

6 要 闻

(紧接第五版)铁道部随即着手准备专题资料上报国家计委。3月7日，国家计委在九届全国人大三次会议举行的记者招待会上明确提出,要加快进藏铁路工程的前期工作。4月6日,江泽民同志在听取中央十五届五中全会文件起草小组汇报时,向在场的中国国际工程咨询公司董事长屠由瑞提出了几个有关青藏铁路的问题。屠由瑞在会后向铁道部部长傅志寰通报了有关情况。

9月18日至20日,铁道部在北京召开进藏铁路方案论证会暨预可行性研究审查会,铁道部、中科院、国家地震局、中国国际工程咨询公司的领导、专家出席会议,与会的32位专家中有31位明确表示赞同先修青藏线。会后,铁道部成立青藏铁路前期工作领导小组,负责研究前期工作中的重大问题,争取将格拉段列入“十五”计划。25日,铁道部部长办公会议决定将《进藏铁路采用新建格尔木至拉萨段的建议方案》上报党中央、国务院。10月9日,中国共产党第十五届中央委员会第五次全体会议在北京召开。会议分组时,傅志寰被安排到西北组参加讨论,为听取西藏对建设进藏铁路的意见,特意申请转到西南组。

10月11日,党的十五届五中全会审议通过《中共中央关于制定国民经济和社会发展的第十个五年计划的建议》。建议明确提出,西部开发要加快基础设施建设,抓好一批重大工程。青藏铁路建设项目获得重大突破,格拉段铁路立项工作进入快车道。

10月31日,铁道部建设司下发《关于编制青藏铁路多年冻土勘察和工程设计暂行规定的通知》,着手为高原冻土铁路建设建章立制。11月9日至10日,铁道部科技司在铁一院主持召开青藏铁路桥梁、隧道、车站关键技术研讨会,总结40多年来的科研成果,明确今后主要科研攻关方向和研究进度。

11月10日23时,江泽民同志为铁道部呈送的《关于修建进藏铁路有关情况》作出长篇批示,强调无论从经济发展、政治稳定和国防安全,还是从促进民族团结、更有力地打击达赖集团的民族分裂主义活动考虑,我们都应该下决心尽快开工修建进藏铁路。这是我们进入新世纪应该作出的一个大决策,一个政治决策,要抓紧考虑。

11月11日,朱容基总理在江泽民总书记重要批示件上作出批示:“……………抓紧论证,提出方案报国务院。”

随后,国家计委主任曾培炎要求计委会同铁道部加快进藏铁路可行性论证工作。12月14日,国家计委在北京主持召开青藏铁路项目立项报告会,成立青藏铁路建设领导小组,对铁道部的项目建议书进行联合审查,与会人员一致同意采用青藏铁路方案。

2001年2月1日,国家计委向国务院呈送《关于审批新建青藏铁路格尔木至拉萨段项目建议书的请示》。7日,朱容基总理主持召开国务院第93次总理办公会,对青藏铁路项目进行审议。在听取了国家计委副主任张国宝的汇报,观看了模拟青藏铁路全线地形地貌的视频资料,同与会人员进行了充分讨论后,朱容基总理宣布:经过20多年的改革开放,我国的综合国力显著增强,已具有修建青藏铁路的经济实力。通过多年不间断地科学研究和工程试验,对高原冻土地区筑路和养护等技术问题也提出了比较可行的解决方案。修建青藏铁路,时机已经成熟,条件已经基本具备,可以批准立项!

2月8日,国务院批准青藏铁路立项第二天,新华社发布《国务院批准建设青藏铁路》的消息,《人民日报》头版头条予以刊载,各大媒体纷纷转载,在国内外引起巨大反响。

3月5日,中共中央政治局常委、国家副主席胡锦涛在参加九届全国人大四次会议西藏代表团讨论时指出:西藏自治区的稳定和发展不仅直接关系到西藏各族人民的根本利益,而且直接关系到我国社会主义现代化建设的全局。加快西藏的发展对于提高西藏各族人民的生活水平,对于加强民族团结和维护祖国统一,都具有十分重要的意义。西藏要抓住西部大开发的历史机遇,积极探索加快发展的新路子,争取实现西藏经济的跨越式发展,逐步缩小与内地的差距。要依托西藏的特殊资源条件,积极培育具有比较优势和市场前景的产业,大力发展特色经济。要量力而行,突出重点,集中力量解决基础设施、科技教育和人才开发等一些事关西藏发展全局的重大问题,尤其要以国家修建青藏铁路为契机,带动相关产业的发展和沿线地区的开发。

2001年3月15日,九届全国人大四次会议审议通过《中华人民共和国国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》,“建设青藏铁路”写入第七章第二节,与西气东输、西电东送等重大建设项目一起列入“十五”计划,成为“十五”计划四大标志性工程之一。

三、新世纪建设者铺通世界一流高原铁路

青藏铁路格拉段建设前期准备工作

国务院第93次总理办公会议批准青藏铁路立项,宣布成立国务院青藏铁

路建设领导小组,由国家计委主任曾培炎担任组长,铁道部部长傅志寰任副组长,成员单位包括国土资源部、财政部、西藏自治区、青海省和中科院等省区、单位,负责统筹开工准备工作和建设过程中出现的重大问题和矛盾。

2001年3月1日,第一次国务院青藏铁路建设领导小组会议在北京召开,学习江泽民关于建设进藏铁路的重要指示和国务院第93次总理办公会议纪要,要求抓紧做好各项前期工作,力争早日开工建设。同一天,铁一院在格尔木举行勘测誓师大会,抽调近800名技术人员开赴现场,进行全线定测,青藏铁路第四次也是最后一次大规模勘测设计工作拉开帷幕。国家计委、铁道部和有关部委及青藏两省区抓紧做好各项准备工作,力争早日开工。

3月8日,铁道部青藏铁路建设领导小组成立,在国务院青藏铁路建设领导小组和铁道部领导下统筹协调青藏铁路建设和运营准备过程中出现的重大问题,从整体上指导铁路建设,对铁路建设的重要事宜作出决策,全面指导青藏铁路建设与运营准备工作。傅志寰任组长,铁道部副部长孙永福、蔡庆华任副组长,铁道部相关司局负责人为成员,孙永福专项负责青藏铁路建设。

4月29日,第一次铁道部青藏铁路建设领导小组会议召开,听取讨论铁道部发展规划司关于铁路前期工作进展情况的汇报和关于建设管理司关于开工准备情况的汇报,就技术标准、重要工程、电力供应、建设工期、建设及运管模式等具体问题进行分析部署。5月28日,第二次国务院青藏铁路建设领导小组会议召开,曾培炎要求做好环保、宣传、研究工作,严格控制投资,加强经营管理,为铁路开工创造有利条件。

6月1日至7日,铁道部部长傅志寰、国家计委副主任张国宝一行深入青藏铁路沿线进行考察调研,分别与青海、西藏两省区签署青藏铁路建设有关纪要,全面协调铁路建设。6月4日,青藏铁路建设总指挥部在格尔木成立,负责安多至拉萨段建设管理工作。6月6日,铁道部和西藏自治区签署《关于青藏铁路格尔木至拉萨段建设工程会议纪要》和建设工程征地、拆迁实施协议。同日,铁道部、国家计委赴藏调研组抵达拉萨,调研组一行对格尔木至拉萨段铁路线进行考察,看望和慰问了在沿线开展勘察设计工作的铁道部第一勘察设计院的技术人员和工人。

6月20日,朱容基主持国务院第105次总理办公会议,审议青藏铁路建设方案,对项目的运量、主要技术指标、设计原则、主要建设方案、环境保护、管理体制和经济评价等进行深入研究。会议研究决定,同意工程可行性研究报告和开工报告。6月25日,中央第四次西藏工作座谈会在北京召开,朱容基在会上就如何加快发展西藏经济发表了讲话。讲话指出,我们要站在战略全局高度,看待加快西藏经济发展问题,增强使命感和责任感,共同努力,积极促进西藏经济的振兴和繁荣;基础设施薄弱是西藏经济发展的主要制约因素,必须加快铁路、公路、机场、电力、通信、水利等设施建设。朱容基特别强调,考虑到西藏的特殊情况,西藏的重点建设项目资金主要由国家来承担。6月27日,国务院向国家计委、铁道部下发《国务院关于青藏铁路格尔木至拉萨段开工报告的批复》,正式批准青藏铁路格拉段开工。28日,江泽民在青藏铁路格拉段工程开工之际向铁路建设大军致信祝贺,强调建设青藏铁路是党中央作出的一项重大决策,对加快西部地区特别是西藏的经济和社会发展,对造福西藏以及促进各民族的团结互助和共同繁荣具有重要意义。建设好这一重大工程必将进一步鼓舞全国各族人民在中国共产党的领导下,以更加豪迈的步伐,继续沿着建设有中国特色社会主义的伟大道路奋勇前进。在世界屋脊上,建设高原铁路是一项光荣而艰巨的任务,希望你们有艰苦奋斗、敢打硬仗的优良传统和作风,铁路建设大军,发扬“开路先锋”精神,团结拼搏,科学施工,加强协作,群策群力,优质高效地建成青藏铁路,为中华民族的伟大复兴作出新的贡献!

6月26日,青藏总指拉萨指挥部成立挂牌仪式在拉萨举行。傅志寰、张国宝,西藏自治区副主席多吉以及青海省有关领导出席挂牌仪式。

6月29日,格拉段铁路开工典礼同时在格尔木南山口和拉萨市造耳峰隧道口(后更名为柳梧隧道)同时举行。朱容基专程到南山口出席典礼,宣布青藏铁路全线开工,进行剪彩和奠基仪式。他在讲话中要求国务院各有关部门和青藏两省区政府要把修建青藏铁路作为光荣而艰巨的历史任务,全体参建干部职工、科研和工程技术人员要弘扬“奋战高原、吃苦奉献”的精神,以大无畏的英雄气概、科学求实的态度、扎实细致的工作,积极投身于青藏铁路建设,为加快青藏地区发展再立新功。参加铁路建设的广

架起团结幸福天路

阔步迈向现代化

青藏铁路建设领导小组成立

大干部职工一定要认真贯彻国务院有关加强保护青藏高原生态环境的精神,十分爱护青海、西藏的生态环境,十分爱护青海、西藏的一草一木,精心保护我们祖国的每一寸绿地。刚出访问国的吴邦国乘专机到拉萨出席开工典礼,为铁路开工剪彩,并为率先开工的造耳峰隧道主体工程下达开钻令。党中央、国务院有关部门负责人、军队有关方面负责人,参加青藏铁路建设单位的代表以及拉萨、格尔木各界群众等共计13000余人参加开工典礼。

青藏铁路格拉段顺利铺通

在国务院、铁道部青藏铁路建设领导小组统筹协调下,在青藏铁路建设总指挥部的统一指挥下,铁道部在项目实施工程中分段施工、试验先行、突出重点、密切协调,全线建设高效推进。2008年6月29日,格尔木、拉萨开工典礼胜利闭幕后,全线十个工段全面开工。

2001年8月22日,中铁十四局集团公司负责施工的三岔河特大桥开钻。三岔河特大桥位于昆仑山北麓海拔3800多米的高山峡谷中,全长690.19米,是青藏铁路第一高桥,格拉段的重难点控制工程。为保证工程按时完工,建设者挑战世界技术难题,采用高寒铁路的最新科研成果,首开世界高寒铁路桥梁冬季混凝土灌注施工先河,工程合格率100%,优良率达95%以上。2002年8月30日,三岔河特大桥正式铺通。

2001年8月31日,第二次铁道部青藏铁路建设领导小组会议召开,就统一协调解决铁路建设科技工作和冻土试验工程实施中的重大问题、进一步提高勘测设计质量、加快勘测设计进度等事项进行部署。9月,为加强统筹协调,设在铁道部的国务院青藏铁路建设领导小组办公室与铁道部青藏铁路建设领导小组办公室合署办公,实行一个机构、两块牌子。

11月24日,中铁三局承建的长江源特大桥开工。长江源特大桥为长江第一桥,位于海拔4600米的沱沱河的大河融区,兼冻土、融区双重难题,施工难度极大。中铁三局采取快速开挖、快速施工法,最大程度地减少对冻土环境的影响。2002年9月25日,特大桥主体工程竣工,比预计工期提前300多天。

11月20日,第三次国务院青藏铁路建设领导小组会议在北京召开,听取讨论孙永福所作2001年工作报告,就2002年铁路建设工作进行了部署。

2002年3月12日,中铁四局集团青藏二队承建的通天河特大桥开工。通天河发源于唐古拉山北麓,通天河特大桥位于唐古拉山北侧海拔4720米处,为青藏铁路格拉段重点控制性工程。建设者们克服严寒、高原缺氧等多重困难,广泛开展劳动竞赛、生产突击等活动。9月28日,通天河特大桥主体工程完成施工,比预计工期提前4个月。

6月28日,第四次国务院青藏铁路建设领导小组会议在北京召开,对供电方案、青藏公路改造、人员培训和加强精神文明建设、新闻报道等工作作出安排。

6月29日,格拉段铁路开始铺轨。铺轨仪式在南山口铺轨基地举行,吴邦国副总理致信祝贺,强调建设青藏铁路是党中央、国务院作出的重大战略决策,是实施西部大开发的一项标志性工程……………要齐心协力,扎实工作,奋勇拼搏,全力以赴打好攻坚战,创造世界铁路建设史上的伟大壮举,把青藏铁路建设成为世界一流高原铁路。铺轨开始后,中铁一局以平均日铺轨3000米、架桥3.5孔的速度将钢铁巨龙向拉萨方向推进,创造了日铺轨6575米、架梁6.5孔的高原纪录,与平原地区的速度基本相当。

昆仑山隧道是青藏铁路头号控制工程,是高原多年冻土区第一长隧。2002年9月26日,中铁五局承建的昆仑山隧道贯通只用一年便实现目标,标志着青藏铁路建设攻坚战取得重大突破,为向拉萨铺轨创造了有利条件。2003年3月22日,昆仑山隧道完成铺轨。

风火山隧道是世界海拔最高隧道,格拉段重点控制工程,位于昆仑山与唐古拉山之间,是科研项目最多的高原冻土隧道,工程难度之大前所未遇,号称“天字一号工程”。2002年10月19日,中铁二十局集团公司组织施工的风火山隧道胜利贯通。建设者用一年时间将风火山打穿,创造效率的同时,风火山隧道工程还在科技部主持的评选活动中被评选为当年公众关注的中国十大科技事件之一。

12月11日,第五次国务院青藏铁路建设领导小组会议在北京召开。会议充分肯定了2002年取得的成绩,将2003年定为青藏铁路建设全面攻坚之年,实现青藏铁路建设6年总目标的關鍵之年,必须千方百计,全力以赴打贏这一仗。

2003年4月28日,青藏铁路供电工程西藏段开工,自治区领导列确、向巴平措等出席开工仪式并奠基。

2003年11月8日,青藏铁路铺轨穿

越风火山隧道,青藏铁路新线正线铺轨达306公里,架梁1250孔。
9月29日,第七次铁道部青藏铁路建设领导小组会议召开,对攻克“三大难题”、站后技术装备、工程投资、资金管理、职工高原病保险、治安保卫和外交等工作提出了明确要求。

2004年6月16日,中铁二局负责施工的羊八井2号隧道顺利竣工。宣告“世界屋脊第一长隧”全线贯通。
2004年6月22日,安多铺架基地展开铺架作业,西藏段铺架仪式在那曲安多举行。6月24日8时起,负责安多至拉萨铺架任务的中铁十一局创造了在海拔4700米高度单日铺架8.1公里的世界纪录。

12月10日,第六次国务院青藏铁路建设领导小组会议在北京召开,总结2004年铁路建设情况,部署2005年铁路建设各项工作。

2005年2月10日,第十次铁道部青藏铁路建设领导小组会议召开,听取青藏铁路公司关于青藏铁路建设、运营准备、安全保卫、唐古拉山接轨和全线铺通庆典建议方案等情况汇报,并就相关问题展开讨论。

5月13日0时15分,中铁大桥局承建的拉萨河特大桥胜利贯通。拉萨河特大桥是青藏铁路和拉萨市的标志性工程,被亲切地称为“彩虹桥”。2008年1月,拉萨河特大桥工程获得中国建筑工程最高奖“鲁班奖”。

10月12日,青藏铁路全线铺通。10月15日上午,庆祝青藏铁路全线铺通大会在拉萨火车站隆重举行。当日,12300吨援藏物资开始运抵拉萨西站。中共中央总书记胡锦涛致祝贺贺、贺信说:建设青藏铁路,是党中央、国务院从推进西部大开发、实现我国各民族共同繁荣发展的大局出发作出的一项重大决策。建设这条世界上海拔最高、线路里程最长的高原铁路,是人类铁路建设史上前所未有的壮举。四年多来,各参建单位和广大干部职工坚持以科学发展观为指导,发扬挑战极限、勇创一流的青藏铁路精神,顽强拼搏,开拓进取,勇克难关,胜利完成了全线铺通的任务,谱写了我国铁路建设史的新篇章。

中共中央政治局常委、国务院副总理黄菊出席大会并讲话。

青藏铁路格拉段创造了世界铁路史上的多项纪录,是海拔最高的铁路,穿越海拔4000米以上地段达960公里,最高海拔5072米;是世界最长高原铁路,也是穿越冻土里程最长的高原铁路;拥有世界最高车站,海拔最高冻土隧道,最高铺架基地,最长冻土铁路桥,速度最快冻土铁路等,被国内外媒体称为“有史以来最困难的铁路工程项目”“将成为世界上最壮观的铁路”。青藏铁路建设过程中,曲作家印青和词作家屈塬来到铁路施工现场采风,发现铁路工人和藏族群众把青藏铁路形象地称为“天路”,遂创作歌曲《天路》,一经唱响便经久不衰。

格拉段铁路全线贯通被新华社评为2005年国内十大新闻,入选人民日报社组织的“2005年十大科技进展”,在国内外引起巨大反响。《人民日报》报道称青藏铁路全线贯通标志着中国在破解世界性高原技术难题方面取得突破性进展。德国主流媒体《法兰克福汇报》连续刊发文章,称青藏铁路为创造世界纪录的杰作。

四、青藏铁路全线通车的重大意义

青藏铁路二期是集力量办大事的体现

格拉段铁路全长1142公里,除去一期修建的格尔木至南山口的31.75公里,青藏铁路二期新建铁路线1110.25公里。在格拉段铁路建设中,30多位党和国家领导人亲临现场考察,从中央到地方齐心协力,上百家企事业单位团结协作,锚定建设世界一流高原铁路的目标,凝聚成攻坚克难的强大合力。

在格拉段铁路建设过程中,国家有关部门自觉服从铁路建设大局,在科技攻关、资金拨付、卫生保障、电力供应、应急救援、舆论宣传、安全运输、抗震救灾等方面给予大力支持和帮助。青藏两省区各级政府、政府急事先办、难事特办,在地区拆迁、建材供应、生活保障、生态保护、劳务用工、反恐防暴等方面提供了有力保障。沿线各族群众热切盼望、积极投身铁路建设,充分展现了社会主义制度集中力量办大事的优势。西藏自治区高度重视格拉段铁路建设工作,2001年11月11日,自治区党委书记郭金龙带队和自治区全国人大代表视察青藏铁路建设情况,慰问一线施工人员。西藏组织了强有力的支援青藏铁路建设协调领导小组,围绕铁路建设工程目标,把要求细化,把一件一件工作落到实处,做到责任到位、密切配合,大事特办,确保完成支铁任务。协调领导小组由自治区政府主席任组长,定期召开计委、土管、税收、财政等职能部门协调会,协调各有关部门出

配套政策。国务院、铁道部青藏铁路建设领导小组及时协调,青藏两省区全力支持,各参建单位全力施工,有力地推进了铁路建设。

在党和政府无微不至的关怀下,在强大的技术装备和物资保障下,新世纪铁路建设者发扬“两路”精神、老西藏精神,2001年首战告捷,2002年重点突破,2003年全面攻坚,2004年整体推进,2005年决战决胜,奋战4年零4个月完成全线施工,创造了世界铁路建设史上的伟大奇迹,全线各项工程一次验收合格率100%,优良率90%以上。2009年1月,青藏铁路格拉段荣获2008年度国家科学技术进步奖特等奖。

青藏铁路格拉段建设是党中央、国务院正确领导的结果,是青藏两省区党委、政府和国家有关部门大力支持的结果,是10万铁路建设者奋战高原、无私奉献的结果。2006年2月,青藏铁路的建设者荣获“感动中国·2005年度人物评选”特别奖。

实现了人与自然和谐相处

青藏高原是巨川大河发源地,被誉为“亚洲水塔”。青藏铁路穿越可可西里、三江源、色林措3个国家级自然保护区和类型众多、面积广阔的自然湿地,生态环境脆弱,有关部门和专家在研究青藏铁路建设时,把生态保护作为一件大事来抓,环保部门提前介入,努力采取一切措施避免破坏生态环境。

2001年2月18日至19日,铁道部与国家环保总署联合召开“青藏铁路建设环保工作研讨会”,确定铁路建设环境保护工作方针和原则。5月17日,国家环保总局通过《青藏铁路格尔木至拉萨段自然保护区、野生动物通道专题报告》《青藏铁路格拉段格尔木至唐古拉山口环境影响评估大纲》《青藏铁路格拉段山口至拉萨山口至拉萨环境影响评估大纲》,保护脆弱的高原生态。2003年3月11日,国务院新闻办公室发表《西藏的生态建设与环境保护》白皮书,明确建立环保型青藏铁路。

青藏铁路从设计、施工建设到运营维护,始终秉持“环保先行”理念,与青藏两省区签订中国铁路史上首份环保责任书,在全国重点工程建设中首次引入环保监理机制。在格拉段铁路建设中,参建单位认真贯彻“十分爱护青海、西藏的生态环境,十分爱护青海、西藏的一草一木,精心保护我们祖国的每一寸绿地”的环保要求,针对青藏高原生态环境脆弱的实际情况,创新环境保护管理体系,探索实行环保监理制度,采取优化线路方案、保护地表植被、设置动物通道、保持高原自然景观、严控施工污染等方式,最大程度地减轻对沿线生态环境的影响。

在建设过程中,各单位认真贯彻环保要求,紧密结合工程项目建设,投入15.4亿元用于环保建设,填补了我国大型工程环保建设领域的多项空白。2006年6月1日,格拉段铁路环境保护工程通过验收,6月15日通过国家水土保持验收。2008年7月8日,格拉段铁路荣获中国建设项目环境保护最高荣誉“国家环境友好工程”。青藏铁路通车20年时间里,藏羚羊由2006年约7万只增加到2025年的17万只,实现了铁路通车、藏羚羊繁衍生息的双赢局面。事实证明,绿色发展没有影响到西藏的发展,反而为西藏发展添加了强劲的驱动力。20年的绿色坚守从未停歇,天路正在向着更低碳的未来升级。2026年3月,青藏铁路格拉段电气化改造工程正式启动,总投资137.46亿元,工期两年半。改造以后,复兴号绿色动车组从西宁到拉萨,运行时间从30个小时缩短到10个小时以内,每年减少碳排放120余万吨。天路20年的经历证明保护生态和发展经济可以相辅相成。天路就是一条内地与西藏人民交流的交通大动脉,也是我国保护绿色生态、彰显大国作为的生动写照。

青藏铁路公司开启铁路建设和运营管理新模式

2001年5月,铁道部党委决定成立青藏铁路公司,创新铁路建设和运营管理模式,实行铁路建设项目法人责任制,负责青藏铁路建设,开展运营人员培训等工作。2002年9月3日,青藏铁路公司(2007年11月4日改制更名为中铁青藏集团有限公司)在西宁成立,代表铁道部履行青藏铁路的建设和运营管理双重职能,国务院副总理吴邦国出席成立大会并为青藏铁路公司授牌。

在成立青藏铁路公司的批复中,国务院明确要求青藏铁路公司要全面完成建设任务,并做好铁路建成后的运营、管理和服务工作。青藏铁路公司既不同于建设指挥部,又有别于一般铁路建设管理局,前期从事格拉段建设,后期以铁路的运营管理为主。这种把项目建设与运营管理融为一体的制度创新,既可以确保铁路建设快速有序、优质高效推进,又有利于提前开展运营准备工作,对国有资产进行全程监管。2004年

6月19日,兰州铁路局西宁分局整建制并入青藏铁路公司,负责青藏铁路段建设和运营准备工作,同时承担西宁分局所辖路网的运管责任,为建好、管好、用好青藏铁路创造了有利条件。

2006年6月12日至14日,青藏铁路格拉段工程通过工程验收,运营准备进入最后阶段。14日,铁道部青藏铁路格拉段开行旅客列车安全评估组分车务、客运、工务、电务、车辆、治安、应急预案等11个小组,对全线运营工作进行全面评估,认为青藏铁路格拉段各项安全运营准备工作合格、基本具备开通运营条件。20日,青藏铁路标志性工程拉萨火车站竣工。

7月1日,青藏铁路全线胜利建成通车庆祝大会在格尔木站和拉萨站同时举行。胡锦涛总书记出席格尔木庆祝大会,为青藏铁路首趟列车车剪彩。

7月2日,格尔木开往拉萨的“青1”次列车抵达拉萨站,自治区党委、人大、政府、政协、西藏军区、武警总队主要领导在站台迎接,并组织隆重热烈的欢迎仪式。铁道部政治部副主任任立军、铁道部青藏办常务副主任朱振升等随车到达。7月5日,西藏自治区党委召开青藏铁路专题会议,就如何建立长效机制,管好用好青藏铁路这条幸福线进行研究部署。

2007年3月13日,第九次国务院青藏铁路建设领导小组会议在京召开,总结青藏铁路全线开通运营情况,研究部署下一步运营管理和国家竣工验收工作。7月7日,第十次国务院青藏铁路建设领导小组会议在拉萨召开往格尔木的列车上召开,就全面加强运营管理、确保运行安全稳定,发挥辐射带动作用、加快沿线地区发展,继续团结协作、做好支持青藏铁路有关工作等事项作出安排部署。曾培炎主持会议,正式宣布青藏铁路格拉段工程通过国家验收。

青藏铁路建成通车为推动西藏高质量发展注入强大动力

2007年2月26日,出席全国两会的西藏人大代表和政协委员乘坐T28次列车经青藏铁路抵达首都北京。3月5日,国务院新闻办公室发表《西藏的生态建设与环境保护》白皮书,明确建立环保型青藏铁路。青藏铁路这条雪域高原上的钢铁大动脉的开通,给西藏的开发开放和经济社会发展提供了历史性机遇。要牢牢把握、切实用好这一历史性机遇,用全新的思路谋划发展,最大限度地挖掘青藏铁路的巨大发展潜力,最大限度地发挥青藏铁路的强大辐射作用,使青藏铁路更好地为促进西藏经济社会发展、造福西藏各族群众服务。

青藏铁路与青藏公路比肩而行,让雪域高原天堑变坦途。从牦牛到火车,社会主义新西藏交通运输事业70多年跨越上千年。改变了西藏单一的运输方式,使西藏交通体系更加完善,形成了铁路、公路和航空共同发展的立体式运输格局,青藏铁路不断延伸的铁路网将为西藏带来全新的运输格局,让西藏经济社会健康快速发展的底气越来越足。

青藏铁路通车前,进出藏物资和人员主要依靠公路和航空,公路、航空运输压力巨大,疲态尽显。青藏铁路全线贯通,彻底打破了长期制约西藏的运输瓶颈,西藏紧张单一的运力局面得到缓解,运输成本降低一半以上,进出藏货物量大幅提升。数据显示,自青藏铁路通车运营以来,进出藏铁路货运量稳步攀升持续突破。2006年,进出藏铁路货运量仅为36.1万吨,到2025年已攀升至831.1万吨,年均增长率高达18.0%。其中,进出藏货物从2006年的34万吨增至2025年的690.8万吨,年均增长17.2%;进出藏货物从2006年的2.1万吨增至2025年的140.5万吨,年均增长24.8%。

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。全区生产总值由2006年的290.05亿元猛增到2025年的3031.89亿元,多个指标增速位居全国前列,经济运行总体平稳、稳中有进,高质量发展迈出新步伐。历史已经证明,青藏铁路对西藏经济发展功不可没,已成为西藏经济健康快速发展的“助推器”。

青藏铁路建成通车促进沿线各族群众共同富裕

青藏铁路建成通车,“坐着火车去拉萨”从梦想变成现实,为西藏农牧区发展带来了巨大商机和变化,加速了人们开放意识、竞争意识、发展意识的培养,进一步助推西藏非公有制经济的快速发展。过去祖祖辈辈依赖土地、靠种青稞、养牛羊等传统农牧业吃饭的铁路沿线农牧民群众,纷纷转变观念,放下“牧鞭”,走出“草原”,跨出“农门”,吃上“铁路饭”,走出了一条与铁路接轨的致富路。新建的家庭旅馆、藏式餐厅、运输公司、农家(牧家)乐等如雨后春笋涌现,给当地农牧民群众增收致富提供了大量机会,农牧民人均可支配收入从2006年的2435元提高到2025年的23184元。如今,随着西藏经济社会的快速发展,青藏铁路扮演的角色更加多元,它不仅是西藏交通的大动脉,也是西藏老百姓的“幸福线”。

(下转第七版)