

平陸運河今通航 航區正式公布

嚴格生態保護 大公報記者實地探訪動物「生命天橋」

平陸運河9月16日正式建成通航。9月15日，平陸運河航區正式對外公布，運河內河段自起點至河海分界，即廣西南寧橫州市平塘江口至G75蘭海高速欽江大橋，暫定為「內河B級航區」。這標誌着新中國成立以來，第一條國家層面統籌建設的通江達海運河的航區體系全面確立。

在平陸運河通航前夕，大公報記者實地走訪了平陸運河分水嶺段的生態廊橋，這是內地首座跨運河的陸生野生動物專屬通道橋。這座不走車、不走人的「生命天橋」，最大程度還原原生山林環境，貫徹生態保護，供穿山甲、野豬、豹貓等動物自由遷徙穿行。

大公報記者 曾萍



平陸運河通航

據了解，中國內河船舶航行區域按水文、氣象條件分為A、B、C三級，等級越靠前，風浪條件越複雜，對船舶安全技術標準要求越高，其中A級航區對船舶結構、穩性、安全設備等要求最高。

河海無需換船中轉 提升物流效率

平陸運河航區體系形成梯度銜接的通航格局，即運河內河段、上游鬱江段為B級航區，下游欽州灣河海交界區為「相當A級」航區。B級及以上航區級別船舶可在運河內河段合法航行，若要繼續出海進入欽州灣河海交界區，需滿足內河A級技術條件要求。

據悉，航區劃定後，符合條件的內河船舶可經運河直航欽州灣河海交界區，無需中途換船中轉，大幅提升物流效率。此外，航區劃定將顯著降低物流成本。平陸運河建成通航後，中國西南地區貨物經運河出海較經傳統路徑出海縮短內河航程560公里以上，綜合物流成本可降低18%至30%。

沿線陸上水下 設多處生態通道

這條承載着西南地區通江達海夢想的超級航道，在追求通航效益的同時，也把生態保護擺在了工程建設的重要位置，其中最具代表性的便是專為野生動物搭建的「生命天橋」。

大公報記者站在平陸運河分水嶺段的生態廊橋上，腳下是雨後微潤的黃泥路面，沒有硬化瀝青的冷硬，泥土裏鑽出細碎的草葉，順着橋身向兩頭的山林鋪展。橋面上錯落栽種着小葉榕、青岡櫟等本土樹苗，不少樹幹還支着三角加固木架，嫩枝疊着新葉，正慢慢織出一道橫跨運河的綠廊。

該橋全長240米、寬20米，主橋跨徑130.2米，採用上承式鋼筋混凝土箱型拱橋設計，既能跨越5000噸級航道、不影響通航，又能適配複雜地形，實現工程建設與生態保護的雙向平衡。

平陸運河穿行丘陵農田地帶，沿線棲息着數十種國家重點保護野生動物。據介紹，為避免航道開挖割裂動物棲息地，項目在環評階段就專門規劃了這座「生命天橋」：橋面鋪覆厚層本土泥土，栽植食源樹種與灌叢，最大程度還原原生山林環境，供穿山甲、野豬、豹貓等動物自由遷徙穿行。除此之外，沿線還結合涵洞、橋樑布設了多處小型生態通道，兼顧兩棲、爬行類和小型獸類的通行需求。

水下也同樣有貼心設計，青年樞紐建成國內首創複合型魚道，總長487.4米，創新採用「豎縫式主魚道+鰻魚道」雙通道設計，精準適配不同體形、不同習性的水生生物。

在平陸運河134.2公里的建設沿線，從開挖土石方的循環復用，到原生古樹的保護性搬遷，再到為山野生靈專屬搭建的遷徙廊橋，生態保護的考量早已滲透進每一處工程細節。

▼為避免航道開挖割裂動物棲息地，項目專門為野生動物遷徙建設「生命天橋」。圖為平陸運河上的動物專屬通道橋。

大公報記者 曾萍攝



內河船航區劃分

內河船舶航行區域根據水文、氣象條件劃分為A、B、C三個等級，字母越靠前，風浪越大，對船舶的安全技術要求越高。根據《航區劃分規則》，A級航區5%保證率對應的有義波高不超過2.0米，對船舶的結構強度、穩性、乾舷和安全設備要求最高；B級航區5%保證率對應的有義波高不超過1.25米；C級航區5%保證率對應的有義波高不超過0.5米，要求相對最低。

資料來源：廣西日報

話你知



平陸運河通航 香港機遇

- 為平陸運河江海船舶、北部灣遠洋船隊提供船舶融資、航運保險、海事仲裁、船價評估、航運法律等服務

海事服務

航運諮詢

- 為西南貨主、內河船公司、北部灣港做全球艙位安排、航線優化、租船業務，對接東盟和全球船東資源

綠色航運

- 依託香港加速打造國際綠色航運中心，可探索向平陸運河沿線企業提供碳保險、碳融資、綠色船舶認證、低碳供應鏈諮詢，打造桂港綠色航運走廊

貿易金融

- 為西南出口企業提供信用證、出口保理、供應鏈融資、跨境結算、貨物即走平陸運河出海，貿易結算、外匯資金安排仍可在香港完成

市場對接

- 幫助西南企業對接國際標準、海外品牌、海外合規與知識產權服務；同時幫助東盟企業依託平陸運河進入中國西南市場

大公報記者方俊明整理

平陸運河為香港開闢新腹地



專家解讀

平陸運河打通西南內河直達北部灣的出海大通道，正在重塑中國南向開放的空間格局。暨南大學經濟學院教授、特區港澳經濟研究所副所長謝寶劍指出：「平陸運河不是分香港的『蛋糕』，而是為香港開闢一塊全新的腹地增量蛋糕。」在他看來，這條江海大動脈不會替代香港現有國際航運中心功能，而是為香港國際航運、貿易、金融體系層層注入全新的戰略增量。

長期以來，香港遠洋轉口貨源高度依賴珠三角製造業，品類集中於輕工、電子等高附加值集裝箱貨，貨種結構相對單一。平陸運河的貫通，為川渝、雲貴、廣西等地的裝備製造、特色農產品、大宗礦產、化工建材等品類打開了低成本出海路徑。這類此前香港市場覆蓋不足的大宗、重貨品類，正源源不斷匯入香港的遠洋貿易網絡，有效填補了香港貨盤的品類空白。

依託這條新通道，香港逐步形成「珠三角高附加值貨+西南大宗貨」的雙貨源體系，不僅能提升遠洋航線貨載

穩定性、減少船舶空返率，更能在大宗商品貿易、遠期合約、大宗商品融資等領域開拓出全新的業務賽道。

「前港後河」香港遠程輸出服務

貨源腹地的延伸，隨之帶來的是航運服務邊界的拓展。謝寶劍一再強調，香港的核心競爭力從來不在碼頭裝卸能力，而在於全球航線網絡、海事法律、船舶融資、航運保險、船務經紀等高端航運服務業。平陸運河帶來的新增外貿貨流，實體運輸、裝卸集拼、倉儲報關等環節落地廣西內河與北部灣港口，但國際段的結算、租船、投保、信用證開立、貿易融資等增值服務，完全可以依託香港平台完成。

「香港不比拼吞吐量，而是承接貨流背後的國際商貿服務環節。」這種「前港後河」的功能分工，讓香港航運服務業的服務邊界從華南沿海自然延伸至廣闊西南內陸，無需貨物實際抵港，就能遠程輸出專業服務，服務對象也從沿海外貿企業拓展到千萬級內陸市場主體，大幅拓展了業務場景與市場空間。

大公報記者曾萍



◀平陸運河通航促進西南腹地走向「開港前沿」。圖為在廣西欽州市的北部灣港自動化集裝箱碼頭。新華社

西江+平陸 水運雙通道並行 拓展香港服務西南新空間

發揮優勢

廣西平陸運河於9月16日全線通航，這是新中國成立以來首條國家層面統籌建設的通江達海運河工程。香港物流業界對大公報記者表示，隨着平陸運河通航，將形成「平陸運河—北部灣港」「西江—大灣區—香港」雙通道並行的局面，屆時西南腹地的貨流結構、貿易路徑將發生變化，香港可從「遠洋中轉港」轉向打造通道網絡中的「國際服務樞紐」。內地專家也指出，香港「超級聯繫人」價值及航運專業服務可拓展延伸至西南內陸，助力服務鏈協同互補。

「隨着廣西平陸運河全線通航，面向東盟近洋的大宗、中短途集裝箱貨物預計會轉向『南通道』（平陸運河—北部灣港），會分流一部分傳統經西江到廣東再轉香港的餵給貨物；但長距離遠洋出口、高附加值跨境貿易、離岸貿易、跨境結算類貨源，仍然保留向『東通道』（西江—大灣區—香港）」香港物流商會主席鍾鴻興向大公報記者表示，通過「雙通道」互補，香港成為兩條水運通道共享的國際服務平台。

鍾鴻興分析說，平陸運河打通的是實體物流硬通道（貨物運輸），而香港提供制度、規則、金融、法律、航運專業服務軟通道。「無論貨物走『東通道』西江，還是『南通道』平陸運河到北部灣，相關企業都可以選擇在香港做離岸貿易、信用證結算、船舶融資、海事保險、爭議仲裁。兩條水運通道的貨量增長，共同擴大香港專業服務的腹地需求。」

西南生產 香港接單 東盟銷售

鍾鴻興表示，平陸運河放大廣西作為中國對接東盟門戶的價值，香港可以依託自身東盟商貿網絡，串聯「西南內陸生產基地—平陸運河江海通道—北部灣港—東盟市場」，形成西南生產、香港接單結算、東盟銷售的新型離岸貿易鏈條，擴大香港在中國—東盟之間的貿易中介角色，而不再僅僅服務珠三角本地貨源。

中山大學港澳珠三角研究中心教授鄭天祥指出，平陸運河通航，可望擴大香港專業服務的腹地，強化香港「超級聯繫人」角色。大公報記者方俊明

◀平陸運河今日正式通航，運河內河段自起點至河海分界暫定為「內河B級航區」。圖為流經廣西欽州市區的平陸運河。新華社