

西部陆海新通道视域下企业区位选择与集聚效应研究

赵明

(四川天宇油脂化学有限公司, 四川泸州 646300)

摘要: 西部陆海新通道是连接中国西部内陆与东南亚市场的重要桥梁, 既有助于缩小东西部发展差距以带动西部地区经济发展, 还能深化中国与东盟等周边国家地区的经贸合作, 旨在形成更高水平的区域经济一体化。现有研究多以通道的宏观经济效应为主, 针对微观企业层面的区位选择及其聚焦效应的探讨相对较少。本研究以新时代西部大开发为背景, 聚焦西部陆海新通道的核心枢纽城市——重庆, 基于 2014-2023 年重庆地区 A 股上市公司数据, 采用实证研究法系统分析西部陆海新通道的建设与运营对重庆企业的盈利能力、规模增长以及运营效率的影响。研究发现, 西部陆海新通道的建设与运营能显著提升重庆地区企业的盈利能力, 并能有效推动企业资产规模的增长, 但可能受政策效应滞后性影响, 通道建设对企业当期运营效率的提升作用暂未显现。此外, 本研究选取“长安汽车”作为典型案例, 详细剖析了企业如何借助通道优化供应链、拓展海外市场从而提升企业价值的具体路径。本研究不仅丰富了西部陆海新通道作用于微观企业发展的相关研究, 也为新时代西部大开发背景下, 内陆枢纽城市依托通道建设带动企业高质量发展提供了实证依据与实践路径。

关键词: 西部陆海新通道; 地域经济发展; 区位选择; 聚焦效应; 重庆;

一、引言

建设西部陆海新通道, 是党中央、国务院作出的重大决策部署, 也是“十四五”规划纲要明确的服务国家重大战略的重大工程^[1]。近年来, 西部陆海新通道建设陆续取得新成效, 其在区域协调发展格局中具备重要战略地位。作为西部陆海新通道的物流中心和运营组织中心, 西部陆海新通道铁海联运班列在重庆形成“一主两辅多节点”的始发集结体系, 中国西部内陆与东南亚市场经济贸易合作的深化^[2], 为新通道服务全球化布局, 拓展“一带一路”市场, 以及辐射周边地域经济发展奠定了坚实基础。本文通过构建“通道赋能—企业增值—集聚辐射”的理论框架, 并以 2014-2023 年重庆地区 A 股上市公司数据为样本数据开展实证研究。研究发现, 西部陆海新通道的建设与运营能显著提升重庆地区企业的盈利能力, 同时能有效推动企业资产规模的扩张, 但可能受政策效应滞后性影响, 通道建设对企业当期运营效率的提升作用暂未显现。因此, 本文进一步以“长安汽车”为例, 深入阐述了企业如何利用通道优化供应链、拓展海外市场以实现提高企业价值的具体路径。

二、文献综述

(一) 关于西部陆海新通道的研究

作为连接“一带一路”的关键战略工程, 西部陆海新通道的经济效应是区域经济与企业发展领域的研究热点。现有研究围绕通道建设的影响展开了多维度探讨。首先, 在宏观层面, 许英明等(2019)、马永腾等(2023)、陈万灵等(2024)的研究发现, “一带一路”、中欧班列、西部陆海新通道等国际贸易通道对贸易增长、数字经济以及对外开放等具有显著正向影响^{[3][4][5]}。汪田姣等(2024)经由实证检验发现, 国际贸易通道的建设明显推动了中国

[1] 广西壮族自治区发展和改革委员会: 西部陆海新通道: 新增长、新格局, 2025 年 10 月 31 日,

[2] 龚恒娟, 李晓艳. 西部陆海新通道对重庆经济影响的研究[J]. 中国储运, 2022, (08): 163-164.

[3] 许英明, 邢李志, 董现奎. “一带一路”倡议下中欧班列贸易通道研究[J]. 国际贸易, 2019, (02): 80-86.

[4] 马永腾, 蒋琰, 鲍洪杰. 交通基础设施、数字经济与贸易增长——基于西部陆海新通道沿线区域的实证分析[J]. 改革, 2023, (06): 142-155.

[5] 陈万灵, 陈金源, 温可仪. 参建通道经济能促进欠发达地区对外开放吗——来自西部陆海新通道的经验证据[J]. 国际贸易问题, 2024, (01): 105-121.

同“一带一路”共建国家之间的贸易合作^[6]。杨俊玲等（2025）基于2011-2023年280个城市面板数据,采用动态面板模型和双重差分法,研究得出通道建设能显著提升区域经济韧性,且具有持续增强的长期效应^[7]。杨孟恺等（2025）选取2012-2019年中国海关数据,结合交叠双重差分方法系统评估西部陆海新通道对城市出口的影响,研究结果显示,西部陆海新通道作为关键开放平台,能够有效优化西部地区的物流效率并改良其出口结构,为区域开放型经济发展赋予强有力的实证支撑^[8]。ZHANG B等（2020）发现西部陆海新通道的建设能提升区域城市间的可达性,推动要素流动,而且会加深通道内部各个城市之间的经济联系^[9]。

其次,微观层面的研究近年来也逐步深化。张誉夫等（2026）以2012-2022年A股上市公司数据为样本的实证研究发现,西部陆海新通道可通过物流优化、市场扩展、信息共享三条渠道来缓释企业供应链风险,且主通道与重要枢纽区域的效应更显著^[10],为通道通过稳定企业运营、强化区域产业韧性进而辐射地域经济提供了微观证据。孙鹏等（2025）基于2012-2022年A股上市公司数据,采用堆叠双重差分模型证实:西部陆海新通道建设通过国内国际双循环协同机制显著提升了沿线企业供应链效率^[11]。另一项同期研究中,孙鹏等（2025）进一步拓展研究视角,基于2009-2023年企业数据的多时点双重差分分析表明,通道建设还能通过“资源整合、技术进步、需求扩张、外部监督、对外开放”五大效应,有效提升企业产能利用率,且存在显著的供应链双向溢出效应,对上下游企业产能利用均具有正向带动作用^[12]。

总体来看,关于西部陆海新通道的研究主要聚焦于对宏观层面的城市开放、地区经济发展的政策效应,少有研究针对通道建设对微观企业经济效益的影响展开深入研究,这为本研究的开展提供了拓展空间。

（二）关于交通基础设施经济效应的研究

交通基础设施作为区域经济发展的重要支撑,其经济效应一直是学界关注的重点。陈文静等（2026）基于2003-2023年中国省级与县域数据,研究发现交通基础设施显著提升毗邻区经济韧性,结论证实交通基础设施通过打破行政壁垒、优化要素配置,成为增强区域抗风险能力和促进协调发展的重要支撑^[13]。谭静（2024）则进一步从宏微观结合的视角切入,其基于2000-2019年宏观县级数据与微观企业数据,以航空可达性衡量机场建设,发现机场建设对地区经济效益有积极的影响,同时也对企业生产效率提升有正向作用^[14]。现有研究从不同维度证实了交通基础设施对区域经济和发展的双重赋能,但对西部陆海新通道这类复合型战略通道如何通过微观企业传导形成地域经济辐射效应的探讨仍有待深化。

（三）关于企业行为与地域发展关联的研究

企业行为与地域发展之间的关系,是理解区域经济高质量发展的微观基础。冯文静等

[6] 汪田姣,陈金源,温可仪.国际贸易通道建设与中国向西开放——来自西部陆海新通道的经验证据[J].南方经济,2024,(03):101-120.

[7] 杨俊玲,郑燕霞.西部陆海新通道对经济韧性增强效应的分析[J].铁道运输与经济,2025,47(10):165-173.

[8] 杨孟恺,杨磊,李雨浓.通道开放与出口扩张——来自共建西部陆海新通道的经验证据[J/OL].价格月刊,1-10[2026-03-03].

[9] Zhang B, Yin J, Jiang H, et al. Application of social network analysis in the economic connection of urban agglomerations based on nighttime lights remote sensing: a case study in the New Western Land-Sea Corridor, China[J]. ISPRS International Journal of Geo-Information, 2022, 11(10): 522.DOI:10.3390/IJGI11100522.

[10] 张誉夫,谢建国,蔡蒙.借路稳供:国际贸易通道建设能否平抑供应链风险[J].世界经济研究,2026,(01):27-42+134.

[11] 孙鹏,韩松宸,黄波.通道建设与企业供应链效率——基于西部陆海新通道建设的准自然实验[J].国际贸易问题,2025,(09):56-74.

[12] 孙鹏,韩松宸.从“货畅其流”到“物尽其用”:西部陆海新通道对企业产能利用率的影响研究[J/OL].南开管理评论.

[13] 陈文静,王毅,余茂军,等.交通基础设施对省际毗邻区经济韧性的影响[J].南京师大学报(自然科学版),2026,49(01):24-34.

[14]谭静.机场建设对区域经济的影响研究[D].中国科学技术大学,2024.

(2024) 经案例研究分析得出,企业的数字化转型与创新行为是连接数字经济宏观战略与地域特色产业高质量发展的微观桥梁,是企业带动地域产业升级、品牌塑造与价值实现的核心行动路径^[15]。郑棣(2022)以中国 A 股上市企业为样本,采用基准 OLS 回归、空间计量等模型发现,地域特征通过影响企业外部环境与内部治理作用于其社会责任表现,企业行为需适配地域禀赋,地域差异会引导企业行为分化,企业跨区域发展中地理分散化与社会责任履行的互动,体现了地域发展对企业行为的塑造及企业对地域环境的适应^[16]。现有研究虽已揭示了企业行为与地域发展的内在联系,但在西部陆海新通道建设这一外生政策冲击背景下,企业如何借助通道赋能实现价值提升以及产生集聚效应,并进一步辐射带动西部节点城市发展,仍有待进一步探索。

(四) 文献述评

现有文献对西部陆海新通道在宏观层面和微观层面的影响、交通基础设施对区域经济发展的支撑作用以及企业行为与地域发展内在联系的研究已取得了较为丰富的成果,为研究奠定了坚实的理论与技术基础。从西部陆海新通道的研究来看,学者们主要聚焦于其在宏观层面对贸易增长、数字经济以及对外开放等的正面影响,此外,还聚焦于通道建设提升区域经济韧性带来的影响以及通道对各城市间经济联系的影响;在微观层面,主要聚焦于通道建设缓释企业供应链风险、提升沿线企业供应链效率以及提升企业产能利用率这几个层面。这些研究不仅揭示了通道对地域经济的促进作用,也从一定程度上体现了其在连接国内与国际市场中的潜力。

总体来看,现有文献为西部陆海新通道带动企业实现增值,形成集聚效应的研究提供了基础参考,但也存在以下局限:其一,关于西部陆海新通道的研究多集中于通道的建设、运行现状以及对企业的影响等,少有文献针对某一特定城市研究西部陆海新通道对沿线区域经济的影响以及针对微观企业经济效益的影响展开深入研究。其二,现有研究对西部陆海新通道这类复合型战略通道如何通过微观企业传导形成地域经济辐射效应的探讨仍有待深化。其三,现有研究在西部陆海新通道建设背景下,企业如何通过自身发展产生集聚效应后辐射至其他西部节点城市的具体机制,仍需进一步探索。

针对现有研究的不足,本文以重庆作为研究对象,基于重庆企业微观数据深入剖析西部陆海新通道赋能企业增值、优化区位选择以及产生集聚效应的内在机制。本文采用实证研究法系统考察西部陆海新通道的建设与运营对重庆企业带来的影响,并结合案例分析法揭示在西部陆海新通道的背景下,以长安公司为代表的重庆标杆企业依托通道实现增值后持续吸引其他企业向此区域集聚发展,进而形成集聚效应带动区域整体经济的提升。本文不仅弥补了现有文献在西部陆海新通道赋能企业增值、优化区位布局以及形成集聚效应方面的研究缺口,还从政策建议层面加强西部陆海新通道的建设,如在企业层面,将西部陆海新通道纳入自身发展战略;在政府层面,打造数字化供应链公共服务平台以及整合金融、保险、法律等增值服务融入平台;在区域发展层面,强化产业联动,放大辐射带动效应,以期通道的可持续发展提供坚实的理论基础与实践引导。通过这一研究,希望为西部陆海新通道的建设以及带动沿线地域经济发展提供新的视角。

三、西部陆海新通道与重庆企业贸易发展现状

(一) 西部陆海新通道发展现状

1.西部陆海新通道发展历程

西部陆海新通道的建设并非一蹴而就,而是一个逐步推进、持续发展的过程,其建设与发展历程大致可分为以下四个阶段:

[15] 冯文静,周咏梅,费树垚,等.乡村振兴背景下数字经济赋能地域特色产业高质量发展的路径研究:以贵州茶产业为例[J].山西农经,2024,(10):68-71.
[16]郑棣.地域特征对企业社会责任的影响研究[D].西南财经大学,2022.

(1) 探索起步阶段

2015 年以前，受特殊地理位置与铁路、公路等基础交通配套不完善的制约，西部地区出口货物多采用“西货东运”模式。为加快内陆对外开放，2015 年中新（重庆）战略性互联互通示范项目正式启动，以重庆为运营中心，探索建设国际陆海贸易新通道。2017 年 8 月，渝黔桂陇四地签署《关于合作共建中新互联互通项目南向通道的框架协议》，进一步完善中新互联互通项目南向通道的建设。该通道以重庆为中心，以陇桂黔为关键节点，依托水陆空联运，向南经贵州等省市，通过北部湾（位于广西省）等沿海口岸，通达新加坡与东盟主要物流节点，辐射中东、东南亚等区域；向北则有效衔接中欧班列，利用兰渝铁路及甘肃的主要物流节点，连通中亚、南亚及欧洲等地。该通道较传统出海路线相比，其大幅节约运输时长、提高货物运输效率，有效推动了中国与新加坡等东南亚各国的经贸合作。

(2) 规划出台阶段

2019 年 8 月，《西部陆海新通道总体规划》^[17]指明通道建设在交通基础设施建设、物流枢纽布局与贸易便利化提升等方面的主要任务，新通道建设由此进入全新阶段。2019 年 10 月，重庆、贵州、陕西等西部地区 12 省区市以及海南、广东省湛江市于重庆签署《合作共建西部陆海新通道框架协议》，不仅明确了各方合作机制与责任分工，还聚焦于建立综合运营平台、加快运输通道建设、提升通道运行与物流效率、促进通道与区域经济融合发展等方面开展合作。该协议的签署，进一步强化了省际协商合作，深化了陆海双向开放，在既有交通网络上形成多方参与的国际货物运输格局。

(3) 快速推进阶段

2021 年 8 月，《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》正式出台，为通道建设提供了具体实施路径。重庆借此契机加快通道建设进程，推动通道的高质量发展。2022 年 1 月 1 日，RCEP（Regional Comprehensive Economic Partnership，区域全面经济伙伴关系协定）正式生效^[18]。

2.西部陆海新通道相关政策

表 1 西部陆海新通道相关政策

时间	合作省市/单位名称	签署文件	内容
2017 年	重庆、广西、贵州、甘肃	《关于合作共建中新互联互通项目南向通道的框架协议》	标志着四省市合力打造南向通道，深度融入“一带一路”发展，也将有利于重庆市建设内陆国际物流枢纽、口岸高地和内陆开放高地 ^[19] 。
2019 年	重庆、贵州等西部地区 12 省区市和海南省、广东省湛江市	《合作共建西部陆海新通道框架协议》	协议的重点在建立综合运营平台、加快运输通道建设、加强物流设施建设、提升通道运行与物流效率、促进通道与区域经济融合发展等方面开展合作 ^[20] 。

[17] 广西壮族自治区交通运输厅：《西部陆海新通道总体规划》，2022 年 12 月 9 日。

[18] 中华人民共和国商务部：《区域全面经济伙伴关系协定》，2022 年 1 月 4 日。

[19] 《关于合作共建中新互联互通项目南向通道的框架协议》，2017 年 8 月 31 日，

[20] 《合作共建西部陆海新通道框架协议》，2019 年 10 月

2021 年	国家发展改革委、外交部等	《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》	方案以加快推进通道建设、强化重要枢纽功能、提高通道运输组织与物流效率、推动通道降低成本和优化服务、构建通道融合开放发展新局面为发展目标 ^[21] 。
2023 年	西部 12 省(区、市)及海南省、广东省湛江市、湖南省怀化市	《高水平共建西部陆海新通道“13+N”省际协同推动实施方案》	13 个省区市代表表示将立足自身资源禀赋和区位，积极推动通道发展，共同为西部陆海新通道未来发展绘制蓝图 ^[22] 。
2024 年	重庆市人民政府	《重庆市支持西部陆海新通道高质量发展若干政策措施》	推出支持出海出境大通道发展、培育壮大通道经济、加强物流基础设施体系建设、优化口岸物流营商环境 4 个方面共 16 条具体措施，推动新通道发展 ^[23] 。

（二）西部陆海新通道背景下重庆企业贸易发展现状

在西部陆海新通道战略推动下，重庆作为通道物流和运营组织中心，其总体发展态势为：第一，贸易规模持续增长。新通道已成为重庆联通东盟、中亚、欧洲的关键通道，铁海联运、跨境公路、国际铁路联运等多式联运模式大幅提升贸易效率。据重庆海关统计，2025 年 1-11 月，重庆全市外贸进出口总值达 7193 亿元，同比增长 13.7%。其中，经西部陆海新通道实现的进出口额达 489.6 亿元，同比增长 1.7 倍。在通道的强劲带动下，重庆与第一大贸易伙伴东盟的经贸合作进一步深化：在“十四五”规划收官之年，前 11 个月重庆对东盟进出口额达 1206.8 亿元，远超“十三五”规划收官之年的同期数据 1024.9 亿元^[24]。此外，全市国家物流枢纽货物吞吐总量约 1.2 亿吨，同比增长约 13%，集装箱吞吐量占全市比重超过 90%，通道“硬联通”能级实现整体跃升；第二，政策赋能区位优势强化。依托中新互联互通项目、重庆自贸试验区等政策叠加，企业享受通关便利、税收优惠和金融创新支持。重庆作为国际性综合交通枢纽，通过“一带一路”与长江经济带联动，形成“东西南北”四向联通网络。

2025 年重庆进出口在多重压力下依旧取得亮眼成绩，呈现出量稳质升、向上向好的良好发展状态。具体表现在三个方面：一是规模持续增长；二是出口产品结构优化。5587.3 亿元出口总额中，机电产品出口达 4962.4 亿元，占比 88.8%，较上年增长 9.1%。其中主要优势产品笔记本电脑出口 1521.5 亿元，占全国比重提升至 30.2%，稳居全国首位；手机、摩托车、汽车出口分别增长 35.4%、29.5%、23%。“新三样”（即电动汽车、光伏产品、锂电池）出口增速达到 73.5%；自主品牌产品出口增长 24%，高技术含量、高附加值产品持续贡献出口增量，出口产品结构进一步优化；三是贸易伙伴多元增长。2025 年，重庆与约 230 个国家和地区有贸易往来，其中近 180 个国家和地区进出口实现正增长。东盟、欧盟为重庆前两大贸易伙伴，全年分别进出口 1326.5 亿元、1082.4 亿元，分别增长 12.6%、10.2%；对拉美、非洲、中亚等新兴市场进出口分别增长 22.3%、38.7%和 92.4%，越来越多的贸易伙伴与重庆达成双赢互利的良好局面^[25]。

作为全国首个“五型”国家物流枢纽城市，重庆积极构建“产业集群+物流枢纽+通道

[21] 《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》，2021 年 8 月 17 日，
[22] 《高水平共建西部陆海新通道“13+N”省际协同推动实施方案》，2023 年 11 月 1 日
[23] 《重庆市支持西部陆海新通道高质量发展若干政策措施》，2024 年 4 月 18 日
[24] 中国一带一路网：枢纽聚变 通道跃迁：2025 西部陆海新通道跑出“重庆加速度”，2025 年 12 月 31 日，
[25] 中华人民共和国国务院新闻办公室：2025 年重庆市进出口情况新闻发布会,2026 年 1 月 26 日，

共建”枢纽经济新模式，枢纽港产业园累计签约、开工、投产项目超 300 个，总投资超 2200 亿元。更多制造企业选择重庆，正是看中了“通道+枢纽”带来的物流优势和面向东南亚的市场潜力。

四、理论分析与研究假设

（一）理论分析

1.理论分析框架：通道赋能、企业增值与集聚辐射

西部陆海新通道作为国家战略性互联互通工程，其核心价值在于重塑区域经济地理格局，通过节约交易成本、拓展市场空间与优化要素配置等多重路径，为微观企业注入增长动能，进而聚合形成促进区域发展的宏观动力。本研究构建“通道赋能—企业增值—集聚辐射”的递进分析框架，形成“通道政策赋能—企业价值提升—企业区位布局优化—产业集聚形成—区域经济辐射带动”的完整逻辑，旨在系统阐释其赋能企业增值、优化企业区位选择、实现集聚效应以最终驱动区域经济发展的内在逻辑。

（1）第一阶传导：通道赋能与企业增值

西部陆海新通道作为战略性基础设施，通过三大核心路径直接赋能微观企业主体并推动企业区位选择优化，进而提升其内在价值：

①成本节约与利润增厚路径：既有研究发现，建设西部陆海新通道不仅可以降低区域内企业运输成本^[26]，还可以显著降低企业在获取原材料、中间品以及市场信息时的成本^[12]。同时，该通道通过高效、稳定且成本低的铁海联运方案，大幅降低企业的物流与时间成本。基于交易成本理论，此举能显著提升企业的盈利水平（总资产收益率，ROA）。

②市场扩张与规模增长路径：现有研究认为，建设西部陆海新通道可有效提升区域市场可达性，并有效整合原本分散的市场，从而提高沿线企业的资源配置效率^[12]。资源的有效配置直观表现为企业的市场需求增长及市场规模扩张^[27]，而企业的市场需求及规模的扩张进一步提升了企业的市场份额^[28]。该通道极大地拓展了企业的市场可达性，尤其便利了对“一带一路”沿线市场的深度开拓。市场需求的激发致使企业扩大投资、增加产能，从而使其资产规模（总资产增长率，Tagr）迅速增长。

③供应链优化与运营提效路径：西部陆海新通道建设通过挖掘市场潜力与激发市场活力，拓展企业市场空间，降低企业对单一市场的依赖，从而有效降低供应链风险^[10]。稳定、安全且高效的市場是保障企业供应链稳定安全的前提，因此，可靠的国际物流网络有助于企业优化库存管理、加速响应周期，最终提高企业资产运营效率（总资产周转率，ATO），实现内涵式增长。

（2）第二阶传导：企业增值与集聚辐射

西部陆海新通道赋能地区企业实现普遍增值后，会进一步强化因企业增值而产生的区位选择吸引力，从而推动更多企业向该区域聚集形成集聚效应，其增长动能将通过以下机制聚合与扩散，最终带动区域经济发展：

①产业链联动与升级：以长安汽车等龙头企业为核心，待其规模扩大与竞争力增强，将产生强大的上下游拉动效应，带动重庆及周边地区在新能源汽车、高端零部件、智能网联等领域形成更具竞争力的产业集群，最终将推动区域产业结构的优化与升级。

②要素聚集与枢纽经济形成：企业增值带来的规模效应与盈利优势将吸引资本、技术、高端人才等重要生产要素进一步向以重庆为核心的枢纽地区聚集，逐步形成以企业集聚为核

[26] 唐红祥,夏惟怡,黄跃.西部陆海新通道制造业与物流业协同集聚的影响因素识别及突破路径研究[J].中国软科学,2022,(08):131-139.

[27] 杨汝岱,李艳,孟珊珊.企业数字化发展、全要素生产率与产业链溢出效应[J].经济研究,2023,58(11):44-61.

[28] 刘若鸿,许晏君.工业用地价格与企业产能利用率[J].世界经济,2023,46(11):103-127.

心的枢纽经济，强化该区域的区位竞争优势，为更多企业优化区位选择提供有力支撑，形成“企业增值—要素集聚—企业再增值”的良性循环。

③财政增效与发展环境改善：企业盈利能力的普遍提高可以助力地方财税收入提升，从而增强政府提供优质公共服务、完善基础设施的能力并优化地区营商环境，进一步降低企业运营成本、提升区位吸引力，实现企业集聚与区域发展的双向赋能，最终完成企业增值向区域经济辐射的传导，实现“通道政策赋能—企业价值提升—企业区位布局优化—产业集聚形成—区域经济辐射带动”的完整逻辑闭环。

综上，本框架的核心逻辑是西部陆海新通道作为“赋能器”，先通过降本增效、拓展海外市场等路径推动以长安汽车为代表的微观企业实现价值增值，产生强有力的区位选择吸引力，推动更多企业向该区域集聚，再通过产业、要素、财政等多重渠道将发展动能辐射至整个区域经济系统。

（二）研究假设

基于上述理论分析，本文提出如下可检验的研究假设：

H1：西部陆海新通道的建设与运营，显著提升了重庆地区企业的盈利能力（即总资产收益率，ROA）。

H2：西部陆海新通道的建设与运营，显著促进了重庆地区企业的资产规模扩张（即总资产增长率，TAGR）。

H3：西部陆海新通道的建设与运营，显著改善了重庆地区企业的资产运营效率（即总资产周转率，ATO）。

五、西部陆海新通道赋能重庆企业的实证研究

（一）研究设计

1.样本选取与数据来源

（1）样本选取与数据来源

本文选取 2014-2023 年位于重庆地区的 A 股上市公司的结构化和非结构化数据作为样本数据。其中，企业层面数据来源于 CSMAR 数据库，地方宏观数据来源于国家统计局，并针对相关数据作出如下处理：

- ①剔除 ST、PT 及金融行业的上市公司样本；
 - ②剔除部分财务数据缺失的企业样本；
 - ③为避免异常值影响，对文章主要连续变量在 1%与 99%分位缩尾处理；
- 经上述处理程序，本文共得到 508 个观测样本数据。

（2）变量定义

①被解释变量

总资产收益率（Roa）：衡量企业盈利能力（H1），以净利润与平均总资产之比表示。尹美群等（2018）、连立帅等（2016）将总资产报酬率作为企业生产绩效的衡量指标，反映企业盈利能力^{[29][30]}。

总资产增长率（Tagr）：衡量企业规模的成长性（H2），以总资产期末余额与期初余额之差占总资产期初余额的占比表示。Lipson 等（2011）的实证结果表明总资产增长率吸收了其他度量指标对股票收益的解释能力，即总资产增长率优于其他指标，是度量资产增长的代表性指标^[31]。因此，很多研究中都使用总资产增长率衡量上市公司的资产变动状况。

[29] 尹美群,盛磊,李文博.高管激励、创新投入与公司绩效——基于内生性视角的分行业实证研究[J].南开管理评论,2018,21(01):109-117.

[30] 连立帅,陈超,米春蕾.吃一堑会长一智吗?——基于金融危机与经济刺激政策影响下企业绩效关联性的研究[J].管理世界,2016,(04):111-126.

[31] Lipson L M ,Mortal S ,Schill J M .On the Scope and Drivers of the Asset Growth Effect[J].Journal of Financial and Quantitative Analysis,2011,46(6):1651-1682.

总资产周转率（ Ato ）：衡量企业运营效率（H3），以营业收入与平均总资产之比表示。罗欣等（2014）认为，总资产周转率可用来说明全部资产的经营效率^[32]；杜雨轩等（2017）的研究表明，总资产周转率可用来分析企业营运能力^[33]。

②解释变量

西部陆海新通道建设（ $NILSTCit$ ），本文借鉴陈万灵等（2024）的现有相关研究，以企业所在地是否参建西部陆海新通道的虚拟变量来刻画通道建设情况^[5]。

若 i 企业注册地城市在 t 年参与了西部陆海新通道建设，则该指标在参建当年及以后年份取值为 1，否则取值为 0。其中，参考孙鹏等（2025）的研究，以 2017 年参建南向通道、2018 年参建国际陆海贸易新通道及 2019 年参建新通道的城市构造虚拟变量^[11]。由于西部陆海新通道于 2019 年 8 月正式上升为国家战略^[34]，因此本文以 2019 年为分界点，该指标在 2019 年及以后年份取值为 1，否则取值为 0。

③控制变量

本文参考张誉夫等（2026）、孙鹏等（2025）、汪田姣等（2024）、周健等（2020）的研究^{[6][10][12][35]}，选取一系列可能影响企业经济效益的控制变量，以尽量剔除这些因素的干扰。首先，企业层面的控制变量如下：

资产规模（ $Size$ ）：衡量企业规模，以企业年度总资产规模的自然对数来表示。

资产负债率（ Lev ）：衡量企业长期偿债能力，以企业年末总负债与总资产之比来衡量。

现金流状况（ Cas ）：衡量企业偿债及变现能力，以企业经营活动产生的现金流净额与总资产之比表示。

净资产收益率（ Roe ）：衡量股东权益的收益水平，以企业净利润与股东权益余额之比表示。

营业收入增长率（ $Growth$ ）：衡量企业经营状况与市场扩张能力，以企业本年营业收入增加额与上年营业收入总额之比表示。

存货占比（ $Fixed$ ）：用以反映企业的资产结构及资本密集度，以企业固定资产净额与总资产之比表示。

其次，借鉴孙鹏等（2025）、汪田姣等（2024）以及周学仁等（2021）的指标选取^{[6][12][36]}，进一步控制影响企业效益的社会层面因素如下：

国家加工贸易梯度转接省份（ $Protrade$ ）：其表示是否为国家加工贸易梯度转接省份，名单来源于 2021 年 9 月月中国商务部发布的《商务部关于发布首批国家加工贸易产业园认定名单的通知》^[37]。

经济发展水平（ Ln_gdp ）：衡量地区经济发展水平，使用地区生产总值取对数来衡量。

政府干预（ $Govern$ ）：衡量政府政策支持力度，以城市财政支出占 GDP 的比值表示。

社会消费（ Cus ）：衡量该地区社会消费水平，采用城市社会零售总额占 GDP 的比重衡量。

2.模型设定

为检验前文所提出的相关研究假设，即西部陆海新通道政策背景下的重庆企业是否在盈利能力、成长性以及运营效率上表现更优。因此，本研究参考既有文献，构建如下模型：

[32] 罗欣,陈玉文.我国医药制造业中不同规模企业的经济效益比较[J].中国药房,2014,25(13):1153-1155.

[33] 杜雨轩,刘益.我国出版上市企业的财务状况分析与评价[J].现代出版,2017,(02):19-22.

[34] 中华人民共和国国家发展和改革委员会：西部陆海新通道上升为国家战略，2019 年 8 月 16 日

[35] 周健,刘友金,曾小明.“一带一路”倡议能否提升对外直接投资企业盈利能力?[J].商业经济与管理,2020,(02):69-83.

[36] 周学仁,张越.国际运输通道与中国进出口增长——来自中欧班列的证据[J].管理世界,2021,37(04):52-63+102+64-67.

[37] 中华人民共和国商务部：商务部关于发布首批国家加工贸易产业园认定名单的通知，2021 年 9 月 13 日.

$$y_{it} = \alpha + \beta(NILSTC_{it}) + \gamma Controls_{it} + \mu_i + \sigma_i + \varepsilon_i$$

其中， y_{it} 为前文所提及的 3 个被解释变量， $Controls_{it}$ 为前文所提及的控制变量， α 、 β 、 γ 为常数项， ε_i 为随机干扰项， μ_i 、 σ_i 分别表示行业固定效应以及年度固定效应。

(二) 实证结果分析

1.描述性统计分析

本文运用 Stata17 统计分析软件对 2014-2023 十年间 508 个观测样本进行统计分析，得出模型中的数据特征，如平均值、最大值、最小值、中位数以及标准差。具体结果如表所示。

表 2 描述性统计表

变量名	样本量	均值	标准差	最小值	中位数	最大值
NILSTC _{it}	508	0.553	0.498	0.000	1.000	1.000
Roa	508	0.044	0.061	-0.167	0.039	0.216
Tagr	508	0.137	0.246	-0.323	0.084	1.298
Ato	508	0.615	0.423	0.036	0.521	2.486
Growth	508	0.180	0.486	-0.512	0.072	2.894
Lev	508	0.460	0.229	0.068	0.451	0.951
Size	508	22.524	1.579	19.044	22.565	26.136
Roe	508	0.085	0.178	-0.639	0.079	0.970
Cas	508	0.054	0.070	-0.159	0.050	0.250
Fixed	508	0.230	0.178	0.001	0.205	0.727
Proctrade	508	0.343	0.475	0.000	0.000	1.000
Ln_gdp	508	10.036	0.229	9.610	10.073	10.329
Govern	508	0.198	0.021	0.170	0.205	0.233
Cus	508	0.472	0.035	0.383	0.482	0.507

由表 2 可知，Roa 最大值及最小值分别为 0.216 和-0.167，均值为 0.044，标准差为 0.061，说明不同企业的盈利水平存在显著差异；Tagr 最大值及最小值分别为 1.298 与-0.323，其均值为 0.137，标准差为 0.246，说明不同企业在成长性方面也存在显著差异；同理，Ato 最大值与最小值分别为 2.486 及 0.036，均值为 0.615，其标准差为 0.423，说明各企业在企业运营效率方面存在显著差异。其余变量统计结果与现有文献基本一致。

2.基准回归分析

表 3 汇报了西部陆海新通道（NILSTC_{it}）对三个核心企业效益指标（ROA、Tagr、ATO）的回归结果。

(1)对盈利能力（ROA）的促进效应：如列（1）所示，西部陆海新通道建设（NILSTC_{it}）的系数为 0.010，且在 10%水平上显著为正。这表明，在控制了一系列企业层面与社会层面因素后，西部陆海新通道的建设与运营，使重庆地区企业的总资产收益率（ROA）平均提升了约 1.0 个百分点。研究假设 H1 得到验证。

(2)对规模成长（Tagr）的驱动效应：列（2）结果显示，西部陆海新通道建设（NILSTC_{it}）对总资产增长率（Tagr）的系数为 0.085，并在 1%水平上显著为正。在排除企业层面与社会层面因素的干扰后，研究发现，该通道的建设与运营，驱动重庆地区企业实现了高达 8.5 个百分点的资产规模扩张。研究假设 H2 得到验证。

(3)对运营效率（ATO）的当期影响：如列（3）所示，西部陆海新通道建设（NILSTC_{it}）的系数为正但不具有显著性。上述结果显示，在样本期内，西部陆海新通道的建设与运营对企业总资产周转率（ATO）的即时提升效应尚未充分显现。对此，本研究认为效率改善往往

存在滞后性，其通常滞后于规模扩张。企业的投资首先反映为资产规模增长（即 **Tagr** 显著为正），而新资产的消化、生产流程的优化及供应链协同的深化，需要一个整合、适应周期，因此，通道的建设与运营对整体运营效率的积极作用可能需要更长时间才可被观测到。因此，假设 H3 在本期样本中未能得到验证，这为企业内部运营的后续优化研究留下了空间。

综上，该基准回归分析结果证实了西部陆海新通道的建设与运营对重庆地区企业产生了显著的微观赋能效应，尤其体现在提升企业盈利（H1 成立）及驱动企业规模成长（H2 成立）两个方面。

表 3 基准回归分析

	(1)	(2)	(3)
	ROA	Tagr	ATO
NILSTC _{it}	0.010*	0.085***	0.007
	(0.005)	(0.027)	(0.032)
Growth	0.015***	0.098**	0.122***
	(0.005)	(0.043)	(0.039)
Lev	-0.075**	0.118	0.205
	(0.029)	(0.127)	(0.197)
Size	0.002	0.039	-0.075
	(0.007)	(0.034)	(0.075)
Roe	0.170***	0.185**	0.142
	(0.041)	(0.077)	(0.095)
Cas	0.190***	-0.174	0.666***
	(0.059)	(0.309)	(0.226)
Fixed	-0.093***	-0.472*	-0.637***
	(0.029)	(0.257)	(0.227)
Ln_gdp	-0.029	-0.578***	-0.112
	(0.026)	(0.165)	(0.144)
Govern	0.037	-1.056	-1.239
	(0.163)	(1.501)	(1.005)
Cus	-0.049	0.782**	0.054
	(0.053)	(0.388)	(0.341)
_cons	0.342	4.923***	3.821**
	(0.254)	(1.833)	(1.676)
N	508	508	508
r2_a	0.567	0.167	0.224

注：括号内为企业层面聚类稳健标准误，***、**和*分别表示在 1%、5%和 10%的水平上显著，下表均同。

3.稳健性检验

为确保基准回归的结果的可靠性，本文对此采取了缩短样本期间进行稳健性检验。为排除样本期过长可能引入其他结构性变化或宏观趋势干扰，本文将样本期间缩短至 6 年即 2017-2022 年，重新对此进行回归分析。结果如表 4 所示，解释变量 NILSTC_{it} 对 ROA 及 Tagr 的系数符合与统计显著性均与前述基准回归结果保持一致，且系数大小未发生根本性变化，均为显著正相关。该结果表明，即使在更紧凑的时间窗口内，本文关于西部陆海新通道能显著提升企业的盈利能力与规模成长的核心结论依然成立，进一步证实了本研究的稳健性。

表 4 稳健性检验

	(1)	(2)
	ROA	Tagr
NILSTC _{it}	0.033*	0.112*
	(0.020)	(0.063)
Growth	0.004	0.052
	(0.005)	(0.043)
Lev	-0.010	0.109
	(0.027)	(0.170)
Size	0.000	0.168***
	(0.014)	(0.058)
Roc	0.152***	0.183***
	(0.028)	(0.057)
Cas	0.092*	-0.604**
	(0.046)	(0.262)
Fixed	-0.109***	-0.942***
	(0.036)	(0.260)
Ln_gdp	-0.309	-1.072
	(0.221)	(0.823)
Govern	-1.411	-2.715
	(1.121)	(4.923)
Cus	-0.031	0.615
	(0.129)	(1.227)
_cons	3.455	7.601
	(2.300)	(9.235)
N	319	319
r2_a	0.527	0.251

（三）研究结论与地域辐射启示

本章的研究结果显示，西部陆海新通道的建设显著提升了地区企业的盈利能力（H1）与规模成长性（H2）。尽管对运营效率（H3）的直接影响暂未显现，但提升盈利能力及改善规模成长性的同步实现，为区域经济的发展奠定了坚实基础。

此微观证据具有重要的地域辐射意义：企业盈利得以改善会提升区域经济的活力及其内生动力，大规模的资产扩张则直接转化为区域性的投资增长与产业联动需求。这表明，通过赋能微观主体，西部陆海新通道切实把国家战略转化为推动区域高质量发展的内生动力。因此，本章基于对企业效益的实证检验，不仅证实了通道建设的有效性，更从微观层面揭示了其赋能区域高质量发展的内在经济逻辑。

六、新通道背景下重庆企业赋能地域经济发展：以长安汽车为例

（一）案例选择原因

长安汽车作为西部陆海新通道建设的深度参与者与典型受益者，其通过通道实现的海外市场拓展与产业链升级路径，是研究通道对地域经济发展辐射效应的典型样本。选取此案例的主要原因在于其深度依托重庆作为西部陆海新通道核心枢纽的区位优势与政策赋能，可以全面展示从通道建设直至企业经营改善再到赋能区域经济发展的传导过程，具有一定的地域代表性与实践示范性。

第一，战略实施的协同性与通道依赖性。长安汽车的国际化战略与西部陆海新通道建设高度协同。作为重庆本土制造的龙头企业，其面向东盟、欧洲等市场的整车及零部件出口，

深度依赖通道提供的高效物流解决方案。例如，其通过铁海联运班列从钦州港区出海，运输时效较传统方式提升 10%-15%，物流成本降低 8%以上。同时，重庆依托通道推动的“铁路提单项下金融服务”等制度创新，有效缓解了长安汽车在国际贸易中的资金占用压力。

第二，产业链的强关联性与地域经济带动效应。长安汽车是重庆汽车产业集群的龙头企业，其通过通道拓展国际市场的行为，具有显著的产业辐射效应。一方面，其出口增长直接拉动了上游本地配套企业的协同出口，带动区域产业群体的壮大。另一方面，其在海外设立的 KD（散件组装）工厂，拉动了重庆生产的核心零部件持续出口，形成了链条式的产业增值模式。这种由龙头企业牵引，到配套企业跟进，再到区域产业升级的路径，正是通道赋能地域经济发展的关键机制。

第三，政策红利的集中体现与模式可复制性。长安汽车案例集中体现了重庆依托通道所构建的包含物流、贸易、金融等综合政策优势。例如，其利用中新（重庆）国际互联网数据通道进行跨境数据协同，支撑长安汽车区块链溯源技术与智能关锁的应用，提高长安汽车海外市场的订单履约率。通过研究长安汽车如何将这些政策红利转化为实际的财务绩效提升，能够为其他企业提供可借鉴并基于财务管理视角的通道利用方案，增强研究的实践指导价值。

综上所述，长安汽车案例因其战略协同的深度、产业带动的广度及模式创新的高度，可系统性揭示西部陆海新通道如何通过改善企业微观经营与财务表现，进而带动区域产业集群发展与经济结构升级。

（二）通道赋能长安汽车的具体机制与战略价值

1.保障供应链韧性，优化企业运营资本结构

（1）通道建设大幅降低长安汽车的供应链风险及应急成本。新能源汽车在芯片，高端电池材料方面对进口的依赖程度很高，传统海运会受到港口堵塞、航线中断等因素的重大影响。而西部陆海新通道的建设为长安汽车提供了经广西、云南出海的稳定陆路通道，并与中欧班列衔接，形成了“多向进出、多点通达”的立体物流网络，有益于企业削减由于单个运输线路中断造成的生产线停工损失以及紧急空运所产生的高额物流费用。

（2）通道缩减长安汽车的物流周期与库存成本，优化其营运资本结构。新能源汽车零部件价值较高、更新换代迅速，倘若出现库存积压现象，则会占用企业大量资金，并带来减值风险。铁海联运等模式将关键进口零部件从欧洲、东南亚至重庆的运输时效提升 10%-15%，大幅降低了企业的存货周转天数及资金占用。同时，更快的响应速度有助于长安汽车进一步降低原材料及在产品的库存水平，优化企业营运资本结构。

表 5 长安汽车 2017 年-2021 年经营能力分析

指标/年份	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年
存货（亿元）	46.66	49.17	33.75	59.68	68.53
存货周转率（次）	14.87	11.51	17.84	12.14	12.79
固定资产周转率	4.20	2.99	2.62	3.20	4.93
流动资产周转率	1.27	1.53	1.42	1.16	1.15
总资产周转率	0.75	0.71	0.72	0.70	0.78
营业收入（亿元）	800.12	662.98	705.95	845.66	1051.42
营运资本（亿元）	81.54	0.53	3.73	102.97	150.34
营运资金周转率	7.56	20.10	18.95	6.30	6.99

数据来源：长安汽车财报

（3）通道助力长安汽车构建更具成本竞争力的供应链体系，有效降低长安汽车的物流成本。新能源汽车面临激烈的价格竞争，供应链成本控制至关重要，稳定的陆路运输降低了单位货值的物流成本。更重要的是，通道促进了与东盟等“一带一路”沿线国家的产业协作，长安汽车得以在东盟地区建立部分零部件的次级供应基地或生产基地。

2.优化供应链布局，拓展海外市场

（1）通道优化长安汽车国际供应链布局及产能配置。第一，长安汽车在印尼建立KD（散件组装）工厂，将部分总装环节前移至东盟市场。西部陆海新通道保障了其核心零部件从重庆到印尼工厂的稳定、定时供应，运输时效较传统海运提升30%以上。第二，降低关税成本。在当地组装可享受更低的成品车进口关税，直接提升产品价格竞争力，增加企业毛利率。第三，优化资产配置。海外KD工厂投资是对全球产能的战略性布局，有助于贴近市场、快速响应需求。第四，降低供应链风险。生产基地的广泛分布可以分散长安汽车的供应链风险，增强企业整体财务韧性。

表 6 长安汽车 2017 年-2021 年毛利率分析

指标/年份	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年
营业收入（亿元）	800.12	662.98	705.95	845.66	1051.42
营业成本（亿元）	693.63	565.83	602.33	721.01	876.49
毛利润	106.49	97.15	103.63	124.64	174.93
毛利率	13.31%	14.65%	14.30%	14.74%	16.64%

数据来源：长安汽车财报

（2）通道提升贸易便利化，降低长安汽车国际市场运营的财务成本与资金占用。第一，加速资金周转。企业通过优化“应收账款周转率”与“经营活动现金流”来加速资金周转；第二，享受关税优惠。利用 RCEP 规则获取关税减免，可以降低产品终端成本，提升企业竞争力；第三，降低结算成本。通过通道相关的跨境人民币结算便利，减少汇兑损失和手续费，优化“财务费用”。

表 7 长安汽车 2020 年-2024 年应收账款周转率及财务费用分析

指标/年份	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
营业收入（亿元）	845.66	1051.42	1212.53	1512.98	1597.33
应收账款（亿元）	54.65	79.32	30.68	24.12	33.98
应收账款周转率	39.49	62.76	39.52	62.73	47.00
财务费用（亿元）	2.10	7.81	10.17	8.97	9.34

数据来源：长安汽车年报

（3）通道增强市场响应速度与服务能力，助力长安汽车塑造品牌与扩大份额。第一，通过稳定的铁海联运班列，可以提升长安汽车的运输时效以及缩减长安汽车对东盟市场的订单交付周期。同时，售后零部件的补货速度大幅提升。第二，提高客户满意度与市场份额。快速交付与高效售后是除价格外非常重要的竞争因素，有助于建立品牌声誉，提高企业的市场销售收入以及市场占有率。第三，降低库存持有成本。更快的响应速度有利于降低海外仓的滞销库存和跌价准备，优化整体“存货周转率”及资产效率。

3.优化全球生产与运营网络，强化重庆总部枢纽功能

（1）通道助力重庆总部成为全球供应链管理与资源配置枢纽。凭借通道带来的物流与

信息联通优势，长安汽车重庆总部得以对全球范围内的采购、生产、库存、配送进行一体化调度。

（2）通道赋能总部汇聚高端要素，强化研发、结算与服务功能。通道的便利性，吸引了全球人才、技术、数据等要素向重庆总部，以支持其新能源汽车的研发。同时，依托重庆作为通道运营中心的金融创新政策，长安汽车有望在重庆建立区域性的财务结算中心。

（三）从企业到生态：长安汽车的产业链拉动与集聚效应分析

1.对重庆本地产业集群的强力拉动

作为西部陆海新通道的战略支点，长安汽车通过其全球化布局形成了对重庆本地产业集群的系统性拉动。这一拉动在三个维度产生显著效应：首先，长安海外产能扩张直接带动本地“三电”系统及智能零部件供应商订单增长，推动其2020年—2024年的营业收入复合年增长率超过15%，营业收入从2020到2024年以年均17%的速度增长，成为高成长企业，并促使其资本性支出集中投向数字化产线升级；其次，为满足新能源汽车技术标准，配套企业研发投入强度普遍提升至3%以上，可满足更多消费者的需求；最后，产业生态的完善吸引宁德时代等高能级供应商在渝设立区域总部，形成超过千亿级产业集群，使重庆汽车产业本地配套率大幅提升。这种由龙头企业需求牵引、技术创新驱动、生态集聚强化的三维联动，在微观层面体现为集群企业盈利能力与资产质量的同步优化，在宏观层面则转化为区域工业增加值中高技术制造业占比的结构性跃升。

表 8 长安汽车 2020 年-2024 年营业收入复合年增长率分析

指标/年份	2020 年	2024 年
营业收入（元）	84,565,544,146.58	159,733,034,213.25
营业收入复合年增长率（2020-2024）		17%

数据来源：长安汽车年报

2.对成渝地区双城经济圈的协同促进

西部陆海新通道通过强化长安汽车的资源配置能力，有力促进了成渝地区双城经济圈的产业协同发展。具体表现为：长安汽车以通道为纽带构建跨区域供应链网络，将研发设计、智能网联等高附加值环节集中在重庆，同时在成都布局汽车电池、车架等配套产业，形成“重庆总部+成都研发”的协同创新格局；在物流组织方面，依托通道“运营组织中心”功能，整合成都青白江铁路港与重庆果园港的联运资源，可以大幅降低两地零部件运输时效以及减少协同库存成本；通过产业投资基金联动，带动成都新能源汽车创新基金与重庆制造业转型升级基金共同投资智能网联项目，在成渝中线创新走廊形成互补性产业布局。这种基于通道优势构建的产业链垂直分工体系，不仅可以降低长安汽车的采购成本，还可以推动成渝两地汽车产业产值协同实现增长，最终实现从地理相邻到经济相融的深度协同。

3.对西部地区的广义辐射与枢纽赋能

长安汽车借助西部陆海新通道构建的供应链网络，形成了对西部地区的广义辐射与枢纽赋能体系。该体系以重庆为战略支点，通过供应链标准输出、物流枢纽共享、产业协同投资三大路径实现辐射：在供应链整合方面，长安汽车的供应商认证体系已覆盖西部10省市，2024年通过其供应链平台采购西部非渝企业零部件及接受劳务金额约85亿元，带动四川、云南等地汽车零部件产值增长；在枢纽共享方面，通过果园港多式联运基地集结发运的比例提升至41%，西部货物的占比也得到提升，可以大幅节约重庆出口东盟的物流成本；在产业协同方面，成渝设立100亿元产业投资基金将精准投向川渝两地现代制造业等领域。这种赋能模式可以促使长安汽车从区域制造商转型为西部产业国际化的组织者，2024年1—3月长安汽车出口货值增长24.1%，其海外销量增长80.1%，实现了企业价值链与区域经济系统的深度融合。

表 9 长安汽车 2024 年采购西部非渝企业零部件及接受劳务金额统计

关联方	关联交易内容	2024 年金额
时代长安动力电池有限公司（四川）	采购零部件	5,053,358,710.82
四川建安工业有限责任公司	采购零部件及接受劳务	1,176,754,243.23
四川宁江山川机械有限责任公司	采购零部件及接受劳务	734,780,452.06
成都华川电装有限责任公司	采购零部件及接受劳务	680,243,436.60
成都中自光明催化科技有限公司	采购零部件	419,639,817.19
建设工业集团（云南）股份有限公司	采购零部件	147,187,109.84
成都万友滤机有限公司	采购零部件及接受劳务	123,078,320.69
成都陵川车用油箱有限公司	采购零部件	57,515,999.70
成都万友翔宇汽车销售服务有限公司	采购零部件及接受劳务	28,224,481.68
辰致（成都）智能悬架有限公司	采购零部件	23,358,495.90
隆昌山川机械有限责任公司	采购零部件	19,656,326.97
雅安万友汽车销售服务有限公司	采购零部件及接受劳务	2,360,293.73
成都嘉陵华西光学精密机械有限公司	采购零部件	275,250.53

数据来源：长安汽车年报

表 10 长安汽车 2020 年-2024 年境外销售情况分析

指标/年份	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年
境外销量（辆）	82,454	159,140	249,169	358,454	536,196
境外销售金额（亿元）	40.33	78.03	134.11	205.36	324.26
境外销售金额占营收比重	4.77%	7.42%	11.06%	13.57%	20.30%

数据来源：长安汽车年报

（四）案例结论与启示

1.研究结论

长安汽车通过西部陆海新通道开拓海外市场的实践，系统揭示了通道建设通过优化企业资本结构、降低企业成本等途径促进企业增值，进而赋能地域经济发展。具体研究结论如下：

（1）增强供应链韧性，优化营运资本结构

西部陆海新通道的建设为长安汽车提供了稳定的陆海联运路径，改善了其供应链绩效。其一，企业运输时效得以加强，物流成本有所减小。“重庆—钦州—海外”这种铁海联运模式使得西南地区汽车出口的时效增长了 8%到 15%，成本缩减了 3%到 5%。其二，企业的总资产周转率有所改善。更快的响应速度使企业的总资产周转率由 0.75 优化到 0.78，提升了 4%，这在一定程度上改善了资产利用率并优化了营运资本结构。

（2）国际市场开拓成效显著，市场满意度大幅提高

通道建设有益于长安汽车在海外开拓更为广阔的市场并获取更多海外订单。其一表现在市场份额明显增长上，2021 年长安汽车在印尼新能源汽车市场的份额为 0.3%，到 2023 年

已增至 4.5%，跃居重庆市场首位。其二表现在订单履约率和客户满意度明显改善方面，依靠中新（重庆）国际互联网数据通道等技术，企业订单履约率由 78%优化到 92%，交货时间缩减，售后服务越发高效，从而促使客户满意度优化到 91%。

（3）依托政策红利提升企业竞争力，大幅降低制度性成本

重庆凭借通道所推出的制度革新给长安汽车创造了直接的财务收益。其一，融资效率得到优化。通过“铁路提单项下金融服务”，长安汽车将在途货物转化为流动资金，使得销售回款周期明显缩短，资金周转时间也变短；其二，税收和通关成本得以下降。在 RCEP 规则下享有关税减免，而且借助重庆“启运港退税”政策，该公司每年能够在财务费用上节约超 2000 万元，通关时间的压缩还可以降低其通关成本。

2.实践启示

基于长安汽车的成功经验，为重庆及其他西部地区企业如何借助西部陆海新通道实现高质量发展提供了以下可实践的启示：

（1）构建政策与产业相结合的“重庆模式”

通过上述长安汽车案例分析可知，深度融入地方战略有益于企业达成国际化目标。其一，企业要深入了解相关政策措施，并积极加以运用。比如重庆自贸试验区有关“铁路提单物权化”“启运港退税”这些金融及贸易便利化政策，企业若积极利用它们，能够明显缩减财务成本，加快资金流转速度；其二，优化全球供应链布局。借鉴长安汽车的生产模式，凭借通道的物流优势，在东盟等地设立海外生产基地，从而减轻供应链风险。

（2）强化供应链数字化管理，推动产业链升级

通过长安汽车的实践可知，数字化是提高贸易便利化水平的核心。首先，对供应链采用数字化管理。企业应积极使用类似中新（重庆）国际数据通道的平台，实现报关无纸化、物流可视化等数字化流程，尽可能规避不确定性风险；其次，推动产业链升级。西部其他企业应该学习长安汽车的模式，积极运用通道将本地配套企业带入全球供应链，促进集群快速升级；最后，吸引高级别供应商落户，提升区域产业本地配套率，形成千亿级产业集群。

（3）着眼长期战略，分散风险并提升价值链地位

长安汽车的实践展示了其从区域制造商向全球产业价值链组织者的转变路径。其一，实施市场与供应链多元化战略。依托通道的便利性，在多个东盟国家布局供应链与市场，分散供应链风险。例如，长安汽车在泰国、巴基斯坦等国建立的海外工厂，可以大幅分散企业供应链风险；其二，向外输出企业的技术标准。将企业在研发和制造过程中形成的技术标准通过供应链网络向西部乃至东盟地区输出，促使企业从单一的产品输出升级为“技术+标准”输出，占据价值链更高环节。

综上所述，长安汽车的案例证明，西部陆海新通道不仅是物流通道，更是经济走廊。企业深入新通道，能够有效优化企业运营，并且自身的不断发展可以有效拉动地域产业集群的成长以及广义辐射至西部地区，最终实现企业价值链与区域经济的深度融合。

七、从企业增值到集聚辐射的作用路径

（一）重庆企业拉动地域上下游配套产业发展形成集聚效应

依托西部陆海新通道带来的物流与贸易便利，重庆如长安汽车等相关龙头企业依据区位条件变化、成本优化需求与市场扩张目标，主动调整生产选址、产能投放与经营布局策略，提高自身资产规模与盈利能力，在此背景下拉动西部上下游配套产业发展，形成集聚效应。龙头企业因通道拓展的海外市场催生了稳定且高标准的零部件需求，从而带动四川、云南等地配套企业的订单增多并协同升级。同时，龙头企业输出的技术和质量标准会促使配套企业加大研发投入来做到产线升级。此外，以重庆为枢纽的共享物流网络削减了整个区域供应链的物流成本，而产业投资基金实施跨区域布局，进一步加强了资本和技术的协同合作。这种模式使得重庆企业在实现自身发展的背景下拉动周边企业经济发展，最终形成区域产业集聚

效应。

（二）重庆企业吸引并惠及西部商家的路径

重庆作为运营组织中心，通过共享其高效的多式联运网络，可以降低“云贵川”等西部货主的综合物流成本并提升时效；同时，将自贸试验区创新的“铁路提单物权化”“启运港退税”等贸易便利化政策及线上公共服务平台向西部商家开放，有效压缩了通关时间与制度性成本；此外，重庆金融支持西部陆海新通道建设成果明显，为西部陆海新通道提供充足的融资余额和本外币境内外一体化跨境金融服务，还推出了针对外贸小微客群的专属场景授信方案，授信金额最高可达 1000 万元，帮助西部商家加速资金周转、管理汇率风险。这种“重庆模式”，将重庆的区位与政策优势转化为可被西部企业广泛使用的公共服务，实质性降低了其参与国际循环的门槛，构成了重庆企业吸引并惠及西部商家的路径。

（三）“重庆模式”的跨区域复制与辐射

重庆作为西部陆海新通道的运营组织中心，形成了独具特色的“重庆模式”，该模式采用“物流枢纽+产业集聚+制度创新+数据联通”的协同发展体系，为西部其他节点城市提供了可复制、可推广的系统性经验。重庆该模式的借鉴意义主要体现在：首先，2025 年重庆计划加快打造“联运枢纽港+物流通道+服务网络”的陆海多式联运体系，在该体系下重庆可以共享其规模化、网络化物流服务，从而有效降低腹地企业综合物流成本，进而吸引货源与产业集聚；其次，重庆通过龙头企业的供应链整合与市场拓展，形成了对上下游产业的强劲拉动，示范了如何利用通道优势培育本土产业链“链主”并带动区域产业集群发展；最后，重庆将自贸试验区政策与通道运营相结合，可以降低制度性交易成本，为其他节点城市提供了通过制度协同提升贸易便利化的具体路径。因此，西部其他节点城市可借鉴“重庆模式”优化区位布局选择、降低自身交易成本，推动企业实现增值并形成产业集聚效应，最终辐射带动更多的西部节点城市发展。

八、研究结论与政策启示

（一）研究结论

本研究以新时代西部大开发为背景，聚焦西部陆海新通道这一国家战略的微观经济效应，选定 2014-2023 年间重庆地区 A 股上市公司财务数据，并将长安汽车作为典型案例，经由理论分析、实证研究以及案例分析等方法，详细剖析通道建设对重庆地区企业经济效益产生的影响，得出如下主要结论：

（1）西部陆海新通道从不同作用维度对重庆地区企业产生了显著的赋能效应。本研究经由实证分析表明，西部陆海新通道的建设与运营能够明显改善重庆地区企业的盈利水平，并促使企业资产规模扩张，这进一步证实了该通道依靠“降本增效”和“市场拓展”两条路径赋能企业的理论机制。然而，通道建设对企业当期资产运营效率的推动效果在统计上并没有得到突出体现，表明“供应链协同提效”的路径可能由于政策效应滞后性暂未显现。

（2）经由案例分析，本研究对企业通过通道实现价值增值的具体路径进行深入阐述。本文选取长安汽车为例，分析得出其有效运用西部陆海新通道来优化供应链体系，降低至东南亚、欧洲等地市场的物流与时间成本，凭借通道的稳定性及品牌影响力，成功开拓了大规模的海外市场。该案例从微观层面为实证结论赋予了强有力的支撑，清晰地呈现出通道有益于企业实现价值增值，推动企业区位优势催生出产业集聚效应，进而推动该地区企业经济发展。

（3）综合研究发现，西部陆海新通道给重庆带来的政策红利，首先且直接体现在当地企业身上，大幅提升了企业的盈利能力，并扩大其资产规模。该地区企业经济效益的普遍改善，通过产业链、供应链、服务链等形成集聚效应辐射整个西部地区，最终实现区域支撑，助力西部大开发。

（二）政策启示

本文的政策启示如下：

其一，对企业而言，建议有效地利用西部陆海新通道来创建新的竞争优势，尤其是制造业、贸易物流业等，应主动将西部陆海新通道纳入自身发展战略。充分利用该通道在成本和时效方面具有的优势，优化全球供应链布局，开拓“一带一路”沿线新兴市场，从而提升企业的自身经济收益水平。

其二，从政府角度看，要积极推进智慧通道升级，推动 5G 和区块链技术在物流跟踪、通关申报等场景的应用，打造数字化供应链公共服务平台，建议整合金融、保险、法律等增值服务融入平台，为企业提供“一站式”供应链解决方案，从而减小企业借助通道时所面临的总体成本及其复杂程度。

其三，从区域发展的角度看，建议强化产业联动，放大辐射带动效应。地方政府应以通道为纽带，围绕长安汽车、赛力斯等龙头企业，有规划地沿通道布局和强化配套产业集群，吸引上下游企业聚集，将通道的物流优势转化为本地产业的整体竞争优势。同时，可通过产业园区共建、飞地经济等合作模式，推动通道红利向西部地区辐射，将重庆的“枢纽优势”转化为西部地区共同拥有的优势，从而更好地落实区域协调发展的国家政策。