

平陸運河改寫西南物流格局

雲貴川渝貨物出海成本降三成

短期降成本
中期助產業 長期促開放

平陸運河起點位於廣西橫州市西津庫區平塘江口，經欽州靈山縣陸屋鎮沿欽江進入北部灣，為地處西南內陸、長期「通江難達海」的貴州打通了距離最短、成本最低的出海大通道。貴州省社會科學院黨委書記、研究員黃朝椿評價，平陸運河為貴州帶來了「地理約束突圍、資源潛力釋放、對外開放提質」三重效應，「短期降低物流成本，中期助力產業發展，長期提升開放能級，為貴州變內陸腹地為開放前沿帶來了重大戰略機遇」。

貴州

江海聯運 AI算法匹配貨源運力

平陸運河通航前，貴州貨物南向出海須繞行珠三角，從望謨港、羅甸港等內河港口出發，經西江航運幹線一路東下廣州港，再轉運至遠洋航船，航程漫長且中轉擁堵。通航後，運河將西江與北部灣直接連通，貴州貨物經紅水河或都柳江水系進入西江，再經平陸運河從北部灣出海，水運周期縮短至5到7天。

數據統計，2026年前7月，貴州對東盟進出口147.5億元，同比增長29.3%，佔貴州外貿進出口總額33.1%，東盟穩居貴州第一大貿易夥伴。平陸運河集團廣西平陸運河建設有限公司總經理黎明鏡表示，貴州貨物將以更快的方式運往北部灣港並出口至東盟國家，東盟國家的貨物也可經北部灣港深入貴州腹地。

5月29日，貴州省多式聯運企業聯盟在貴陽掛牌成立，構建「鐵公水」高效銜接的現代化運輸體系。聯盟以貴陽國際陸港為核心，通過「鐵路+公路+內河港口」模式串聯望謨港、甕安港等沿江內河碼頭，打通江海聯運通道，並搭建數字協

同平台，
依靠AI算
法智能匹
配貨源與運力。

「平陸運河通航後，貴陽國際陸港可通過『四向班列』將西部陸海新通道與運河串聯，打通內河與海港的『堵點』，國際陸港可真正成為『江海聯動樞紐』。」貴陽國際陸港有限公司黨委副書記戴添華說。

對接平陸運河的兩條在建鐵路，黃（貴州黃桶）百（廣西百色）總體線下工程形象進度綜合完成約52%，預計2028年建成通車；黔桂鐵路增建二線計劃2029年建成通車。兩條鐵路將形成「西中互補、全域覆蓋」的出海陸路廊道格局。黃百鐵路貴州工程建設指揮部指揮長段舟祥表示，貴州可依託黃百鐵路聯動廣西右江航道、平陸運河，實現「鐵路+內河航運+海港」多式聯運，讓內陸貴州低成本借道江海連通東南亞，支撐貴州建設內陸開放型經濟新高地。

黃鋒

四川

雙向出海「川造」產品更有競爭力

9月4日，四川成都、自貢均首發直達東盟的江鐵海聯運班列，滿載成都元明粉、自貢化學纖維等駛向廣西。約一周後，這批裝載着「四川造」貨物的集裝箱陸續抵達廣西南寧港，將搭乘平陸運河通航後的首航貨船出海，直達東盟。西部陸海新通道建設專家、中智供應鏈智庫總經理楊飛揚接受大公報記者採訪時表示，隨着平陸運河正式通航，四川將新增南向水運出海通道，形成「東有長江黃金水道、南有平陸運河出海」的「雙向出海、兩翼互濟」開放格局，大幅縮短我國西南地區出海航程，提升「四川造」產品的市場競爭力。

四川不沿邊、不靠海，「四川造」貨物水運出海長期依賴東向和南向兩條主通道：東向經宜賓、瀘州沿長江至上海，全程逾2000公里；南向則以西部陸海新通道的鐵海聯運為主。平陸運河可與西部陸海新通道西線鐵路、右江航道聯動形成網絡效應，拉近四川與沿海的距離，為西南地區貨物打通運距最短、最經濟、最便捷的出海通道。「平陸運河通航後，貨物可在南寧港集結，僅鐵路運輸距離就將縮短百餘公里，水運區段替換帶來的全鏈路單位物流成本將下降10%左右。」

企業出海更優選 江海直達不中轉

「企業出海也有了更多選擇，可根據貨物和目的地，選擇

大公報記者向芸



▲隨着平陸運河通航，由北部灣沿海直達西南內陸的江海聯運幹線正加快建設，未來可進一步完善西南南向開放物流體系。圖為北部灣港欽州自動化集裝箱碼頭。 新華社

平陸運河通航

16日，隨着5000噸級貨船鳴笛啟航，世紀工程平陸運河建成通航。通航首日，南寧海關監管經平陸運河進出口貨物1679.8噸，主要為汽車配件、膠合板、元明粉、纖維板等。

平陸運河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，在中國與東盟兩大市場之間，架起一條暢其流、雙向奔赴的互聯互通新通道。

據了解，運河通航後，雲南的貨物從右江進入西江，然後通過平陸運河由北部灣出海，而貴州的貨通過南北盤江，還有都柳江，經平陸運河到北部灣出海，川渝的貨通過三條鐵路運到柳州、南寧、百色，然後從這些地方轉內河水運，進入平陸運河，經北部灣港出海。對西部腹地來講，提供了前所未有的發展機遇，為它們經濟發展增添了新的動力、新的方向。

據測算，雲南、貴州以及四川、重慶等地，搭上平陸運河這趟順風船，物流成本能降低18%到30%左右，成為西部地區運距最短、最經濟、最便捷的出海大通道。「運河通航將重塑中國—東盟貿易運輸組織模式，提升中國工業品出口東盟的競爭力，也降低東盟原料、農產品進入中國內陸市場的成本。」廣西社科院東南亞研究所副所長雷小華說，平陸運河短期將釋放大宗貨運紅利，中期拓展製成品貿易，遠期構建港產城融合的制度型開放格局。



重慶

港企「汽運」轉「船運」降本增效凸顯

運河通航最直觀的紅利，落在實體企業的物流賬單上。港資企業重慶理文生產基地物流部經理張靜萍介紹，理文集團衛生用紙原材料從廣西崇左通過西部陸海新通道運輸到重慶永川，環節多、依賴公路運輸，物流成本較高。「平陸運河通航後，我們計劃從崇左經平陸運河水運至欽州，初步估計運輸成本降低10%左右。」張靜萍表示，「未來，渝黔桂運河打通後，航程由2470公里縮短至1200公里。可通過長江，經平陸運河出海。全程江運模式將讓物流成本再下降，內陸出海優勢持續放大。」

陸運水運「零碳」銜接 綠色動能澎湃

目前，由陸海新通道運營有限公司組織開行的西部陸海新通道——平陸運河「江鐵海」聯運班列此前已從重慶發往廣西。16日，相關貨物從廣西乘船出海，標誌着這條全新多式聯運線路正式商業化運行。該班列載運10個20英尺集裝箱的硫酸二鈉，於9月3日從重慶始發，經鐵海聯運直達廣西，全程運輸高效順暢。未來，該批貨物將發往越南芹苴港，實現重慶

內陸貨物經平陸運河直達東盟市場。

16日，西部陸海新通道氣走廊渝黔桂幹線在廣西正式與平陸運河實現銜接。9日，滿載複合肥的氫能重卡編隊從重慶無水港駛出，沿氣走廊一路南下，直抵南寧港六景作業區，貨物隨後無縫換乘平陸運河直達船舶，駛往洋浦港出海。該線路採用「公路氫能集疏+平陸運河江海聯運」模式，實現了陸運到水運的「零碳」銜接，與傳統鐵海聯運形成錯位互補，豐富了通道的多式聯運體系，也為平陸運河初期運行注入了綠色動能。

重慶市國際物流口岸服務協會秘書長蔣嘯冰表示，在長江三峽新通道建設礙航期間，以平陸運河為核心的水陸聯運通道將成為西南地區物資「走出去」的新通道。重慶物流未來一段時期內將呈現「關窄一道門，新開一扇窗」的發展態勢，充分彰顯了兩大國家戰略之間的高效協同與無縫銜接，為重慶乃至西南地區提供了時效更快、成本更優、韌性更強的南向出海物流通道解決方案。更長遠來看，如果渝黔桂運河建成，重慶（涪陵）到欽州可以全線水路貫通，將進一步強化重慶西部國際物流樞紐地位。

大公報記者韓毅

明年打通堵點 海運輻射東盟全域

作為平陸運河航運網絡的上游末梢，富寧港、右江雲南段航道、百色水利樞紐通航設施三大工程正加快推進，預計2027年試通航。建成後，平陸運河的千噸級航運網絡將延伸至滇東南，打通右江斷航近20年的堵點，形成由北部灣沿海直達西南內陸的完整江海聯運幹線，進一步完善西南南向開放物流體系。

平陸運河+中老鐵路 雙向激活東盟市場

「中老鐵路與平陸運河聯動，將產生『陸路跨境+江海出海』的乘法效應。」昆明南亞東南亞國際物流研究院院長劉金鑫表示，一陸一海兩大骨幹通道形成互補，為中國與東盟經貿往來搭建起立體的陸海物流網絡，雙向釋放RCEP框架下的貿易潛力。

雲南省社會科學院老撾研究所所長馮勇分析，「中老鐵路是向南深入中南半島的陸路主幹，擅長時效優先的跨境集裝箱、冷鏈貨；平陸運河補

齊西南低成本出海水運短板，更適配礦產、化肥、農林產品這類大宗物資。二者錯位分工、相互補位，共同搭建起西南面向東盟陸水聯動的立體物流網絡。」

中國西南的磷化工、綠色鋁製品，既可以搭乘中老鐵路陸路南下進入中南半島，待2027年富寧港等上游末梢節點試通航後，也可經右江接入平陸運河從北部灣港出海，海運輻射東盟全域。

老撾鉀鹽、東南亞橡膠、熱帶水果、礦產品等貨源，經中老鐵路入境中國後，除在西南本地消化，一部分可通過鐵水聯運轉入平陸運河，沿西江輻射粵港澳、長江流域市場，為老撾等東盟內陸國家開闢「借陸入華、借河出海」新路徑。

大公報記者譚旻煦