



平陆运河建成通航 西南从“内陆”变“沿海”

新华社南宁9月16日电（记者 段美菊 陈露缘）9月16日，随着5000吨级货船鸣笛启航，新中国成立以来第一条国家层面统筹建设的通江达海运河工程——平陆运河建成通航，开辟西南出海新通道。

站在马道枢纽北望，一条大河从喀斯特地貌山岭间奔涌而来，绵延至巍峨矗立的人字闸门。马道枢纽如同巨型水上“电梯”，搭乘货轮上行西江或下行向海。

长期以来，西江黄金水道向东奔流，北部湾港口南向而立，隔着崇山峻岭，西南货物出海只能“舍

近求远”。

100多年前，孙中山先生在《建国方略》提出以钦州为出海口的构想，终未实现。党的十八大以来，平陆运河建设纳入国家规划，“十四五”规划纲要明确“研究平陆运河等跨水系运河连通工程”。2022年8月28日，平陆运河开工建设，承载着向海而兴的梦想。

平陆运河总投资约727亿元，全长134.2公里，北起南宁横州市西津库区平塘江口，南经钦州灵山县陆屋镇，沿钦江直通北部湾。国内通航等级最高，可通航5000吨级船舶。

为克服65米天然水位落差，工程建设马道、企石、青年三大梯级枢纽，马道枢纽和企石枢纽采用世界首创三级叠合式省水船闸，节水率达60%以上，三大枢纽每年可节水超10亿立方米。平陆运河取得1项世界首创、4项世界之最、21项重大技术创新。

这是中国治水智慧的当代续写。古人开凿灵渠巧妙利用地势，用人字坝和铧嘴分水，实现“三分人漓、七分入湘”。今天，平陆运河大部分利用原有河道裁弯取直、拓宽挖深，分水岭越岭段新开挖航道仅6.5公里。

“从灵渠到平陆运河，中国治水既是一部尊重规律、顺应规律的实践史，也是一部利用自然、改造自然的奋斗史。”清华大学人文学院副院长倪玉平说。

通航，让西南从“内陆”变“沿海”。货物经运河出海较传统路径缩短内河航程560公里以上，到东盟主要港口航程大幅缩短，综合物流成本降低18%-30%，每年可为社会节约运输费用超50亿元。

向海之路是一个国家发展的重要途径。新征程上，更安全的水网、更美丽的江河、更繁荣的运河，在互联互通中奔向更广阔的未来。

壮哉新运河，见证大国奋进的模样

9月16日，备受瞩目的平陆运河正式通航。全长134.2公里、历时四年建设，平陆运河破除了地域区位的发展困局，畅通了经济循环的血脉，也成为联通内外的开放纽带。平陆运河的建设通航，是“中国之治”的壮阔实践。

早在百年前，孙中山在《建国方略》中设想以钦州为出海口缩短西南省区的出海距离，如今昔日蓝图终于成为现实。国家顶层谋划、统筹布局，各方协同联动、落地攻坚，无数科研人员和一线建设者迎难而上、奋战不息，彰显立足一域谋全局的高瞻远瞩、集中力量办大事的实干之力、一茬接着一茬干的奋斗底色。世纪工程顺利通航，正

是“中国之治”独特优势与强大效能的生动诠释。

平陆运河是新中国成立以来第一条国家层面统筹建设的通江达海运河，也是西部陆海新通道骨干工程。曾经，广西及西南内陆货物大多绕行珠三角出海，航程远、成本高；如今，一河贯通，山海咫尺。运河打通西江干流向南入海的梗阻，构筑起西南至东盟运距最短、经济便捷的水运通道，对畅通国内国际双循环、服务共建“一带一路”、新时代推动西部大开发等具有深远战略意义。

这是硬核实力的雄壮展现。70吨重型工作闸门开启仅需1分钟、闭合只需30秒；“水上电梯”化

解近10层楼高的水位差，造就全球水头最高的省水船闸……一系列关键技术接连突破，背后是科技实力与创新能力的支撑，是完备工业体系与强大制造基础的托举。大型工程机械自主制造，特种建材、智能装备全链条供给，折射出科技创新与产业创新深度融合，为宏伟工程提供坚实底气。现代化产业体系积厚成势，大国基建一次次惊艳世界。

这是向海图强的壮美画卷。运河通航，将西南内陆与浩瀚海洋相连，为沿线人民的生产生活带来福祉，也为构建更高水平、更富活力的开放型经济体系注入动能。水运格局的重塑将加速陆海联动，

赋能西部地区协同发展，区域发展更添动力；航运、物流、临港产业集聚，产业升级更添活力；沿线路桥完善交通物流体系，产业勃兴带动就业增收，人民生活更添幸福，“河中有水、水上有船、船里有货、货通八方”的美好愿景正转化为现实。

运河之上，百舸争流，承载着内外联动的使命，驶向更加海阔天高的未来。新时代征程上，必将有更多大国工程跨越山海、向新奋进，持续赋能高质量发展，书写强国建设、民族复兴的壮阔华章。

新华社记者 朱丽莉

新华时评

平陆运河何以改变 西南出海的“经济账本”

9月16日，备受瞩目的世纪工程平陆运河建成通航。西南地区货物经运河出海航程较经传统路径大幅缩短，从社会物流成本、企业经营效益到产业布局落地，运河带来的效应正逐渐显现。

出海航程缩短560公里以上

全长134.2公里，贯通西江与北部湾，平陆运河是新中国成立以来第一条国家层面统筹建设的通江达海运河工程。西南地区货物经平陆运河出海，较绕道广州港缩短内河航程560公里以上。

航程缩短，意味着运输时效提升。位于南宁横州市的广西嵘兴中科发展有限公司每年有2500吨纸制品出口东南亚。公司副总经理覃煜宾说，以往经西江赴广东黄埔港，单程耗时约7天，最长达20天；改走平陆运河1天左右即可抵达出海口，大大加快公司货物流转，减少库存与资金占用。

作为西部陆海新通道骨干工程，平陆运河补强了内河

水运短板，串联西江水运网、西南铁路网、北部湾海港群，推动公铁江海多式联运发展。

广西北港西江港口有限公司生产业务部经理刘襄同说，运河通航进一步优化了区域物流集疏运结构，“以后货物运输宜江则江、宜海则海、宜联则联，怎么划算怎么走”。

“平陆运河的价值，不仅是单条线路的运输成本优化，更在于疏解陆路通道运力压力，提升西部陆海新通道网络的容量、韧性及辐射广度。”重庆社会科学院国际经贸与物流研究所所长马晓燕说，随着西部陆海新通道网络不断完善，平陆运河未来还有望对接辐射更广阔的区域。

每年可为全社会节约运费超50亿元

广西壮族自治区政府副秘书长张志文介绍，西南货物经运河出海，相较经传统路径出海，综合物流成本降低18%至30%，每年可为社会节约运输费用超50亿元。桂云川渝等地的铝材、钢铁、矿石等大宗货物，都将享受到降本红利。

在物流运输领域，有一个很形象的说法：“水运是分分钱，铁路是角角钱，公路是块块钱。”南宁普冷国际物流有限公司总经理郑运良说，内河航运每吨公里的平均运费，只有铁路的四分之一、公路的十五分之一。

经营主体的感受最为直观。广西江南纸业有限公司

总经理韦海敏说，过去公司主要通过公路将产品转运至北部湾港口出口东南亚，货物经平陆运河运往北部湾港，预计可节省运费约20%。“随着未来货运量集聚、通航货船持续增多，运输成本还有进一步下降的空间。”

企业纷纷抢抓运河机遇。今年以来，广西奔赴重庆、云南等多个货源腹地，举办近10场对接会，1500家企业奔赴会场抢抓商机；在云南富宁港，“云南从这里走向大海”的标语醒目，当地铝企期盼尽快借两江驶入运河奔向北部湾；贵州首钢水钢、贵州轮胎等企业主动对接，寻求运河货源组织、物流优化等合作。

磁吸效应助力产业加速集聚

在南宁东部新城伶俐工业园区，比亚迪已落子年产45GWh动力电池及储能系统项目，这是比亚迪在国内重要的储能电池生产基地。

“基地目前有超过30条生产线投入运营，客户遍布全球。”比亚迪南宁青秀园区总经理刘斯万说，运河通航后，南宁东部新城有望形成更加完善的产业链和产业集群。

货运集聚，产业跟进。南宁市产业园区改革发展办公室主任黄辉说，近年来，电池新材料、高端造纸、化工新材料等产业不断汇聚南宁。今年上半年，南宁市平陆运河经济带重点实施区域新签5000

万元以上项目133个、总投资565.63亿元。

当前，广西顺势铺展“叶脉式”向海产业布局。以平陆运河经济带为主脉，集中布局大运量、适港适水型产业，其余区域为支脉，聚焦特色资源产业与新兴潜力产业，主动承接主脉配套。

“平陆运河不是简单的航程缩短，而是物流格局的再造，货物周转更快、运输成本更低、企业利润更高。”自治区发展改革委西部陆海新通道建设管理处副处长龙绍飞说。

新华社记者 农冠斌 梁舜 陈一帆

