

# “乘着大巴看中国·西藏行” 大型融媒体活动启动

慎海雄出席

商报讯(西藏日报记者 杨小娟)9日,由自治区党委宣传部和中央广播电视总台联合推出的“跨越山海 格桑花开——乘着大巴看中国·西藏行”大型融媒体活动在京启动。中宣部副部长、中央广播电视总台台长慎海雄出席,并与自治区党委常委、宣传部部长汪海洲,北京市委常委、秘书长赵磊,中国藏学研究中心总干事郑堆等与会嘉宾共同启动融媒

体活动。

汪海洲在致辞中首先代表自治区党委、政府向支持这次活动的中央广播电视总台、北京市,以及参与活动的文化和旅游部、中国文联等相关单位、社会组织、企业等表示了感谢。他指出,此次活动旨在全方位展示和平解放以来,特别是党的十八大以来西藏发展进步取得的成就,展示西藏与全国一道迈上

现代化建设的生动场景。通过总台与西藏地方媒体的合作联动,搭建起宣传西藏、推介西藏、展示西藏的新载体新平台,全面生动立体讲述西藏发展变化的故事,使全世界更加真实地看到一个社会主义现代化的新西藏。

中央广播电视总台编务会议成员彭健明在致辞中表示,这次活动是为了进一步走进西藏、宣传西藏,把铸牢中华民族共同体意识

融入宣传报道全过程,讲好新时代团结、富裕、文明、和谐、美丽的西藏故事。

据了解,该活动从10月11日正式开始,通过14天的直播和系列视频,行进式、全景式解锁西藏文化和旅游新路线,充分展示西藏的发展进步之美、自然生态之美、民俗人文之美。大型历史文化纪录片《布达拉宫》和七集系列纪录片《共同家园》同日举行开机仪式。



图为俯瞰安多县城。青海日报记者吴占云摄

大道向前 天路放歌  
纪念“两路”  
建成通车70周年  
联合采访

驶离那曲市,报道组一行沿着青藏公路向安多县进发。安多县,位于唐古拉山脉南北两侧,平均海拔高达5200米。这里是青藏公路和青藏铁路的必经之地,是名副其实的“西藏北大门”。抵达安多县,映入眼帘的是一派车流如织的繁忙景象。很难想象,这里曾经只是几个低矮土坯房组成的驿站。如今,安多百姓的生活有滋有味,住房宽敞又明亮,生活条件日益改善,学校、电力、道路等设施一应俱全。青藏公路,见证了这片土地翻天覆地的变化。

## 安多:一条路改变一座城

西藏日报青海日报青藏线联合报道组

### 难忘青藏公路修到家门口

在青藏公路修建之前,安多老百姓主要依靠马、骡子等动物来运输物资,这种方式既费力又低效。

1954年的一天,安多人民听到了铁锹、镐头敲打石头的声音,从此,青藏公路通到了安多县,铺平了安多县的开拓路。

被誉为“青藏公路之父”的慕生忠将军曾在1951年和1953年两次进藏,由于道路艰险,两次进藏的艰难经历,让慕生忠萌生了修筑一条从格尔木到拉萨的公路的设想。经汇报中央同意后,1954年5月,肩负重任的慕生忠带领筑路军民开始修筑青藏公路。

路修到唐古拉山时,他们遇到了前所未有的难题,断粮、缺氧、寒冷……经过40多天的艰苦奋斗,终于把路修过了唐古拉山。

1954年10月20日,慕生忠给北京起草了一封电报。内容是:我们已经战胜唐古拉山,在海拔5700米以上修路30公里,这里可是世界上最高的一段公路。我们还在乘胜前进,争取早日到达拉萨。

剩下的唐古拉山到拉萨的这段距离,虽然原先就有一条不成形的驼路,但要把它修成真正意义上的公路,任务并不轻松。在接到彭德怀慰问鼓励的回复(电报)后,慕生忠作了个决定:兵分三路,一队赶到黑河(现在的那曲市),从那儿往拉萨修,留下一队加工修整,其余人接着在唐古拉山往黑河修。

1954年12月25日,青藏公路建成通车。消息传遍了整个安多,老百姓纷纷走出家门,脸上洋溢着难以抑制的喜悦和激动。

1959年8月27日,隶属于那曲地区管辖的安多县人民政府应运而生。

### 公路发展带动县城变化

“没有青藏公路,就没有今天的安多县城。”50多岁的布桑由衷感慨道。

到达安多县沈阳路,一位穿着朴素、头戴灰色太

阳帽、身体硬朗的大叔迎了过来,这位便是安多县卓格社区党支部书记布桑,一位土生土长的安多人,见证了安多50年来的变迁。

1961年9月,安多县迁至现驻地“帕那”。

“听我父母说,从前‘帕那’只是青藏公路边上的一个小小的驿站,只有几间破旧低矮的土坯房,更别提有什么配套设施了。”布桑回忆道。

1974年初春,一项宏大的工程——青藏公路整治改造工程全面拉开序幕。历经十一个春秋的艰苦奋斗,终于将黝黑的沥青路面铺展在了“世界屋脊”之上。

如今,青藏公路上行驶着来自全国各地的车辆。

在未担任现职之前,布桑曾在安多县帮爱乡(现已易地搬迁而撤销)当老师,去趟县城需要一到两天的时间。乡里距离县城73公里,只能骑马或步行前往,且全程都是土路,交通十分不便。如今,安多县连接各个乡镇的道路都已经修缮完毕,驱车前往帮爱只需不到2个小时即可抵达。

“从前的安多县城面积狭小,生活条件艰苦,想吃一口新鲜蔬菜都难。”布桑深情地望向远方,仿佛沉浸在那段遥远而深刻的回忆中。随着青藏公路的全面修通,各式各样的店面犹如雨后春笋般破土而出,竞相林立。

“你们看,发达便利的交通将各种蔬菜、水果、肉蛋奶等送往千家万户,安多百姓的饭桌越来越丰富啦。”布桑笑着说。

### 交通脉动激发强劲活力

离开布桑家后,我们的车辆驶过繁华的街区。几乎家家户户门口都停放着自家的汽车。

记者来到安多县自然资源保护局,魁梧壮硕的拉巴局长接待,聊起青藏公路和安多县城的变化。

拉巴于1981年出生,父母是“天下第一道班”的工人。在拉巴印象中,父母天天推着架子车、拿着铁锹上公路维护路面。

1985年,青藏公路铺筑了柏油路面,成为当今世

界海拔最高、线路最长、标准最高的公路。

1988年,拉巴来到安多县城上小学。当时的沈阳路和安狮路,还是两条朴素的沙石土路。

当时,“三产小区”整条街建筑稀少,老桥附近仅有几间平房开饭馆,供过往司乘人员用餐。

拉巴记忆中最深刻的是“小王商店”,那是他童年的避风港。手握零花钱,他总奔向那里,寻找店主王阿姨售卖的煮鸡蛋、红白相间包装的泡泡糖和满足味蕾幻想的方便面。

1998年,世界海拔最高、国内装机容量最大的太阳能发电站建成投入使用;

2000年,随着西部大开发的号角吹响,安多县的基础设施建设如火如荼地展开;

2004年,安多变电站建成并入那曲电网,2011年又并入了国家电网;

2006年7月1日,安多站随青藏铁路的开通而投入运营,成为世界上海拔最高的有人值守铁路车站;

2017年起,帕那镇逐步孕育出多元化的经营模式,涵盖了运输服务车队、超市、矿泉水生产厂、蔬菜大棚、奶制品加工企业、再生资源回收站点以及啤酒生产加工厂……

“现在的冬天已经不再像以前那样寒冷难耐了。”拉巴感慨。如今,全县的供暖时间长达7个月,基本解决了干部职工过冬问题。

在拉巴的叙述中,我们看到了安多县城的日新月异。街道变得宽敞整洁,依山而建的道路将小镇紧密地连接在一起。一座座高楼大厦拔地而起,办公大楼、文化活动中心等标志性建筑熠熠生辉。人行道、路灯、停车位等城镇基础设施的完善让群众生活更加便捷舒适。

“‘要想富,先修路’,慕生忠将军带领修建的格尔木至拉萨的青藏公路,确实是一条致富之路。”拉巴感慨万分。

布桑与拉巴的记忆,诉说着安多的往昔变迁。

(记者 彭婧 张晓明 黄志武 德吉央宗 张多钧 薛莹 吴占云 索朗多拉)