

（上接第一版）

——在云南文山，珠江上游第一港富宁港建设正酣。“云南，从这里走向大海。”醒目的标语是工地上催人奋进的号角，也是山谷间向海图强的热望。富宁港是云南规划建设最大的内陆港口，一阶段工程正在稳步推进。百色水利枢纽通航设施工程建成后，西南货物从富宁港顺江而下，向东可沿珠江航道直抵粤港澳大湾区，向南可经平陆运河通达北部湾经济区。

“我们要抢抓平陆运河建成通航的历史性机遇，充分释放水运红利，为云南铝产业形成更强的价格竞争力和产业吸引力提供交通保障。”文山州交通运输局航务科科长赵勇说，“云南通江达海的梦，指日成真。”

放眼更远的远方，人们赋予平陆运河更高的期待——以通道带物流、以物流带经贸、以经贸带产业、以产业带区域，提升北部湾经济区规模总量和质量水平，缩小西部陆海新通道南端与北端、北部湾与粤港澳大湾区在产业基础、创新能力、市场空间等方面的差距，促进区域均衡发展、陆海内外联动、东西双向互济。

通联世界，在扩大面向东盟开放合作中重塑发展格局。

9月17日，第23届中国—东盟博览会、中国—东盟商务与投资峰会将在南宁举办。平陆运河通航与东博会召开开启，进一步放大了“黄金通道”与“黄金平台”的叠加效应。

今年适逢中国—东盟建立全面战略伙伴关系5周年，双方的经贸关系日趋紧密，各领域合作成果丰硕。2025年，双边贸易额首次突破万亿美元，其中广西对东盟进出口4292.2亿元。中国连续17年保持东盟第一大贸易伙伴的地位，东盟则连续6年成为中国第一大贸易伙伴。7月，东盟多国驻华使节到广西考察平陆运河。

运河建成通航，在中国14亿多人口和东盟近7亿人口的两大市场之间，开辟了货畅其流的双向通道。以物流畅通促进经贸繁荣和产业发展，中国西南与东盟国家的资金、技术、人才等要素将加速汇聚。未来，平陆运河与中欧班列、铁海联运有机衔接，将更有效提升中国与东盟的区域合作能级，为我国全面开放格局注入强劲动力。

烈日炎炎，海风习习。北部湾港钦州码头潮平岸阔，一艘20万吨级的国际集装箱巨轮稳稳靠泊，静待岸桥和龙门吊有序作业。

平陆运河通航后，码头将迎来5000吨级及以下的江海联运内河船舶。“为了让靠泊更安全高效，我们加长了护舷板，增设了系船柱。”在大榄坪作业区4号泊位，钦州码头有限公司工程部副经理苏钦辉说，“钦州港16个江海联运泊位目前已改造完成13个，确保运河通航的海侧基础。”

“平陆运河是西部地区向海而兴的开放之门，以钦州港为代表的北部湾港口群将深度联通内陆腹地，为面向东盟开放合作增添新动能。”平陆运河集团有限公司党委书记、董事长王劫耘眼中，似有一片浩瀚无垠的未来之海。

“创”以克难，打造世纪工程

西江东流，汇入珠江；钦江南流，直通大海。两个水系的连接处是连绵的分水岭山脉。平陆运河就是在分水岭开挖河道，引西江水汇入钦江，南行向海。

运河工程有三大难题：土石方开挖量大、水资源分配少、船闸高效运营难。建设过程中难题迎刃而解，靠的是什么？“靠各方协同、靠科技创新、靠攻坚克难。”平陆运河工程建设指挥部指挥程耀飞感慨万千。

土石方开挖，数量创造新纪录。

“2022年7月13日，我正式加入平陆运河建设项目。”作为首批进驻的建设者，程耀飞至今难忘当时的场景：站在马道工地的路上，设计人员指着不远处山头告诉他，在那儿往下挖100多米建船闸。“原以为修运河是沿着河边挖，没想到是在山里挖。”程耀飞感觉这和平常的水运工程不一样。

平陆运河是国内单项土石方量最大的交通工程，土石方开挖总量3.15亿立方米。马道枢纽是工程开挖量最大的地方，最高边坡188米，宽400多米。土石方开挖的困难在于：挖出的土石方怎样处置？混凝土浇筑如何更有效？

今天，马道旁几公里处满眼新绿，连片的甘蔗园氤氲着清甜的气息。“甘蔗园是用土石方填出的，运河全线开挖土石方基本实现了零外运、零闲置。”平陆运河集团广西平陆运河建设有限公司工程管理部副部长韦敏鑫说。

沟壑抬填、土地改良、生态复垦多措并举，土石方整体资源化利用率超98%。平陆运河集团广西平陆运河建设有限公司工程师王森给出一组数据：运河建设累计平整土地3.02万余亩，回覆表土2.93万余亩，复垦种植2.85万余亩，预计净增优质耕地1.39万亩，实现工程渣土向万亩良田转化。

混凝土浇筑是航运枢纽建设最重要的工序。平陆运河船闸主体混凝土浇筑584.6万立方米。筑牢百年工程安全根基，建设者们在国内首次提出超100年大体积混凝土抗裂耐久设计评价方法，攻克了长寿命大体积混凝土建造难题。

马道枢纽船闸主体混凝土259.4万立方米，被分为2122个浇筑，为的是规避大体积整体浇筑带来的开裂风险；混凝土出厂温度控制在16摄氏度，运抵现场搅拌后不得超过22摄氏度，为的也是不开裂、耐久性达标。

“平陆运河的每一仓混凝土都埋了传感器，温度、时间、浇筑速度、运输车辆信息、混凝土方量、配合比悉数记录在系统里。”韦敏鑫说，层层把关、精准管控，任何时候都是一本“明白账”。

“如何浇筑，也是难题。”平陆运河集团广西平陆运河建设有限公司总工程师潘剑锐，马道枢纽施工作业面70米深、400米宽，繁忙时有400多人、上百台机械同步工作。通过建设智能化管控系统，创新优化浇筑工艺，创造了同类项目混凝土浇筑的最高纪录，24小时内浇筑完成16409立方米。

省水船闸建设，技术创出“世界之最”。

平陆运河上游水来自西江的西津水库，可调配水量极为有限，省水是一开始就提出的要求。运河全线高差65米，建设有马道、企石、青



8月18日拍摄的平陆运河马道枢纽。平陆运河全长134.2公里，是新中国成立以来首条国家层面统筹建设的通江达海运河。 王 亮摄（新华社发）

年3个梯级航运枢纽。航运枢纽由船闸控制，船闸两旁建设省水池。三级省水池在工程创新中最为引人注目。潘剑介绍，现有省水池都是平行排列，就像在船闸旁边摆放几个水盆。这项技术用在平陆运河工程中，困难重重。马道枢纽两侧山体夹峙，企石枢纽附近村庄密布，省水池布设面临空间制约，施工难度很大。

经过反复推演与试验，建设者们提出“叠放”思路。三级省水池立体叠放，依托连通器原理，将高、中、低位省水池分级与闸室连通。上行时，依次开启三级水池闸门，水体因水位差自动流入闸室抬升船舶，不足部分由上游补充；下行时反向操作，闸室水分级存入省水池。

这项技术大幅压缩了占地面积，还能减少土石方开挖量，降低边坡高度，提升结构安全。通过分级存储与梯级利用，实现水体循环，世界首创三级省水池叠型布置方案应运而生。

马道、企石两大枢纽采用三级叠合式省水船闸，运行节水率达60%以上。青年枢纽采用双线互灌互泄式设计，两条船闸互为省水池，省水率约50%。三大枢纽年节约水资源约10亿立方米。船闸启闭速度关系着运河通行效率。平陆运河采用自主研发的迷宫式缓冲装置，省水池快速启闭闸门实现开门1分钟、关门30秒，单闸次16分钟完成全部输水，是世界同类工作阀门启闭速度的2倍至4倍，兼顾极短时间内快速输水与保障5000吨级船舶停泊安全。

平陆运河的高水头大型省水船闸成套建造技术是世界首创。航运枢纽船闸创造多项“世界之最”：输水廊道阀门启闭速度最快的船闸、水头最高的省水船闸、在建规模最大的内河省水船闸。平陆运河集团牵头编制形成国内第一部《省水船闸设计规范》，填补了水运行业标准的空白。

新建改建27座大桥，开创行业规范标准。

“修桥曾经是工程进展中最大的挑战。”程耀飞说。在134.2公里的平陆运河上，新建改建跨运河桥梁27座，有铁路桥、城市通行桥，还有专门的动物桥。

从灵山县陆屋镇开始，平陆运河借道钦江。钦江上原有的桥都是为了通行，现在则要便于5000吨级船舶通航。从“通行”到“通航”，最直接的改变是桥梁高度。建设过程中还要同步保障城市通勤，钦州城市桥梁遇到的挑战最大。先建一座代用桥，再拆除原来的桥；建好新桥后，再拆除代用桥。程耀飞说，每一座桥都得经过两次“拆建”才能完成。建设者们就这样在钦州市区“拆建”了6座桥。

袁明阳是平陆运河集团广西平陆运河建设有限公司工程管理部副部长，钦州城区4座桥梁的“拆建”都是由他主持的。袁明阳最深刻的感受是，建桥不能只盯着桥，每“拆建”一座桥都是各种力量的“组合”，不仅要考虑工程本身，更要思考城市交通组织——打通断头路，疏通微循环，优化城市交通。

面对桥梁拆建产生的大量渣土，建设者们同步攻关混凝土再生利用技术。旧桥骨料循环用于临时便道、生态护坡、景观桥梁建设，大幅减少天然砂石开采。平陆运河集团就相关技术成果编制再生混凝土ISO国际标准，国内首部运河土石方再生利用规范。

智慧运河，开创数智全周期管理。

“平陆运河建立了国内首个全生命周期智慧运河。”平陆运河集团科技信息部部长闫强介绍，智慧运河能够有效解决多专业协同、高强度实施、高标准要求下的工程建设管理问题，同时实现全生命周期数据存储和资产化，为运营期智慧化运行奠定基础。

步入平陆运河建设调度指挥中心，数字孪生平台大屏赫然入目。数字孪生平台上，20套信息化系统超1亿条建设期数据全程可追溯；4颗卫星遥感数据，20架次无人机航摄数据、231路视频监视点位、滚动跟踪工程建设动态；水位、流量、结构物、沉降及环境等水文信息实时监测，关键水文和风险提示精准率达到80%。

平陆运河通航，智慧运河核心功能从建设工程管理转变为通航安全高效运营，数智化将在提升通航效率、保障航行安全、降低运行成本等方面发挥关键作用。

广西建成水运江河海一体化调度平台，为平陆运河全线通航筑牢水运协同调度的数字底座。平陆运河管理中心副主任王勇说，过去调度

员规划进闸次序，配置闸室排档，全靠“手搓”；如今一体化调度平台把江江海整条链串了起来，实现数据、流程、业务和通航全贯通，在船舶通行效率、船闸运行成本和港口作业计划之间找到平衡点，通过人工智能技术实现一键排档，做到“一次申报、统一计划、全线通过”。

“和”以共生，厚植生态底色

青山之间，大坝静卧，运河如带。站在马道枢纽边坡高处远眺，眼前是一幅壮阔的绿色画卷。作为中国式现代化新征程中的大国工程，平陆运河流淌着绿色发展的鲜明时代特征。

穿越分水岭山林、钦江流域、茅尾海红树林等多重生态敏感带，平陆运河每向前一步，都要认真解答“如何打造世界级高水平保护的生态绿色运河”这个新命题。

先读懂山河，再画定图纸。

平陆运河建设挖第一铲土前，就把生态保护放在重要位置。《平陆运河（平塘江口—兰海高速钦江大桥段）工程环境影响报告书》《平陆运河（兰海高速钦江大桥以下段）工程环境影响报告书》两册，是一套1460多页的“大书”。

“国内外没有现成标准，也没有可复制的参照。”广西壮族自治区生态环境厅高级工程师何玉霜说，广西以高质量环评审批、高标准绿色工程管理体系和规则、高要求的生态环境监管，将生态理念融入项目设计、建设和运营全过程。

环评阶段，统筹推进项目环评及地表水、海洋生态、水生态、陆生生态、牡蛎、地下水、红树林7个支撑性专题多轮次咨询论证；建设过程中，全面开展工程建设变动实况与原环评的对比核查及影响分析工作，对地表水及环境风险影响、工程变动对茅尾海牡蛎影响、沿线重要物种潜在生境模型预测及水生生态安全、海洋段对鸟类迁徙越冬影响、工程变更地下水环境影响5个方面进行了专题研究，精准对比分析建设期工程实况与环评批复内容。

哪片林子是豹猫领地，哪段河道是鳊鲟的产卵场，哪片滩涂滋养着红树林……为期3年的本底调查，每一份数据分析都是与山河对话，也是守牢生态保护红线的决心。

穿透式的环保监督检查一直伴随着平陆运河的建设周期。开工建设不久，平陆运河绿色工程检查专家组就成立了。建设过程中，常态化开展运河沿线及海域的水、气、声、土及红树林等全要素监测，督促指导建设单位完善生物多样性观测等专项方案并建立数据共享机制，实现生态观测信息互通互联。

从自然“借”了空间，就要以绿意相还。

平陆运河工程方案坚持“能避则避”——不把河道裁得笔直，而是刻意保留几道弯和牛轭湖。设计看到“不完善”，也并非最具性价比，但恰到好处的留白，是对生态的最小干预。在避无可避之处，则对自然进行补偿。

平陆运河集团广西运河建设公司安全环保部部长林远飞说，“从自然‘借’了空间，就要以绿意相还”。

钦江入海口附近有一片红树林，经测算占地10.76公顷，“避无可避”。施工团队决定移植9572株原生红树，并按1:3的原则补种。红树林在茅尾海得到“加倍偿还”。

记者乘船来到茅尾海红树林保护区，只见齐膝高的树林随波荡漾，撑起一道生机勃勃的“绿墙”。这是国内规模领先、保护标准最严的红树林异地栽培修复工程。

红树林水下根系复杂，为尽量避免移植损伤根系，只要退潮，平陆运河建设公司工程管理部景观绿化管理工程师张寿龙就钻进红树林里，一点点剥离根茎。“难，只能排除万难，但只要红树林能扎新根，再难也不怕。”张寿龙说。

茅尾海上，蓝色的新型环保蚝排随潮汐舒展。林远飞从蚝排上提起一串蚝苗，十几颗生蚝滴着水，饱满而有分量。

钦州是“中国大蚝之乡”，这里的蚝苗供应着南方70%的市场。平陆运河施工过程中，在钦江段发现两万多个大蚝。他们把保护好这些大蚝当作一个重大课题，进行近海移植。记者在海上看到的，正是养着两万多个大蚝的海面。这是建设者们从施工航道一粒一粒捡过来的。

生蚝“搬家”，为的是留下种质资源。他们创建了滨海牡蛎种质资源保护体系。“保护这些蚝

苗，就是保护整个产业的‘芯片’。”林远飞说。

自然能恢复，我们不插手；需要帮助时，我们搭把手。

在劈山而过的马道枢纽段，铜鱼山被河道分割在两岸。2025年12月，一座跨江大桥在这里架起，但不通车、不行人，只为连通山林生机。

桥上铺了一层厚厚的土，“有绿荫、可采食、能躲藏”，只等山林两侧斑林狸、豹猫、赤腹松鼠等种群往返。“自然能恢复，我们不插手；需要帮助时，我们搭把手。”平陆运河集团广西平陆运河建设公司工程师陈柱说。

桥上“缝合”山岭，坝下贯通鱼道。

青年枢纽工程专门为来回游动的鱼留出“鱼道”。这组“竖缝式鱼道+鳊鱼道”双通道设计，使花鳊鱼、赤眼鳟等钦江里的生灵重新实现洄游。2025年鱼道监测设备投用至今，声响在河底计数：上行7.6万余，下行11.5万余，10余种鱼类成功洄游。“修运河是为了发展，但让山林的豹猫、河底的鳊鲟都能回家，才是更高质量的发展。”陈柱说。

绿意不只生长在岸上，也流淌在航道中。

运河建设过程中，草木恢复、万物繁衍。通航之后，绿色工程转入绿色运营。

“水是航道的‘家底’，得算计着用。”潘剑锐说，过去，一闸水放了就是放了。用了省水船闸，水在闸室里循环利用。船过闸，水还在。

为了守护沿线水质，平陆运河全域推行氢能、纯电等清洁能源船舶应用；在水上服务区实行货船舶岸电接入及排污全收集；在关键区域设置24小时监控系统，实时监测水质等数据；……“船港航贸”一体化的绿色航运产业链正加速成形。

“年减碳23%、硫化物减排99%、氮氧化物减排92%，污染物排放大幅削减、接近零排放水平。”闫强告诉记者，未来的平陆运河，将努力实现不见黑烟、不闻轰鸣。

2025年5月1日，《广西壮族自治区平陆运河保护与管理条例》正式实施，这是我国首部为新建江海直达运河专门制定的地方性法规。广西壮族自治区人大常委会法工委立法一处处长肖岗红介绍，《条例》要求“建立完善生态廊道”，以立法形式明确生态系统连通性的保护目标；规定建设保留的原河道和形成的牛轭湖，根据实际需要作为“生态涵养区”，从制度层面筑牢生态安全屏障。中国政法大学胡静说，《条例》为运河保护与管理提供了法治保障，平陆运河治理的法治思维也走在了前列。

运河从山林中奔涌而来，行至钦州市水上服务区时豁然开朗。对岸是钦州古八景之首的“文峰卓笔”。这座毛笔造型的古建筑，写下了千年文风昌盛。如今，建设者以自然作笔，抒写出“河畅、水清、鱼翔、岸绿、景美、低碳”的运河新篇，为大型工程建设提供了绿色样本。

“兴”以聚力，起笔发展新篇

平陆运河建成通航，目标是实现“河中有水、水上有船、船里有货、货通八方”。这不只是一条航道，更是统筹港、产、城与腹地协同发展的综合经济廊道。

港口升级，从通道到枢纽。航道贯通、水系重塑，平陆运河改写了区域水运格局，推动全域港口迭代升级、枢纽提升能级，江海联运、多式联运体系加速成形。

富宁县是珠江上游水系右江的起点。20年前，百色水利枢纽工程蓄水，库区抬升，航运中断；20年后的今天，富宁港的船笛声又将鸣响。富宁县委副书记王大刚介绍，富宁集散运输铝产业原材料及产成品、矿产资源、煤炭等大宗散货，将成为新的供应链组织中心和区域经济发展引擎。

“港”也是右江上游广西百色经济社会发展的重要元素。百色枢纽港物流公司董事长李祥站在铁路专线即将通达的地方展望未来，“百色物流港要做‘西部向海第一港’”。

百色物流港包括两个工业园区和一个码头，平陆运河通航给他们带来了底气。这个物流港依托黄百铁路成为西南铁水一体化关键节点，是平陆运河经济带上游的核心枢纽。平陆运河全线通航后，这里将通江达海、千支联动，成为桂西唯一具备铁路大动脉和内河高等级航道的综合性枢纽港口。

在南宁港六景作业区，门机和岸桥高耸耸立，进港铁路专用线正在施工。设备扩能改造已完成，可满足5000吨级江海直达船舶全天候装卸作业需求。对于发展数据和目标，南宁港开发

投资有限公司总经理王发坤念念不忘：南宁港2025年货物吞吐量为284万吨，“十五五”期间要实现千万吨目标。

平陆运河是南宁发展最大的变量和增量。运河通航，南宁港要从“通道”变成“枢纽”，从注重货物和服务的流通效率，到强调以节点集聚产业、创造价值。

“平陆运河通航对我们港区是重大利好。”北部湾港北海码头有限公司业务部副经理叶开彬告诉记者，北海铁山港主要服务临港企业。伴随运河通航，更多企业将主动参与江海联运业务。港口辐射腹地向西南内陆延伸，他们为临港企业新增一条物流通道，期待后续市场广阔的发展空间。

广西正在加快经济带口岸开放建设。“十四五”期间，新增48个对外开放海港泊位，北部湾海港对外开放码头泊位数量由不到80个增加至138个。目前，平陆运河经济带先导区有12个对外开放口岸。

衔接运河上游的南宁（牛湾）至贵港3000吨（兼顾5000吨）级航道即将建成，黄桶至百色铁路建设如火如荼，右江航运提升工程、大藤峡水利枢纽二线三线船闸等前期工作加力推进。以平陆运河为核心的广西联运体系正加快构建。

产业汇聚，从要素到集群。

平陆运河通航，西南货物出海可缩短内河航程约560公里。李晓琳认为，航程缩短是空间物理概念，更是产业集聚、成本优势再造的经济概念。平陆运河降低了全域物流成本，提升了广西的地理区位优势，将吸引更多产业集聚。

广西用“叶脉”比喻向海产业发展格局。平陆运河经济带依托向海开放优势，集中布局大运量、适港适水型产业，构建上下游产业配套、大中小企业协同的产业集群，是“叶脉式”向海产业布局的“主脉”。其余区域立足各自区位优势、资源禀赋、产业基础，承接主脉产业链配套。园区、企业则是细脉，依托集聚平台，加强产业精准配套，畅通循环、深度嵌入产业链分工体系。

南宁东部新城是距离平陆运河起点平塘江口最近的工业园区。如今，东部新城集聚了比亚迪、多氟多、太阳纸业等龙头企业，形成高端造纸、绿色化工、智慧船舶、电子信息四大临港产业集群。

“平陆运河是我们落户广西最主要的战略考量之一。”钦实集团广西圆周率船舶科技发展有限公司副总经理胡斌生说，运河通航后，企业所需原材料可从钦州港直接水运进厂，单吨物流成本将大幅下降。

沿线临港产业成型成势，梯次发展。钦州的临港大工业，已形成千亿级石化化工、五百亿级轻工、两百亿级新能源材料产业格局；北海铁山港区统筹推进重大项目45个、百亿级项目19个、落地行业龙头企业1家，呈现出大项目顶天立地、中小项目铺天盖地的发展态势。

陆屋镇地处灵山县西南部，平陆运河的“陆”便取自这里。运河从陆屋临港产业园旁边流过。临港产业园规划面积24平方公里，其中16平方公里纳入了中国—东盟产业合作区。这个产业园于2008年经批准设立，发展势头越来越好。

广西倍格农业科技有限公司在园区创立不久，记者走进厂区，果香扑面而来。分拣线上，工人们正有条不紊地挑选芒果；物流缓冲区内，一箱箱冷冻芒果浆码放整齐，静待外运。厂长李浩然告诉记者，运河通航将带来新市场新机遇。

看着运河上有了船，到任不久的陆屋镇党委副书记、镇长罗健感到重任在肩。她说，“当前最紧迫的是做好各项基础工作，把握机遇，拥抱未来”。

灵山县委常委、宣传部部长刘长远曾负责全县招商工作。她举出一组数字：2025年1月至8月，灵山县新签约项目投资总额86.6亿元，超额完成年度招商引资目标任务；其中制造业新签约项目投资总额69.5亿元，完成年度任务的139%。她感慨，平陆运河辐射带动势能还将持续释放。广西壮族自治区园区区办规划建设处二级调研员向万宏介绍，截至6月底，平陆运河经济带33个先导区域新签约项目426个，投资总额占全区总量的三分之一。运河经济带正成为广西向海经济发展的新引擎。

城市发展，从联动到融合。

百色市“十五五”规划纲要提出“港产城融合发展”：以港促产、以产兴城、以城聚产、产城融合。百色市交通运输局局长张彩昊感叹，右江流过百色，港口很早就有，但“港产城融合”是“十五五”规划中第一次提出的。

平陆运河和即将修通的黄百铁路让百色成为枢纽。新型生态铝、现代林业、新能源、新材料等拳头产业都依赖航运。运河通航使百色产业显现出成本优势，为百色港所在的百色新区带来新机遇，打开了百色城市发展的新空间。

南宁东部新城依托运河起点区域优势，一边推进产业落地，一边补齐城市配套短板。南宁向海发展提出要深化港产城人融合，坚持港产城共生发展。2022年至2025年，南宁东部新城规模以上工业总产值年均增长率达47.75%，其中，2025年实现规上工业总产值417.54亿元，同比增长29.9%。东部新城对南宁工业增长贡献率达39.88%，成为新的增长极。

广西壮族自治区发展改革委西部陆海新通道建设管理处副处长杨政美介绍，广西正在制定平陆运河经济带建设“十五五”实施方案，计划在“十五五”时期以沿海、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）作为平陆运河经济带发展先导区域，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，构建“叶脉式”向海产业布局。

向海图强、开放发展，是新时代广西的战略选择。平陆运河撑起广西向海图强的“主轴”和“叶脉”，在西部陆海新通道上发挥骨干之力，联动起西江向海经济带和北部湾沿海经济带“两翼”齐飞。运河通海、百舸竞潮生。广西向海而行主脉贯通，势将带动血脉畅达、细脉舒张，承担起广阔内陆和浩瀚海洋双向奔赴、共兴共荣的发展新天地。

一河贯通，八桂向海！

（调研组成员：苏民 魏水刚 张双章 政 王 森 张 晓 臧 满）