



快速通关。

本报记者 韩继旺 摄

草原丝绸之路上的国际能源大通道

□本报记者 韩继旺

初冬的乌拉特草原寒气逼人，然而巴彦淖尔市甘其毛都口岸依然是一派热气腾腾、车水马龙的景象。在口岸原煤专用通道前，上千辆跨境运煤的重型车辆摆成一字长蛇阵，缓缓驶入在店铺林立的商贸市场里，讲着不同语言的顾客正在和店主讨价还价。

巴彦淖尔市商务局副调研员薛飞介绍说：今年1-10月，甘其毛都口岸累计进出口总量1705.83万吨，同比增长7.46%，贸易额198.02亿元，同比增长28.89%。其中进口煤炭1517.9万吨，铜精粉65.97万吨。

甘其毛都口岸历史上就是中原地区通往塞外的交通要道和商贸通道，开放合作历史悠久。1989年，这里开辟为中蒙临时过货点，双方各搭建一座蒙古包开启了甘其毛都口岸经贸合作历程。1992年，正式辟为国家一类季节性双边口岸。2004年5月蒙古国原煤开始进口，2009年8月实现常年开放。

对于当时临时过货点的简陋条件，甘其毛都边检站第一任站长达木林依然记忆犹新：当时整个口岸基础设施可以说是一无所有，站里配备了一辆吉普车，只有几名干警，每次从旗政府所在地海流图镇开车130公里到达甘其毛都口岸进行检查，晚上再驱车赶回去，特别辛苦。贸易主要是易货，出口的是米面和白糖，还有一些日用品，进口的是毛、皮等畜产品。

巴彦淖尔市、乌拉特中旗抢抓“一带一路”和中蒙俄经济走廊建设机遇，致力于发展口岸物流，拓展口岸功能，有力推动了口岸经济快速发展。累计投入资金184亿元，建成了口岸煤炭专用通道、联检大楼、神华甘泉铁路、国铁西金铁路、物流园区等基础设施，年通关能力3000万吨，仓储能力达2000万吨。境内公路、铁路与全国路网贯通，口岸机场通航，已形成立体交通网。

积极推动与蒙古国互联互通，建成跨境供电项目，将风电、光伏清洁能源打捆输送到蒙古国南部地区，跨境供电项目运行稳定，累计出口电力52亿度，占蒙古国进口电力的76%。

一站式服务、简化程序、电子口岸建设等一系列便捷化通关措施，给口岸边贸发展注入了活力，使口岸通关程序越来越完善。

中铝公司甘其毛都口岸业务部经理于晓强说：由原来的二进二出通道变成现在的五进五出智能通道，整体的通关能力大大提

高，给我们企业带来了很大的便利性。

通关环境的不断优化，使得来自蒙古国的煤炭、铜精粉等矿产源源不断地走进了国门，形成了独具特色和优势的口岸经济。

口岸开放26年来，累计完成货物吞吐量1亿多吨，贸易总额突破1000亿元，为国家创海关税收近200亿元。煤铜进口量分别占蒙古国出口量的50%和60%，口岸货运量和贸易额均占自治区对蒙贸易的三分之一。

巍巍国门，见证着甘其毛都的发展历程，漫漫雄关，记载着边检官兵的忠诚奉献。

由于口岸地区属荒漠草原气候，全年100余天为大风扬尘天气，冬季室外气温低至零下35摄氏度，夏季地表温度高达60摄氏度，边检官兵执勤中不仅要忍受高温对双脚的煎熬，更要忍受漫天煤灰与车辆尾气的入侵，人们常常戏说甘其毛都有三宝，春秋的沙暴、脚上的血泡和嘴上的口罩。

正在执勤的甘其毛都边检站执勤业务二科科长那仁满达笑着说：检查工作一天下来，边检官兵从早到晚都是灰，口罩里面也都是晚上下班以后，只能从他的脚步状态认出来这是谁。

如今的甘其毛都口岸日新月异，学校、医院、饭店、宾馆、商铺等城镇基础设施一应俱全，口岸城镇服务功能日臻完善，形成了口岸通关、互市贸易、专业市场、生活居住、集中商务等功能区。

大通道带动商贸大发展，物流大进大出，人流纷至沓来，激活了交通运输、旅游观光、商品零售、餐饮服务等一系列产业，为地方经济注入新的生机与活力。

桂龙便民超市店主那崇孝是2007年从农村来到口岸开超市的。刚开始，超市营业面积只有70多平米，只售卖一些简单的日用品，一天营业额最高也就是300多块钱。随着甘其毛都口岸的发展壮大，出入境的客人越来越多，生意越

做越红火，超市里的商品从单一的日用品到五金、小百货、服装等一应俱全，每天人来人往，十分热闹。旺季的时候，每天的营业额都在4000元以上，收入足足翻了十几倍。

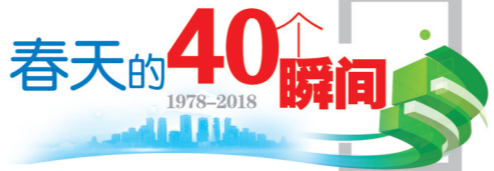
那崇孝感慨地说：我以前是种地的，当年带了不到3万块钱来这儿开超市，当时来往的顾客不多，现在人气旺了，买卖也越来越好做了，营业面积扩大到200多平米，下一步还想继续扩大规模，发展连锁经营呢。

对外贸易的快速发展，也离不开双边合作机制的深化和双边的友好交流。连续5年举办中蒙文化交流周活动，组织医疗团队赴蒙开展义诊超过1万人次；援建蒙古国南戈壁省政府和联检单位基础设施项目，为推动双方政策沟通、文化交融和民心相通起到积极作用。

为推动入境资源落地加工、转化增值，巴彦淖尔市积极引进有实力的企业，重点发展煤化工和金属冶炼产业，将原字号的货物变成高附加值的产品。规划建设了50平方公里的自治区级循环经济试验区，承接进口资源落地加工。目前，神华、中铝等大型国有企业相继入驻加工园区，规模以上企业达到33户，形成了新型煤化工、清洁能源输出、有色黑色金属采选冶炼等特色产业集群。

巴彦淖尔市商务局副局长、口岸办主任李磊说：今后我们要全面推进甘其毛都口岸功能区、口岸加工园区等口岸经济区的联动发展、交汇融通，大力发展沿口岸经济，培育形成集边境互市贸易、矿产品精深加工、跨境文化旅游、保税物流为一体的现代产业体系和全市布局、多区联动的开发开放新格局。

从只有两顶蒙古包的临时过货点，到商贾云集的常年开放口岸，从季节性开放口岸到全国过货量最大的公路口岸，借着改革开放的浩浩东风，甘其毛都口岸物流其流、繁荣兴旺，已成为草原丝绸之路上的活力无限的边贸新城和乌金国际能源大通道。



乌兰浩特火车站开通动车组列车。

王永生 摄

三代铁路人 飞驰 40年

□本报记者 胡日查
见习记者 高敏娜 实习生 梁建

在兴安盟乌兰浩特市有这样一家庭，改革开放40年，他们一家人亲历了从蒸汽机车到高铁动车的转变，见证了兴安盟铁路变迁的时代进程，也享受到了铁路改革发展带来的福利。

1987年出生的吴伟，成长在一个铁路世家，爷爷吴国路曾是明水河车站站长，亲身经历和见证了新中国铁路的成长和发展历程。

1984年，吴伟的父亲吴宝珍继承了爷爷的衣钵，成为乌兰浩特火车站的一名客运员，在火车上坚守了38年，多次被评为先进个人。听着火车汽笛声长大的吴伟，在2012年也成为乌兰浩特站一名客运值班员，父辈的言传身教，让她在工作中更加有责任和担当。

改革开放40年，是激荡，也是巨变；是腾飞，更是跨越。谈起40年铁路的变迁，三代人对这个“变”字的体会尤为深刻。

第一变，是效率之变。如今，机械智能自动化、高效优质传佳话。改革初期，采用的是肩挑背扛的人海战术，环境条件异常艰苦，修通一条铁路付出的代价也是沉重的。回想起刚参加工作时的情节，1959年参加铁路工作的吴国路不禁感叹时光飞逝。

上世纪六七十年代，由于线路老化，运力有限，乌兰浩特地区年发送旅客不足30万。改革开放以后，乌兰浩特火车站步入高速发展的快车道，车站相继开行乌兰浩特至长春、沈阳、大连、北京、天津、呼和浩特和哈尔滨等站的旅客列车9.5对。

2017年，乌兰浩特火车站年发送旅客达到120余万人，开行列车已达16.5对。乌阿铁路扩能改造等4个铁路项目加快建设，铁路网布局不断完善。

40年来，铁路设备飞速更新换代，科技含量越来越高，工程机械自动化、智能化水平逐步提高，一线施

工也越来越简单高效。同时，随着国家对重大基础设施工程的投入力度持续加大，铁路网的建设也在如火如荼地进行。

中国铁路了不起！这些年，我们一家亲眼目睹了中国铁路突飞猛进的发展，我知道铁路的发展最大的受益者是我们广大老百姓。始终关注着铁路发展的吴国路还激动地告诉记者，根据相关规划，到2020年，我国铁路网营业里程将达到15万公里左右。

第二变，是速度之变。近40年来，我经历了蒸汽机车、内燃机车、电力机车和高铁动车组时代，亲历了铁路的6次大提速。说起与兴安盟铁路有关的故事，今年刚退休的吴宝珍感慨万千。从1997年到2007年，兴安盟铁路进行了6次铁路大提速。以前蒸汽机车牵引列车时速是60公里，现在电力机车牵引列车时速达到160公里，动车组列车又将时速提到250公里。吴宝珍回忆说。

2017年7月22日上午，伴随着一声鸣笛，由乌兰浩特站始发开往白城站的一列试运行和谐号动车缓缓驶出站台。乌兰浩特至白城快速铁路正式通车，标志着兴安盟正式迈入了动车时代，为兴安盟连通东三省、对接京津冀、融入环渤海架起了快速便捷的铁路大动脉。

如今，乌兰浩特与长春之间400多公里的距离，乘坐城际列车最短只需3个多小时。上世纪七八十年代，乌兰浩特到长春最快的一趟火车也要5个多小时。吴宝珍骄傲地说，这与现在两地间开行的列车耗时相当。

乌兰浩特市民单海对此也感触颇深，他说：过去坐火车到长春市看病，来回就得2天。长白乌动车通车之后，当天就能来回，不仅时间缩短了，还省下了住宿吃饭的费用。

第三变，是服务之变。40年来，铁路也在飞速发展创新服务理念和服务方式，推出一系列科学化、人性化的服务措施。吴伟已经在乌兰浩特火车站做了6年客运值班员，她告诉记者，乌兰浩特火车站建成启用

至今，历经大小数十次改建、装修、扩建，直到2007年才形成现在的规模，车站环境焕然一新。如今，乌兰浩特火车站西站站房即将投入使用，届时年发送旅客能力将达到200万人次，旅客可从东西两个方向进站候车，提升了乌兰浩特市客货运能力，极大地方便了旅客出行。此外，车站内洗手间、乘车座椅的升级，也让旅客们越来越有宾至如归的感觉。

在硬件投入的同时，乌兰浩特火车站还组建了山丹花爱心服务队，针对农牧民旅客居住分散以及电话网络订票难、民族语言沟通难、交通不便出行难等难题，推出蒙汉双语服务、上门代订车票、站车爱心接力等特色服务，赢得了兴安盟地区群众的赞誉。

随着互联网购票和自助购票方式的普及，旅客们出行购票也变得更加舒适便捷。据了解，2018年上半年，兴安盟75万人选择坐火车出行，其中36万人选择自助购票。便捷的自助化服务背后，不仅有现代化、智能化设备的支撑，也凝结着各个岗位工作人员用心服务、便利群众的劳动成果。吴伟如是说。

40年来，兴安盟铁路里程已从1978年的306公里增加到了2017年底的769公里。在实现从内燃时代、普速时代向电气化时代、高铁时代跨越的同时，各族群众便捷出行，有了全新的生活模式，充分地享受着铁路大发展的红利。

今年，兴安盟计划完成投资11亿元，推进长春至突泉至西巴彥花铁路建设和乌兰浩特至阿尔山至海拉尔高铁前期工作，乌兰浩特至长春高铁时速提高到200公里，至阿尔山行车时间缩短到3小时以内。

改革开放40年以来，铁路网的建设从未停过脚步，吴伟一家三代铁路人见证了兴安盟铁路飞速发展的40年，他们还将继续陪伴列车一路向前飞驰，跑出新时代的幸福感。

动车组乘务员在工作。
王永生 摄

曾经的乌兰浩特火车站。
(资料图)



口岸新貌。
韩继旺 摄



正在建设中的乌兰浩特火车站西站。
王永生 摄