学者指出,海湾国家主权财富基金的资本配置更偏向于引进成熟技术和进行应用层复制,对基础研究与原

---

① 智能微尘是一种基于微机电系统(MEMS)技术的微型智能设备,体积通常在微米至毫米级,具备环境感知、数据处理和无线通信能力,在工业物联网、生态保护、医疗健康、智慧城市等领域具有广泛应用前景。

② Amna Al-Sayed, etc. “The Smart City-Line in Saudi Arabia: Issue and Challenges,” *Postmodern Openings*, Vol. 13, No. 1, 2022, p17.

③ “HSE Global Cities Innovation Index — 2024,” *HSE University*, February 14, 2025, <https://gcii.hse.ru/en/>, 上网时间:2025 年 4 月 14 日。

始创新的支持相对不足。<sup>①</sup>这种“拿来主义”的发展模式限制了本地技术外溢效应的形成,且成为城市创新机制的结构性缺陷。

第四,多数海湾城市尚未建立起具有高辨识度的城市品牌形象。例如,利雅得作为沙特乃至中东地区的经济枢纽之一,其城市形象仍主要围绕石油资源和皇室政治,缺乏在文化创意、科技创新等领域的全球性品牌符号。阿布扎比虽拥有谢赫扎耶德大清真寺、卢浮宫分馆、艾恩古城等文化地标,却未能发展出具有全球影响力的文化产业品牌。伊朗的德黑兰、设拉子等历史名城,受国际传播渠道封闭与地缘政治标签化影响,其丰厚的波斯文明底蕴也尚未转化为具有广泛影响力的城市品牌资产。上述情况不仅导致海湾城市在文化软实力建构上形成明显“洼地”,还严重制约了其参与全球城市网络价值分配的能力。

#### 四、海湾国家核心城市赋能“大金砖合作”的路径探索

在全球治理体系深刻重构的背景下,海湾城市作为中东地区的经济引擎和创新策源地,改善其发展范式对优化“大金砖”框架下的区域协同至关重要。本章立足问题导向,探索海湾城市深度融入“大金砖”合作网络、实现能级跃升与价值共创的实践路径,旨在为构建更具包容性的全球发展共同体提供区域协同的实践参照。

##### (一) 打造高能级强中枢型城市群

构建高能级、强中枢型城市群,既是海湾国家城市现代化转型对接全球新型分工体系的题中之义,更是其深度融入金砖机制、以资源禀赋优势赋能“大金砖合作”的战略抉择。其本质在于提升海湾城市在“流动空间”中的节点能级,并进一步优化区域内“核心”与“外围”的互动关系。若要实现这一转型,需聚焦三大路径。

第一,海湾城市需突破“核心单极突进、腹地发展滞后”的结构性瓶颈,借鉴世界级城市群发展经验,以产业功能互补为导向,推动核心城市聚焦高端研发、数字治理、规则制定等高附加值环节,打造具有全球影响力的创新增长极与资源配置枢纽,强化其在“核心—外围”模型中的辐射带动作用。腹地城市则应立足自身优势,积极承接核心城市外溢的配套产业,推动产业链条化与集群化发展,

---

<sup>①</sup> Jeanne Amar, etc. “GCC Sovereign Wealth Funds: Why do They Take Control?” *Journal of International Financial Markets, Institutions and Money*, Vol. 77, 2022, p26.

促进资金、技术、人才等要素在区域内高效流动与合理配置。为保障协作可持续,城市群内部应建立利益共享与风险共担机制,通过税收分成、生态补偿与协同创新基金等方式,为跨城合作提供制度支撑。同时,可参考京津城际铁路的高通勤效率模式,借鉴沪昆苏跨城地铁的同城化经验,以及巴黎 RER 区域快铁的多中心衔接做法,加速构建多层次、一体化的城际交通网络,打破地理隔阂,扩大核心城市的经济辐射半径,提高各类要素“流”的可达性,推动形成功能协同、联动发展的城市群发展格局。

第二,全球大宗商品交易中心加速向资源产地集中,是产业链与供应链优化重组的必然趋势。海湾城市需立足资源禀赋优势,构建面向金砖国家的资源交易与金融创新体系,强化其作为全球城市网络关键节点的功能。具体可从三方面推进:一是要建设区域性定价中心,依托金砖国家间的资源供需协同,推动石油、天然气与绿电<sup>①</sup>等战略商品建立本币结算机制,开发多元化期货与衍生品合约,逐步削弱美元定价垄断,提升价格影响力;二是运用区块链、物联网等技术,搭建面向金砖国家的跨境结算与信用评估平台,实现贸易、资金与信息流的高效对接,为金砖国家的企业提供安全、便利的跨境支付与供应链融资服务;三是强化港口作为物流枢纽的功能,推动制造业与港口基础设施深度融合,打造集资源加工、仓储交割与跨境运输于一体的综合服务枢纽,全面提升其在全球大宗商品价值链中的话语权与规则制定能力。

第三,在西方技术垄断导致全球创新格局日益分层的背景下,海湾城市应善用金砖国家协作平台和合作机制,推动全球技术创新体系向多极化、扁平化方向演进。例如,在清洁能源领域,可依托新未来城的绿氢项目、红海新城的储能项目、马斯达尔集团的光伏产业链,加强与金砖国家的技术合作,重点突破电解槽效率提升、氢能长距离储运等关键技术,并推动绿色认证标准互认,打造对西方技术封锁抵御能力更强的垂直产业链;在智慧城市领域,智慧迪拜、扎耶德城、智慧延布、新未来城等海湾智慧城市项目皆可作为实践场域和战略支点,结合中国的 5G 基建能力、印度的软件技术优势、巴西的智慧水务建设经验等,建立共享互惠的技术开源平台,制定统一的技术规范,设立跨境数据走廊,为大金砖合作机制持续注入创新发展动能。

## (二) 构建深层次制度创新体系

---

<sup>①</sup> 绿色电力指通过可再生能源转化生成的电力,企业购买绿电不仅可匹配自身用电需求,还可通过绿证交易完成碳足迹抵消。

经济全球化的发展变奏不仅提升了主权国家间交往的基本动力,还使以城市为代表的次国家行为体获得了更高的权力和地位,<sup>①</sup>这种发展格局不仅为海湾城市融入更高级别产业链、分享更大规模发展红利提供了契机,同时也对其在规则制定、标准对接等方面提出了更高要求。鉴此,海湾城市必须在有限的空间和资源中寻求差异化发展路径,构建适配金砖合作需求的创新体系。

第一,海湾城市需消除制度创新的“孤岛效应”,推动其与金砖国家合作机制协同共振。迪拜、阿布扎比等金融枢纽可将伊斯兰金融合规体系与金砖资本市场互联互通机制深度对接,推动金砖国家支付系统(Brics Pay)、“数字货币桥”(mBridge)等支付体系在海湾地区普及,既为破解本区域内的政策割裂提供路径,又为金砖国家提供规避美元依赖的金融创新试验场,进而强化金砖国家金融安全网络韧性。在能源转型领域,可将新未来城的绿氢产业集群定位为落实《金砖国家能源合作路线图》的拓展坐标和关键节点,鼓励金砖国家新开发银行及各成员国投资主体探索同沙特主权财富基金开展合作的可能,旨在共同推动建立金砖框架下的跨区域绿色能源管网与技术标准互认机制,从而实现海湾地区绿色产能与金砖国家绿色转型需求之间的高效供需闭环。在地缘合作层面,若将伊朗恰巴哈尔港的功能窄化为印度链接中亚的博弈工具,其制度设计必将受制于复杂的地缘政治格局。<sup>②</sup>其根本出路在于将制度设计初衷转向服务全球南方合作,并锚定金砖机制倡导的多边主义理念,相关国家方能在复杂的国际环境中构建具有可持续性的合作框架,同时为南南合作提供畅通的陆海联动通道与制度保障。

第二,法律体系的结构性差异是制约金砖合作拓深的关键瓶颈,海湾城市作为汇聚大陆法系、英美法系与伊斯兰法系实践规则的特殊场域,恰好为解决这一难题提供了宝贵的先行试验场。传统国家层面“规则统一化”的治理模式难以平衡国家主权与跨国合作的自主性需求,而海湾城市却可在尊重各国法律体系核心架构的基础上,构建灵活的模块化规则对接机制,即允许采用不同法系的各方在城市合作框架下进行治理协同,关键是将商事仲裁、跨境数据流动、绿色产业认证等高需求领域的通用规则,转化为可在特定园区“先行先试”的独立治理模块。这种“差异化兼容”模式既可降低跨国合作的制度摩擦成本,又可为全球治

① 董亮:《次国家行为体与全球治理:城市参与联合国可持续发展议程研究》,载《太平洋学报》2019年第9期,第37页。

② 毛克疾、王若桐:《印度为何忽然加速开发伊朗恰巴哈尔港》,载《世界知识》2024年第13期,第34页。

理体系改革提供有别于西方中心主义的实践方案。

第三,海湾城市需跳出“政策试验田”的短期定位,构建具有自适应能力的长效制度框架。其关键在于将政策创新深度融入动态的城市治理体系,通过建立评估、反馈、迭代的闭环机制,使政策工具既能敏捷响应地缘政治突变、技术标准更新等外部环境变化,也能精准适配城市与城市群内部的协同发展需求与矛盾调节需要,从而让海湾城市在金砖合作框架下持续释放制度创新活力。

### (三) 加强关键通道冗余设计

在流动空间理论视角下,城市作为区域要素流动网络的核心节点,其功能复合程度与运行稳定性对维系网络韧性和运转效率至关重要。海湾城市作为中东及全球能源、资本、商品与技术要素流动的关键枢纽,其对外连通能力不仅关乎自身发展,更影响大金砖合作机制的要素流通效率与风险抵御能力。因此,有必要通过系统性冗余布局,增强海湾城市作为流动网络节点的稳定性和包容性。

在通道建设上,需兼顾存量优化与增量拓展。在存量方面,需着重强化沙特吉达港、达曼港,阿联酋杰贝阿里港,伊朗阿巴斯港等传统海运枢纽作为地区和全球物流节点的核心功能。通过实施智能化改造、升级多式联运网络、构建港口集群协同机制等举措,提升其货物吞吐效率与抗冲击能力。在增量层面,可推动海湾城市对接中吉乌铁路、中巴伊铁路等跨区域骨干交通线,促进东亚—中亚—南亚陆桥经济带与海湾地区陆上交通网及港口集群互联互通,减少对传统海上运输通道的过度依赖。同时,依托迪拜、阿布扎比、沙迦等海湾地区的枢纽机场,开辟或增加往返于金砖国家城市的跨境专线,打造服务于高端技术、紧急物资和商务人员流动的“空中快轨”,构建服务于金砖国家的高效立体通道体系。

作为美国主导的“印度—中东—欧洲经济走廊”(IMEC)等项目的核心节点,沙特、阿联酋等国的主要城市应立足长远,在融入国际体系的同时保持战略自主。具体而言,这些城市在参与 IMEC 等项目时,一方面可借此推进铁路扩能、港口扩建等基建升级,进而提升区域互联互通水平。另一方面则应坚决摒弃零和博弈的旧思路,在交通枢纽、产业园区等项目规划中嵌入包容性设计,预留面向广大发展中国家的制度接口。该策略旨在将海湾城市打造为全球多边合作的战略枢纽——既能承接欧美与东亚的高端产业合作,又能作为串联发达国家技术资本与发展中国家市场资源的“双向转换器”,更能成为助力大金砖合作突破地缘壁垒的“战略跳板”。

### (四) 打造开放包容的发展样板

罗斯诺的“两枝世界”理论揭示了“全球化”和“地方化”的共生逻辑,即这种

全球化是在地方化伴随下的全球化,地方化则是在全球化背景下的地方化,二者不仅不相冲突,反而形成相互促进的关系。<sup>①</sup> 海湾城市作为兼具地方治理能力与全球资源配置能力的次国家行为体,其战略价值在于能够融合全球化与地方化属性,并有效链接“威权世界”与“多元世界”。

基于这一理论洞见,海湾城市对于金砖合作机制的战略支点作用可从两个维度构建:在安全维度,应将其打造为“稳定锚”,利用其地理与资源优势缓冲地缘风险,确保大金砖合作行稳致远。在发展维度,则需将其培育为“动力源”,依托其产业基础与创新活力,助力金砖国家突破全球价值链壁垒,提升竞争优势。

从建构“稳定锚”的视角看,海湾城市与金砖机制的深度互动,核心在于通过制度性协作实现风险治理的范式转换,将分散的地区安全风险整合为跨区域的系统性安全优势。具体而言,金砖国家可携手海湾城市,协同保障全球能源基础供给,对冲西方国家对石油定价权的干预。在绿氢制备、光伏组件、智能电网等新兴领域,各方可构建产能协作网络,共同制定技术标准与绿电输送体系。同时,可发挥迪拜、阿布扎比等城市的综合性金融自由区的制度优势,为金砖国家搭建规避单边制裁的金融通道,推进去货币霸权进程。此外,各方应善用多边平台的中立性,实现合作议题与地缘争议的“解耦”,进而聚焦于共同利益,最终将意识形态分歧让位于务实合作。这乃是增强金砖机制在冲突地区抗干扰能力与战略自主性的根本途径。

从培育“动力源”的视角看,海湾城市近年来在新能源、数字经济与高端制造等领域打造的产业集群优势,不仅能为金砖国家企业提供广阔市场,更能推动其与金砖国家在新兴产业领域开展高质量协作,并由此构建起一条由发展中国家主导,贯通技术研发、装备制造、终端应用、市场拓展的全产业链。在这一过程中,各方还可协同创建跨境数据流动分级监管、数字货币跨境结算等新型治理工具,并通过金砖合作机制向全球新兴市场推广。此外,海湾城市还可发挥联合国气候大会、世界智慧城市峰会等国际大会举办地优势,将绿色发展、数字包容、基础设施共享等议题融入金砖合作议程,助力金砖国家在新兴领域从规则接受者转变为规则塑造者。

---

<sup>①</sup> 王立军:《全球化背景下的中国地方政府国际合作》,山东大学博士论文,2012年,第24页。

### （五）织密跨区域合作网络

金砖合作机制向立体化网络的转型是全球化多层治理演进的必然要求,<sup>①</sup>其核心含义并非单纯追求成员国数量的扩张,而是通过城市间功能连接与区域组织制度嵌套,形成“城市网络筑基、国家机制支撑、区域组织联动”的复合型合作体系。在此体系中,海湾城市可将国家战略转化为具体协作场景,为企业、科研机构等微观主体搭建沟通平台,从而丰富全球流动空间的节点与通道。

更为重要的是,作为海合会、东盟、欧佩克等区域及国际组织工作运行的重要空间,海湾城市深度参与金砖合作,实质上构建了“城市节点向区域组织延伸”的连接纽带。这些枢纽城市凭借其在能源定价、金融治理等领域的决策影响力,天然能够将金砖合作机制的理念和影响投射至整个区域或国际组织层面。对阿联酋、伊朗等金砖成员国而言,其核心城市可牵头建立“城市引领、组织协同”的对话机制,推动所在区域组织在政策协调、经济协同及文化交流等议程上与金砖机制实现制度性衔接,从而构建“金砖+区域组织”的兼容性合作接口。从理论视角看,这一实践突破了传统次国家行为体理论的局限,实现了从“城市个体外交”到“城市节点依托区域组织推动制度协同”的范式升级。

这一战略安排亦是对“核心—外围”模型在超国家多边合作中的创造性升华。海湾城市的政策创新与治理经验可通过其所在的地区或国际组织向外围成员国扩散,使金砖理念逐步融入各类区域组织的深层架构。此举既规避了主权敏感议题,又以渐进方式实现了金砖合作机制在更广范围的拓展,使区域组织的整体合作需求契合金砖合作机制的发展需要,最终构建起覆盖面更广、影响力更强的“大金砖”合作共同体。

## 五、结语

海湾城市凭借独特的资源禀赋和制度创新优势,为金砖国家合作机制带来了突破传统区域合作模式的变革动力。其不仅重塑了金砖国家多层级协同的运作逻辑,还深刻揭示了后霸权时代全球治理体系转型升级的内在规律,更回应了在主权国家治理体系与数字时代新型生产关系的结构性张力下,如何以城市为基点构建新型国际合作关系的时代命题。

---

<sup>①</sup> 王友明:《面对变局,“大金砖合作”发力新兴领域》,环球网,2025 年 2 月 11 日,<https://opinion.huanqiu.com/article/4LR3zBguJlb#:~>,上网时间:2025 年 4 月 20 日。

长期以来,国际合作要么深陷“国家中心主义”的主权博弈,要么受制于“市场原教旨主义”的效率至上逻辑。前者以国家主权为绝对边界,导致合作机制面临碎片化风险。后者以资本逐利为唯一准则,实则加剧了不同经济体的发展差距。在此背景下,海湾城市的“中间层治理”模式,恰恰在主权让渡与市场自由之间开辟出一条新的道路,即将城市作为治理行为的基本运作单元,既不架空国家主权,也不盲从全球资本,而是通过“主权授权—地方试验—规则输出”的渐进方式,将国家战略转化为城市层面的治理工具。

在这一进程中,城市的角色正从传统的政治经济活动中心转变为孕育新型跨国协作规则、生产新型文化与价值观、推动社会再生产的平台和载体。从现实角度看,这种转型可使广大发展中国家城市的地缘优势转化为战略动能,进而突破技术标准壁垒、市场准入限制等现实障碍,从而获得更多发展机会。从理论层面看,这种转型充分证明发展中国家完全可以依托城市搭建起新型要素交互网络,以更加灵活务实的方式参与全球分工,避免陷入依附型发展陷阱。这正是对詹尼佛·罗宾逊(Jennifer Robinson)“普通城市”理论的一种回应——它打破了传统全球城市理论中固化的“中心—边缘”结构,重新诠释了后发城市在全球体系中的关键作用。

当前,全球治理体系面临有效性与合法性的双重挑战。在此背景下,金砖国家合作机制的核心竞争力不再局限于经济领域的互利共赢,而是转向对包容性多元文明价值体系的塑造能力。金砖国家合作机制与海湾城市的深度互动,预示着全球治理体系将迎来新的图景——未来的全球治理体系既非由单一霸权国家主导的“中心辐射”架构,亦非由多个松散联盟构成的“碎片化并存”格局,而更可能演化为由若干枢纽型城市为节点形成的协作网络。在这一网络中,每个城市节点既能保持自身文明特质与发展路径的独特性,又能通过政治、经济、科技与文化的多维互动紧密相连,最终形成“和而不同”“美美与共”的全球共生格局。这既是全球城市实现发展能级跃升的主要路径,也是“大金砖”合作机制将人类命运共同体理念转化为全球治理实践的重要方式。

(责任编辑:李 意 责任校对:赵 军)