

学习贯彻党的二十届四中全会精神

政策协同发力 科技金融赋能产业升级

中经记者 张漫游 北京报道

当前,我国经济发展正处于转型升级的关键阶段,推动产业向高端化、智能化、绿色化发展,正成为实现高质量发展的重要引擎。

为深入贯彻党的二十届四中全会精神,加快实现高水平科技自立自强,日前中国人民银行、科技部等部门联合召开科技金融统筹推进机制第一次会议,

政策协同破局:构建科技金融长效机制

当前,多项政策的协同发力,旨在构建一个穿透力强、覆盖范围广的金融支持网络,确保再贷款资金能精准流向开展高端化、智能化、绿色化改造的实体经济项目。

上海金融与发展实验室首席专家、主任曾刚指出,技术改造再贷款政策虽资金成本低,但在实践中常面临“银行找不到好项目,项目够不着银行”的难题。此次建立常态化的统筹推进机制,其核心价值在于将“政策红利”转化为“执行效力”,实质上是打通了科技部门“项目白名单”与金融部门“资金通道”之间的堵点。

“通过强化‘科金协同’,科技部门能更精准地筛选出具备技术领先性和市场潜力的改造项目,为银行提供权威的背书;而‘央地联动’则确保了政策不仅仅停留在部委层面,能迅速下沉至地方分支机构,形成自上而下的执行合力。”曾刚说。

普惠解决方案旗下 Credit-Sights 亚洲策略主管曾竹君认为,此次会议将再贷款政策置于科技金融一揽子工具中予以强调,说明其已被视为体系中的核心抓手之一。“后续政策会从部际协调和地方跟进两条线推动该工具落地,而不是单纯靠央行一项货币政策工具。”

部署相关工作并推动技术改造再贷款政策的实施。会议强调,2026年是“十五五”开局之年,各有关部门要扎实推进各项工作任务落实,常态化运行科技金融统筹推进机制,强化科金协同、央地联动,进一步优化政策措施,并发挥好科技创新和技术改造再贷款政策作用。

业内人士认为,这一部署不仅是对2024年国务院印发《推动

大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》金融配套的深化,更是对“十五五”规划建议中“推动技术改造升级”的积极响应。此次多部门统筹推进机制落地,多层次政策正形成闭环合力,有望加速推动金融资源向“两新”(推动新一轮大规模设备更新和消费品以旧换新)项目及全领域技改精准配置,为经济转型升级提供持续、稳定的金融支持。

苏商银行特约研究员高政扬进一步阐释,会议明确的“常态化运行”机制,意味着相关支持政策将从阶段性工具升级为长效支持体系,为金融机构提供了稳定的预期。同时,“十五五”规划建议中“推动技术改造升级”的纲领性要求,从最高战略层面确立了技术改造的长期重要性,为金融资源的持续投入奠定了基石。

在政策体系不断完善的情况下,地方层面已率先开展实践探索。

随着交通领域加快绿色低碳转型,日前广东省落地首笔“国债资金+转型金融+科技创新和技术改造再贷款”模式。其中,项目获得2025年国家超长期特别国债资金支持2000万元,剩余资金由广发银行阳江分行对照《绿色低碳转型产业指导目录(2024年版)》,通过“大中型客户设备采购贷”提供配套信贷支持。

该项目的创新点在于资金安排,创新引入“国债资金+转型金融+科技创新和技术改造再贷款”模式。其中,项目获得2025年国家超长期特别国债资金支持2000万元,剩余资金由广发银行阳江分行对照《绿色低碳转型产业指导目录(2024年版)》,通过“大中型客户设备采购贷”提供配套信贷支持。

上述案例也诠释了“科金协同、央地联动”的实践形态。广发银行阳江分行方面向《中国经营报》记者表示,国家超长期特别国债资金支持有效解决了项目融资中资本金不足和长期资金匹配难题,通过提供2000万元专项国债资金作为项目资本金,显著减轻企业自有资金压力。同时,其长期属性与机车更新项目的固定资产投资周期相匹配,缓解了还款期限错配风险。

据了解,该项目是经国家发展改革委认定的铁路行业技术改造和设备更新专项再贷款项目,该铁路公司现有DF4B型内燃机车已使用超过30年,存在油耗高、动力不足、排放超标且故障频发等问题,严重制约企业运输效率与绿色发展。随着国家铁路局发布相关改



刘洋/制图

金融创新突围:平衡支持力度与风控底线

对于技改项目,银行传统信贷风控模式面临挑战。如何既有力支持国家战略导向的高质量项目,又守住自身的风险底线,成为金融机构需着力破解的课题。

曾刚强调,金融机构必须打破唯抵押论的传统,向“技术流”与“现金流”双轮驱动的评价体系转变。“支持企业进行绿色化、智能化改造,本质上是降低企业未来的运营成本和合规风险。因此,应将企业的‘技术先进性’纳入信用评级模型。”

多位专家认为,期限匹配与还款方式创新同样重要。易观千帆金融行业咨询专家陈毛川建议设计与项目现金流相匹配的还款方案,例如“前低后高”或“建设期只付息、投产后还本”等结构,以减轻企业早期资金压力。高政扬也指出,可推广长周期、分段式还款产品,匹配技术改造项目前期投入大、后期见效慢的现金流特征。在额度管理方面,金融机

构可设立专属信贷额度,针对高端化、智能化、绿色化项目制定专项信贷计划,优先保障其资金需求,同时依托大数据分析项目技术先进性及市场前景,合理核定额度规模。

风险分担机制的构建是金融机构敢于放贷的重要保障。曾竹君预计,金融机构将在风险自担前提下,结合政府性担保、保险、融资租赁等多元增信手段,缓解抵押不足带来的风险。高政扬提出构建“财政担保基金与市场化保险的组合产品”,由政策性担保机构承担主要风险,商业保险覆盖特定细分风险。

陈毛川则建议对接国家融资担保基金及地方担保体系,构建“银行+担保+保险+财政”多方共担的风险缓释机制。此外,引入科技手段可为风控提质增效,通过大数据、物联网、人工智能(AI)等技术对技改项目开展动态监测,能提升贷后管理的前瞻性与精准性。

随着技术改造向纵深发

展,进一步释放政策撬动效应成为各界关注的重点。在补贴政策与金融支持联动方面,曾刚建议,探索“贴息前置”或“即申即享”模式,直接降低企业融资当期财务成本,同时引入政府性融资担保基金和保险机制构建风险共担体系。高政扬主张建立“补贴认定前置、信贷审批跟进的联动流程”,对已获财政贴息的项目,引导金融机构开辟审批绿色通道,形成财政小资金撬动金融大资本的杠杆效应。

跨部门协调机制的深化是另一重要方向。曾刚强调,协调机制应从“开会协调”走向“数据融合”,整合工信、税务、科技、电力等多部门数据,构建企业技术改造全景画像。曾竹君也建议完善跨部门项目清单及数据共享平台,并按不同行业和技术类型细化贴息比例和期限,探索与项目绩效挂钩的贴息方式,将补贴发放与项目落地、节能减排成效结合。

交通运输部布局“十五五”:从“规模扩张”迈向“内涵式发展”

中经记者 孙丽朝 北京报道

以党的二十届四中全会精神为指引,交通运输部近期在

北京市、云南省、福建省等地开展“十五五”交通运输规划座谈交流,明确未来五年行业发展核心转型方向。

交通运输部提出,“十五五”时期,要推动交通基础设施建设由大规模增量扩张向以优化增量、提质存量为主导的内

涵式发展转变,着力实现质的有效提升和量的合理增长。

在政策导向与全会精神激励下,交通行业企业及一线工

作者正积极投身创新实践,通过组建技术攻坚团队、突破“卡脖子”技术难题、培育新质生产力,以智能建造、智慧运维、绿

色转型等具体行动,为“十五五”交通运输高质量发展注入强劲动能,助力交通强国建设迈向新阶段。

中国交通“十四五”成就亮眼

在渤海湾的晨曦中,天津港第二集装箱码头的自动化岸桥正以厘米级精度抓取集装箱。数十台智能水平运输机器人(ART)在大数据规划的路径上穿梭,它们的运行轨迹在数字孪生系统“津鸿”的屏幕上,汇成流动的光带。

天津港集团数转办副主任、大数据中心主任曲明向《中国经营报》记者介绍,近年来,天津港不断加快数字化转型步伐。2021年,天津港历时21个月建成全球首个“智慧零碳”码头,以全新模式引领世界港口智能化升级和低碳发展。目前,全港集装箱大型装卸设备自动化占比

超88%,稳居全球港口首位。

这是“十四五”时期,中国交通行业加快自动化、智能化建设的一个缩影。

交通运输部部长刘伟2025年7月21日在国务院新闻办举行的“高质量完成‘十四五’规划”系列主题新闻发布会上表示,“十四五”时期,我国交通运输事业取得了历史性成就,综合交通运输体系建设实现了突破性进展,“6轴7廊8通道”国家综合立体交通网主骨架建成率超过90%,交通运输综合能力、服务品质、运行效率大幅提升,“人享其行、物畅其流”的美好愿景正在

加快实现。

交通运输部发布的数据显示,截至2024年年底,铁路营业里程达到16.2万公里,比“十三五”末增加了约1.6万公里,其中高铁增加了1万公里;公路总里程达到549万公里,增加了约29万公里,其中高速公路增加了3万公里;高等级航道通航里程达到1.76万公里,增加了1600公里;港口万吨级以上泊位2971个,增加了379个;颁证民航运输机场达263个,增加了22个。“十四五”前4年交通固定资产投资达到15.2万亿元,同比增长了23.3%。

刘伟表示,五年来,技术装备

更加先进。中国高铁、中国路、中国桥、中国港、中国快递等“中国名片”更加亮丽。深中通道创造了多项世界纪录,平陆运河、小洋山北集装箱码头等重大工程科技成果竞相涌现。CR450动车组发布,首艘国产大型邮轮正式运营,C919大型客机常态化商业运营。超过4000公里公路完成了智能化升级改造,电子航道图发布里程9950公里,自动化码头在建设规模、作业效率、技术水平上稳居世界前列。自动驾驶、智能航运、智慧物流蓬勃发展,无人机、无人车、无人船加快推广应用。

交通运输发展的主攻方向,巩固拓展优势、破除瓶颈制约、补强短板弱项,围绕完善现代化综合交通运输体系,加快建设国家综合立体交通网,突出一体化融合、安全化提升、数智化升级、绿色化转型,谋划一批重大标志性项目,力求取得突破。要推动跨区域跨流域大通道建设,推进交通基础设施更新和数智化改造,完善现代化都市圈综合交通运输体系,加强综合交通枢纽城市建设,深化交通物流降本提质增效。

四中全会精神激励交通产业工人创新突破

四中全会的胜利召开,在广大交通企业中也引发热烈反响。

中国铁建大桥局发展改革部总经理韩福堂对记者表示,四中全会立足新方位,部署“十五五”时期经济社会发展“12项战略任务”,锚定了发展方向、明确行动路径。中国铁建大桥局作为桥梁产业链链长企业,坚持将“12项战略任务”深度融入企业“十五五”规划编制,通过对标贯通、一体落实,持续构建“桥水相连、桥城相融、桥新相促”发展格局,

全面推进桥梁智能建造装备、智慧运维体系、新型高性能材料三大领域突破。

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十四个五年规划和2035年远景目标纲要》提出,巩固提升京津冀、长三角、粤港澳大湾区高质量发展动力源作用。

对此,天津港太平洋国际集装箱码头有限公司人士对记者表示,作为承担重要内外贸货物流通中转任务的枢纽码头,其深感责任重大。今后将以服务京津冀协同发展、共建“一带一路”等重大国家战略为

己任,积极抢抓绿色智慧转型关键期,坚持科技创新引领,坚持服务能力提升,加快世界一流智慧绿色码头升级版建设,奋力打造我国北方地区联通国内国际“双循环”的重要战略支点,持续推进高质量发展。

中铁九局电务公司特级技师孙宏义表示,四中全会将“发展新质生产力”摆在突出位置,这一要求与交通建设一线的创新实践高度契合。中铁九局电务公司聚焦技术改造、工艺革新与节能降耗等关键环节,组建跨专业“攻坚战队”,先后研发了接触网吊弦数控自动化加工装置、铁路行车双电源监控系统、5G物联网绿色智能供电系统等多项技术,推动传统施工与前沿科技深度融合,有效破解了一系列长期制约现场的“卡脖子”难题,显著提升了工程建设的质量与效率,以实际行动践行了四中全会“高质量发展”的要求。

“展望未来,我将继续以全会精神为指引,深耕专业领域,聚力技术攻关,在创新一线持续突破,为国家现代化建设贡献坚实的基层力量。”孙宏义表示。

“十五五”交通发展将更重结构优化与数智赋能

在近日举行的“十五五”交通运规划座谈交流中,刘伟指出,要切实把思想和行动统一到全会精神上来,坚决贯彻四中全会各项部署要求,确保全面落实到“十五五”规划中,落实到交通运输发展各方面全过程。

刘伟强调,科学编制好“十五五”规划,要准确把握“十五五”时期交通运输发展的阶段性特征,推动综合交通运输体系建设由综合推进向区域统筹布局、跨方式一体衔

接、跨领域深度融合转变,推动交通运输发展动能由主要依靠要素驱动向依靠结构优化、数智赋能、绿色转型协同驱动转变,推动交通基础设施建设由大规模增量扩张向以优化增量、提质存量为主导的内涵式发展转变,着力实现质的有效提升和量的合理增长。

一位地方政府人士对记者表示,预计“十五五”时期,交通投资将呈现稳中有降的态势,要有效盘活存量资产,形成存量资产和新增投