

運河破天塹 華南—西南—東盟串珠成鏈

專家：北部灣聯動大灣區 銜接香港遠洋網絡



平陸運河通航

9月16日，平陸運河迎來正式通航，沿欽江直通北部灣，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，真正實現「內河變近海、內陸變前沿」。

平陸運河通航後，將對廣西（北部灣）、廣袤西南腹地、粵港澳大灣區乃至全國對外開放格局產生哪些影響，帶來哪些機遇？近日，知名產業經濟專家、民進廣西區委經濟專委會主任、廣西社會科學院社會學研究所所長姚華接受《大公報》採訪予以詳細解讀。他指出，平陸運河通航為粵港澳大灣區帶來多重利好，粵港澳大灣區可進一步拓展經濟腹地、深化區域協同發展的全新機遇；江海聯運支線也將銜接香港遠洋網絡，共建華南—西南—東盟港口聯盟。

大公報記者 王珏



專家介紹

姚華，知名產業經濟專家、民進廣西區委經濟專委會主任、廣西社會科學院社會學研究所所長。主要從事宏觀經濟、產業經濟等領域研究，多年來深入研究和分析廣西重大經濟和社會問題。代表作有《廣西宏觀經濟形勢分析與預測》、《降低廣西物流成本對策研究》、《廣西科技「十三五」規劃總體思路研究》等。

區域經濟地理版圖 根本性重塑

姚華指出，平陸運河打破西江水系自古以來單向向東入海的地理桎梏，為珠江水系新增第二條出海通道，讓西南腹地真正通江達海。西南貨物可經西江水系直達北部灣，內河航程一次性縮短560公里以上，這是對區域物流通道格局與經濟地理版圖的根本性重塑；同時，平陸運河串聯起大西南腹地與東盟廣闊市場，成為中國與世界雙向奔赴的新的「經濟大動脈」，西南大地一躍成為中國南向開放的前沿樞紐，將為破解內陸開放瓶頸、擴大中國高水平對外開放提供重要戰略支撐。

助力大灣區深化區域協同發展

長久以來，西南地區大宗貨物出海，大多沿西江向東繞行珠三角港口。平陸運河貫通後，為珠江—西江水系開闢出第二條入海通道，外界隨之產生粵港澳大灣區港口貨源分流的擔憂。姚華指出，平陸運河帶來的並非此消彼長的港口競爭，而是粵港澳大灣區進一步拓展經濟腹地、深化區域協同發展的全新機遇。

他分析稱，從貨種結構來看，平陸運河承接的貨源，以雲貴地區面向東南亞的大宗散貨和低附加值原材料為主。這類貨物對運輸成本十分敏感，運河開通後，內河航程縮短560公里以上，綜合物流成本下降約20%，適合就近經由北部灣港發往越南、泰國、馬來西亞等東盟國家。這部分貨物屬於運輸路線優化，並不屬於大灣區港口的核心優勢貨種。

同時，粵港澳大灣區與香港的航運基本盤依舊穩固。高附加值集裝箱、歐美遠洋幹線業務，以及跨境貿易結算、國際保險、船務經紀、離岸金融等高端航運服務業，仍是香港、廣州、深圳港口的核心競爭力。北部灣港主打江海直達近洋運輸，在遠洋航線密度、全球航運網絡布局、國際化專業服務能力上，短期內無法替代香港與珠三角幹線港口。西南發往歐美的集裝箱，還可以採用「內河—北部灣支線轉運至香港、珠三角遠洋幹線」的聯運模式，多路徑組合將成為常態。

大灣區經濟腹地延伸至雲貴川渝

此外，平陸運河通航還將對粵港澳大灣區產生多重利好。首先是拓展腹地半徑。珠江西江雙通道成型之後，西南的產業與資源能通過兩條通道對接大灣區市場。西南貨物可南向就近出海東盟，東盟進口物資也能經北部灣、平陸運河溯西江而上，抵達廣西內陸與雲貴，再向東接入大灣區供應鏈，把大灣區經濟腹地從兩廣沿江區域延伸至雲貴川渝。

其次是推動區域產業錯位升級。大灣區深耕高端製造、國際貿易、航運金融與全球幹線網絡；廣西和西南依託通道承接原材料加工、臨港產業及面向東盟的製造產能。大灣區企業借助平陸運河壓低原材料採購成本，在西南布局生產基地，形成「研發銷售在灣區、生產加工在西部」的產業鏈協同格局。

最後，華南港口群將形成分工協同網絡，北部灣港承擔近洋集散、江海聯運門戶功能，珠三角港口群作為遠洋幹線樞紐，香港發揮國際航運與貿易金融中心作用。江海聯運支線銜接香港遠洋網絡，共建華南—西南—東盟港口聯盟，整體提升華南港口集群在東南亞航運市場的綜合競爭力。



▲觀衆在位於廣西欽州市的平陸運河宣敎中心參觀平陸運河建設成就展。新華社



▲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——平陸運河昨日建成通航，開闢西南出海新通道。圖為企石樞紐全景。平陸運河集團供圖

西南腹地受益 川渝貴黔迎產業紅利

雲南

- 富寧港+右江航道打通後，文山綠色鋁、磷礦可走右江—平陸運河直達欽州港出口東盟。
- 進口鋁土礦、煤炭反向運入雲南，水運替代部分公路，大幅壓縮成本。

貴州

- 南北盤江、都柳江接入西江水系，磷礦、錳礦、建材通過內河匯集，再經平陸運河出海。
- 貴州大宗外運高度依賴公路和鐵路，水運通道補齊後，大宗外銷成本曲線顯著下移。

重慶、四川

- 鋼材、工程機械、造紙原料、糧油等貨類可通過鐵路/公路轉運至柳州、南寧、貴港等西江港口，轉江海聯運出海。

- 西南機電、汽車零部件、輕工、生鮮、新能源材料出口東盟，可在南寧/貴港裝船，經平陸運河1天左右抵達欽州港，3天可達東南亞核心港口。

資源型產業：

- 過去雲貴磷礦、鋁土礦大量以原礦外運到東部沿海加工，原料運輸成本佔比高。平陸運河開通後，資源地可發展臨港沿江型原材料深加工，拉長產業鏈，提升本地附加值。
- 貴州、雲南磷化工、綠色鋁產業受益最明顯。

製造業：

- 川渝裝備製造、汽車、新能源材料、造紙等產業可布局在重慶、四川、貴州沿江/近西江鐵路節點，依託平陸運河江海通道出口。
- 欽州臨港產業集群（綠色石化、鋁電新材料、鋼鐵）通過運河向上游輸送化工原料、能源，形成「沿海原料基地+西南製造基地」上下游一體化產業鏈，川渝裝備製造可就近配套北部灣臨港工業。

外貿業：

- 雙通道出海，外貿風險分散，面向東盟貿易成本優勢顯著增強，帶動跨境電商、保稅倉儲、跨境供應鏈發展。
- 中西部承接東部產業轉移多看重土地、人力，現在疊加低成本江海出海通道，西江沿線（百色、貴港、南寧）成為承接適水運出口產業的優選地帶。

大公報記者王珏整理

推動產業梯度轉移 優化全國生產力布局

降本增效

民進廣西區委經濟專委會主任、廣西社會科學院社會學研究所所長姚華認為，平陸運河不僅是一條通江達海的運河，更是一條織密現代物流網絡的重要水脈，在沿線催生出全新產業格局並進一步推動產業梯度轉移，優化全國生產力布局。

他介紹，平陸運河通航可降低國內商品流通成本。水運是大宗物資單位能耗最低的運輸方式，通航後，西南貨物可直接沿西江—平陸運河南向直達北部灣出海，無需繞行珠三角，綜合物流成本下降18%—30%，每年節約社會運費超50億元（人民幣，下同）。以鋁土礦為例，每噸運費節省30元以上。

此外，依託運河布局臨港適水產業，可推動沿線園區、口岸聯動，把通道優勢轉化為產業優勢，更低的物流成本可引導適水運的重化工、新材料、造紙、有色冶金等產業向運河沿線、北部灣集聚，緩解東部沿海產業承載壓力。目前，高端造紙、新能源材料、綠色化工、智慧船舶、特色農產品等臨港產業正加速集聚於沿運河布局的產業園區，一些企業已開始根據未來運輸條件調整物流布局。



▲平陸運河全長134.2公里，沿欽江直通北部灣，國內通航等級最高，可通航5000噸級船舶。圖為北部灣港欽州港區。新華社

放大RCEP框架下貨貿規模

擴大開放

平陸運河將成中國與東盟產業鏈深度融合的新引擎。姚華指出，平陸運河打造面向東盟成本最優的大宗貿易水運通道，5000噸級江海直達船，內河港直接換裝出海前往越南、泰國、馬來西亞等東盟主要港口，減少中轉環節。國內大循環的商品可以經運河直達東盟，東盟資源品反向沿運河進入西南內陸加工，實現國內市場和周邊區域市場高效對接，適合中國西南出口機電、化肥、建材，進口東盟的木材、棕櫚油、礦產、生鮮農產品等，放大RCEP框架下貨物貿易規模。

同時，平陸運河對內聯通成渝、黔滇、桂中南、粵港澳大灣區，對外銜接RCEP與東盟市場，使雲貴川渝從內陸腹地轉化為中國南向開放的前沿，將西南資源優勢轉化為產業與外貿優勢，帶動運河經濟帶臨港產業、製造業集聚。作為西南面向東盟自主可控的江海戰略通道，平陸運河通航之後，兩個大市場之間，多了一條貨物雙向流動的通道，中國西南地區與東盟國家的資金、技術、人才、勞動力等要素也將進一步匯聚，催生新的跨境投資和產業合作項目，進一步夯實中國—東盟命運共同體的基礎設施底座，支撐中國與東盟多領域多維度合作。

大宗貨物降本效應

集裝箱外貿紅利

產業布局重構

補齊短板

江—鐵—海三路聯運 打通內外雙循環

廣西本就靠海，為何還要斥巨資專門修一條運河去「找」海？姚華指出，廣西背靠大西南，面向北部灣，自古就是內地與海洋對話的關鍵地帶。千百年來內江河縱橫，卻始終缺少一條直接連通內河與大海的便捷水道。長期以來貨要出海，不得不捨近求遠，繞道數百公里去廣東。以廣西沃柑為例，作為優勢生鮮出口品類，在運河開通前，沃柑若選擇水運往東南亞，需

沿西江下行至廣州港，完成內河航行、港口排隊、二次裝船等一系列中轉工序，全程耗時約半個月，生鮮損耗極高。若採用成本更高的公路運輸，又削弱了產品在東盟市場的價格競爭力。而雲南磷化工、廣西氧化鋁等大宗貨種，過去長期承擔高額水運繞行成本，貨物周轉效率受限。姚華指出，平陸運河的通航，從根本上改變了西南出海通道選擇邏輯，新增珠江水系第二條出海通道，開闢南向直達北部灣的水運幹線，終結「只能向東繞行出海」的單一水運格局，補齊了內地西南江海聯運的核心短板，也讓西部陸

海新通道擁有了更加完整的綜合運輸體系。過去，這條通道的主力運輸方式是「鐵海聯運」，存在鐵路運量有限、單位成本偏高、大宗散貨競爭力不足的缺陷。平陸運河開通後，可形成「江—鐵—海三位一體」完整骨架，把通道腹地從鐵路沿線節點延伸至西江全流域（南寧、貴港、百色、雲南富寧等內河港口），北部灣港從單純海港升級為內河海洋轉換樞紐，和新老鐵路聯動，形成面向東盟的「陸路跨境+江海出海」雙路徑，企業的選擇空間、運輸效率和抗風險能力大大提升。