

口述史

读报

2006年7月1日,《西藏日报》五版、六版刊登长篇通讯《铁龙腾高原 天路惠雪域——青藏铁路建设纪实》,文章指出,青藏铁路是中国共产党领导下的社会主义中国,在世界屋脊上创造的世界奇迹。她凝聚着党中央对西藏各族人民的深切关怀,实现了西藏各族人民追求美好幸福生活的千年期盼;她是西藏各族人民的经济线、团结线、生态线、幸福线,是我们党坚持全心全意为人民服务、造福西藏各族人民的又一座不朽丰碑。



2006年7月1日,青藏铁路全线通车活动现场,西藏各族群众载歌载舞庆祝通车(资料图片)。

当雄县境内青藏铁路上的火车飞驰而过。 西藏日报记者 薛蕊摄

西藏铁路里程从0到1187.8公里——巨龙驰骋开辟高原“幸福路”

西藏日报记者 文凤 赵书彬 汪纯

“黄昏我站在高高的山岗,盼望铁路修到我家乡。一条条巨龙翻山越岭,为雪域高原送来安康……”这条天路,像巨龙飞在高原上,穿过草原啊,越过山川,载着梦想和吉祥……”从《天路》到《坐上火车去拉萨》,一首首朗朗上口的歌曲咏唱着青藏铁路修建开通这一重大历史事件。

一首首歌曲,咏唱的是世纪圆梦的豪迈与自信。拉开历史的卷轴,青藏高原的铁路建设镌刻着中国人民一个多世纪的期盼——百年前,孙中山先生曾经设想将来修筑的铁路要连通西藏拉萨。

西藏和平解放之初,党和国家就着手研究进藏铁路建设问题。毛泽东同志畅谈新中国铁路建设愿景规划时,立下了“我们一定要把铁路修到巴山、天山、昆仑山,一直修到喜马拉雅山去”的壮志。2001年6月29日,青藏铁路格拉段开工建设;2006年7月1日,青藏铁路正式通车;2014年8月15日,拉日铁路建成通车;2021年6月25日,拉林铁路开通运营……百年梦想在新世纪圆梦,从青藏铁路运行以来短短不到20年的时间里,西藏铁路里程从0到1187.8公里,中国人在雪域高原创造了一个又一个震惊寰宇的盛世壮举。

铁路建设:战天斗地天堑通

青藏铁路格拉段东起青海格尔木,西至西藏拉萨,全长1142公里,途经纳赤台、五道梁、沱沱河、雁石坪,翻越唐古拉山,再经安多、那曲、当雄、羊八井到拉萨。沿线地质条件复杂,海拔4000米以上的地段有960公里,翻越唐古拉山的铁路最高点海拔5072米。

2001年春天,当修建青藏铁路的消息传遍神州大地时,一封封请战书,决心书雪片似地飞到各级组织和领导手中。17万人的中铁二十局就有7000多人写了请战书,出现了父子送、妻送夫、子承父业、夫妻双双上高原的感人场面。后来,13万建设者怀揣着对祖国和人民的无限忠诚,踏上了这片充满挑战的土地。

作为第三代青藏铁路建设者,铁一院原冻土科研队队长刘争平回忆说,初上高原时,条件异常艰苦,经历了他人生中最漫长的冬天,“那会儿面条煮成‘夹生饭’是常态。”刘争平说,气压低,水烧到80摄氏度就开了,与其说是“煮面条”不如说是“泡面条”。

为了获取准确的勘测资料,解决施工难题,科研人员经常吃住野外,同时还要开展无数试验。“氧气瓶呢?快!刘工晕倒了!”2000年7月的一天,五道梁一处勘测工地,刘争平突然栽倒在地上。“当他醒来时,视野只剩一道缝,只能看到正前方的事物,没有余光。后经医生诊断,是视神经缺氧产生的高原反应,产生视野缺损,如果不及时治疗就有失明的危险。”20多年后,刘争平回忆起此事仍有后怕。

从2000年到2006年,围绕冻土攻关的科研课题多达39个大项66个课题。整个工程边勘察、边设计、边施工,在不断摸索中前行。最终,他们创新采用了片石气路路基、碎石护坡路基、热棒路基、通风管路基等多种技术手段,成功确保了冻土铁路工程的稳固。

刘争平说:“青藏铁路摸索出的整套冻土技术,是几代中国铁路人智慧的结晶,不仅广泛应用于青藏高原的铁路、公路、房建、机场等工程,还推广到我

国东北地区,甚至被俄罗斯、加拿大等国所借鉴。”

从2001年6月29日到2006年7月1日,从格尔木到拉萨,1800多个日夜的风霜雨雪,1142公里的雪山、冰原和草地,青藏铁路建设者们用钢铁意志和热血身軀打破了在西藏无法修建铁路的传言。他们斗风雪、战严寒,抗缺氧,挑战生理极限,勇克科技难关,创造了9大“世界之最”,破解了“多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱”3大世界级工程难题,将“钢铁巨龙”托起在“世界屋脊”之上!

“汽笛一声响,火车进西藏”,2006年7月1日,青藏铁路建成通车。比国家计划工期提前了一年,西藏这个占全国国土面积八分之一之雪域高原,终于结束了没有铁路的历史。

这条“钢铁天路”带来的不仅是时空变革,更有力带动了沿线农牧民群众增收致富。据不完全统计,青藏铁路建设期间共为地方经济增收1293亿元,占总投资的8.56%,其中,为农牧民群众直接经济创收43亿元,占总投资的2.85%,增加固定资产151亿元。

铁路惠民:一轨铺就“幸福路”

青藏铁路建成通车,彻底扭转了西藏长期以来依靠公路、民航的二元交通结构,进一步改善了西藏的交通条件和投资环境,促进了西藏的资源开发和经济的快速发展,引领西藏经济步入了又好又快发展的“快车道”。

“青藏铁路是一条脱贫致富的黄金线路,像是我们藏北牧民的‘金腰带’一样!”今年70岁的格桑次仁是安多县帕那镇帕那社区居民,从事农副产品销售工作多年,对铁路带来的变化感触颇深。“我们一家人是青藏铁路实实在在的受益人,青藏铁路全线开通后,我每周至少要乘坐2次火车去拉萨进货,非常方便快捷。”如今,格桑次仁的儿子接下了父亲肩头的重任,把家里的店铺打理得井井有条,年收入达到10万元左右,日子越过越红火。

铁路的开通运营不仅让格桑次仁家的生意蒸蒸日上,也让他结识了很多不同民族的朋友。格桑次仁说,安多县从修建铁路开始到火车通车后,进来了

不同地区、不同民族的建设者、商人、游客,大家相互交往交流交融后,乡亲们逐步转变观念“走出去”,观光旅游、参观考察、就医学习等。不但开阔视野、增长见识,而且还带回区外先进的经营理念、创新精神和发展思路。

安多火车站海拔4702米,是世界最高海拔的有人值守火车站。如今,每天有5趟列车在此经停,上午的3趟开往拉萨,下午的2趟开往上海和西宁。2024年,安多火车站发送旅客超53万人次。

“请张开双手、转身,谢谢您的配合。”安多县火车站的安检员巨拉手持金属探测仪,动作娴熟地做着安检工作。

巨拉回忆起自己第一次穿上制服的情景,“我2018年参加工作,一直就觉得守着铁路就是守着幸福。”这份工作给她带来的不仅是稳定的收入,还有满满的获得感。性格外向、乐于助人的巨拉曾背起身患重病的藏族阿妈搭乘火车,在候车厅里教过牧民老爷爷用APP购票,也曾开展坐火车常识讲解工作。

巨拉的丈夫平措朗杰早在2006年便加入了青藏铁路格拉段第五护路队,成为一名护路队员,而他的弟弟妹妹也陆续加入了护路队。“我们守护的不仅是铁路,更是各族群众的‘幸福路’。”平措朗杰说。当火车的汽笛声在高原上响起时,它带着希望与机遇呼啸而来,冲破了地理的阻隔,打破了就业的局限,为西藏各族群众送来了发展致富的机遇和数不清的就业机会,让每一个人都能大展拳脚,找到自己的人生价值。

安多火车站的建设史,就是一部高原发展史。安多火车站原设计站址距县城7公里,因在风口、取土破坏生态被否决;二次选址距离县城不到4公里,但曲线半径不足,影响火车提速;最终定在距县城不到1公里的坡地。谈及三次选址的原因,刘争平说:“在当年青藏铁路选线涉及的地势、冻土、经济成本等多种因素中,人是首要的考虑因素。铁路必须经过居民点,这是铁路建设的初衷。”

如今,安多县城得益于交通便利,发展态势极佳,抬眼望去,处处呈现出一派欣欣向荣的景象。翻

开安多县的“发展账本”,数字见证巨变:GDP从2005年的24亿元跃升至2024年的17.3亿元,人均可支配收入增长8倍。

铁路拓局:经济焕发新活力

青藏铁路,如同一条洁白的哈达,是全国各族人民献给雪域高原的深情祝福。19年时光流转,这条圣洁的“哈达”助力西藏走向全国、迈向世界。在此过程中,拉萨铁路货场和青藏铁路那曲物流中心顺势发展,有力促进了西藏的优势矿产、民族手工业、特色旅游业等高原特色产业蓬勃发展。

早晨9点,拉萨西站铁路货场内,一列满载建材的货运列车缓缓驶入。叉车司机次仁多吉熟练地操控着设备,将一捆捆钢材装上货车。“以前每天只能装2车货,现在站场扩大了,我一天能装5车货!”这位藏族汉子擦了擦额头的汗水,黝黑的脸上洋溢着满足的笑容。货场外,一辆辆货车排起长队,等待将货物运往西藏各地。

2006年3月,拉萨西站铁路货场启用。这个占地67万平方米的西藏最大货运站,历经扩建后,装卸线从4条增至11条。青藏集团公司客货管理部副主任曾强介绍,自开通运营以来,拉萨西站已办理货物7867.1万吨,其中发送货物1040.3万吨,到达货物6826.8万吨。

数据见证着发展:2006年货物发到量仅为329万吨,2024年已达585.3万吨,超量超过了178倍。进藏铁路货运初期以水泥、钢材为主的“基建物流流”,如今已转变为涵盖诸多西藏特色产业如矿泉水、青稞制品等品类外运的“现代物流网”。

青藏铁路那曲物流中心,平均海拔4500米,是世界上海拔最高的现代化物流中心,总占地面积8000亩,规划建设了综合物流区、散堆装物流区、货物吊装区、生产加工区和生活区等多个功能区。那曲物流管理局党组书记旺堆次仁说:“这里不仅是货物中转站,更是产业孵化器。”自2009年建成以来,中心已吸引183家企业入驻,累计创造税收26.8亿元,带动800余人就业。

青藏铁路带来的不仅是物流变革,更是产业结构的深度调整和经济社会的高速发展。西藏立足区位优势、资源与政策优势,以新技术、新工艺为突破口,推动文化旅游、清洁能源、特色农牧等“九大产业”协同发展。2025年上半年,实现地区生产总值13827.2亿元,按不变价格计算,同比增长7.2%,增速高于全国平均水平1.9个百分点,连续多个季度位居全国前列,经济运行总体平稳、稳中有进,高质量发展迈出坚实步伐。

19年,在悠悠历史长河的宏大叙事里,不过是短暂一瞬。但青藏铁路的正式通车,却如同一记极具分量的注脚,有力地标注在社会主义新西藏建设发展的征程之中。

“由拉萨站开往各地的直达列车覆盖14个省会城市,通达率451.6%。”青藏集团公司客货管理部客运营销室主任科员常青介绍说,截至2025年6月底,通过青藏铁路运输进出藏的旅客达到了3970万人次,运输货物达953388万吨。

青藏铁路是一条震撼世界的“天路”,它如同一把巨斧,劈开了阻碍西藏发展的崇山峻岭,极大改变了西藏的面貌,在雪域高原上不断延伸“生长”——2014年,拉日铁路通车,拉萨与日喀则的时空距离从6小时缩短至2小时20分钟;

2021年,中国首条高原电气化铁路——拉林铁路(拉萨至林芝)通车。4年来,累计运送旅客超395万人次,运输货物超127万吨;

……

目前,青藏铁路、拉日铁路和拉林铁路正以“Y”字形托起雪域高原的未来。西藏铁路里程已攀升至1187.8公里,服务边界不断拓展。

一根根铁轨,搭起了幸福的“金桥”;一声声汽笛,吹响了进发的号角。青藏铁路,承载着光荣与梦想,肩负着幸福与希望,载着西藏向着美好、幸福的明天一路驰骋,一路欢歌。如今,公路、铁路、航空、管道等多种运输方式互为补充,相得益彰。西藏,正以更加开放包容的姿态拥抱世界!

讲述

格桑次仁:“铁路改变了我的生活!”

西藏日报记者 汪纯 文凤 赵书彬

“你看,火车翻过唐古拉山,本可长驱直下,却专门为安多拐了一道弯。”在海拔最高的有人值守铁路车站——安多站,今年70岁的安多县帕那社区居委会居民格桑次仁指着不远处的一道铁路弯道说。

那由安多县是青藏铁路列车进藏后经过的第一个县城,有“天路第一县”““青藏第一县”之美誉。然而,在青藏铁路最初的设计图纸上,安多站并不在现在的位置。为了让青藏铁路更好地为促进西藏经济社会发展、造福西藏各族群众服务,规划设计部门三易图纸,使安多站站址到县城的距离从最初的7公里缩短到1公里。

如今,站在安多站海拔4702米的站台上俯瞰,安多县城已与安多站融为一体,1公里的距离随着城市发展变迁早已消解。铁轨划出巨大的弧线,如同温暖的臂弯,将安多县城拥入青藏铁路的怀抱,为这座高海拔城市托举了一条快速上扬的发展曲

线,也改变了格桑次仁的人生轨迹。

19年前,青藏铁路格拉段通车的那一天,格桑次仁至今仍清晰记得。2006年7月1日,他和大家一起来到安多站,在人群中高举着洁白的哈达,听见汽笛声由远及近,看见钢铁巨龙如约而至。他说,那一刻,他的心跳如同钢轮撞击铁轨,激昂澎湃。

51岁的他已经不再年轻,但看到“人享其行、物畅其流”的便利交通,曾经在放牧途中无数次升腾起的做生意的想法,在那一刻喷薄而出。

经过2年的考察和准备,2008年,格桑次仁顺利实现了从牧人到商人的转身。他的店铺顺利开张,售卖酥油、酸奶、鞋帽、服饰、牙刷、牙膏等农特产品和日用百货。

从此,格桑次仁成了青藏铁路的常客。“我每周至少2次到拉萨进货,铁路是我通勤的最优选,安全又便捷。”格桑次仁还笑着向记者透露了他的生意经,“在拉萨进的货可

刘争平:与冻土“死磕”了25年

西藏日报记者 文凤 汪纯 赵书彬

2006年7月1日,青藏铁路全线建成通车。刘争平乘坐首趟进藏列车(“青1”次)抵达拉萨。通车现场热闹非凡,彩旗、彩球、横幅和鲜花把喜庆的气氛渲染得淋漓尽致。这个一米八几的陕西汉子,此刻红了眼眶——他想起当年在沱沱河畔,一位老阿妈拉着他的手问:“我们啥时候能坐火车从这里到北京去?”那时他就暗下决心,一定要让这些钢铁巨龙穿过冻土,让群众便捷出入高原。

刘争平,1971年生,陕西省扶风县人,教授级高级工程师,现任中铁第一勘察设计院集团有限公司兰合铁路指挥长,扎根地质工作一线32年,其中在西藏工作25年,先后参与了青藏铁路、拉日铁路等多项国家重点建设项目的地质勘察、设计、科研和总结编撰等工作。

五道梁4636米、沱沱河4547米、唐古拉5068米……青藏铁路全线通车19年后,刘争平仍清楚记得沿线车站的海拔。高原

勘测有多难?刘争平最有感受,“异常寒冷、氧气稀薄,易高反。平均每天要步行十多公里,喘着粗气,双腿像灌了铅一样。”

1984年,青藏铁路西宁至格尔木段建成通车,但从格尔木到拉萨,却卡在冻土这道坎上。青藏高原的冻土难题,外国专家曾断言“不可能解决”。

到底什么是冻土?刘争平说:“就是把冰和土混在一起。气温很低时,冻土比石头还坚硬,承载力很高;气温上升后,冰会融化成水,冻土会变成稀泥,承载力很低。”修建铁路就要解决好冻土问题,如果冻土融化路基就会产生不均匀沉降,铁轨就会产生变形,线路就会呈波浪状,严重威胁行车安全。

“国外有解决技术,但成本非常昂贵。咱得想个省钱的招!”刘争平说。科研团队有次勘测路过藏式民居,发现在冻土上盖的房子没有坍塌,屋里烧牛粪取暖,表层冻土也未融化。于是,在向当地人取经的同时,科研人员大量收集相关资料,经过反复

实验,终于攻克难题。

青藏铁路全线通车后,刘争平没歇着。在之后的25年里,他带着团队常年扎在冻土区做监测。这10年,冻土区沉降、边坡塌塌等病害率始终低于5%。

除了日常监测,他还带着团队啃下块硬骨头——组织完成了青藏铁路沿线冻土区800多个地温观测孔的测试工作,绘制了国内首张1:20万大比例尺的《青藏铁路冻土地温分区图》,创新形成世界领先的整套冻土综合勘察技术,为青藏铁路建成世界一流高原冻土铁路铸就“定海神针”。

“青藏高原的铁路交通就仿佛是架在多年冻土上的一张网,还需要我们不断探索。”刘争平感慨地说。如今的他,依旧常住高原跑,带着年轻团队去攻克高原铁路建设的一道又一道难题。而这条路上,总有人接过接力棒,像他的前辈那样,像他现在这样,一步一步,踩出了高原上最坚实的路。

采访手记

铁路沿线的无悔坚守

文凤 汪纯 赵书彬



列车工作人员向旅客展示列车非遗作品。通讯员 李磊 摄

夏日的羌塘草原如诗如画,世代代生活在这里的人们,因为青藏铁路的全线开通,踏上了波澜壮阔的发展征程。

盛夏时节,初到安多,这座海拔4700米的县城便给了我们一个“下马威”——呼啸的北风夹杂着巨大的冰雹,打在脸上生疼。

安多火车站海拔4702米,是世界上海拔最高的有人值守火车站,也是青藏铁路进入西藏的第一个客运站。

在这里,我们遇到了身着深蓝色制服的工作人员权京波,当问到“是什么让他在这里的地方坚守7年”时,他摸了摸被风吹得破裂的脸,笑着说:“青藏铁路不仅是运输线,更是生命线。这里需要有人守护。”

我们看着墙上挂着的“最稀缺的是氧气,最宝贵的是精神”这一标语,心中感慨:在海拔4700多米的地方,连呼吸都需要用力,而他却用7年的坚守,将“极限”变成了“日常”。

沿着火车线路,我们踏上了护路队员日常巡护之路。车子一路缓缓颠簸着前行,2小时后,车到措那湖边,我们遇见了正在巡路的扎西多杰。今年37岁的他,是安多县措玛乡牧民,也是青藏铁路17年的守护者。

扎西多杰值守过西藏的这段铁路,在无人的高原旷野之中,他每天都要独自走几十次铁路两侧的施工便道,确保每一寸轨道都安全无虞。

守护范围里的路哪里不平坦、哪里碎石多,扎西多杰都了然于心:“守土有责、守土尽责,我们一定要确保铁路周边的安全。”看到火车呼啸而来时,他立马原地立定,目光坚定地望向火车敬礼。这一幕,让我

们深受感动。青藏铁路格拉段全长1142公里,护路人用他们的责任与担当,编织着一张守护铁路的安全网,让青藏铁路更加畅通、安全。

在采访中,我们反复寻找“为什么一条铁路能改变沿线城镇的面貌?”这个问题的答案,答案,或许藏在安多县帕那社区居委

会主任嘎达的话里:“铁路像一辆连接农村与城市的‘快速车’,更像是乡亲们出行、售卖货物的‘公交车’。”但更深层的,是它打破了地理的隔绝,让西藏与外界实现了交流交融,更实现了精神的共鸣。

青藏铁路,将会通向更远的未来。而沿途的风景,会因那些坚守奉献的身影愈发璀璨。