

新疆交通



45

F512.745

1

新疆交通

刘彦群 王永轩 著

五洲传播出版社

图书在版编目 (CIP)数据

新疆交通 / 刘彦群 王永轩著. - 北京: 五洲传播出版社, 2002.1

(中国新疆丛书)

ISBN 7-80113-940-2

I.新...

II.刘...

III.交通运输经济 - 经济建设 - 成就 - 新疆

IV.F512.745

主 编 宋坚之

副 主 编 张遇良

特约编审 范信龙

责任编辑 张 宏

美术编辑 田 林

摄 影 者 宋士敬 晏先 赵振祥 宋君
李扬 李明 武纯展

五洲传播出版社出版发行
北京北三环中路31号 邮政编码 100088
[HTTP://WWW.CICC.ORG.CN](http://WWW.CICC.ORG.CN)

2002年1月第1版1次印刷
889 × 1194毫米 32开 1.75印张 18千字
定价: 7.00元

目 录

■ 公路交通	8
■ 铁路运输	24
■ 民用航空	31
■ 油气管道	39
■ 口岸	40
■ 新疆交通的发展目标	45

新疆维吾尔自治区位于中国西北边陲，处在东经 $73^{\circ}30'$ ~ $96^{\circ}30'$ 、北纬 $34^{\circ}10'$ ~ $49^{\circ}30'$ 之间，东西最长处 2000 公里，南北最宽处 1650 公里。新疆面积 166 多万平方公里，约占全国总面积的六分之一，是中国最大的省区，约相当于 3 个法国、5 个德国、7 个英国的面积。

从东北到西南，新疆分别与蒙古、俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗、巴基斯坦、印度等国接壤，有 5400 多公里的边界线，约占中国与邻国陆地边境线总长度的四分之一，是中国各省区中国境线最长、交界邻国最多的省区。新疆的东部和东南部与甘肃省、青海省、西藏自治区相邻。

新疆地形复杂，山地、沙漠、戈壁、高原共约占全疆土地面积的 69%，山多、沙漠大是主要地貌特征之一。新疆地形特点为高山与盆地相间排列，盆地被高山环抱，北部是



新疆面积大，地形复杂，发展交通有一定困难。

穿越峡谷的道路





穿越沙漠的特种运输车辆

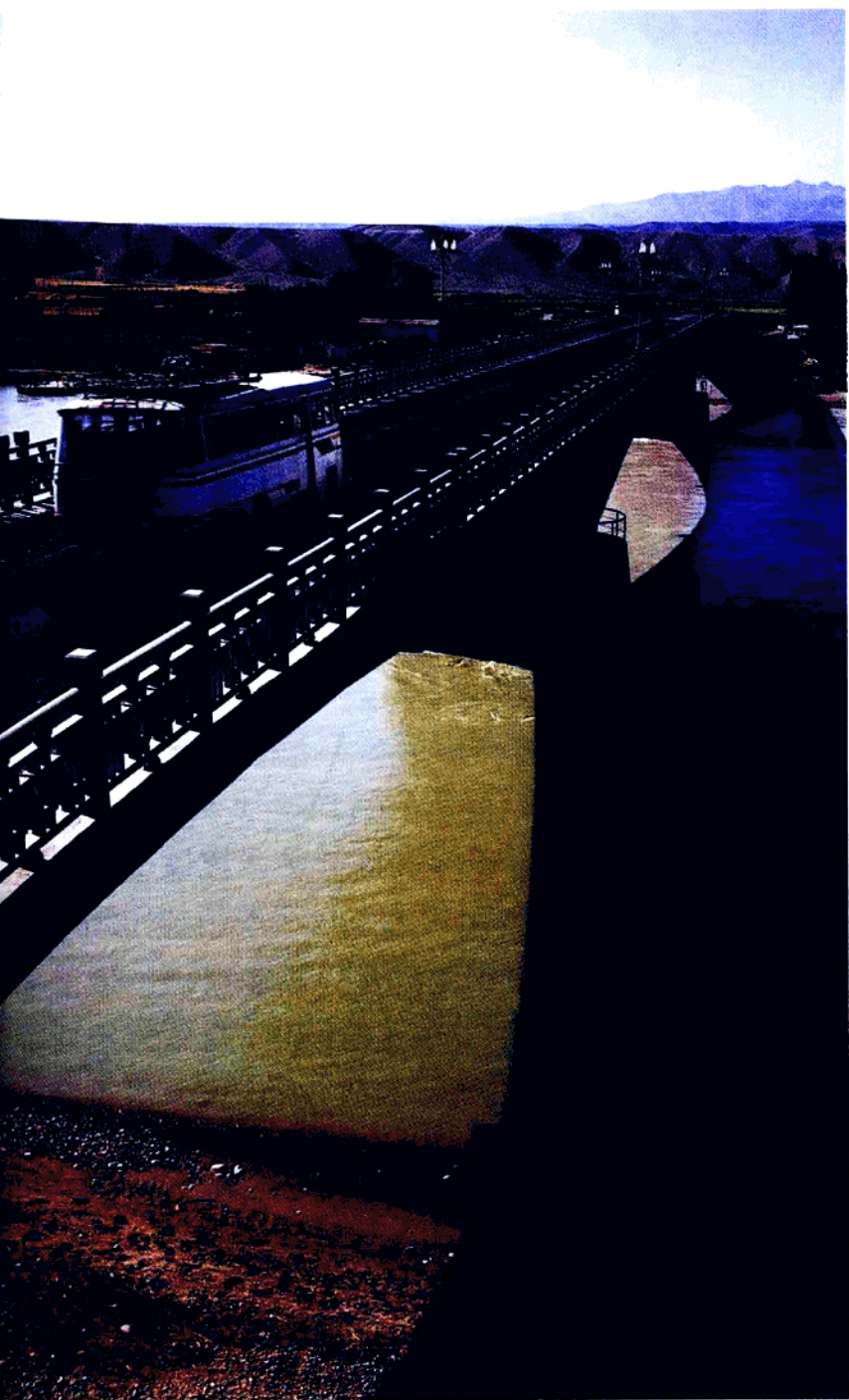


阿尔泰山,南部是昆仑山,横亘中部的天山把新疆分为南北两部分,习惯上天山以南地区称为“南疆”,天山以北地区称为“北疆”。天山以南有面积约53万平方公里的中国最大的盆地塔里木盆地,以北有面积约为38万平方公里的中国第二大盆地准噶尔盆地。新疆有海拔8611米的世界第二高峰乔戈里峰,有面积约32.4万平方公里的中国最大的沙漠、也是世界第二大流动性沙漠塔克拉玛干沙漠。

新疆交通运输的突出特点是运输距离长。从新疆各地州之间的运输距离看,各地州到首府乌鲁木齐的平均距离是735公里,相当于中国东部沿海地区省区间的距离。从乌鲁木齐到南疆重镇喀什市1500公里,比从北京途经6省市到上海的铁路线还长;从乌鲁木齐到和田市约2000公里,相当于从北京到广州市的距离。乌鲁木齐到全国其他省、市、自治区的平均距离约3760公里;距离最近的省会城市是甘肃省兰州市,为1912公里,比从兰州到欧亚大陆桥的东端沿海城市连云港的铁路干线陇海铁路还长150公里;而乌鲁木齐市到最近的出海口连云港有3670公里。

新疆面积大,地处边疆,地形复杂,发展交通有一定的困难,但新疆维吾尔自治区政

府把交通网络的基础设施建设作为增强新疆地方经济实力、发展地方经济、帮助农牧民脱贫致富、改善投资环境的“重中之重”来抓。经过半个世纪的艰苦努力，新疆已基本建成现代化交通综合运输体系，一个环塔里木、准噶尔盆地，穿越天山，连接南北疆，东连内地省区，西出周边国家，以首府乌鲁木齐为中心、辐射全疆的立体交通网已经建成。纵横交错、四通八达的公路网连接全疆所有的旅游景区；已建成兰新铁路（兰州—乌鲁木齐）、南疆铁路（吐鲁番—库尔勒—喀什）、兰新铁路西段（乌鲁木齐—阿拉山口）三条铁路线；航空运输网以乌鲁木齐为中心，不但连接天山南北十余座重要城市和全国各地主要城市，而且已经开通了到土耳其、巴基斯坦、俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦等国和香港地区的航线。现代化的交通设施推动着新疆经济社会的发展，也为西部大开发奠定了良好基础。



公路运输对新疆经济发展至关重要。



“绿色长廊”抵挡风沙侵蚀公路。

乡村公路上的小驴车



公路交通

新疆地域辽阔，公路运输在新疆占有特殊地位。而在 50 年前，新疆公路运输状况还很落后，从几本有关新疆 20 世纪上半叶历史的书中，人们可以对当时新疆道路交通情况有所了解——

1917 年，作为当时中央政府财政部特派员的谢彬，在视察新疆财政状况后写的《新疆游记》中，详细记述了自达坂城往乌鲁木齐的经历：途中人烟稀少，山多，无草木，道路泥泞，顽石塞途，峡路迂曲。乌鲁木齐街市污泥甚深，车底马腹，腌臢不堪。那时的路只能走马车和毛驴车，汽车尚无踪影。

20 世纪 30 年代初，瑞典探险家斯文·赫定组织勘探队考察了从北京到新疆的公路线路，他在其后写的《丝绸之路》中提到，那时的新疆已经有汽车了，他是坐汽车进入新疆的。他对达坂城通往乌鲁木齐途经博格达峰南部一带的路况作了这样的描述：“不到 10 点，我们就开始了前往乌鲁木齐的最后一天

路程。车在四面环山的开阔草原上行驶了一个小时。路很不好走。风追着车子旋转、呼啸，好像一场暴风雨就要来临了。一个后轮胎被扎破，耽搁了半个小时。路真是糟糕透了，一路上都在杂草丛生或坑坑洼洼的地面上颠簸”。后来离开乌鲁木齐到南疆，从达坂城开出后，“车子驶进了苏巴什山谷。两边都是高山，车开上了谷底松软的细沙路，在蜿蜒曲折的小水渠中行进。下午1点，车卡住走不动了。正好从山口下来了两辆马车，我们花了不少钱，才借了他们两匹马，把车子拉了出来。但走了不久，车子又在水渠正中地方被卡住了。我们使出了浑身解数，还是没有用”。

到1949年末，全疆道路通车里程只有3361公里，平均每500平方公里面积仅有1公里公路，而且这些道路都是土路，路面凸凹不平、路况差，通行能力低。全疆没有一座永久性桥梁，只有临时性的木桥400余座，而且大多年久失修。当时，曾有人用“线系葫芦”形容新疆通往内地公路线的漫长和脆弱。公路运输设施和机构寥寥无几，全疆仅有破旧的公私汽车317辆，驮畜运输、畜力车辆运输担负着全疆道路运输的重任。由于交通落后，不少边远的农牧山区仍处于与世



乌鲁木齐市的立交桥





隔绝的状态。当时，南疆喀什的老百姓以毛驴作为代步工具，走到乌鲁木齐（旧名迪化）单程需要三四个月。20世纪50年代乃至60年代初期到过新疆的人，都还记得当年在甘肃天水、兰州或酒泉下火车，改坐汽车颠簸着入星星峡进新疆的往事。事实上，直到20世纪60年代末，在新疆靠小毛驴运输的情况依然普遍。

中华人民共和国成立后，随着国民经济的发展，新疆公路交通事业获得了相应的发展，特别是1981年以来，新疆公路事业日新月异。至20世纪90年代末，交通建设投入中的公路建设投资为115亿元人民币，是1949年至1981年公路建设总投资额（4.99亿元人民币）的23倍。这一时期，相继对216、217、218、219、312、314、315等7条国道干线的新疆区内重点路段进行了大规模的新建、改建、扩建。修建了巴克图、阿拉山口、霍尔果斯、塔克什肯、吐尔尕特等口岸公路，修建了一大批桥梁、车站点等公路运输设施，还新建、改建县乡公路近1万公里。值得一提的是，在80年代后期，新疆实现了一级公路“零”的突破，建成了当时西北第一条一级公路——乌鲁木齐至昌吉公路。而“八五”期间（1991

—1995) 更是新疆公路“脱胎换骨”的重要时期, 仅1993年至1997年, 新疆对公路基本建设的投资达43.8亿元, 就超过了过去1949年至1993年44年对公路建设的投资总额。如今在新疆的各项事业投资中, 对公路建设的投资已成为重点, 全疆高级和次高级公路里程已列全国第五位。

1999年7月, 新疆第一条高速公路——吐鲁番—乌鲁木齐—大黄山公路建成通车。这段全长283.3公里的高等级公路是新疆第一个利用世界银行贷款建设的项目。开通以来, 乌鲁木齐和阿勒泰、哈密、吐鲁番地区、昌吉州和南疆5地州的交通更加便捷和顺畅, 对加快吐—哈油田以及周边旅游资源的开发起到了积极作用。

随着公路建设的发展, 新疆建成了公路运输服务、搬运装卸、汽车维修等门类齐全的运输体系, 车辆种类发生了变化。20世纪50年代后期, 国产的解放牌汽车逐渐进入新疆市场。在此后的20年中, 解放系列的客货运输车辆成为新疆道路运输车辆的主要车型。20世纪80年代后, 一批国内外生产的中高档客运车辆不断进入客运市场。新型国产货车及大型、重型进口货车也进入货运市场, 容罐