

口岸繁荣，新疆成为开放前沿

本报记者 蒋云龙

一列列中欧班列从阿拉山口口岸驶出国门，一趟趟满载货物的集装箱卡车在红其拉甫口岸快速通关……近年来，新疆维吾尔自治区从相对封闭的内陆变成对外开放的前沿。1—2月，新疆外贸进出口总值636.9亿元人民币，同比增长51.4%，已连续28个月实现两位数及以上同比增长。

新疆的铁路大通道更密集、更畅通了。世界各地的商品顺着通道集结、流动、分

发。在阿拉山口，国内25个省份、境外21个国家，被这个小小山口联结起来。3万多列中欧（中亚）班列运进来粮食、铁矿、钾肥，出口服装、机电、高新技术产品。

新疆的公路口岸日趋热闹、繁忙、便捷的同时，等待出口的“中国造”汽车不断激增，甚至时常排起长队。在霍尔果斯，截至3月1日，今年有超2万辆商品车经这个公路口岸出口，同比增长381%。

2023年，霍尔果斯出口商品车30.4万辆，同比增长307.5%。

把目光移到南疆，新的机遇正在这里生根发芽、开花结果。中国（新疆）自由贸易试验区喀什片区揭牌即迎来35家企业入驻，当日签约落地项目资金超过176亿元。今年前2月，仅喀什地区就与175个国家（地区）进行贸易，外贸进出口总值170.6亿元，同比增长90%。

为了支持跨境电商发展，发挥好口岸和综保区的区位和政策优势，阿拉山口花大力气打造了2.8万平方米的跨境电商分拣清关中心，搭建全流程高效快捷通关模式，对跨境电商货物优先受理申报、优先施封、优先查验。

“我们开创了阿拉山口‘慢空运’模式，出口货物12—18天就能运达欧洲，费用是空运的1/5，时间是海运的1/6。”阿拉山口综保区管委会副主任周翀说，目前，阿拉山口已经为50.8万家电商企业提供了服务。

在霍尔果斯，除了大批跨境电商企业，还有一个“买买买”的胜地——中哈霍尔果斯国际边境合作中心。中方区域3.43平方公里，哈方区域2.17平方公里。中方区域就有近3000家商户。游客可实现30天免签跨境自由流动，体验特色跨境旅游，从中心进入中方境内，每人每日一次可携带8000元人民币免税商品。霍尔果斯国际边境合作中心海关副关长居来提·苏合力提说：“2023年，我们累计验放进出境旅客418万人次，同比增长4.27倍。”“来这里采购的哈萨克斯坦商人每天都络绎不绝。”合作中心金融中央广场总经理季钢说。

“新疆口岸经济带正随着对外开放的不断深入呈现勃勃生机，外贸保持持续高速增长，为‘一带一路’核心区建设提供了重要支撑。”乌鲁木齐海关关长郝炜明说，“以自贸试验区建设为契机，新疆聚焦深化改革扩大开放发展实际，将用足用好自贸区政策，为企业服务，为构建新发展格局‘探路’。”

黄金通道更畅通

“经阿拉山口抵达欧洲，是丝绸之路之上运距最短、用时最少、运费最低的国际贸易大通道。”阿拉山口市常务副市长李江林说。2023年，阿拉山口口岸通行中欧班列达6635列，同比增长6.8%。铁路口岸货运量1407.1万吨，同比增长17.5%，居全疆铁路口岸首位。

“班列越来越多，对铁路基础设施的要求也越来越高。阿拉山口建设也在加速。”中国铁路乌鲁木齐局阿拉山口站团委书记陈乾介绍，目前，阿拉山口站已建成94条宽准轨线、500万吨散装粮食铁路专用线等一批基础设施。预计随着建设项目的不断推进，阿拉山口铁路口岸的近期通关能力将由2000万吨提升至4000万吨，远期将达到6000万吨。

阿拉山口创新推进通关便利化措施，建立联检单位“并联”作业模式，提升了通关效率。“7×24”小时预约通关机制高效运转，最大限度压缩通关时间。目前，出境中欧班列通关时间压缩到了5小时以内，入境货物信息中转流程提速了4小时。

在霍尔果斯铁路口岸站，满载货物待发的班列正在换装。安全生产指挥中心的屏幕上，班列情况和运行数据实时更新。“我们以确保中欧班列高效开行为重点，为班列编制全程时刻表，2023年铺画时速120公里/小时中欧班列专用运行线25条，时速90公里/小时中亚班列运行线14条，让中欧班列运行时刻更加精准。”中国铁路乌鲁木齐局集团有限公司对外合作部副主任白璐说，霍尔果斯站对重点班列给予运力倾斜，运用平行作业模式，实现班列“即来即走”。

目前，阿拉山口与霍尔果斯，新疆这双口岸通行中欧班列总数已超7万列。随着通行班列数量逐年增多，口岸和通道建设也在不断推进。2020年以来，阿拉山口、霍尔果斯铁路口岸加快实施扩能改造，霍尔果斯站新增货物换装线1对，新增、延长到发线10条，班列运输组织能力提升30%以上。2023年11月，兰新铁路精河至阿拉山口段增建二线工程实现双线电气化开通运营，列车运输时间压缩40分钟。

今天，经阿拉山口口岸通行的班列线路达115条，通达25个国家和地区；经霍尔果斯铁路口岸通行的班列线路80条，辐射境外18个国家、通达45个城市和地区。双口岸通行的货物品类均超200种。

在喀什地区，连绵不绝的车辆赶到喀什综合保税区内排队通关。依托“喀什综保区智慧物流管理系统”微信小程序，货物通关效率不断提升。一辆货车从出区到放行整个过程不超过一分钟，每车业务节省0.5小时以上。

今年以来，喀什陆续开通了至俄罗斯莫斯科、英国伯恩茅斯等多条国

际货运新航线，喀什与世界的距离进一步缩短，与周边国家合作更加便利。前2个月，喀什地区航空运输进出口总值增长119.6%。

通道畅促产业旺

通道畅，带来了产业旺。沿着铁路专用线，运送哈萨克斯坦小麦的货运班列直接开进阿拉山口综合保税区，运上了金沙河面业有限公司的生产线。“得益于共建‘一带一路’，综保区物流运输更便捷，小麦进口不受关税配额限制，原料通过铁路专用线直达企业，缩短了时间，降低了成本。”公司负责人尹飞鸿说。

在阿拉山口，类似的进口粮油龙头加工企业已有14家，还有一百多家进出口贸易企业。利用进口粮食指定口岸资质，阿拉山口积极发展粮油储备和加工产业，加快形成产供销于一体的完整产业链。阿拉山口综保区内已经落户813家企业，形成了进口粮食加工、木材加工、出口装备制造、医用材料、跨境电商等五大特色优势产业集群。

霍尔果斯欧亚国际供应链有限公

司的整车出口基地一派忙碌景象。这个2023年5月开始营业的新公司，月订单量在短短几个月内就从10多台增长到1000多台。

“中国车尤其是新能源车，畅销海外，市场前景大好。”公司总经理顾海峰还对霍尔果斯未来的发展寄予了厚望。

看好霍尔果斯的不止顾海峰。2023年，霍尔果斯“一区三园”共执行招商引资项目175个，涉及总投资994.06亿元，实现到位资金585.28亿元，同比增长17.43%。目前，当地已基本形成了新能源新材料、电子信息、机电装备、农产品和食品加工、服装加工、生物医药等产业布局。

在喀什综合保税区，喀什嘉博科技有限公司的员工正在车间生产LED光源器件芯片，喀什安德光电科技有限公司的工人们则正在组装出口光学镜头。近年来，喀什综合保税区进出口贸易额增速大幅提升，并推动形成以商贸物流为基础，电子家电加工为主，食品加工、纺织服装、贵金属加工为辅的外向型生产加工体系。

“以通道带动物流、以物流

凝聚产业，喀什产业发展动力被有效‘激活’。”喀什海关综合业务处处长王西平介绍，“前2个月，喀什地区以锂离子电池、光伏产品、电动汽车为代表的产品出口增长396.7%；以家用电器、自动数据处理设备、手机为代表的传统产品出口增长80.9%。新产品出口规模的快速增长、走向海外，是喀什地区外贸加速提质升级的生动写照。”

新业态新模式涌现

开放改变着新疆。在戈壁滩上，新产业新业态新模式应运而生。

喀什综合保税区就是一个戈壁上建起的现代化园区。园区内，中顺电子商务有限公司的员工正在装车，这些货物将从保税区出发，经伊尔克什坦口岸出境，3天后抵达吉尔吉斯斯坦奥什州。



▲新疆红其拉甫口岸，出境旅客在国际道路旅客列车上等待发车。
新华社记者 丁磊 摄



▲新疆巴克图口岸中哈边民互市丝路文化商城。
新华社记者 苟立 摄



▲新疆霍尔果斯公路口岸等待出口的车辆。
新华社记者 赵戈 摄



看！这温暖的慢火车

本报记者 李亚楠

新疆乌鲁木齐到北京，2800多公里，坐火车直达最快30小时12分钟就能到；而新疆和田地区和田市到乌鲁木齐，1960公里，有一趟火车却要跑32小时55分钟。

在世界第二大流动沙漠——塔克拉玛干沙漠南缘，13年来，“和田玉龙号”列车每天会穿越这里，这是在新疆开行的一趟公益慢火车，被沿线群众亲切地称为“小慢”，同时也是沿线群众致富的“快车”。

最低票价只要4元

位于新疆南端的和田地区，以前受制于恶劣的自然环境，居民出行很不方便。2011年6月，首趟“和田玉龙号”旅客列车开行，结束了和田地区不通火车的历史。

“乘坐这趟车，从和田市到喀什市近500公里，硬座票价53元。从和田市到墨玉县票价最低，硬座才4元钱，是很多南疆老百姓出行的首选。”列车长坡拉提汗说。

常年负责“小慢”的乘务工作，坡拉提汗每周有一半时间待在“和田玉龙号”上。这趟列车一共有64个停靠站点，“是一趟公交化的火车，沿线的一些小车站只有一两名乘客，但是这些‘一个人的车站’仍然被保留了下来。”坡拉提汗说。

虽然是公益慢火车，服务却不减。南疆风沙大、夏季气温高，2019年，车体从绿皮车更换为空调车，票价保持不变。

乘客阿布力孜·牙克甫的铺位床头，系着一个漂亮的蝴蝶结。坡拉提汗介绍，这是用来标识重点旅客的，老人、小孩、行动不便的旅客等，乘务员会重点关注他们，根据需求提供差异化服务。

“这次出来带着孩子，乘务员就给我这扎了个蝴蝶结，隔一阵就来看看我们需不需要帮助。”看着铺位上熟睡的孙女，阿布力孜脸上露出微笑。

一项受欢迎的便民举措

“小慢”是连接南北疆的“便民车”，也是沿线百姓的“致富车”。

24岁的和田市小伙儿阿卜都萨拉木·买提斯地克要去乌鲁木齐看望奶奶，出发前将自家种的核桃装了两袋子，一袋送给奶奶，一袋在车厢里售卖。这趟车上，还有其他和阿卜都萨拉木一样售卖农产品的人。

“以前按规定，列车上是不允许乘客卖东西的。”乘务员玛依然·赛买提回忆，2020年，她碰到一位老大爷拎着核

桃、红枣在车上售卖。交流之后得知，老大爷家里条件不太好，想在火车上试试能不能卖点特产补贴家用。

玛依然和同事利用休息时间到和田地区的农村走访调研，回来后向上级申请，希望可以允许当地群众在列车上售卖农产品和手工艺品。

作为一项便民举措，新疆铁路部门研究后同意了她们的申请。消息传开，来卖东西的人可真不少。玛依然把有需求的群众拉进一个微信群，每次自己走车的时候就通知他们，“微信群里先后有三四百人，而‘常客’有46名。”

阿卜都萨拉木还带着自家种的石榴、妈妈做的小花帽饰品，这些都是火车上的抢手货。“这些东西在我们当地几乎家家户户都有，以前去巴扎卖，生意不怎么好。现在车上人多，尤其是外地人，带上来的东西基本都能卖掉。”阿卜都萨拉木说。

列车上办起流动巴扎

家住莎车县的喀日·阿卜杜热西提前一天在“小慢”上

卖了一路手工艺品，到和田市后住了一晚。第二天一大早，他又拎着剩下的木碗、木勺上了车——今天是列车上的“巴扎日”，前几天他就在微信群里接到了通知。

“在客流旺季，我们会不定期组织流动巴扎，全体工作人员帮群众一起销售。”坡拉提汗说，乘务员们自发成立了文艺小分队，用演出吸引乘客关注，同时销售产品，效果非常好。

这不，火车刚刚启动，音乐就响了起来，乘务员跳着欢快的舞蹈出发了，每到一节车厢，乘客们都争相拍照、摄像。来自和田市的麦提图尔荪·图尔荪尼亚孜提着一篮烤包子跟在后面，喀日则推着乘务员帮忙准备的小推车，现场售卖木碗等手工艺品。

火车大清早出发，一些乘客没来得及吃早饭，麦提图尔荪的生意不错，一趟下来，带的烤包子已经只剩几个了。到莎车站下车时，他微信里收到600多元。

喀日成果也不错，当天进账近400元，“来回车票花费51元，住宿费花了40元，加上吃饭，成本100元出头，这两天赚到了1000多元！”

看到火车上的巴扎这么受欢迎，玛依然也有了将巴扎拓展到线上的想法。2021年，相关微信小程序上线，玛依然手把手教6个农户开通了账号，上线了26种产品。“现在网上一个月能卖出几千元产品，不用出门就把生意做了。”阿卜都萨拉木说。