

货从西南来！

平陆运河
首批“铁江海”联运货物

抵达洋浦港

南国都市报9月18日讯(记者 王全印 赵航)9月18日上午11时40分,“南宁—海南洋浦”航线首航船舶“广星798”号停靠在洋浦国际集装箱码头2号泊位。该船装载鱼峰水泥等平陆运河首批“铁江海”联运货物,于9月16日通航当天从南宁出发,沿平陆运河一路南下,经钦州港出海,最终靠泊洋浦。

新航线首航成功,标志着西部陆海新通道“双向双枢纽”南向接口正式激活。洋浦港、北部湾港、平陆运河实现“港—湾—河”全域贯通,将推动洋浦集装箱穿梭班轮运力、铁江海联运箱量、国际航行船舶进出口岸频次实现全方位能级跃升。

“南宁—洋浦”航线首航,“广星798”轮满载鱼峰水泥、航桂石料、红狮熟料等广西本地货物,其中,10标箱约320吨鱼峰水泥于9月5日搭载首趟平陆运河“铁江海”联运列车,从广西柳州南铁路货场发出,运行约5小时后抵达南宁港六景作业区,并于9月16日被吊装上“广星798”轮,开启南宁港直达洋浦港的旅程。

海南中远海运集运洋浦公司总经理黎振贤说,“南宁—海南洋浦”江海直达航线,补齐了西南内河直达洋浦的海运链条。依托平陆运河,可以为西南客户提供内河集货、江海联运、洋浦中转一站式物流方案。平陆运河航线的货船直达洋浦后,可以快速接驳洋浦港的外贸干线船舶网络,发往东欧,减少中转物流环节,压缩货物周转时间。

“我们进港有海事船护航,洋浦港现在航道也宽了很多,码头装备更加先进了。”“广星798”号轮船长陈家文说,这次是作为平陆运河开通后首航的海运船抵达洋浦港,以后货源会越来越多,这艘货轮将经常来洋浦港装卸货物。

“本次首航船舶进港靠泊保障任务,我们依托‘海巡艇+无人机+电子巡航’立体化护航体系,利用VTS(船舶交通管理系统)实施动态跟踪,对首航船舶实施全程动态跟踪。为长远发展需要,我们还推出系列制度创新举措,为平陆运河江海联运通道高质量运行赋能增效。”洋浦海事局相关负责人表示,该局联动钦州海事局、重庆海事局等,建立跨区域协同+信用监管机制,将集装箱货物查验关口前移至装箱源头,实现“一次查验、区域互认、一箱到底”,纳入信用监管的本地企业开箱量下降20%—30%,在港停留时间压缩35%。同时,持续强化港口通航保障,实现洋浦港航道中外段3万吨级船舶双向通航常态化运行。此外,还针对重点民生物资运输,开通“四直”绿色通道,执行优先审批、优先引航、优先靠离泊保障政策,做到即到即靠、快装快卸。

下一步,洋浦海事局将持续优化通航监管效能与政务服务质效,聚焦审批减负、监管互认、通航提效等核心重点,全力护航“港—湾—河”江海联运通道安全、高效、畅通运行,服务西部陆海新通道建设,助力洋浦“双向双枢纽港”高质量发展。

“百川东到海”,我国的河流,绝大多数向东流。平陆运河不向东,它向南,从平塘江口一路南下,在钦州港入海。

但平陆运河首趟江海联运集装箱,没有在钦州港停下,而是穿过北部湾,于9月18日抵达海南洋浦港,进而衔接远洋航线,让货物直抵东盟。

向海,向南,向世界!

至此,“运河+洋浦港”,构成了西南物资出海新选择、新通道。这一模式在西部陆海新通道、海南自贸港建设两大国家战略双向赋能下,打开了国内国际双循环的新空间。

□海报集团全媒体中心
记者 曹马志

“世纪运河”,为何通向海南?

回答这个问题,需先从全国大局中找答案。

对于平陆运河的定位,两句话被广泛引用:这是“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”,是“有机衔接‘一带一路’、西部陆海新通道骨干工程”。

可见,平陆运河通航的价值意义,远远超出广西一域,必须放在服务国家战略大局中来把握,从推动区域协调发展、高水平对外开放、推进全国统一大市场等维度来理解认识。

而海南自贸港,本身就是重大国家战略。从促进国内国际双循环,到助力西部陆海新通道建设,再到促进区域协调发展……海南自贸港建设,始终与国家大局同频共振。

因此,从全国一盘棋来看,平陆运河直通洋浦港,并非地理上的偶然,而是国家战略布局的内在要求。“运河+洋浦港”是双向赋能,在服务大局中可发挥“1+1>2”的效应。

再从运河本身来看,它的价值,不仅在于有多长、有多宽,而更取决于它连接了什么,激活了什么。

平陆运河全长134.2公里,连接的是西南腹地 and 北部湾。但西南腹地的货物到了钦州港,不等于就到了世界。它还需以更低的制度成本、更强的增值能力,把货物销得更远。

海南自贸港,就是这样一个增值赋能的地方。

通江达海,海南有何优势?

如何增值赋能?这就要说一说海南的优势了。通江达到海南,首先降的是成本。以往内贸货物出海,需多次中转,耗时久、成本高。如今,运河通航后,从西江上游能直达海南自贸港。经初步测算,较传统路径内河航程可缩短约560公里,物流成本可降低18%—30%,每年有望为沿线地区节约运费超50亿元。

“这条全新通道打破了鱼峰水泥传统出海的路径。”广西鱼峰集团有限公司相关负责人介绍,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。不止降本,还能增效。平陆运河终点站钦州港,已被列入海南自贸港启运港

退税政策名单,西南地区出口企业可以在“家门口”报关出口,提前拿到退税。海船经运河从洋浦港离境,同样享受启运港退税,退税环节提前,企业资金周转率明显提升。

洋浦港还提供保税油加注服务,燃油成本可降约15%。燃料支出正是国际航行船舶运营的主要成本之一。

此外,海南还有保税维修、国际分拨、加工增值免关税等配套政策。针对需要远洋集拼、跨境加工的货物,可提供一整套外贸服务方案,对特定货源吸引力很强。通过系列政策加持,货物经海南集拼、增值、中转,出海更具优势。

货物增值了,通道的价值才能更好地被激活。简言之,海南最大的优势,是把地理通道变成增值通道,把物流流量变成经济增量。当运河把西南的货到洋浦港,通道优势叠加政策优势,让出海更开放、更省钱、更通达。

海南出发,可通向哪里?

海南,毗邻东南亚,面向太平洋和印度洋,处于RCEP、西部陆海新通道和21世纪海上丝绸之路重要节点,天然具有通达性。且在“两个基地”“两个枢纽”“两个网络”建设纵深推进下,通达性还在不断提升。这种通达性体现在一组数字上:

“中国洋浦港”登记在册船舶101艘、国际航行船舶总吨位规模稳居全国第二,累计开通集装箱班轮航线68条,其中外贸航线38条,封关以来新开通至加拿大、印尼和美国等国家的航线,形成“兼备内外贸、通达近远洋”的航线新格局。

有几条航线尤其值得关注。向南,洋浦至印度航线经越南海防港、新加坡港抵达印度蒙德拉港,串联起中国华南地区、北部湾和南亚核心港口。向东,洋浦至美洲和美西北航线打通了跨太平洋的直航通道。洋浦港还与新加坡、阿布扎比等6个国际知名港口建立战略合作机制,国际航运协同联动能力持续增强。

更值得期待的是,在国际航线布局上,洋浦港还将进一步加密东南亚航线,升级中东、印巴、大洋洲航线班期密度,适时开通欧洲航线,力争2030年内外贸航线达100条,持续提升“中国洋浦港”国际竞争力。

从洋浦出发,往近处走是东南亚,往远处走是南亚、中东、大洋洲,再远是美洲和欧洲。而在这张航线网络的另一端,连着的是重庆的汽车、四川的电池、贵州的轮胎、云南的铝材……整个正在被运河唤醒的西南腹地。

一河连南北,一港通世界。这条以水链接的经济大动脉、开放大通道能迸发多大能量,让我们拭目以待。

西南货物铁江海联运路线示意图

平陆运河示意图

平陆运河

新中国成立以来的首条江海连通大运河
西部陆海新通道的骨干工程始于广西南宁横州市西津库区平塘江口
经钦州灵山县陆屋镇,沿钦江进入北部湾

全长134.2公里

可通航5000吨级船舶

物流降本

西南地区运距最短、最经济、最便捷的出海通道

货物出海航程缩短560公里以上

物流成本降18%-30%

预计年节约运输费用50亿元以上

货运增效

预计年货运量
2027年达到4000万吨
2035年超1亿吨

产业发展

连接“东盟—北部湾—成渝—粤港澳”跨境跨区域产业链

推动新能源、绿色建材、先进制造产业集聚

9月18日上午,平陆运河“广星798”号携首批“铁江海”联运货物抵达洋浦港。(海报集团全媒体中心记者 陈元才 摄)