



▲流經廣西欽州市區的平陸運河，越近大海越寬闊。

▲平陸運河馬道樞紐，船開運行控制精度達毫米級。

新華社



▲馬道樞紐閘室長300米、寬34米、高約10層樓。

新華社



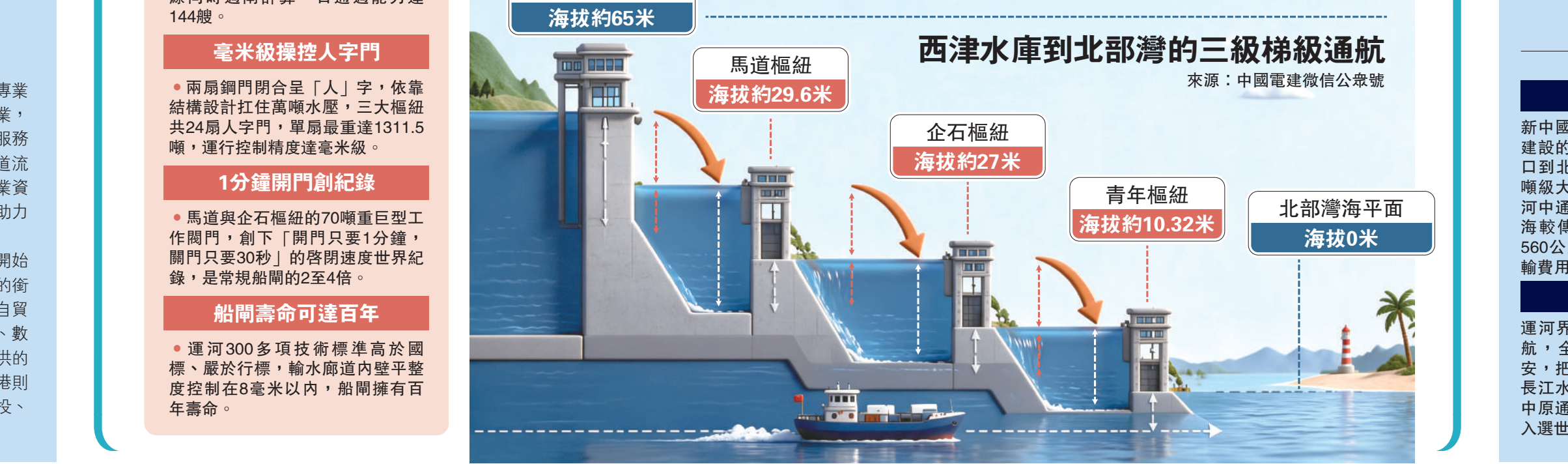
中國—東盟貿易擴容 香港服務業如魚得水

如果一條運河首先解決了「貨怎麼走」，還應長期關注其如何「重構經濟關係」。廣西社科院東南亞研究所副所長雷小華表示，理解平陸運河的長遠價值，不能只看一條水路增加了多少運力，更要看到它對通道、產業、制度和創新帶來的連鎖影響。

通道變化還會向產業鏈傳導。雷小華表示，可以將「平陸運河經濟帶」理解為一條由廣西向外延伸的「葉脈」，以運河為紐帶，推動中國西南、廣西與東盟之間形成新的產業分工。運河承載的因此不只是貨物，也可能是產業鏈、供應鏈和投資關係的重新組合。

而當這種產業分工進一步跨越區域、連接國內外市場，單靠一條運河通道顯然還不夠，貿易、金融和專業服務等環節同樣需要跟上。平陸運河解決「貨如何流通」，粵港澳大灣區尤其是香港，則可以補齊貿易鏈條上的高附加值環節。暨南大學經濟學院教授、特區港澳經濟研究所副所長謝實創判斷，香港作為連接內地與國際市場的「超級聯繫人」，重點並非與沿海港口爭奪貨物吞吐量，而是挖掘貿易擴容帶來的服務紅利。借助前海、橫琴、南沙合作平台，香港的船

世界同類運河中通航能力最強 平陸運河明啟用 打通西南出海口



▲近日，平陸運河進行船舶通航要素綜合演練，參與演練的船舶駛入欽州水上服務區。

新華社 參

世紀工程

9月16日，新中國成立以來第一條國家層面統籌建設的通江達海運河工程——平陸運河即將通航。平陸運河是西部陸海新通道骨幹工程，直接形成廣西及西南地區通往東盟方向運距最短、成本更優、效率更高的出海通道，江海直達船可全程不換船、不中轉，從內河港口直通我國沿海港口和東盟國家主要港口，促進西南腹地從「內陸末梢」走向「開放前沿」，推動西部地區與高質量共建「一帶一路」有機銜接。

平陸運河於2022年8月28日開工建設，北起南寧橫州市西津庫區平塘江口，南經欽州靈山縣陸屋鎮，沿欽江直通北部灣，全長134.2公里，按內河Ⅰ級航道建設，可通航5000噸級船舶。

平陸運河承載着多項國家級、世界級「之最」。首先是最新，它是新中國成立以來第一條國家層面統籌建設的通江達海運河工程。從平塘江口到北部灣，一條全新的水上大動脈就此打通。其次是最強，5000噸級大船可一路暢行，是世界同類運河中通航能力最強的運河。以後，廣西和我國西南地區的貨物從當地出海，較傳統路徑出海要少走內河航程560公里以上，每年可為社會節約運輸費用超50億元人民幣。再者最大，它是國內土石方工程量最大的交通工程，土石方總開挖量達3.15億立方米，差不多是三峽樞紐的3倍。馬道樞紐還藏兩個「最」。它是世界省水船閘落差最高的內河省水船閘，上下游最大落差29.6米，相當於10層樓高；它同時是世界內河省水船閘規模最大的船閘，閘室長300米、寬34米，面積抵得上1.5個標準足球場。這些「最」的背後，是技術，是勇氣，更是平陸運河硬核實力的真實體現。

大公報記者 曾萍

從「0」到「1」技術突圍 通航5000噸級船舶

開山、築壩、修閘，歷時四年，全長134.2公里的平陸運河從圖紙落地成為現實，亦是一場從無先例可循到形成自主技術體系的探索。作為新中國成立以來建設的第一條大型江海聯運運河工程，平陸運河建設之初，沒有成熟經驗可以照搬。「我們基本上是從零開始。」廣西平陸運河建設有限公司副總經理、總工程師潘劍說。四年建設過程中，如何讓近30米落差產生的巨大水流能量得到控制，同樣是一道難題。建設團隊通過複雜輸水廊道和消能結構，對水流進行層層調節，保障船舶安全、平穩過閘。工程沿線還有最高達188米的超高邊坡，以及約3.15億立方米的土石方開挖量。針對這些難題，建設團隊通過工程措施與智能監測結合等方式逐一攻關。目前，平陸運河已取得1項世界首創、4項世界之最等標誌性成果，並形成了一批自主技術成果。

而在潘劍看來，工程的價值早已超越開挖河道本身。「工程建成之後，打破山水地理阻隔，重塑西南地區出海大通道，把西南內陸、北部灣港口與國際海上航路串聯起來，陸海聯動的通道優勢得到充分釋放。」

大灣區承接高附加值服務 助力拓展東盟市場

雷小華續指，「江海直達」並不只是簡單地把船從江裏開到海裏，而是要求內河港口、海港、鐵路、公路之間形成更加高效的銜接。隨著平陸運河運行，物流標準、通關流程、單證體系等也需要進一步銜接，提升多式聯運效率，進一步節省物流成本和時間。

暨南大學經濟學院教授、特區港澳經濟研究所副所長謝實創表示，物流成本約束的鬆動，將首先影響造紙、建材、新能源上游材料等產業。過去，受運輸成本影響，一些產業向廣西及西南轉移的動力不足；運河通航後，原料及產品可以通過水運出，廣西承接相關產業的條件隨之改善。

由此，一個以運河為紐帶的產業分工網絡可能逐漸形成：西南提供礦產、能源、農林產品等資源；廣西承接加工製造；大灣區發揮研發設計、品牌運營、高端製造和現代服務優勢，共同面向東盟市場。因此，運河更可能改變西南產業的落點，出海方式從「單一路徑」走向「多通道選擇」。與老鐵路相比，平陸運河更適合礦產、能源、糧食、建材等大宗貨物，兩條通道一陸一水、優勢互補，共同拓展西南面向東盟的開放空間。

「物流打開的是可能性，產業生態才決定能不能留住企業。」謝實創提醒，廣西還需要完善產業鏈配套、人才、營商環境和多式聯運體系，避免出現「運河通了、物流卻沒有真正暢通」的情況。

平陸運河

新中國成立以來第一條國家層面統籌建設的通江達海運河工程，從平塘江口到北部灣，全長134.2公里，5000噸級大船可一路暢行，世界同類運河中通航能力最強，我國西南貨物出海較傳統路徑出海可少走內河航程560公里以上，每年可為社會節約運輸費用超50億元。

運河界「活化石」，公元前214年通航，全長36.4公里，坐落在桂林興安，把湘江和漓江「接」到一起，把長江水系和珠江水系連起來，是古代中原通往嶺南的交通大動脈，2018年入選世界灌溉工程遺產。

京杭運河

全長約1700公里，把海河、黃河、淮河、長江、錢塘江五大水系串成一串，是全球公認最長的人工運河。黃河以南的河段至今還在高效通航，大宗物資貨運一年南來北往。

蘇伊士運河

1869年通航，全長193.3公里，把地中海和紅海「縫」在一起，扼守全球約12%的海運貿易量，貨輪不用再繞非洲南端的好望角，歐亞航程大幅縮短。

美因—多瑙運河

1992年通航，全長171公里，像一根「拉鏈」把萊茵河和多瑙河兩大水系「拉」到了一起。

阿爾貝特運河

比利時工業重鎮列日到安特衛普間的「水上傳送帶」，年貨運量約4000萬噸，是當地工業生命線。

巴拿馬運河

1914年通航，全長約80公里，把中美洲「腰」上鑿開一條通道，把太平洋和大西洋連在一起，讓船不用再繞南美洲最南端的合恩角，兩大洋之間最多能省下1.5萬公里航程，比地球赤道一圈的三分之一還長。

靈渠

運河界「活化石」，公元前214年通航，全長36.4公里，坐落在桂林興安，把湘江和漓江「接」到一起，把長江水系和珠江水系連起來，是古代中原通往嶺南的交通大動脈，2018年入選世界灌溉工程遺產。