斥資740億 做大「水文章」

「十一五」期間，廣西內河水運建設完成投資約63億元，是「十五」期間的3.4倍。2011年完成投資55.96億元，同比增長七成。「十二五」期間，國家開發銀行將融資400億元參與西江黃金水道建設。按廣西此前提出的計劃，西江黃金水道項目總投入740億元。西江開發規模，前所未有。

港口吞吐量 今年料逾億噸

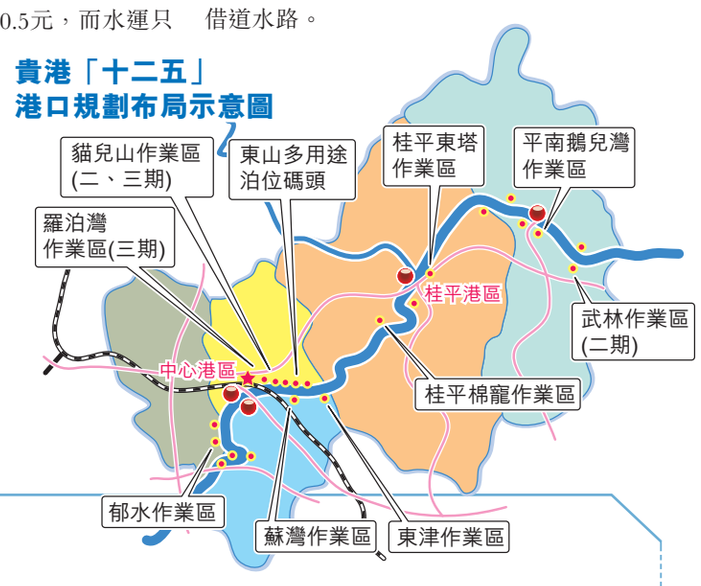
西江建設高標準、大運能的航道、樞紐、船閘及港口工程。桂平二線3,000噸級船閘已建成通航，魚梁航運樞紐工程、長洲三四線船閘工程穩步推進，郁江老口樞紐工程等已開工；西江航運幹線貴港至梧州2,000噸級航道等已建成通航，南寧至貴港2,000噸級航道已開工；南寧港一期工程、梧州港李家莊作業區三期工程、貴港港貓兒山作業區二期工程等29個港口建設項目按計劃推進。

水運成本低 運力大效率高

按照規劃，2012年，廣西內河港口總吞吐能力達到1億噸以上，初步實現億噸黃金水道的目標。到2015年，總吞吐能力達到1.5億噸以上；2020年前，連接南寧、貴港、梧州、百色、來賓、柳州、崇左七個市共1,480公里水路，全部建成1,000噸級以上高等級航道，其中南寧、來賓、柳州以下建成2,000噸級航道。

西江的誘惑不僅在於相當20條鐵路運力之大，還在於水運成本之低。鐵路運輸每公里每噸成本是0.15元，公路是0.5元，而水運只要0.04元。這意味着將為中上游貴州的煤、雲南的磷、廣西的鋁輸往資源消耗缺口頗大的廣東和港澳地區，提供了一條巨大的低成本運輸通道。

港企華潤水泥公司在西江主航道沿線的田陽、武宣、貴港、桂平、平南、封開等地佈局，沿江基地規劃水泥總產能超過4,000萬噸。對水路運輸的成本優勢，一名從事過水泥行業的企業管理人員鄭先生深有體會。他表示，如通過陸路水泥輻射半徑不能超過300公里，否則運輸成本太高就無利可圖，但是，有了水路就有它必然的優勢。2011年上半年，華潤貴港公司生產的365萬噸熟料水泥中，有130萬噸借道水路。



編者按： 經過一年多的精心編製，《廣西西江經濟帶發展總體規劃》去年終於通過專家評審。該規劃把西江經濟帶定位為僅次於長江、貫穿中國沿海地區和內陸地區的沿江第二條國土空間開發主軸。從今日起，本報將推出西江經濟帶系列專題報道，以饗讀者。

西江經濟帶 系列專題 三之一

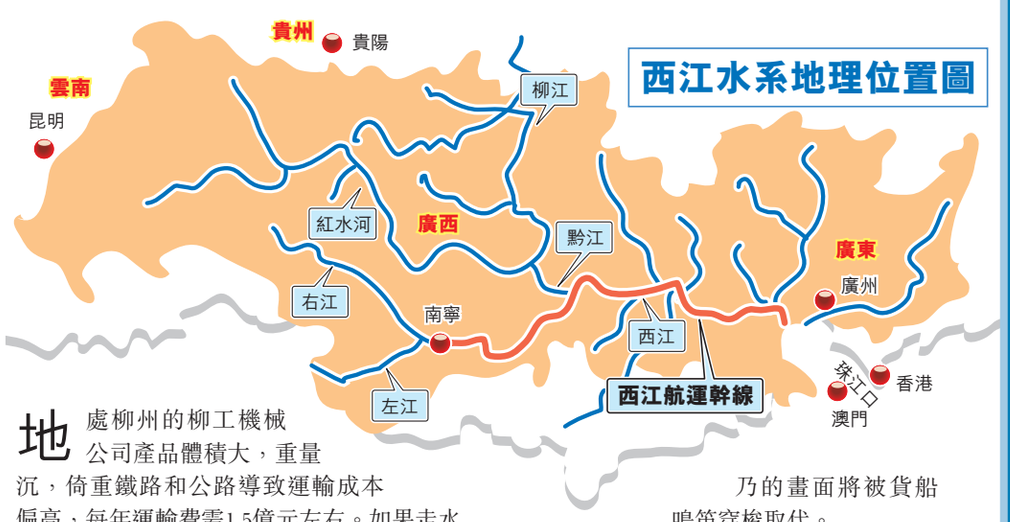
連雲貴通珠江 桂舞活黃金水道

借助水運促產業合理化 形成跨區域西江經濟帶

■廣西投入700多億元打造西江黃金水道。圖為長洲水利樞紐已建成的一線、三線船閘。

西江是一條連接雲南(滇)、貴州(黔)、廣西(桂)、廣東(粵)、香港(港)、澳門(澳)的珠江幹流，廣西境內14個城市中有11個坐落西江之濱。廣西自治區提出西江經濟帶崛起戰略，繼北部灣之後，將其打造成面向東盟開放合作的門戶區。同時，西江經濟帶還打通上游滇黔出海通道，承接下游粵港澳產業轉移。西江，變成一條年吞吐量達億噸之巨的黃金水道，借助水運的便利沿江發展工業區，聚集近十個千億元規模的產業。所形成的西江經濟帶，不僅對改變西南地區經濟社會發展產生巨大的影響，還將在2030年最終形成與東盟、粵港澳、西南三大板塊分工合作、優勢互補的發展格局。

■文／圖：香港文匯報記者 肖郎平、熊君慧 廣西報道



■西江黃金水道上的貴港碼頭。

2020年超4萬億產業 逼近目前廣東水平

廣西區發改委經濟研究所所長蔣升湧對廣西經濟前景非常樂觀，預計到2015年達廣東GDP規模的三分之一，2020年超過4萬億規模，逼近目前廣東水平。「石油化工在10年左右可能達到2萬億規模，鋼鐵產業達到1萬億，以糖為主的食品行業也會實現1萬億銷售收入。」而且，蔣升湧認為，沒有廣西的崛起就沒有全國全面小康，「前三十年以廣東為代表發展起來，後三十年應該以廣西、四川為代表。」

儘管，廣西追趕今日廣東的夢想是否存在變數難以預測，不過，行走在西江沿江城市，人們確實會不斷被發展迅猛的消息所震驚。比如，桂平龍門陶瓷產業園已吸引10多家企業進入，該園區規劃總面積2萬畝，計劃總投資250億元。桂平市長楊評防表示，這裡將崛起世界上最長、產量最大的陶瓷生產線。臨近的藤縣中和陶瓷產業區規劃面積也到2.1萬畝，建設規模是200條生產線，產值200億元，配套產業100億元。

億噸水道 流金淌銀

很明顯，西江經濟帶戰略為廣西沿線城市帶來了巨大的推動力。僅2011年1月至9月期間，沿江7市的固定資產投資同比增長三成，規模以上工業增加值14.8%，同時大幅帶動當地財政收入增加兩成多。西江水運條件的不斷改善，吸引了國內外投資者。沿江城市承接東部產業轉移勢頭進一步增強，產業集聚效應日益顯現，已形成了陶瓷、建材、汽車等沿江產業園區。

貴港市委書記王可表示，提高西江經濟帶產業競爭能力，重點把能源、建材、冶金、糖紙和農林產品深加工等分別打造成為產值超100億元的產業。到2015年，GDP力爭突破1,000億元，實現翻番。

水運條件改善 推動區域發展

來賓黃金水道建設辦副主任藍文忠表示，來賓定位為新興工業城市，沿江工業帶包括紅渡工業園、合山工業園、鳳凰工業園以及兩江交匯處的石龍工業園和武宣工業園。未來5年，來賓將形成信息技術產業、汽車(機械)配件製造產業、鋁精深加工產業等6個以上超百億元產業。

由於地域與廣東接壤，梧州和賀州市可謂左右逢源，既納入西江「億噸黃金水道」，又在承接珠三角產業轉移中近水樓台先得月。賀州市市長白希表示，賀州是承接東部產業轉移的橋頭堡，金融危機後承接東莞產業轉移成效明顯。同時，堅持走新型工業化道路，力爭5年間打造4至5個百億元產值的工業產業。

梧州市黃金水道辦常務副主任劉建宇表示，梧州是產業與航運結合得最好的城市。2011年，梧州市「五園八區」實現跨越發展，而其未來產值更加驚人。以輻射粵港澳的產業轉移示範區為例，規劃建設200條生產線，計劃產能200億元，兩年內已有80多條生產線投產。另外，不銹鋼產業園設計產值1,000億元，珠三角產業園規劃產值1,000億元。

萬億產業框架浮現

正因為西江各城市紛紛提出4至6個甚至更多百億元產業，廣西豪氣干雲，提出打造14個千億元產業。而上述產業大部分分佈在西江流域，西江經濟帶上萬億產業框架已然浮現。2010年2月底，廣西壯族自治區黨委、政府出台《關於做大做強做優廣西工業的決定》，明確優先重點發展14個千億元產業，大力發展四大新興產業，形成「14+4」的產業集群。

有半數千億產業已經或即將在今年實現。其中，食品工業銷售收入在2008年就已突破千億元，汽車、石化、電力、有色金屬、冶金、機械6個產業將在今年實現銷售收入超千億元。2015年要實現建材、造紙與木材加工兩個產業銷售收入超千億元，剩下電子信息、醫藥製造、紡織服裝與皮革、生物、修造船及海洋工程裝備等產業實現千億目標的時間表是2020年。同時，廣西提出逐步做大做強做優新材料、新能源、節能與環保、海洋四大新興產業，力爭到2020年也實現銷售收入近千億元。

地處柳州的柳工機械公司產品體積大，重量沉，倚重鐵路和公路導致運輸成本偏高，每年運輸費需1.5億元左右。如果走水路順西江而下呢？公司副總裁黃祥全樂觀估計，一年運輸費可節約1億元。

若合理開發 運力相若20條鐵路

和柳工一樣，柳鋼也懷着通江達海的夢想。柳鋼每年通過水路外運的鋼鐵近300萬噸，目前正在擴建鷓鴣江碼頭。瑞中運公司負責人陳金榮表示，大部分鋼材外運廣東以及浙江、上海。大籐峽水利樞紐工程竣工後，將極大地改變通航條件，陳金榮提高音量一揮手說，「喔，那就可以直接下了，1,000噸到2,000噸船直接下廣東，優勢就會體現出來。」

聯手粵港澳 力推「黃金水道」

廣西西江全長1,480公里，它會否成為一條黃金水道？這牽動着廣西西江流域11座城市的目光。據廣西發改委測算，如果合理開發，整條西江水系相當於20條鐵路的運力。西江水運巨大的潛力不再沉睡，漁家槳聲欸乃的畫面將被貨船鳴笛穿梭取代。

水運只是一種可能的交通選擇，貨物何在，運貨何為？西江3,000噸直航水道只是一枚棋子，廣西區委、區政府盯住的至少有三重戰略棋局：從廣西自身來說，借助水運構建西江經濟帶，推動廣西整體崛起；從國內區域經濟來說，推動西江上下游滇黔桂粵港澳互補合作；從國際開放角度來看，在北部灣之外打開另一個與東盟國家合作的門戶。

2011年8月9日，《廣西西江經濟帶發展總體規劃》評審獲得通過，評審委員集各大重量級機構的頂尖專家在內，包括中國科學院院士、中國工程院院士、國家發改委、國土資源部、國務院研究室、住建部、北京大學等部門。

廣西自治區政府副主席楊道喜表示，西江經濟帶對協調廣西發展格局乃至西南地區經濟社會發展都將產生巨大的影響。到2030年，最終形成與東盟、粵港澳、西南三大板塊分工合作、優勢互補的發展格局。