



中國新聞發言人論壇 建言更好傳播「中國聲音」 捍衛國家利益 發言人就是戰士

【大公報訊】據中新社報道：17日，由中共中央宣傳部對外新聞局、中國人民大學主辦的第四屆中國新聞發言人論壇在北京舉行。中國外交部新聞司副司長、新聞發言人郭嘉昆說，少數反華敵對勢力固守意識形態偏見，對華抹黑攻擊從未停歇，變換花樣潑髒水、貼標籤、搞污名化。「面對毫無底線的惡意污蔑，發言人就是戰士，必須挺身而

出，捍衛國家利益，維護民族尊嚴。」
「在當下國際輿論場，真實性、穩定性成為稀缺品。」郭嘉昆說，只有及時主動發聲，才能讓中國聲音搶佔第一落點，讓真相佔據主流。
當前，單邊主義、保護主義逆流滋長。中國商務部主動發表談話、答記者問，多次闡明關稅戰、貿易戰沒有贏家，霸凌霸道只會孤立自身。商務部

辦公廳副主任、新聞發言人何亞東稱，第一時間發出權威聲音，講「我們想說的」和「全世界關注的」，讓全世界都能聽到、聽清中國聲音。
當前，新媒體日益成為各國民眾接觸交往的主平台、信息獲取的快車道，也成為了解中國的新窗口。與會新聞發言人結合自身經驗，匯聚創新傳播的最新實踐。

郭嘉昆說，我們積極順應數字化、網絡化、智能化傳播趨勢，建立外交新媒體矩陣，基本實現國內外主流新媒體平台全覆蓋，越來越多鮮活的中國故事衝破「信息繭房」、打破「灰黑濾鏡」，直達各國民眾指尖，讓更多人看到一個真實、立體、全面的中國。

中越新通道「一車到底」每車省千元

越南司機：新鮮水果更快送到中國朋友餐桌

一線直擊

日前，中國至越南河內國際道路運輸線路開通，從廣西直達越南河內，以「一箱到底」「一車到底」模式實現運輸提效降本。線路開通後，大公報記者在中國—東盟自由貿易區憑祥物流園（以下簡稱「憑祥物流園」）內看到，滿載水果的越南貨車整齊停靠等待卸貨；在友誼關關口，中國的貨車滿載着電子產品、汽車零件等排隊等待出關。
相較於傳統運輸模式，每輛貨車可節省約1天時間，成本可節省800元（人民幣，下同）至1000元，運輸時效大大提高，中越國際道路運輸便利化水平進一步提升。越南貨車司機表示，「走新通道，我們就能把更新鮮的水果，更快送到中國朋友的餐桌上！」

大公報記者 曾萍

點對點直達 跨境物流提效降本

據了解，中國至越南河內國際道路運輸線路，中方貨運車輛需持CBTA（大湄公河次區域便利貨物及人員跨境運輸協定）證件與GMS電子通關憑證，目前尚未普及所有中越跨境貨運司機，但兩國眾多司機都十期期待。

業界籲配套政策信息支援

「能直達就太好了！」剛在憑祥物流園停好車，王師傅激動地說。這位有十餘年跨境運輸經驗的老司機表示：「以前我們只能開到越南同登裝貨，當天必須趕回來，現在有了直達線路，能直接開到河內，肯定願意走！」廣西憑祥是中國和東盟水果進出口貿易最大的口岸城市，「貨量大時，中國海關排隊要兩三天，我也遇到過春節期間在越南運輸水果的車輛，堵了四五天的情況。」因此王師傅對「一車到底」的新運輸模式展現出了濃厚的興趣：「若以後直達能普及更廣範圍的話，運距擴大，貨量也能提升，收入肯定也會增加。」

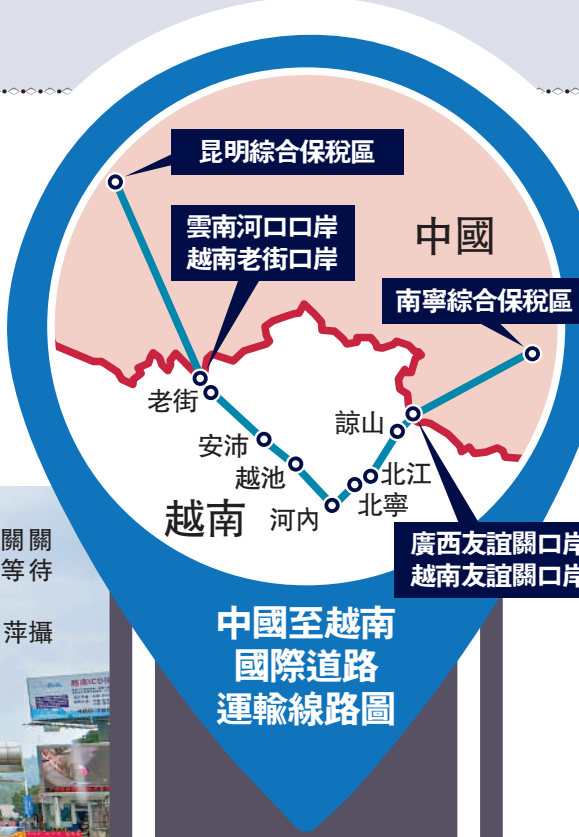
貨主農先生從事水果跨境貿易超10年，對運輸模式演變及效率提升有着切身體會。「過去分段運輸，貨物要在口岸多次裝卸，耗時又增加損耗風險，物流成本也高，限制了業務規模拓展。」他直言，若中國貨車能直達胡志明等市場，「時間能省不少，損耗也會降低」。不過，農先生也道出顧慮：「越南市場有多大、具體有哪些集散地，我其實不太清楚。要是能有詳細的市場數據，我們規劃運輸、對接貨源也更方便。」他呼籲，新通道不僅要「路通」，還需配套政策、信息支持，幫助貨主抓住跨境貿易機遇。

越方司機期待「反向貫通」

雨簾低垂，在憑祥物流園裝卸平台，越南貨車司機周武（音譯）站在滿載芒果的貨車旁，他手裏拿着相關單據，正等待着卸貨。當記者提及新開通的中國至越南河內國際道路運輸線路時，周武原本疲倦的眼睛亮了起來，興奮說道：「我有看到新聞說中國的貨車以後能直接開到河內！」他指着遠處排隊的中國貨車，又比畫着自己的車廂，「要是你們的車能來，我們越南的車也能去南寧、廣州這些大地方就好了！」說着，他拍了拍車廂鐵皮，「以後若能走『新通道』，我們就能把更新鮮的水果，更快送到中國朋友的餐桌上！」他笑着說。



▼廣西憑祥友誼關關口外，正在排隊等待出關的中國貨車。大公報記者曾萍攝



中國至越南國際道路運輸線路圖

「一帶一路」互聯互通

項目：雅萬高鐵 2023年開通

內容：

●雅萬高鐵由中國中鐵作為建設主力，線路全長142.3公里，設計時速350公里。雅萬高鐵連接印尼首都雅加達和第四大城市萬隆，全線共設車站4座，自2023年開通運營後，雅加達到萬隆的列車運行時間由現在的3個多小時縮短至40分鐘。

項目：錢凱港 2024年開通



內容：

●錢凱位於秘魯首都利馬以北約80公里處，港口最大水深達17.8米，能停靠18000標準箱的超大型集裝箱船，由中企控股和投資開發。錢凱港運營後，從南美洲出口至亞洲市場的貨物運輸時間從35天縮短至25天，物流成本大幅降低，從此「錢凱—上海」航線成爲現實。

柬埔寨

項目：金港高速 2022年開通

內容：

●連接柬埔寨首都金邊和該國最大深水海港西哈努克港，由中國路橋工程有限責任公司投資建造。

老撾

項目：中老鐵路 2021年開通

內容：

●北起中國昆明，南抵老撾萬象，全長1035公里，促進中國和東盟間客貨高效往來。鐵路由中國鐵路國際有限公司與老撾國家鐵路公司成立中老鐵路有限公司，按照中國標準設計、建設、運營。大公報整理

從「貨物互通」邁向「經濟互融」

儘管當前新通道仍面臨雙

向載貨政策限制，中國貨車暫不能從越南返運貨物，但隨着中越雙方貿易互動不斷深化，企業對政策突破充滿期待。「越南至中國貨物以水果、木材爲主，旺季進口車次達400—500台。隨着新的直通運輸線路常態化運營，我們也計劃增加20台貨車服務更多客戶。」廣西恆發國際貨運代理有限公司副總經理寧尚斌說。跨境通道創新撬動着區域經濟發展，伴隨東盟「智慧物流走廊」建設，將推動中越關係從「貨物互通」邁向「經濟互融」的更高維度。

在中美貿易摩擦重塑全球供應鏈的背景下，中國與東盟的經貿合作正迎來戰略機遇期。作爲「一帶一路」倡議的重要支點，中國至越南河內國際道路運輸線路的開通，正是深化區域合作的關鍵一步。這條新通道不僅承載着跨境物流的效率升級，更被視爲突破貿易壁壘、拓展東南亞市場的「黃金動脈」。雨幕中，一輛輛貨車仍在有序通關。而一線從業者對「貫通直達」的熱切期待，不僅是對運輸便利化的訴求，更是中越經貿合作邁向更高水平的生動註腳。

車隊直達越腹地「門對門」一趟省時3天

經貿提速

5月14日，12輛貨車

從南寧綜合保稅區出發，中越跨境物流正式邁入「直達時代」。廣西恆發國際貨運代理有限公司副總經理寧尚斌打開手機相冊，向大公報記者展示車隊的「跨境通行證」——GMS電子通關憑證與CBTA協定項下的《國際汽車運輸行車許可證》。今年3月中越交通和建設部門高層會晤後，試點允許中國車輛憑GMS（大湄公河次區域便利運輸協定）資質直接入境越南工廠，實現「門到門、點

到點」直達運輸。

廣西恆發國際貨運代理有限公司長期與越南富士康工廠保持緊密的運輸合作。越方工廠近80%的零部件依賴從中國進口，電子產品作爲精密部件，不宜多次周轉。「傳統中越物流需在越南春羅貨場、新清貨場進行『中國車換越南車』操作，僅單次換裝就需增加1天時間成本，且伴隨裝卸損壞風險。」寧尚

斌告訴大公報記者。他表示，「車輛5月14日從憑祥出發，16日已卸貨返程，較傳統模式節省約3天時間。」新通道的落地激活了中越產業「神經末梢」：爲越南富士康工廠運輸精密部件時，貨損率大大降低。

「開通儀式第二天，就有2名客戶立即諮詢，比亞迪、瑞聲等眾多客戶也對新直達線路興趣濃厚。」寧尚斌說，新通道有望促進中越兩國產業深度融合，推動區域經濟一體化進程。大公報記者曾萍



▲中國至越南河內國際道路運輸線路正式開通，以「一箱到底」模式實現運輸提效降本。圖爲首次直達進入越南腹地的貨車出關。受訪者供圖

中越「雙向奔赴」惠及普通百姓

記者手記

在記者奔赴憑祥探訪的當日，乾旱多日的廣西下起大雨，卻絲毫

未能澆滅這裏火熱的運輸熱情。關口處，一輛輛貨車整齊排着隊，中越雙邊的貨車司機們穿梭其中，忙碌而有條不紊。

從重慶出發的司機王中渝正在貨場排隊，他站在車旁休息，車後的貨櫃裏滿載着電子產品，準備前往越南。「從重慶出發，這一趟加上排隊出關的時間，可能需要花費8—9天，我們當然期待有更節省時間的直達運輸新通道。」在中國—東盟（崇左）水果交易中心的貨物裝卸平台，記者注意到，一位本地邊境司機老何，他的貨車上滿載着新鮮的水果。交談中記者發現，不少司機雖未聽說新開通的中國至越南河內國際道路運輸線路，但這並不妨礙他們對未來的憧憬。從更宏觀的視角看，中越互聯互通的發展是大勢所趨，這一進程必將會惠及更多像老何、王中渝這樣的司機，

以及他們背後無數依靠跨境貿易生活的家庭。

在中美貿易摩擦的背景下，這條中國至越南河內國際道路運輸線路新通道的開通，打開了便利貨物及人員跨境運輸新空間。它不僅是貨物往來的通道，更是兩國經濟合作的橋樑。展望未來，在加速完善跨境運輸體系、拓寬文旅交流通道的進程中，中越正攜手推動人文和經濟「雙向奔赴」，實現直達運輸常態化，爲區域經濟注入「確定性」。大公報記者曾萍



▲憑祥物流園的裝卸平台，滿載越南水果的貨車正等待卸貨。大公報記者曾萍攝



▲截至2025年3月28日，中老鐵路累計開行旅客列車7.1萬列，發送旅客超5000萬人次。新華社