西部陆海新通道建设影响广西金融安全的机制与治理路径——基于产业链供应链视角

黄献叶，付冰冰
广西财经学院金融学院 广西金融与经济研究院，广西南宁 530007

摘 要 在《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）实施与中国—东盟经贸合作深化的背景下，广西依托面向东盟的开放门户优势和西部陆海新通道发展向海经济，产业链供应链跨境联系不断加强，相应的金融风险管理需求日益突出。本文以西部陆海新通道建设背景、现状与发展态势为切入点，剖析中国—东盟金融安全合作中存在的跨境安全防范壁垒突出等现实困境，结合广西港口、铁路及跨境物流等向海产业，探讨西部陆海新通道建设促进中国—东盟金融安全合作的作用机制、现实约束与实现路径。西部陆海新通道建设可通过改善物流通达性、促进贸易与供应来源多元化、加强链上信息共享，稳定企业经营现金流，缓解融资约束，增强信用风险应对能力；与此同时，跨境产业联系深化也可能扩大汇率风险敞口，加快信用风险跨主体、跨区域传导。为此，应结合 RCEP 规则与通道建设，完善面向东盟的产业链协作机制，健全以真实贸易为基础的供应链金融服务体系，提升跨境人民币结算与汇率风险管理能力，深化跨省跨境金融风险治理，共建更加开放包容、安全稳定的中国—东盟跨境产业链供应链。

关键词 西部陆海新通道；广西；中国—东盟；产业链供应链；金融安全

一、引言

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，统筹发展和安全，是推进高水平对外开放的重要要求。广西既是“一带一路”有机衔接的重要门户，也是我国面向东盟开放合作的前沿和窗口。随着平陆运河进入试运行阶段、西部陆海新通道建设纵深推进，以及《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）实施和中国—东盟自贸区 3.0 版升级议定书签署，广西向海经济面临新的发展机遇，广西提出构建“一轴牵引、两翼联动，陆海统筹、全域向海”的总体布局，以西部陆海新通道为主轴，推动西江向海经济带与北部湾沿海经济带协同发展，促进陆域资源、海洋产业与东盟市场相互连接，为跨区域、跨境产业链供应链合作拓展空间。

产业联系的拓展，对金融资源配置和风险管理提出了相应要求。《广西金融业发展“十五五”规划》将服务实体经济、深化面向东盟的金融开放合作与防范金融风险纳入发展部署；中国人民银行等八部门联合发布的《关于金融支持加快西部陆海新通道建设的意见》，则围绕融资、结算、数字金融服务和跨省跨境协作提出具体安排。两项政策从区域金融发展与通道金融服务两个层面，为产业与金融协同提供了依据。然而，政策支持如何落实到具体产业环节、通道运行改善如何影响企业资金周转，以及开放业务扩张如何改变风险暴露，仍需要结合广西产业链供应链的运行特征加以分析。

这一问题在广西面向东盟的产业合作中具有较强的现实针对性。RCEP 的关税承诺、原产地规则和贸

易便利化安排，为成员间配置生产与贸易网络提供了制度条件。广西依托通道发展临港工业、加工贸易和跨境物流，既产生了多样化的融资结算需求，也面临跨境履约、交易信息核验和汇率风险管理等要求。贸易与产业联系扩大，可能增强企业的市场选择和资源配置能力，也可能增加信用依赖、币种错配及风险跨主体传递。因此，需要同时考察通道建设的风险缓释作用与业务扩张可能带来的风险累积。

与本文相关的研究主要形成三条线索。第一，通道建设与供应链运行研究。傅远佳（2019）研究西部陆海新通道的内涵与发展问题，提出高水平建设西部陆海新通道对策建议。张誉夫等（2026）以西部陆海新通道为对象，发现通道建设可以通过物流优化、市场扩展和信息共享等渠道缓解企业供应链风险。蒙丹（2026）指出北部湾多式联运的数据联通不足的问题，导致信息孤岛影响货物运输效率。张田玥和谢东辰（2026）从铁路运输、港口作业、海上运输、跨环节视角分析成本构成，并提出三重协同降本机制。第二，向海经济与区域产业发展研究。夏飞等（2019）从动力机制出发，分析资本、科技及开放条件对向海经济的作用，为理解海洋资源与陆域要素协同提供了基础；李剑（2026）从区域高质量联动发展内涵出发，分析西部陆海新通道通过空间联动、城市群协同联动、跨区域联动，推动沿线地区高质量联动发展的溢出效应；麻昌港和施悦（2021）立足广西北部湾，考察向海产业与对外贸易的联系，揭示不同要素集聚的差异化影响。第三，供应链金融与韧性研究。王坤沂等（2026）从资金配置角度，讨论了供应链金融改善融资与信息条件、支持供应链韧性提升的作用。孙博文和刘晏熙（2026）基于中国 A 股上市公司财务数据与供应链金融政策实施信息，研究发现供应链金融能够显著提升企业的商业信用水平。在交易信息共享与融资风险识别机制方面，吴翊缘（2025）围绕多式联运“一单制”的融资条件与机制展开研究，为理解运输组织向供应链融资延伸提供了业务视角。研究提示，物流信息的金融价值，需要通过交易核验和融资安排才能实现。在跨境产业协作与结算风险管理机制方面，杨超和白光裕（2026）讨论了中国—东盟产业链供应链合作的深化及其面临的外部约束，为理解广西跨境产业合作提供了区域背景。

上述研究为本文提供了重要基础，但不同研究线索之间仍有进一步衔接的空间。一方面，运输条件和产业协作的改善如何经由企业履约、现金流与融资关系影响金融风险，有待考察；另一方面，金融支持供应链运行与产业运行改善又如何反馈于金融安全。二者传导方向不同，均需进一步分析。此外，广西面向东盟的产业链供应链具有跨区域、跨境特征，需要将交易信用、资金结算和汇率风险置于同一框架中分析风险变化及其治理条件。

基于此，本文采用文献研究、政策文本分析与描述性数据分析方法，构建“通道建设—产业链供应链运行—金融风险变化”的分析框架，将金融安全的讨论限定于信用履约、融资连续性与跨境结算风险可控性。研究结合通道与港口发展资料、口岸贸易数据及多式联运业务实践，分析物流保障与履约稳定、交易信息共享与融资风险识别、跨境产业协作与结算风险管理三条机制，并据此提出相应路径。

二、西部陆海新通道的发展现状和趋势

（一）西部陆海新通道的建设背景

1. 从地方运输合作走向国家统筹建设

西部陆海新通道的形成与发展，回应了西部地区拓展出海通道、深化中国—东盟经贸合作的现实需求。2017 年，“渝桂新”铁海联运班列开行，推动重庆等西部内陆地区经广西北部湾港连接海外市

场。通道建设初期主要围绕运输线路开行、物流组织优化和地方协作展开。这一阶段的探索，为西部内陆与沿海港口建立稳定运输联系奠定了基础。

2019 年，《西部陆海新通道总体规划》印发，明确了通道的战略定位、空间布局和重点建设任务，标志着通道建设由地方合作探索进入国家统筹推进阶段。此后，通道建设逐步从单一运输线路拓展转向铁路、公路、港口与口岸协同发展，跨区域基础设施衔接和运输组织合作持续加强。截至 2019 年 5 月 13 日，钦州港东站当年开行陆海新通道上行班列 382 列，发送集装箱 19756 标箱；下行到达班列达 203 列，到达集装箱 10226 标箱。2025 年，西部陆海新通道班列发运四川、重庆等西部地区至北部湾港、湛江港等港口的货物达 70.1 万标箱；发运港口至西部地区的货物达 72.4 万标箱。通道运输能力得以持续提升，西部陆海新通道加速建设。

2. 中国—东盟贸易联系持续深化

随着中国—东盟经贸联系的深化，2025 年，广西修订印发《促进中国—东盟产业合作区建设若干政策措施》，出台《关于加快建设中国—东盟产业合作区协同发展区的通知》，推动协同发展区同等享受合作区政策，为西部陆海新通道发展提供了重要市场基础。商务部公布的数据显示，2026 年 1 至 7 月，双方贸易总额达到 7444.1 亿美元，同比增长 24.7%，占同期中国外贸总额的 21.8%。广西是中国面向东盟开放合作的前沿和窗口，东盟连续 26 年保持广西第一大贸易伙伴地位，如图 1 所示，2025 年广西对东盟进出口总额达 4292.2 亿元，反映出中国与东盟市场联系的紧密程度及跨境物流服务的需求基础。对于广西而言，通道建设为衔接西部地区产业供给与东盟市场需求提供了运输支撑，也为临港加工、跨境物流和相关配套服务发展创造了条件。随着采购、生产与销售环节跨区域布局，企业对贸易融资、资金周转、跨境结算和汇率管理的需求随之增加。

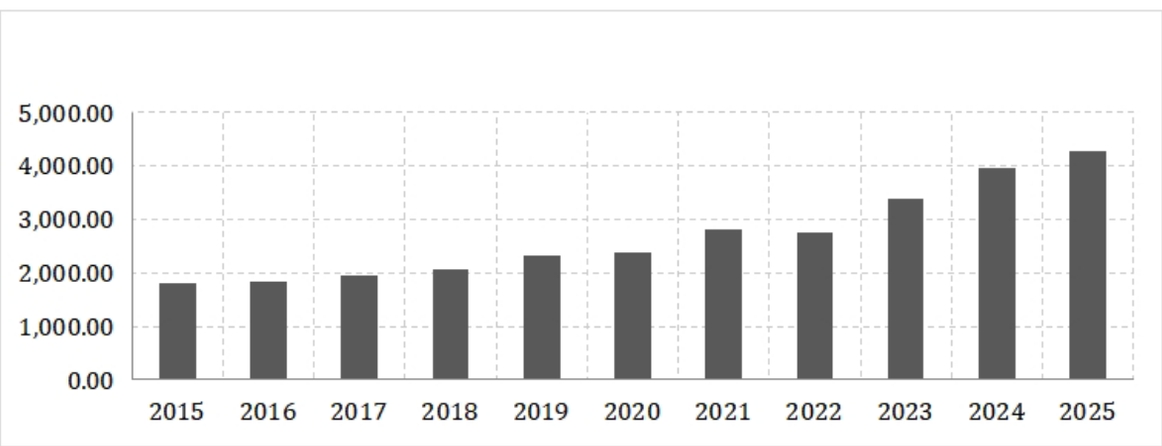


图 1　广西对东盟进出口总额（亿元）

数据来源：中国海关总署

3. 开放合作平台与跨境结算工具逐步完善

与通道建设和跨境经贸发展相适应，广西面向东盟的金融服务平台持续完善。2026 年自治区人民政府关于全区金融工作情况的报告显示，截至 2026 年 6 月末入驻金融机构及企业 595 家，为 2018 年入驻数量的 28 倍，业务辐射 15 个国家和地区，相关业务网络覆盖东盟乃至全球 15 个国家和地区。金融机构与配套服务主体的集聚，为广西开展跨境金融业务、连接境内外金融资源提供了平台支撑。广西依托自身区位优势，打造面向东盟的跨境电商产业基地，跨境电商业务快速增长。2019 年以来，广西跨境电商进出口额累计超 300 亿元，年均增速超 190%。

跨境支付结算工具的应用也在拓展。2026年6月末，多边央行数字货币桥业务规模突破66亿元。跨国公司本外币一体化资金池试点政策已在广西顺利落地。金融开放合作交流持续深化。中国—东盟金融城建设提质升级，截至2026年6月末入驻金融机构及企业595家，为2018年入驻数量的28倍，业务辐射15个国家和地区。

（二）广西产业链供应链运行基础

1. 从物流连接走向综合服务

2017年铁海联运探索和2019年《西部陆海新通道总体规划》出台，推动西部陆海新通道从地方运输合作走向国家统筹建设。如图2所示，广西集装箱吞吐量规模在不断增长。对广西而言，西部陆海新通道功能不仅是提供出海线路，还在于联通内陆枢纽、沿海港口与海外市场。对广西而言，运输节点地位与向海产业布局相互影响。一方面，制造、加工和贸易活动形成货源；另一方面，港口和陆海联运改善扩大了企业采购与销售的选择空间。

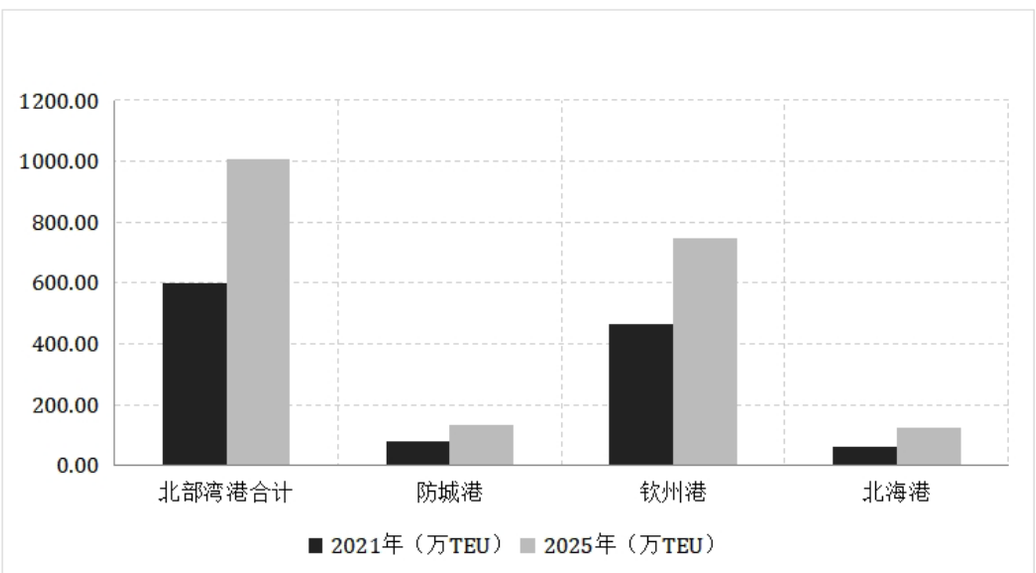


图2 2021年与2025年集装箱吞吐量对比（万TEU）

数据来源：广西壮族自治区产业园区改革发展办公室

2. 港口承载与陆海衔接能力提升

广西发改委转载的门户港发展指数资料显示，2019—2025年北部湾港货物吞吐量由25568万吨增至48600万吨，集装箱吞吐量由382.04万标箱增至1006.26万标箱；港口海铁联运集装箱运输量由13.02万标箱增至51.8万标箱，东盟航线由16条增至36条。这些变化反映出港口承载、陆海衔接和面向东盟的网络联系增强。

如表1所示，2019到2025年的集装箱吞吐量年均复合增长约17.52%；外贸集装箱占比由13.82%提高至16.16%，上升约2.34个百分点。说明港口业务结构在不断扩大产业规模。

表1 北部湾门户港相关指标变化

指标	单位	2019年	2025年	累计增幅
货物吞吐量	万吨	25568	48600	90.08%
集装箱吞吐量	万标箱	382.04	1006.26	163.39%
外贸集装箱吞吐量	万标箱	52.8	162.65	208.05%

表 1（续）

指标	单位	2019 年	2025 年	累计增幅
海铁联运量	万标箱	13.02	51.8	297.85%
东盟航线	条	16	36	125.00%
沿线省份经广西口岸进出口	亿元	3447.8	7814.5	126.65%

3. 多式联运监管提供制度协同场景

2026 年 1 月，多式联运监管试点在广西落地。公开报道记载，35 柜印度尼西亚起酥油经钦州港换装铁路运往重庆；相关企业通过国际贸易“单一窗口”传输多式联运申请单及电子数据，业务支持符合条件的换装调整、分批离场和拆拼箱安排。这一实践展示了东盟供给、广西枢纽与内陆市场相衔接的交易结构。通道信息共享的作用需要进一步落实到合同、货物和回款信息的交叉核验，以及授信判断、贷后监测和违约处置的衔接。

三、西部陆海新通道建设背景下广西面向东盟金融安全保障的现实困境

西部陆海新通道建设拓展了广西与东盟的物流联系和产业合作空间，也使企业经营活动与跨境融资、支付结算和信用关系更加紧密。通道运输能力提升，为稳定产业链供应链运行创造了条件。2026 年上半年，广西银行机构累计发放跨境直贷、内保外债等跨境涉外贸易融资 192.9 亿元，同比增长 21.7%。一个国家开放程度越高，其维护金融安全的责任和压力就越大。跨境资本异常流动是一个国家金融安全的重大隐患，其金融安全效应仍取决于贸易信息能否有效核验、金融服务能否匹配交易需求，以及风险能否得到及时识别和协同处置。结合现有政策与公开资料，本文从信息、服务和治理三个层面分析其中需要重点关注的约束。

（一）跨境信用信息不对称问题依然突出

跨境产业链供应链涉及采购、运输、仓储、报关、交付和回款等多个环节，相关信息分别掌握在交易企业、物流平台、海关及金融机构等主体手中。黄苒、冯小钰（2024）认为，银行判断企业偿债能力，不仅需要了解借款主体的财务状况，还需要核验订单真实性、货物状态、交易对手信用及预期回款。然而，物流记录、贸易单据和资金流水具有不同的数据格式与业务用途，信息之间能否准确对应，直接影响金融机构对真实贸易背景和信用风险的判断。广东与新加坡首个跨境数据验证平台也已上线，首阶段与百行征信及益博睿新加坡征信公司合作，开展企业主个人信用报告的双向跨境验证。全国首创的“汇小二”跨境金融服务智能体和中国—东盟“数智信用”跨境征信服务平台，正在让多语种、多监管、多币种场景下的信用画像从看不清、信不过走向透明可信。

广西已开展跨境征信服务探索。中国人民银行发布的《广西壮族自治区金融运行报告（2024）》介绍，中国—东盟跨境征信服务平台为企业跨境贸易和投融资提供信用信息支持，并指出相关建设有助于缓解区域之间银企信息不对称问题。跨境信息共享已有基础，但平台建设成效仍需从信息覆盖范围、更新及时性和实际授信应用等方面进一步考察。

从风险传导机制看，当境外采购商延迟付款或核心企业经营发生变化时，如果金融机构无法及时获得相关信息，企业经营风险就可能在融资关系中继续累积。对于缺乏充足抵押物、主要依赖订单和应收账款融资的中小企业，贸易信用能否被金融机构有效识别尤其关键。因此，这一层面的核心矛盾，是

产业链交易跨境延伸与信用信息核验能力之间尚需进一步衔接。

（二）适应跨境产业链需求的综合金融服务能力仍需增强

通道建设带来的金融需求具有明显的业务差异。港口、物流园区等基础设施投资回收周期较长，企业采购、备货和运输则主要需要流动资金支持，跨境销售还涉及收款期限、结算币种与汇率管理。上述需求相互联系，却不能完全由单一信贷产品满足。

从企业经营过程看，融资期限与订单履约周期不匹配，可能增加资金周转压力。例如，货物因运输衔接或交付安排变化而推迟回款，如果贷款到期时间未能相应调整，即使交易本身仍具有履约基础，企业也可能面临短期流动性紧张。同时，供应链融资如果过度依赖核心企业信用，一旦核心企业延长付款期限，上下游企业就可能共同承受资金压力。因此，扩大授信规模需要与现金流识别、期限安排和信用集中度管理同步推进。

跨境结算便利化也需要与汇率风险管理相衔接。企业取得外币收入后，仍可能因收付款币种不同、到账时间错位或汇率变化而面临经营不确定性风险。人民币结算可以减少部分交易的换汇需求，但其适用程度取决于交易双方的币种选择和合同安排。由此，金融服务是否有效，既要观察融资与结算业务是否增长，也要考察其能否匹配企业的交易周期和风险承受能力。这一层面的核心矛盾，是跨境产业链综合金融需求与分环节金融服务供给之间的匹配问题。

（三）跨区域、跨境金融风险协同治理机制有待完善

西部陆海新通道连接多个省区市及境外市场，同一笔交易可能涉及异地生产、港口出运、境外销售和跨区域融资。风险因此可能同时分布在贸易、物流与金融环节。一旦出现货物权属争议、买方违约或资金异常流动，风险识别与处置就需要不同地区、不同部门以及境内外机构协作。但产业联系扩大并不意味着企业自动实现供应来源分散，也不意味着结算风险同步下降。本文据此区分两个环节：一是通道与区域合作为企业拓展伙伴选择提供条件；二是企业和金融机构通过币种选择、付款安排与汇率风险管理，将合作条件转化为资金周转风险的应对能力。

从治理要求看，协同防控需要解决三个相互关联的问题。首先，如何在数据安全和合法合规的前提下，使物流异常、贸易违约与融资变化等信息及时衔接。其次，如何将风险预警转化为联合核查和业务处置，明确不同主体的信息提供、风险判断和处置责任。最后，涉及境外交易主体时，如何衔接适用法律、合同约定与争议解决安排，提高债权追索和风险处置的可预期性。东盟各国制度环境存在差异，相关合作需要结合具体国家和业务场景推进。

因此，这一层面的核心矛盾，是产业链供应链及其融资关系跨区域延伸，与风险监测和处置需要多方协调之间的张力。信息核验不足可能影响风险识别，金融服务不匹配可能放大企业资金压力，而协同处置不及时则可能延长风险传导链条。三者共同构成通道建设促进广西金融安全需要回应的现实问题，也为后文提出信息共享、综合金融服务和监管协同路径提供了分析依据。

四、西部陆海新通道建设影响金融安全的作用机制

（一）物流保障与履约稳定机制

产业链供应链中的运输安排决定原料何时进入生产、产品何时交付及资金何时回收。对于临港制

造企业，关键投入品延迟可能造成停工，而成品滞运会形成库存占压；对于水产品和农产品加工企业，冷链中断还可能产生货损。这些变化可能使采购支出与销售回款之间的时间缺口扩大，增加短期融资需求。

在运输组织稳定、合同履约条件配套的情况下，通道通过班列、港口与其他运输方式衔接，可能降低局部运输障碍对供货交付的影响，并改善企业对资金使用期限的预期。由此，物流保障可以经由履约和现金流环节，影响企业流动性及与其交易的上下游主体信用状况。这个过程不是运量增加即信用改善，而是需要识别运输可靠性变化和资金周转之间的具体联系。

上述机制具有边界。如果企业采用过长账期、缺少订单保障或过度依赖单一客户，即使运输更快，仍可能出现资金回收困难；若运量扩大伴随库存和赊销同步增加，资金占用还可能上升。因此，金融机构应将物流信息与合同、库存和收款情况共同评估，不能仅凭企业使用通道运输便认定其风险较低。

（二）交易信息共享与融资风险识别机制

供应链融资中的信息不对称，既来自借款人财务信息不足，也来自基础交易和质押货物难以核实。订单、报关、运输、仓储与结算数据能够形成互相校验的证据，但不同平台之间的字段标准、更新时点和授权范围可能不同。单一环节真实并不代表整个交易链条真实，更不等于同一资产没有重复用于融资。

通道运营和多式联运监管的数字化，为银行核验货物流转和履约状态提供了信息条件。如果能够在合法授权下核对交易主体、合同、运输和回款信息，并形成货物控制、担保登记和异常预警安排，金融机构便可能降低识别成本，为缺少传统抵押物但具有真实贸易的企业设计融资服务。供应链金融对信息治理和资金配置的重视，也为这一机制提供了相关研究启示。

信息增信的效果取决于责任和处置机制。运输单证是否唯一、谁能指示交付、何时解除货物控制、货物价值下降时如何补足保障，均会影响融资安全。电子化只能改善信息记录与流转形式，不能替代法律关系审查和授信判断。因而，通道信息共享促进金融安全的关键，是将可核验信息转化为可执行的风险管理安排。

（三）跨境产业协作与结算风险管理机制

RCEP 提供的制度条件和通道网络拓展，可以扩大企业选择供应来源、合作伙伴和销售市场的空间。只有企业实际形成多元且可替代的关系，市场拓展才可能缓解单一伙伴中断带来的冲击。航线和港口覆盖增加是这一过程的基础条件，而不是企业经营多元化已经实现的证明。

跨境产业协作也使交易币种、付款方式和收付时间更加多样。企业采购、收入与债务币种不一致，可能形成汇率敞口；进口预付、出口赊销和运输期间的付款安排，则影响结算与融资需求。银行若依据真实合同和现金流提供结算、贸易融资及适配的避险服务，可能帮助企业管理资金错配，降低经营波动向偿债能力传递的幅度。

人民币结算可以减少部分企业直接承担的外币收付敞口，但不意味着汇率风险全部消失；交易对手可能通过报价和合同调整转移风险。套期保值也应以真实风险暴露为基础，避免超额或投机性交易。作用机制如图 3 所示。

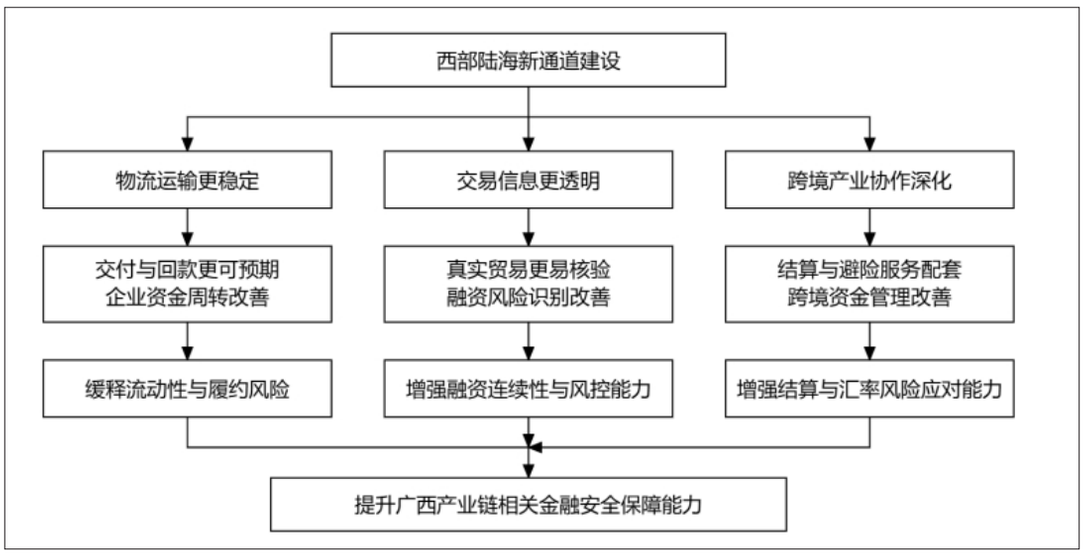


图 3 作用机制及其实现条件

五、促进广西金融安全与产业链供应链安全的实现路径

（一）围绕产业履约需求完善物流金融协同

交通、商务等部门与港口、班列运营主体应围绕重点货类完善班期衔接、异常运输信息提示和应急转运安排，为企业计划采购、生产和交付提供稳定预期。对临港制造、冷链加工及跨境物流等不同场景，分别梳理订单形成、采购付款、运输、销售回款和融资偿还节点，避免以统一产品覆盖差异化需求。

商业银行应依据经核验的经营周期确定融资期限和还款安排，结合应收账款账龄、库存周转和主要交易对手分析企业资金缺口。对运输延误等事件，可以在风险可控前提下设置合理的应急服务安排，但不应将正常商业风险无条件转移给公共财政或金融机构。效果评价可关注运输时间波动、订单履约、融资期限匹配和逾期变化，而不仅是业务金额。

（二）以真实交易和有效货物控制完善供应链融资

银行应以真实贸易背景为基础，将合同、订单、发票、报关、运输、仓储和资金流信息进行必要交叉核验；核心企业应完善应收账款确认和付款信息披露，减少上下游对单一信用来源的依赖。在合法授权和数据最小必要原则下，通道平台可以提供履约与运输状态信息，不能以平台接入替代银行尽职调查。

对运输单证和货物相关融资，应明确唯一性核验、担保登记、交付指令、动态估值、保险与违约处置等程序。海关监管便利化与金融单证创新应分别评价，并通过具体协议和业务规则衔接。广西“港航融”仓单融资功能通过连接港口物流主体，整合物流、仓储及仓单信息，支持银行查询货物状态，并将融资受理、仓单核验、解质押和补充质押等流程线上化。已有“一单制”探索可作为试点参考，但跨区域复制前需要审查法律条件、风控能力与实际货物控制。

（三）提升面向东盟的结算与汇率风险管理服务

依托广西开放门户和向海产业场景，金融机构应将 RCEP 规则咨询、贸易结算与融资服务衔接起

来。RCEP 原产地及贸易安排可以影响企业采购和通关组织，但不自动提供金融风险豁免。服务中应帮助企业核对真实交易背景、付款条件、贸易单证和资金用途，提升便利化与合规审查的匹配程度。

企业应建立收付款币种、时间与金额台账，对净敞口进行识别；银行可针对企业经营规模提供人民币结算、远期结售汇及其他适配工具的说明与服务。鼓励通过自然对冲、合同安排和适度套保管理风险，而不是以预测汇率方向替代风险治理。对中小微企业，培训应围绕具体订单和现金流，明确工具成本、边界和潜在损失。

（四）健全跨省跨境风险协作与信息反馈机制

在现有政策和监管框架内，推动通道沿线金融机构、地方部门与相关运营主体形成业务联系机制，明确数据授权、风险提示、异常核查和处置协作责任。对跨区域仓储、在途货物和多主体应收账款融资，应建立可追溯的业务记录与责任清单，防止同一风险在不同平台间被重复包装。

广西可结合面向东盟的金融合作场景，推进合规信用信息服务和结算协作，并在既有机制下加强风险沟通。实施路径宜采取场景试点、过程跟踪和效果复核的方式。评价指标应同时包含融资服务覆盖、结算效率以及逾期、重复融资识别、货物控制和争议处置等内容。

六、结论

本文立足广西面向东盟开放合作与向海经济发展实际，从产业链供应链视角分析西部陆海新通道建设影响金融安全的作用机制及治理路径，形成以下结论。

第一，通道建设为广西产业链相关金融安全保障提供了基础条件。港口承载能力、陆海运输衔接及腹地贸易联系的增强，为企业组织采购、生产和交付提供了更多选择，也拓展了融资与跨境结算的业务场景。但运输和贸易规模增长并不直接意味着金融风险下降，其作用仍需通过企业履约、现金流和融资关系加以解释。

第二，通道建设主要通过三条路径影响金融风险。物流保障可以通过提高交付与回款的可预期性，缓释企业资金周转压力；交易信息共享可以通过辅助核验真实贸易与货物状态，改善授信判断和贷后管理；跨境交易拓展则需要与结算、融资及汇率管理服务相配合，增强企业应对币种和期限错配的能力。其中，产业联系扩大提供业务条件，金融服务与风险管理决定这些条件能否转化为安全保障能力。

第三，相关作用具有条件性，并伴随潜在的风险扩张。运输可靠性、信息可信程度、融资期限匹配及跨境处置安排，均会影响风险缓释效果。与此同时，业务扩张也可能增加库存占用、信用集中和汇率敞口，使风险沿交易与融资关系传递。因此，应同时关注通道建设的风险缓释作用与跨境联系深化带来的新增风险。

第四，实现通道发展与金融安全协同，需要将服务安排落实到具体交易。应围绕不同产业的采购、运输、交付和回款周期完善物流金融协同，以真实交易核验和有效货物控制健全供应链融资，结合企业实际敞口提供结算与避险服务，并明确跨省跨境信息共享、风险预警和处置协作责任。效果评价应兼顾业务覆盖与风险管理结果，避免仅以融资额、结算量或平台规模衡量金融安全水平。

参考文献

[1] 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.

[2] 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.

[3] 蒙丹．面向西部陆海新通道的北部湾智慧物流信息服务平台构建研究 [J]. 数智技术研究与应用，2026(4):90-99.

[4] 张田玥（文），谢东辰（文）. 西部陆海新通道铁水联运全链条物流成本构成与协同降本机制研究 [J]. 中国航务周刊，2026(40):51-53.

[5] 夏飞，陈修谦，唐红祥．向海经济发展动力机制及其完善路径 [J]. 中国软科学，2019(11):139-152.

[6] 李剑．西部陆海新通道推动沿线地区高质量联动发展的溢出效应与实践路径探析 [N]. 江苏经济报，2026-10-08(B03).

[7] 麻昌港，施悦．广西北部湾向海产业发展与对外贸易实证研究 [J]. 黑龙江民族丛刊，2021(6):58-62.

[8] 王坤沂，董小君，余飞．供应链金融、资金配置优化与供应链韧性提升 [J]. 技术经济与管理研究，2026(9):46-54.

[9] 孙博文，刘晏熙．供应链金融与企业商业信用——基于信用传递和资金优化的双重视角 [J]. 工业技术经济，2026,45(9):93-106.

[10] 吴翊缘．多式联运“一单制”跨境物流供应链融资研究 [J]. 财会通讯，2025(22):130-135.

[11] 杨超，白光裕．中国—东盟产业链供应链合作：现状、问题与对策 [J]. 国际经济合作，2026,42(2):59-68.

[12] 黄苒，冯小钰．供应链信用风险传染、银行策略与风险控制 [J]. 系统管理学报，2024,33(1):137-149.

[13] 新华社．瞭望治国理政纪事：八桂大地向海图强 [EB/OL].[2024-11-30].https://www.xinhuanet.com/20241130/23a0ec9011314d568ccd88ae6773845d/c.html

基金项目

2026年度广西高校人文社科重点研究基地广西金融与经济研究院开放性课题（研究生专项）“西部陆海新通道背景下广西向海产业链供应链与金融安全研究”（项目编号：2026KFJJYJS01）。

The Mechanisms and Governance Paths of the New Western Land-Sea Corridor Construction Affecting Guangxi's Financial Security: From the Perspective of Industrial and Supply Chains

HUANG Xianye, FU Bingbing
School of Finance, Guangxi University of Finance and Economics; Guangxi Institute of Finance and Economics, Nanning, Guangxi 530007, China

Abstract Against the backdrop of the implementation of the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) and the deepening of China–ASEAN economic and trade cooperation, Guangxi has leveraged its advantage as an opening-up gateway facing ASEAN and developed the sea-oriented economy along the New Western Land-Sea Corridor, with cross-border industrial and supply chain linkages continuously strengthening and the corresponding demand for financial risk management becoming increasingly prominent. Taking the background, current status, and development trends of the New Western Land-Sea Corridor construction as the starting point, this paper analyzes the practical difficulties existing in China–ASEAN financial security cooperation, such as prominent cross-border security prevention barriers. In combination with Guangxi's sea-oriented industries including ports, railways, and cross-border logistics, it explores the mechanisms, practical constraints, and realization paths through which the construction of the New Western Land-Sea Corridor promotes China–ASEAN financial security cooperation. The construction of the New Western Land-Sea Corridor can stabilize enterprises' operating cash flow, ease financing constraints, and enhance credit risk response capabilities by improving logistics accessibility, promoting the diversification of trade and supply sources, and strengthening information sharing along the chain. Meanwhile, the deepening of cross-border industrial linkages may also expand exchange rate risk exposure and accelerate the cross-entity and cross-regional transmission of credit risks. Therefore, in line with RCEP rules and corridor construction, efforts should be made to improve ASEAN-oriented industrial chain collaboration mechanisms, improve a supply chain finance service system based on real trade, enhance cross-border RMB settlement and exchange rate risk management capabilities, and deepen cross-provincial and cross-border financial risk governance, so as to jointly build a more open, inclusive, secure, and stable China–ASEAN cross-border industrial and supply chain.

Keywords New Western Land-Sea Corridor; Guangxi; China–ASEAN; Industrial and supply chains; Financial security

版权所有 © 2026 本文作者和香港科技出版集团。本作品根据知识共享署名国际许可证 (CC BY 4.0) 获得许可。http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/

Open Access