

平陆运河启新程 中国—东盟经贸合作迎新机

中经记者 郝亚娟 杨井鑫
南宁 北京报道

9月16日,平陆运河建成通航。这是新中国成立以来第一条由国家层面统筹建设的通江达海运河。作为连接西江水系与北部湾港的重要水运通道,平陆运河建成通航后,不仅将深刻改变广西

畅通向海通道 提升产业协同水平

当物流瓶颈被打破,中国与东盟之间的产业分工就有了更精细协作的可能。

平陆运河始于南宁横州平塘江口,经钦州灵山县陆屋镇一路向南,从北部湾出海,全长134.2公里,可通航5000吨级船舶,是目前世界上通航等级最高的江海联运运河。初步测算,西南货物经平陆运河出海,较传统路径可缩短内河航程约560公里,物流成本可降低18%—30%。

平陆运河通航后,将进一步畅通西南地区通往东盟的水运通道。中国的机电产品、工业原料可以更高效地抵达越南、柬埔寨等东盟国家,东南亚的水果、水产及其他农产品,也有望沿内河航运更便捷地进入中国。

通道的变化,让不少中国企业看到了新的市场机会。在东博会现场,合肥星际方舟智能科技有限公司(以下简称“星际方舟”)的展台前围满了人。展台上,多系列AI智能分选设备及解决方案亮相,围绕果蔬、矿石等产业场景,展示人工智能技术在生产加工环节中的应用。

“东南亚拥有丰富的农业和矿产资源,但不少企业在实际生产中仍面临分选标准化程度不高、生产效率受限等问题。”星际方舟CEO毛晓楼接受记者采访时表示,针对东南亚沃柑、百香果等热带水果规模化加工中的分选难题,公司展出的果蔬分选设备融合AI深度学习、高精度视觉识别、多光谱成像和3D建模等技术,可对果品的颜色、尺寸、外形、糖度及表面缺陷进行一体化检测并识别不良果品。

发展格局,也将对我国西南、中南地区乃至全国开放发展产生重要影响。同时,它还将进一步畅通中国与东盟之间的交通物流联系,为双方经贸合作注入新动力。平陆运河通航次日,第23届中国—东盟博览会(以下简称“东博会”)开幕。东博会期间,《中国经营报》记者采访多家参展企业



船舶陆续下行驶离企石枢纽右线船闸。

平陆运河集团/图

“东盟市场拥有巨大的产业潜力,本次东博会让我们能够直接面对海外客户,了解他们在真实生产中的需求。这不仅是产品展示的窗口,也是企业与海外市场进行双向对接的重要纽带。”毛晓楼告诉记者,“同时,对于星际方舟这类大型成套智能装备来说,平陆运河打通的江海联运通道,大幅降低了大件设备出海运输成本,助力企业更顺畅地把分选设备运往东南亚,抢抓东盟产业升级机遇。”

看好东盟市场机遇的,不只是智能分选设备企业,哥伦布智能(GLOBL Intelligent Technology)海外总经理周丁博士告诉记者,公司专注于托盘搬运机器人及智能仓储系统的研发、设计与制造,产品广泛应用于冷链、食品、医药及制造业等领域。

“东盟国家盛产水果,随着平

及相关人士了解到,平陆运河通航成为参展企业和市场主体关注的热点。多位受访者表示,依托平陆运河通航带来的通道优势,中国与东盟之间的贸易往来和产业协作有望迎来新的发展空间。今年是中国—东盟建立全面战略伙伴关系5周年。当前,双方经贸联系日益紧密,合作基础不断

陆运河通航,相关产品有望以更快、更低成本销往中国。对于水果运输而言,制冷环节十分重要。运输距离和时间缩短后,市场对冷藏、保鲜、仓储等配套设备的需求也有望随之增加。这次参加东博会,我们希望重点对接东盟地区的冷链物流、食品加工和工业仓储需求,推动中国智能仓储装备走向海外。”周丁表示。

企业的期待,折射出平陆运河通航带来的更深层效应。东盟经贸促进会会长波尚琅对记者表示,平陆运河的通航将带来三方面意义:首先,它将“地理阻隔”变成了“通江达海”。长期以来,中国西南的货物出海要绕行珠江口,多走500多公里。平陆运河通航后,西部货物经北部湾出海,航程得以缩短近600公里,物流成本降低18%—30%。这意味着东盟橡胶、

夯实。在国务院新闻办公室举行的新闻发布会上,海关总署新闻发言人、统计分析司司长吕大良介绍,我国与东盟已经连续多年互为第一大贸易伙伴。上半年,我国对东盟进出口4.34万亿元,增长了18.2%。其中,二季度进出口2.37万亿元,同比增长20.2%,已经连续10个季度实现增长。

棕榈油、水果进入中国西部市场,中国西南工业品、农产品走向东盟,都获得了一条运距最短、成本最优的通道。

其次,平陆运河为东盟国家带来了实实在在的增长机会。东盟企业将能够以可承受的成本,直接触达中国西部广阔的内陆消费群体,这意味着东盟在中国市场的参与方式,从“沿海渗透”转向“纵深布局”,从“单一出口”转向“通道经济”。

最后,这条通道正在重塑区域合作的逻辑。当物流瓶颈被打破,中国与东盟之间的产业分工就有了更精细协作的可能:东盟的农产品、原材料可以更顺畅地进入中国西部加工基地,中国西部的工业品、装备和技术也可以更便捷地走向东盟市场。这种双向流动,将推动双方从传统的贸易往来,走向产业链层面的深度嵌合。

强化区域联动 拓展开放合作新空间

伴随中国南向开放持续推进,中国与东盟双边贸易联系不断深化,中间品贸易快速增长,这是区域价值链深度整合的重要表征。

平陆运河的通航,不仅意味着一条水运通道的建成,更意味着西南地区与北部湾、海南自由贸易港以及东盟市场之间的联系进一步加强。随着通道效应、产业效应和开放效应逐步释放,中国与东盟的区域合作有望从贸易往来进一步拓展至产业协同、规则衔接与市场融合。

谈及平陆运河对中国—东盟经贸合作的影响,广西壮族自治区党委常委、副主席卢新宁在9月初国新办新闻发布会上,用“三个一”来概括:打通一条双向奔赴的“经济大动脉”,中国西南腹地和东盟之间的运距缩短了560公里,物流成本降低18%—30%;形成一个跨境产业合作的生态系统,中国西南地区与东盟国家的资金、技术、人才、劳动力等要素将进一步汇聚,催生新的跨境投资和产业合作项目,让区域产供应链更高效、更深度融合;打造一个面向世界的“开放枢纽”,平陆运河向南通江海,极大提升中国和东盟的区域合作能级,向北对接欧亚,把中国—东盟合作和“一带一路”沿线串联起来,打开区域开放格局,使沿线的港口和通道都从中受益。

复旦大学经济学院教授、复旦大学亚洲经济研究中心主任及全球投资与贸易研究中心主任袁堂军对记者表示,从制度层面看,在当前国际局势调整的背景下,东盟是中国外贸布局的重点方向。从全球范围看,东亚地区长期处于中心位置,加之东盟部分国家如越南,经济产业结构调整十分迅速,物流压力随之增加。因此,平陆运河通航,无论从整体布局,还是从产业进一步一体化、区域经济发展的角度看,其正面影响都相当显著。

从区域经济发展的角度,袁堂军进一步指出,《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)与“一带一路”两大框架相互支撑,其中基础物流的互联互通尤为关键。在RCEP经贸规则框架下,RCEP自身已形成一系列经贸规则,规则体系已基本具备。如今,随着这一基础设施的建成,将进一步加快推动RCEP区

域一体化进程。对于国内企业而言,平陆运河不仅打通了西南地区连接北部湾港及东盟市场的便捷出海通道,也为企业承接产业转移、拓展东盟市场提供了新的基础设施支撑。

南宁市人民政府官网数据显示,今年1—7月,南宁市平陆运河经济带重点实施区域新签5000万元以上项目148个,涵盖新能源及电池、船舶等高端装备制造、林产品加工、人工智能等领域。

对于东盟企业而言,平陆运河通航后,则有望打开连接中国西南内陆市场的新空间。海南省开放型经济研究会会长李世杰对记者表示,平陆运河通航后,东盟企业拓展中国市场迎来多重机遇。其一,水运成本优势显著,东盟橡胶、农林产品、工业零部件可以经北部湾港转入运河内河航运,低成本直达西南广阔内陆市场,突破原有沿海港口辐射局限。其二,依托桂琼两地的经济联动与自贸港的政策红利,来自东盟的市场主体可以搭建面向中国内陆的供应链分拨节点。其三,通道便利带动跨境产业合作,东盟企业可以就近参与西南产业配套,依托稳定物流通道扩大对华中间品供应,深耕中国内陆消费与产业市场。

“伴随中国南向开放持续推进,中国与东盟双边贸易联系不断深化,中间品贸易快速增长,这是区域价值链深度整合的重要表征。这表明中国与东盟国家的贸易已从传统终端消费品互通,转向跨境上下游协同生产;各国依托自身比较优势参与产业链分工。持续扩大中间品流动,也强化了中国与东盟产业互嵌度,提升了全球范围的区域供应链韧性,降低外部冲击带来的断链风险。同时,中国南向开放战略依托物流通道建设释放贸易潜力,推动生产标准、技术要素跨区域流动,加速跨境产业集群培育,推动区域产业由简单经贸往来迈向深度融合,也为平陆运河及其他重大通道带来持续的货流与产业需求。”李世杰说。

京九大动脉30载 谱写革命老区振兴新篇章

陈梦竹 中经记者 路炳阳 孙丽朝 北京 麻城 赣州 南昌 深圳报道	车沿着钢轨呼啸往来。作为国家“八五”头号重点工程,京九铁路北起北京西站、南抵香港九龙,全长2397公里。线路行至万安县后向东拐入兴国县,形成了	京九铁路大拐弯——“兴国弯”,赣南大片土地由此结束了不通铁路的历史。	30年来,京九铁路累计发送旅客17.7亿人次,运送货物10.53	亿吨。其中,江西革命老区段累计发送旅客10.7亿人次、货运13.65亿吨。它早已不是一条简单的交通通道,更是重塑我国南北要素流动、改写革命老区经	济地理、连通内地与港澳的经济纽带。
在大别群山与赣中南山地沟壑之间,复兴号动车组与普速列				金秋时节,《中国经营报》记者沿京九铁路一路向南,途经麻城、南昌、兴国、赣州,最终抵达	深圳站。这条以打通革命老区对外通道为初心的铁路,已经完成从单线到复线、从内燃机车到电力机车、从普速“绿皮”到“复兴号”动车组并行的迭代升级。

钢轨织就南北通衢 重构区域流通成本格局

1996年9月1日,京九铁路全线正式通车。通车之初,受时代条件限制,线路基础薄弱,内燃机车担当主力牵引,站场设施简陋,大量区段依靠人工扳道、肉眼巡线。30年后,京九全线完成复线铺设、电气化改造、六次大提速,无缝线路、CTC调度集中系统、大型养路机械、无人机巡检相继落地,运输效能实现质的飞跃。

“1996年9月1日通车那天,不少乡亲步行几十公里,就为亲眼看看呼啸而来的火车。”中国铁路武汉局集团有限公司麻城工务段浠水桥梁工区工长王朝东向记者回忆起当时通车的场景。1996年上半年,京九铁路尚在建设期,他便来到大别山,一张草席、一个饭碗就地安营扎寨,亲历了这条线路从建设到运维的完整变迁。

地处京九铁路湖北段核心位置的麻城,见证着铁路硬件翻天覆地的变化。麻城车务段麻城站站长江模钢介绍,铁路刚开通时,站场作业条件简陋,采用人工联控控制。如今升级为CTC调度集中,道岔实现远程电动操控。全线电气化改造完成之后,货物列车牵引重量从3500吨提升至5000吨,部分区段最高运营时速达到160公里。

线路硬件升级直接带来货运成本显著下降,这对于深藏于大山中的资源型县域意义重大。麻城是国内知名花岗石之乡,石材是当地支柱产业,过去外运高度依赖公路运输。在运输过程中,会面临堵车、道路损耗、倒装转运等问题,加重企业经营负担。2026年5月,麻城石材铁路专线正式投运,无缝对接京九干线,打通了“矿区—园区—铁路—全国”的物流链条。

“石材从矿山直接装上火车,省去公路短驳、反复倒装环节,综合运输成本下降约20%。”湖北元亨石业副总经理黄哲龙表示。相关数据显示,该专线年运量可达1000万吨,承担当地一半石材外运任务,产品销往欧美、中东80多个国家和地区,2025年麻城石材产业总产值达276亿元。

向南进入江西,省境内京九铁路同样完成大规模改造升级。作为京九线上唯一省会车站,南昌站已焕然一新。中国铁路南昌局集团有限公司南昌站客运车间党总支书记杨伟介绍,1996年南昌站年发送旅客仅460万人次。2025年南昌站、南昌西站、南昌东站合计发送旅客4983.62万人次,增速超10倍,形成“三主两辅”的枢纽格局。

从京九普速干线,到昌赣、赣深等京港高铁分段陆续通车,江西省形成普速和高铁双通道。两条“兴国弯”成为京九铁路上特殊的印记。而此前京九铁路特意改线绕路,后续昌赣高铁再次为兴国绕行设站。

兴国站站长刘琦介绍,当前广东、福建方向客流占到车站客流近一半,已经形成大湾区“周五出发、周末研学、周日返程”的周末出行模式;当地红兴谷研学营地总投资12.8亿元,已累计接待研学学生40万人次、游客180万人次,暑期研学团队中七成客源来自粤闽等地。2025年,兴国全县接待游客1657.81万人次,红色研学产业借铁路通道实现爆发式增长。

京九铁路南端平湖南综合物流枢纽完成从编组站到国家级多式联运枢纽的蜕变。中国铁建平湖南项目总工程师杨磊介绍,30年前,这里只是京九配套编组站,靠人海战术抢工期。如今,升级为全国单体规模最大铁路上盖项目,总投资90.39亿元,运用BIM数字拼装现代化建造工艺。截至2026年8月,平湖南累计开行中欧班列1122列,出口货值289亿元,向北承接京九内陆货源,向南对接盐田港出海,区域综合物流效率提升30%。

铁流激活老区动能 人流货流催生产业活力

路网打通后,人流、物流、资金涌入曾经封闭的革命老区,资源禀赋转化成产业收入。沿着京九铁路从大别山腹地到赣中南山区,铁路带动红色文旅、特色农业、加工制造业等产业齐头并进,一批县域经济产业借通道优势实现跨越式发展。

大别山腹地的乘马岗镇,是著名的“中国第一将军乡”,在册烈士5938人,走出26位共和国开国将军。过去受制于交通闭塞,丰厚的红色资源并不为大众所知,京九铁路通车后,彻底提升了当地对外可达性。

“京九铁路在麻城设站,是麻城发展史上最关键的转折点,把一座闭塞山区县城变成鄂豫皖三省交界交通枢纽。”麻城市发改局三级调研员占拥平给出一组对比数据:1996年麻城GDP仅18.39亿元,2025年达到539.06亿元;城区建成区面积由7平方公里拓展至46平方公里。

乘马岗镇党委书记程慧泉介绍,依托铁路带来的客流红利,当地连片打造的50平方公里大别山红军公园,已经建成15个主题展馆,修缮了7位开国将军故居。红色文旅带动周边农家乐、民宿蓬勃兴起,开发八大系列60余款文创农特产品,2025年全镇接待游客突破30万人次,文旅综合收入超5300万元。

同在大别山区的河南新县田铺大湾,依托京九铁路延伸高铁网络,发展乡村创客文旅经济。田铺乡党委副书记、乡长黄智博介绍,当地成功探索的“党支部+合作社+运营公司+农户”模式,已经吸引了不少返乡青年创业,开办文创工坊、民宿农家乐20余家。2025年接待游客65.3万人次,旅游综合收入达2468.3万元,不少返乡创业者依托旅游客流带动本村村民就近就业。

京九铁路线上,三对公益性慢火车风雨无阻坚守三十载,成为大山深处的民生底座。6025/6026次(麻城—九江)、8332/8331次(麻城—淮滨)、8324/8323次(信阳—固始),区间最低票价仅1元,全程最高票价27.5元。沿线农户可搭乘列车外销白菊、油茶、麻城鱼面等土特产。慢车守住的是山区百姓出行与农产品外销的兜底通道。

铁路继续向南进入江西省,京九铁路串联起万亿级产业走廊。京九(江西)电子信息产业带沿着九江、南昌、吉安、赣州铺展开来,2025年产业规模达到1.24万亿元。赣州国际陆港依托京九干线常态化开行中欧班列与铁海联运班列,南康家具借铁路通达全球,产业集群产值接近3000亿元。

视线转向定南。这里依托赣

深高铁,把足球运动做成县域特色产业,大湾区球迷可以周末乘坐高铁前来观赛。相关数据显示,2025年当地文体旅综合收入突破55亿元。除此之外,“无人机+高铁快运”新模式落地。高山农场农产品通过无人机转运至高铁站,走高铁快运直达大湾区市场,打通农货出山“最初一公里”。

深圳站负一层深港融合商业街,衔接罗湖口岸,平日客流16万人次,节假日突破20万人次,香港游客消费占比超80%,京九铁路把内地与香港的人员往来、消费生活紧密联结在一起。历史上的“三趟快车”,48年开行4.1万余列,保障香港鲜活副食品供应,如今深圳工业站三趟快车研学基地,把这段时代记忆留存下来。

站在京九铁路30周年的时间节点回望,“兴国弯”的初心还在延续,沿江高铁合武段、阜黄高铁阜黄段推进,麻城即将形成“三站并存、五条干线、六向放射”的枢纽格局。

列车继续呼啸南下北上。30年前,它带着国家对革命老区的关怀而来,打破大山的禁锢;30年后,普速与高铁交错飞驰,这条钢铁大动脉,持续重塑区域要素流动格局,为革命老区振兴、内地与港澳协同发展提供实实在在的支撑。