欠发达地区企业何以实现“走出去”

——基于西部陆海新通道的视角

李　佳，左振荣

（山东师范大学 经济学院，山东 济南　250358）

摘要：西部陆海新通道为中国西部欠发达地区开展国际经贸合作提供了广阔空间。本文以西部陆海新通道为切入点，基于 2008—2023 年中国 A 股上市公司数据为样本，考察了西部陆海新通道对欠发达地区企业“走出去”的影响机制。研究发现，西部陆海新通道显著促进了欠发达地区企业“走出去”，且该效应主要通过加强物流基础设施建设、促进城市贸易开放及增强贸易网络关系等机制实现。异质性分析结果显示，西部陆海新通道显著带动了西部内陆、沿江和沿边城市企业的“走出去”，且在核心覆盖区、辐射延展带和主通道等区域具有较强影响效应。拓展性分析结果表明，西部陆海新通道与“一带一路”、自贸试验区实现了联动效应。本文研究证实了以西部陆海新通道为载体的通道建设对于企业“走出去”的战略意义，为高水平共建西部陆海新通道、促进欠发达地区企业融入国际市场提供了理论依据。

关键词：欠发达地区；企业“走出去”；西部陆海新通道；高质量出海

[中图分类号]F752　[文献标识码]A　[文章编号]1002-4034(2026)05-0078-19

引　言

鼓励“走出去”是将企业内部资源高效配置于国际市场的关键步骤(赵春明等，2023)。在贸易政策冲击影响下，近年来微观企业拓展海外业务面临极大的不确定性，“走出去”受到一定程度的挤压。一直以来，东部发达地区凭借区位优势和政策红利，已成为贸易增长与“走出去”的主体区域。欠发达地区是相对东部发达地区的范畴，通常分布在区位基础薄弱、产业结构单一、基础设施落后的西部地区及边远省份(吴文新和程恩富，2021)，尽管拥有巨大贸易潜力，但在对外开放方面仍存劣势。如何弥补欠发达地区企业“走出去”的短板，不仅是保障产业链供应链安全与“稳外贸”面临的重大现实问题，也是落实《中华人民共和国国民经济和社会

[收稿日期]2025-07-08

[作者简介]李佳(1981—　)，男，河南商丘人，山东师范大学经济学院教授、博士生导师，博士，研究方向：通道经济与金融发展；左振荣(2000—　)，女，山东临沂人，山东师范大学经济学院硕士研究生，研究方向：世界经济

发展第十五个五年规划纲要》(以下简称《十五五纲要》)当中提到的“加快形成陆海内外联动、东西双向互济的全面开放格局”的必然选择。

“一带一路”赋予中国“向西开放”的新内涵，推动西部欠发达地区对外开放是“一带一路”重要目标之一。作为“一带一路”的配套建设，贸易通道为微观企业“走出去”注入了新的活力。2019 年 8 月，国家发展改革委印发《西部陆海新通道总体规划》(以下简称《规划》)指出“西部陆海新通道位于中国西部地区腹地，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，在区域协调发展格局中具有重要战略地位”。《十五五纲要》也提出要高质量建设西部陆海新通道等战略骨干通道。西部陆海新通道与中欧班列均属于“一带一路”框架下的开放式运输通道，两者功能与辐射范围存在一定的互补性。作为东西向陆路骨干，中欧班列主要连接中国与欧洲，侧重于亚欧大陆桥的运输与跨国供应链的时效性。而西部陆海新通道主要连接中国西部与东盟地区，强调西部内陆地区的贸易便利化，目的是加快以西部为主的欠发达地区对外开放步伐。当前，西部陆海新通道已成为西部地区联通中亚和东盟，辐射南亚、西亚、欧洲等区域的国际贸易新通道。鉴于此，一个极具理论与现实意义的问题是，西部陆海新通道能否弥补西部欠发达地区的区位劣势，有效促进属地企业“走出去”？西部陆海新通道影响西部欠发达地区企业“走出去”的机制是什么？回答上述问题，不仅有助于丰富西部陆海新通道与企业“走出去”等相关研究，也能为稳步实现更高水平的全面开放与公平开放提供借鉴。

本文主要对以下两方面文献进行有益补充：其一，企业“走出去”相关研究。作为企业拓展国际化的必然路径，“走出去”的驱动因素是学界关注的重点，主要从对外直接投资与海外并购等方面进行研究。从对外直接投资维度，诸多学者发现服务业外包(刘娟等，2023)、ESG 表现(陈伟雄和郝涵宇，2024)有效激励了企业对外直接投资。从海外并购维度，部分学者认为外资股权引入，以及母国与东道国之间良好的制度安排显著提升了企业跨国并购的概率(韩永辉等，2021；韩永辉等，2024)。也有学者以企业出口与海外销售收入表征“走出去”，并从“一带一路”与供应链金融考察“走出去”的动因(马新啸等，2023；赵春明等，2023)。当前，贸易通道如何影响“走出去”也受到广泛关注(Bougheas 等，1999；Cosar 等，2016)。学界也探讨了中欧班列与“走出去”的关系(周学仁和张越，2021；洪俊杰和詹迁羽，2024)，但主要集中于城市层面，并且中欧班列开通区域遍布全国，难以精准刻画欠发达地区企业的“走出去”。因此，如何借助贸易通道促进欠发达地区企业“走出去”，成为亟待突破的方向之一。其二，关于西部陆海新通道的研究。早期研究主要集中于西部陆海新通道的基础设施与货物通关等基础驱动因素(谭庆红，2022)，以及物流网络与制度开放平台等制度型建设(曹志强等，2022)。近年来，学者们开始评估西部陆海新通道的经济效应，发现新通道显著提高了沿线地区的经济开放度(陈特特和谢廷宇，2023)与欠发达地区的对外开放水平(陈万灵等，2024a)，其在促进“向西开放”的正向作用也得到证实(汪田娇等，2024)。已有研究虽然揭示了西部陆海新通道与“走出去”的互动逻辑，但多集中于参建城市或枢纽等宏观层面，难以系统识别欠发达地区企业的微观

行为，因此亟须构建企业层面的因果推断框架，以精准评估西部陆海新通道对欠发达地区企业“走出去”的政策效应。

欠发达地区拥有土地、劳动与资源等比较优势，这是依托贸易通道推动企业“走出去”的重要基础。西部陆海新通道位于西部欠发达地区腹地，其政策效应可视为欠发达地区的政策实践(陈万灵等，2024a)，这为研究欠发达地区企业“走出去”提供了理想的准自然实验场景。为此，本文以西部陆海新通道作为一项准自然实验，深入识别其对欠发达地区企业“走出去”的影响。本文主要边际贡献如下：第一，从欠发达地区企业“走出去”角度扩充了西部陆海新通道对外开放效应的研究。当前，西部陆海新通道已成为扩大城市开放力度的重要抓手，但鲜见考察西部陆海新通道与欠发达地区企业“走出去”的关系。本文详细考察了西部陆海新通道如何影响欠发达地区企业“走出去”，对进一步理解西部陆海新通道对外开放效应提供了理论和经验证据。第二，以西部陆海新通道为切入点，本文突破既有以“中欧班列”为核心的陆路通道研究框架，构建了“南北向、陆海联动、南向开放”的新分析框架。将研究视角从传统优势区域转向西部欠发达地区，探讨西部陆海新通道如何改变欠发达地区企业国际化的竞争基础，拓展了企业“走出去”驱动因素的理论认知，为区域发展与企业国际化理论提供了来自中国内陆情景的经验证据。第三，本文证实了西部陆海新通道在推动欠发达地区企业“走出去”的独特价值。区别于“一带一路”与中欧班列等项目红利更多集中在沿海或内陆枢纽城市，西部陆海新通道以远离东部沿海的欠发达地区企业为载体，通过系统性赋能助力其实现国际化。该结论为“区位劣势型”企业逆势突破与成功“走出去”提供了理论解释，也为实现“东西双向互济、陆海内外联动”的公平开放格局提供了实践启示。

一、理论分析与研究假说

西部陆海新通道不仅是物理通道，更是发挥“通道—开放—产业”效应的重要平台。本文认为，西部陆海新通道对西部欠发达地区企业“走出去”的驱动效应可能源自加强物流基础设施建设、促进城市贸易开放与增强贸易网络关系等维度。

一是物流基础设施建设、城市贸易开放与贸易网络关系等机制在理论层面具有清晰的独立性。物流基础设施建设以西部陆海新通道为代表的硬件设施与物流服务体系(如铁路、港口、多式联运)为基础，其属性为基础支撑性(张誉夫等，2026)；城市贸易开放聚焦通道带来的制度与市场性开放(如关税降低)，其属性为制度环境优化与交易壁垒降低(肖婧文等，2025)；贸易网络关系是一种在地理空间内形成的稳定经济联系与组织形态(如供应链集群、产业分工协作、信息与知识溢出)关系，其属性包括关系嵌入性与系统结构性(Wu 等，2023)。三者分别从基础条件、制度环境和组织形态维度，刻画新通道对欠发达地区企业“走出去”的影响路径。

二是加强物流基础设施建设、促进城市贸易开放与增强贸易网络关系等机制是动态互补、循序渐进的系统。物流设施建设是基石和起点，为欠发达地区企业“走出去”提供物质前提；贸易开放是深化和加速器，放大物流基础设施的经济价值并促进网络生成；贸易网络是结果和稳定器，一旦形成便能反哺前两者，形成增强通

道韧性与吸引力的良性循环。正是这种互补叠加效应，使西部陆海新通道能够对欠发达地区企业“走出去”产生强大助力(郑世林等，2026)。

相较于一般企业，欠发达地区企业“走出去”面临更紧张的融资约束、更严重的信息不对称与更高的政策依赖度，具体表现为：其一，本地金融市场不发达，难以获得低成本、长期限的信贷支持(李成明等，2026)；其二，远离经济与信息中心，获取海外市场信息的成本较高(孙鹏等，2025)；其三，更依赖政策红利，且对国际化经营中的各类风险更为敏感(Brancati 等，2022)。本文理论机制正针对这些结构性约束而构建，即认为加强物流基础设施建设、促进城市贸易开放与增强贸易网络关系，均能从不同层面缓解欠发达地区企业“走出去”的成本与风险。相关影响机制的内在逻辑可从如下方面予以理解：

(一)西部陆海新通道与欠发达地区企业“走出去”

新经济地理学将“通道”的核心功能界定为通过降低运输成本、增强市场可达性或促进知识溢出，重塑经济活动的空间分布(Krugman，1991)。而且，作为空间经济系统的血管，“通道”可以通过运输成本、市场规模与制度协同的叠加效应，实现更高水平的资源流动与区域发展(段巍和吴福象，2018)。《规划》关于西部陆海新通道的战略定位是推进西部大开发形成新格局的战略通道、连接“一带”和“一路”的陆海联动通道、支撑西部地区参与国际经济合作的陆海贸易通道、促进交通物流经济深度融合的综合运输通道。可见，西部陆海新通道实质为西部欠发达地区企业“走出去”提供了指引：一方面，西部陆海新通道纵贯西部地区，北接丝绸之路经济带，南连 21 世纪海上丝绸之路，协同链接长江经济带。该通道形成了“陆海统筹、内外联动、双向互济”的通道经济雏形与国际经济走廊，是填补“向东开放—向西开放”贸易鸿沟的关键路径(汪田姣等，2024)。它有效弥合了西部欠发达地区基础设施落后与区位基础薄弱等劣势，极大提升了贸易便利化程度(裴长洪和刘斌，2019)，为距离沿海较远的欠发达地区企业参与对外投资与贸易活动提供了有力支撑。另一方面，西部陆海新通道已由线到面，形成通达 127 个国家和地区的 571 个港口的物流网络，运输货物种类达 1 291 种。广泛的辐射范围提升了西部欠发达地区企业的出口规模与效率。同时，该通道以“全链条、大平台、新业态”为特征，形成了枢纽化运输网络，通过汇聚物流、商流、信息流、资金流，打造“物流+贸易+产业”的运行模式，不仅有助于参建地区企业通过对外贸易“走出去”，还能够通过资源、知识与技术集聚，为促进地区企业对外直接投资注入新动能。由此，本文提出：

假说 1　西部陆海新通道有效促进了欠发达地区企业“走出去”。

(二)西部陆海新通道、物流基础设施建设与欠发达地区企业“走出去”

西部陆海新通道并非简单依托既有物流设施，而是通过战略规划牵引、多式联运重构、数字技术赋能等途径，系统性促进物流基础设施“量质齐升”：其一，作为国家战略，西部陆海新通道通过海、陆、空等多式联运，实现与国际市场高效对接，《规划》也明确了铁路、公路、港口等基础设施的“硬联通”目标，将提升通道运行和物流效率作为新通道建设的重点任务(陈万灵等，2024b)。其二，多式联运

体系重构催生了枢纽型基础设施升级，并推动铁海、公铁、江海等多式联运无缝衔接。这种运输模式的变革对基础设施建设提出了新要求——不仅需要“点”上的港口、场站扩容提质，更需要“线”上的通道贯通和“网”上的协同运作。其三，数字陆海新通道建设推动了物流基础设施的智能化转型，并促进基础设施内涵从传统的“硬设施”拓展至“软设施”。

高效畅通的物流设施能够降低经济地理空间的物流运输成本，对企业“走出去”产生正向效应(唐宜红等，2019)，并显著影响国际贸易和对外投资(Yeaple 和 Golub，2007)。为此，伴随西部陆海新通道的物流基础设施不断完善，欠发达地区企业“走出去”将获得有力支撑：第一，物流基础设施提高了欠发达地区与国际市场的通达性，极大降低了运输时间与物流成本等可变贸易成本。成本下降与时效提升的双重红利，使企业产品能够更高效地抵达国际市场，从而实现快速“走出去”(刘斌等，2022)。第二，物流运输成本的降低有助于欠发达地区企业释放更多资源用于技术迭代和产品创新。这种内生性创新动能恰是企业融入全球化的核心引擎，有力促进了企业将有限资源投向产品升级与海外市场拓展。第三，多式联运重构与物流基础设施升级，不仅加快了资本、劳动等生产要素流动(刘冲等，2020)，也提升了欠发达地区企业仓单与在途货物的抵押价值，通过明确运输单证的金融质押功能，增强了金融机构的放贷意愿，缓解了欠发达地区企业“轻资产、缺抵押”的融资困境(马光荣等，2020)。在此影响下，为了强化与海外市场交流，更好适应海外市场多元化需求，欠发达地区企业也将突破现有生产边界，拓宽对外直接投资领域和规模。因此，本文提出：

假说 2　西部陆海新通道能够通过加强物流基础设施建设，促进欠发达地区企业“走出去”。

(三)西部陆海新通道、城市贸易开放与欠发达地区企业“走出去”

西部陆海新通道的制度型开放属性，有效提升了欠发达地区贸易开放水平。第一，西部陆海新通道本质是规则、规制、标准等制度型开放试验场(赵红军等，2022)，推动通关互认、标准互嵌、数据互通，使欠发达地区从开放“末梢”转变为前沿，实现贸易开放水平的跃升(汪田姣等，2024)。第二，西部陆海新通道推动境外合作区与跨境产业园等开放平台建设，为欠发达地区提供了国际市场信息与通关便利等公共服务，不仅提升了属地企业的国际化经营能力，也使其拥有了对外开放的后发优势(陈万灵等，2024a)。第三，西部陆海新通道的建设依托物流网络布局与通关效率的持续优化及提高，有效降低了要素跨境流动的交易成本，减少了制度性障碍，进一步提升了欠发达地区的贸易开放能级。

贸易开放水平的提升为欠发达地区企业“走出去”创造了制度红利与资源支撑：其一，贸易开放不仅为欠发达地区企业提供了出海的通道红利，更降低了出海的成本与风险(陈万灵等，2024a)。企业可以实现与海外市场的深度互动，深化国际贸易与对外投资。其二，西部陆海新通道的制度型开放框架吸引了大量外资涌入。资金“引进来”往往伴随技术转移与管理经验的输入(Barrios 等，2003)，使外资企业与本土市场形成产业链配套等关联效应。欠发达地区企业可以借此接触并吸收更多海外先进资源(Dunning，1992)，不仅带来了更多对外投资机会，也有助于实现更大范围的海外业务拓展(Melitz，2003)。因此，本文提出：

假说 3　西部陆海新通道能够通过提升贸易开放水平，促进欠发达地区企业“走出去”。

（四）西部陆海新通道、贸易网络关系与欠发达地区企业“走出去”

通过物理连通、枢纽整合、制度开放三重路径，西部陆海新通道使欠发达地区与海外市场形成了紧密的贸易网络关系：第一，借助铁海联运班列、国际铁路联运、跨境公路班车三大运输网络，西部陆海新通道已通达中亚、南亚、欧洲等全球 126 个国家和地区（陈万灵等，2024a）。广域覆盖的物理连通，使欠发达地区得以突破区位约束，与海外市场形成稳定的贸易网络关系。第二，以枢纽城市为核心，西部陆海新通道通过班列集结、货源组织、运力调配等方式，形成了多中心、网络化的运营体系，产生了极强的产业链集聚效应，使欠发达地区得以嵌入更具韧性的贸易网络体系（徐建军等，2022）。第三，西部陆海新通道形成的多式联运“一单制”、通关互认等制度安排，为深化贸易网络关系提供了制度保障，将贸易网络关系从松散的市场交易升级为稳定的合作契约。

强化与上下游的贸易网络关系，是决定企业能否“走出去”的关键环节（宋华和卢强，2017）：第一，欠发达地区通过嵌入新通道与海外市场建立了稳定的贸易网络关系，不仅降低了中间投入品成本，也提升了生产效率，为企业提升国际市场竞争力与海外扩张提供了成本优势（赵春明等，2023）。第二，贸易网络关系优化了资金流动效率，推动了资金流与信息流的高效运转，缓解了欠发达地区企业国际化经营的融资约束，使其具备充足的资本用于海外市场拓展与对外直接投资（Manova 等，2015）。第三，嵌入贸易网络的企业能够更及时获取海外市场需求信息、技术动态与竞争态势。在此背景下，企业出于提升经营效率的考量，将持续寻求成本最优的供应商与出价最高的需求方，并增强产品在国际市场的竞争力。这有助于进一步深化海外合作与扩大对外直接投资（孙浦阳等，2022），实现更高水平的“走出去”。可见，西部陆海新通道已成为强化西部欠发达地区与海外市场之间贸易网络关系的重要通道，对欠发达地区企业更好融入全球供应链体系与开拓国际市场，实现高水平的“走出去”产生了重要作用。因此，本文提出：

假说 4　西部陆海新通道能够通过增强贸易网络关系，促进欠发达地区企业“走出去”。

二、研究设计

（一）样本选择和数据来源

本文选取 2008—2023 年中国 A 股上市公司数据作为研究样本，其中企业层面数据源于国泰安数据库（CSMAR）①，城市层面数据源于《中国城市统计年鉴》②。本文对数据样本进行如下处理：①为了确保样本的可比性，剔除了 ST、*ST 企业；

①CSMAR 数据库，https：//data. csmar. com /（访问日期 2024-11-30）。

②国家统计局网站，http：//www. stats. gov. cn/sj/ndsj/（访问日期 2024-11-30）。

②剔除金融类上市企业；③剔除重要信息缺失的企业样本。此外，对所有连续变量进行上下 1%分位数的双边缩尾处理。

（二）识别策略与模型构造

为了探究西部陆海新通道对欠发达地区企业“走出去”的影响，本文设定多时点双重差分模型如下：

$$Oversea_{ijt}=\alpha_0+\beta Treat_i\times Post_t+\lambda Controls_{jt}+\theta_i+\mu_j+\gamma_t+\varepsilon_{it} \quad (1)$$

式（1）中，被解释变量 $Oversea_{ijt}$ 表示欠发达地区 i 的企业 j 在时间 t 的“走出去”行为；*Treat* 为政策虚拟变量，若为开通陆海新通道地级市取值为“1”，否则取值为“0”；*Post* 为时间虚拟变量，反映城市 i 在 t 年是否开通新通道。β 为本文因果推断的关键系数，鉴于西部陆海新通道位于西部欠发达地区腹地，β 事实上衡量了西部欠发达地区企业“走出去”相比未开通陆海新通道城市的差异。若系数为正，说明西部陆海新通道能够促进欠发达地区企业“走出去”。*Controls* 为一系列控制变量，θ_i、μ_j 和 γ_t 分别为城市、企业与时间固定效应，ε_{it} 为随机扰动项。

1. 被解释变量：对外直接投资

对外直接投资指企业在海外通过投资建厂、并购等方式控制经营管理权的投资行为。本文以对外直接投资衡量欠发达地区企业“走出去”，具体参考胡大猛等（2020）的做法，根据世界银行公布的各国年度官方平均汇率，将海外分支机构注册资本换算成以人民币计价的金额，再与上市公司实际控制权益比例相乘得到单笔对外投资额，之后进行数据汇总得到企业年度对外直接投资额。本文将企业当年对外直接投资总额的自然对数值表示“走出去”水平，当年对外直接投资规模越大，意味着企业“走出去”水平越高，反之亦然。

2. 核心解释变量：西部陆海新通道

西部陆海新通道推进西部欠发达地区对外开放具有重要意义。参照陈万灵（2024b）的分类，根据各地级市开通新通道的时间，分三批次设定核心解释变量，即按照 2017 年南向通道开通阶段（重庆、南宁、贵阳、兰州、西宁、乌鲁木齐、钦州、北海、防城港、崇左、安顺、张掖、武威）、2018 年中新国际陆海贸易新通道开通阶段（成都、昆明、西安、银川、德宏、西双版纳、桂林、百色、柳州、海西、宜宾、泸州、内江），以及 2019 年西部陆海新通道开通阶段（海口、拉萨、呼和浩特、湛江、怀化、河池、玉林、遵义、黔南、铜仁、黔西南、白银、陇南、昭通、红河、临沧、中卫、咸阳、宝鸡、遂宁、自贡、呼伦贝尔、儋州）进行划分。同时，考虑到西部陆海新通道的影响效应具有滞后性，本文根据每个阶段建设新通道年份的滞后一年及之后各年赋值为“1”，其余年份赋值为“0”。

3. 控制变量

根据现有文献的做法，本文选取控制变量如下：

一是企业层面控制变量：①资产负债率，企业年末总负债/总资产；②公司规模，企业年末总资产的自然对数；③上市年限，企业成立年数的自然对数；④董事人数，董事会人数的自然对数；⑤财务杠杆，（净利润+所得税费用+财务费用）/（净利润+所得税费用）；⑥前十大股东持股比例，前十大股东持股数/总股数。

二是地区层面控制变量：①地区发展水平，地区生产总值的自然对数；②政府干预程度，城市一般公共预算支出/地区生产总值。

三、实证结果与分析

（一）基准回归结果及分析

表 1 为基准回归结果，列（1）至列（3）列依次加入企业层面与地区层面控制变量。结果显示，核心解释变量系数均显著为正，列（3）的 *did* 系数在 5%的水平上显著为正，说明西部陆海新通道有效促进了欠发达地区企业“走出去”，可见西部陆海新通道推动了西部欠发达地区与沿线国家的互联互通，是欠发达地区企业增强国际竞争力与拓展国际业务的重要手段。假说 1 得以验证。

表 1　基准回归结果

项目	(1)	(2)	(3)
	Oversea	*Oversea*	*Oversea*
did	0.326 1***	0.227 9*	0.278 0**
	(0.090 3)	(0.124 5)	(0.137 6)
控制变量	否	是	是
企业效应	否	是	是
城市效应	否	是	是
年份效应	否	是	是
样本量	17 415	17 374	15 825
R^2	0.000 6	0.659 2	0.672 6

注：括号内是经聚类调整后的标准误，*、** 和 *** 分别表示估计系数在 1%、5%和 10%的水平上显著。下表同。

（二）*DID* 模型有效性检验

1. 平行趋势检验

参照常用的事件分析法进行平行趋势检验（见图 1）。在新通道开通之前，估计系数在 0 附近且均不显著；在开通之后，核心解释变量系数显著为正，绝对值显著增加，说明西部陆海新通道对欠发达地区企业“走出去”的影响不断增强，但第 4 期估计系数不显著，意味着通道影响效应的可持续性不足。该动态检验结果不仅说明本文基准模型满足平行趋势假定，也体现了西部陆海新通道递增的影响态势。

2. 安慰剂测试

为了确保估计的准确性，检验欠发达地区企业的“走出去”是否仅来自西部陆海新通道的冲击，并排除遗漏变量、随机性因素等对结果的干扰，本文进行安慰剂检验。具体在全样本企业中随机生成相同数量的处理组，并基于式（1）进行回归，根据虚拟实验得到检验结果的概率判断本文基准结果的可靠性。为了提高安慰剂检

验效力，本文将上述随机实验重复 1 000 次，并将估计系数值及 P 值绘制于图 2。可见，系数估计值分布在 0 值附近，且基本服从正态分布，意味着欠发达地区企业“走出去”确实由西部陆海新通道引起，本文核心结论具有较强的可信度。

3. 异质性处理效应检验

双向固定效应多期双重差分模型的估计量面临异质性处理效应，可能会影响估计结果的可信度(Goodman-Bacon，2021)。本文首先诊断双向固定效应估计量可能产生的偏误，继而采用“异质性—稳健”估计量开展稳健性分析。

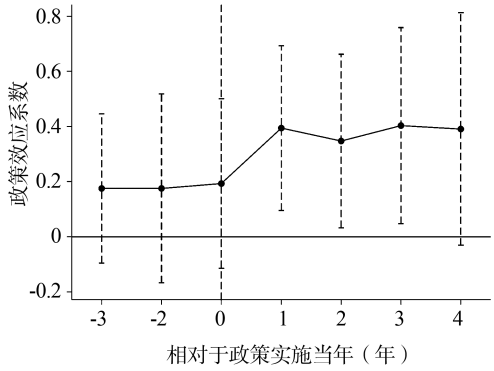


图 1　平行趋势检验图

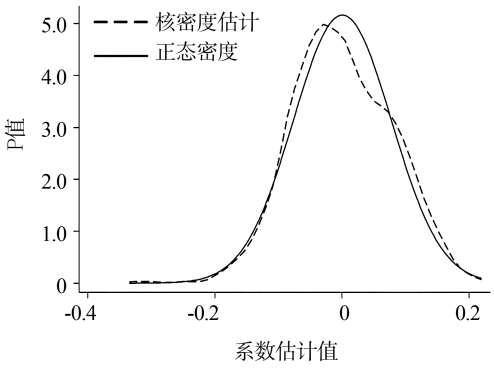


图 2　安慰剂测试图

(1)异质性处理效应的识别

采用 Goodman-Bacon (2021)提出的 Bacon 分解法进行诊断。表 2 显示“从未接受处理组”为控制组的组别权重较高，即本文模型不存在严重的异质性处理效应。再者，使用 De Chaisemartin 和 D'Haultfoeuille(2020)提出的诊断方法进行检验(见表 3)，在所有 564 个权重中，有 489 个权重为正，仅有 75 个负权重存在，且负权重平均处理效应占比仅-0.23%。这说明本文双向固定效应结果是稳健的，基准结论具有较强的可信度。

(2)排除异质性处理效应的稳健性检验

进一步使用 Callaway 和 Sant'Anna(2021)的加权双重差分法和 Arkhangelsky 等(2021)的合成双重差分法检验异质性处理效应的稳健性(见表 4)。可见，加权与合成双重差分法的结果均显著为正，再次证实本文结论的稳健性。

表 2　Bacon 分解结果

Bacon 分解	Weight	Avg DD Est
Earlier T vs. Later C	0.007	-0.370
Later T vs. Earlier C	0.003	-0.063
T vs. Never treated	0.982	0.121
T vs. Already treated	0.008	-0.030

表 3　稳健估计量

项目	总权重数	正权重数	负权重数	正权重占比	负权重占比
did	564	489	75	1.002 3	−0.002 3

表 4　加权双重差分法与合成双重差分法的检验结果

项目	*did_imputation*	*csdid*	*sdid*
Scf_ATT	0.448 9*** (0.136 2)	0.174 1** (0.081 0)	0.068 1** (0.029 7)
控制变量	是	是	是
固定效应	是	是	是

（三）内生性检验

1. 基于倾向得分匹配的 DID 检验

考虑到西部陆海新通道开通地区与发展水平差异较大，样本可能存在选择偏误。本文采用 PSM−DID 方法进行稳健性检验。按照 1∶2 近邻有放回匹配后，组间差异显著缩小，匹配效果理想。基于匹配样本的多期 DID 回归结果显示，核心解释变量系数在 5%水平上显著为正，验证了基准结果的可靠性。

2. 工具变量回归

为了缓解双向影响导致的潜在内生性问题，本文借鉴陈胜蓝和刘晓玲（2018）的做法，选取“古丝绸之路”作为西部陆海新通道开通城市的工具变量（IV_1）进行估计：当地级市处于“古丝绸之路”途经省份时赋值为“1”，否则赋值为“0”。理由在于“古丝绸之路”特指陆上商贸通道的地理走向，为现代交通基础设施选线提供了成本最低的规划蓝图，其影响现代经济的唯一合理渠道是地理便利性，而非传递商业文化。同时，现代企业“走出去”主要依赖改革开放后的市场环境与自身能力，与数百年前的商业传统无直接关系。可见，该工具变量满足相关性与外生性条件。表 5 结果显示，F 统计量高于 10，Kleibergen−Paap Wald 与 LM 检验的 P 值均低于 1%，排除弱工具变量与不可识别问题。第二阶段回归中，*Treat*×*Post* 系数在 1%水平上显著为正，表明处理内生性后核心结论依然稳健。

进一步地，借鉴董志强等（2012）的做法，以地级市“开埠通商”时间（IV_2）作为 *Treat* 的工具变量。理由如下：近代开埠城市通常拥有更早建设并持续更新的港口等涉外交通基础设施，构成现代多式联运枢纽的物理基础。陆海新通道是对现有枢纽节点的强化与联网，开埠越早的城市基础设施水平越高，自然成为关键节点。此外，近代开埠是被动、不平等条约下的有限开放，与现代企业主动的全球价值链整合有本质区别，且其遗留影响在当前信息全球化背景下已大幅衰减。因此，该工具变量满足相关性与外生性条件。表 5 结果显示 F 统计量均高于 10，Kleibergen−Paap Wald 与 LM 检验的 P 值均低于 1%，排除弱工具变量及不可识别问题。第二阶段回归中，*Treat*×*Post* 系数显著为正，证明结论稳健。列（6）和列（7）同时纳入上述工具

变量，Hansen J 检验接受“工具变量均外生”的原假设，核心解释变量系数仍显著为正，再次验证结论的稳健性。

表 5　PSM-DID 与工具变量回归结果

项目	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	PSM-DID	工具变量回归 IV_1		工具变量回归 IV_2		工具变量 IV_1、IV_2	
		第一阶段	第二阶段	第一阶段	第二阶段	第一阶段	第二阶段
	Oversea	*Treat×Post*	*Oversea*	*Treat×Post*	*Oversea*	*Treat×Post*	*Oversea*
Treat Post	0.285 2** (0.137 8)	—	0.788 8*** (0.226 8)	—	0.220 8* (0.117 5)	—	0.055 8** (0.026 0)
IV_1 *Post*	—	0.929 6*** (0.040 0)	—	—	—	0.855 6** (0.335 7)	—
IV_2 *Post*	—	—	—	0.000 5*** (0.000 0)	—	0.023 6*** (0.008 4)	—
控制变量	是	是	是	是	是	是	是
企业效应	是	是	是	是	是	是	是
城市效应	是	是	是	是	是	是	是
年份效应	是	是	是	是	是	是	是
Cragg-Donald Wald F 值	—	199.021 0		256.243 0		148.991 0	
Kleibergen-Paap F 值	—	53.011 0		37.863 0		97.718 0	
Hansen J 检验 P 值	—	—		—	—	0.135 6	
样本量	15 734	15 826	15 825	15 826	15 825	15 825	15 825
调整 R^2	0.671 2	0.775 8	0.038 0	0.947 6	0.039 6	0.673 0	0.210 5

（四）其他稳健性检验

第一，参考赵春明等（2023）的做法，选用企业海外销售收入占总营业收入之比，并纳入海外并购金额（对数化处理）与海外绿地投资次数等表示企业“走出去”。第二，调整西部陆海新通道设置方式。以地级市开通陆海新通道的当年作为政策处理时间（did_1）。第三，控制行业与年份交乘的高维固定效应，以考虑行业层面的时空变化。第四，控制研发投入与所有制结构等企业特征变量，并参考魏昀妍等（2022）的做法，引入企业出口韧性，以控制企业出口特征行为。第五，排除“一带一路”节点城市、自贸区等政策干扰。第六，对极端值进行前后 5% 的缩尾处理。第七，考虑所有企业“走出去”（即在上市公司的基础上，进一步考虑中小企业和非上市企业），本文引入 2011—2023 年海关数据进行稳健性检验。由于海关数据不包含企业特征信息，本文控制了地区 GDP、FDI、绿色发明专利、出口目的国 GDP、该地区与出口目的国直线距离、是否与目的国签订自由贸易协定及直接标价法下的汇率水平等特征变量，同时控制了年份、地区、产品与国家等固定效应。结果见表 6，核心解释变量系数均显著为正，说明本文基准结果依旧成立。

表 6　其他稳健性检验结果

项目	(1)			(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	Oversea			*Oversea*	*Oversea*	*Oversea*	*Oversea*	*Oversea*	*Oversea*
did_1	—	—	—	0.259 2* (0.143 4)	—	—	—	—	—
did	0.088 9** (0.035 6)	1.645 5* (0.910 7)	0.353 0* (0.202 6)	—	0.868 0** (0.346 3)	0.275 6** (0.137 8)	0.205 9*** (0.070 4)	0.181 8** (0.091 3)	0.157 8** (0.064 6)
控制变量	是	是	是	是	是	是	是	是	是
企业效应	是	是	是	是	是	是	是	是	是
城市效应	是	是	是	是	是	是	是	是	是
年份效应	是	是	是	是	是	是	是	是	是
行业×年份	否	否	否	否	是	否	否	否	否
产品效应	否	否	否	否	否	否	否	否	是
国家效应	否	否	否	否	否	否	否	否	是
样本量	15 254	15 254	15 254	15 253	15 825	15 825	15 825	15 825	24 722 225
R^2	0.831 0	0.517 3	0.100 0	0.671 3	0.720 5	0.672 8	0.669 1	0.705 7	0.357 0

四、影响机制与异质性分析

(一)影响机制检验

借鉴丁鑫和周晔(2024)的做法，建立两阶段模型进行机制检验。本文构建的两段式模型可以有效规避三段式模型同时加入解释变量和机制变量引起的内生性及共线性问题，而且机制变量的拟合值已经涵盖了西部陆海新通道的作用结果，可以得到无偏且一致的估计量，使估计结果更加稳健。

$$Mechanism_{it} = \alpha + \beta Treat_i \times Post_t + \lambda Controls_{it} + \theta_i + \mu_i + \gamma_t + \varepsilon_{it} \quad (2)$$

$$\widehat{Mechanism}_{it} = \hat{\beta}_1 Treat_i \times Post_t \quad (3)$$

机制变量估计值 $\widehat{Mechanism}_{it}$ 提取了随时间变化的 $Treat_i \times Post_t$ 成分，剔除了不随时间变化的固定效应，并将 $\widehat{Mechanism}_{it}$ 替换式(1)中的 $Treat_i \times Post_t$，得到简明的机制检验模型：

$$Oversea_{it} = \alpha + \beta_2 \widehat{Mechanism}_{it} + \lambda Controls_{it} + \theta_i + \mu_i + \gamma_t + \varepsilon_{it} \quad (4)$$

式(4)中，$Mechanism_{it}$ 为机制变量。β 反映参建西部陆海新通道对机制变量的作用，在式(3)中，$\widehat{Mechanism}_{it}$ 是根据式(2)得到的拟合值，拟合系数主要计算西部陆海新通道带来机制变量的变动值 $\widehat{Mechanism}_{it}$，主要为西部陆海新通道开通地区相对未开通地区，物流基础设施建设、城市贸易开放与贸易网络关系等的变化情况。式(4)为估计得到的拟合值单独对欠发达地区企业“走出去”进行回归的检验方程，系数反映了机制变量对企业“走出去”的影响效应。

首先，物流基础设施建设可通过降低运输成本产生正向溢出，为企业“走出去”提供便利(Cohen 等，2004)。本文以城市公路、水运、航空货运量衡量物流基建水平，以企业与客户供应商距离衡量物流成本(刘海建和胡化广，2023)。结果见表 7，西部陆海新通道显著提升了物流货运量，并降低了企业物流成本，表明物流基础设施建设是新通道促进欠发达地区企业“走出去”的机制之一。

表 7　机制检验结果 I

项目	(1)		(2)		(3)		(4)	
	公路物流基础设施	*Oversea*	水运物流基础设施	*Oversea*	航空物流基础设施	*Oversea*	企业物流成本	*Oversea*
did	0.874 8*** (0.169 6)	—	3.147 5*** (1.212 3)	—	2.427 8*** (0.483 9)	—	−0.395 2*** (0.140 2)	—
公路物流基础设施	—	0.317 8** (0.157 3)	—	—	—	—	—	—
水运物流基础设施	—	—	—	0.088 3** (0.043 7)	—	—	—	—
航空物流基础设施	—	—	—	—	—	0.114 5** (0.056 7)	—	—
企业物流成本	—	—	—	—	—	—	—	−0.838 8** (0.343 5)
控制变量	是	是	是	是	是	是	是	是
企业效应	是	是	是	是	是	是	是	是
城市效应	是	是	是	是	是	是	是	是
年份效应	是	是	是	是	是	是	是	是
样本量	14 374	15 825	8 818	15 825	9 156	15 825	14 884	14 884
R^2	0.736 0	0.672 6	0.725 2	0.672 6	0.671 6	0.672 6	0.121 2	0.119 1

其次，西部陆海新通道的制度型开放不仅实现了地区贸易开放，也有助于借助贸易开放促进资源、技术和人才“引进来”，这是促进欠发达地区企业“走出去”的重要机制。本文以地级市进出口总额衡量贸易开放程度(对数化处理)，表 8 列(1)*did* 系数在 1%水平上显著为正，即西部陆海新通道显著提升了城市贸易开放度；列(2)拟合值也显著为正，说明城市贸易开放度也是西部陆海新通道促进欠发达地区企业“走出去”的重要机制。

最后，强化贸易网络关系是西部陆海新通道促进欠发达地区企业“走出去”的机制之一，其作用在于降低贸易不确定性并强化集群网络与信息溢出效应(谢玉欢和贺灿飞，2021)。借鉴成程等(2024)的做法，本文以海外子公司分布国家数衡量企业贸易网络关系。该指标越大，表明企业嵌入国际产业网络越深，获取海外市场信息与创新资源的能力越强，抗风险能力越高。表 8 列(3)和列(4)显示，西部陆海新通道显著强化了企业贸易网络关系，且拟合值显著为正，证明该机制成立。

可见，西部陆海新通道通过物流基础设施建设(基础条件)、城市开放(制度环境)与贸易网络关系(组织形态)等既具独立性又动态互补的路径，系统性助力欠发达

地区企业破解特有的“走出去”困境。三者共同构成了西部陆海新通道对企业“走出去”的赋能体系。机制检验也印证了假说 2、假说 3 和假说 4 的合理性。

表 8　机制检验结果 II

项目	(1)	(2)	(3)	(4)
	贸易开放	*Oversea*	贸易网络关系	*Oversea*
did	2.220 3*** (0.579 3)	—	0.292 5** (0.132 1)	
贸易开放	—	0.123 5** (0.061 6)	—	—
贸易网络关系	—	—	—	2.059 1*** (0.712 0)
控制变量	是	是	是	是
企业效应	是	是	是	是
城市效应	是	是	是	是
年份效应	是	是	是	是
样本量	14 676	14 676	7 969	7 969
调整 R^2	0.962 5	0.675 9	0.802 3	0.684 1

(二)异质性检验

1. 基于区域地理位置的异质性分析

西部陆海新通道在区域协调发展中具有重要战略地位。本文根据城市地理位置(西部内陆、沿海、沿江、沿边)进行异质性分析，表 9 列(1)至列(4)显示，西部陆海新通道显著带动了西部内陆、沿江和沿边城市企业“走出去”，但对沿海城市企业影响不显著。原因在于，沿海城市企业早已依托海运建立比较优势，“走出去”主要依赖传统海运通道。

表 9　异质性检验结果 I

项目	(1)	(2)	(3)	(4)
	Oversea	*Oversea*	*Oversea*	*Oversea*
did×西部内陆城市	0.352 9** (0.151 6)	—	—	—
did×沿海城市	—	−0.289 9 (0.268 1)	—	—
did×沿江城市	—	—	0.585 7*** (0.212 4)	—
did×沿边城市	—	—	—	0.841 6*** (0.278 9)
控制变量	是	是	是	是
企业效应	是	是	是	是
城市效应	是	是	是	是
年份效应	是	是	是	是
样本量	15 825	15 825	15 825	15 825
调整 R^2	0.672 7	0.672 5	0.672 7	0.672 9

2. 基于空间布局差异的异质性分析

《规划》提出要促进形成通道指引、枢纽支撑、衔接高效、辐射带动的发展格局。本文区分主通道、重要枢纽、核心覆盖区与辐射延展带四类空间布局进行异质性分析，结果见表 10。可见，西部陆海新通道在上述区域均呈正向促进效应，其中核心覆盖区效应最强，源于如下协同效应：第一，该区域处在西部陆海联运网络的交互点，能够通过多式联运推动物流效率指数级提升；第二，依托自贸区等制度创新高地的先行优势，可以形成政策叠加及制度集成等效应。辐射延展带与主通道次之，得益于跨区域联动与政策外溢实现的扩散效应。重要枢纽因侧重跨区域协调而非本地企业需求，因而促进作用相对较弱(汪田姣等，2024)。

表 10　异质性检验结果 II

项目	(1)	(2)	(3)	(4)
	Oversea	*Oversea*	*Oversea*	*Oversea*
did×主通道	0.359 9** (0.182 5)	—	—	—
did×重要枢纽	—	0.349 6* (0.201 5)	—	—
did×核心覆盖区	—	—	0.992 5*** (0.341 1)	—
did×辐射延展带	—	—	—	0.709 8*** (0.237 5)
控制变量	是	是	是	是
企业效应	是	是	是	是
城市效应	是	是	是	是
年份效应	是	是	是	是
样本量	15 825	15 825	15 825	15 825
调整 R^2	0.672 6	0.672 6	0.672 8	0.672 8

五、拓展性研究

(一)西部陆海新通道与“一带一路”的联动作用

联动共建“一带一路”是西部陆海新通道的重要建设内容。本文以欠发达地区企业“走出去”为切入点，根据是否为“一带一路”节点城市设置虚拟变量，并与 *did* 形成交互项进行检验①。结果显示：对于参与共建“一带一路”和“一带”城市的交互项系数显著为正；对于“一路”城市，交互项系数不显著，原因在于“一路”城市多为东部沿海城市，开放优势较强，若通过新通道对接国际市场，需额外承担内陆运输与中转成本。上述结果印证了西部陆海新通道与“一带一路”的联动效应主要发生在欠发达地区。

①限于篇幅，拓展性检验结果留存备索。凡备索资料均可登录对外经济贸易大学学术刊物部网站“在线阅读”栏目查询、下载。

（二）西部陆海新通道与自贸试验区的联动作用

自贸试验区已形成覆盖东西南北中并统筹沿海、内陆、沿边的开放格局，其与西部陆海新通道的联动可以共同打造制度创新试验田，实现“交通—物流—经济”深度融合，推动企业更好“走出去”。本文根据城市是否为自贸试验区城市设置虚拟变量，并与 *did* 形成交互项。结果反映西部陆海新通道与自贸试验区建设形成了有效联动，共同加速所涉城市企业的“走出去”步伐。

六、结论、启示与展望

本文以 2008—2023 年 A 股上市公司数据为样本，利用多期 DID 模型估计了西部陆海新通道对欠发达地区企业“走出去”的影响及其机制，研究结论如下：第一，西部陆海新通道对欠发达地区企业“走出去”具有显著的促进作用，该结论在经过模型识别检验、内生性处理与稳健性分析后依然成立。第二，西部陆海新通道建设主要通过加强物流基础设施建设、促进城市贸易开放及增强贸易网络关系等机制促进欠发达地区企业“走出去”。第三，西部陆海新通道对欠发达地区企业“走出去”存在异质性特征，其不仅显著带动了西部内陆、沿江和沿边城市企业“走出去”，更在核心覆盖区、辐射延展带和主通道等区域具有较强的影响效应。第四，以欠发达地区企业“走出去”为切入点，西部陆海新通道与“一带一路”、自贸试验区实现了联动效应。本文从微观视角揭示了西部陆海新通道对欠发达地区企业高水平开放的赋能效应，有望为通道经济与企业国际化理论提供中国内陆情景的经验证据。

鉴于此，提出如下政策启示：第一，坚持“物流+贸易+产业”的运行模式，加快物流数字化与智能化建设，提高信息共享与运行效率，推动欠发达地区企业与供应链各方建立长期稳定合作关系。第二，调动西部欠发达地区参建新通道的主动性，通过“引进来”将先进技术、资金和人才融入通道建设，支持企业依据自身需求开拓国际市场，实现高质量“走出去”。第三，统筹对接“一带一路”、自贸试验区与西部陆海新通道，明确交通网络、产业布局与制度创新的协同路径，推动西部欠发达地区从开放“末梢”向“前沿”转变。

当然，本文研究结论也存在一定的局限性，主要体现在如下两个方面：

一是样本时间窗口有限，难以覆盖通道建设的长期效应。本文识别的机制主要反映新通道当前及近期阶段的赋能效应。随着未来“硬联通”与“软联通”不断成熟，西部陆海新通道对欠发达地区企业“走出去”的赋能机制可能存在动态演化，其长期影响有待进一步追踪。

二是本文结论基于通道沿线城市得出，虽然其直接适用性受特定地理与政策背景限制，但核心机制对欠发达地区具有共性启示，即通道建设需与当地经济耦合，并配合贸易便利化改革与贸易服务体系构建。

为此，未来研究可沿两个方向拓展：其一，跨区域比较不同通道模式对欠发达地区企业国际化的差异化影响；其二，探讨初始条件（如与核心市场距离、制度环境等）如何调节通道建设的经济效应，以提炼更具普适性的分析框架。

[参考文献]

[1]曹志强，杨筝，叶子瑜．“陆海新通道”下区域物流系统综合评价与轴辐网络构建研究——以广西为例[J]．系统科学学报，2022(1)：119-124.
[2]陈胜蓝，刘晓玲．公司投资如何响应“一带一路”倡议——基于准自然实验的经验研究[J]．财经研究，2018(4)：20-33.
[3]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.
[4]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(1)：105-121.
[5]陈万灵，温可仪，陈金源．国际陆海贸易新通道的贸易开放效应研究——基于融入共建“一带一路”视角[J]．国际经贸探索，2024(1)：22-39.
[6]陈伟雄，郝涵宇．ESG 表现与企业“走出去”：路径机制与实证考察[J]．世界经济研究，2024(3)：19-33.
[7]成程，王一出，田轩，等．对外开放制度创新、全球创新网络嵌入与中国科技国际影响力[J]．管理世界，2024(10)：16-43.
[8]丁鑫，周晔．数字化转型与银行信贷配置——基于银行贷款投向实体经济的视角[J]．数量经济技术经济研究，2024(3)：193-216.
[9]董志强，魏下海，汤灿晴．制度软环境与经济发展——基于 30 个大城市营商环境的经验研究[J]．管理世界，2012(4)：9-20.
[10]段巍，吴福象．开放格局、区域一体化与重塑经济地理——基于“一带一路”、长江经济带的新经济地理学分析[J]．国际贸易问题，2018(5)：103-115.
[11]韩永辉，张帆，彭嘉成．嬗变中的伙伴外交与中国企业“走出去”：从“共识驱动”到“机制驱动”[J]．世界经济研究，2024(9)：48-62.
[12]韩永辉，张帆，王贤彬，等．双边政治关系与中国企业海外并购[J]．经济科学，2021(5)：37-51.
[13]洪俊杰，詹迁羽．中欧班列对我国企业出口的影响研究[J]．国际贸易问题，2024(4)：28-46.
[14]胡大猛，钟昌标，黄远浙．政企关联真的有利于企业对外投资吗——基于社会资本和人力资本视角的解释[J]．国际贸易问题，2020(6)：56-74.
[15]李成明，何梦雅，董志勇．数字贸易规则、新型比较优势与国际分工重塑——基于流量与品类的双重检验[J]．中国工业经济，2026(1)：123-145.
[16]刘斌，李秋静，李川川．跨境铁路运输是否加快了中国向西开放——基于城市—产品层面的经验证据[J]．管理世界，2022(8)：101-118.
[17]刘冲，吴群锋，刘青．交通基础设施、市场可达性与企业生产率——基于竞争和资源配置的视角[J]．经济研究，2020(7)：140-158.
[18]刘海建，胡化广．畅通国民经济循环与劳动力就业——基于流通标准一体化视角的研究[J]．数量经济技术经济研究，2023(10)：51-70.
[19]刘娟，刘梦洁，潘梓桐．服务外包有助于促进中国制造业企业“走出去”吗——“两业融合”视角下的准自然实验[J]．国际贸易问题，2023(12)：132-150.
[20]马光荣，程小萌，杨恩艳．交通基础设施如何促进资本流动——基于高铁开通和上市公司异地投资的研究[J]．中国工业经济，2020(6)：5-23.
[21]马新啸，汤泰劼，于小悦．“一带一路”倡议与中国上市企业“走出去”[J]．国际商务——对外经济贸易大学学报，2023(4)：102-120.
[22]裴长洪，刘斌．中国对外贸易的动能转换与国际竞争新优势的形成[J]．经济研究，2019(5)：4-15.
[23]宋华，卢强．什么样的中小企业能够从供应链金融中获益——基于网络和能力的视角[J]．管理世界，2017(6)：104-121.

[24]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(9)：56-74.
[25]孙浦阳，刘伊黎，蒋殿春．企业贸易网络中的对外直接投资决策同群效应分析[J]．世界经济，2022(10)：58-83.
[26]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.
[27]唐宜红，俞峰，林发勤，等．中国高铁、贸易成本与企业出口研究[J]．经济研究，2019(7)：158-173.
[28]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(3)：101-120.
[29]魏昀妍，龚星宇，柳春．数字化转型能否提升企业出口韧性[J]．国际贸易问题，2022(10)：56-72.
[30]吴文新，程恩富．新时代的共同富裕：实现的前提与四维逻辑[J]．上海经济研究，2021(11)：5-19.
[31]肖婧文，朱文佩，冯梦黎．制度与空间协同的力量：国际贸易通道何以驱动城市高水平对外开放[J]．山西财经大学学报，2025(11)：1-14.
[32]谢玉欢，贺灿飞．地方集群网络、信息溢出效应与中国 ICT 产品出口地理网络扩张[J]．地理研究，2021(3)：689-707.
[33]徐建军，安辉，杨晓伟．“一带一路”跨国金融对出口贸易网络的影响研究——基于指数随机图模型的实证检验[J]．中国软科学，2022(6)：146-157.
[34]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(1)：27-42.
[35]赵春明，班元浩，刘烨，等．供应链金融与中小企业“走出去”[J]．国际贸易问题，2023(10)：19-35.
[36]赵红军，高恒宇，黄丹煌．“走出去”与“引进来”——“一带一路”倡议与外商直接投资的区位调整[J]．财经研究，2022(3)：19-32.
[37]郑世林，张艺川，陈劲祥．畅通双循环对经济增长的拉动效应——以西部陆海新通道建设为例[J]．经济学(季刊)，2026(1)：151-167.
[38]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(4)：52-63.
[39]Arkhangelsky D，Athey S，Hirshberg D A，et al. Synthetic Difference-in-Differences[J]．American Economic Review，2021，111(12)：4088-4118.
[40]Barrios S，Görg H，Strobl E. Explaining Firms' Export Behaviour：R&D，Spillovers and the Destination Market[J]．Oxford Bulletin of Economics and Statistics，2003，65(4)：475-496.
[41]Borusyak K，Jaravel X，Spiess J. Revisiting Event Study Designs：Robust and Efficient Estimation[J]．Review of Economic Studies，2024，91(6)：3253-3285.
[42]Bougheas S，Demetriades P O，Morgenroth E L W. Infrastructure，Transport Costs and Trade[J]．Journal of International Economics，1999，47(1)：169-189.
[43]Brancati E，Brancati R，Guarascio D. Innovation Drivers of External Competitiveness in the Great Recession[J]．Small Business Economics，2022，58(3)：1497-1516.
[44]Callaway B，Sant'anna P H C. Difference-in-Differences with Multiple Time Periods[J]．Journal of Econometrics，2021，225(2)：200-230.
[45]Cohen J P，Paul C J M. Public Infrastructure Investment，Interstate Spatial Spillovers，and Manufacturing Costs[J]．Review of Economics and Statistics，2004，86(2)：551-560.
[46]Cosar A，Demir B. Domestic Road Infrastructure and International Trade：Evidence from Turkey[J]．Journal of Development Economics，2016，118(1)：232-244.
[47]De Chaisemartin C，D'haultfoeuille X. Two-way Fixed Effects Estimators with Heterogeneous Treatment Effects[J]．American Economic Review，2020，110(9)：2964-2996.
[48]Dunning J H. The Global Economy，Domestic Governance，Strategies and Transnational Corporations：Interactions and Policy Implications[J]．Transnational Corporations，1992，1(3)：7-45.

[49] Goodman-Bacon A. Difference-in-Difference with Variation in Treatment Timing[J]. Journal of Econometrics, 2021, 225(2): 254-277.

[50] Krugman P. Increasing Returns and Economic Geography[J]. Journal of Political Economy, 1991, 99(3): 483-499.

[51] Manova K, Wei S J, Zhang R. Firm Exports and Multinational Activity under Credit Constraints[J]. The Review of Economics and Statistics, 2015, 97(3): 574-588.

[52] Melitz M J. The Impact of Trade on Intra-industry Reallocations and Aggregate Industry Productivity[J]. Econometrica, 2003, 71(6): 392-403.

[53] Wu J, Luo Z, Wood J. How do Digital Trade Rules Affect Global Value Chain Trade in Services—Analysis of Preferential Trade Agreements[J]. The World Economy, 2023, 46(10): 3026-3047.

[54] Yeaple S R, Golub S S. International Productivity Differences, Infrastructure and Comparative Advantage[J]. Review of International Economics, 2007, 15(2): 223-242.

How can Enterprises in Underdeveloped Regions Achieve "Going Global" —From the Perspective of the New International Land-Sea Trade Corridor

Li Jia, Zuo Zhenrong

(School of Economics, Shandong Normal University, Jinan, Shandong, 250358)

Abstract: The New International Land-Sea Trade Corridor provides vast space for trade cooperation in underdeveloped areas of western China. This article used data from Chinese A-share listed companies from 2008 to 2023 to examine the impact of the New International Land-Sea Trade Corridor on the "going global" of enterprises in underdeveloped regions. The findings indicate that the New International Land-Sea Trade Corridor significantly promotes the "going global" of enterprises in underdeveloped areas, and this effect is mainly achieved through mechanisms such as strengthening logistics infrastructure construction, promoting urban trade openness, and enhancing trade network relationships. Heterogeneity analysis demonstrates that the New International Land-Sea Trade Corridor significantly drives the "going global" of enterprises in western inland, riverside and border cities, also has a strong impact in core coverage areas, radiation extension zones, and main corridors. The expansion analysis shows that New International Land-Sea Trade Corridor achieves linkage effect with the Belt and Road and the free trade zone. This study confirms the strategic significance of corridor construction based on the New International Land-Sea Trade Corridor for facilitating enterprises' "go global" initiative, also provides a theoretical foundation that supports the high-level development of the New International Land-Sea Trade Corridor, facilitates the integration of enterprises in underdeveloped regions into international markets.

Keywords: Underdeveloped Regions; Enterprises "Going Global"; New International Land-Sea Trade Corridor; High-quality"Going Global"

(责任编辑　白　光)