

成渝昆国际经济走廊与陆海新通道协同发展的策略研究

孙希尧^{1#}, 董恺凌², 贾宇飞¹, 严胤飞¹, 马潇榆¹, 周 淼¹, 张学梅^{1*}

¹成都大学商学院, 四川 成都

²成都工业职业技术学院轨道交通学院, 四川 成都

收稿日期: 2024年10月17日; 录用日期: 2024年11月11日; 发布日期: 2024年12月9日

摘 要

西部陆海新通道, 连接北部的丝绸之路经济带和南部的21世纪海上丝绸之路, 同时与长江经济带形成协调发展格局, 在区域发展中拥有关键的战略地位。本文通过对陆海新通道的概括、国家相关政策文件、成渝昆国际经济走廊建设与陆海新通道的优势互补依次展开分析, 国家政策文件明确了发展方向、政策措施为加快通道建设提供了有力保障。此外, 成渝昆国际经济走廊在地理位置、资源禀赋等方面与陆海新通道形成了良好的互补关系, 可以实现资源、产业、人才等要素的有效流动, 促进区域经济的协同发展。通过借鉴陆海新通道的建设经验, 可以为成渝昆国际经济走廊的建设提供宝贵经验。在项目规划、资金筹措、政策制定等方面, 可以借鉴陆海新通道的成功做法, 提高建设效率和质量。这些结论为强化成渝昆国际经济走廊建设与新通道的合作具有重要的战略意义, 助推实现经济走廊和通道建设的互利共赢, 推动区域经济的健康发展。

关键词

陆海新通道, 成渝昆国际经济走廊, 协同合作

Strategic Research on the Synergistic Development of Chengdu-Chongqing-Kunming International Economic Corridor and the New Land-Sea Corridor

Xiyao Sun^{1#}, Kailing Dong², Yufei Jia¹, Yinfei Yan¹, Xiaoyu Ma¹, Miao Zhou¹, Xuemei Zhang^{1*}

[#]第一作者。

^{*}通讯作者。

文章引用: 孙希尧, 董恺凌, 贾宇飞, 严胤飞, 马潇榆, 周淼, 张学梅. 成渝昆国际经济走廊与陆海新通道协同发展的策略研究[J]. 现代管理, 2024, 14(12): 2986-2993. DOI: 10.12677/mm.2024.1412358

¹Business School of Chengdu University, Chengdu Sichuan²Rail Transit College of Chengdu Vocational & Technical College of Industry, Chengdu SichuanReceived: Oct. 17th, 2024; accepted: Nov. 11th, 2024; published: Dec. 9th, 2024

Abstract

The new land-sea corridor in the west, connecting the Silk Road Economic Belt in the north and the 21st Century Maritime Silk Road in the south, and forming a coordinated development pattern with the Yangtze River Economic Belt, holds a key strategic position in regional development. This paper analyzes the generalization of the new land-sea corridor, the relevant national policy documents, the advantages complementarity of the Chengdu-Chongqing-Kunming international economic corridor construction and the new land-sea corridor. In addition, the Chengdu-Chongqing-Kunming international economic corridor has formed a good complementary relationship with the new land-sea corridor in terms of geographical location and resource endowment, which can realize the effective flow of resources, industries, talents and other factors, and promote the coordinated development of regional economy. By learning from the construction experience of the new land-sea corridor, it can provide valuable experience for the construction of the Chengdu-Chongqing-Kunming international economic corridor. In terms of project planning, financing and policy formulation, we can learn from the successful practice of the new land-sea corridor to improve the construction efficiency and quality. These conclusions have important strategic significance for strengthening the cooperation between the construction of the Chengdu-Chongqing-Kunming international economic corridor and the new land-sea corridor, promoting the mutual benefit and win-win situation of the construction of the Chengdu-Chongqing-Kunming international economic corridor and the new land-sea corridor, and promoting the healthy development of regional economy.

Keywords

New Land-Sea Corridor, Chengdu-Chongqing-Kunming International Economic Corridor, Coordination and Cooperation

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Open Access

1. 引言

在全球化深入发展、区域经济一体化加速推进的时代背景下，国际经济走廊与多式联运通道的建设已成为推动国家及地区经济高质量发展的关键引擎。成渝昆国际经济走廊，作为连接中国西南腹地成都、重庆两大国家中心城市与云南面向南亚东南亚辐射中心的重要纽带，其战略地位日益凸显。而陆海新通道，作为一条贯穿中国西部、联通东南亚、辐射亚欧大陆的国际物流大通道，为西部地区乃至全国对外开放合作开辟了新路径。当前，面对全球经济格局的深刻调整与国际贸易体系的复杂变化，加强成渝昆国际经济走廊与陆海新通道的协同合作，不仅是对国家“一带一路”倡议的积极响应，也是促进区域协调发展、构建新发展格局的必然要求。这一合作旨在打破地域界限，优化资源配置，促进产业协同发展，提升区域整体竞争力，同时，也为沿线国家和地区提供了更加便捷高效的物流通道，促进了贸易往来与投资合作，加深了经济融合与人文交流。本文旨在探讨强化成渝昆国际经济走廊建设与陆海新通道协同

合作的策略，期望能够为推动两地区乃至更大范围内的经济一体化、实现高质量发展提供有价值的参考与借鉴。

2. 国家相关政策文件

在明确了成渝昆国际经济走廊与陆海新通道协同发展这一重要研究主题后，深入了解国家相关政策文件是至关重要的，这些政策为区域发展之路指明了方向。政策包含宏观层面的规划和地区针对性的行动方案，它们相互交织，为区域发展筑牢根基、拓展空间。

（一）《西部陆海新通道总体规划》

2019年8月，国家发展改革委发布了《西部陆海新通道总体规划》，涵盖了西部陆海新通道建设的长远设想，规划期为2019~2025年，展望2035年。该规划指出陆海新通道在区域协调发展格局中具有重要战略地位。

（二）《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》

该方案是国家发展改革委员会于2021年8月发布并实施的。该方案的内容涉及多个方面，旨在通过优化运输网络、加强区域合作、推动绿色发展等方式，推动西部陆海新通道的高标准建成，为区域经济发展带来新的活力，推动区域经济更加协调发展。

（三）《重庆市加快建设西部陆海新通道五年行动方案》

该方案是重庆政府在2023年5月18日印发，目的在于促进西部陆海新通道的建设，提升对西部地区和全国的辐射能力，为实现中国特色现代化提供有力支撑。方案中明确指出，要以创新驱动、数字引领、开放融合为核心，着力构建经济高效、安全、可持续发展的陆海新通道。

（四）《国家综合立体交通网规划纲要》

《国家综合立体交通网规划纲要》于2021年2月由中共中央、国务院联合发布。该规划的主旨在于构建一种现代化的交通网络，以支持我国的现代化经济体系和建设社会主义现代化国家。规划期为2021年至2035年，展望本世纪中叶。该纲要为我国交通运输的发展提供了清晰的行动指南，有助于推动我国交通运输事业迈向更高水平。

（五）《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》

《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》是2021年10月发布的一项重要文件，发表者为中共中央和国务院。规划期一直到2025年，展望2035年。规划纲要强调加强重庆和成都的带动力量，推动成渝地区协同发展。同时，该纲要还指出成渝经济圈位于“一带一路”和长江经济带的交汇处，是陆海新通道的起点，在东亚、东南亚和南亚之间发挥着重要的作用。

3. 陆海新通道的概况

（一）陆海新通道介绍

陆海新通道是指一种新型的陆路和海运通道，它将陆地交通和海洋运输结合起来，通过建设新的交通基础设施，实现高效便捷的货物运输和物流供应链的效率。

陆海新通道主要具有以下几个特点：

1) 地理位置优势：陆海新通道通常选择地理位置优越的沿海地区建设，比如沿海港口城市或者陆地上的交通枢纽城市。通过运用这些地理位置优势，可以更好地连接内陆和海洋，打通海上和陆上运输的通道。

2) 交通联通：陆海新通道的建设通常需要进行一系列的交通联通工程，包括修建公路、铁路、隧道、桥梁等交通基础设施，以便于将货物从陆地运输至海洋，或者从海洋运输至陆地。这种方式可以提高货

物的运输效率，缩短货物的运输时间。

3) 多式联运：通道采取多式联运，公路、铁路、航空、水路等不同的运输方式相互衔接，实现货物的快速转运和转换。通过这种方式，可以最大限度地提高货物的运输效率和运输能力。

4) 效率提升：陆海新通道通过优化运输流程、提高物流效率等方式，能够降低货物的运输成本，提高货物的流通速度。同时，还可以促进地区间的经贸往来，推动经济的发展。

总之，陆海新通道通过建设陆地和海洋之间的高效运输通道，实现货物的快速运输和物流供应链的畅通，从而能够促进地区间的经贸往来，对于加强不同地区间的交流与合作，促进经济的发展具有重要意义。

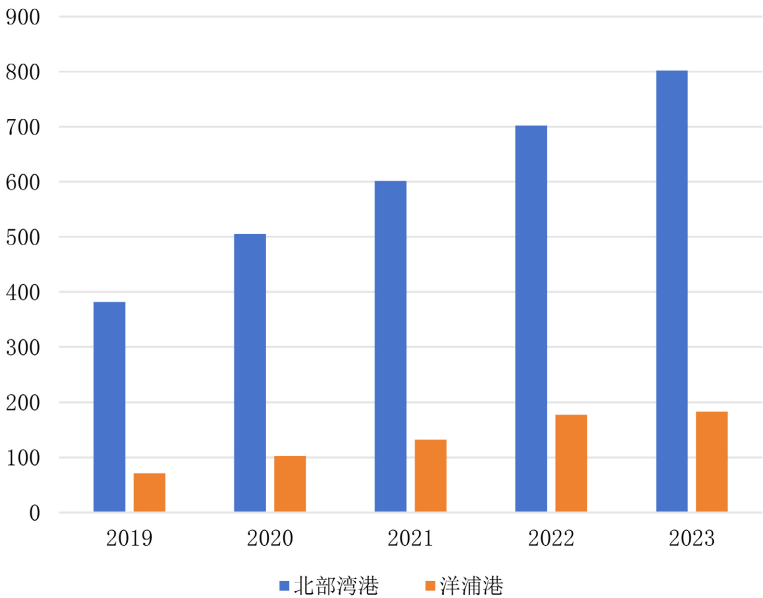
(二) 我国西部陆海新通道概况

我国西部陆海新通道位于西部腹地，北接丝绸之路经济带，南连 21 世纪海上丝绸之路，协同衔接长江经济带，形成了独特的战略枢纽地位。它连接着内陆与海洋，承载着区域协调发展的重要使命。这一通道地理位置优越，交通便利，物流畅通无阻[1]。在这里，山川壮丽，气候宜人，为通道的建设与发展提供了得天独厚的条件。

西部陆海新通道拥有一系列重要的枢纽城市。重庆位于“一带一路”和长江经济带的交汇点，是通道物流枢纽；成都地处西部地区，作为重要商贸物流中心，对通道发展起引导带动作用；也进一步提升了广西北部湾国际门户港和海南洋浦的区域国际集装箱枢纽港的功能，使其成为重要的通道出海口[2]。

Table 1. Container Throughput of major coastal ports in the new land-sea Corridor from 2019 to 2023 (unit: 10,000 TEU)
表 1. 2019~2023 年陆海新通道主要沿海港口集装箱吞吐量(单位：万标箱)

	2019	2020	2021	2022	2023
北部湾港	382	505	601	702	802
洋浦港	71	102	132	177	183



资料来源：根据中国交通运输部数据整理绘制。

Figure 1. Changes in container throughput of major coastal ports in the new land-sea corridor from 2019 to 2023 (unit: 10 million TEU)

图 1. 2019~2023 年陆海新通道主要沿海港口集装箱吞吐量变动图(单位：万标箱)

如表 1 和图 1 所示，我们可以看出，陆海新通道建设以来，北部湾港和洋浦港作为新通道沿线的重要港口，集装箱吞吐量逐年递增。2023 年，北部湾港和洋浦港共完成集装箱吞吐量 985 万标箱，较 2019 年上升 117%。其中，北部湾港全国港口排名从 2019 年的第 12 位升至第 9 位，增速位列全国沿海主要港口前列。这些沿海港口在西部陆海新通道的建设中，不断提升自身的基础设施和服务能力，为西部地区的对外开放和经济发展提供了重要的支撑。如今，基本建成重庆、成都分别经贵阳、怀化、百色至北部湾港的三条铁路线，实现集装箱班列每日开行；构成跨境公路班车和国际铁路联运物流组织模式[3]。

自西部陆海新通道开通以来，我国国内贸易局面展开就有了巨大的发展空间。2019 年 5 月 16 日，陕西加入“陆海新通道”共建合作机制，推动合作空间扩大[4]。7 月，四川省加入陆海新通道“朋友圈”，自此，我国国内贸易尤其是西部贸易发展就有了巨大的运输优势，对我国西部各省之间互通有无，贸易往来提供了巨大的便利。2023 年，中国对《区域全面经济伙伴关系协定》成员国的进出口额达 12.6 万亿元。可见，陆海新通道并非中国西部一条贯穿整个南北的物流走廊，更是服务国内外双循环相互促进的一条经济大通道[5]。

综上，西部陆海新通道地理位置独特，交通便利，是连接内陆与海洋、促进区域协调发展的重要通道。它承载着重要的经济使命，也是西部地区发展的重要支撑。

但是，相对于地区经济、社会发展、扩大对外开放的需要，现有通道还面临着物流成本居高不下，缺少有效的产业支撑，通关便利度有待提高等问题。需要强化顶层设计，完善整体规划，强化成渝昆国际经济走廊与陆海新通道优势互补，协调推动国际合作，促进新型开放格局的形成[6]。

4. 强化成渝昆国际经济走廊与陆海新通道优势互补

（一）成渝昆国际经济走廊建设与陆海新通道之间的联系和互动

从整体线路布局来看，成渝昆国际经济走廊中的部分交通线路与西部陆海新通道相互贯通或紧密相连。地理上的重合使得两个通道实现了一定程度的交汇和衔接。以下是成渝昆国际经济走廊建设与陆海新通道之间的联系和互动：

1) 区域协同发展

成渝昆国际经济走廊连接了中国的西部地区，包括四川、重庆和云南等省份，这些地区在资源、产业和市场等方面具有互补性[7]。通过加强走廊建设，可以促进区域内各城市的协同发展，提升整体经济实力和国际竞争力。同时，陆海新通道作为连接中国西部与东南亚、南亚的重要物流通道，为成渝昆国际经济走廊提供了便捷的出海通道，促进了区域间的贸易和投资合作[8]。

2) 基础设施互联互通

成渝昆国际经济走廊的建设需要完善的基础设施网络作为支撑。这包括高速公路、铁路、航空和水运等多种交通方式的综合发展。陆海新通道的建设同样需要加强基础设施，提高物流效率，降低成本。通过两者的相互促进和密切配合，可以实现区域基础设施的互联互通，为促进经济走廊的发展提供有力支持[9]。

3) 开放合作与创新

成渝昆国际经济走廊和陆海新通道都是中国对外开放的重要平台。通过加强与国际市场的合作与交流，可以吸引更多的外资和先进技术进入该区域，推动产业转型升级和创新发展。同时，两者也可以相互借鉴和复制成功经验，形成更加完善的开放合作体系。

4) 生态环境保护

在推进成渝昆国际经济走廊和陆海新通道建设的过程中，需要注重生态环境保护与可持续发展。这包括加强生态保护区建设、推广清洁能源和绿色出行方式等措施。通过加强环境保护和治理，可以确保

经济走廊和陆海新通道的长期稳定发展，为子孙后代留下美好的生态环境。

总之，成渝昆国际经济走廊建设与陆海新通道是相辅相成的关系，两者相互促进、共同发展，将为推动中国西部地区的经济社会发展发挥重要作用。

(二) 成渝昆国际经济走廊与陆海新通道协同发展的策略

1) 加强基础设施建设，融合多元运输方式

a) 改造现有交通设施，提升运输能力与效率

通道建设离不开完善的基础设施支撑。在陆海新通道的建设过程中，要加大政府对基础设施的投资力度，包括铁路、公路、港口等的建设，提升运输效率和服务质量，确保物流畅通，为通道的畅通运行提供了坚实基础。在铁路建设方面，要加快成渝昆高铁网络的完善，重点推进关键节点和瓶颈路段的改造升级，投入新型高速列车和先进的信号系统，提高铁路的通达性和运行效率。与此同时，也要对公路网络进行优化，加强区域内高速公路、国省干道的建设和维护，提升公路运输的便捷性和安全性，确保货物能够顺畅地从起点到达终点。水运建设同样不容忽视，要充分利用长江、珠江等水运资源，加强内河港口建设，提升港口吞吐能力和集疏运效率。

b) 推进多种运输方式无缝对接，实现物流运输高效化

随着成渝昆国际经济走廊与陆海新通道建设的深入，铁路、公路、水运以及航空运输方式不再是独立的个体，而是相互补充、相互促进，要做到通道建设与外界环境的融合[10]。多种运输方式的高效协同，不同运输工具之间实现实时信息共享，形成一种覆盖全域的高效、灵活的运输模式，不仅解决了单一运输方式可能存在的局限性，也极大地丰富了通道的服务内容，满足了多样化的运输需求。这不仅有助于吸引更多的商家参与到此区域内的经济活动中，也有利于构建一个公平竞争、充满活力的市场环境。未来，随着技术的不断进步和政策的持续支持，多式联运体系将在物流运输领域发挥更加重要的作用，为实现物流运输高效化、绿色化、智能化提供有力支撑。

2) 优化产业布局，推动现代服务业融合发展

a) 明确产业定位，避免同质化竞争

基于成渝昆地区的资源禀赋、产业基础及市场潜力，明确各地区的资源优势和劣势，通过合理规划主导产业和特色产业的布局，促进错位发展和产业间的优势互补。通过政府指导与市场机制相结合，鼓励区域内企业加强合作与创新，推动产业链上下游的深度融合，实现资源共享、优势互补，避免产业同质化竞争带来的资源浪费和市场混乱[11]。同时，建立健全区域协调机制，加强信息共享和政策协同，确保各地在产业发展上既保持特色又相互支持，共同推动成渝昆国际经济走廊与陆海新通道的高质量发展。

b) 做大双向贸易，提升金融服务支撑作用

推进工业园区建设，促进加工贸易向产业链上的高附加值发展。扩大一般贸易，扩大机电产品和五金工具等的出口。扩大对东盟地区的能源及特色农产品、生物制品的进口。推动服务贸易领域的创新，积极促进研发设计、检验检测、国际维修等新型服务贸易的发展。推动新型数字经济增长点的培育，加强跨境电子商务综合试验区的构建，成立“西部陆海新通道”金融服务联盟，开展代理结算、跨境贷款、货币互换等业务。支持各种金融机构积极参与到通道金融产品的研发和应用之中。通过充分发挥 RCEP 的金融开放政策，可以促进沿线国家的债券、基金等资本市场业务合作，推动资金双向流通，以及促进人民币在跨境交易中的更广泛使用。

3) 促进贸易便利，加快投资流通

a) 简化通关流程，降低贸易壁垒

简化清关程序，提高清关效率。实施单一窗口制度，使进出口货物能够顺利完成申报、查验、放行等环节的全程电子化，减少企业重复申报和纸质单证流转。推广“提前申报”、“两步申报”等便利化措

施,允许企业在货物运抵前提前办理申报手续,缩短货物在口岸的停留时间。建立和完善国际贸易“单一窗口”平台,实现海关、税务、外汇管理、检验检疫等部门之间的信息共享和协同作业,提高信息透明度,降低企业合规成本。逐步降低贸易壁垒对国际贸易的阻碍作用,促进全球贸易的繁荣与发展。

b) 加强投资促进,吸引外资进入

鼓励企业通过多种渠道进行对外投资,包括绿地投资、并购投资、股权投资等。鼓励外资企业在高新技术、节能环保、新能源、新材料等领域投资。支持企业参与国际产能合作和全球产业链重构。支持外资企业与国内企业联合开展技术研发和产业化应用,推动产业升级和创新发展。推动成渝昆国际经济走廊沿线地区与东盟国家及“一带一路”沿线国家的投资合作,促进资本和技术的自由流动。成立由相关部门组成的重大外资项目工作专班,负责协调解决项目落地过程中遇到的问题和困难。加强项目跟踪服务,推动项目早签约、早落地、早开工、早投产。

4) 推动区域协同发展,拓展合作伙伴

a) 建立合作机制,形成发展合力

陆海新通道的发展不仅是一个地区的战略工程,也是全球贸易格局中的重要一环。它的构建和完善需要跨越众多省份和地区,这就要求各相关方必须深化合作,形成合力,共同推动通道建[12]。我们应以这条新通道作为桥梁和纽带,利用其便利的运输网络、高效的物流服务、产业集群、繁荣的贸易平台等优势,推动 RCEP 的顺利实施,进一步深化与 RCEP 走廊沿线国家的贸易合作,扩大国际合作的深度与广度。此外,还需要鼓励企业积极参与到第三方市场的合作中去,这样不仅可以拓宽企业的视野,也有助于促进区域经济一体化的进程[13]。通过加强政策协调、优化基础设施、促进贸易便利化、加强资金支持、增进民众友谊,有效促进了区域间的协同发展,共同分享了陆海新通道带来的发展机遇[14]。

b) 发挥中心城市辐射作用,发展次级中心城市

第一,成都、重庆和西安作为陆海新通道的关键节点城市,拥有得天独厚的地理位置和丰富的资源优势,要发挥这些城市的潜能,利用各自的特点和优势,为区域经济增长注入新动力,同时带动周边地区协同发展。此外,还要推动科技进步、文化繁荣和综合服务水平的全面提升,为西南地区带来更加开放、高效和多元化的发展前景。西南地区,作为我国西部的经济重要支撑和核心覆盖区,依托其独特的产业结构与丰富的人力资源优势,不断地推动区域内产业的优化升级。在这样的环境下,西南地区正以其强大的产业支撑力和市场辐射力,带动着西部地区的全面发展,努力实现高质量的转型升级,确保经济社会持续健康发展。

第二,要形成以“多中心协作”为核心的新通道建设格局。兰州、南宁、贵阳、银川、乌鲁木齐等众多次中心城市,正致力于提升自身的综合实力,增强城市基础设施建设,积极打造成为区域经济发展的新引擎。这些城市正在逐步成长为推动国家经济发展的重要力量。次中心城市在与中心城市的紧密合作中扮演着至关重要的角色,它们不仅是中心城市产业转移的重要承接点,还承担了产品和技术创新的辐射效应。这些城市通过积极的产业对接和资源共享,构建多层次的城市网络,对周边地区产生了深远的影响,促进了区域间的经济互动与交流,有效地推动了新通道经济的蓬勃发展。

5) 提升数字化水平,推动信息化建设

a) 加快数字基础设施建设,加强大数据、云计算等技术的应用

在陆海新通道的建设中,数字化技术的力量被赋予了新的维度。通过建立一个跨区域的运营平台,不仅促进了数据的自由流动,也使得不同业务单元之间的联系变得更为紧密。首先,通过构建先进的数字化平台,优化物流通道的运营模式。运用智能化技术提升管理效率,增强数据处理的能力,从而使整个物流链更加流畅。这种方法简化了操作流程,降低了物流成本。其次,为了进一步提升通道的运营管理水平,应大力推广智能化管理系统,从而实时收集、分析并共享物流信息,实现对运输全过程的实时

监控。这样，各参与方都能及时了解到货物的流动状态，确保每一个环节都能得到有效的协调和管理。同时，也要加强数据共享。通过建立跨部门、跨行业的数据共享平台，实现资源共享和协同工作。

b) 推动物流、贸易、金融等领域的数字化转型

提高数字化物流、电子商务和数字金融水平，实现全方位、多元化、多维度的实时监控、可视化管理和可追溯性。推动陆海新通道与长江黄金水道、跨境班车、航空物流、海外仓等国际物流通道数字化平台连接，以实现数据共享和协同运作。建设数字化供应链服务平台，促进数字商务及其他创新应用的发展。促进不同市场参与者与数字服务平台的对接，逐步形成高效运转的数字连接系统。

基金项目

本论文是四川景观与游憩研究中心 2024 年度项目《轨道交通发展对东盟国家旅游发展影响研究(项目编号: JGYQ2024018)》之研究成果。四川泰国研究中心 2024 年重点项目《泛亚铁路对东盟国家及中国经济影响的研究(项目编号: SPRITS202402)》研究成果之一。

参考文献

- [1] 孙宇. 西部陆海新通道绿色物流效率评价及影响因素研究[D]: [硕士学位论文]. 大连: 大连交通大学, 2023.
- [2] 李振洪. 西部陆海新通道经济联系网络空间特征及影响因素研究[D]: [硕士学位论文]. 重庆: 重庆工商大学, 2023.
- [3] 卢启伦. 抓住国家构建西部陆海新通道机遇推动贵州消费转型升级[J]. 中国经贸导刊, 2020(1): 31-35.
- [4] 陈锦山, 黄桂媛, 沈奕. 新型全球化与民族地区自贸区建设研讨会综述[J]. 区域经济评论, 2021(4): 158-160.
- [5] 肖红, 李晓艳. 西部陆海新通道建设对沿线城市经济发展的影响[J]. 重庆交通大学学报(社会科学版), 2023, 23(6): 33-41.
- [6] 中国民生银行重庆分行, 中国人民银行重庆营业管理部联合课题组, 王效南. 国际经贸新规则下推进西部陆海新通道建设的路径研究[J]. 当代金融研究, 2022, 5(5): 84-95.
- [7] 滕祥河, 林彩云, 文传浩. 成渝地区一体化绿色发展战略构想: 基于国家区域重大战略比较视角[J]. 贵州财经大学学报, 2022(4): 91-100.
- [8] 陈健, 包滢晖, 伍国勇. 经济圈空间经济关联与增长: 基于泛成渝地区的经验分析[J]. 贵州大学学报(社会科学版), 2021, 39(4): 64-72+122.
- [9] 何洪华. 成渝中间地带一体化建设研究[J]. 绿色科技, 2021, 23(8): 246-250.
- [10] 袁伟彦. 西部陆海新通道建设效应: 内涵、方法与研究框架[J]. 广西师范大学学报(哲学社会科学版), 2019, 55(6): 63-73.
- [11] 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.
- [12] 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.
- [13] 李晓艳. 西部陆海新通道沿线省市物流竞争力时空演化及溢出效应研究[D]: [硕士学位论文]. 重庆: 重庆交通大学, 2023.
- [14] 孙久文, 傅娟, 姚鹏. 中国区域经济发展报告[M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2017: 278.