

路通业兴 行稳致远

——从贵州对外开放通道之变看后发追赶之势

今年一季度,贵阳龙洞堡国际机场累计完成国际货邮吞吐量600.91吨,同比增长569.31%,国际航空货运市场呈现强劲势头。忙碌的空港,见证着贵州对外开放的国际通道日趋活跃,通道经济澎湃着强劲脉动。

山高谷深、沟壑纵横,千百年来贵州每一次对外开放齿轮的转动都与通道建设密不可分,这个西部内陆省份在畅通开放通道上奋起直追。

眼下,西部陆海新通道标志性工程——贵州黄桶至广西百色铁路建设加速推进,建成后贵州前往北部湾出海将大大提速,象征着一条全新的国际物流大通道正加速延伸,将深刻改变我省对外开放的面貌和格局。

莽莽高原,万水千山,通道之变见证山门大开。随着综合立体交通网日渐完善,一个广阔的空间打开:国际班列驰骋往返,通关人流物流如梭,朝阳下的口岸焕发着新的生机……这些都是贵州拥抱世界、衔接全球的生动写照,牵引着贵州产业发展转型升级。



我省加快推进建设以贵阳国际陆港为中心的“一港多区”集疏运体系建设,做优做强黔货出山开放主通道。

贵州日报天眼新闻记者 李勇 摄

1

腾飞:航空经济“货”力全开

3月19日,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)。境外投资者、游客可以直飞贵州铜仁,铜仁居民“抬脚即可出境”,再一次为贵州对外开放插上“腾飞的翅膀”。

3月22日,由贵州锐新科技有限公司制造的直流分配单元货物在龙洞堡机场顺利搭上飞往印度加尔各答的全货机航班,“贵州

造”品牌正逐步通过贵阳机场航空口岸打开海外市场。

“以往该类货物出口运输需要通过汽运至深圳、广州、上海等各大口岸机场,地面运输加上口岸排舱一般需要3到5天。”贵州民航集团物流公司相关负责人告诉记者,现在货物实现贵阳机场出港,不但节约了地面运输时间,也节约了空运物流费用,还能享受优先装载服务。

自2023年12月13日正式开通以来,共执飞了50架次,运输进出口货物共计576吨,贵阳至加尔各答国际货运航线是我省首条国际货运航线。今年,民航集团将适时开通贵阳—胡志明(河内)、贵阳—仰光、贵阳—吉隆坡、贵阳—莫斯科—摩尔曼斯克等国际货运航线,贵阳机场“货”力全开。

潮涌贵州,开放以兴,如何变“经济通道”为“通道经济”?在

《贵州省推进交通强国建设实施纲要》中或许可以找到答案。

该《纲要》明确提出,要构建布局合理、外联内畅的综合立体交通网络体系。当下,向上积极的开放态势背后,推动力量来自贵州强调区域联动和整合,依托交通枢纽和干线打造经济发展极和轴。在通道建设不断加速,口岸经济不断壮大,开放枢纽门户功能不断增强的驱动下,“口岸+

通道+城镇+产业+物流”协同联动发展的格局呼之欲出。

从秦开“五尺道”、汉通“西南夷”、奢香夫人建驿道,到县县通高速、市市通机场……贵州交通崛起之路,是无数劳动者一点一滴“凿”出来的。

路通则业兴,这是贵州在改革开放中后发追赶的缩影,也是一场走过千山万水、历经千年之变的“自我超越”。

2

提速:加快建设“西部通衢”

清晨,天边刚出现一抹亮光,黔西市的一处食用菌基地里,一辆辆货车已经陆续抵达,工人们赶忙装车,目的地是1600多公里外的浙江,不到20分钟,货车开上高速,24个小时后,这批食用菌鲜品便被摆上消费者的餐桌。

以深入推进国家战略为支点,贵州在通道建设中吹响高水平对外开放号角。

“这是一张向未来眺望,但需

要从此刻就做好准备的机会蓝图。”省交通运输厅相关负责人表示,新国发2号文件为贵州交通基础设施建设又一次带来了重大的历史机遇。

波澜壮阔的高速路网为我省迎来了开放合作的美好时光,全省高速公路通车里程突破8700公里,北上川渝、南下两广、东出湖南、西进云南的大通道已经架设成型。

打造内陆开放型经济新高

地,贵州重要“一招”便是加快建设多向衔接开放通道。

以千里乌江复航为契机,我省积极推进乌江、南北盘江—红水河等航道提等升级,打通北上长江、南下珠江水运大通道。2023年,龙滩水电站1000吨级通航设施项目实现复工,贵州省、重庆市政府办公厅联合印发《渝黔深化合作推动乌江航运高质量发展建设实施方案(2023—2027年)》,有效服务支撑贵州融

入长江经济带、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等国家战略。

2024年政府工作报告提出要“加快建设西部陆海新通道”,贵阳国际陆港作为贵州西部陆海新通道建设的重要平台,与广州南沙港率先在全国首发开行跨省铁海联运“一港通”班列,实现了出口货物“一次申报、一次查验、一次放行”,压缩通关时间50%。

行进的列车,让沿线企业有了更多选择,“黔货出山”“外货入黔”有了更多捷径。西部陆海新通道的建设,更是让不沿海、不沿江、不沿边的贵州逐渐成为对外开放的前沿和窗口,在对外开放的大道上勇往直前。

如今,交通要道四通八达,构成跨越山海的开放通道,撑起更高水平的开放平台,贵州深度融入全球经济体系的意志更坚、底气更足、动力更强。

3

活力:立体交通赋能产业

一位广东职业经理人向记者讲述着他的生活:清晨和家人道别,踏上西进的动车,2小时后到达桂林的分公司召开高管会议,会后继续搭乘高铁,下午3点准时坐在贵阳分公司里与重要客户商讨追加订单的事宜。

随着贵广、沪昆、黔渝、成贵、贵南等高铁、快铁线路的陆续运营,形成了我省贯通京津冀、长三角、珠三角、粤港澳、川渝滇等地区的高铁网络,一条条横跨千山

万水的便捷通道,让一场场畅通产销,增进情与意的双向奔赴不断上演。

3月30日,在铜仁市沿河自治县的乌江沙沱水电厂升船机上,工作人员正仔细查看各个关键点位,确保设施安全运行。乌江全线复航后,成本低、运量大的“水上运输”成为沿线大宗货物长途运输的最佳选择。一季度,我省水路运输量突破9万吨,并保持持续增长势头。

早在4个月前,非洲进口的金丝花梨首次运抵贵州码头,乌江航运开启进出口国际货运新通道。采购这批木材的贵州田益供应链管理公司不断探索多样化物流通道,水运最受该企业董事长陈静华的青睐,运输成本相比公路运输节约50%,在长江、乌江“干支联运”的加持下,他憧憬着将公司打造成西南地区最大的红木产业园。

以通道促贸易,贵阳飞力达

公司抓住这个“风口”,在2021年11月至2023年12月31日的时间跨度里,向欧洲发运价值超过4000万美元的货物,它的外贸发展成绩单,见证了贵州中欧班列开行的意义所在,成为贵州中欧班列合作最久的一家公司。驰而不息的中欧班列,使贵州成功加入了“一带一路”钢铁驼队。

三年积势蓄力,贵州正依托国际大通道,先后开行中欧班

列、黔粤班列、西部陆海新通道班列、中亚班列、中老铁路班列,为贵州本土商品进入国外市场搭建了一个新平台,贵州班列通道初步呈现出北接欧亚大陆、西接RCEP成员国和东盟、南接广西北部湾出海口、东接珠三角与粤港澳大湾区的“版图”,进一步提升我省在国家对外开放新格局中的位势能。

据《贵州日报》