海洋强国系列报道

海洋生产总值突破776.5亿元

广西钦州：江海枢纽释放向海图强新动能

■中国城市报记者 张永超

茅尾海域，蚝排铺展。广西壮族自治区钦州市钦南区大番坡镇大蚝养殖户苏通奔俯身探手，刀锋轻启，莹白蚝肉破壳而出。采收旺季，蚝排之间小船穿梭，分拣、装筐、调度发货一刻不停，一筐筐大蚝从海上运上岸，丰收的忙碌铺满海面。

靠手上功夫，弯腰提绳；凭水下算法，深潜探海。不远处的金窝工业园里，广西沧龙科技有限公司自主研发的“探海100”水下机器人批量下线，年产能2000台套。两个场景叠加，勾勒出钦州市海洋经济的现实轮廓：传统产业的底盘与新兴产业的增量，在同一片海岸线上并行生长。

蚝排上的收成，也连着更大的海。近期发布的《中国海洋经济发展报告2026》显示，2025年我国海洋生产总值突破11万亿元，占国内生产总值的比重达到了7.9%，海洋经济成为国民经济重要的增长极。当前，海洋经济正从沿海城市普遍布局，转向枢纽节点的差异化发展。一座体量并不占优的西部城市，如何在海洋经济版图上找到自己的位置？带着这个问题，记者近日赴广西钦州调研。

传统产业转型升级 海洋渔业与旅游业稳中提质

看规模——钦州大蚝，超13万亩养殖面积，2025年产值突破40亿元，近10万人端上“蚝饭碗”，品牌价值53.92亿元，连续八年跻身中国地理标志农产品区域品牌价值榜。一枚蚝，撑起的是一条“育苗—养殖—加工—冷链物流”的全产业链的骨架。

察布局——近年来广西壮族自治区定下“疏近用远、生态发展、陆海接力、岸海联动”的方略，力争划出20万亩深远海养殖先行区。《广西海洋经济发展“十五五”规划》提出，高标准建设海上牧场和沿海渔港经济区，打造北部湾重要蓝色粮仓。

向深蓝要空间，向科技要效率，改变正在蚝排间发生。钦州市同步推进大蚝养殖大数据管理系统，把尖山、大番坡、钦州港等重点海域的蚝排坐标、盐度、温度、溶氧一一归集，智慧渔场从图纸落进蚝排。“蚝排上多出一筐好蚝，岸上就多一份踏实收入。”苏通奔说，“要让好蚝稳定地多出来，光靠‘什么水层挂什么苗、什么时节防什么病’的经验已经不够了。从凭经验到用数据，传统养殖的‘手上功夫’正得到‘水下算法’的关键支撑。”

“传统海洋产业根基持续夯实，海洋渔业、海洋旅游业、海洋交通运输业的基本盘规模稳步提升。”钦州市海洋局相关负责人介绍，一方面，海洋渔业稳增长。钦州海水养殖面积30.1万亩，海水养殖年产量45.75万吨，海洋捕捞年产量7.24万吨。另一方面，海洋旅游稳增长。2025年，海洋旅游产值突破150亿元，全年接待游客6327.33万人次，增长13.1%，实现旅游总消费627.61亿元，增长14.2%，“海鲜+海景+海豚”不断成为吸引云贵川渝等跨省游客的“蓝色流量”。

把钦州放回全国海洋经济的大势里，这些突破的分量需要更冷静地掂量。2025年，全国海洋生产总值突破11万亿元，海洋工程装备制造业增加值增长10.2%，海上风电新增并网容量增长超60%；“十五五”规划纲要将海洋经济提升至战略核心位置；国务院常务会议专题部署“培育海洋新质生产力”……海洋城市发展逻辑已经变了：不再是谁的海岸线更长、港口吞吐量更大，而是谁能在海洋科技与产业结构的交汇处建立不可替代的节点。2025年钦州市海洋新兴产业总产值达85.4亿元，在海洋经济中占比提升至11%，发展差距是客观存在的。



北部湾港钦州自动化集装箱码头热火朝天的繁忙景象。 钦州市委宣传部供图

广西壮族自治区海洋研究院海洋政策与经济研究所所长吴尔江的判断清醒而具体：钦州海洋渔业、海洋旅游业、海洋交通运输业等优势产业稳中提质，绿色石化、新能源材料、装备制造等临港产业加速集聚，海上风电装备全产业链初步形成；但产业链不长、附加值不高、新兴产业规模偏小的问题依然存在，高能级科研平台、涉海高新技术企业和专业人才支撑不足。大蚝的深加工率、海洋药物的产业化程度、风电装备的本地配套率，每一项都是尚未写完的答案。

临港产业加速集聚 绿色低碳与装备制造协同发力

北部湾潮涌，钦州港塔吊如林。今年10月，中国石油广西石化公司120万吨/年乙烯工程迎来投产一周年。一年间，这家扎根钦州十六载的临港石化龙头，完成了从“燃料型炼厂”向炼化一体化新材料基地的历史性跨越：每年减少油品产出349万吨、增产化工品306万吨，产品结构根本性翻转。

在钦州，千亿元级石化产业与“海上大熊猫”中华白海豚同在一片碧波下生息，中华白海豚数量从早年96头增长至近300头。为了这份“邻里之情”，钦州港曾两次为白海豚“让路”：停掉港口东扩计划；放弃投资38亿元的造船厂项目。“项目没了可以再引，白海豚没了，就再也没了。”这份决绝，刻进了钦州海洋治理的底色。

乌雷海湾的生态修复给出了另一种答案：不砌水泥墙，改用沙滩修复固岸、生态海堤增韧，修复砂质岸线770米，沙滩平均波高衰减率拉到63.68%，近岸海水回到二类标准。工程期间优先聘用当地村民，400多个岗位落在家门口；修复后的海滩一年引来约6万游客，民宿从5家蹿升到20多家，旅游收入从年均40万元跳到200万元上下，周边2000多名渔民有了新营生。当年为白海豚让路的人，如今被一条好海岸养了回来。近年来，广西累计投入43.82亿元，实施11个海洋生态保护修复项目，红树林面积稳居全国第二，近岸海域优良水质稳定保持在92.6%以上，北部湾近海海域已记录到大型海洋生物1400多种，中华白海豚种群个体数量接近500头，黑脸琵鹭、白脸琵鹭等全球珍稀鸟类频频现身，海洋生态优势正加快转化为向海经济高质量发展的绿色动能。

在钦南区金窝工业园，广西广投强强碳基新材料有限公司年产60万吨预焙阳极项目正稳步朝着高端化、绿色化、智能化碳基新材料产业基地的目标推进。按照工艺，煅烧工序产生的高温烟气，先进入余热锅炉——这是行业首次在预焙阳极产线上选用次高压余热锅炉及发电机组。蒸汽推着汽轮机转，发出的电回送产线，项目满产达效后，预计可满足全厂90%的生产用电，年节约标煤超9000吨，减少二氧化碳排放超2万吨。

同时，依托中国船舶集团广西造船有限公司等龙头企业，钦州市建成广西首艘万吨级滚装货船、大型集装箱船、高技术LPG运输船。海上风电建成完整全产业链，集聚远景、中船、锦峰等头部企业，具备自主生产全球最大直径海上风电单桩能力，单桩最大外径可达11.5米、单件最重2305吨，2025年实现批量出口东南亚、南亚、欧洲，整条产业链年产值突破50亿元。锦峰重工这家国家级专精特新“小巨人”，二期投产新增25万吨产能，手握海内外意向订单近60亿元。

近年来，钦州市持续壮大海洋工程装备制造、海洋药物和生物制品、海洋电力等新兴产业，延伸海上风电装备产业链，打造面向东盟的海上风电装备制造基地，同时前瞻布局海洋无人探测、蓝碳经济等未来产业，建设“人工智能+海洋”应用平台，培育海洋新质生产力——这条路径的实质，是把临港工业的规模优势转化成结构优势。炉火与海豚，不是对立的两端，而是同一道算式里必须同时成立的两个变量。

港口能级不断提升 通道优势向产业优势转化

北部湾畔，笛声破晓。钦州铁路集装箱中心站自动化龙门吊起落不息，一列列铁海联运班列满载货物驶向码头。曾经隔开铁路场站与自动化码头的那道围网已不见踪影，取而代之的，是集装箱“下车即上船、下船即上车”的零距离流转。

“拆掉的是一道围网，打破的却是铁路与港口各管一段的业务壁垒。”钦州铁路集装箱中心站相关负责人介绍，中心站港口作业区随码头一并纳入同一海关监管场所，多式联运集装箱转运由“社会转运”变为港口“内部转运”；作业流程优化、机制创新激励，让每列车取送作业时间由50分钟压缩至15分钟；港铁合署办公、数据实时互通，让多式联运日均转运量从278车跃升至550车，提升97%，整体作业效率提升45%以上。

效率跨过阈值，产业循迹而来。在西部陆海新通道综合冷链物流钦州港基地，泰国榴莲从林查班港上船，到港“船边直提”直达园区，就地查验、加工，全程冷链，48小时可达川渝市场。一颗榴莲不再只是“路过钦州”，而是“留在钦州”。

一个枢纽的真正价值，不在于货物经过它，而在于货物因为它停下来、留下来、长出新的产业形态。钦州中心站正从“保畅通”迈向“促沉淀”，把国家战略的制度势能转化为地方经济的结构势能。

“但目前平陆运河红利转化机制尚不完善，货源组织、航线培育、江海船舶衔接、通关协同和多式联运‘一单制’仍需加强。”吴尔江指出，过去钦州港口吞吐量突破2.26亿吨、集装箱746万标箱，跻身全国沿海集装箱港口前列，但“通道经济”的特征同样明显：货物来了又走，增值环节留在了别处。运河是公共基础设施，南宁、百色、贵港同样受益。钦州真正的护城河，不在于运河本身，而在于运河与既有产业底盘之间能否扩充经济效益。

钦州综合保税区棉纺产业园里那条精密五金智造共享出口基地EPQ电解抛光线，指向了另一种可能。设计年产能约6万吨，产品覆盖高端紧固件、精密五金、高端装备制造，卡在“国内大市场”与“东盟市场”的衔接点上。共享厂房、共享设备、共享供应链的模式，让中小五金企业也能搭上出海快车。

“要把贸易能力转化为产业能力，把通道优势转化为制造优势。”广西自贸试验区钦州港片区开发投资集团有限责任公司总经理曾凡峻说。钦州谋划的“叶脉式”布局——临港先进技术、产能和配套资源向县域下沉，绿色化工上中游留在港区，下游加工向运河沿线延伸。

全国海洋经济从沿海城市的普遍布局转向枢纽节点的差异化竞争，一个体量不占优的城市，能否借助结构性变量重新定义自己的位置？钦州的答案是：做全国海洋经济版图上那个不可替代的江海枢纽——运河与海洋的交汇点、西部陆海新通道与东盟双向开放的衔接枢纽、传统产业与未来产业的嫁接带。