

通江达海·向世界

——平陆运河正式通航特别报道



洋浦国际集装箱码头布局

3个5万吨级

1个15万吨级

2个20万吨级泊位

港口年设计通过能力500万标箱

洋浦港已累计开通集装箱班轮航线68条

其中内贸航线30条

外贸航线38条

制图/杨千懿

9月16日，平陆运河正式通航。从广西南宁横州市平塘江口出发，这条全长134.2公里的黄金水道，途经钦州，沿钦江，直入北部湾。

但运河的终点不是航程的终点，满载集装箱的货船总要驶往下一站。

历经2天航行，“南宁—洋浦”航线首航船舶“广星798”号，装载着平陆运河首批“铁江海”联运货物，于18日上午顺利靠泊洋浦港。

首航，为何驶向海南？这一选择的背后，还藏着更多追问：海南，究竟能为这条通道带来什么，又能从中收获什么？

运河入海，海南“接棒”

平陆运河并不流经海南，但海南始终与平陆运河深度绑定。

今年4月，琼桂两省（区）政府在海口签署合作框架协议。根据协议，双方将加强通道协同，深化港口合作，协力构建“洋浦港—北部湾港—平陆运河”物流通道。

6月，广西壮族自治区党委全会审议通过《关于推动向海经济高质量发展的决定》，提出高水平共建西部陆海新通道，强化平陆运河重要纽带作用，强调“主动对接海南自由贸易港”。

9月7日，在广西召开的世纪工程平陆运河通航新闻发布会上，再次提到“主动对接粤港澳大湾区、长江经济带、海南自贸港等重大战略，深化跨区域协同发展”。

一条流淌在广西的运河，到底和海南有什么关系？理解这一战略关联，需要先回到西部陆海新通道这盘“大棋局”——

作为西部陆海新通道骨干工程，平陆运河开辟了西南地区运距最短、最经济、最便捷的出海通道。洋浦港，则是北部湾距离国际主航线最近的深水良港，也是辐射东南亚、联通西部陆海新通道的国际枢纽港。

这意味着，当无数来自西南腹地的货物经运河出海后，“借港”洋浦，可以让它们走得更远。

正如儋州市有关负责人所言，平陆运河贯通后，洋浦港与西部陆海新通道沿线、与西南省份的联系将更加紧密，物流通道运行更加高效，将成为西南省份出海的重要支点。

再走一程，为何是洋浦？

钦州港，平陆运河最经济、最便捷的出海口。一船舶货物从这里出发，如今可通达100多个国家和地区的港口。不禁要问：货已经到了钦州港，为什么还要来洋浦港？摊开企业的物流账本，答案一目了然。

“这条全新通道打破了鱼峰水泥的传统出海路径。”平陆运河首批“铁江海”联运货物的货主之一、广西鱼峰集团有限公司相关负责人直言，依托“广西柳州—南宁港—平陆运河—海南洋浦港”的铁江海联运链路，货物直抵东盟，航线距离、时效、海运费用更具竞争力。

2024年8月，海南自贸港首票国际中转集拼业务落地，多个货主“拼单”运输，运费多方分摊，极大降低运输成本。

2025年3月，出口集装箱货物经洋浦港中转参照“国际中转”模式监管试点正式实施。这意味着，从广西钦州等地出口至东南亚、南亚的货物，在洋浦中转时可以享受更便捷的通关流程。

将时间轴再拉长，更多政策利好悄然落地：启运港退税、保税油加注、进口船舶“零关税”、境内建造国际航行船舶增值税退税……

一系列动作的背后，逻辑很清晰：洋浦可以提供的，是集拼、中转、增值等综合航运服务。

儋州深改办副主任邹玉生介绍，当前，洋浦港正加快建设“双向双枢纽港”，一方面扩大与国际主要港口战略合作，一方面聚焦服务打造国内国际双循环交汇点，创新自贸港中转制度，吸引西部陆海新通道外贸货源在洋浦港中转、国内与东南亚及南向通道外贸集装箱在洋浦港分拨转运。

从“通道”到“增值”，联动带来共赢

今年4月，平陆运河集团相关负责人专门率队赴琼，与海南高速敲定合作：借助平陆运河通航后的“通道优势”，以砂石骨料贸易与委托加工业务为切入点，深化区域经济联动，合力打造一体化、高效率的建材供应链。

企业敏捷的布局动作背后，正是平陆运河的价值体现——不仅开辟了一条新通道，更激活了一条经济带。

于是再次回到这一问题：平陆运河并不流经海南，海南究竟能从中收获多少？

“平陆运河大幅扩充区域货流规模，与海南自贸港制度优势结合，将形成‘物理通道+政策红利’的叠加效应。”在海南师范大学教授裴广一看来，这种效应，也将进一步凸显海南在中国与东盟之间的开放枢纽作用。

在海南深耕的黔商、首金控股集团（海南）有限公司董事长范元昨也认为，平陆运河是黔琼携手、面向东盟的新跳板，两地可谋划“西南生产—海南增值—全球流通”发展新路径。

可以看到，货到海南，打通的不仅是一条更省钱、更通达的出海链，更是一条充满想象空间的产业增值链。

云南的咖啡豆、贵州的茶叶、四川的电子元件、湖南的工程机械……可以期待的是，当一船舶来自西南腹地的货物驶过运河、抵达海南，“运河+洋浦港”的组合，为这座岛屿打开区域协同发展“新纵深”的同时，快速增长的流量也将转化成更大的增量。

（本报洋浦9月18日电）

对话

“运河+洋浦港”，开启出海新通道

对话人

海南日报评论员 韩慧

中交水运规划设计院有限公司院副总工 李冰绯

中国南海研究院副院长 林勇新

9月18日，首趟平陆运河“铁江海”联运货物，搭乘“广星798”轮抵达海南洋浦港。“运河+洋浦港”，构成了西南物资出海新通道。以此为依托，海南自贸港与西部陆海新通道，如何双向赋能？海南日报评论员就此对话专家学者。

韩慧：这一西部陆海新通道骨干工程，为什么选择直通海南？

李冰绯：平陆运河直通洋浦港，是西部陆海新通道与海南自贸港两大国家战略优势互补、功能协同的必然选择，以“江海直达”精准匹配洋浦港“政策+硬件”承接能力，实现“通道拓展腹地+政策红利赋能”双向联动。

林勇新：平陆运河选择直通海南，核心在于把我国西南腹地、北部湾与海南连接成一条新的出海链路，更有效地服务国家战略。海南洋浦港承担国际航运枢纽功能，国际网络延伸至东南亚、南亚、中东和美洲等市场。平陆运河与洋浦港可以各自发挥所长，即平陆运河解决西南地区货物如何更便捷抵达北部湾，洋浦港解决这些货物如何享受自贸港政策红利，并走向全球。两者有机衔接，为西南地区提供一条新的出海通道。

韩慧：平陆运河通航后，海南自贸港如何发挥优势，助力西部陆海新通道建设和国内国际双循环？

林勇新：通道有了之后，重要的是让货物流量

提上来，推动产业集聚形成生态。海南自贸港可充分发挥战略支点作用，一是完善国际运输网络，加强与广西及西部主要货源地的协同联动，做好江海联运、海铁联运与国际班轮的高效衔接。二是扩大双向贸易规模，对内推动西部地区优势产品出口，对外用好自贸港政策扩大进口，提升通道双向利用效能。三是深化区域产业协同发展，充分发挥自贸港政策、国际航运和贸易服务优势，与西部省份共同发展采购、加工、分销、结算等业务。

李冰绯：一是凭借自贸港政策降低通道物流成本。可推动启运港退税政策覆盖经平陆运河中转洋浦的西南货物，提前退税，加快资金回笼；深化与南宁等运河沿线海关协作，降低船舶运营成本。二是以加工增值服务西南企业开拓国内大市场。企业可用好海南“零关税”政策，形成“西南制造+海南增值+内销全国”的协作模式，更有效对接国内大市场。三是打造开放门户联通国际。可对接中国—东盟自贸区3.0版规则，降低区域贸易壁垒，深化与南宁、钦州等运河沿线海关多式联运监管协同，实现“一次申报、全程通行”，助力国内国际双循环。

解读

首航选择洋浦，看中这“三张牌”

■ 海南日报全媒体记者 吴心怡

9月16日，平陆运河通航当天，“南宁—洋浦”江海直达航线正式首航。西部陆海新通道的骨干工程与海南自贸港的核心门户港口完成了一次关键握手。

什么是洋浦港？答案藏在它从滨海渔村到自贸港“样板间”的蜕变里。清代中后期，洋浦港便已成为两广沿海与海南岛内货船频繁进出的集散之地。上世纪90年代初，洋浦港正式对外开放，成为全国一类口岸，经过多年发展，临港产业基础逐步成型。

海南自贸港建设启动后，作为自贸港的“样板间”和“试验田”，洋浦率先落地自贸港核心政策、开展压力测试和制度创新。2025年洋浦港集装箱吞吐量达331万标箱，同比增长65%，外贸集装箱更是翻倍增长。正是先行先试积累的制度成果，让洋浦在平陆运河通航的关键节点上，有了承接增量货源的底气。

人物

“南宁—洋浦”航线“广星798”轮船长：

我见证了西南省份货物“一箱到底”到海南

■ 海南日报全媒体记者 吴心怡

9月18日上午11时40分，洋浦国际集装箱码头海风拂面，岸桥林立。伴随着一声悠长汽笛，“广星798”轮稳稳靠泊在码头2号泊位，完成“南宁—洋浦”江海直达航线的首航使命。驾驶舱内，船长陈家文眺望壮阔码头，这位自1989年开启航海生涯的老船长，心中感慨万千。

时间回到两天前。9月16日，万众瞩目中，世纪工程平陆运河正式通航。当天10时18分，陈家文驾驶着“广星798”轮，从南宁港六景作业区出发，沿运河一路向南，开启通江达海之旅。

“从南宁港到洋浦港，总共航程242海里。”陈家文把数据记得很牢。“广星798”轮从内河驶入北部湾海域，江海转换，一路乘风破浪，向着洋浦进发。18日7时，“广星798”轮进入洋浦海事

局辖区，4个多小时后成功靠泊。

“我第一次来洋浦港是十几年前，和那时相比，现在的变化实在太大了。”在码头现场接受采访时，陈家文打开了话匣子。在他的记忆里，十几年前的洋浦港规模尚小，码头泊位有限，港口吞吐量、港区配套都还处在发展阶段。十多年来，他驾驶着船舶多次靠泊洋浦港，最近一次是一年多前。这次借平陆运河首航契机再来，眼前的洋浦港又让他眼前一亮：航道更加宽阔通畅，码头岸线大幅拓展，巨型岸桥林立，港区一派繁忙。

正如他所看到的，洋浦海事局已经完成了洋浦港航道中外段3万吨级船舶双向通航的常态化保障，未来还将根据平陆运河通航后的实际船流，稳步把双向通航船舶吨级推到5万吨级。洋

韩慧：“运河+洋浦港”出海新通道形成后，从海南出发如何更好联通世界？

李冰绯：“运河+洋浦港”出海新通道，重塑的不仅是物流路径，更是参与全球供应链的方式。一是出海路径从“借用通道”升级为“借力制度”。西南货物经运河对接海南自贸港，可享受启运港退税、保税油加注等政策红利，让出海成本更低、资金回笼更快。二是出海方式从“到港即走”变为“到港配置”。货物直通洋浦港后，可依托保税仓储、国际集拼、分拨配送等功能完成集拼、换装、增值后再走向远洋。三是出海价值从“运输品”变为“贸易品”。依托自贸港政策在海南加工，出去的不再只是原材料和初级产品，而是增值的贸易品，海南由此成为出海的价值转化枢纽。

林勇新：目前洋浦港已构建起“辐射东南、联通东盟、贯通两洋、链接全球”的航运网络，今年开通的洋浦—越南海防直航航线，运输时间较传统中转模式压缩50%以上，国内商品经此可更便捷地进入东盟乃至全球市场。未来，随着西部货源与洋浦国际航线深度对接，这条向南海上新通道必将更好联通全球。

与东盟市场中的战略支点作用更加突出。

硬件是第三张牌。洋浦国际集装箱码头有1970米生产岸线，3个5万吨级、1个15万吨级和2个20万吨级泊位，年设计通过能力500万标箱。目前洋浦港已开通集装箱班轮航线68条，内贸30条、外贸38条，国内沿海和东南亚主要港口基本覆盖，还延伸到了中东、美东美西，形成“内外贸兼备、近远洋通达”的格局。

“十五五”期间，洋浦港的目标很明确：加快建成西部陆海新通道国际航运枢纽——对内深化与通道沿线省市协同，对外深度对接RCEP市场，推动洋浦从货物运输通道升级为全球供应链的重要配置节点。

一条运河改变物流逻辑，一座港口承载开放雄心。洋浦港的故事，正在从“什么是洋浦”走向“洋浦还能做什么”。

（本报洋浦9月18日电）

浦国际集装箱码头拥有1970米生产岸线，可通行靠泊20万吨级集装箱船。从昔日小港口，到如今辐射西南、联通自贸港的大型枢纽港，日新月异的发展，深深印在这位老船长眼中。

“能够见证船舶走平陆运河首航洋浦，对我来说是一份难得的经历。有了新航线，南宁到洋浦实现江海直达，西南省份货物可以‘一箱到底’运往海南自贸港，水运物流效率大幅提升。”陈家文说。随着平陆运河打通广西内河直通北部湾的水上大动脉，作为西部陆海新通道的重要出海口，洋浦港正以更加开放、高效的姿态，迎接江海联运新机遇。

（本报洋浦9月18日电）

九月十八日上午，南宁—洋浦”航线首航船舶“广星798”轮驶进洋浦港。海南日报全媒体记者 陈元才 摄

集拼、中转、增值，海南为西部陆海新通道提供了什么