

云端延伸“幸福路” 雪域织就“立体网”

——西藏交通高质量发展六十载谱新篇

西藏日报记者 丹增朗赛

辉煌 60 年·新时代西藏答卷

“以前赶羊去县城经常要在冰面上走,现在货车直接开到合作社门口装货。”日喀则市岗巴县牧民贡巴的感慨,道尽了高原交通的巨大变化。

在平均海拔4700米的岗巴县,一条2公里的硬化路让门德村的岗巴羊从“养在深闺”变为“畅销全国”。2024年,门德村合作社通过硬化路连接国道219线,将2020只岗巴羊送往拉萨、北京等地,村民共分红143万元。这不仅不是产业振兴的缩影,更是西藏自治区成立60年来,交通运输从“人背畜驮”到“立体网络”变迁的生动注释。

人背畜驮成历史,立体路网展新颜

曾经,西藏广大农牧区沿袭着驿道、溜索、皮筏子等原始的交通方式,百姓物资交换大多靠人背畜驮。落后的交通严重制约着西藏的发展,阻碍着与区外的经济联系、文化交流和民族交往。

新中国成立之初,党中央作出修建川藏公路和青藏公路的战略决策。筑路官兵、工程技术人员和各族群众凭借“一不怕苦、二不怕死”的大无畏精神,用铁锤、钢钎等工具,在恶劣环境下舍生忘死,逢山开路、遇水架桥。1954年12月25日,全长4360公里的川藏公路和青藏公路同时通车拉萨,结束了西藏没有公路的历史。

当第一架“银鹰”划破高原云雾,降落在拉萨当雄机场时,雪域高原的“空中时代”就此启幕。六十载光阴流转,西藏民航事业早已从单一的“空中走廊”,蜕变为拥抱世界的立体交通网络,它见证了这片土地从封闭走向开放的壮阔征程。

1965年,伊尔—18型204号机降落在拉萨当雄机场,这条连接北京与拉萨的航线,像一条纤细却坚韧的丝带,首次将高原与首都的天空连为一体。

1966年贡嘎机场接过接力棒,从简陋的停机坪到如今T3航站楼的现代空港,第二跑道的延伸如雄鹰展开新翼,让高高原机场的保障能力实现质的飞跃。

如今,清晨的阳光里总能看到不同航空公司的飞机陆续滑向跑道,飞往上海、广州,甚至加德满都的航线早已让“出国”与“进藏”一样便捷。西藏的航空网络如珍珠般串起高原腹地,织就“空中丝路”。

作为连接区外与西藏的交通大动脉,青藏铁路见证并推动了高原的巨变。2006年7月1日,青藏铁路全线通车,结束了西藏不通铁路的历史,将区外与雪域高原紧密相连,也为西藏的发展注入了强劲动力。

“没想到,这辈子我能在家门口坐上火车!”来自那曲的土登当曲在青藏铁路通车仪式现场说道。一直生活在草原上的土登当曲出行主要靠骑马或骑摩托车,很不方便。在通车前几十年,他去过最远的地方是青海格尔木,来回需要花费十多天时间。

通车后,青藏铁路不断发展升级。2011年6月,青藏铁路西格二线电气化铁路建成通车,西宁至格尔木的行车时间由12小时缩短到7小时;2023年6月,青藏铁路西格段提质工程宣告完工,同年7月1日,时速160公里的“复兴号”首次开进青藏铁路,标志着青藏铁路进入动车时代……

铁路开通不仅改善了西藏交通格局,更成为西藏经济社会发展的“助推器”。

截至2024年,全区公路通车总里程达12.49万公里,其中,高等级公路达1196公里,623个乡镇,3869个行政村通客车,通客车率分别达91.75%、72.42%;全区8座民用机场,178条航线;铁路运营里程达1187.8公里。

农村公路通万家,乡村振兴产业旺

在芒康县纳西民族乡盐井村,澜沧江奔腾而过,两岸群山环绕,独特的干热河谷气候与充足的日照,孕育出这里得天独厚的种植条件。

曾经,这里的百姓世代以种植青稞为生,春秋秋收,辛勤耕耘,然而,崎岖蜿蜒的山路如同天然屏障,将村庄与外界隔绝,农产品更是难以外销,年亩产收入不足2000元,村民守着绿水青山,却过着清贫的日子。

随着我区“四好农村路”建设的推进,一条条平坦的公路延伸到盐井村的田间地头,彻底改变了村庄的命运。当地依托气候优势,大力发展葡萄酒产业,引导村民改种葡萄。如今,葡萄年亩产收入至少达到5000元,是过去种植青稞收入的两倍多。

48岁的村民达瓦次仁是最早一批响应政府号召种植葡萄的农户。“以前种青稞,一年

到头收入有限。现在种葡萄,收入翻了好几番!”达瓦次仁满脸笑容地说。随着公路网络的完善与物流业的兴起,盐井村葡萄酒销售范围从区内市场逐步扩大到四川、湖北、陕西等地。自2020年起,电商销售模式借助便利的物流迅速崛起,葡萄酒销量实现飞速增长。

如今的盐井村,成片的葡萄园沿着公路铺开,酿酒作坊里飘出阵阵醇香。当地不仅发展起特色农业和加工业,还带动了乡村旅游。盐井村的蜕变,仅仅是西藏“四好农村路”建设成效的一个生动缩影。

近年来,我区在“四好农村路”建设上持续发力,2014年至2024年,西藏农村公路建设累计投入资金1215.24亿元,新改建农村公路里程587万公里,解决了6个乡镇、338个行政村通公路问题,全区乡镇、行政村公路通达率达到100%;新增348个乡镇、3682个行政村通硬化路,乡镇、行政村通畅率分别达到95.55%和82.6%。

这些数据和实例背后,是无数像盐井村一样的村庄,在“四好农村路”的助力下,迎来巨变。西藏的“四好农村路”,正成为乡村振兴的坚实支撑,为农牧民群众铺就幸福生活的康庄大道。

创新驱动破难题,高原交通开新局

墨脱县位于西藏东南部,曾名“博隅白玛岗”,意为“隐秘的莲花”。这里曾因群山阻隔、地质条件复杂长期与世隔绝,是中国最后一个不通公路的县。直到2013年,全长117公里、跨越6条断裂带的墨脱公路建成通车,才打破这一局面。

西藏自治区重点公路建设管理中心工程部经理、高级工程师罗文东是墨脱公路的建设者之一。“当时我们去墨脱县,一个月有二十多天下雨。每走几百米,就是一处地质灾害,滑坡、泥石流、崩塌都是家常便饭。”罗文东感慨,“墨脱公路就像地质灾害的‘百

科全书’,几乎汇集了所有可能遇到的难题。”

针对多雨天气,罗文东带领团队研发出一套移动式遮雨棚设备,有效应对多雨天气路面施工的防冲刷问题。同时,针对易发生垮塌、落石的危险区域进行专项监测,形成“提前预警、提前介入、及早处理”的完整方案,成功避免多次事故。这些创新成果,在技术交流中被其他项目广泛推广,为后续西藏交通建设积累了宝贵的经验。

在攻克技术难关的同时,建设者们也将生态保护视为重中之重。“交通建设中保护生态环境,要从规划、建设、运营全阶段着手,规划时要避让生态保护区,建设时要采用绿色施工与生态修复技术,运营期也得做好节能减排与生态监测。”罗文东介绍,“具体技术手段包括生态选线优化、GIS地理信息系统、遥感技术应用等,墨脱公路建设时,就通过路线优化避开了多处生态敏感区。”

从移动式遮雨棚到地质预警系统,这些技术创新不仅让墨脱公路突破了“地质禁区”的桎梏,更重塑了高原交通建设的技术范式,它们像一把把钥匙,先后打开了米拉山隧道的负压排水、拉日高速的岩爆处理等技术难关,让西藏交通从“人扛马驮”的原始施工,迈向了“智能监测”的现代化建设阶段。

这些交通技术革新不仅为西藏的交通建设树立了可复制的样板,更通过一条条畅通的天路,为当地群众铺展了生产生活的崭新图景。

墨脱的蜕变,正是西藏自治区成立60年来交通变革的生动例证。

经济发展,交通先行。历经60载,西藏交通运输领域发生历史性变化,交通基础设施连片成网,人民群众出行便捷舒适,智慧绿色发展日新月异。

如今的雪域高原,正踏着交通运输事业高质量发展的铿锵步伐,让公路的“筋骨”、铁路的“脉络”、民航的“羽翼”在世界屋脊交织成网,让这片土地从此与时代脉搏同频共振。

昔日牧区“必需品” 今日牧民“艺术品”

——藏北草原牛粪“变形记”

西藏日报记者 万靖

看得见的变化

“在民主改革前,牛粪是庄园领主的私人财产,并不是人人都能随便收集和使用,我们只能捡一点散落的小块牛粪使用。入冬后,为了御寒,我们还捡过羊粪生火。”59岁的帕卓向记者复述着他的父亲曾说过的话。

“藏北有句老话:‘牧区没有牛粪的日子,就像没有太阳的天空。’”帕卓1966年出生于那曲市色尼区古露镇俄玛村,经常听父辈们诉说旧西藏的苦,“我听父辈讲过他们在三大领主压迫下艰难求生的种种经历,但没想到牛粪对他们而言,都是可望而不可及,当时的黑暗可想而知。”

在藏北,牛粪是生产中的肥料、生活里的燃料,是民俗活动中的吉祥物、牧民心中的宝贝,更是整齐垒放在草原、象征“家的符号”的墙垛。

“自我记事起,家家户户都有牦牛,我们家有近20头。除了基本生活需要外,牛粪被牧民们砌成围墙防风、被讲究之人塑造成房前的装饰墙……牛粪以各种形式存在于我们的生活中。”帕卓说,无论是小时候居住的帐篷,少年时期居住的土坯房,还是现在居住的现代化住房,家里永远都弥散着牛粪燃烧时的牧草气息,院外一直都砌有牛粪与土块混合堆放的牛粪墙,“在牧区,有牛粪堆,就有人家。”

随着太阳能设备、电力、液化气的普及,

牛粪作为燃料的比例显著降低。

“现在生活条件变好了,用液化气灶随时都能做出营养美味的饭菜;电暖气一开就暖和了。”帕卓笑容满面地说。

如今的牛粪,衍生出更厚重的文化价值,在藏北高原演变成一种独特的文化景观,展示牧民群众向上的精神风貌。

古露镇是那曲市的“南大门”,青藏铁路、青藏公路、那拉高速横穿而过。在镇辖区109国道沿线旁,一个个反映牧民新生活的“牛粪艺术墙”在牧民群众的巧手下——呈现,成为一道亮丽的风景线。

“我们每个村居和通往各村居道路旁的牛粪墙上,勾勒着各具特色的精美图案,使牛粪墙成为村居形象代言建筑。”古露镇党建专干四郎拥宗介绍道。

近年来,色尼区将传统牧区最常见的牛粪转化为生态文化符号,赋予传统生活元素新的时代内涵,组织12个乡镇先后举办60余场次“最美牛粪墙”评选活动,以独特的方式诠释着“变生活必需品为艺术”的生态智慧,为乡村振兴注入了文化动能,这种“原生态”创新也吸引了大量外来游客。据不完全统计,2024年,色尼区乡村旅游收入突破21亿元,其中“赛马+文化”“牛粪+文化”“展销+文化”等文旅融合体验项目贡献率达75%以上。这种“生态+文化+旅游”的融合发展模式,正在色尼区形成示范效应。

“曾经我们依靠牛粪生存,现在我们通过牛粪‘讲述’自己。我从未想过有一天牛粪会



色尼区古露镇萨措村村民平措创作的横穿该镇的古藏铁路、古藏公路、那拉高速的“牛粪艺术墙”。

西藏日报记者 万靖摄

通过这种方式展现高原的生态与文明,今天的牛粪是有温度的文化记忆。”看向院落以前

堆放的传统牛粪墙,古露镇萨措村83岁的老人巴旦眼角浮现出柔和的笑容。