

从“路网末梢”到“枢纽高地”： 新疆铁路70年重塑区域经济结构

■中国城市报记者 王楠

2025年是新疆维吾尔自治区成立70周年，也是新疆铁路建设取得历史性成就的关键节点。从1958年兰新铁路铺轨进疆，到如今覆盖全疆80%以上县级行政区的“一轴、三出疆、两环、两对外”铁路网，新疆铁路不仅实现了从无到有、从线到网的跨越，更成为连接国内国际双循环、推动区域经济高质量发展的“黄金动脉”。

长期以来，新疆铁路路网建设与运营在促进就业增收、激发消费活力等方面取得了哪些成效，积累了哪些做法？近期，中国城市报记者跟随中国国家铁路集团有限公司组织的“坐着高铁看中国”系列采访活动走进新疆，对新疆铁路服务国家重大战略、服务新疆高质量发展的新举措新成效，进行采访报道。

钢龙跃疆

织密路网重构城市经济圈

原中国铁道出版社铁路文化编辑部主任刘平为编辑画册和图书曾多次踏足新疆。他回想道，20世纪80年代，新疆只有通到乌鲁木齐和库尔勒的铁路，那时主要运行蒸汽机车和内燃机车，速度很慢。且很多地方未通火车，从乌鲁木齐到和田有时只能乘长途汽车辗转数日，一路颠簸不堪，如同沙海行舟。

时光荏苒，新疆铁路迎来巨变。从兰新高铁贯通实现“千里边疆一日还”，将乌鲁木齐纳入全国“八纵八横”高速铁路网，到格库铁路打通进出疆第三通道；从阿富准铁路开通运营，与兰新铁路、奎屯至北屯铁路、乌鲁木齐至将军庙铁路构成北疆铁路环线，到和田至若羌铁路让塔克拉玛干沙漠南北形成环线，新疆铁路网已形成以乌鲁木齐为核心，北疆伊宁、奎屯与南疆喀什、阿克苏等城市紧密串联的辐射全疆格局。

交通巨变正在重塑新疆经济地理格局。一条条钢铁动脉不仅将城市间时空距离压缩60%以上，更以“通道经济”重塑了区域产业版图。

铁路的延伸推动了城市群经贸往来，昔日被天山阻隔的北疆和南疆，正在形成“5小时经济圈”。特别是，乌鲁木齐市作为新疆首府，依托兰新

高铁等主干线路，与昌吉、石河子等周边城市形成了“一小时经济圈”，以此为基础成为连接东西、辐射南北的区域中心，人员与物资流通效率大幅提升。

而这种流通效率的提升在物流领域体现得尤为明显，以2024年“双11”为例，新疆铁路在常态化提供高铁运力载货服务的同时，借助动车组车厢富余空间及高铁快运柜存放快件等方式拓展业务，有力支撑了电商快递运输。此外，新疆铁路每日还调配32列出疆直通普速列车行李车、14列疆内普速列车行李车用于铁路快运。

作为丝绸之路经济带核心区重要支点，喀什凭借铁路交通枢纽地位的跃升，正从“丝路重镇”向开放前沿加速转型。据喀什地区交通运输局副局长王忠介绍，当地已实现平原县市“县县通高速”，每日开行14趟旅客列车，不仅直通乌鲁木齐，更深入内地连接成都、西安等枢纽城市。今年1—7月，喀什铁路客运量达539万人次。

便捷的铁路运输使喀什特色农产品实现“朝发夕至”的时效承诺，即便运往北京、上海等远距离市场，新鲜的新梅、甜瓜等水果也可通过冷链专列在24小时内直达。这一运输网络串联起南疆铁路、青藏线、兰渝线三大干线，形成横跨西北西南的陆路战略通道，为区域经济协同发展注入新动能。

铁轨架桥 客运提质催生乡村新业态

铁路在城市经济圈建设中发挥重要作用，在拉动乡村经济社会发展方面同样发挥



“复兴号”动车组列车刚刚抵达乌鲁木齐站。陈继伟摄

着显著作用。沙拉木·阿力米提是中国铁路乌鲁木齐局集团有限公司驻和田县拉依喀乡达奎村工作队副队长。自2018年驻村工作以来，他发现当地村庄普遍面临“生态脆弱”与“发展滞后”的双重困境：干旱气候制约传统农业效益，单一产业模式又加剧资源消耗，形成恶性循环。

扎根南疆期间，沙拉木辗转服务于和田县罕艾日克镇拉依喀村、夏买来村及拉依喀乡达奎村等三个村庄。因长期深入群众推动铁路帮扶项目，他被村民亲切称为“书记”。

近年来，铁路部门创新打造“铁字号”产业帮扶模式，在和田县建成多个特色产业基地，开发红枣糕、核桃饼、牛奶馕等20余种深加工产品，形成覆盖全国12个城市的销售网络。

在此背景下，沙拉木牵头，带领村民通过铁路电商平台、站车展销等渠道助力农产品外销。数据显示，2024年和田县借助该模式实现农产品销售额4120万元人民币，带动3200余户村民增收。

新疆广袤的乡村有着独特的自然风光和深厚的历史文化底蕴，吸引了众多国内外游客的目光。兰新高铁开通以来，有效压缩了游客的时间成本，极大提高了旅游目的地的可达性，让“快进慢游”变为可能。新疆铁路旅

游发展集团有限公司旅游事业部党支部书记林闻在接受中国城市报记者采访时说：“历年来，我们着力开好‘坐着火车游新疆’谱系化旅游产品，目前已成为‘新疆是个好地方’靓丽名片的重要组成部分。”

据悉，新疆铁路旅游有着“新东方快车”“天山号”“环塔游”等谱系化旅游产品，这些产品采取“火车+汽车”一站式抵达的出行方式，具有车随人走、人玩车停、夕发朝至等特点。旅游专列线路包括环南疆塔里木盆地铁路通道，串联南疆和北疆特色旅游区的线路以及环北疆准噶尔盆地通道的4条铁旅融合旅游精品线路，覆盖全疆主要知名景区（点）。

在喀什地区文化广播电视台和旅游局市场监管法制科副科长米尔艾合麦提江·艾克拜尔看来，铁路的畅通让喀什与南疆其他地区乃至全疆的联系更加紧密，这种“双向奔赴”有力地助力乡村振兴。随着环塔旅游专列的常态化开行，喀什周边的乡村、景区客流不断提升，能够让更多群众在家门口吃上“旅游饭”。真正实现了“铁路通、百业兴”。可以说，南疆铁路与和若铁路的协同运营，不仅是一条交通线，更是一条促进人文交流的“团结线”、推动旅游发展的“黄金线”。

班列驰欧 双口岸架起丝路黄金桥

服务国家战略，推动口岸过货和通道能力提升是助力区域经济发展的重要一环。新疆铁路部门聚焦高质量共建“一带一路”，围绕新疆打造亚欧黄金通道和向西开放桥头堡，对阿拉山口铁路口岸和霍尔果斯铁路口岸（以下简称“双口岸”）实施扩能改造及后方通道能力建设，持续提升中欧班列西通道能力，当前，双口岸通行中欧班列数量占全国的五成以上。

2024年，兰新铁路精河至阿拉山口增建二线全线开

通后，口岸基础设施能力进一步增强，阿拉山口站准轨、宽轨接运能力分别提升了15%、30%。

“十四五”期间，新疆铁路联合多部门在全国首创的“智慧铁路口岸+属地快速通关”模式持续推进，实现舱单信息提前传输，大幅压缩货物通关时间，车辆周转效率提升20%以上。2024年，新疆铁路双口岸通行中欧（中亚）达1.64万列、同比增长14%。截至今年8月，双口岸通行中欧（中亚）班列达到11722列，推动中欧（中亚）班列朝着更高质量、更好效益、更加安全方向发展，有力保障了国际供应链稳定畅通。

在中欧（中亚）班列蓬勃发展的态势下，新疆各地车务系统积极行动，结合本地特色发挥重要作用。喀什车务段段长薛九龙告诉中国城市报记者，围绕煤炭、棉花、林果、化肥等农特产品的运输保障工作，铁路陆续开行集拼集运中欧（中亚）班列、新梅冷链专列、煤炭班列及核桃等特色农产品班列。截至今年8月，货物发送量达115.87万吨，同比增长22.37%。

1990年建立的阿拉山口铁路口岸是新疆外贸的重要国际物流枢纽，承担着新疆与中亚、欧洲等地区货物贸易往来关键运输任务。该站具备行车、货运、装卸等一体高效联动机制，能做到提前预留线路，不间断接发列车。“我们严格落实中欧班列优先接发、集中到达品类优先换装、整列整钩优先调车的‘三优先’原则，实行精准调度指挥，优化运输组织，提高宽准轨列车周转率，确保车流顺畅高效。”阿拉山口站运转车间主任闫华鹏介绍说。

随着中欧（中亚）班列开行数量不断增加，阿拉山口国境站的辐射带动作用也日益凸显。目前，经阿拉山口国境站通行的中欧班列线路辐射德国、波兰等21个国家，搭载的货物品类拓展到商品汽车及配件、机械设备、日用百货、木材等200余种。



在阿拉山口国境站，中欧班列货物整装待发，即将开启跨国之旅。

摆风亮摄