

金融支持加快西部陆海新通道建设

■中国城市报记者 孙雪霏

金融“活水”涌新路，陆海联动开新局。作为北接丝绸之路经济带、南连21世纪海上丝绸之路的交通物流大动脉，西部陆海新通道是推动西部大开发形成新格局、支撑构建新发展格局的战略引擎。

近日，中国人民银行、国家发展改革委、财政部等八部门联合印发《关于金融支持加快西部陆海新通道建设的意见》（以下简称《意见》）。这份国家层面首个金融支持通道建设的专项政策，围绕“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业”的发展主线，从六大方面提出21条举措，旨在推动发挥好“融资”和“结算”两项金融核心功能。文件的出台，彰显了中国“开放的大门越开越大”的决心，对于打造顺畅联通的国内国际双循环，助力形成“陆海内外联动、东西双向互济”的对外开放新格局，意义重大。

金融血脉将如何精准滋养这条国际物流大通道的每一处关键节点？政策红利又将如何转化为沿线地区切实的发展实效？为此，中国城市报记者深入通道运营组织中心重庆市，走访相关企业与金融机构，探寻金融支持通道建设的一线实践。

织密资金网络 夯实通道筋骨

重大基础设施建设，是西部陆海新通道的“骨骼”与“动脉”。然而，这类项目往往具有投资规模大、建设周期长、跨区域协调难的特点，传统的融资模式面临挑战。金融支持的首要任务，便是构建一个多层次、广覆盖、可持续的资金融通体系。

在重庆国际物流枢纽园区，一座现代化的多式联运枢纽正在高效运转。这里不仅是中欧班列（渝新欧）与西部陆海新通道的交汇点，也是金融创新与实体物流深度融合的试验场。园区内，一个总投资超过百亿元的枢纽港产业园项目正稳步推进。项目负责人介绍，如此大体量的投资，单一信贷渠道难以满足，他们创新运用了“银行贷款+债券发行+引入战略投资”的组合融资模式。

“《意见》明确提出要统筹运用好公司信用类债券、不动产投资信托基金（REITs）等多元化融资渠道，这给我们吃了‘定心丸’。”该负责人表示，他们正积极探索将具备稳定现金流的仓储物流设施打包发行基础设施REITs，以期盘活存量资产，吸引更多社会资本参与通道建设。这一实践，正是《意见》中“构建高质量资金融通体系”要求的生动体现。

《意见》对融资体系的构建进行系统部署，覆盖了从基础设

施到产业末梢的完整链条。

在基础设施端，文件明确聚焦通道基础设施建设，加大各类金融机构支持力度。一个标志性举措是，在重庆设立西部陆海新通道基金，旨在以市场化方式，高效聚合各方资本，重点支持沿线关键性、跨区域的基础设施和产业园区建设。

在物流与产业端，《意见》鼓励金融机构深耕细作。例如，要求开发适合中小微商贸流通企业的专项信贷产品，简化流程手续，降低融资成本；鼓励银行紧跟物流企业融资需求，创新推广随借随还贷款模式。更富前瞻性的是，《意见》支持加快发展多式联运“一单制”金融保险服务，并推动从法律层面明确铁路、多式联运运输单证的物权属性，这将从根本上激活运输单证的金融质押功能，解决物流企业“轻资产、缺抵押”的融资痛点。

资本市场的力量也被空前重视。中国证监会债券司副司长黄建山介绍，资本市场服务通道建设已初见成效。仅2025年前11个月，沪深北证证券交易所就支持了4家通道沿线企业首发上市，募集资金近70亿元；支持17家沿线上市公司再融资，募集资金近250亿元。黄建山指出，下一步将持续深化投融资综合改革，支持各类主体用好权益融资、债券融资和资产盘活等工具。

上海金融与发展实验室首席专家曾刚向中国城市报记者表示，过去金融支持区域战略，容易陷入“点状突破”和“单兵作战”。《意见》的创新之处在于，它构建了一个超越传统信贷思维的全方位框架。“这不仅仅是让银行多放贷款，而是推动银行、保险、证券、基金等多种金融业态协同，共同设计覆盖项目全生命周期的综合性金融解决方案。”曾刚说。

破除跨境壁垒 提升流转效率

如果说融资体系构建了通

道的“金融骨骼”，那么高效、便捷、低成本的跨境跨省结算服务，就是确保商贸物流“血液”顺畅循环的“心血管系统”。长期以来，行政区划带来的金融分割、跨境结算流程繁琐、汇率风险等问题，是制约通道贸易活力的隐性壁垒。

通过国家外汇管理局跨境金融服务平台上的“西部陆海新通道”专属场景，重庆多家摩托车出口企业已实现融资结算效率大幅提升。一家企业财务负责人对近年来的变化感受深刻：“以前办理一笔跨境收汇，单据多、流程长，资金在途时间经常超过一周，财务成本和管理压力都很大。”而现在，企业通过国家外汇管理局跨境金融服务平台上的“西部陆海新通道”专属场景办理业务，体验截然不同。

该场景是全国唯一服务于西部陆海新通道的专属金融平台场景。企业只需一次性在线提交贸易背景资料，外汇局、银行、物流等部门数据实现跨部门核验，融资结算效率大幅提升。国家外汇管理局外汇研究中心主任陈之为介绍，该场景已累计服务800余家企业，完成融资结算近60亿美元，显著降低了企业的交易成本和时间成本。这一成功模式，目前已开始在广西壮族自治区、陕西省等省份复制推广。

《意见》将结算功能提升至与融资并重的核心地位，其破解壁垒的思路清晰分为两条主线：制度型开放与数字化赋能。

在制度层面，着力推进规则统一与便利化改革。人民银行重庆市分行正牵头制定一套全域统一的通道金融认定规则和监测标准，推动跨境人民币优质企业名单跨省互认，目标是实现金融服务“同源同标、互联共认”。外汇管理方面，推出了一系列“越诚信、越便利”的措施，如支持优质企业享受更便捷的货物贸易结算服务，开展跨国公司本外币一体化资金池业务试点，简化外商投资企业境内再投资登记等。

在数字化层面，打造智慧

金融基础设施是关键。《意见》支持建设名为“央行西部陆海智融通”的综合金融服务平台，并与各地的“单一窗口”、政务平台对接，旨在破解“数据孤岛”。与此同时，前沿的数字人民币跨境支付探索也已展开。重庆依托多边央行数字货币桥项目，成功实现了数字人民币跨境结算的突破，为企业带来了“秒级到账”的全新体验。

苏商银行特约研究员武泽伟分析认为，《意见》在结算领域的布局，体现了从简单提供支付工具到深度构建金融生态的转变。“它不仅仅是让汇款更快一点，而是通过数字化平台，将物流、信息流、资金流‘三流合一’，让金融机构能基于真实的贸易背景和物流数据提供更精准的金融服务，如供应链金融、应收账款质押等，从而形成一个服务实体经济、促进贸易增长的良性生态圈。”他说。

“支持沿线地区参与多边央行数字货币桥项目，以及扩大人民币在跨境结算中的使用，这些举措具有深远战略意义。”武泽伟进一步表示，“这既是为通道企业规避汇率风险、节约汇兑成本提供现实解决方案，也是在数字经济时代，积极参与国际金融治理规则制定、推动人民币国际化的重要实践。”

握指成拳聚力 共建协同机制

西部陆海新通道的生命力在于“联动”，其成功绝非一城一地之事。它横跨东、中、西部，涵盖内陆、沿海、沿边等多元经济形态，涉及“13+2”个省区市的协同合作。金融支持要发挥最大效能，必须建立起与之匹配的、强有力的跨域协同机制。

作为国家明确的通道物流和运营组织中心，重庆市承担着特殊的枢纽与协调职能。重庆市委副书记、市政府常务副市长陈新武表示，重庆正加快建设实体化的陆海新通道金融服务中心，计划于2026年初正式运行。该中心被定位为服务整个

通道的“金融大脑”和资源枢纽，未来将推动沿线各省份共建共享统一的企业名录库、金融产品库、信用信息数据库等。

而在通道的出海关键节点广西壮族自治区，协同则体现在基础设施的硬联通与产业合作的软衔接上。广西壮族自治区党委常委、常务副主席许永锬表示，广西正全力推进世纪工程平陆运河的建设，这将直接开辟珠江—西江流域通往北部湾港的最便捷入海通道。同时，广西与重庆市等各方强化运营组织协同，共同优化通关流程，并全力打造中国—东盟产业合作区，吸引通道沿线产业集聚，让“通道流量”转化为“经济增量”。

《意见》专章部署“深化跨省跨境金融监管协作”，直指区域协同的核心难题。文件要求构建适应通道建设的金融监管联动机制，推动监管数据共享，强化风险穿透式监管。

中国人民银行副行长陆磊指出了落实协同的路径：首先是在金融管理部门内部，推动沿线省市区人民银行分行之间深化合作，形成政策合力；其次是强化金融与交通、商务、财政等产业部门的横向联动，建立信息共享机制；最后是建立动态监测评估机制，引导金融机构总行加大对沿线分支机构的资源倾斜和政策赋能。一个具体的协同工具是，推动建立并发布通道重大项目库、重点物流企业名录库和通道相关企业清单，对清单内企业实施精准、多元化的金融支持。

这种跨域金融协作机制的建立，标志着我国金融监管与服务体系正在发生深刻变革，以适应国家重大战略的系统性、整体性需求。曾刚表示：“这意味着金融供给侧结构性改革正在从行业纵深，迈向更广阔的区域协同领域。它要求打破金融机构和监管部门的属地化管理惯性，从‘各管一摊’真正走向‘握指成拳’，为全国范围内的区域协调发展探索出一个可靠的金融保障范式。”



重庆： 企业赶订单 力争“开门红”

1月8日，位于重庆市巴南区数智产业园的重庆众恒电器有限公司，工人们正在赶制订单忙产品。

人民图片