



从大桥5号塔顶俯瞰北盘江花江峡谷。  
贵州日报天眼新闻记者 陈慧 摄

贵州“一单制”班列从贵阳国际陆港发出。  
贵州日报天眼新闻记者 冯倩 摄

# 开放 新地标

最长、最高、最大，在贵州，一座座大桥不断刷新中国和世界的纪录，越来越多的“贵州桥”拔地而起，成为贵州对外开放的重要推动力。桥连通路，更连通世界。通过不断提升基础设施建设，贵州正从“地无三里平”转变为“高速平原”，逐渐形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局，推动对外开放向深层次、全方位拓展，拥抱全球、走向世界，不断开创共赢发展新局面。

## 双向奔赴迈上新台阶

随着高水平对外开放路线图加速实施，内外并重成为贵州推动开放型经济建设的重要法宝。

向“内”看，历时3年，花江峡谷大桥让隔水相望的安顺与黔西南终于“牵手”，这也将有力促进贵阳、安顺、黔西南城市群之间的资源互通与产业协同发展。

“大桥正以‘硬联通’激活‘软协同’。”贵州新数字丝路外贸研究院院长周顺强认为，花江峡谷大桥作为西部陆海新通道关键节点，大幅压缩安顺至黔西南物流时空成本，推动高附加值产品高效对接国际市场，加速产能优势向出口竞争力转化。

在周顺强看来，安顺航空航天基地、黔西南新能源基地通过大桥可实现链式组团发展，将安顺与黔西南千亿元产业基地深度嵌入全球产业链，可显著提升贵州在陆海联动中的战略价值。

向“外”看，贵州不断增强国际经济合作竞争优势，对外贸易、吸引外资、对外投资等领域千帆竞发，开放型经济跃上新水平。

今年上半年，奇瑞万达贵州客车股份有限公司共生产各类客车640台，实现工业产值4亿元，在稳固国内市场的同时，海外业务也已成为公司新的增长极。

“已向韩国、老挝、沙特等多个国家交付150余台客车，推动‘贵州造’客车批量进入南亚、中东、拉丁美洲等海外市场。”奇瑞万达相关负责人表示，公司正为贵州装备制造“走出去”注入新动能。

“投资贵州充满信心”已经成为越来越多跨国企业的共识。数据显示，贵州已与200多个国家和地区建立了经贸关系，累计设立外商投资企业3300余家，吸引了苹果、沃尔玛等一批全球500强企业落户。

## 打开南向合作新空间

外贸连接产业和市场，是产业国际化发展的重要推动力。贵州提出，以东

# 高速平原 融入大市场

随着贵州不断刷新中国和世界的纪录，越来越多的“贵州桥”拔地而起，成为贵州对外开放的重要推动力。桥连通路，更连通世界。通过不断提升基础设施建设，贵州正从“地无三里平”转变为“高速平原”，逐渐形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局，推动对外开放向深层次、全方位拓展，拥抱全球、走向世界，不断开创共赢发展新局面。

南亚、南美、中亚为重点扩大对外开放，加快沿着“一带一路”走出去。

六安高速沿线，很多开放型企业迎来新机遇。在黔西南州兴义市贵州省霖生木业有限公司生产车间，旋切、排板、热压、刮边等生产线有序运转，一块块家具板材顺利下线后装车即将发往东南亚市场。

“立足自然资源优势和区位利好，公司正联合广州国内家居科技行业龙头至爱智家公司，在越南、泰国、马来西亚等国销售推广香杉家具板材，目前已经与东南亚多家建材商达成长期采购意向。”霖生木业董事长桂保益表示，公司发展战略立足云贵、辐射川渝，持续拓展东南亚市场。

位于安顺市西秀产业园区的贵州西秀翠宏食品有限公司自去年顺利通过马来西亚和印度尼西亚相关食品认证，今年陆续实现了对马来西亚、泰国等海外市场的辣椒制品出口。

作为一家集辣椒种植、研发、生产及销售于一体的企业，贵州翠宏食品公司积极探索“基地+工厂”生产模式，致力于打造辣椒从田间到餐桌的全产业链链条，建设辣椒从选种、育苗、移栽、采收等全

流程的可追溯体系。

“目前公司产品已销往美国、澳大利亚、东南亚等近30个国家和地区。”该公司总经理邱黄杰说，今年公司将承接10个以上新品进行生产，计划新增产能3500吨，力争销售额增加1亿元以上。

## 通道推动全方位开放

曾经被重大山隔阻的内陆城市如何“一跃”成为对外开放前沿，贵州正加速度建设的多向开放通道是答案之一。

随着西部陆海新通道建设深入推进，2021年，贵阳国际陆港正式开港运营。自此，黔西南、西部陆海新通道、中欧（中亚）、中老等“四向班列”稳定开行。数据显示，截至7月，贵阳国际陆港累计开行“四向班列”1197列，65463标箱，货值6431亿元，省内货源占比88.54%。

“过去从贵州发出的相关货物主要通过公路运输，改由西部陆海新通道铁海联运后，与广西、广东等沿海地区港口的货物集疏运时间缩短1—2天，运输效率大幅提升，有利于贵州企业增强产品在海外市场的竞争力。”贵阳国际陆港公司事业部部长汤明剑直言，如今，东西向亚欧陆海贸易大通道与南北向西部陆海新通道正在贵州交会。

山重水复、路重重，从交通基础设施完善到高标准制度创新，贵州正以通道建设引领大山深处向外界发展突围。

8月，一批货值近4万美元的贵州汽车轮毂从遵义阁老坝货场出发，经西部陆海新通道铁路干线直抵广东湛江港，搭乘“并行港”海上环线班轮经海南洋浦港中转发往泰国，这也是全国落地的首票“并行港+西部陆海新通道”业务。

“货物运用铁海联运‘一箱到底’最终出口国外，首次突破性地将西部陆海新通道的腹地货源与‘并行港’海运跨境电商网络相结合，形成陆海贯通、多向联动的国际物流新模式。”陆海新通道运营贵州有限公司负责人郑俊杰说，这是贵州制度型开放的新探索，也是贵州积极融入服务国家战略的重要举措。

如今，贵州正在制度型开放领域进行全方位、深层次探索创新。9月23日，贵州双龙保税物流中心(B型)通过验收，将极大提升区域国际贸易便利化水平，也标志着贵州“一局四中心”整个项目功能打造完毕。

贵州“一局四中心”是全国为数不多的综合性开放平台和西部陆海新通道建设的重要基础设施项目之一，有力弥补了贵州空港口岸功能不全的历史短板，可助力货物在贵阳实现“进口直通、出口直放”，拉近了贵州与世界的距离。

## 满帮集团公共事务总经理胡洋 物畅其流人畅其行

### 见证者说



“花江峡谷大桥即将通车，对我们物流企业来说又多了一条对外开放大通道。”满帮集团公共事务总经理胡洋说。

今年二季度，满帮集团营业收入达32.89亿元，同比增长17.24%，净利润同比增长50.5%，达1.265亿元；平台履约订单量同比增长23.8%，发货货主平均月活用户数持续上升，货运匹配服务交易收入同比增长39.4%，展现出了强劲的盈利能力及增长潜力。

在胡洋看来，花江峡谷大桥的通车使峡谷两岸的通行时间由之前的2小时缩短为2分钟，将极大降低贵州省内货物流转的时间成本，并进一步提升与周边省份的经济货物往来，有效降低公路货运成本，提升运输效率。

满帮集团数字货运平台数据显示，近3年来，贵州与其他省份公路运输货物排名前3的地区主要为云南、四川、广西，货物品类以建材、食品饮料为主。

“从数据可以看出，与贵州货物往来较为密切的主要为周边省份，因此花江峡谷大桥的开通将极大提升贵州物流的外向度，能更好地推动‘贵州制造’和优质货运走向世界。”胡洋说。

作为全国领先的数字货运平台，满帮集团汇聚了海量的公路货运数据，将大数据、云计算、人工智能技术引入物流行业，通过业态模式创新和技术创新，解决了长久以来货运领域运力分散、供需不匹配、信息不透明等

问题，全面提升社会物流效率，大大缩短了货车司机平均找货时间，成为促进物流行业降本提质增效、助力实体经济发展的新动力。

今年二季度，满帮集团营业收入达32.89亿元，同比增长17.24%，净利润同比增长50.5%，达1.265亿元；平台履约订单量同比增长23.8%，发货货主平均月活用户数持续上升，货运匹配服务交易收入同比增长39.4%，展现出了强劲的盈利能力及增长潜力。

“贵州交通大发展这些年，给物流企业带来巨大红利。”胡洋说，如今四通八达的贵州，不仅使物流企业运输时效性大大提高，降低了货物在途时间和损耗，还降低了运输成本，扩大了物流辐射范围，有利于企业开拓更广阔市场。

“接下来将继续扎根贵州，利用自身技术优势，助力贵州物流行业数字化转型，推动绿色物流发展，积极参与新能源运力建设，进一步完善物流基础设施和服务网络。”胡洋表示，同时还将加强与贵州本地企业合作，共同打造高效、智能、绿色的物流生态系统，为贵州经济发展贡献更大力量。

## 长途货车司机张压 从“一路风尘”到“一路风景”



“现在的路真的越来越好，修车的频率都要少一点。”谈到即将通车的花江峡谷大桥，货车司机张压说，这不仅使货车司机节约了大量的时间成本，也带动了周围村镇的经济发展，同时让贵州增添了更多的旅游打卡点。

张压住在遵义市新蒲新区，从事货运行业已有20多年，经常往返于安顺和云南之间。最初干这行，他驾驶一辆载重只有4吨的小货车，一趟拉不了太多货。

“那些年，跑一趟长途，短则数日，长则一两个月。”张压回忆，很多年前拉一批木材到毕节市金沙县，刚卸完货就下起了瓢泼大雨，村里的泥泞道路变得泥泞不堪，根本达不到通行的条件，只能在村里等着天气转晴把路晒干，这一等就足足等了3

天。除了归期不定，还有“饭点”不定。张压刚开始接触货运行业的时候，一天一顿饭是常事。他还记得，当时从遵义市到习水县单边车程都要达到10多个小时，也不像现在高速路上设有服务区，早上6点吃一碗面条以后都不知道什么时候才能吃上第二顿。

路况一年一个样，高速路越来越多，今天的贵州向外延伸的交通网越织越密。

“路况好了，我的性格也变得不急不躁，累了就歇。”张压笑着说，现在不管走哪条高速，沿途的服务区基本都有“司机之家”，跑累了可进入免费洗衣服、洗澡或热饭，像回到自己家一样舒服。

在张压从事货运的这20多年，贵州的交通发生了翻天覆地的变化。开车上路，张压感受到从“一路风尘”到“一路风景”的变化，收入也一年比一年好。

### 链 接

#### 贵州 十年大 事记

- 2016年，贵州获批建设国家内陆开放型经济试验区。
- 2018年，“一带一路”南向通道贵州段开通运行，贵州货运随之往返东南亚、澳新、中东、非洲等地区，一条高效快捷的陆海联运新通道悄然构建。
- 2021年，中断了近20年的乌江水运全线首次大规模复航。
- 2021年，贵州首次整列发出中欧班列。
- 2022年，国务院印发了《关

- 于支持贵州在新时代西部大开发上闯新路的意见》(国发〔2022〕2号)，赋予贵州内陆开放型经济新高地的战略定位。
- 2022年，贵阳国际陆港正式开通，目前已开行中欧（中亚）、黔粤、西部陆海新通道及中老班列四向国际联运通道。
- 2023年，贵州“一局四中心”运营，核心项目包括国际货物中心、国际邮件互换局、综合服务中心、国际跨境中心，是全国为数不多的综合

性开放平台和西部陆海新通道建设的重要基础设施项目之一。

● 2024年，国务院批复同意贵州铜仁凤凰机场对外开放，标志着铜仁成为贵州省第三个拥有正式开放航空口岸的市（州）。

● 2024年，贵州首次实现西部陆海新通道多式联运“一单制”数字提单综合服务。

● 2025年，贵州正式跻身GMS六国跨境运输“高速路网”，有力推动贵州国际物流大通道建设。