

# 全国统一大市场视域下西部陆海新通道建设： 价值意蕴、现实挑战及突破路径

张 健<sup>1</sup> 朱 丽 君<sup>2</sup>

(1. 辽宁大学 马克思主义学院, 辽宁 沈阳 110036;

2. 吉首大学 法学与公共管理学院, 湖南 吉首 416000)

**摘 要:**当前,构建全国统一大市场已成为推动高质量发展、畅通国内国际双循环的关键战略任务。在此背景下,西部陆海新通道作为连接中国西部腹地与东盟及全球市场的重要战略通道,被赋予支撑统一大市场建设、优化国家空间布局、促进区域协调发展的重大使命。然而,既有研究缺乏将通道置于全国统一大市场这一制度性改革框架下的系统性审视,尤其忽视其在破除行政壁垒、统一市场规则、降低制度性交易成本等方面的深层作用。采用文献分析与政策文本解读相结合的方法,系统阐释通道在破解东西部区域失衡、衔接内外双循环、赋能产业协同升级及创新跨区域治理模式等方面的多重价值;深入剖析其在基础设施“硬联通”不足、要素市场分割、产业同质化竞争、国际合作规则对接滞后四方面现实梗阻;进而提出构建高效智能的互联互通基础设施网络、深化土地资本数据等要素市场化改革、推动基于比较优势的产业协同升级、推进市场规则统一与治理机制创新等系统性突破路径。研究发现,唯有推动“硬联通”与“软联通”协同发力,通道才能从物流走廊跃升为要素配置枢纽和制度融合平台,从而助推形成陆海统筹、东西互济的高质量发展新格局,为全国统一大市场建设注入持久而强劲的动力。

**关键词:**全国统一大市场;西部陆海新通道;区域协调发展;要素市场化

**中图分类号:**F124

**文献标识码:**A

**文章编号:**1673-0429(2026)03-0120-11

**DOI:**10.19742/j.cnki.50-1164/C.260311

## 一、引言与文献综述

当前,世界百年未有之大变局加速演进,我国经济发展进入由高速增长转向高质量发展的关键阶段。党的二十大报告明确提出,要“构建全国统一大市场,深化要素市场化改革,建设高标准市场体系”<sup>[1]23</sup>。党的二十届四中全会审议通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》则进一步提出,“扩大高水平对外开放”“破除阻碍全国统一大市场建设卡点堵点”<sup>[2]</sup>等战略任务。在此背景下,作为连接中国西部腹地与东盟国家的国际陆海贸易新通道,西部陆海新通道被赋予服

**收稿日期:**2026-01-14

**作者简介:**张健,男,辽宁大学马克思主义学院博士研究生,主要研究方向:中国特色社会主义政治经济学,市场经济理论。

**基金项目:**辽宁省社会科学规划基金项目“马克思主义视域下社会主义基本经济制度研究:理论基础,实践进路与价值意蕴”(L20CKS003)。

务国家区域协调发展战略、畅通国内国际双循环、支撑全国统一大市场建设的重大使命。

近年来,学术界围绕西部陆海新通道与全国统一大市场已展开初步探讨。在价值意蕴方面,学者普遍指出,通道有助于重塑国家开放格局<sup>[3]</sup>、优化区域经济布局<sup>[4]</sup>、提升西部地区融入全球供应链的能力<sup>[5]</sup>、发展新质生产力<sup>[6]</sup>;在现实挑战方面,多聚焦于基础设施衔接不畅<sup>[7]</sup>、跨省协同机制缺失<sup>[8]</sup>、地缘政治风险<sup>[9]</sup>及货源结构失衡<sup>[10]</sup>等问题;在优化路径方面,现有成果主要建议加强顶层设计<sup>[11]</sup>、推动短板基础设施建设<sup>[12]</sup>、培育通道经济生态<sup>[13]</sup>等。然而,既有研究多将通道视为单纯的物流或交通工程,较少将其置于全国统一大市场这一制度性改革框架下进行系统审视,尤其缺乏对通道如何破除行政壁垒、统一市场规则、降低制度性交易成本等深层机制的理论剖析。同时,针对党的二十届四中全会提出的“十五五”关键期背景,尚无研究专门回应通道建设如何服务于统一大市场从物理联通向制度联通跃升的战略转型。基于以上研究,本文立足全国统一大市场视域,系统阐释西部陆海新通道建设的价值意蕴、现实挑战与突破路径,不仅有助于弥补现有研究在制度维度与战略时序上的双重缺位,更能为“十五五”时期推动区域协调发展、深化要素市场化改革、构建高水平社会主义市场经济体制提供理论支撑与政策启示。

## 二、全国统一大市场视域下西部陆海新通道建设的价值意蕴

高水平建设中国西部陆海新通道,是中央根据国内外新形势对中国西部大开发提出的新任务新要求,是提升中国西部和东盟各国互联互通水平,促进中国西部高水平开放和区域协调发展的重要举措<sup>[14]</sup>。在区域发展不平衡、要素流动不畅、制度壁垒犹存的现实背景下,该通道不仅承担着物流联通功能,更肩负着优化空间布局、衔接内外循环、支撑产业升级与探索跨区域治理协同的多重使命。

### (一) 破解区域发展失衡,夯实市场空间均衡根基

长期以来,我国市场体系存在“东强西弱”的非均衡结构,西部地区受制于内陆封闭的地理区位与高昂的物流成本,在参与全国大市场分工中处于区位优势陷阱。市场要素“西进”动力不足,本地资源优势难以转化为市场竞争优势,形成了低水平均衡陷阱、要素外流、发展滞后的恶性循环,严重制约了全国市场潜能的充分释放。陆海新通道的建设,正是对区域发展失衡这一结构性矛盾的战略回应。

从空间联通维度看,西部陆海新通道通过构建以铁路、公路、港口等为核心的复合型运输网络,打通了西部内陆通往东部沿海市场、衔接东盟及全球市场的便捷通道,彻底改变了西部内陆封闭的区位优势<sup>[15]</sup>。以往西部内陆地区货物出海需绕行东部沿海,运输成本高、时间长,导致其在全国市场竞争中处于被动地位。通道开辟后,中国西南内陆直接从印度洋出海,贸易成本的降低改变了贸易和产业经济地理,促进了工业生产向西部地区集聚,缩小了中国东西部差距<sup>[16]</sup>。从资源配置维度看,通道建设引导生产要素向西部有序集聚,优化了全国市场的空间布局。全国统一大市场的核心要求是要素自由流动与高效配置,西部陆海新通道作为要素跨区域流动的“桥梁”。一方面,吸引东部地区的资金、技术、人才等要素向西部转移,助力西部完善市场基础设施、培育特色产业;另一方面,推动西部资源型产品精准对接东部加工制造需求与全国消费市场,促进东西部市场资源互补、优势互补。从陆海统筹维度看,西部陆海新通道实现了内陆经济与海洋经济的有机衔接,进一步夯实了全国市场的空间均衡根基。我国东部沿海地区依托海洋优势形成了成熟的海洋经济体系,而西部内陆则以陆地经济为主,两者长期缺乏有效联动。通道建设推动西部内陆与北部湾等沿海枢纽形成一体化发展格局,使西部成为陆海统筹发展的重要节点,既拓展了东部沿海市场的辐射范围,也为西部开辟了新的发展空间,推动全国市场从东部单极引领向东西双向联动、陆海统筹协同的均衡格局转变。

## (二) 衔接内外双循环, 强化市场开放联动属性

构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局是新时代我国经济发展的战略导向。建设全国统一大市场要求突破地域与国界限制, 实现国内国际市场的开放联动。西部陆海新通道作为连接我国西部内陆与东盟及全球市场的关键枢纽, 通过打通开放通道、协同市场规则等持续强化全国统一大市场的开放属性与联动效能。

首先, 西部陆海新通道有效拓展了内循环的外向接口。全国统一大市场强调打通国内大循环的堵点, 而畅通的对外通道是实现以国内大循环牵引国际循环的前提。过去, 中西部地区因缺乏便捷出海口而难以高效参与国际贸易, 导致内需潜力与国际市场脱节。新通道以广西北部湾港为出海口, 经铁路网络连接重庆、成都、贵阳、兰州等西部枢纽城市, 形成一条比传统长江水道或东部港口路径更短、成本更低的南向出海通道, 不仅使西部腹地产品更快进入 RCEP 成员国市场, 也使东盟的水果、橡胶、电子产品等优质商品高效进入中国内陆消费市场, 实现了内需、供给、出口链条的有机衔接, 增强了国内大循环的开放性和韧性。其次, 通道建设有力促进了国际循环对国内市场的深度嵌入。在全球供应链重构背景下, 我国亟需多元化、安全可控的国际物流通道。西部陆海新通道作为中国—东盟自由贸易区升级版的重要载体, 已开通覆盖 120 多个国家和地区的 700 多个港口, 截至 2024 年底, 西部陆海新通道常态化开行铁海联运班列达 15 000 列<sup>[17]</sup>。高频次、高密度的跨境物流网络不仅提升了我国面向东南亚、南亚乃至中东、欧洲的贸易便利化水平, 还吸引跨国企业将区域分拨中心、加工制造基地布局于通道沿线, 推动国际资本、技术、标准等要素向内陆延伸。最后, 新通道在制度层面推动了内外规则的协同对接。全国统一大市场要求对标国际高标准经贸规则, 推进制度型开放。西部陆海新通道在运行中积极探索“关铁通”“铁路快通”“一单制”等跨境便利化机制, 并推动检验检疫、数据交换、信用互认等领域的规则统一, 为我国参与 CPTPP、DEPA 等高标准协定积累地方实践经验, 既降低了跨境交易成本, 也增强了国内市场与国际市场的规则兼容性, 使中国大市场真正成为全球资源要素配置的重要引力场。

## (三) 赋能产业协同升级, 筑牢市场产业支撑体系

全国统一大市场的有效运行与能级跃升, 从根本上依赖于一个布局优化、链条坚韧、高效协同的现代化产业体系作为实体支撑。在这一关键语境下, 西部陆海新通道的建设为集聚空间要素、矫正资源错配和扩大市场规模提供了战略性平台, 从而为构建支撑全国统一大市场的强大产业基底注入核心动能<sup>[18]</sup>。

从西部特色产业培育来看, 西部陆海新通道通过降低物流成本、拓宽市场空间, 推动西部特色资源优势转化为产业优势, 培育形成规模化、集约化的特色产业集群。西部内陆地区蕴藏丰富的能源矿产、特色农牧、文化旅游等资源, 但以往受流通不畅、市场辐射范围窄等因素制约, 特色产业多处于“散、小、弱”的发展状态, 难以形成产业竞争力。通道建成后, 西部特色产品可通过便捷的物流网络快速对接东部消费市场与东盟等国际市场, 有效破解产销脱节难题。在东中西部产业分工协作层面, 西部陆海新通道可以促使物资、人口、信息等要素更为顺畅快捷地集聚与扩散, 推动通道经济、枢纽经济、口岸经济和园区经济发展, 延伸通道沿线相关省份产业链供应链<sup>[19]</sup>。通道建设为东中西部产业梯度转移与分工协作提供了便利条件。东部地区依托技术、资金、人才优势, 聚焦高端研发、品牌运营等产业链高端环节, 将劳动密集型、资源加工型等环节通过通道向西部转移; 西部内陆地区凭借劳动力、土地、资源等成本优势, 承接东部产业转移, 同时借助通道对接国际市场, 成为东部产业的重要生产基地与出口枢纽。从产业链供应链整合来看, 西部陆海新通道打通了跨区域产业链上下游衔接的“堵点”, 推动形成全国范围内的产业链供应链一体化格局。西部陆海新通道通过构建高效的物流网络与协同机制, 推动东中西部产业链上下游企业深度合作。西部的原材料、初级产品经通道快速输送至东部进行精深加工, 东部的先

进技术、核心零部件则反向运往西部配套生产,形成跨区域的产业链闭环。

#### (四) 创新市场治理模式,探索跨区域市场制度协同路径

全国统一大市场建设的核心瓶颈之一在于区域间市场制度分割与治理协同不足,而西部陆海新通道横跨西部 12 省(区、市),连接东盟多国,其建设过程中必然面临多元主体、多重规则的协调难题,而这恰好为突破传统治理困境、创新跨区域市场治理模式提供了天然试验场。

从区域内制度协同来看,西部陆海新通道推动沿线省市打破行政壁垒,为跨区域市场制度衔接提供了创新实践。在市场准入方面,探索推行“跨省通办”“一照通办”等改革举措,打破地方保护主义对企业跨区域经营的限制;在质量监管领域,建立跨区域产品质量追溯体系和检验检测标准互认机制,解决不同地区监管标准差异导致的产品流通障碍;在信用体系建设上,搭建跨区域信用信息共享平台,实现信用评价结果互认,为守信企业提供跨区域便捷服务。同时,对失信行为实施联合惩戒,有效降低跨区域交易的制度性交易成本。在治理机制创新层面,西部陆海新通道构建了政府引导、市场主导、多元参与的跨区域协同治理模式,突破了传统政府单一主导的治理困境,提升了市场治理的精准性与效能。通道建设过程中,通过成立跨区域联席会议制度、组建通道建设运营联盟等方式,整合了政府、企业、行业协会等多元主体的力量。从制度输出与示范推广来看,西部陆海新通道的跨区域制度协同实践,为全国统一大市场制度体系建设提供了可复制的经验,强化了制度创新的辐射带动效应。构建全国统一大市场并非完全消除各地区市场的特殊性<sup>[20]</sup>,西部陆海新通道沿线地区的制度协同探索,涵盖了市场规则衔接、治理机制创新、信用体系构建等关键领域,形成了一系列具有针对性的制度成果,这些成果经过实践检验后可逐步向全国其他区域推广,为全国统一大市场的制度建设提供参考。

### 三、全国统一大市场视域下西部陆海新通道建设面临的现实挑战

在推进全国统一大市场建设进程中,西部陆海新通道被寄予厚望,但其高质量发展仍面临多重现实梗阻。深入剖析这些挑战,是探索有效突破路径、释放通道战略潜能的前提与基础。

#### (一) 基础设施互联互通不足,制约市场流通效率提升

在全国统一大市场建设中,高效的基础设施网络是支撑商品与要素实现跨区域低成本、高时效流通的物理基石。然而,西部陆海新通道作为一条横跨多省份、连接海陆的复合型运输走廊,其基础设施在“硬联通”层面仍存在显著的短板与不匹配问题,制约了市场配置资源的整体效率。

第一,多式联运衔接的“最后一公里”梗阻现象突出,导致全程运输链条存在效率断点。新通道的理想效能依赖于铁路、公路、水运与海运的无缝转换,但现实中的衔接枢纽如铁路进港、港口后方集疏运体系普遍存在能力不足或设计脱节。例如,截至 2025 年 9 月,北部湾国际门户港集装箱航线仅 91 条,与广州南沙港 210 条、新加坡港超 250 条等重要国际枢纽港口相比仍然较少,暂未形成具有全球影响力的国际物流通道与枢纽经济<sup>[21]</sup>。第二,关键节点设施能力与通道战略定位不匹配,形成流通“瓶颈”。作为通道出海口的北部湾港,其深水航道、大型专业化泊位尤其是集装箱泊位以及自动化装卸设备的建设进度尚难以完全适应未来爆发式增长的货运需求与大型船舶的靠泊需要。广西北部湾港虽发展迅速,但交通运输部数据显示,其 2025 年集装箱吞吐量约为 1 000 万标箱,而上海港同期超过 5 500 万标箱,深圳港超过 3 500 万标箱<sup>[22]</sup>,反映出在基础设施规模和能级上仍存在较大差距。相比大连港、唐山港、青岛港等 40 万吨级泊位,陆海新通道所依靠的钦州北部湾港口不足 20 万吨,这种泊位能力的限制使得大型货轮无法靠泊,影响港口的货物吞吐量和运营效率<sup>[23]</sup>。第三,信息基础设施与物理基础设施

未能有效协同,“数字鸿沟”削弱了管理效率。市场流通的现代效率高度依赖于信息的实时共享与智能调度。很多中小企业囿于资金流转,难以承受电子数据交换的成本,不想使用口岸物流信息平台而处于“信息孤岛”。

## (二)要素市场分割壁垒未破除,阻滞统一市场一体化构建

在建设全国统一大市场的进程中,西部陆海新通道被寄予厚望,成为连接东西、贯通内外的战略动脉。现行土地、财政、生态补偿等政策多以行政区为单元设计,难以满足跨区域治理需求。统一市场建设过程中存在的隐性、制度性障碍如同横亘在统一大市场蓝图上的“隐形高墙”,严重阻滞了资本、技术、数据、人才等关键生产要素沿新通道实现真正自由、高效的跨区域配置。

第一,物流要素流通的行政性壁垒尚未根除,加剧了区域市场分割。西部陆海新通道沿线部分省份仍存在隐性的地方保护主义,为保障本地物流企业利益,地方通过设置差异化的通行收费标准、限定本地物流载体承接业务、违规增设检验检疫环节等方式人为抬高外来物流要素的进入成本。在通道建设中,核心枢纽城市(如成渝地区)对周边省份的“虹吸效应”日益显现,导致甘肃、青海等通道西端省份面临“过道效应”,即资源被抽空而产业承接难。同时,沿线各省在土地指标、能耗指标等要素配置上仍存在“画地为牢”现象,缺乏针对通道沿线跨省产业转移的差异化要素保障政策。第二,资金与金融要素跨区域配置失衡,区域市场分割阻碍要素整合<sup>[24]</sup>。全国统一大市场要求金融资源突破地域限制,精准对接实体产业需求,但西部陆海新通道沿线金融要素市场分割问题突出。中国人民银行发布的《中国区域金融运行报告(2024)》显示,2023年,西部地区社会融资规模增量累计为7.0万亿元,而同期东部地区社会融资规模增量累计为16.8万亿元,占全国增量的比重为54.4%,凸显了信贷资源区域配置的不均衡<sup>[25]</sup>。第三,人才要素流动的制度性障碍突出,制约区域协同创新动能。相较于东部、中部地区,西部陆海新通道10省(区、市)人力资本相对偏弱,缺乏专业技术人才<sup>[26]</sup>,科研资源、产业载体与东部、中部存在较大差距,难以吸引和留住高端人才。国家统计局《中国统计年鉴2025》数据显示,每十万人中高等学校在校生数中,西部地区如贵州(2 688人)、甘肃(3 575人)、青海(1 915人)等西部陆海新通道省份明显低于东部地区如上海(4 046人)、江苏(3 891人)、天津(5 563人)<sup>[27]</sup>。西部陆海新通道沿线人才要素流动存在户籍、社保、教育等公共服务配套衔接不畅,以及人才评价与激励机制存在区域差异等问题。

## (三)产业协同发展水平偏低,难以适配全国产业布局需求

在全国统一大市场的战略框架下,产业的跨区域协同与优化布局是实现资源高效配置、提升整体竞争力的核心环节。跨地区合作不是没有竞争,而是适度竞争,以及基于各自比较优势的差异化竞争<sup>[28]</sup>。当前通道沿线区域的产业协同发展水平总体偏低,存在着同质化竞争、产业链条松散、价值攀升动力不足等突出问题,尚难以有效适配全国统一大市场所要求的、基于比较优势的深度专业化分工与一体化产业布局需求。

第一,沿线产业协同呈现“头尾脱节”特征。上游的重庆、成都依托技术优势重点发展电子信息等高端产业,而下游的广西、云南侧重于劳动密集型的边境加工贸易。由于缺乏统一的产业链图谱设计,导致上游的研发成果难以在下游形成配套,下游的原材料也难以精准对接上游的制造需求,形成了“东中西部产业梯度转移”在通道内部的“断链”风险。第二,产业链条在区域间存在明显“断点”与“堵点”。理想的产业协同要求上下游企业在空间上适度集聚、在供需上紧密衔接。习近平总书记强调:“产业链、供应链在关键时刻不能掉链子,这是大国经济必须具备的重要特征。”<sup>[29]578</sup>当前,新通道沿线地区的产业关联多呈“点状分布”而非“链式集群”。许多落地西部的终端制造或加工环节,其所需的核

心零部件、高端材料、生产性服务仍需大量从东部地区外部输入,本地配套率不高,“两头在外”特征依然显著。第三,缺乏有效的跨区域产业协同机制与利益分享模式。目前,西部陆海新通道省部际联席会议及其协同机制还需要进一步完善,缺乏协同推进新通道建设的细化方案<sup>[30]</sup>。在共建产业园、产业链协作等方面容易因利益归属、责任分担等问题引发分歧,导致合作项目推进缓慢或效果不及预期。

#### (四) 国际合作对接难度较大,内外市场衔接存在障碍

西部陆海新通道作为国家深化与东盟及区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)成员国合作的战略性工程,其核心使命在于实现国内市场与国际市场的高效衔接与深度互动。然而,在实践层面,通道的国际合作对接面临着一系列复杂且艰巨的挑战。

第一,规则标准对接滞后,构成内外市场融合的制度壁垒。例如,中国与东盟各国在农产品检验检疫标准、化妆品备案要求、跨境电商商品归类等方面存在诸多差异。广西边境口岸曾因中外检疫标准不互认,导致水果等生鲜产品滞留口岸并造成损失的情况,这直接增加了企业的合规成本与贸易风险。在RCEP正式生效背景下,陆海新通道沿线省区市尚未与RCEP成员国建立多元协作机制,与东盟国家规则标准等尚需统一。海外仓布局依然呈现小、弱、散态势,海外布局辐射能力有待提升<sup>[31]</sup>。第二,跨境物流成本偏高且效率偏低,削弱内外市场联动的经济可行性。货物从西部内陆出发,经国内多式联运枢纽、跨境衔接节点再到东盟终端市场,需经过多个物流企业、代理机构流转,每个环节均存在加价空间,加之部分国家的物流垄断现象,导致跨境物流成本显著高于东部沿海港口的海运成本;信息共享不畅,通道物流数字化平台亟待构建<sup>[32]</sup>。第三,地缘政治与区域环境复杂,加剧内外市场衔接的不确定性风险。部分东盟国家受国内政治周期、经济形势影响,对外资政策、贸易壁垒、税收标准等时常调整,导致通道沿线企业的跨境投资、贸易合作面临较高的政策不确定性;东南亚部分地区存在领土争端、民族矛盾等问题,局部冲突可能影响跨境运输线路的安全稳定运行。

### 四、全国统一大市场视域下西部陆海新通道建设的突破路径

面对基础设施短板、要素分割、产业碎片化及制度协同不足等现实挑战,西部陆海新通道亟需在服务全国统一大市场的战略框架下探索系统性突破路径,客观要求超越单一维度思维,以基础设施“硬联通”与规则机制“软联通”协同推进为基础,以要素改革、产业升级、治理创新与国际合作为支撑,构建一个多维并举、相互促进的系统性解决方案。

#### (一) 构建互联互通基础设施网络,筑牢市场流通核心载体

习近平总书记指出:“物流是实体经济的‘筋络’。”<sup>[33]</sup>在全国统一大市场视域下,高效顺畅的要素与商品流通是实现资源优化配置的基石。西部陆海新通道作为横跨中国西部、连接东盟的国际战略通道,其基础设施网络的互联互通水平直接决定了市场流通的广度、深度与效率。

第一,必须强力打通多式联运的“最后一公里”,实现运输链条的无缝衔接与全程贯通。重点推进铁路干线直通北部湾港主要港区及内陆无水港,建设集约化、公铁海一体的综合货运枢纽,推广快速换装设备,实现“车船直取”,压缩换装作业时间。第二,着力提升关键节点与骨干线路的综合承载与专业服务能力,破解流通瓶颈。针对北部湾国际门户港,需加速推进深水航道、大型专业化集装箱泊位以及自动化码头的建设与升级,同步完善港口后方陆域和集疏运体系,全面提升其面向东盟及远洋航线的枢纽能级与中转效率。在内陆端,应加快推进通道骨干铁路的扩能改造与新线建设,如提升黔桂线、南昆线等既有线路技术标准,规划建设新的高速货运通道,提升干线铁路网络的整体容量与运行速度。紧扣

国家“十五五”规划,重点推进黄桶至百色铁路、西部陆海新通道(平陆)运河等“卡脖子”工程建设,彻底打通西部出海新通道。第三,以数字化、智能化赋能基础设施网络,打造数字通道新优势。推动物联网、大数据、区块链、5G等新一代信息基础设施与交通物流基础设施的深度融合与同步规划。要实现与现有的西部陆海新通道相关的产业、物流、金融大数据平台的数据共享、互联互通,形成西部陆海新通道沿线大数据平台资源的融合联动<sup>[34]</sup>。

## (二)深化要素市场化改革,畅通要素自由流动渠道

西部陆海新通道作为连接内陆与国际市场的战略纽带,若仅停留在物流通道层面,则难以真正释放其制度型开放潜能。因此,必须以深化要素市场化改革为突破口,系统性畅通土地、劳动力、资本、技术、数据等要素的跨区域自由流动渠道,使通道从货物运输走廊升级为要素配置平台。

第一,必须系统性清理并废除妨碍要素自由流动的歧视性政策与隐性壁垒,构建全国统一的要素交易规则体系<sup>[35]</sup>。依托国家推动全国统一大市场建设的顶层设计,系统清理西部陆海新通道沿线省市区在招投标、政府采购、资质许可、市场准入等领域的地方性保护条款,废除针对外地企业、资本、人才的隐性门槛。推动建立并严格执行全国统一的市场准入负面清单制度,确保“非禁即入”原则在通道沿线得到普遍落实。协同推进社会保障、公共服务的跨区域衔接与互认,为核心技术人才、管理人才的自由迁徙消除后顾之忧。第二,协同推进要素价格的市场化形成机制改革,让价格真实反映稀缺程度与市场供求。要健全要素市场运行机制,使价格信号能够真实引导要素流向<sup>[36]</sup>。在土地要素方面,探索建立跨区域的工业用地市场信息联动发布与交易平台,推动工业用地指标在保障粮食安全与生态红线的前提下,实现更加市场化的配置。在资本要素方面,鼓励金融机构总行(总部)围绕西部陆海新通道跨区域综合运营模式,探索沿线省(区、市)分支机构授信一体化机制,推动金融资源跨省流动<sup>[37]</sup>;在技术要素方面,完善技术成果市场化定价机制和跨区域转化收益分配机制,促进科技成果沿通道高效转化。第三,建立跨区域要素市场化配置与利益分享机制。落实全国统一大市场建设意见,探索建立“飞地园区”的GDP分计、税收分享机制,打破行政区划对项目落地的限制。探索建立通道沿线跨省域的碳排放权、用能权交易市场,以及建设用地指标跨省调剂机制,通过市场化手段引导要素向通道关键节点集聚。

## (三)推动产业协同升级,构建适配全国市场的产业体系

当前,通道沿线产业存在的同质化竞争、链条松散、价值偏低等突出问题制约了其服务全国统一大市场的能力。因此,要将政策的协同性和区域间的合作作为核心突破路径<sup>[38]</sup>,应超越传统的梯度转移模式,构建一个基于比较优势、深度互联、韧性强大且能有效对接国内国际需求的现代化产业体系。

第一,优化区域内产业布局,破解同质化竞争困境。产业协同的前提是避免低水平重复建设,应立足西部陆海新通道沿线各地资源禀赋、产业基础和区位优势,强化省级统筹与跨区域协同规划,制定差异化、互补性的产业引导目录,避免在新能源材料、大数据中心等热门领域低水平重复建设,引导产业链上下游跨区域布局,形成研发在成渝、制造在黔桂、原材料在滇甘的梯度分工格局。鼓励成渝地区发挥研发优势,黔滇桂地区发挥资源和区位优势,共建“产业备份基地”。支持龙头企业牵头建立跨省域的供应链协同平台,实现“链主”企业与配套企业的一体化布局。第二,以强化产业链供应链的韧性与协同性为核心,推动构建跨区域的产业集群生态。针对产业链条存在“断点”与“堵点”,应鼓励和支持龙头企业牵头,联合通道沿线上中下游企业、高校院所,组建跨区域的产业链联盟或创新联合体。通过共同制定技术标准、共享产能信息、协同采购与物流,提升产业链的内部协同效率。第三,强化创新驱动,促进创新链与产业链的深度融合,赋能产业向价值链中高端跃升。产业协同升级的根本动力在于创新。应依托通道沿线的中心城市和国家级新区、高新区,联合打造西部陆海新通道产业技术创新走廊。

#### (四) 推进市场规则协同创新,完善跨区域市场治理体系

注重协调机制的构建是“西部陆海新通道”的内生基因<sup>[39]</sup>。西部陆海新通道横跨多个行政区域、连接海内外市场,其高效顺畅运行不仅依赖于有形的设施网络,更取决于无形且复杂的规则体系与治理能力。

第一,推动核心市场规则统一,破除跨区域流通制度壁垒。应以全国统一大市场建设为引领,推动西部陆海新通道沿线省区市在市场准入、公平竞争、产权保护、信用体系等核心规则上率先统一。加快建立跨区域协同监管机制,推进执法标准、处罚尺度和信用信息互认互通。依托中国—东盟法治论坛等平台,探索与 RCEP 规则衔接的区域性制度安排。支持重庆、广西等地开展制度型开放试点,推动物流、贸易、金融等领域标准互认和流程协同,以规则统一降低制度性交易成本,畅通商品、要素跨区域高效流通。第二,构建更加权威与高效的跨区域利益协调与争议解决机制,为深度合作提供稳定预期。产业协同、投资合作中的利益分配矛盾以及规则执行中可能出现的争议是制约深度协同的痛点。应进一步优化西部陆海新通道顶层设计,完善协调机制,强化省部际联席会议机制统筹协调作用,推动建立地方政府定期协商与企业互利合作<sup>[40]</sup>。第三,积极探索政府引导、企业主体、社会参与的多元共治新格局。市场治理现代化要求多元主体的共同参与。政府应更多转向规则制定、环境营造和底线监管,将具体的通道运营、服务标准制定、行业自律等职能,更多地赋予跨区域的市场化运营平台公司、行业协会和商会组织。

#### (五) 深化国际合作对接,强化内外市场联动效应

在全国统一大市场的宏观视野下,强化内外市场的联动效应不仅是提升开放水平的需要,更是驱动国内产业升级、优化资源配置、增强经济韧性的关键。必须深化国际合作对接,超越单纯的基础设施互联与贸易往来,通过规则、产业、金融和治理的多维深度融合构建稳定、高效、互惠的国际经济走廊,使新通道成为国内国际双循环相互促进的战略枢纽。

第一,应以高标准经贸协定为引领,推动规则制度深度对接。标准差异和通关堵点是制约通道效率的主要因素,亟须深化区域协同并创新通关便利机制<sup>[41]</sup>。西部陆海新通道可率先在沿线省区开展 RCEP 规则压力测试,重点在原产地累积规则应用、跨境服务贸易负面清单管理、知识产权执法协作等领域探索本地化实施方案。积极对接 CPTPP、DEPA 等更高标准规则,在数据跨境流动、绿色贸易、中小企业合作等方面开展试点,推动国内监管体系与国际通行规则趋同。第二,加强基础设施与技术标准的国际协同。针对中越、中老等跨境铁路轨距不一导致的换装效率低下问题,应推动与东盟国家共建标准轨与米轨兼容的边境换装枢纽,并探索开行固定编组、直达班列,压缩作业时间。推动中国港口与新加坡、马来西亚、泰国等主要目的港在集装箱编码、电子提单格式、物流信息接口等方面实现技术互认,加快接入国际航运数据交换平台。第三,打造面向东盟的制度型开放“压力测试区”。依托通道沿线自贸试验区、中新互联互通项目,率先开展 RCEP 升级版规则压力测试。重点在原产地规则、海关程序、技术性贸易壁垒(SPS)等领域,推动与东盟国家标准互认。探索建立“陆上国际贸易规则”,推动中老、中越跨境运输在电子口岸、检验检疫等方面的“软联通”,将通道打造为连接国内统一大市场与国际高标准经贸规则的“转换器”。

### 五、理论启示与研究展望

本文从全国统一大市场这一制度性改革框架出发,系统审视西部陆海新通道的价值意蕴、现实挑战与突破路径,形成以下理论启示与研究展望。

## (一)理论启示

第一,通道建设的内在逻辑应从“物流联通”拓展为“制度联通”。既有研究多侧重于交通基础设施与技术经济层面,本文揭示出通道在破除行政壁垒、统一市场规则、降低制度性交易成本等方面的深层机制,强调“软联通”与“硬联通”协同发力是通道发挥统一市场支撑功能的关键。第二,通道的跨区域治理实践为破解“行政区经济”与市场分割提供了可复制的制度创新样本。西部陆海新通道所探索的省部际联席会议、跨区域信用互认、要素跨省调剂等机制,丰富了中国特色区域协调发展的理论内涵,对构建全国统一大市场的治理体系具有重要的理论参照价值。第三,通道建设与要素市场化改革、产业协同升级之间存在双向赋能关系。本文不仅论证了通道如何促进要素流动与产业布局优化,更指出统一大市场建设所要求的制度环境反作用于通道的效能释放,二者构成动态互构的逻辑链条,为理解新发展格局下基础设施与制度供给的协同演进提供了新视角。

## (二)研究展望

未来研究可在以下方向深入拓展:一是开展更为精细的实证分析。本文侧重理论阐释与政策文本解读,后续可运用计量模型、空间分析或案例比较方法,量化评估西部陆海新通道对沿线要素配置效率、市场一体化水平及区域经济增长差距的具体影响效应,并检验其作用机制。二是关注通道建设的动态演化与阶段性特征。随着“十五五”时期重大工程的建成投运以及 RCEP 持续升级,通道的物理能力与制度环境将发生显著变化,未来可追踪不同发展阶段下通道与统一大市场建设的耦合关系及政策适应性问题。三是拓展比较研究视野。可将西部陆海新通道与中欧班列、长江经济带等国内其他战略通道,以及东盟内部如东西经济走廊等国际通道进行比较研究,提炼不同制度场景下跨区域市场协同的差异化路径与可推广经验。四是加强数字化与绿色化维度的融合研究。随着数字贸易与低碳转型成为全球趋势,未来应深入探讨西部陆海新通道如何借助区块链、大数据等技术构建“数字走廊”,以及如何协同沿线国家推进绿色物流、碳足迹互认等制度创新,从而在统一大市场框架下实现更具韧性和可持续的发展。

## [参 考 文 献]

- [1] 习近平谈治国理政:第5卷[M]. 北京:外文出版社,2025.
- [2] 中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议[N]. 人民日报,2025-10-29(1).
- [3] 丛晓男. 西部陆海新通道经济影响及其区域协作机制[J]. 中国软科学,2021(2):65-78.
- [4] 陈特特,卢潇潇,许露元,等. 西部陆海新通道与产业升级研究[J]. 社会科学家,2023(6):89-97.
- [5] 马子红. 陆海新通道建设与西部开发格局重塑[J]. 思想战线,2021(2):84-92.
- [6] 杨俊玲. 西部陆海新通道对沿线地区新质生产力提升的影响研究[J]. 经济经纬,2024(6):45-57.
- [7] 樊一江,丁金学. 推动西部陆海新通道高质量发展[J]. 宏观经济管理,2025(6):16-23.
- [8] 张奕辉. 供应链协同管理视角下西部陆海新通道路径选择[J]. 广西社会科学,2021(7):66-72.
- [9] 刘思琦,丁金学. 高质量建设西部陆海新通道[J]. 宏观经济管理,2024(6):22-28.
- [10] 石福才,李光辉. 新形势下加快西部陆海新通道建设:成就、挑战与新思路[J]. 广西大学学报(哲学社会科学版),2024(3):193-200.
- [11] 陈特特,谢廷宇. 西部陆海新通道推动西部地区经济开放发展的作用机理及其实现路径[J]. 学术论坛,2023(4):103-112.
- [12] 谭庆红. 西部陆海新通道建设的机遇、问题及路径[J]. 社会科学家,2022(8):88-95,103.
- [13] 全毅. 西部陆海通道建设与西南开放开发新思路[J]. 经济体制改革,2021(2):50-55.
- [14] 傅远佳. 中国西部陆海新通道高水平建设研究[J]. 区域经济评论,2019(4):70-77.

- [15] 马永腾,蒋瑛,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(6):142-155.
- [16] 许培源,孙明松. 西南陆海新通道建设的空间经济效应:促进中国东西部协调发展的视角[J]. 中国软科学,2023(8):96-107.
- [17] 刘亮. 截至2024年底,西部陆海新通道常态化开行铁海联运班列达15000列[EB/OL]. (2025-1-9)[2025-12-31]. <https://news.cctv.com/2025/01/09/ARTIAV1T0IJdydlcUXpkuSM8250109.shtml>.
- [18] 陈万灵,陈金源,温可仪. 国际贸易通道建设对创新质量的影响——来自西部陆海新通道的经验研究[J]. 改革,2025(4):101-118.
- [19] 刘振国. 为什么要加快推进西部陆海新通道建设[N]. 学习时报,2025-9-8(5).
- [20] 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[J]. 经济体制改革,2023(5):5-12.
- [21] 陈金源,温可仪,何传添. 共建西部陆海新通道推进高水平对外开放:理论逻辑与路径探索[J]. 国际贸易,2025(12):15-25.
- [22] 2025年港口货物、集装箱吞吐量[EB/OL]. (2026-1-30)[2026-2-10]. [https://xxgk.mot.gov.cn/jigou/zhghs/202601/t20260130\\_4199411.html](https://xxgk.mot.gov.cn/jigou/zhghs/202601/t20260130_4199411.html).
- [23] 王亚萌,邹凡,姚鹏. 国际陆海贸易新通道建设的时代意蕴——基于优化区域开放布局视角[J]. 开放导报,2024(6):67-75.
- [24] 余泳泽,朱子政,刘笑笑. 全国统一大市场建设促进新质生产力发展的内在机理与策略选择[J]. 改革,2025(5):60-77.
- [25] 中国区域金融运行报告(2024)[EB/OL]. (2025-9-22)[2026-2-10]. <https://www.phc.gov.cn/goutongjiaoliu/113456/113469/2025092212554119884/index.html>.
- [26] 刘夏,周超,余志涵. 新竞争优势导向下西部陆海新通道双向直接投资高质量发展的路径研究[J]. 重庆大学学报(社会科学版),2024(5):62-74.
- [27] 中国统计年鉴2025[EB/OL]. (2025-12-30)[2026-2-10]. <https://www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2025/indexch.htm>.
- [28] 冯国强,阎芷艺,马通. 成渝经济区对川渝两地的经济影响——兼论对新时代西部大开发形成新格局的启示[J]. 重庆大学学报(社会科学版),2025(5):93-105.
- [29] 习近平经济文选:第1卷[M]. 北京:中央文献出版社,2025.
- [30] 陈丽娟. 西部陆海新通道产业集群发展的条件、难点与思路建议[J]. 商业经济研究,2024(14):172-175.
- [31] 商务部国际贸易经济合作研究院课题组,祁欣,刘玮,等. 国际陆海贸易新通道发展成效与建议[J]. 国际经济合作,2022(6):14-22,86.
- [32] 周晓雪. 破解西部陆海新通道建设瓶颈[N]. 学习时报,2025-9-8(5).
- [33] 习近平在重庆考察时强调进一步全面深化改革开放 不断谱写中国式现代化重庆篇章[N]. 人民日报,2024-04-25(1).
- [34] 范祚军. 命运共同体视域下拓展西部陆海新通道的国际属性[J]. 当代世界,2024(1):62-66.
- [35] 张夏恒. 论高水平社会主义市场经济体制的历史演进、理论逻辑和现实进路[J]. 西南大学学报(社会科学版),2025(1):1-13,300.
- [36] 李明星,陈冰. 高水平社会主义市场经济体制:理论逻辑、目标指向与路径对策[J]. 重庆师范大学学报(社会科学版),2024(4):104-113.
- [37] 中华人民共和国中央人民政府. 中国人民银行 国家发展改革委 财政部 交通运输部 商务部 金融监管总局 中国证监会 国家外汇局联合发布《关于金融支持加快西部陆海新通道建设的意见》[EB/OL]. (2025-11-26)[2025-12-31]. [https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202512/content\\_7052655.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202512/content_7052655.htm).
- [38] 申杰,昌忠泽,毛培. 全国统一大市场建设与新质生产力发展——基于中国省级面板数据的实证分析[J]. 重庆大学学报(社会科学版),2024(6):56-71.
- [39] 余川江,龚勤林,李宗忠,等. 开放型通道经济发展模式视角下“西部陆海新通道”发展路径研究——基于国内省域

分析和国际竞争互补关系分析[J]. 重庆大学学报(社会科学版), 2022(1): 65-80.

[40] 杨昊. 高水平共建西部陆海新通道(人民政协新实践)[N]. 人民日报, 2024-02-22(18).

[41] 邓祥征. 从三个方面推进西部陆海新通道建设[N]. 学习时报, 2025-12-15(7).

## Construction of the Western Land-Sea New Channel under the Perspective of a National Unified Large Market: Value Implications, Practical Challenges, and Pathways for Breakthrough

Zhang Jian<sup>1</sup> Zhu Lijun<sup>2</sup>

(1. School of Marxism, Liaoning University, Shenyang Liaoning 110036;

2. School of Law and Public Administration, Jishou University, Jishou Hunan 416000, China)

**Abstract:** Currently, building a unified national market has become a key strategic task for promoting high-quality development and facilitating the smooth circulation of both domestic and international cycles. Against this backdrop, the Western Land-Sea New Channel—serving as a vital strategic corridor linking China’s western hinterland with ASEAN and global markets—has been entrusted with significant missions to support the construction of a unified national market, optimize the country’s spatial layout, and promote regional coordinated development. However, existing research has largely failed to examine the channel within the institutional reform framework of the unified national market, particularly overlooking its deeper roles in breaking down administrative barriers, harmonizing market rules, and reducing institutional transaction costs. This study employs a combination of literature analysis and policy text interpretation to systematically elaborate on the multiple values of the corridor in addressing regional imbalances between eastern and western China, linking domestic and international dual circulation, empowering industrial coordination and upgrading, and innovating cross-regional governance models. It further examines four key practical obstacles: insufficient “hard connectivity” in infrastructure, fragmented factor markets, homogenized industrial competition, and lagging alignment with international cooperation rules. Based on this analysis, the study proposes systematic breakthrough pathways, including building an efficient and intelligent interconnected infrastructure network, deepening market-oriented reforms in land, capital, and data, promoting industrial coordination and upgrading based on comparative advantages, and advancing unified market rules and innovative governance mechanisms. The research finds that only by synergistically advancing both “hard” and “soft” connectivity can the corridor evolve from a logistics corridor into a hub for factor allocation and a platform for institutional integration, thereby fostering a new pattern of high-quality development characterized by coordinated land-sea strategies and mutual support between east and west, and injecting sustained and robust momentum into the construction of a unified national market.

**Keywords:** unified national market; Western Land-Sea New Corridor; regional coordinated development; factor marketization

[责任编辑: 邹柳馨]