

口述史

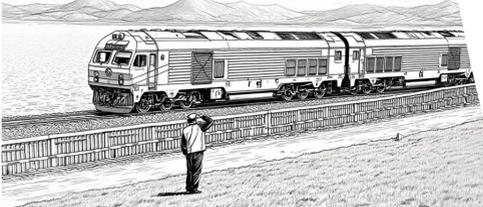
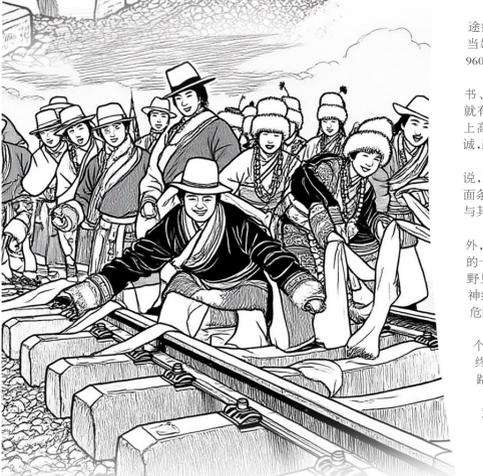
读报

2006年7月1日,《西藏日报》五版、六版刊登长篇通讯《铁龙腾高原 天路急雪域——青藏铁路建设纪实》,文章指出,青藏铁路是中国共产党领导下的社会主义中国,在世界屋脊上创造的世界奇迹。她凝聚着党中央对西藏各族人民的深切关怀,实现了西藏各族人民追求美好幸福生活的千年期盼;她是西藏各族人民的经济线、团结线、生态线、幸福线,是我们党坚持全心全意为人民服务、造福西藏各族人民的又一座不朽丰碑。

西藏铁路里程从0到1187.8公里——

巨龙驰骋开辟高原“幸福路”

本报记者 文凤 赵书彬 汪纯



“黄昏我站在高高的山岗,盼望铁路修到我家乡。一条条巨龙翻山越岭,为雪域高原送来安康……”这条天路,像巨龙飞在高原上,穿过草原啊,越过山川,载着梦想和吉祥……”从《天路》到《坐上火车去拉萨》,一首首朗朗上口的歌曲咏唱着青藏铁路建通这一重大历史事件。

一首首歌曲,咏唱的是世纪圆梦的豪迈与自信。拉开历史的卷轴,青藏高原的铁路建设携刻着中国人民一个多世纪的期盼——

百年前,孙中山先生曾经设想将来修筑的铁路要连西藏拉萨。

西藏和平解放之初,党和国家就着手研究进藏铁路建设问题。毛泽东同志畅谈新中国铁路建设愿景规划时,立下了“我们一定要把铁路修到巴山、天山、昆仑山,一直修到喜马拉雅山去”的壮志。

2001年6月29日,青藏铁路格拉段开工建设;2006年7月1日,青藏铁路正式通车;2014年8月15日,拉日铁路建成通车;2021年6月25日,拉林铁路开通运营……百年梦想在新世纪圆梦,从青藏铁路运行以来短短不到20年的时间里,西藏铁路里程从0到1187.8公里,中国人在雪域高原创造了一个又一个震惊寰宇的盛世壮举。

铁路建设：战天斗地天堑通

青藏铁路格拉段东起青海格尔木,西至西藏拉萨,全长1142公里,途经纳赤台、五道梁、沱沱河、雁石坪,翻越唐古拉山,再经安多、那曲、当雄、羊八井到拉萨。沿线地质条件复杂,海拔4000米以上的地段有960公里,翻越唐古拉山的铁路最高点海拔5072米。

2001年春天,当修建青藏铁路的消息传遍神州大地时,一封封请战书、决心书雪片似地飞到各级组织和领导手中。1.7万人的中铁二十局就有7000多人写了请战书,出现了父子连、妻送夫、夫妻双双上高原的感人场面。后来,13万建设者怀揣着对祖国和人民无限忠诚,踏上了这片充满挑战的土地。

作为第三代青藏铁路建设者,铁一院原冻土科研队队长刘争平回忆说,初上高原时,条件异常艰苦,经历了他人生中最漫长的冬天。“那会儿面条煮成‘夹生饭’是常态。”刘争平说,气压低,水烧到80摄氏度就开了,与其说是“煮面条”不如说是“泡面条”。

为了获取准确的勘测资料,解决施工难题,科研人员经常吃住野外,同时还要开展无数试验。“氧气瓶呢?快!刘工呢?”2000年7月的一天,五道梁一处勘测工地,刘争平突然栽倒在地上。“当他醒来时,视野只剩一道缝,只能看到正前方的事物,没有余光。后经医生诊断,是视神经缺氧产生的高原反应,产生视野缺损,如果不及时治疗就有失明危险。”20多年后,刘争平回忆起此事仍有余悸。

从2000年到2006年,围绕冻土攻关的科研课题多达39个大项66个子课题。整个工程边勘察、边设计、边施工,在不断摸索中前行。最终,他们创新采用了片石气冷路基、碎石护坡路基、热棒路基、通风管路基等多种技术手段,成功确保了冻土铁路工程的稳固。

刘争平说:“青藏铁路摸索出的整套冻土技术,是几代中国铁路人智慧的结晶,不仅广泛应用于青藏高原的铁路、公路、房建、机场等工程,还推广到我国东北地区,甚至被俄罗斯、加拿大等国所借鉴。”

从2001年6月29日到2006年7月1日,从格尔木到拉萨,1800多个日夜的风霜雨雪,1142公里的雪山、冰原和草地,青藏铁路建设者们用钢铁意志和热血身躯打破了在西藏无法修建铁路的传言。他们斗风雪、战严寒、抗缺氧、挑战生理极限,勇克科技难关,创造了9大“世界之最”,破解了“多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱”3大世界性工程难题,将“钢铁

长龙”托起在“世界屋脊”之上!

“汽笛一声响,火车进西藏”,2006年7月1日,青藏铁路建成通车。比国家计划工期提前了一年,西藏这个占全国国土面积八分之一的雪域高原,终于结束了没有铁路的历史。

这条“钢铁天路”带来的不仅是时空变革,更有力带动了沿线农牧民群众增收致富。据不完全统计,青藏铁路建设期间共为地方经济增收12.93亿元,占总投资的8.56%,其中,为农牧民群众直接经济创收4.3亿元,占总投资的2.85%,增加固定资产151亿元。

铁路惠民：一轨铺就“幸福路”

青藏铁路建成通车,彻底扭转了西藏长期以来依靠公路、民航的二元交通结构,进一步改善了西藏的交通条件和投资环境,促进了西藏的资源开发和经济的快速发展,引领西藏经济步入了又好又快发展的“快车道”。

“青藏铁路是一条脱贫致富的黄金线路,像是我们藏北牧民的‘金腰带’一样!”今年70岁的格桑次仁是安多县帕那镇帕那社区居民,从事农产品销售工作多年,对铁路带来的变化感触颇深。“我们一家人是青藏铁路实实在在的受益人,青藏铁路全线开通后,我每周最少要乘坐2次火车去拉萨进货,非常方便快捷。”如今,格桑次仁的儿子接下了父亲肩头的重任,把家里的店铺打理得井井有条,年收入达到10万元左右,日子越过越红火。

铁路的开通运营不仅让格桑次仁家的生意蒸蒸日上,也让他结识了很多不同民族的朋友。格桑次仁说,安多县从修建铁路开始到火车通车后,进来了不同地区、不同民族的建设者、商人、游客,大家相互间交流交融后,乡亲们逐步转变观念“走出去”,观光旅游、参观考察、就医学习等。不但开阔视野、增长见识,而且还带回区外先进的经营理念、创新精神和发展思路。

安多火车站海拔4702米,是世界最高海拔的有人值守火车站。如今,每天有5趟列车在此经停,上午的3趟开往拉萨,下午的2趟开往上海和西宁。

2024年,安多火车站发送旅客超5.3万人次。“请张开双手、转身,谢谢您的配合。”安多县火车站的安检员且拉手持金属探测仪,动作娴熟地做着安检工作。

且拉回忆起自己第一次穿上制服的情景。“我2018年参加工作,一直就觉得守着铁路就是守着幸福。”这份工作给他带来的不仅是稳定的收入,还有满满的获得感。性格外向、乐于助人且拉曾背起身患重病的藏族阿妈搭乘火车,在候车厅里教过牧民老爷爷用APP购票,也曾开展坐火车常识讲解工作。

且拉的丈夫平措刚杰早在2006年便加入了青藏铁路格拉段第五护路队,成为一名护路队员,而后他的弟弟妹妹也陆续加入了护路队。“我们守护的不仅是铁路,更是各族群众的‘幸福路’。”平措刚杰说。

当火车的汽笛声在高原上响起时,它带着希望与机遇呼啸而来,冲破了地理的阻隔,打破了就业的局限,为西藏各

族群群众送来了发展致富的机遇和数不清的就业岗位,让每一个人都能大展拳脚,找到自己的人生价值。

安多火车站的建设史,就是一部高原发展史。安多火车站的设计站址距县城7公里,因在风口、取土破坏生态被否决;二次选址距离县城不到4公里,但曲线半径不足,影响火车提速;最终定在距县城不到1公里的坡地。谈及三次选址的原因,刘争平说:“在当年青藏铁路选线涉及的地势、冻土、经济成本等多种因素中,人是首要的考虑因素。铁路必须经过居民点,这是铁路建设的初衷。”

如今,安多县城得益于交通便利,发展态势极佳,放眼望去,处处呈现一派欣欣向荣的景象。翻开安多县的“发展账本”,数字见证巨变:GDP从2005年的2.4亿元跃升至2024年的17.3亿元,人均可支配收入增长8倍。

青藏铁路那曲物流中心,平均海拔4500米,是世界上海拔最高的现代化物流中心,总占地面积8000亩,规划建设了综合物流区、散堆装物流区、货物吊装区、生产加工区和生活区等多个功能区。那曲物流管理局党组书记汪准次仁说:“这里不仅是货物中转站,更是产业孵化器。”自2009年建成以来,中心已吸引183家企业入驻,累计创造营收26.8亿元,带动800余人就业。

青藏铁路带来的不仅是物流变革,更是产业结构的深度调整和经济社会的高速发展。西藏立足区位优势、资源与政策优势,以新技术、新工艺为突破口,推动文化旅游、清洁能源、特色农牧等“九大产业”协同发展。2025年上半年,实现地区生产总值1382.72亿元,按不变价格计算,同比增长7.2%,增速高于全国平均水平1.9个百分点,连续多个季度位居全国前列,经济运行总体平稳、稳中有进,高质量发展迈出新步伐。

19年,在悠悠历史长河的宏大叙事里,不过是短暂一瞬。但青藏铁路的正式通车,却如同一记极具分量的注脚,有力地标注在西藏建设发展的征程之中。

“由拉萨站开往各地的直达列车覆盖14个省会城市,通达率45.16%”

西萨站铁路货场启用。这个占地67万平方米的西藏最大货运站,历经扩建后,装卸线从4条增至11条。青藏集团公司客货管理部副主任曾强介绍,自开通运营以来,拉萨西站已办理货物7867.1万吨,其中发送货物1040.3万吨,到达货物6826.8万吨。

数据见证着发展:2006年货物发、到量仅为32.9万吨,2024年已达585.3万吨,翻了17.8倍。进藏铁路货运初期以水运、钢材为主的“基建物流流”,如今已转变为涵盖诸多西藏特色产品如矿泉水、青稞制品等品类外运的“现代物流网”。

青藏铁路那曲物流中心,平均海拔4500米,是世界上海拔最高的现代化物流中心,总占地面积8000亩,规划建设了综合物流区、散堆装物流区、货物吊装区、生产加工区和生活区等多个功能区。那曲物流管理局党组书记汪准次仁说:“这里不仅是货物中转站,更是产业孵化器。”自2009年建成以来,中心已吸引183家企业入驻,累计创造营收26.8亿元,带动800余人就业。

青藏铁路带来的不仅是物流变革,更是产业结构的深度调整和经济社会的高速发展。西藏立足区位优势、资源与政策优势,以新技术、新工艺为突破口,推动文化旅游、清洁能源、特色农牧等“九大产业”协同发展。2025年上半年,实现地区生产总值1382.72亿元,按不变价格计算,同比增长7.2%,增速高于全国平均水平1.9个百分点,连续多个季度位居全国前列,经济运行总体平稳、稳中有进,高质量发展迈出新步伐。

19年,在悠悠历史长河的宏大叙事里,不过是短暂一瞬。但青藏铁路的正式通车,却如同一记极具分量的注脚,有力地标注在西藏建设发展的征程之中。

“由拉萨站开往各地的直达列车覆盖14个省会城市,通达率45.16%”

青藏铁路格拉段东起青海格尔木,西至西藏拉萨,全长1142公里。

格尔木,西至西藏拉萨,全长1142公里。

格尔木,西至西藏拉萨,全长1142公里。