

# 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11878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，春种秋收，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，村民们守着绿水青山，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121524亿元，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项目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、拉日高速的岩爆治理等技术难关，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，家里永远都弥漫着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一一呈现，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。”古露镇党建专干十四郎拥宗介绍道。

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。