

西部陆海新通道沿线城市群跨区域联动发展的内涵机理与协同机制研究

□曲靖师范学院数学与经济学院 李 剑

西部陆海新通道对于重塑西部地区发展格局具有重大意义,对于推进沿线城市群跨区域联动发展具有显著的空间溢出效应。在西部陆海新通道语境下,沿线城市群并非地理邻近性的简单叠加,而是经由要素流重构形成的功能耦合体。沿线城市群跨区域联动发展,不仅是空间地理的线性连接,更是要素流动、产业协作与治理创新的多维融合。沿线城市群能否突破行政区划壁垒,实现从“地理相邻”向“功能联动”的实质性跨越,已成为释放通道经济效能的关键命题。本文旨在阐释联动发展的内涵机理,探索可操作的协同路径,为推动西部地区高质量发展提供学理支撑与实践指引。

一、西部陆海新通道沿线城市群跨区域联动发展的内涵机理

区域联动发展是“十五五”时期优化国土空间开发格局、促进区域协调发展、畅通国内大循环的重要政策取向。区域联动发展以优化重大生产力布局、促进区域协调发展和共同富裕为目标指向,是习近平总书记关于区域协调发展的重要论述的具体实践。区域联动发展的理论内核,根植于空间经济学与新经济地理学的“核心—边缘”模型嬗变,其本质是对区域非均衡发展悖论的制度性回应。城市群跨区域联动发展不仅是空间资源的帕累托改进,更关涉空间正义与治理网络的重构,其理论内涵在于探索消解行政壁垒、实现要素有序流动与创新溢出的内生路径。城市群跨区域联动发展根植于空间经济学“核心—边缘”模型的理论嬗变,其本质是在不改变行政隶属关系的前提下,通过制度性整合消解行政性壁垒,实现要素跨区域无阻滞流动与创新溢出的内生过程。这一发展范式超越了传统空间资源的帕累托改进,核心要义在于重构区域间的空间正义与协同治理网络,促成增长极辐射势能向边缘地区的有效传导。其内涵是以跨越区城大通道为物质基底,以规划统筹、产业协作与利益共享等机制创新为制度保障,旨在降低空间交易费用,推动要素报酬均等化与产业分工最优化,最终实现城市群从极化增长向收敛性协同的演进,切实拓展国内大循环的空间纵深与提升韧性水平。

西部陆海新通道沿线城市群跨区域联动发展,根植于交通、物流、商贸、要素与产业五大层面构成的递进式内生驱动体系,其内在机理呈现“基础支撑—功能衔接—市场深化—要素重构—价值跃升”的演进逻辑。西部陆海新通道沿线城市群跨区域联动,本质上是通道经济下要素重组与空间响应的动态耦合过程。交通联动以多式联运体系为骨架,通过干线铁路与港口群的无缝衔接压缩时空成本,奠定物理连通基础。物流联动依托数字化枢纽平

台,将物理连通转化为组织化协同,实现货源集拼与班列高效周转。商贸联动则借由通关一体化和跨境结算便利化,降低制度性交易成本,催化市场供需直接对接。要素联动聚焦于资本、数据与劳动力的跨境配置,在通道沿线形成套利空间与知识溢出,驱动资源配置从行政割裂向市场一体化演进。产业联动是前述环节的质变结果,通过“链主”企业跨区布局,推动上下游工序在走廊内垂直分解,最终形成基于比较优势的功能分区与价值增值闭环。五个层面依次递进,构成“设施—组织—市场—要素—产业”的传导链条,在循环累积因果效应下持续强化城市群空间收敛与协同韧性。

二、西部陆海新通道沿线城市群跨区域联动发展的困境难点

西部陆海新通道沿线城市群的跨区域联动,本质上是依托通道网络实现要素流动、产业协同与制度衔接的系统工程。尽管通道建设已取得显著成效,但受制于历史形成的行政区划壁垒、梯度化的经济发展水平以及尚未完全理顺的跨境治理架构,沿线城市群在联动发展进程中仍面临多重结构性困境。

一是跨区域协调机制效能不足,利益共享与成本分担机制缺位。通道建设涉及“13+2”省市区,已形成省部级联席会议、省际协商合作联席会议、重庆物流和运营组织中心等多层次运行架构。然而负责具体协调的重庆物流和运营组织中心层级相对较低,在协调跨省事务时面临现实困难。各省区市在产业定位与政策扶持上存在显著差异,“碎片化推进”问题突出。更深层次的制约在于,广西、云南等口岸省区承担了较多基础设施与口岸建设成本,而高附加值产业环节与税收更多聚集于内陆枢纽城市,缺乏具有约束力的税收分享、生态补偿与成本共担机制。

二是基础设施互联互通存在短板,多式联运衔接不畅。通道基础设施“硬联通”仍存在突出瓶颈。西部铁路网密度仅为东部的三分之一,部分路段存在“卡脖子”现象。多式联运层面,江铁海联运基础设施未能实现真正无缝衔接,铁路与海运报关品名不匹配,集装箱循环共享不足。跨境通关环节仍需协调多国标准,中老、中越铁路等已联通的基础设施在与沿线国家洽谈具体合作时,常面临对接部门不清、机制不畅的困难。

三是产业同质化竞争加剧,通道与经济融合发展深度不够。沿线城市群的产业协同尚处于较低水平。西部地区高科技产业占比不高,与周边国家的产业存在同质化竞争,传统的资源与劳动密集型工业结构短期内难以实现转型升级。通道沿线缺少产业链供应链合作的标志性项目,产业基础特别

理论·经济

是原生性产业支撑相对薄弱,产业链协同不足,通道的“引流”效应尚未有效转化为产业“增量”。

四是要素资源配置分散,政策与金融支持缺乏协同。通道沿线各地对生产要素的恶性争抢致使要素难以充分自由流动。铁路运价实行差异化政策,导致市场竞争不公平,影响规模效益形成。金融服务呈现碎片化特征,跨区域授信一体化机制尚未建立。通道建设发展资金保障不足,市级专项政策在基础设施建设和产业项目落地方面推进缓慢。

五是数字化治理能力滞后,信息孤岛现象突出。通道物流数字化平台建设滞后于硬件发展。公路、铁路、海运及口岸监管部门的信息系统尚未实现互联互通,数据孤岛突出,标准体系不一、多式联运协同不畅等挑战依然存在。沿线部分地区虽具备点状的信息化基础,但整体上未能连“点”成“线”、连“线”成“网”,核心链条尚未贯通。信息互联互通水平的不足直接制约了多式联运组织效率的提升,也阻碍了通道从“硬件联通”向“智慧赋能”的转型升级。

三、西部陆海新通道沿线城市群跨区域联动发展的协同机制

构建系统化、常态化的跨区域协同机制,对于推动西部陆海新通道从基础设施“硬联通”迈向规则标准“软联通”和沿线城市群实现跨区域联动发展具有关键意义。本机制从以下六个维度予以建构。

一是规划引领与政策协同机制。以《西部陆海新通道总体规划》为顶层设计依据,建立沿线城市群发展规划衔接制度。由国家发展改革委牵头,会同交通运输部、海关总署等14个部委及通道沿线省市区,依托省部际联席会议制度,统筹协调跨区域重大战略事务。沿线各城市应将通道建设纳入本级国土空间规划和“十五五”产业发展规划,实现规划目标、空间布局、产业定位的纵向贯通与横向衔接。建立年度政策需求清单制度,由通道沿线各省市提报跨区域政策诉求,经联席会议审定后统一协调推进。

二是协商决策与议事协调机制。在国家省部际联席会议框架下,完善“13+2”省际协商合作联席会议制度。联席会议原则上每年召开一次全体会议,审议通道建设年度工作要点、协调推动跨区域重大事项、统筹建立通道政策保障体系。建立专题会商制度,针对多式联运衔接、通关便利化、产业协作等专项议题组织沿线城市对口部门开展协商。

三是运营执行与平台联动机制。构建“运营中心统筹、区域公司协同”的跨区域综合运营体系。重庆作为通道物流和运营组织中心,承担统领协调职能;陆海新通道运营有限公司作为跨区域综合运营平台,由通道沿线省市区以增资扩股方式共同参

与,按照“统一品牌、统一规则、统一运作”原则推进通道建设。通道沿线各省市设立区域子公司,形成总部—一区域的垂直联动架构。建立运营绩效联合评估制度,定期发布通道发展指数,以量化指标引导各地运营主体协同发力。

四是规则标准与制度型开放机制。推进多式联运“单一制”应用创新,统一铁海联运单证格式与信息标准。加快推动铁路与海运在货物品名、分类标准、安全标准、货品代码等方面的协同互认。依托国际贸易“单一窗口”西部陆海新通道平台,实现沿线城市通关数据互联与监管互认。在跨境公路贸易领域推广“TAOBH”系列创新术语标准,覆盖运输车辆配置、线路规划、运作模式、货物交接全链条。推动通道从基础设施“硬联通”向规则标准“软联通”纵深发展。

五是信息共享与数字赋能机制。依托陆海新通道数智一体化平台,汇聚“13+2”区域与八大垂直行业数据,打造集数据生态、应用生态、产业生态为一体的综合性平台。建立统一的数据接口标准与共享机制,推动铁路、港口、海关等物流关键数据可控可视。沿线各城市物流枢纽接入平台数据体系,实现运输全程可视化追踪与智能调度。在数字陆海新通道可信数据空间框架下,运用隐私计算等技术保障跨区域数据安全流通。

六是产业协同与利益共享机制。以通道带物流、以物流聚产业、以产业兴经济,推动沿线城市产业链供应链深度协同。建立产业转移与承接的信息发布平台,引导东部产业沿通道梯度转移。探索“飞地经济”合作模式,鼓励枢纽城市与节点城市共建产业合作园区,实现税收分成与利益共享。依托西部陆海新通道发展智库,为沿线城市产业协同提供决策咨询与方案支撑。最高人民法院已批准建立“13+2”司法协作机制,沿线高级人民法院在诉讼服务、执行联动、法律适用等方面开展合作,为跨区域产业合作提供法治保障。

以上六个机制相互支撑、协同运转,共同构成西部陆海新通道沿线城市群跨区域联动发展的制度框架。以省部际联席会议为顶层统筹,以省际协商合作联席会议为议事决策中枢,以跨区域综合运营平台为执行抓手,以规则标准与数字平台为技术支撑,以产业协同与利益共享为动力内核,形成“顶层设计—协商决策—运营执行—规则联通—信息支撑—产业共赢”的全链条协同体系,为西部陆海新通道高质量发展提供坚实的制度保障。

本文系2026年云南省哲学社会科学规划项目“西部陆海新通道推动成渝高质量联动发展的问题与对策研究”(项目编号:YB202416)的阶段性成果。

把“万桥飞架”势能转化为路衍经济发展动能

□安顺学院 王泽星

地貌串联成“高速平原”。近年来,全省持续实施新一轮农村公路提升行动,建设产业路、资源路、旅游路,推动“四好农村路”高质量发展,“公路修到哪里,产业就发展到哪里”的效应日益显现。路网即资源、通道即磁场。依托硬仗交通基础设施,路衍经济有了坚实的“物理底座”和独特的“引流磁场”,沿线旅游、物流、能源、乡村产业等要素加速集聚,为把交通优势转化为经济优势、发展胜势创造了有利条件。

二、坚持融合创新,激发路衍经济产业活力

以融合促创新,以业态增动能。贵州坚持“交通+”融合发展理念,推动路衍经济从破题超势迈向全国示范。旅旅融合提质升级,从“观光看桥”1.0版迈向“桥旅综合体”3.0版,“桥见贵州”成为现象级文旅IP;平塘“天空之桥”服务区成功创建国家4A级旅游景区;花江峡谷大桥云渡服务区累计接待游客突破130万人次,带动沿线31个村寨人均年增收4.8万元,一座桥带火一方经济。坝陵河贵州桥梁科技馆成为国家级研学基地,“桥见贵州”研学品牌声名远播。服务区经济加速崛起,全省推行“一区一特色、一区一品牌”,肇兴、龙宫、剑河等服务区营收同比分别增长108.87%、53.77%、72%。服务区从“过境地”跃升为“目的地”。交旅融合持续深

化,团泽服务区转型为仓储物流集散区,打通农村物流“最后一公里”,农产品上行物流成本明显降低。绿色与智慧协同发力,189对服务区实现充电设施全覆盖,分布式光伏并网超40兆瓦;“驿路黔寻”线上平台会员超400万,黔货出山借力路网走向全国。实践证明,路衍经济正成为贵州经济增长的新引擎。

三、直面短板弱项,突破路衍经济发展瓶颈

成绩有目共睹,差距不容忽视。与甘肃等先行省份相比,贵州路衍经济发展仍有较大提升空间;甘肃累计建成重点项目约139个、完成投资约226亿元、实现综合产值超1000亿元,而贵州路衍经济仍处于资源驱动与局部探索阶段。统筹机制尚不健全,省级路衍经济专项规划缺位,“交通+”项目立项多处于“一事一议”状态,部门之间标准不一、衔接不够;产业生态尚未成形,项目点状布局、孤岛效应明显,部分业态同质化、深度体验、文化研学、山地康养等高附加值产品供给不足,“流量大、留量小”的被动局面亟待扭转;要素保障约束较紧,喀斯特生态脆弱区开发边界模糊,点状供地、混合用地细则不清,投融资渠道单一,社会资本参与不足;运营能力相对滞后,复合型人才匮乏,数据赋能不够,省地联动和联农带农机制有待健全。正视问题、直面短板,是推动路衍经济提质

增效的当务之急。

四、强化系统施策,谱写路衍经济强省新篇

路衍经济是一项系统工程,必须全省一盘棋、久久为功。要强化高位统筹,组建省级路衍经济高质量发展领导机构,出台打造千亿级路衍经济产业集群行动计划,将路衍经济纳入“十五五”规划体系统筹推进,实现多规合一、协同发力。要做精特色品牌,依托坝陵河、“天空之桥”、花江峡谷大桥等旗舰项目,制定桥旅融合分级建设标准,把“桥见贵州”打造为与“山地公园省”并驾齐驱的世界级名片,带动主题服务区、精品旅游线路整体提升。

结 语

路衍经济前景广阔,大有可为。坚定不移贯彻新发展理念,用好“万桥飞架”独特禀赋,坚持守正创新、真抓实干,我们才能以路衍经济高质量发展赋能中国式现代化贵州实践,在新时代西部大开发上闯出新路、谱写新篇。

本文系2026年贵州省理论创新课题(联合课题)“从‘过路经济’到‘落地经济’——贵州高速公路路衍经济转型发展的动力机制与突破路径研究(项目编号:GZLCLH-2026-2)的阶段性成果。

强制性账期监管与汽车产业链供应链治理路径

——来自重庆汽车产业集群的思考

□重庆工商大学派斯学院 毕雨静

必同样变大。不少企业的账期调整更多来源于外部制度压力下的被动合规,还没有内化为自身主动的经营管理。

即便存在上述现实约束,该条例依然具备不可替代的实践价值。它为汽车产业链的结算行为设立制度底线,打破过往完全依靠市场议价决定规则的格局。对整车企业而言,制度环境发生变化,粗放式OPM营运模式的制度与声誉成本显著抬升;对零部件中小企业而言,法规提供了维权的制度依据,改善了中小企业在供应链结算中完全弱势的处境;对重庆这类地方汽车产业集群而言,规范的商业信用生态,是维护本地配套体系稳定、夯实制造业供应链韧性的关键基础。但制度底线不等于治理实效,纸面合规不等于中小企业真正实现回款减负。想要把制度条文转化为产业链实实在在的在改善效果,监管机构、整车主机厂、零部件供应商、行业协会必须协同联动,形成可落地执行的治理方案。

二、多方协同完善产业链治理路径

监管机构应当优化监管观测维度,破除“纸面合规”带来的监管盲区。监管考核不能仅仅盯住合同书面约定的账期,更应当关注供应链实际回款成效。将商业汇票实际兑付情况纳入常态化观测,甄别企业利用远期票据、保理业务等实现名义账期达标,但供应商实际现金回款并未改善的形式合规行为,区分合同合规和实质减负。实施差异化动态监测,针对重庆等整车企业集中的产业集群设立重点企业账期监测台账,针对票据逾期兑付、多次拖欠账款的主体,落实约谈、信息公示等惩戒手段,压实

大型企业的合规主体责任。做好政策配套衔接,账期监管只解决付款规则问题,并不能直接化解中小企业融资困境,要联动金融机构开发适配零部件企业的供应链金融产品,拓宽中小企业低成本融资渠道,构建“监管约束+金融支持”的组合治理模式。

整车主机厂要主动重构供应链资金管理逻辑,摒弃粗放式的OPM营运路径。制度环境改变之后,无偿占用上游供应商资金已经带有显性制度约束,企业需要更新自身营运资金管理思路。应当重新评估OPM模式的综合成本,摒弃“占用供应商资金属于零成本融资”的固有认知,充分评估超长账期带来的合规处罚、声誉损耗、上游供应商研发能力弱化等隐性代价,不能只追求短期报表收益。兼顾合规义务和供应链长期稳定,不能只依靠票据、保理完成纸面指标,在现金流可承受的前提下适度提高现款结算比例,切实改善零部件供应商的回款体验。向内挖掘营运周转潜力,向对外占用供应商资金的空间被制度压缩,就要优化存货库存管控,理顺面向下游经销商的应收账款管理,依靠内部周转效率提升消化付款端资金占用的增加,而不是继续向上游转嫁经营压力。

零部件供应商需要建立完善的风险防控体系,理性看待政策带来的制度红利。账期监管搭建起维权的制度底线,但不会直接消除供应链经营风险,企业不能把回款安全完全寄托于行政监管。做好客户信用分层管理,针对不同整车合作方设置差异化交易条款,对远期票据占比较高的合作对象提高风险警惕,遇到账期违规时合理运用条款开展维权。善用行业金融工具对冲回款压力,面对远期票据,合理使用保理、票据贴现加快资金回笼。从

在新一轮科技革命和产业变革深入发展背景下,我国产业体系正经历系统性变革,智能化和绿色化成为行业发展的趋势,各行业面临着结构优化、动力转换和质量提升的多重任务,把握行业经济发展态势成为政府调控和企业决策的重要前提。

一、找准政策着力点,增强宏观调控针对性

宏观调控要取得实效,统计分析首先要弄清楚问题、找到原因。日常工作中不能只看总量增速,要从行业、企业、投资、消费等角度进行拆解,找出增长压力主要集中在哪一部分,哪些经营主体最敏感,哪些环节出现了变化。总体工业运行平稳时,一些行业存在订单减少、利润下降、库存上升的情况;投资数据持续增长时,也要注意新开工项目、民间投资以及项目资金到位情况是否同步好转。当出现单项指标的异常波动时,需要联系重点企业的调查数据,部门数据以及市场走访数据进行多次核实,防止被短期因素影响。将问题具体到行业、企业、需求环节后,政策部门容易判断出哪些领域需要扩大需求,哪些企业需要减轻经营压力,哪些项目需要加快推进,哪些堵点需要尽快打通,提高政策投放的准确性与使用效率。

二、强化趋势研判,提高政策前瞻水平

统计服务宏观决策要从事后反映逐步发展为趋势识别、风险预警。订单、价格、库存、用工、投资意向等信息一般比产值、投资和消费总量早一些地反映出市场变化,所以日常监测的重点应放在前端信号上。工业生产还在增长,但订单和利润连续几个月走弱,要注意后续生产动力是否减弱;消费数据有所回升,但大宗消费、服务消费和居民预期的变化并不一致,还需要进一步判断恢复的基础是否稳固。研判过程中要考虑节假日、基数变化、集中交付等短期因素,不能把一次波动当作长期变化。连续观测多个有关指标的方向、幅度、持续时间,可以更早地发现压力点,也可以更快地找到改善的信号,给政策准备和节奏调整留出空间。

三、把握调控节奏,释放政策实施效能

政策出台后要经过一段时间才能产生效果,不同的政策见效速度也不同,统计分析时需要考虑时间差。投资政策包含项目审批、资金拨付、建设实施等环节,消费政策要经过市场的反应和需求释放过程,如果在政策刚出台时就开始评价,会低估实际效果;如果跟踪间隔时间过长,会错失最佳的调整时机。工作过程中可以对政策实施后的重要指标进行持续跟踪,看项目推进是否加快、企业订单是否好转、居民消费是否回暖、经营主体预期是否改变。对已经出现积极变化的领域,要看其能否持续下去;对执行一段时间后反应仍不强的政策,要继续寻找资金、项目、需求等环节存在的问题。多项政策同时实行时,要注意它们之间是否协调,防止出现重复发力或者节奏错位情况。经过不断的跟踪观察,决策部门可以更加清楚地知道加力、延续和调整的最佳时间点。

四、因地因业施策,提升政策适配程度

江苏各个地区的经济发展基础、产业结构存在较大差别,统计分析要将全省情况再往下拆分。苏南、苏中、苏北在产业基础、市场容量、企业规模、投资条件等各方面存在差异,同样的政策落地到不同地区,其效果也会有所不同。制造业内部情况不一样,传统产业、新兴产业、产业链上下游企业所承受的压力各不相同,有的订单不足比较明显,有的成本压力较大,有的融资和技术改造需求更突出。统计分析要将数据细化到地区、行业、企业类型,看问题究竟出现在哪些板块上。龙头企业占比较高的地区要注意个别企业的波动对整体数据的影响,中小企业较多的行业则要关注订单、现金流、用工的变化。情况摸得越细,政策安排就能与实际需求相吻合,也越容易减少平均用力造成的资源分散。

五、动态评估闭环,推动政策持续优化

政策出台后要持续观察其落地状况以及实际成效,统计分析环节不能缺位。评价企业纾困政策要从成本、利润、订单、现金流的变化来考察;观察促消费政策要结合消费频次、消费结构、市场活跃度来考察;判断扩投资政策则可以从项目开工、资金到位、实物工作量的变化来考察。单个指标改善时,还要结合其他相关数据一起判断,防止由于某项数据短期上升过早下结论。若投入不断增大,相关指标改善仍不明显,则需要继续寻找执行过程中存在的堵点,政策资源是否真正到达有需求的主体。统计数据同企业、居民的实际感受有出入时,还要经由调查走访加以证实。把日常监测、阶段评估、结果反馈联系起来,方便及时察觉到政策执行时出现的差异,给以后的调整力度、改良途径以及完善举措赋予愈加可信的支撑。

提高统计分析的准确性,使数据更接近经济运行的实际,使分析结果能够真正地进入政策判断和执行过程中。随着经济结构不断调整、市场变化速度加快,统计工作要提高数据之间衔接、验证的程度,避免单个指标造成判断偏差,且统计工作要更多地放在对变化原因、实际影响的识别上。政策制定和实施也要重视统计反馈,将数据变化同经营主体感受联系起来,及时找到政策运行中出现的偏差和堵点。统计分析的价值最终要体现在提高决策质量上,依靠更加准确、及时、可解释的分析,为宏观调控调整提供可信的支撑,让政策力度、实施途径和现实需求达成较高的一致性。

如何提升统计分析精准性与增强宏观政策有效性

□惠民县基层统计调查中心 李晴晴 滨州职业技术大学 尹秀峰 刘晓静

部分账期基数偏高的经营主体,其账期压缩幅度未

部分账期基数偏高的经营主体,其账期压缩幅度未

部分账期基数偏高的经营主体,其账期压缩幅度未

部分账期基数偏高的经营主体,其账期压缩幅度未

部分账期基数偏高的经营主体,其账期压缩幅度未