

海洋强国系列报道

开栏语

党的十八大以来,习近平总书记始终把海洋事业摆在党和国家事业发展全局的重要位置,强调发展海洋经济、建设海洋强国,提高海洋开发能力,让海洋经济成为新的增长点。“十五五”规划纲要要进一步作出“坚持陆海统筹,提高经略海洋能力,加快建设海洋强国,走出一条具有中国特色的向海图强之路”的战略部署。

当前,多地正加快建设现代海洋城市,向海图强的步伐愈加坚实。本期起,本报推出“海洋强国系列报道”。我们将沿着中国海岸线出发,走进沿海城市,深入港口码头、船厂车间、海洋牧场、科研平台、生态岸线,以行进式调研报道,记录每一座城市向海图强的生动实践,呈现每一片蓝色国土上正在发生的发展变革。

位于广西壮族自治区钦州市平陆运河出海口附近的龙门大桥。褚迺钦摄



西南出海航程缩短 560 公里,物流成本降低 18% 至 30% 平陆运河通航,广西推动通道优势变产业优势

■中国城市报记者 张永超

凌晨4点,广西壮族自治区钦州市钦南区龙门港镇的蚝排上,渔民杨文芳捞起今年秋天的第一筐大蚝。几十公里外,平陆运河入海口的航道上,5000吨级货轮正鸣笛驶向北部湾。

9月16日,历经4年建设,总投资约727亿元,全长134.2公里的平陆运河正式通航。这是新中国成立以来建设的第一条通江达海的运河。西南地区货物经此出海,较传统路径缩短内河航程560公里以上,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。

一条运河,改变的不仅是货物运输的路径,更关乎沿线城市产业发展的未来。广西以沿海、平陆运河沿线、西江航运干线和左右江河谷沿线的33个县(市、区)作为先导区域,强化设施联通和产业协同,推动人口、产业及生产要素向先导区域集聚,形成全域向海发展主轴,并延伸向其他区域联动发展,全面对接东盟和共建“一带一路”国家,着力打造中心集聚、辐射拓展的“叶脉式”向海产业布局。

通航只是起点。货轮驶过,沿线城市能否各安其位、分工协同,把通道优势转化为产业优势?这是平陆运河带给广西的机遇和挑战。

沿海:港产城融合 向海产业成势

杨文芳说不清“叶脉式”布局是什么意思,但她能感觉到变化:“龙门大桥通了车,来龙门港镇玩的游客渐渐多了。”运河要通航,航线上的旧蚝排必须迁移。杨文芳和村民配合政府把蚝排搬到了其他海域,并重新搭建了新型蚝排——更坚固、更规范、更环保。大桥通了,蚝在码头就能卖出去;运河通了,蚝卖得更远了。

杨文芳的感受背后,是钦州市向海产业的整体跃升。近

年来,钦州市以构建现代化向海产业体系为抓手,不断提升向海经济发展质量。在向海产业带动下,今年上半年,钦州市GDP增长7.2%,排全区第一;规上工业产值、增加值分别增长19.4%、13%,均排全区第一。

钦州市的产业策略不止于“大”。在“港区做龙头、县域做配套”的框架下,灵山化工园等县域园区承接港区产业链延伸环节,形成港产联动、城乡协同的空间格局。海工装备领域,中马钦州产业园区已引进中船、远景、锦峰等20家龙头企业及配套企业。钦州不再只是一个港口城市,而是以运河为轴,以临港产业为骨、以县域配套为脉的“港产城”融合体。

沿海南下,北海铁山港。日前,广西蓝海海洋工程有限公司总经理孙金铎站在码头边,看着装载海上风电单桩基础设备的“新丝路”轮驶向越南。这是北海市首批出口东盟国家的海上风电设备,用于中越海上能源合作标志性工程——越南永隆海上风电项目。此次海上风电设备顺利发运,成功打通北部湾至东南亚新能源海上装备跨境物流通道。

北海市加快建设向海经济发展示范城市,重点发展人工智能及新一代信息技术、现代绿色化工、先进钢铁材料等主导产业;防城港市则发挥我国唯一与东盟国家海陆相连的独特区位优势,重点发展先进钢铁材料、有色金属及关键金属材料、新能源三大千亿元级产业集群,加快打造现代化临港大工业城市。

从钦州到北海再到防城港,广西沿海城市正把“港产城”融合的根基筑得更实,把产业链延伸的步子迈得更深。

腹地:借海谋转型 运河重塑版图

向海发展,没有旁观者。身处辐射区的内陆城市,如何抢抓机遇、借海兴业?

从沿海转向内陆,平陆运河辐射区向上游延伸,工业重镇柳州市正是重要腹地节点。东风柳州汽车有限公司(以下简称“东风柳汽”)进出口公司副总经理谢家胜回忆,运河通航仪式现场,30台东风柳汽乘用车KD(散件组装)成套散件搭乘首航船舶经平陆运河出口柬埔寨。通航前,东风柳汽乘用车KD散件的传统运输路线是:由柳州工厂陆运至广州、深圳港口,再装船海运至柬埔寨,全程需要28至32天。通航后,新路线经贵港码头驶入西江郁江,进入平陆运河抵达钦州港,再海运发往柬埔寨。整体运输周期压缩约7天,物流成本较以往直降20%。“物流端省下的成本,最终全部转化为面向东盟市场的竞争力。”谢家胜说。

这背后是柳州市系统性布局,柳州市明确提出全力向海图强、开放发展,汽车、钢铁、机械等传统支柱产业加速向智能化、绿色化、融合化发展。柳州市构建“综试区+联动创新区+服务基地”多层次开放平台体系,创新推出汽车KD件前置仓模式,并在全区首创锂电池外贸出口监管服务一体化模式。目前,东风柳汽与越南客商已签署战略合作协议,计划联合投建商用车KD工厂——这将是东风柳汽旗下乘龙汽车品牌在东盟的首个KD工厂。

柳州市往东,产业变化在贵港市覃塘区同样直观。9月17日,广西云图新材料有限公司一批3000多吨氯化钾核心生产原料经平陆运河抵覃塘区厂区。这是运河通航后,覃塘区第一单通过平陆运河进口的业务。公司办公室主任张伟杰算了一笔账:“相比原来绕行广州港,走平陆运河航程缩短约500公里,运输时间节省5至7天,综合物流成本每吨下降50元左右。”

贵港市的“一进”打通了原料端,“一出”则更具分量。通航当天,装载柳钢集团1.6万吨热卷板和冷轧卷的货船从贵港码头顺流而下,经西江—平陆

运河—钦州港衔接海运,驶向东盟市场。就在同一条航线上,中国华电集团贵港发电有限公司的首批8000吨进口电煤,9月17日经平陆运河顺利抵港。运河开通前,企业运煤主要靠西江单一航道加铁路,环节多、周期长、成本高。通航后,进口电煤可由钦州港沿平陆运河、郁江一路抵达贵港,“公、铁、水”综合联运体系进一步完善。

贵港市深入实施产业转型升级三年攻坚行动,着力打造绿色化工、木业家居、粮油食品加工、冶金建材、能源电力、现代纸业等六大产业集群,做优做大新能源汽车、纺织服装、船舶制造、电子信息、生物医药等五个特色产业,构建起“6+5”工业体系。作为平陆运河经济带核心城市和珠江—西江经济带重要枢纽,贵港市造船量占广西的70%,港口货物吞吐量突破1亿吨,正从依赖“珠江出海”的单向格局,转向“粤港澳大湾区+平陆运河”的双向出海通道。

协同:服务提效能 产业聚链成群

“叶脉式”布局的关键,不在单个城市的能力,而在城市之间的分工与协同。

9月21日,广西百色港田东港区祥周作业区,千吨级货轮满载铝土矿稳稳泊岸,平陆运河江海联运首批进口货物顺利抵达百色市。这批来自澳大利亚的铝土矿,经平陆运河直达北部湾港,水路里程约650公里,比原线路缩短约560公里,运输时间压缩到5至7天。这一协同,在铝产业链上得到集中体现:海外矿源经海运抵达北部湾港,北部湾港通过平陆运河、右江航道与百色实现江海联运,港口物流与百色铝产业的原料需求对接;矿从海上来,铝产品再沿通道出海,对接东盟市场。百色市正从“资源输出地”转向“铝全产业链制造基地”,一批面向东盟的铝精深加工项目加速落地,通道、港口、产业、市场在同

一条链上形成协同闭环。

产业协同要“跑”得顺,制度保障就得“跟”得紧。平陆运河通航前,沿线用海矛盾不少,航道内非法养殖蚝排需要清理,项目交叉重叠用海缺乏处理先例,围填海历史遗留问题待解。广西壮族自治区海洋局建立年度重大项目用海统筹保障机制,前置介入列入国家、自治区重点清单的项目,一对一指导服务,坚持“要素跟着项目走”。针对运河工程交叉重叠用海难题,区海洋局采用海域使用权立体分层设权方式,提供切实可行的解决方案。用海审核事项简化流程,压缩办理时限,沿海城市实现“交海即交证”和海域立体分层设权登记。目前,广西正在推进向海经济统计试点,加快实施“广西向海经济促进条例”立法,以法规形式固化协同机制。

中国社会科学院城市与竞争力研究中心主任倪鹏飞长期关注平陆运河发展。他表示,广西以“叶脉式”布局覆盖各节点城市,功能互补而非同质竞争,把“通道效应”转化为持久的“产业效应”。转化的关键,在于以制度型开放为牵引,主动对接中国—东盟产业链供应链合作,把优化营商环境、统一市场规则、提升要素配置效率放在突出位置,形成“低成本+高效率”的复合优势,防止“有通道无产业、有流量无留量”。

协同的成效,市场也给出了实在回应。第23届中国—东盟博览会上,平陆运河经济带8座城市共达成签约项目41个,促成19个国际合作项目,覆盖7个东盟国家,产业投资项目中制造业占比超90%。

站在龙门大桥上远眺,码头繁忙有序。杨文芳正把一筐筐大蚝搬上车。平陆运河通航后,鲜蚝、蚝干等产品经钦州港中转还可销往更广阔市场。近处蚝排上,游客举着手机拍照;更远处,运河货轮鸣笛出海。一条运河,正把出海口与腹地、城市与产业贯通起来,织就向海图强的“产业叶脉”。