



●8月12日，試驗船舶駛進平陸運河馬道樞紐船閘。

資料圖片



●9月8日，巴拿馬籍外貿船舶北港南寧博潤號集裝箱貨輪在南寧港吊運集裝箱。

新華社

南寧市

平陸運河五個「最」

最新

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。

最強

5,000噸級大船可以一路暢行，可以說是世界同類運河中通航能力最強的運河。以後，廣西和中國西南地區的貨物從這裏出海，較傳統繞出海口少走內河航程560公里以上，每年可為社會節約運輸費用超50億元。

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三倍。

落差最高

在運河的馬道樞紐，擁有世界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。

船閘最大

同樣在馬道樞紐，擁有世界規模最大的內河省水船閘，閘室長300米、寬34米，面積抵得上1.5個標準足球場。

來源：央視新聞

全球首創省水船閘 最快啟閉速度

香港文匯報訊（記者 蘇徵兵 廣西報道）平陸運河的水，自西江分流而來。西江是珠江的主要水源，工程既要為珠三角留足發展用水，又要保障船閘貨運，水量缺口巨大。解法只有一個，讓閘室的水循環再用。科技含量最集中的一筆，落在全球首創的省水船閘上。

廣西平陸運河建設有限公司總工程師潘劍對香港文匯報記者表示，船閘若要同時通過十二艘5,000噸級貨船，船閘兩側需建6座10米深省水池，合計10萬多平方米，相當於15個足球場。若按百年不變的平鋪方案開挖，土石方量巨大、成本高昂，生態更難承受。

疊合式省水系統 單次節水率破60%

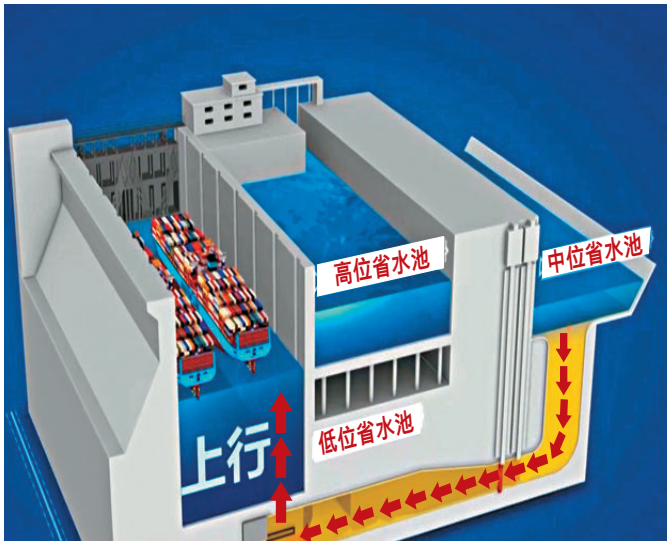
潘劍提出一個大膽設想，把省水池疊起來——品字形布局。他帶領300多人的設計團隊分成十個小組日夜演算，產出2萬多張圖紙，按1比30比例搭建模型，百餘個傳感器，逐項數據反覆驗證。最終，一套世界最複雜的輪水廊道系統成型。

400米船閘之下，4,000多米廊道縱橫盤亘，8條分支、192個出水口；天鵝頸、脫峰通短、消波柱層層導流，把紊亂水流馴入主流，出水浪高由1米壓至8厘米。1,342根10米高的鋼筋混凝土立柱，在水下搭起一座「宮殿」。

「這一片混凝土森林，是我們平陸運河世界首創的獨特結構形式，它將在這個地方屹立超過百年之久。」潘劍說。

潘劍說，這套疊合式省水系統，令船閘單次節水率突破60%，三大樞紐每年節水超10億立方米——相當於70個西湖。團隊牽頭編制的《省水船閘設計規範》，已成行業通行標準。

此外，船閘巨型閘門1分鐘開啟、30秒關閉，為當前世界內河船閘最快啟閉速度，達行業規範指標的2倍至4倍。為讓閘門「快而不衝」，潘劍團隊借鑒航空天輕量化減載思路，研



●圖示船舶從下游上行時，省水池儲存的水回補閘室，實現水資源循環利用。

網上圖片

發出只能靠3D打印成型的迷宮式緩衝裝置，歷經七八千次試驗方可投入使用。

這份答卷的價值，不止於平陸。潘劍表示，團隊依託工程實踐摸索出的設計、施工、驗收整套技術體系，可為其他運河工程提供可複製、可推廣的核心技術參考。國家規劃中的贛粵運河、漢湘桂運河，同樣要翻越分水嶺，同樣受上游取水流量約束——平陸運河先為它們交出了一份實測答卷。

欽州市

北部灣港



青年樞紐
互灌互洩型式
省水船閘

●9月7日，巴拿馬籍外貿船舶北港南寧博潤號集裝箱貨輪沿平陸運河向 upstream 駛去。

資料圖片

船未到港先備 兩港口擴能升級

香港文匯報訊（記者 蘇徵兵 廣西報道）「北港南寧博潤」輪靠泊的5號泊位旁，一台40噸四連桿門座式起重機靜靜矗立——它剛剛完成適配運河船型的升級，船未到，港先備。這是北部灣港與南寧港六景作業區迎接運河時代的縮影。

北部灣港股份有限公司副總經理閻祖毅介紹，六景作業區已完成擴能改造，泊位由2,000噸級升級至5,000噸級，今年新增4,120萬噸港口通過能力，到2029年，新增能力接近1億噸。北部灣港還聯合科研院所研發西部陸海新通道智慧水運大模型，推動船舶調度、江海海一體化調度平台、平陸運河運營調度系統三方數據互通，推行「一次申報、統一計劃、全線通過」。「運河不僅僅是西南貨物出海，東盟貨物也可溯河進入廣西內陸，形成雙向對流」。

鐵路專用線加速接入港口

南寧港開發投資有限公司副總經理黃毅賢的是成本賬：5,000噸級船舶自欽州港直達六景，鋁礱土、煤炭等大宗貨

物流成本可省10%至15%；鐵路專用線正加快接入港區，打通鐵路進港「最後一公里」。

平陸運河出海口一側，廣西欽州自動化集裝箱碼頭同樣厲兵秣馬。這裏是全球首個U型工藝布局、全國首個海鐵聯運自動化集裝箱碼頭。碼頭執行董事、總經理宋海濤介紹，大樑坪南作業區7至10泊位正改擴建，規劃建設5個5,000噸級江海聯運專用自動化泊位；未來運河駛來的內河駁船可直接靠泊，與遠洋萬噸海輪「船到船」中轉，免去二次倒運。

從「繞道出海」到「家門口拐彎」

「以前貨物出海得順着西江一路向東，先去廣東『串個門』，現在在家門口『拐個彎』，就能到東盟。」宋海濤判斷，西南腹地大宗貨源、珠三角轉移貨源、運河沿線新增貨源三路疊加，碼頭吞吐量將迎來可觀增量，西部陸海新通道由此形成「鐵海聯運+江海聯運」雙輪驅動。



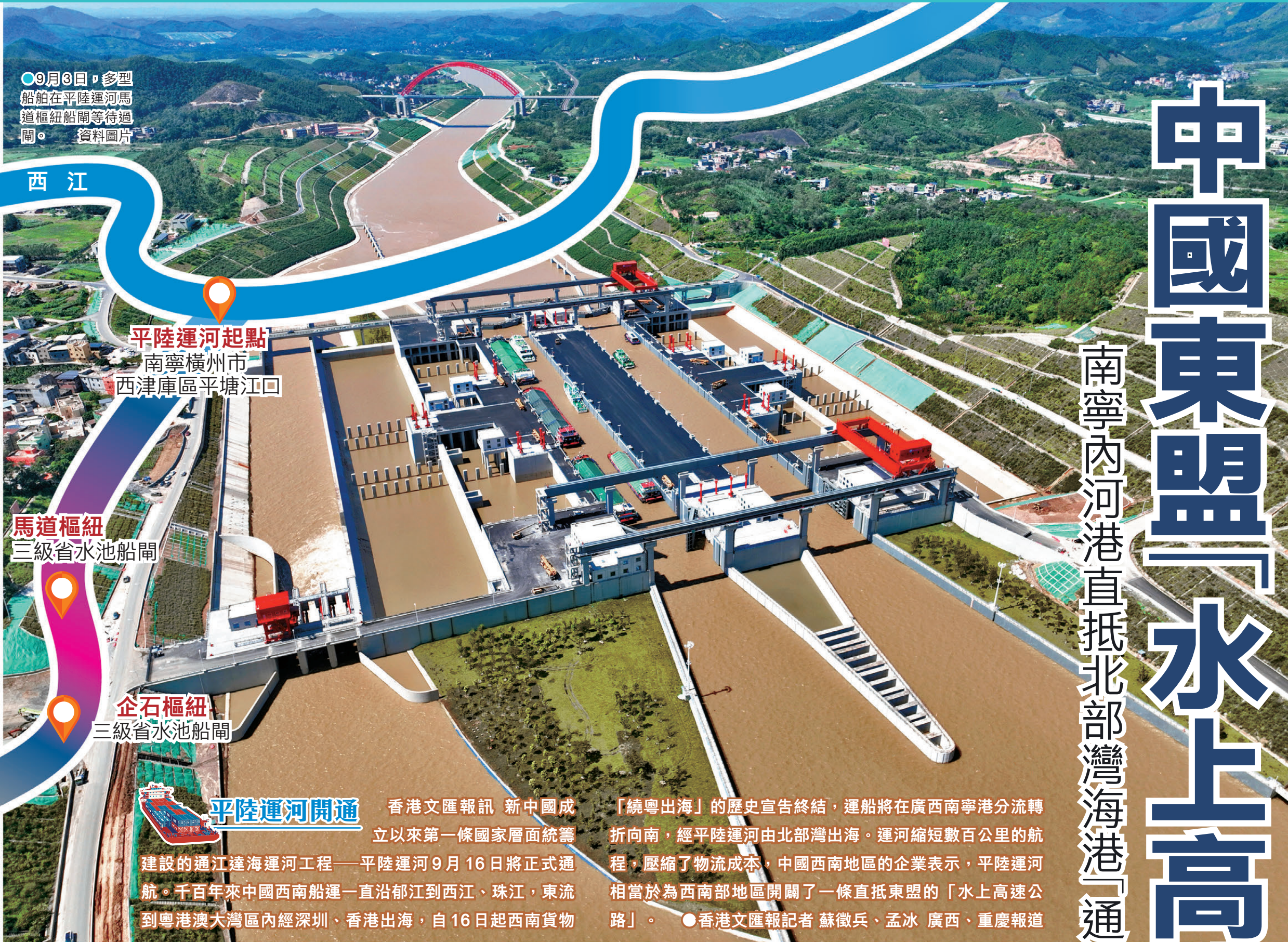
●9月3日在廣西欽州市拍攝的北部灣港欽州自動化集裝箱碼頭。

資料圖片



●8月19日拍攝的廣西欽州市景色和流經欽州市區的平陸運河。

資料圖片



●9月8日，多型船舶在平陸運河馬道樞紐船閘等待過閘。

資料圖片

西江

平陸運河起點
南寧橫州市
西津庫區平塘江口

馬道樞紐
三級省水池船閘

金石樞紐
三級省水池船閘

平陸運河開通

香港文匯報訊 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9月16日將正式通航。千百年來中國西南船運一直沿郁江到西江、珠江，東流到粵港澳大灣區內經深圳、香港出海，自16日起西南貨物

「繞道出海」的歷史宣告終結，運船將在廣西南寧港分流轉折向南，經平陸運河由北部灣出海。運河縮短數百公里的航程，壓縮了物流成本。中國西南地區的企業表示，平陸運河相當於為西南部地區開闢了一條直抵東盟的「水上高速公路」。

●香港文匯報記者 蘇徵兵、孟冰 廣西、重慶報道

9月7日夜，位於珠江—西江上游的廣西南寧港六景作業區5號泊位燈火未歇，一聲汽笛劃破

夜色——巴拿馬籍外貿「北港南寧博潤」輪緩緩靠岸。這艘載重4,443噸的貨輪自欽州港出發，連過平陸運河青年、金石、馬道三大梯級樞紐，沿平陸運河溯江134.2公里，成為第一艘由北部灣海港直抵南寧內河港的國際航行船舶。此次靠泊是六景作業區獲批臨時對外啟用後首次接靠國際航行船舶，標誌南寧經平陸運河直通東盟的國際水運通道，已具備通航運營條件。

專家測算運輸費每年省超50億元

平陸運河全長134.2公里，按5,000噸級船舶標準建設。據廣西社會科學院東南亞研究所副所長雷小華測算，西南貨物經此出海，較繞道廣州港縮短內河航程560公里以上，綜合物流成本下降18%至30%，全社會每年節約運輸費用超50億元（人民幣，下同）。

外貿企業出貨量料一年後翻番

「過去出口東盟的生活用品，全靠公路拖車把集裝箱拉到欽州港出海，一個標準櫃，物流費超萬元。」已經在香港布局區域總部的廣西北迴歸線紙業有限公司董事長陳勁先算了一筆舊賬。

陳勁說，平陸運河通航後，企業改走「南寧六景內河碼頭—平陸運河—北部灣港」江海直達，每標箱綜合物流成本省1,200至1,500元；按每月出口300個標箱計，

每月省近40萬元，運輸時效縮短1至2天。「現在一年省400萬左右，未來有望接近千萬元級別」，陳勁預計，企業外貿出貨量一年後將翻番。

這家落戶南寧六景工業園區的生活用品企業，擁有34條生產線，年產5萬噸，產品熱銷泰國，正開拓越南、印尼市場。企業已提前在香港布局，針對東盟消費習慣優化工藝，並在泰國、越南設立跨境電商運營中心，打通「工廠直達海外終端」。不僅成品出海，生產所需的木片、煤炭等原材料多從東南亞進口，未來亦可經運河直抵六景。

外企龍頭提前布局南寧

外資也看好當地未來發展，全球水溶性高分子化學品龍頭法國愛森集團（SNF）已提前布局南寧，該集團南寧項目負責人托馬斯表示，即將通航的平陸運河，是項目發展的「加速器」——原料經海運抵北部灣港，溯運河直達園區碼頭；成品從六景走江海直達銷往東盟，依託5,000噸級船舶通航能力，「可以實現更大規模的貨運交易量」。

不僅沿線企業搶搭「順頭湯」，運河真正改變的是中國西南水運版圖。重慶千信外經貿集團今年5月21日與平陸運河集團正式簽署戰略合作協議，全面布局「重慶—北部灣—平陸運河—東盟」江鐵海聯運體系。該集團相關負責人表示，水運是綜合運輸成本最低的物流方式，平陸運河相當於為西南部地區開闢了一條直抵東盟的「水上高速公路」。

港有望三層受益：拓市場增服務促投資

特稿

平陸運河開通後，在重塑中國—東盟物流格局的同時，也為香港帶來拓展貿易空間、升級金融服務、深化產業合作的疊加機遇。廣西社科院與復旦大學相關專家認為，香港有望借勢實現「拓市場、增服務、促投資」的三層收益。

雷小華指出，對於香港的利好，一是平陸運河開通之後，經過北部灣港到香港的「天天班輪」（擺渡貨輪）會加密開行，來自西南地區的外貿集裝箱將匯集在欽州北部灣港，助力香港的航運中心地位。

第二是貿易跟金融，平陸運河將成為中國與東盟的

助港拓展內地東盟與全球生意圈

復旦大學「一帶一路」及全球治理研究院副院長張勳教授也表示，平陸運河通航後，香港有望獲得「拓市場、增服務、促投資」的三層收益。

第一，香港的貿易空間變得更為廣闊。平陸運河有助於降低中國西南地區與東盟之間的運輸成本，香港可借

路」。目前，千信已與廣西供應集團完成錫礦、焦煤等大宗商品既有合作的全面盤點，並計劃進一步拓展工品出口、海外倉建設及跨境供應鏈服務。

西南貨物低成本直達北部灣

此外，香港文匯報記者從重慶口岸物流辦獲悉，僅川渝地區經西部陸海新通道運輸的貨物規模，已從2019年的7.3萬標箱增至2025年的31.2萬標箱，年均增長率超過27%。今年1至4月，北部灣港—重慶班列運輸集裝箱已突破9.21萬標箱，同比增長28.6%，南向通道持續保持高速增長態勢。

「一百多年前，先輩下南洋；一百多年後，平陸運河讓兩海岸貨物、信息與友誼雙向奔流。」雷小華用一句話為這條運河定位。

在他看來，平陸運河改變的是中國物流「一江春水向東流」的百年慣性。西南礦產、能源、綠色鋁、磷化工產品，以低成本、大運量直抵北部灣，便能拿到國際競爭的價格優勢。「運河的實質是運輸——物流促進貿易，貿易促進投資，投資促進產業化。」

雷小華視運河為產業鏈深度融合的新引擎，「東盟的原材料更低成本進入中國腹地，中國的工業品、新能源產品低成本銷往東盟，貨物雙向奔流。」他說，越南等中南半島國家高度關注運河機遇，運河與中老鐵路等通道互補，令中國—東盟互聯互通以「點對點」邁向「網對網」，服務自貿區3.0版建設。

此擴大採購、分銷和貿易業務，幫助內地企業拓展東盟市場，也幫助東盟產品進入內地市場。此外，桂港已建立「夥伴港口」關係，可進一步探索運河貨源與香港國際航線的銜接，發揮兩地港口的互補優勢。最終香港可以把國際客戶網絡與平陸運河新通道結合起來，爭取更多雙向訂單。

第二，香港金融、航運和專業服務迎來新機遇。隨着沿線貿易和投資發展，香港可提供融資、人民幣結算、航運保險和法律服務。貨物可以經北部灣港運往各地，香港則可幫助企業對接客戶，提供融資和結算服務。此外，對符合條件的綠色航運、生態保護項目，還可發揮綠色金融優勢，吸引國際資本參與，讓通道建設帶動服務業發展。

第三，港資參與產業合作的空間更寬廣。北海已引入香港相關產業項目，已有一定的合作基礎。港企還可結合自身優勢，參與沿線倉儲物流、加工製造和產業園發展，連接內地生產能力與東盟市場需求，既助力內地企業出海，也便利東盟企業進入中國市場。

因此，平陸運河不僅拓寬了西南地區的出海口，也為香港拓展了連接內地、東盟與全球的生意圈。

●香港文匯報記者 蘇徵兵 廣西報道

南寧內河港直抵北部灣海港「通江達海」

打通西南出海捷徑搶佔國際優勢

中國東盟「水上高速」 平陸運河明通航