

天山南北展新颜 同心逐梦新征程

钢铁丝路穿大漠:新疆铁路网织就亚欧黄金通道

中经记者 路炳阳
北京 乌鲁木齐 喀什报道

“轮台东门送君去,去时雪满

天山路。”唐代诗人岑参的诗句,道尽昔日中原通往西域的遥远与艰辛,风雪天山见证着跨越山海

在天山南北一场交通蝶变正在上演。新疆铁路肇始于1958年,当年10月铁道部乌鲁木齐铁路局成

立,12月兰新铁路铺轨至新疆境内。从此南疆铁路、精伊霍铁路、阿富准铁路、兰新高铁、临哈铁路、格库铁路、和若铁路相继开

通,自治区铁路网日趋完善,将新疆与其他省区市紧密相连。七十七载风雨兼程,新疆铁路实现了从“零”到超9500公里的跨越。

如今,在这片占中国陆地国土面积六分之一的土地上,“铁龙”穿雪山、跨沙海,将天山南北串联,让“千里一日达”成为现实。

天山雪莲:流动纽带串联大美新疆

“20世纪70年代,我在新疆插队,那时乌鲁木齐到喀什没有铁路,只能坐汽车,昼行夜宿一共需要6天。汽车要沿着公路翻越天山,路途艰辛且危险。如今,乘坐火车睡一觉就到了,这是我们年轻时想都不敢想的事情。”来自上海的乘客杨阿姨对《中国经营报》记者感慨道,这番话也勾勒出新疆铁路发展带来的巨大变迁。

9月6日20时40分,杨阿姨乘坐的Z6516次列车载着750名旅客从乌鲁木齐站出发,前往“丝路明珠”喀什。该趟列车为全卧铺列车,全程1453公里,配备1节高级软卧、3节软卧及13节硬卧车厢,夕发朝至、一站直达,旅行时间11小时30分。这趟列车如同一条流动的纽带,串联起天山南北,见证着新疆交通、旅游与民生的高质量发展。

1958年10月,铁道部乌鲁木齐铁路局成立,12月兰新铁路铺进新疆。乌鲁木齐南站是新疆铁路的第一座车站,建站时名为乌鲁木齐站。1962年,兰新铁路铺轨到乌鲁木齐,乌鲁木齐南站同步投入使用。为适应日益增长的交通需求,1984年和2004年,车站先后经历两次改扩建。

2004年,乌鲁木齐南站因不能承载日益增加的旅客,采用定点



2025年7月9日,国铁乌鲁木齐局喀什基础设施段的职工,在民丰站至瓦石峡站区间的若克雅特大桥进行日常巡检。

路炳阳/摄影

爆破的方式被拆除,“看着朝夕相处20年的‘老朋友’轰然倒塌,我的心里很不是滋味。”谈起往事,58岁的乌鲁木齐南站老职工徐师傅感慨道。2014年,原乌鲁木齐站更名为乌鲁木齐南站,重点服务疆内旅客出行。新建乌鲁木齐站投入使用后,年旅客发送量从2017年的797万人次跃升至2024年的1930万人次,增幅达142%,占新疆铁路全年旅客发送量的近五成。

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

对记者表示,2019年,新疆铁路开行旅游专列91列,到2023年全年开行135列,旅游专列规模化开行日益显现。截至目前,新疆铁路累计开行旅游专列361列,共接待国内外游客20万人次,有力推动了新疆区域经济发展。

2025年,新疆铁路计划开行百趟旅游专列,其中银发专列占70%~80%。数据印证着变化:新疆铁路旅客发送量从1958年铁路进疆时的70万人次,到2004年首次突破1000万人次,再到2024年

首次突破5000万大关,旅客发送量连年增长。

铁路服务品质的提升,也为新疆的发展增添了亮色。“天山雪莲”是国铁乌鲁木齐局打造的铁路重点服务品牌。国铁乌鲁木齐局乌鲁木齐客运段副段长谢莉丽对记者表示,2025年以来,全段在列车上设置“天山雪莲”服务点,增加1582个特殊重点旅客服务挂牌,制作专用品牌标识1.5万个。实现品牌元素全场景覆盖,从细节处提升旅客的出行体验。

中欧班列:“一带一路”向西开放桥头堡

“一组,6道接X8006次列车,编组55辆,转线时注意防护。”6月17日,阿拉山口国境站热浪滚滚,在乌鲁木齐西车辆段阿拉山口的运用车间内,检车员张传新的对讲机里传来作业指令。站场内,不时有列车驶入驶出,一派繁忙景象。这是新疆铁路作为丝绸之路经济带核心枢纽的日常缩影,而中欧班列,正是这条黄金通道上重塑外贸格局、带动产业升级的关键力量。

目前,新疆拥有阿拉山口、霍尔果斯两大国境站,承担着全国超五成中欧班列的通行任务,成为连接亚欧大陆的黄金通道。在这里,像张传新这样的铁路检车员遍布各个作业环节:45分钟内完成车辆“全身体检”,钻进钻出排查每一颗螺丝、每一道焊缝。

在距离阿拉山口国境站近300公里的霍尔果斯国境站编组场,33岁的乌鲁木齐西车辆段霍尔果斯运用车间检修一班工长马生龙,同样为检车汗流浹背。“检车就像是给火车看病,我的原则就是仔细再

仔细,绝不能让班列有一点问题。”马生龙说道。这些铁路人的坚守,构筑起中欧班列高效畅通的“第一道防线”。数据显示,2024年,中欧班列年开行1.9万列,较2016年增长10倍,年均增长率达35%。

随着共建“一带一路”的高质量发展,新疆也成为向西开放的桥头堡。

阿拉山口国境站运转车间主任闫华鹏对记者介绍,为保障中欧班列运输高效畅通,铁路部门与海关协调联动,推广“智慧铁路口岸+属地快速通关”模式,有效提高铁路输出口货物通行效率和便利化水平,出口班列最快20分钟内办结手续。

中铁国际多式联运有限公司(以下简称“中铁多联”)人士对记者表示,今年前8个月,阿拉山口国境站合计开行班列4228列;发送箱合计44.47万TEU。“阿拉山口国境站中欧班列继续保持稳定开行。”

上述中铁多联人士称,当前中欧班列在国内共有6个口岸,新

疆占2个,其中阿拉山口口岸通行的中欧班列占全部班列运量的三分之一,也是唯一一个半年通行量超过3000列大关的口岸。

随着中欧班列迅速发展,欧亚大陆贸易新格局正在形成。国铁集团数据显示,2024年霍尔果斯国境站和阿拉山口国境站分别通行中欧班列8730列和7684列,同比分别增长12.5%和15.8%;2024年两国国境站月通行中欧班列数量都保持在600列以上。

目前,经由阿拉山口国境站出入境的全程时刻表中欧班列线路增至4条、每周出入境全程时刻表中欧班列达14列;经由霍尔果斯国境站出入境的全程时刻表中欧班列线路1条、每周出入境全程时刻表中欧班列2列。

新疆铁路双口岸的双向流通功能日益显现,运输货物品类达200余种。中欧班列辐射范围更广,通过新疆直运欧洲的货物量正在显著上升。截至目前,阿拉山口国境站通行班列线路达124条,通达德国、波兰等21个国家;

霍尔果斯国境站通行班列线路达89条,通达境外18个国家46个城市和地区。

国铁乌鲁木齐局对外合作部副主任郭三对记者表示,近年来,国铁乌鲁木齐局先后实施完成霍尔果斯站场及换装场,以及兰新铁路精河至阿拉山口增建二线等项目,进一步释放中欧班列西通道能力。

与此同时,国铁乌鲁木齐局会同海关联合攻坚,对进出口货物查验信息共享等进行系列改革,通过“关、铁、企”三方同步优化作业流程,减少单证打印、人工传递等7个作业环节,压缩口岸通行时间1—6小时,推动了进出口货物运输降本提质增效,保障口岸高效畅通。

截至今年8月,新疆阿拉山口、霍尔果斯铁路口岸出货完成2089万吨,同比增长10.7%;货物品类由最初的电子电器、日用百货,发展至目前涵盖新能源汽车、数码产品、工业机械及配件、化工品、食品等200余种。

疆煤外运:滚滚乌金点亮万家灯火

盛夏时节,准噶尔盆地骄阳似火。8月4日11时30分,乌鲁木齐西车辆段准东运用车间货车检车员邓炎祥用检车锤敲了几下新换的闸瓦,并进行了“一摇二晃三确认”。确认一切正常后,他又爬进车底,打开截断塞门,在更换闸瓦的转向架上写下标记。整套步骤下来,他仅用了45秒。

在乌将铁路(西起乌鲁木齐铁路枢纽北站,东至准东煤田将军庙矿区,全长约257公里,2012年建成通车)准东站站场里,还有很多像邓炎祥一样的检车员,他们每天都要在烈日下与时间赛跑。“目前日均技检货车50列,最高时达到55列。”乌鲁木齐西车辆段准东运用车间副主任赵勇说。

煤炭是我国能源安全的“压舱石”。70年来,随着兰新铁路、临哈铁路、格库铁路相继通车,三条进出疆通道逐渐成型,为煤炭运输打下牢固基础。滚滚乌金穿越戈壁,抵达甘肃、四川、重庆、云南、青海等地,为万家灯火提供坚实保障。

准东经济技术开发区拥有全国最大整装煤田——准东煤田,是中国最大能源基地,预测储量3900亿吨,占全国的7%。在这里记者看到源源不断的煤炭从筒仓经空中廊道倾泻入车厢,装满一列55车敞顶箱仅需30分钟左右,共计3600吨,单日最高时一条环线最多装23列,每天约有18万吨煤炭经乌将铁路运往全国各地。

乌将铁路全长约257公里,连接乌鲁木齐北站与准东煤田将军庙矿区,主要服务准东煤田及沿线工业园区,作为连接准东煤田与南疆、北疆铁路环线的重要煤炭运输大通道,随着阿富准铁路开通及沿线工业园区发展,其货运量快速攀升,跻身新疆最繁忙货运干线之列,成为推动新疆经济社会发展的重要能源运输通道。

2009年投入运营的准东站,地处准东煤田核心区域,是乌将铁路的重要支点。

在车站运转室,10余台电脑屏幕闪烁着密密麻麻的线路图,指令声此起彼伏。车站值班员、货运调度员、机车调度员各司其职、严格盯控。

准东站副站长张毅诚对记者介绍,准东建站10余年,运输能力大幅提升,日均办理车数从最初几百辆增加到数千辆。截至8月,今年完成装车近1.9万辆,货运发送量突破百万吨,同比增长三成以

上,超额完成计划任务。

国铁乌鲁木齐局乌鲁木齐铁路物流中心总会计师张杰对记者表示,“十四五”初期,乌将铁路年运量只有5600万吨左右,2022年8月,乌将铁路经过扩能改造后,货运量实现大幅增长。目前,乌将铁路年运量已经跃升至1.08亿吨,4年运量增长了93%。

准东煤矿企业多式联运负责人对记者表示,在铁路的支持下,煤矿企业自2013年起就开始了“公转铁”项目,通过铁路环线电气化改造,采用安全、高效、可持续的装车模式,创下环线快装系统最高日装车纪录,提升煤炭供给能力和质量。

张杰介绍,近年来乌将铁路天环线“单环”变“双环”,每列装车数从之前的2000吨到现在的5000吨。其中准东站2009年投运时仅4条到发线,经两次改造后成为拥有14条到发线的二等站,运输能力提升3倍多,日均办理车数从几百辆增至数千辆,持续释放装车能力。

“今年以来,敞顶箱煤炭发送量达6234.19万吨,占乌将铁路整体发送量的92%,且运输占比持续提升。”张杰说。同时,乌将铁路推行多点循环运输模式,固化“多点循环、重去重回”模式,减少箱车空驶率,实现箱车组织效率最优化。

“乌将铁路开行‘百辆大列’,每列车辆从50车增至100车以上,同时通过监控装卸车作业时间,对标标准分析超时原因;统筹订装车与接卸车,根据客户需求、接卸能力均衡组织生产。目前,乌将线所有环线装车点均具备开行5000吨货运列车条件。”张杰表示。

不仅装得快,还要拉得稳。乌鲁木齐机务段副段长马明话对记者表示,乌鲁木齐机务段目前在乌将铁路安排720名机车乘务员拉运煤炭,最高单日开行货运列车上百对,确保了疆煤外运持续有力。

截至2025年8月,乌将铁路累计发运货物6715.56万吨,其中,出疆煤炭1942.37万吨;乌将铁路年货运量从开通时的5648万吨跃升至目前的1.08亿吨。2024年,新疆煤炭外运量达9061万吨,较2020年增长3倍多。截至9月5日,国铁乌鲁木齐局今年疆煤外运量完成6330.92万吨,同比增长7.76%。

作为丝绸之路经济带核心区,新疆正在构建“陆海内外联动、东西双向互济”的开放格局。一条条跨越戈壁的铁路,正把疆煤外运的故事,写进流动的中国。



2025年7月8日,由和田开往乌鲁木齐的旅客列车行驶在和若铁路上。

路炳阳/摄影