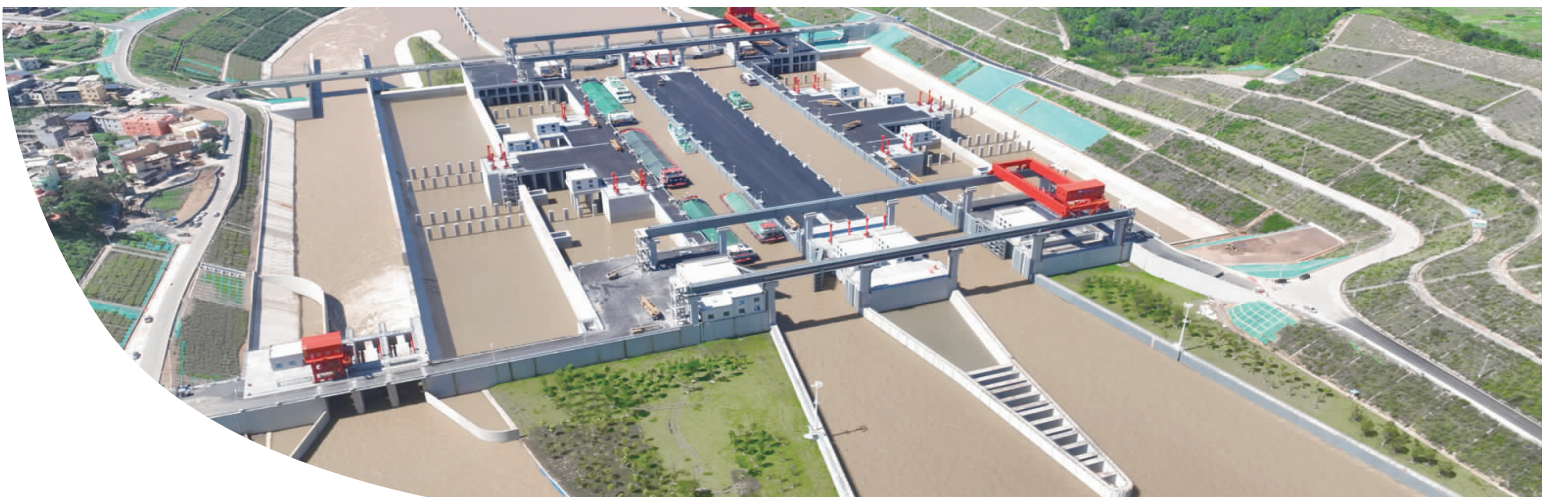




平陆运河通航在即 西南出海格局重构



多型船舶在马道枢纽船闸等待过闸。

平陆运河集团/图

中经记者 陈靖斌 南宁报道

9月16日，平陆运河将建成通航。这是新中国成立以来第一条国家层面统筹建设的通江达海运河工程。

作为西部陆海新通道骨干工程，平陆运河的货源组织已提前启动：重庆—六景站、湖南怀化—贵港站的铁水联运通道进入准备阶段，元明粉、工程机械配件被列入初期计划货物；广西区内，水泥、水泥熟料和煤炭的双向对流铁水联运项目也在稳步推进。通航后，接入西江航运网络的部分货物可选择向南进

西部陆海新通道：江海联运备航蓄势

“通道效能的充分释放，离不开干支航道、港口码头和铁路、公路集疏运设施协同配套。”

平陆运河全长134.2公里，北起南宁横州市西津库区平塘江口，向南经钦州灵山县陆屋镇，沿钦江进入北部湾，5000吨级船舶将循此新水道直抵大海。随着9月16日通航临近，平陆运河通航前的各项准备早已提前铺开。

今年4月以来，广西组织船公司、物流企业和货代企业，先后在云南、重庆及南宁、百色、贵港、柳州、崇左等重点货源腹地举行对接活动，累计超过1500家企业参加。相关工作已从通道推介转向企业和订单，下一步将采用“一企一策”方式，围绕价格、运力和运输方案逐企跟进落实。

铁路部门也已开始为新线路备货。据中国铁路南宁局集团有限公司介绍，铁路部门正在为珠三角港口经西江货源转北部湾港经平陆运河运输作准备，并与北部湾国际联运公司、陆海新通道重庆公司、湖南公司等达成合作共识。

初期计划已经具体到货类：重庆—六景站、湖南怀化—贵港站通道初期计划发运元明粉、三一重工机械配件；“柳州—六景—平陆运河—海南”线路拟运输水泥和水泥熟料，“北部湾港—平陆运河—贵港—柳州”线路拟运输煤炭，形成双向货流。

配套铁路货场同步启动扩能改

造。六景铁路货场自8月6日起实施集装化改扩建，预计9月30日完工后新增19个集装箱装卸货位，集装箱装车能力按每日作业4批计算可突破1万吨。2026年1—8月，六景、贵港、梧州3个站点到发量累计290万吨，同比增幅34%。这一数据是相关节点既有铁路业务的到发量，并非平陆运河通航后的运量。

货主是否真正改线，核心仍在于全程物流成本的综合比较。中经传媒智库专家、新智派新质生产力会客厅联合创始发起人袁帅在接受记者采访时直言：“货源在北部湾港与粤港澳大湾区港口之间的流向，不会单一由通道距离决定。”

产业配套、港口装卸、铁路短驳、船舶等待、航线密度、通关效率以及最终目的地，都会影响出海门户的选择。北部湾港靠近西南腹地和东盟市场，适合承接大宗物资、远洋贸易和江海联运货物；粤港澳大湾区港口拥有长期形成的远洋航线、货代生态、口岸服务和外向型产业配套，在高附加值货物和欧美航线方面仍具备比较优势。

陈耀据此判断，新的双向出海格局是“分流而非替代”。“西南不必再把鸡蛋放一个篮子。两广港口有望转向‘同一通道、分层服务’。”

广西还将升级完善“西江—平陆运河—北部湾港”一体化调度平台，采用“一次申报、统一计划、全线通行”的方式组织船舶过闸，并计划把船舶待闸时间从按天计算压缩至按小时计算。

“通道效能的充分释放，离不开干支航道、港口码头和铁路、公路集疏运设施协同配套。”黄国勋在发布会上向记者表示，跨方式、跨港口的衔接效率，将直接影响测算中的物流成本优势能否兑现。

560公里和50亿元背后，是西南地区出海格局由“单一偏东”向“东、南双向并进”的历史性拓展。中国社会科学院工业经济研究所研究员陈耀在接受记者采访时说：“平陆运河最核心的价值在于补齐西部陆海新通道的‘水运短板’，形成中国—东盟的江海联运主轴。”

在陈耀看来，平陆运河为西部陆海新通道增加江海联运这一骨干运输方式，西南腹地由此获得连接北部湾港和东盟市场的水运路径，其经济影响将从运输距离和物流成本开始，逐步传导至港口、园区和产业链。

两地港口能否顺利实现这一分工定位，关键在于规则体系和基础设施能否跨区域衔接。广西计划推动“一单制”“一箱制”联运，统一不同运输方式的货类代码、计费 and 理赔规则，推进铁路箱与海运箱互认，并选择钦州港—重庆、防城港—昆明、南宁—越南等5—10条具有代表性的“一单制”“一箱制”运行线路开展示范，实现“一次委托、一单到底”。

江船进入海港的制度障碍也在调整。钦州湾河海交界区被划定为全国首个“相当A级航区”，符合条件的内河船舶可以从西江干线经平陆运河驶入钦州港海港码头。海事部门还在研究制定锚地过驳安全监管规则，使内河船与海船未来可在锚地直接转运货物，减少靠泊和重复装卸。

广西还将升级完善“西江—平陆运河—北部湾港”一体化调度平台，采用“一次申报、统一计划、全线通行”的方式组织船舶过闸，并计划把船舶待闸时间从按天计算压缩至按小时计算。

“通道效能的充分释放，离不开干支航道、港口码头和铁路、公路集疏运设施协同配套。”黄国勋在发布会上向记者表示，跨方式、跨港口的衔接效率，将直接影响测算中的物流成本优势能否兑现。

河—北部湾—全国及东盟”的综合物流服务平台。

袁帅认为，随着商品和中间品双向流动加快，西南制造业可以更直接地对接东盟产业需求，东盟的特色资源和相关产品也能进入西南腹地。“临港加工、跨境物流、特色农产品双向流通、机电产品配套协作等领域，最有可能形成双向贸易与投资的新增长点。”

这种合作能否从货物贸易延伸至生产配套领域，需要观察西南产业园区与东盟产业合作园区之间能否形成稳定的订单、物流和投资联系。西南地区的资源加工和中间品制造，也可能通过运河对接两广的高端制造和外向型分销网络，形成连接“东盟地区—北部湾经济区—成渝经济区—粤港澳大湾区”的跨境跨区域产业链供应链。

据了解，为做好通航培育，从平陆运河通航之日起至2026年12月31日24时止，通行马道、企石、青年船闸的营运船舶暂免船舶过闸费；2027年1月1日起，按船舶证书记载的总吨位，以1元/总吨·次的标坝收费。

企业是否调整运输路径，要比较包括中转、等待和时间成本在内的全程运输经济性；适航船舶、江海联运泊位、进港铁路和稳定班轮也需要同步到位。“通航只是起点，‘有河有船有货、有产业有服务’才能真正释放红利。”陈耀说。

中国社科院工业经济研究所研究员陈耀：平陆运河通航重塑西南开放新格局

中经记者 赵毅 南宁报道

9月16日正式通航的平陆运河，打通珠江与北部湾两大水系，最核心的价值在于补齐西部陆海新通道的“水运短板”，形成中国—东盟的江海联运主轴，打开更便捷、更经济的战略通道，有利于深化我国同“一带一路”沿线国家的合作，推动西部地区进一步迈向高水平开放前沿。

此前，西部陆海新通道主要依托海铁联运班列运行，缺乏西南腹地直通海港的内河主干道。平陆运河作为新中国成立以来国家统筹建设的重大通江达海工程，实现西江干流与北部湾无缝衔接，让西部陆海新通道从单一铁海联运模式，升级为江海联运与铁海联运并行的全新格局。这彻底终结了广西临海

不通海、云贵川渝内陆货物曲线出海的长期困境，构建起“西南腹地—平陆运河—北部湾港—东盟”的直达水运通道，云南部分货物出海里程大幅缩减，物流成本可降低10%—20%，彻底重塑西南内陆出海格局，让西南地区从对外开放腹地转变为对接东盟的前沿阵地。

在港口协同发展方面，平陆运河带来的货源流动是分流而非替代，大湾区港口与北部湾港口并非零和博弈。大湾区港口拥有成熟的远洋航线网络、完善的口岸服务和丰富的外贸生态，仍是我国对接欧美远洋贸易的核心枢纽。而北部湾港口将聚焦东盟近洋贸易、西南腹地大宗货物运输及江海联运业务，与大湾区港口形成差异化分工、互补发展的良性格局。两广可通过航线错位、

货源分层、基建联动、机制协同四大路径深化合作，依托升级的西江航道、跨区域港口联盟和多式联运“一单制”，打通物流堵点，实现区域航运资源共建共享。

运河通航也将全面重构广西城市功能与产业布局，形成“首府引领、海港支撑、节点赋能”的江海经济新格局。南宁将从内陆首府升级为江海联运核心枢纽，集聚跨境贸易、航运服务、总部经济等产业；钦州升级为国际化门户港城，重点发展临港化工、新能源材料、港航物流等产业；贵港、柳州、百色等沿线城市依托水运优势，推动造纸、汽车制造、矿产加工等优势产业出海，沿线县域也将依托运河经济带培育临港特色产业，大宗资源加工、临港制造、跨境供应链服务成为优先受益赛道。

广西社科院东南亚研究所副所长雷小华：激活通道红利 赋能中国—东盟经贸协同

中经记者 赵毅 南宁报道

平陆运河将于9月16日正式建成通航，发展的核心在于将货源和订单优势转化为加工制造能力和生产性服务投资增量。

运河通航将重塑中国—东盟贸易运输组织模式。西南地区货物出海航程缩短560公里以上，综合物流成本下降18%—30%，每年预计节约运输费用超50亿元，既提升了我国工业品出口东盟的竞争力，也降低了东盟原料、农产品进入国内内陆市场的成本。待班轮航线运营成熟后，企业可进一步扩大采购规模，形成稳定的贸易订单。其中，大宗货物将率先受益，进口以煤炭、木片、天然橡胶为主，出口集中在钢材、铝材、建材等品类；机械设备、家具等集装箱货物将随航运配套体系完善逐步释放增长潜力；冷冻生鲜则取决于冷链设施与通关条件的完善程度。整体来看，短期将释放大

宗货运红利，中期拓展制成品贸易，远期构建建产城融合的制度型开放格局。

越南、泰国、马来西亚、印尼具备较大的货源增长潜力，新加坡则侧重发挥国际中转与航运服务功能。越南木片、泰国橡胶、马来西亚棕榈油等货源，只有经北部湾港接入运河，才能形成有效货源。目前，柳钢、五菱汽车已有相关外运业务，重庆、怀化等地也通过铁路向运河输送货物，印证了内陆与东盟之间的现实物流需求。越南及其他中南半岛国家也希望借运河拓宽产品进入中国内陆的通道，降低采购中国零部件设备的成本，同时期盼稳定的班期、完善的通关仓储冷链配套。

在RCEP与中国—东盟自贸区3.0框架下，运河将推动内陆企业深度参与东盟产业分工，带动采购、加工、分销网络重构。依托区域累积原产地规则、贸易升级制度红利，深化“东盟原料—中国加工”“中国零部件

—东盟生产”双向分工模式，带动仓储、分拨、加工领域的投资增长，广西将成为制度红利与通道红利的交汇节点。

同时，平陆运河与中老铁路形成功能互补。平陆运河适配大批量、低成本的水运货物，联通东盟沿海市场；中老铁路深入中南半岛腹地，适配交期紧张的订单。企业可根据货物批量、交付周期灵活选择运输方式，多通道互为备份，增强供应链韧性。

值得关注的是，区域港口竞争属于市场常态，关键在于引导差异化定位、推动良性竞合。北部湾港口主攻江海联运与临港产业；东盟港口做好本地货源组织与分拨；新加坡枢纽港口做强国际中转服务。通过打通多式联运，衔接、推广“一单制”“一箱制”，扩容升级港口联盟，共建冷链、保税物流等配套设施，把中国—东盟自贸区3.0版的升级红利转化为落地项目，构建优势互补的中国—东盟港口物流体系。

中国(深圳)综合开发研究院资深研究员宋丁：打通江海阻隔 激活西南出海新通道

中经记者 赵毅 南宁报道

平陆运河即将通航，放在全国综合交通运输格局下看，意义十分重大。

我国沿海从渤海、黄海、东海到南海，多数省份都拥有通江达海通道，但过去西南北部湾片区长期存在江海隔断的短板。西南内河航运物资出海，需要绕行数百公里经大湾区，既加大珠江口航道压力，也抬高了西南地区货运的时间与物流成本。这条100多公里的运河打通江海，直接补齐了我国南部沿海这一短板。

近年来，我国对东盟贸易增速持续走高，中美贸易占比有所

收缩。平陆运河开通后，广西及周边西南省份物资可经运河从北部湾出海，直达东盟，还可继续南下通达澳洲、非洲等市场，进一步释放中国—东盟贸易增长潜力。

不少人担忧运河会分流货源，与粤港澳大湾区港口形成激烈竞争。实际上无需过度焦虑：国际贸易总量持续增长，平陆运河相当于新增一条南向水运通道，能够有效分担珠江口航运压力，两广航运并非零和博弈，而是形成运力互补、共享通江达海资源的协同格局。水运本身是成本最低的大宗货运方式，平陆运河可通行5000吨级船舶，为西南新增了一条低成本的内江联运通道。

平陆运河还将强化南宁的区域中心城市地位。作为中国—东盟博览会永久举办地，南宁依托运河联动北部湾钦州、防城港、北海三市，城市间经贸联系将更加紧密，北部湾港口群在我国南部沿海的影响力也将提升。

同时，北部湾三市可以依托平陆运河，结合自身资源禀赋与产业基础，重新调整优化产业布局。城市之间既有竞争，更要立足分工、优势互补，实现区域共赢发展。公路、铁路、高铁已经构建起陆路通道，平陆运河开辟海陆联运新线路，依靠水运低成本优势，将持续提升西南片区面向东盟开放的综合效率。