

一条高铁带动沿线“三变”

——来自兰新高铁甘肃段的调查

本报记者 陈发明 赵梅

境内铁路运营里程突破5000公里、高速铁路突破1600公里、省会兰州成为西部地区重要铁路枢纽……这是甘肃的铁路“家底”。得益于2014年兰新高铁建成通车，一张现代化路网在广袤的西北大地上延展，带动沿线社会经济快速发展。如何开辟更具活力的“人享其行、物畅其流”局面？甘肃多措并举加速释放既有铁路运力，不断提升西北“大通道”能级。

兰新高铁2023年

累计发送旅客 2128万人次

▲较开通之初的2015年增长99.1%

2014年12月26日，全长1786公里的兰新高铁建成通车，让甘肃、青海、新疆三省区共同迈入“高铁时代”。兰州至乌鲁木齐铁路出行时间由之前的20多小时压缩至11小时左右，兰州、西宁两座省会城市实现1小时互达。

作为世界上一次性建设里程最长、我国首条在高海拔地区修建的高铁，兰新高铁与兰新铁路、陇海铁路、包兰铁路等线路紧密衔接，形成辐射范围更广、服务人口更多的铁路运输网络。不仅缩短了沿线城市的时空距离，也深刻影响着甘肃三省区的物流格局和产业布局。

“兰新高铁的一个显著特点，就是这条线路上既有动车组，也有普通车。”中国铁路兰州局集团有限公司副总调度长王大林介绍，让部分普通车上高铁，充分释放出原兰新铁路的货运能力，为重点物资进出新疆提供了可靠运力支撑，也进一步提升了中欧班列、中亚班列西通道的运输能力。

2023年，兰新高铁累计发送旅客2128万人次，较开通之初的2015年增长99.1%。与此同时，随着货运能力的释放，2023年兰新高铁完成货运量25114万吨，较2014年增长47.1%；经兰新高铁开行的中欧班列、中亚班列保持强劲增长态势，2023年开行中欧班列、中亚班列14421列，较2014年增长45倍。

功能之变——客货互济构建新网络

12月16日，甘肃河西走廊地区人们期盼已久的兰州至张掖高铁武威至张掖段正式开工建设。

“兰新高铁武威段经武威市、金昌市、张掖市，正线全长约244公里，设计时速250公里，建设工期3年。”中国铁路兰州局集团有限公司建设部副主任叶文亮介绍，此前，兰新高铁兰州西至中川机场段、中川机场至武威段已分别于2015年、2024年通车。武威段建成后，兰新高铁将全线贯通，进一步完善我国西部地区高铁网，加快形成河西走廊快速客运通道。

兰新铁路、兰新高铁、兰张高铁……除了西北地区和铁路部门外，很多人对这些铁路并不了解。如果打开一幅西北地图，将这些线路串连起来便会发现，这张现代化的交通网络，与2000年前丝绸之路出发后，经过的南、中、北线几乎重合。

2014年前，陇海—兰新铁路贯穿甘肃全境，与包兰—兰青—青藏铁路在兰州交会，形成一个简单交叉的“通道型”结构。随着兰新高铁的通车，这种结构开始逐步改变。

“兰新高铁开通之初，仅有12对动车组列车。一方面，因为甘青新三省区地广人稀，客流有限；另一方面，兰新高铁当时还是‘孤岛’，没有与全国高铁网连接。”王大林告诉记者，随着2017年宝鸡至兰州的高铁通车运营，兰新高铁融入全国高铁网。2022年底，银川至兰州高铁建成，西北地区高铁网络进一步完善。

截至目前，甘肃境内铁路运营里程突破5000公里，其中高速铁路突破1600公里，省会兰州已成为西部地区的重要铁路枢纽，路网结构也由“通道型”向“通道+局部路网型”转变。

路网结构之变首先带来的是运输功能之变。走进恢宏气派的兰州西站，整个站房设计融入丝路飞天文化，建筑风格兼有中原传统文化和西域风情特色，与其作为“我国十大区域性铁路客站交通枢纽之一”的功能高度契合。“车站共设13台26线，由北至南分别为普速场、城际场和高速场，日均办理客运用车317列。”兰州西站党总支书记白玉玲告诉记者，2014年12月至2024年12月1日，兰州西站累计发送旅客8206.04万人次。

“别的高铁通车，是说走就走的旅行；兰新高铁通车后，还要考虑与兰新铁路的相互配合。”王大林说，随着运输功能优化，兰

新高铁开行旅客列车由最初的12对增加到目前的54.5对，包括39.5对动车组和15对普通列车，让“客货混跑”的兰新铁路得以释放。

兰州铁路物流中心嘉峪关营业部经理石红斌从小在玉门东镇长大，亲身经历过这座小镇因兰新铁路而红火的景象，也见证了铁路机构改革后玉门东镇的逐渐没落。2019年，玉门东镇再次热闹起来了。“随着兰新铁路运力提升，玉门东镇成为疆煤外运的中转基地，很多企业在这里设了前置仓。”石红斌说，目前这里已聚集17家仓储企业。

吉泰物流(天津)有限公司是一家从事多式联运的企业，以前主要做集装箱业务。“从前，兰新铁路运力饱和，我们的运量又很大，很难满足转运需求。”吉泰物流玉门东镇现场负责人朱敬硕告诉记者，经过多次考察，他们去年在玉门东镇建设了专线，正是看中这里逐渐形成的聚集优势。

“以前的货场只办理零散的货物运输，一年业务量不到20万吨。现在，我们营业部下属的玉门东营业室办理业务量连年大幅增长。”石红斌打开一张表，指着数据告诉记者：2021年装车154万吨，2022年装车487万吨，2023年装车833万吨。

物流之变——“钢铁驼队”畅行新丝路

“丝绸之路，天马东来”，描述了古丝绸之路贸易往来的繁荣景象。2014年12月12日，名为“天马号”的甘肃省首趟国际货运班列从武威发往哈萨克斯坦阿拉木图。10年来，甘肃(武威)国际陆港先后开行了甘肃首列中俄木材班列、全国首列跨里海黑海国际货运班列、全国首列一体化通关进口中亚粮饲班列、全省首列跨境海铁联运木材班列。班列累计发运231列，货运总量37.5万吨，目的地已覆盖中亚五国、德国、英国、格鲁吉亚等22个国家和地区。

12月13日，一列装载冰箱配件货物的中欧班列(武威)10周年国际货运班列顺利发车。此班列从武威南起运，预计10天后抵达乌兹别克斯坦塔什干。“我们今年已开行24列国际货运班列，货运总量3.06万吨。”甘肃(武威)国际陆港管委会副主任赵生荣说，近年来，通过主动对接，他们已与共建“一带一路”国家形成市场供需互促、产业优势互补的共赢局面，与天津港、山东港、宁波港等开展深度合作，形成“陆港+海港”联动发展格局。

记者在调研中发现，随着兰新高铁投运，提升运能后的兰新铁路不仅没有运力冗余，反而越来越繁忙。

“X8040次上发4道接车！”12月13日下午1点26分，接到作业通知的兰州北车站货检作业人员陈浩提前来到股道边，待列车停稳后，与司机交接货票。X8040次是从新疆阿拉山口口岸入境，开往重庆团结村站的中欧班列。工作10年的陈浩，见证了甘肃中欧班列的发展，“班列装载的货物品类越来越丰富，除了各类生产材料，还有食品、汽车等，涉及生产生活各个方面”。

兰州北车站是兰新铁路的起点，也是陇海、兰青、兰新、包兰、兰渝铁路干线交会的枢纽和中欧班列西通道的必经之地。在该车站进行技术作业的中欧班列从最初的每年60余列，发展到目前每月近750列。“兰州北车站是特等路网型编组站，主要负责各方向货物列车的解体、编组作业，就像快递公司的区域分拣中心一样。”兰州北车站党委书记赵亮程说，对中欧班列来说，这里还发挥了“服务区”功能，为过往列车进行换挂车头、车辆检查、货物装载加固检测等技术作业。

“点”的疏通决定“线”的畅通。为保障保畅兰新线，中国铁路兰州局集团有限公司出台69条刚性措施，通过站场设备改造、运输组织挖潜等方式，提升图定列车能力利用率。走进嘉峪关车辆段动态检车中心，只见检车



兰新线和兰新高铁在兰州西站交会。

张博行摄

兰新铁路2023年

完成货运量 25114万吨 ▲较2014年增长47.1%

开行中欧班列、中亚班列 14421列

▲较2014年增长45倍

员紧盯电脑屏幕，通过“货车故障轨边图像检测系统”，快速翻看系统对过往货运列车扫描生成的图片。据了解，兰新线上的货运列车经嘉峪关站到下一个列检作业场，往西有1000公里，往东有700多公里，如果不仔细排查故障隐患，一旦车辆在运行途中出现问题，将严重影响这条“大动脉”的畅通。

“为提高检车效率，我们将机器视觉技术运用到列车行车安全关键部件动态检测上，实现人机结合检车。”嘉峪关车辆段动态检测中心工长冯玉哲说，班组24小时日均作业量，由以前的210列提升至最高380列。列车通过嘉峪关站的时间，由原来的现场人工检查40多分钟缩短至目前最快约5分钟，极大提高了货物列车通过效率。

中欧班列是嘉峪关车辆段技术检查作业的重点列车。“目前日均接车400列左右，其中国际班列35列左右。”嘉峪关车辆段党委书记宋连赞说，10年前一列编组40辆左右，目前一列编组在55辆左右。火车牵引吨位也在不断变化，从10年前的2000多吨提高至4000多吨。

“10多年前，兰新线上的图定货车只有40对，现在最多已达117对。”王大林打开一张兰新铁路货运列车区间运行图，密密麻麻标记着每趟列车的运行车次和时间。网格越密，说明区间运行的列车越多。王大林指着图说：“这种密度在全国铁路网里都很罕见，我们努力将兰新铁路的运力挖掘到极致。”

产业之变——便捷出行孕育新业态

寒冬时节，西北地区旅游进入淡季，但方特丝路神画(嘉峪关)旅游发展有限公司营销总监谢水平没有闲着，正在谋划春节期间的游乐项目。她办公室的墙上，挂着一幅“嘉峪关市周边1000公里内城市交通人口分布图”。

“我们在南方的主题乐园客源一般均为500公里以内，嘉峪关这边的目前最远能做到2000公里，这在南方是难以想象的。”伴随着兰新高铁通车，嘉峪关方特欢乐世界也在2015年“五一”假期前开园。来自南方的谢水平，对嘉峪关的第一印象就是“太远了！”感慨西北地域特点的同时，谢水平的营销思路也逐渐清晰，“不能跟南方的打法一样”。去年，她尝试开拓新疆市场，新增的库尔勒、伊犁高铁游客团给了她太多惊喜：“客源地不能以距离为标准，而要考量出行便捷度。”

随着客源版图扩大与客流量增多，谢水平在内容和游客体验上做了更多加法，推出“方特+

嘉峪关关城”“方特+张掖七彩丹霞”等套票。“套票很受欢迎，几个月就售出5000多张。截至今年11月3日闭园，嘉峪关方特欢乐世界接待游客已达60万人次，甘肃、青海、新疆之外的客流也有了。”谢水平说。

随着兰新高铁开通，嘉峪关至兰州的旅程缩短至4小时，增加了旅游的可达性和吸引力，受益最多的莫过于沿线文旅行业。自2014年嘉峪关南站启用以来，乘坐高铁出行人次从最初的5700多人次增长至2023年的60余万人次。2014年以来，嘉峪关旅游接待总量达8136.27万人次，旅游综合收入超550亿元。

“今年，嘉峪关关城景区接待游客量达280多万人次，比此前最高纪录的2019年增长63%。”嘉峪关市文化和旅游局副局长张勋介绍，高铁时代的到来，促使嘉峪关旅游业从单一的关城游转变为集观光、休闲、度假于一体的多元化模式。

“朋友们，来张掖吧！感受两千年的丝绸之路，感悟现代的动车奔跑在祖国的大地上……”2023年10月15日，张掖市委党史研究室四级调研员陈金荣没想到，自己在乘坐高铁途经山丹马场时，情不自禁赞美家乡的一段话，被网友拍摄上传后，能在网上迅速火起来。视频中陈金荣关注的窗外，雪山、草原、蓝天共同组成一幅壮美画卷。

“2014年，全市旅行社数量只有二三十家，目前已经达到180家；10年前的旅游接待床位1万多张，现在已达成6.3万张。”张掖市文化广电和旅游局政策法规科科长王宇说，经营主体的大幅增长，既有市场环境的因素，也离不开高铁带来的便利通达条件。

甘肃幸福旅游集团很早就捕捉到市场机遇。“以前张掖是过路游，很多旅行团经过时，吃个午饭，逛逛市区的大佛寺就走了。”甘肃幸福旅游

团副总经理段小西说，2014年，公司开始转型做地接业务，高铁开通后，散客优势一下凸显出来了。2019年最高峰时，地接游客数量达到30万人次。

“高铁效应”让张掖受益的不仅是文旅行业，随着出行便捷度的提高，会展经济在张掖迅速兴起。记者从张掖市商务局了解到，2022年，张掖共引进承办省级以上各类会展活动26项；2023年，这一数据已经达到356项；今年前三季度为265项。

兰新高铁为文旅产业带来的辐射效应，曾让同在河西走廊的武威市羡慕。随着今年6月底兰新高铁开通，武威也承接到了“高铁红利”。记者了解到，武威针对游客需求打造颇具当地特色的研学、生态、文化旅游产品，并制定《迎接高铁时代系列文旅推介活动方案》《“乘高铁畅游自在武威”活动宣传方案》《高铁冠名认购方案》，谋划部署高铁开通系列活动。

“截至11月29日，高铁开通5个月以来，武威市共接待游客2704.29万人次，游客花费191.36亿元，较去年同期分别增长169.2%和190.82%。”武威市文体广电和旅游局副局长刘英博说，兰新高铁兰武段的开通，大幅缩短了游客通达时间，对激活旅游市场起到关键作用。

未来几年，随着兰张高铁的全线贯通，将与兰新高铁、兰新铁路共同形成河西走廊更加高效便捷的客货运输网络。届时，更具活力的“人享其行、物畅其流”局面，将加速释放既有兰新铁路货运能力，以为大通道支撑新时代推动西部大开发形成新格局作出新的贡献。

调查手记

持续夯实大通道支撑力

陈发明

如果说兰新高铁，就不能只说兰新高铁。从交通布局规律看，任何一条铁路线脱离了大路网，都不能充分发挥作用。从兰新高铁功能看，这条线路不仅带动甘青新三省区进入全国高铁网，还与兰新铁路和正在建设的兰张高铁，共同构建起一条“人享其行、物畅其流”的大通道。

这条客货互济的大通道，在我国区域发展格局中的分量不轻。2000年前，这条通道上“使者相望于道，商旅不绝于途”，东西方贸易交流、文明交汇，形成了繁荣的古丝绸之路。近年来，在共建“一带一路”新时代推动西部大开发的背景下，这条大通道被赋予更重要的使命，不仅持续发挥向西开放骨干运

输通道的作用，还通过连接兰渝铁路形成了西部陆海新通道。

兰新高铁持续增长的客流，兰新铁路上市班往来不绝的繁忙景象，都充分反映出这条大通道的活力与价值。10年来，甘肃依托兰新高铁和兰新铁路建成陆港型国家物流枢纽和多式联运物流园、保税物流中心等设施，助力其功能从“高铁效应”延伸到“综合通道”。

车轮滚滚向前，时代快速发展。随着路网持续完善，这条大通道的支撑力也将不断夯实。兰新高铁的下一个10年，兰新大通道的下一个10年，将会更具活力、更加精彩。

甘肃省——

目前境内铁路运营里程

突破5000公里

其中高速铁路突破1600公里

兰州已成为西部地区重要铁路枢纽

兰州西站候车大厅。 黄贵彬摄

本版编辑 王薇薇 郎冰 美编 王子莹

