

## 看得见的变化



如今加贡乡的全貌。西藏日报记者周婷婷平措郎加摄

# 加贡之路：从羊肠小道到畅行通途

西藏日报记者 周婷婷 平措郎加

加贡乡，地处昌都市边坝县西南一隅，东望金岭乡，西接那曲嘉黎，北邻那曲比如，1055平方公里的地域，曾长久地被险峻的地形和落后的交通封锁，如同一座与世隔绝的“孤岛”。

提起过往的岁月，加贡乡的老党员次仁多吉感慨万千：“边坝是昌都最远的县，加贡又是边坝最偏远的乡。那时候出趟门，真比登天还难啊！就说去趟县城吧，虽然只有一百多公里，可我们得走整整三天！”

老人的话语，让人仿佛一下子回到了过去：山路崎岖如羊肠，两侧山势高耸入云，峭壁如刀劈斧削，谷底幽暗深邃，湍急的河水轰声如雷，震得人心头发颤。

“最难熬的是冬天。”次仁多吉说，“大雪一封山，那才叫真正的‘与世隔绝’。雪能积到齐腰深，所有的路都被埋得严严实实，一封就是几个月！外面的新鲜蔬菜、日用品运不进来，消息闭塞，连听个广播都困难。”

落后的交通像沉重的枷锁，死死拖住了加贡发展的脚步。村民们也曾想过把自家的牦牛肉、酥油以及采挖的虫草、贝母运到县城卖个好价钱，次仁多吉摇摇头，说：“只能靠人背马驮。翻山越岭，一走就是几天几夜。夏天怕雨淋，冬天怕雪埋，路上颠簸磕碰，虫草断了品相就

差了，鲜肉捂久了就臭了，损耗大得很！好不容易运到县城，东西也蔫了、坏了，卖不上价，扣掉路上的开销，落到手里的辛苦钱寥寥无几。”

“娃娃们的未来，被大山挡住了。”教育是改变命运的钥匙，但在过去的加贡，这把钥匙沉重无比。“想让娃娃去县城读个好学校，太难了！那么远的路，那么险的山，小孩走不动，大人也不放心。很多娃娃，特别是女娃娃，小学念完就只能回家放牧干活了。不想读书，是这路，断了娃娃们的前程啊！”老人眼中闪烁着对下一代未能充分接受教育的遗憾。

更揪心的是看病。“有个急病重病，真是叫天天不应！抬着病人翻山越岭去县城？时间根本耗不起，人命关天呐！”次仁多吉的语气里满是沉重。

然而，时代的洪流滚滚向前，发展的春风吹拂雪域高原。自治区的发展蓝图，将交通建设摆在了至关重要的位置。“要想富，先修路”的理念，在高原大地上深入人心。为了彻底打破边坝县的交通瓶颈，满足各族群众全年通行、安全通行的迫切需求，促进沿线经济社会发展和长治久安，国家和自治区积极谋划，一系列重大交通项目相继批复、开工建设。加贡乡终于迎来了改变的曙光。

其中，2024年9月打通夏贡拉山隧道，堪称是改写历史的壮举！老党员次仁多吉对此深有体会：“以前，每年10月到第二年4月，夏贡拉山就被大雪埋得严严实实，县城到金岭的路就断了。现在隧道一通，再厚的雪也挡不住路，乡亲们再也不用绕几百公里走317国道去拉萨了。”这条隧道，不仅结束了加贡乡被大山阻隔的漫长冬季，更拉近了边坝与外界的距离，为加贡乡的腾飞铺就了第一块基石。

与此同时，加贡乡内部的“毛细血管”也在加速疏通。G349线岔口经加贡乡至那曲比如县羊秀乡嘎村的公路改扩建工程分两期推进。第一期从G349岔口到加贡乡，以及加贡乡国庆村到益布村的公路，作为2018年“四好农村路”的重点项目，已经建成通车。第二期从益布村到羊秀乡嘎村的工程，也正在紧锣密鼓地建设中。

“变化真是翻天覆地！”次仁多吉的脸上洋溢着笑容，“现在去县城，两个小时就到了。”曾经的天堑，如今化作一条条平坦宽阔的柏油路，将偏远的加贡乡和外界紧紧地联系在一起。交通的巨变，激活了沉睡的山乡：

“牦牛肉、虫草现在能很快运出去，卖上好价钱，乡亲们的口袋越来越鼓。”

“乡里买汽车的人也多啦，出门方便，还能跑运输，致富的路子也宽了！”

孩子们上学不再是难题，“娃娃们轻轻松松就能到县城接受教育，这可是咱们加贡未来的希望！”

医疗条件更是今非昔比，“现在有人生了急病，打个电话，车子马上就能把人送到县医院接受治疗！”

昔日人迹罕至的加贡，也开始吸引来自远方的客人。位于比如县羊秀乡与边坝县加贡乡交界地带的萨普雪山，以其巍峨雄姿和脚下气势恢宏的大型海洋性冰川，吸引了众多游客观光游览。

“现在从乡里开车去萨普雪山，路况非常好。越来越多的游客开始从我们这边进去看千年冰川，大家都说壮观得很！”次仁多吉自豪地介绍着。此外，在加贡乡河谷两侧陡峭的岩壁上，那些断断续续的古栈道遗址，如同镶嵌在绝壁上的历史密码，正吸引着众多探险爱好者和历史文化研究者前来探秘。

“过去三天路，如今两小时。这路啊，通到了家门口，更通到了咱老百姓的心坎里！”次仁多吉的话语朴实而有力。随着交通网络的持续完善，加贡乡的高原风光与人文魅力将被更多人发现，交通巨变下的加贡乡，正迎来属于自己的崭新时代。

## 青藏铁路格拉段通车带来的变化——

# 从尘土飞扬到现代街区

西藏日报记者 文凤 本报通讯员 周悦翔

“青藏铁路格拉段通车初期，这里还是荒地连着农田，村民们大多住着土坯房。”在拉萨西站货场工作17年的货运值班员吴昊，指着不远处鳞次栉比的红顶白墙建筑感慨道，“铁路带来了企业、物流，村民们家家住上了两三层楼的藏式院落，购买了小汽车，日子过得红红火火。”

7月6日，记者走进拉萨市堆龙德庆区乃琼镇色玛社区（以前为色玛村），目之所及是柏油马路、商铺林立，文化广场上孩子们追逐着足球，电子屏实时跳动着货场物流数据……很难想象，在2006年青藏铁路格拉段通车前，这里是一个尘土飞扬的小村落。

穿过色玛社区商业街，拉萨西站货场里马达的轰鸣声传入耳中。货场内，龙门吊起落不停，集装箱码垛如林，货车满载食品百货有序驶出，矿泉水、建材等堆放整齐。铁路凹底双层运输汽车专用车专列银光闪烁，据青藏铁路物流中心副主任多吉介绍，现在自驾游比较火热，部分游客会把车子托运到拉萨，

自己乘飞机进藏，然后前来提车自驾游高原。每到旅游旺季，铁路部门单月运车近千辆。

货运值班员赤列索朗巡检时，总爱和装卸工们聊几句。“这些老乡以前放牧，现在成了技术工人，每月工资收入可不少。”他指向远处码放整齐的化肥包，对记者说，“去年货场发送量1143万吨，到达量481.5万吨，装卸线从4条扩到11条，甚至连新鲜牦牛肉都能运。”

而在货场门口的物流营业室，电子屏上跳动着当天的线上订单数据——自2017年货运电子化以来，货场日均120家客户通过95306平台“掌上办业务”。拉萨华庭商贸公司负责人陈炳忠对货场的便捷服务费不讳言：“以前办理业务要跑好几趟，现在只需要在手机上点一点，就能实时看到货物运输轨迹，非常方便。”

黄昏时分，一列满载矿泉水的火车驶离拉萨西站。社区文化广场上，老人们在健身器材上活动筋骨，孩子们追逐着做游戏，身后是新落成的幼儿园。色



图为拉萨西站货场龙门吊正在作业。西藏日报记者文凤通讯员周悦翔摄

玛社区居民次仁卓玛给自家的民宿挂上新窗帘，她的丈夫在货场开叉车，每月收入过万元。她开心地说：“铁路通了，游客也越来越多。我把一楼改成甜茶馆，二楼做客房，搞个具有西藏特色的家庭民宿。”

多吉常对年轻同事说：“铁路不仅带来了货物，更带来了新观念。”过去，社区里的居民靠天放牧，如今有人学电商卖藏毯，有人在货场当管理员，还有人把牧家乐改成了“铁路主题民宿”，这是青藏铁路为高原带来的变化。