

京九拐个弯 兴国大发展

——京九铁路通车三十周年看将军县的时代蝶变

山河让路：一道弯，一份红土深情

铁轨作弦，奏响红土振兴乐章；车轮为笔，书写老区奋进答卷。

1996年9月1日，举世瞩目的京九铁路正式通车，这条纵贯华夏的钢铁大动脉，破解了兴国交通不畅的旧局，给当地人民带来了便利，也带来了经济的腾飞。

三十年车轮滚滚，如今的兴国，高铁风驰电掣呼啸而过，人流如织、货通八方，红色将军县乘着时代列车，跑出高质量发展的崭新速度。

“依托京九铁路，兴国聚焦‘走在前、勇争先、善作为’的目标要求，锚定建设革命老区高质量发展示范区重点县、全国性综合交通枢纽重要节点、省域副中心城市‘卫星城市’，真抓实干、再创一等，奋力谱写了产业强、城乡美、百姓福、作风好的‘模范兴国’新篇章。”兴国土委主要领导如是说。

从绿皮火车咣当穿行，到高铁列车追风逐梦，映照出革命老区兴国土县接续奋斗、生生不息的振兴图景。

兴国是著名的将军县，苏区时期全县23万人口中参军参战的就达9.3万人，为国捐躯的达5万多人，孕育了萧华等56位共和国开国将军以及100多位省部军级干部。然而，群山阻隔，山河封闭，富足的红色资源被层叠山岭锁住，一代代兴国老区人民渴望一条通向外界的铁路。

上世纪九十年代，举世瞩目的京九铁路规划建设。这条北起首都北京，跨越冀、鲁、豫、皖、鄂、赣、粤八省市，南至深圳，通过广九线与香港九龙站（现为“红磡站”）相连，正线全长2397公里，是当时我国铁路建设规模最大、投资最多、一次性建成里程最长的铁路干线。

“当年京九铁路的走势有过两种设计方案，

一种是途经万安，一种是途经兴国。走万安，线路更顺直；走兴国，大概远了20公里，而且隧道多，建设成本陡增。”兴国站党支部书记郭小毛坦言，最终在党中央的关怀下，让京九铁路拐弯，来到了兴国。

蓝图落定，热土沸腾。兴国人民传承苏区精神，像当年支援红军一样投身铁路建设，开山辟路、移山架桥，万众一心托举起这条老区的希望之路。

从空中鸟瞰江西，呼啸南下的京九铁路，在驶出泰和站后，拐了一个近乎90度的“弯”，来到兴国。这个“弯”，被当地群众亲切地叫作“兴国弯”。

“京九铁路在兴国拐下这道弯，拐的是线路，承载的是党和国家饮水思源、不忘老区的深

厚情怀。”郭小毛感慨道。

1996年9月1日，第一趟客车驶入兴国站时。站台之上，乡亲们扶老携幼，不少人徒步数十公里赶来，鞭炮声声、山歌嘹亮。88岁的老红军谢象晃站在站台上，望着呼啸而至的列车，热泪纵横，双手抱拳向列车深深致意。这一幕，定格成老区圆梦的珍贵记忆。

一道弯，为兴国打开了通往全国的时代大门。兴国站也随之迭代生长，站房面积从525平方米扩大至2999.8平方米，站台规模从2台5线增至2台8线，途经铁路从京九铁路一条增至京九铁路、兴泉铁路两条，每日经停营业列车30余列，高峰日发送旅客超1万人次。

路通人畅：走得出去，回得去故乡

一条铁轨，一头连着远方的机遇，一头牵着故土的期盼。过去，兴国是劳务输出大县，三十万群众坐大巴、骑摩托车外出谋生。闭塞的交通，让外出之路充满艰辛。

铁轨铺就之后，绿皮火车载着一批批兴国年轻人北上南下，火车车厢里，装满行囊，也装满他们外出学技术、攒资本、拓眼界的梦想。

“1992年，我南下东莞创业，回来得坐大巴，一个人一趟要300元，最长一次坐了36个小时才到家。京九铁路通车后，几十块钱的票价就能到东莞，便宜又省时。”江茂·漫谷温泉度假酒店董事长张铭贤回忆起南下广东东莞虎门创业的岁月感慨道。

红军后代闵烽对此深有感触。“京九铁路刚开通那年我才几岁，但亲眼看着父辈们挑着山货赶火车去广州卖，再把沿海的新鲜物件带回来，村里的土坯房慢慢变成了砖瓦房，大家的日子越过越红火。”

铁路带来的改变，不止于“走出去”，更在于“迎回来”。

早年在外务工的刘衍明听闻家乡开通了铁路，毅然回乡创业，开办了制衣厂。不少在外务工的村民也纷纷回乡，在家门口创业就业。“铁路开通后，我们的日子越来越好了。下一步，我准备扩大生产规模，为乡村振兴出把力。”刘衍明说。

“去年12月我还在深圳工作，今年5月就被家乡‘劝’回来。”鑫业玩具兴业有限公司行政部经理谢章瑜笑着说，6个月时间从深圳回到兴国，靠的是“妈妈式”营商服务，更是交通重塑的区位优势。

……

向外，铁轨铺就群众的务工谋生之路；向内，铁轨架起沟通的桥梁。无数兴国儿女坐着火车走出大山，到沿海城市开拓事业；也有越来越多人顺着铁轨回乡，探亲访友、投资兴业。

曾经，大山是兴国绕不开的桎梏；如今，铁轨成为连通内外的纽带。人们既可以从容走出大山追逐梦想，也能够安心回到故土建设家乡。流动的人潮，为革命老区注入源源不断的生机活力。



兴国县纺织服装产业园



游客参观兴国红色景区



①



① 际华集团兴国职业装备制造基地生产车间

② 红兴谷景区

高铁提速：追风逐梦，奔向共富新征程

如果说京九铁路的“第一弯”让兴国“通了”，那么昌赣高铁的“第二弯”则让兴国“快了”。

2019年12月，全长418公里、设计时速350公里的昌赣高铁正式通车。这条高铁线路同样特意向东拐出近90度转角，落地兴国。

“这不是巧合，而是国家对革命老区的持续赋能，标志着兴国发展自此驶入追风逐日的高速赛道。”兴国土委主要领导话语坚定。

高铁实现客货高效分流，人流、物流、资金流、信息流加速汇聚。便捷的交通区位，吸引一批批电子信息企业来兴国落地扎根；香港理工大学兴国技术创新研究院、江西省农业科学院兴国芦笋产业研究院相继建成运营，产学研深度融合，为产业升级注入创新动能。

如今的兴国，已织就一张综合立体交通网。毗邻三大机场，坐拥京九铁路、兴泉铁路、昌赣高铁三条铁路，319、238、356三条国道，泉南、兴赣及其北延高速环绕，兴国到深圳仅需2.5小时。一座全国性综合交通枢纽重要节点，正在赣南红土地加速成型，构建起连南贯北、承东启西、通达大海的开放新格局。

交通优势不断转化为产业优势。纺织服装集聚经营主体超3000家，从业人员近20万人，全产业链营收突破百亿元；电子信息产业不断延链补链，2025年营业收入达30.98亿元；矿业经济向绿色精深加工转型，规上工业营收实现翻番。兴国经开区连续两年获评省级开发区综合考核第一等次，一批链主企业、高新技术企业拔节生长。

一组数据见证实效：2025年，兴国县地区生产总值268.95亿元、一般公共预算收入11.65亿元、社会消费品零售总额126.42亿元，较2021年分别增长32%、27.6%、41.2%。

一条铁路，两次转弯；三十载弹指而过，见证一座红土县城的华丽蝶变。从封闭落后的山区县，到产业勃兴、城乡蝶变、民生殷实的“模范兴国”，铁轨的每一寸延伸，都连着老区人民对美好生活的向往。

站在新的历史起点，“模范兴国”的新故事仍在续写。八十六万兴国人民正传承苏区干部好作风，真抓实干、再创一等，在革命老区高质量发展的道路上奋勇向前，让“京九拐个弯，兴国大发展”的时代故事，续写更加精彩的新篇章。

邓君文/图

铁轨赋能：联通八方，激活发展新气象

客运激活人流，货运畅通物流，两股力量双向奔涌，把兴国独特的资源禀赋，转化为了实实在在的发展优势，文旅兴旺、商贸勃兴，经营主体加速成长，老区的经济肌体愈发强健。

富足的红色资源，便捷的铁路网络，各地游客纷至沓来。

坐落于兴国县的红兴谷研学旅行营地，占地900亩，是一个集红色传承、国防教育、研学实践于一体的综合文旅业态，更是京九铁路沿线极具特色的红色文旅与研学教育节点。

“京九线是我们落户兴国很重要的原因，拉近了各地游客来到兴国的时空距离，光粤港澳大湾区游客，平均每年接待超两万人次。”兴国县红兴谷研学旅行营地营销策划部经理刘建春坦言，陆续开通的多趟红色研学专列，为营地带来更多游客，2026年暑期就接待了超200个研学团。

江茂·漫谷温泉酒店同样享受到铁路交通便利。“在虎门打拼了三十余年，家乡交通区位优势明显，作为兴国人，我跟朋友一起开了兴国县首家天然温泉度假酒店——江茂·漫谷温泉酒店。”张铭贤介绍，2026年暑期，酒店共接待

游客超30万人。其中来自湖南、广东、福建的游客超过六成。

依托铁路红利，兴国持续做强文旅业态，徽城、平国街历史文化街区焕新亮相，翡翠广场城市商贸综合体落地运营，红兴谷获评国家4A级旅游景区，《长征组歌》复排常态化上演。2025年，全县接待游客数量、旅游收入较2021年分别增长86.7%、86.6%，红色文旅IP持续释放消费活力。

矿业经济是兴国县三大主导产业之一，货运通道的开启，打通了资源出山的“大动脉”。

此前，兴国县尚龙矿业有限公司矿砂外运只能依靠社会车队，运费高，运输途中还带来扬尘噪声等环境问题。当地党委、政府联动铁路部门，多方调研协调，打通矿区直达兴国站的货运通道。矿砂通过短途转运直达兴国站台，搭乘铁路发往九江、万等地。

“有了直达的道路之后，我们优先找周边拥有运输资格的车辆进行短途运输矿砂，既带动周边群众就近就业，又缓解了环保压力。”兴国县尚龙矿业有限公司销售副总经理杜坚算了一笔经济账：依托京九铁路运输

矿砂，稳定运输的同时，运输数量成倍增长，成本直降一半。2026年1至7月，该公司矿砂装车数为3738车，约24.2万吨，同比增长8%。

在兴国，像尚龙矿业这样受益于铁路货运的企业还有不少。江西国兴集团百丈泉食品饮料有限公司的特色农产品、江西省锐兴通讯设备有限公司的原材料和成品，纷纷搭乘铁路走出大山，对接全国乃至全球市场。

人流催热文旅消费，货流畅通产业循环。铁路把兴国深度嵌入国内大循环，深山之中的物产、厚重鲜活的红色文化，顺着铁轨走向广阔市场。



红兴谷景区游客合影



江茂·漫谷温泉度假酒店威斯尼斯通道