



复兴号列车行驶在西藏朗县境内。新华社记者 觉果 摄

夏末时节,雅鲁藏布江畔青稞飘香,蓝天白云下,复兴号高原动车组宛如绿色长龙穿行于藏西南如画的山水之中。2014年8月16日,拉萨至日喀则铁路通车,青藏铁路延伸到了美丽的日喀则。截至2024年8月16日,拉日铁路开通运营十年来,累计运送旅客1429万人次,运送货物524万吨。沿线人民群众的出行方式得到根本改变,经济发展模式发生深刻变革,农牧民摆脱贫困过上了好日子,拉日铁路已成为一条助力区域经济高质量发展的安全畅通之路、美好体验之路、民生致富之路。

记者 张雪芳 实习记者 王钧

拉日铁路通车十周年 累计运送旅客1429万人次

拉日铁路 一条美好体验之路

“我第一次来西藏,第一次坐动车,感觉速度特别快,沿途风景特别美,列车上的工作人员非常热情。”8月16日8时10分,王女士坐上了拉萨至日喀则的动车,2个小时20分钟之后,便到达日喀则火车站。当她得知当天是拉日铁路通车十周年时,心情十分激动。

2006年,斯朗卓玛开始在拉萨火车站工作,如今她已成长为中国铁路青藏集团有限公司拉萨火车站副站长,是拉日铁路开通运行的见证者,也是参与者。

“十年来,拉日铁路如同一座坚实的桥梁,不仅满足了人们的日常出行需求,也推动了西藏政治、经济、文化的交流与融合,对促进区域一体化的进程起到了关键性作用。其影响力和贡献远不止于数字上的增长,而是深刻地融入了西藏社会发展的方方面面。”斯朗卓玛说,为庆祝拉日铁路通车十周年,拉萨火车站积极响应旅客需求,推出了一系列创新服务举措,旨在让旅客的出行更加便捷、舒适。

拉日铁路自建成以来,迅速成为连接两地的重要通道,成为群众出行的“第一公里”和“最后一公里”,十年来,拉萨火车站累计发送日喀则方向旅客543.5万人次,到达来自日喀则方向旅客598.9万人次,单年客流量从2014年到发33.5万人次和35.1万人次增长至2024年的69.8万人次和64.7万人次,旅客发送量和到达量均实现了翻番。

曾是同班同学的巴桑卓玛和格桑卓玛均来自日喀则,两人大学毕业后同时来到拉萨火车站客运车间工作。2014年8月16日拉日铁路通车,她们共同见证了这一历史性时刻。

“拉日铁路开通前,拉萨到日喀则的班车并不多,道路不好走,坐车时间在6到8小时,回家的路特别艰辛。”格桑卓玛说,父母为了来拉萨看望自己,需要提前很久规划行程,一路上还得忍受各种不便。巴桑卓玛的弟弟在外求学,每逢节假日回家都成了一件难事。

随着拉日铁路的开通,彻底解决了这一难题,它为无数个像格桑卓玛一样的普通人带来了便利。姐妹俩清晰地记得通车的那一天,整个拉萨车站都洋溢着喜悦的氛围。她们将继续用微笑和服务,迎接每一位旅客,共同见证拉日铁路更加美好的未来。

结合西藏地域和民族特色,青藏集团公司持续深化“天路格桑花”高原铁路服务品牌,外塑形象,内强服务,将藏毯、堆绣、唐卡等藏式装饰品布置在运行于拉日、拉林铁路的列车车厢内,增加牦牛肉干、牦牛酸奶等列车特色食品,让旅客出行体验更美好。

拉日铁路 一条民生致富之路

30岁的旦增江久是堆龙德庆区乃琼镇色玛村土生土长的藏家孩子,铁路修到家门口时,他还只是一个小学生。长大后,他成为一名铁路职工,如今他已成为拉萨西站的一名调车长。

“现在的货运员休息室,过去是家人收割麦子,打麦子的地方。”旦增江久回忆说,他看着自己亲手编组的一列列满载着货物的列车从拉萨西站驶出,发往全国各地,觉得自己的工作很有意义。

色玛村位于拉萨西站附近,生活着800多户人家,起初全村靠种地、放牧为生。随着铁路修到家门口,村子借助得天独厚的地理位置,建立了西藏最大的铁路货运运输场地,色玛村群众从务农转变成了经商,村民的生活从此翻开了新篇章。

“我是日喀则火车站保洁队长,上下班骑电动车从家到单位仅需5分钟。”34岁索南普尺说,她家在日喀则火车站附近的占都村。十年前,只有小学文化的她依靠打零工为生。拉日铁路通车后,她成为了车站的一名保洁人员,现在同村

像索南普尺一样在车站工作的保洁人员有21人。

铁路修到家门口,占都村也变了模样,过去低矮的土坯房、泥泞的路面早已被一栋栋整齐干净的二层小楼、宽阔平整的柏油路替代,家家户户做起了小生意。过去在外务工的村民,都陆续回来了,全村由过去的60多户变成100多户。

1997年出生的藏族姑娘次仁央是日喀则火车站商铺的售货员。拉日铁路刚开通时,日喀则火车站还没有站内商铺。只有高中文凭的她,于6年前在日喀则火车站开起了站内商铺。“刚开始时,货品的种类主要以方便面等零食为主,随着车次的增多,从外地来的旅客逐年变多,我货架上多了牦牛干、手工制品、藏香等西藏特色商品,商铺的生意也是越做越红火。”次仁央说。

宏伟壮丽的扎什伦布寺、世界最高峰珠穆朗玛峰等著名旅游景点都在日喀则。作为拥有丰富旅游资源的宝库,过去这里最缺少的就是便捷的交通。拉日铁路的通车,让中外游客从西藏首府拉萨,源源不断地涌向日喀则。

日喀则市文旅局党组成员、副局长欧珠旺姆介绍,拉日铁路安全、方便、快捷的运输优势和沿线优美的自然风光,打造了一条旅游精品线路。两个多小时的行程,让游客实现“快走漫游”的目的,形成了拉萨至日喀则一日游的新模式,翻开了西藏旅游的新篇章;也架起了文化交流的连心桥,拉近了人与人之间的距离。10年来成果喜人,2023年日喀则市共实现旅游总收入58亿元。

自拉日铁路通车以来,日喀则火车站累计发送旅客超过600万人次,2023年发送旅客66.6万人次,较2015年开通一年来的旅客发送量增长97.6%;累计发送货物14.9万吨,2023年发送货物2.5万吨,年均增长率达66.8%,彰显了西藏地区经济社会发展的蓬勃活力。

拉日铁路 一条安全畅通之路

“我是土生土长的日喀则人,看着车上不仅有自己的父老乡亲们,还有五湖四海的游客到我的家乡游玩,特别开心。”青藏集团公司格尔木机务段动车司机次仁说,作为一名列车司机,他要让旅客感受到列车的平稳运行,感受到日喀则的热情美好。

在青藏铁路集团公司拉萨机辆整备基地内,记者还有幸见到了维修高原复兴号列车的机器人。“现在动车组在维修方面由原来的人工检查维修,转变成了智能检测机器人,这不仅大大缩短了人工作业的环节,也提高了动车组维修的效率。”青藏集团公司格尔木机务段拉萨机辆整备中心动车车间主任战都说。

先进的科技设备,为拉日铁路的运营安全提供了多重保障。青藏集团公司以“智慧天路”建设为抓手,在拉日铁路全线安装了553套断轨监测设备,13套轨温监测设备,2套异物入侵限监控报警系统,在日喀则西站投入使用了“智能鞋垫”,在沿线各站配备了“进路检查小车”,全面升级了拉日铁路的监控监测设备,有效筑牢了拉日铁路的安全屏障。

拉日铁路地处青藏高原西南部,桥隧占比达47%,有近90公里的线路地处雅鲁藏布江峡谷区域,沿途坡陡谷深、地质复杂,雨季易发生坍塌、泥石流等自然灾害。拉日铁路开通以来,青藏集团公司始终把确保拉日铁路安全稳定运营作为最核心的工作来抓,采取多种措施,不断夯实拉日铁路的安全运营基础。

天堑变通途,巨龙畅边疆。十年间,拉日铁路经历了“走得了”“运得出”到“走得好”“运得畅”的历史嬗变。目前,拉日铁路已与青藏铁路、拉林铁路成功“牵手”,在西藏的版图上构成了一张“Y”字形的铁路网。伴随着川藏铁路、滇藏铁路的建设,四通八达的铁路网必将成为西藏区域经济发展的“新引擎”,在雪域高原续写新的传奇与辉煌。



旅客进站上车。
图由马生明提供



列车工作人员为旅客倒热水。
图由马生明提供

巴桑赤列眼中的拉日铁路

2017年,从事快递工作的巴桑赤列,看到青藏集团有限公司公开招聘列车员的公告后,抱着试试看的想法,第一时间递交了报名申请。经过层层严格选拔,他非常荣幸成为拉日铁路上的列车员(劳务派遣工)。2022年初,巴桑赤列被评选为优秀劳务派遣工,当年3月他正式成为一名列车员。

巴桑赤列介绍,拉日铁路开通初期,每天拉萨、日喀则两地间开行的旅客列车只有2对普速列车,乘坐的旅客多以当地群众为主;现在最多时每天开行5对复兴号动车,极大拉近了两城市之间的时空距离,乘坐的旅客除了当地各族群众外,进藏旅游的外地游客也越来越多。

“拉日铁路刚开通时,很多当地的老百姓都是第一次乘坐火车,他们对火车上的一切都很好奇,总是忍不住看看这、摸摸那;现在乘坐火车出行已成为拉日铁路沿线各族群众出行的首选交通工具,而且很多藏族旅客已经能熟练地操作使用12306客户端查阅信息、购买车票。”巴桑赤列说。

谈起工作,巴桑赤列说自己有一本“三心工作秘籍”,才让他走到今天。作为一名来自西藏农牧区的藏族铁路职工,巴桑赤列倍加珍惜来之不易的工作机会。他总是面带微笑去服务好每一名旅客。在每次值乘过程中,他都会脚不停歇地在车厢内进行巡视服务,生怕漏掉任何一处服务细节,每天手机记录的脚步数大都在2万步左右。良好的服务也得到了广大旅客和同事们的普遍认可,曾多次收到旅客寄来的表扬信和锦旗,并获得优秀劳务派遣工荣誉。

2017年4月,巴桑赤列被招聘为拉日铁路列车员后,他成为全家人乃至全村人的骄傲。当他穿着铁路制服第一次回家探亲时,家中的姐姐、妹妹和村子里的小伙伴们争着试穿他的铁路制服,不停地向他打听和铁路相关的事情。

“每当妈妈乘坐我值乘的火车时,她总是自豪地向身边的旅客介绍,‘这是我的儿子!’车厢的旅客会为妈妈伸出大拇指。”巴桑赤列说,他望着母亲满意的笑容,听着旅客发出的啧啧赞许,感觉自己是最幸福的人。