



### 北通道

這條通道以將軍廟（準東）至哈密（三塘湖、淖毛湖）至額濟納資源開發性鐵路為主，向東經臨策線、京包線在包頭形成3個方向的出海通道，即經京包線、大秦線直達秦皇島港口；經神木北直達黃驊港港口；經神木北、泰安直達日照港港口。北通道最終會形成中亞地區通往中國沿海最便捷的陸路國際大通道。

### 中通道

這條通道以既有蘭新鐵路為主，向東經隴海線在西安形成2個方向的出海通道，即經隴海線直達連雲港港口；經西安、合肥、南京直達上海港。中通道最終將形成中國通往哈薩克斯坦、波羅的海、里海、黑海、東歐和大西洋地區的運輸通道。

### 南通道

這條通道以庫爾勒至格爾木鐵路為主，向東南經庫爾勒、格爾木，在成都形成3個方向的出海通道，即經重慶、貴陽、柳州直達湛江港口；經昆明、南寧直達防城港、北海港口。

# 打通大動脈 插上鋼鐵翅膀

## 大通道經濟興疆聚變

毗鄰中西南亞八國的新疆是中國最大的沿邊自治區，獨特的區域位置決定了新疆必將成為國家戰略通道。

「新疆有望在未來七八年之內形成三條戰略性國際鐵路大通道。」日前，在絲綢之路經濟帶國際研討會上，新疆維吾爾自治區發展改革委主官透露，其中中吉烏鐵路和中巴鐵路即將全面開工，預計「十三五」期間建成。

這意味著曾經依靠古老「絲綢之路」與外界相連的新疆，即將迎來一輪新的鐵路建設高潮，不但為已經掀起跨越發展的新疆注入了提速發展的新動力，而且將有力地支撐未來「絲綢之路經濟帶」的形成和繁榮。

新疆的發展問題主要就是交通問題，打通新疆大通道尤其是鐵路瓶頸，讓新疆成為聯結中亞鐵路與國內鐵路的重要環節，就能夠把中國與中亞甚至歐洲真正聯為一體，讓中國成為西達大西洋、東到太平洋的能源礦產大通道，這樣可以有力地保障中國的能源安全。

香港商報記者 林楠

位於亞歐大陸中部的新疆，周邊依次與蒙古、俄羅斯、哈薩克斯坦、吉爾吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗、巴基斯坦、印度等8個國家接壤，陸地邊境線長達5600多公里，佔陸地邊境線的四分之一，是中國面積最大、交界鄰國最多、陸地邊境線最長的省區。新疆有18個國家一類口岸（其中公路口岸15個，鐵路口岸1個，民航口岸2個），是中國西北的戰略屏障和對外開放的重要門戶。

除突出的地緣優勢外，新疆還是重要的礦產資源大區。新疆礦產種類全、儲量大，開發前景廣闊。據統計，目前發現的礦產有138種，佔全國已發現礦種的82%；儲量居全國首位的有7種，居前五位的有27種。一些重要的資源性礦產，如石油、天然氣、煤、鐵、銅、金、鉻、鎳、稀有金屬、鹽類礦產、建材非金屬等礦產，新疆蘊藏豐富。

隨著交通基礎設施投入的不斷增加，近年來新疆交通運輸條件得到了一定改善，但由於鐵路建設基礎相對滯後，新疆東聯西出的鐵路大通道瓶頸問題仍然突出，單一的鐵路通道已經無法滿足新疆經濟社會快速發展的需求，也成為制約新疆跨越式發展和長治久安的主要障礙。

事實上，隨著新疆經濟社會的飛速發展，交通運輸壓力已經日益顯現，運力不足、運量有限、運輸通道通暢能力不足等已經嚴重制約了中國的能源工業發展。與此同時，儘快完善新疆區域交通運輸網絡，增強新疆與外界的經濟聯繫，對於促進當地經濟和邊境貿易發展也具有重要作用。

新疆維吾爾自治區發展改革委主任張春林接受記者採訪時透露，今年已正式動工開建額濟納至哈密、將軍廟至哈密、庫爾勒至格爾木三條鐵路。這三條鐵路都涵蓋在上述三條鐵路大通道的規劃中，建設的起始地都在新疆。

其中，額濟納至哈密鐵路，起於新疆哈密，途經甘肅省肅北縣，止於內蒙古額濟納旗。線路全長近650公里（其中新疆境內230公里），計劃總投資88.65億元。這條鐵路將打通進疆的北通道，北疆乃至全疆的貨運可以與既有的蘭新線合理分工，大幅度提高運力。

將軍廟至哈密（三塘湖、淖毛湖）鐵路，位於昌吉和哈密地區，線路既有鐵路烏將線將軍廟站引出，向東經木壘縣、奇台縣北部地區、沿巴里坤縣三塘湖礦區南側通過，經三塘湖鄉、白石湖，東與額濟納至哈密鐵路連接。這條線路全長661公里，總投資約170億元。將軍廟至哈密鐵路將準東礦區、三塘湖礦區和淖毛湖礦區相連，和額濟納至哈密鐵路相接，向東經包頭直達渤海灣秦皇島、黃驊港、日照港港口，構成了新疆第二條出疆通道，最終形成中亞地區通往中國沿海最便捷的陸路國際大通道。

其二，中通道。這條通道以既有蘭新鐵路為主，向東經隴海線在西安形成2個方向的出海通道，即經隴海線直達連雲港港口；經西安、合肥、南京直達上海港。

中通道向西可帶動2個口岸開放，即經阿拉山口口岸到達哈薩克斯坦首都阿斯塔納；經精伊霍鐵路霍爾果斯口岸到達哈薩克斯坦拉爾阿河的里海入口阿特勞。中通道最終將形成中國通往哈薩克斯坦、波羅的海、里海、黑海、東歐和大西洋地區的運輸通道。目前，這條通道的蘭新鐵路第二雙線、霍爾果斯口岸站等項目2014年底即將通車。

其三，南通道。這條通道以庫爾勒至格爾

木鐵路為主，向東南經庫爾勒、格爾木，在成都形成3個方向的出海通道，即經重慶、貴陽、柳州直達湛江港口；經昆明、南寧直達防城港、北海港口。

南通道向西能帶動3個口岸開放，即向西南經喀什地區通過吐爾尕斯口岸到達吉爾吉斯斯坦卡拉蘇和烏茲別克斯坦安集延（中吉烏鐵路）；經喀什地區通過紅其拉甫口岸到達巴基斯坦首都伊斯蘭堡以南的瓜達爾港（中巴鐵路）；經阿克蘇地區通過別迭里口岸到達吉爾吉斯斯坦。南通道最終將形成中國通往西亞、地中海和黑海地區的陸路運輸通道。目前已開工建設中。

南通道向南能帶動3個口岸開放，即向西南經喀什地區通過吐爾尕斯口岸到達吉爾吉斯斯坦卡拉蘇和烏茲別克斯坦安集延（中吉烏鐵路）；經喀什地區通過紅其拉甫口岸到達巴基斯坦首都伊斯蘭堡以南的瓜達爾港（中巴鐵路）；經阿克蘇地區通過別迭里口岸到達吉爾吉斯斯坦。南通道最終將形成中國通往西亞、地中海和黑海地區的陸路運輸通道。目前已開工建設中。

南通道向南能帶動3個口岸開放，即向西南經喀什地區通過吐爾尕斯口岸到達吉爾吉斯斯坦卡拉蘇和烏茲別克斯坦安集延（中吉烏鐵路）；經喀什地區通過紅其拉甫口岸到達巴基斯坦首都伊斯蘭堡以南的瓜達爾港（中巴鐵路）；經阿克蘇地區通過別迭里口岸到達吉爾吉斯斯坦。南通道最終將形成中國通往西亞、地中海和黑海地區的陸路運輸通道。目前已開工建設中。

## 三大國際通道聚力向西開放

新疆作為面向中亞、西亞開放的橋頭堡，戰略地位日益凸顯。目前，新疆維吾爾自治區根據對外內通道現狀和新疆跨越式發展與長治久安戰略的需求，研究提出了「對內三個通道帶動對外十個口岸開放」的通道戰略構想。

其一，北通道。這條通道以將軍廟（準東）至哈密（三塘湖、淖毛湖）至額濟納資源開發性鐵路為主，向東經臨策線、京包線在包頭形成3個方向的出海通道，即經京包線、大秦線直達秦皇島港口；經神木北直達黃驊港港口；經神木北、泰安直達日照港港口。北通道最終會形成中亞地區

區通往我國沿海最便捷的陸路國際大通道。

北通道向西可帶動5個口岸開放：經既有準東-將軍廟鐵路、規劃的北屯-富蘊-準東鐵路、北屯至布爾津至吉木乃口岸通往哈薩克斯坦；經克拉瑪依至塔城巴克圖口岸通往哈薩克斯坦；經北屯-富蘊-準東鐵路和青海至塔什肯口岸相連通往蒙古；將軍廟（準東）至哈密（三塘湖、淖毛湖）至額濟納鐵路和老爺廟口岸相連通往蒙古；經既有準東-將軍廟鐵路、規劃的北屯-富蘊-準東鐵路、北屯至布爾津至喀納斯口岸通往俄羅斯。目前已開工建設中。

### 記者手記

## 建設絲路經濟帶正當時

2100多年前，漢朝張騫兩次出使西域並開闢了絲綢之路，此後，這條經貿走廊成為了中西方交流的主要通道，世界上越來越多的國家由此知道並了解了中國這個東方大國；1300多年前，唐朝玄奘法師經絲綢之路到達天竺，並將佛教經典帶回了中國，絲綢之路再一次為中外文化交流做出了貢獻。今天，當中國處於新的歷史發展機遇期時，這條橫貫東西、連接歐亞的絲綢之路又被賦予了新的歷史使命。

在首次出訪中亞並參加上合峰會期間，中國國家主席習近平提出了建設「絲綢之路經濟帶」的倡議，這一戰略構想立即成為了輿論關注的話題。對於中國來說，通過與中亞國家的合作激發出這條古老亞歐通道新的活力，不僅有助於提升中國與中亞國家的睦鄰友好和戰略合作關係，對於中國在新的國際環境中實現全方位發展也具有多重意義。

經濟合作產生的收益將成為「絲綢之路經濟帶」給該地區國家帶來的最直接的成果。雖然絲綢之路連接著具有最強市場活力的東亞以及經濟傳統優勢明顯的歐洲，但眼下，歐洲正在經歷著漫長的經濟低迷，亞太地區的新興經濟體也因歐美的「金融算計」面臨著波動的風險。對於中國與中亞國家來說，唯有加強區域協調，深化雙邊互利，才能在變幻莫測的經濟環境中把握發展的主動。

有數據表明，21世紀頭10年，中國與絲路經濟帶範圍內的主要國家貿易總額年增達高達24%。未來如果能在多邊合作上取得更多突破，絲綢之路煥發的新春不僅能讓中亞國家更快地走向富裕，更會對中國全方位多領域的經濟均衡發展戰略形成強大的支撐。

「絲綢之路經濟帶」戰略構想，也體現了中國在維護邊疆地區安全方面「以繁榮促穩定、以穩定保繁榮」的理念。要想在繁榮的路上走得更遠，就必須保證大環境的長久安全與穩定。建設「絲綢之路經濟帶」，正是以實現地區繁榮為終極目標，用經濟發展為地區安全注入強勁的內生動力。

中國曾藉助絲綢之路在世界歷史上留下了無數輝煌的印記，如今，承載著「中國夢」的「絲綢之路經濟帶」正迎來復興古老絲路的新機遇。當然，任何偉大構想的實現，都離不開堅定的信念與不懈的實踐，更離不開各參與方的精誠團結與協同配合。作為倡議的發起者，中國可以更積極、更主動一些。