



1984年	西宁至格尔木段(全长814公里)投入运营。
2006年 7月1日	青藏铁路格尔木至拉萨段(全长1142公里)通车运营,彻底结束了西藏没有铁路的历史。
2014年 8月16日	青藏铁路的延伸线——拉日铁路(全长251公里)开通运营,进一步完善了西藏铁路网结构。
2021年 6月25日	拉林铁路(全长435公里)开通运营,复兴号动车组在西藏首次亮相,结束了西藏无电气化铁路的历史。



通车20年



资料图。

“那是一条神奇的天路,把人间的温暖送到边疆,从此山不再高路不再漫长……”这首家喻户晓的《天路》曾经红遍大江南北,代表着西藏人民的心声,也是对青藏铁路这条“交通大动脉”“人民幸福路”的最生动诠释。

今年是西藏和平解放75周年,也是青藏铁路通车运行20周年。20年来,青藏铁路进出藏货物累计突破1亿吨,进出藏旅客量突破4100万人次。青藏铁路不仅串起了西藏与祖国各地的联系,而且搭建起各民族交往交流交融的连心桥,见证了西藏经济社会的沧桑巨变。它从“世界交通奇迹”变为支持西藏发展不可或缺的“经济大动脉”,其延伸出的Y字形主骨架,正引领雪域高原走向更加美好的明天。近期,本报采访组将重走青藏线,用手中的笔和镜头,系列报道这条带领西藏人民走出贫穷、走向富裕、走向全国各地的发展路、团结路、生态路、幸福路。

记者 张雪芳

通车记忆 亲历者的20年

53岁的李建明,曾是2006年青藏铁路全线通车时“青1号”列车司机。20年前,他拉响了驶向拉萨的第一声汽笛。为确保首发万无一失,他曾赴西南交大培训,并在八个多月里试运行30余趟,亲手摸索出高海拔制动等关键数据。

通车当日,李建明驾驶列车平稳抵达拉萨,站台上哈达飘舞,那一刻成为他职业生涯的永恒记忆。此后18年,他坚守格拉段,累计安全行车超130万公里,护送旅客逾180万人次。2024年转任库内调车工作后,他将经验传递给新一代。

2006年7月1日,青藏铁路举行通车仪式时,司文东所在的军乐团承担了现场演奏任务。“火车进站时,沿线群众挥舞着哈达,内心特别激动。”司文东说,2010年退伍后,他成为了一名青藏铁路上的列车员,他所在班组组建起“天路格桑花”文艺小分队。如今这支小分队已发展成为进藏列车的一项特色服务。

51岁的王增才,在拉萨生活了整整20年。曾经,他是一名往返于格尔木与拉萨的汽车兵。那时,汽车一趟单程要走上13天,伴着漫天风沙,最多只能运送5吨物资。2006年青藏铁路全线开通,王增才成为火车副司机,从格尔木驾驶货物列车进藏——2000吨的载重,一天之内便稳稳抵达。

“我记得特别清楚,2006年6月28日,我拉着第一台调车机,驶进了拉萨西站。”王增才说,后来,他与一位藏族姑娘结了婚,在拉萨郊区盖了房,从异乡的过客,变成了扎根高原的家人。从汽车兵到火车司机,从13天到1天多,从5吨到2000吨,王增才的20年,见证了一条铁路带来的巨变。



资料图。

青藏铁路托起西藏经济发展幸福路

守护坚守 雪域高原的忠诚誓言

海拔5072米的唐古拉山是青藏铁路海拔最高的站点,也是青藏铁路的咽喉要道。自2006年青藏铁路通车以来,武警西藏总队那曲支队官兵常年驻扎在这里,用日复一日的坚守诠释着“缺氧不缺精神”的铮铮誓言。

在这个站点,含氧量不足平原的50%,年平均气温在零下20℃以下,狂风、暴雪、高寒、缺氧是这里的“特色”。哨位前,“有困难找武警”的牌子在灯光下格外醒目,这几个字,是高原武警对这片土地、对过往群众的郑重承诺。官兵们走遍了哨所周边的每座山头,在地图上标记了重要地理信息位置,为突发事件做好应对准备。今年,一

群平均年龄不到20岁的新兵来到这里,他们和老兵共同把铁路看牢。

青藏铁路安多段是全线海拔最高、环境最恶劣、冻土病害最集中的区段。中铁十二局安多车间负责唐古拉山至联通河站146公里线路养护,其中一半为多年冻土区。

冬季冻胀、夏季融沉导致路基变形,养护人员需在零下40℃、极端缺氧的条件下,将线路误差控制在3毫米以内。李国元扎根高原16年,带领养护团队用脚步丈量每一寸冻土,每月配合中铁西北科学院对工作区段冻土路基进行检测,精准制定整治方案,通过路肩砌筑挡墙、路基内部注射注浆、路基两旁安装热棒、加撒垫板等

创新工艺,消除冻土病害对线路的影响。

在青藏铁路海拔最高的安多段,705名专职护路队员常年驻守,负责栅栏外的列车运行安全。每当列车通过,他们都会面向列车致敬。2006年通车时,珠罗主动报名成为护路队员,当时沿线没有任何建筑,只能自备帐篷躲避风雪。2016年,每两公里建起一座岗亭,队员们终于有了遮风避寒之所。措那湖大队一中队的桑雯丹巴加增回忆,起初巡逻全靠步行,2013年后逐步发展为“走路+摩托车+小车”结合,全线加装视频监控,24小时4人轮值,效率大幅提升。20年来,这群守护者在雪域高原上默默书写着平凡而伟大的护路故事。

幸福致富 解锁百姓的增收密码

2006年青藏铁路全线通车后,拉萨站作为重要的交通枢纽站,不仅承担着旅客乘降任务,还肩负着进出藏列车行李车的小件包裹运输任务。20年来,中国邮政作为拉萨站小件运输的首家大客户,见证了年运输量从最初的5吨增长到如今的12吨。

近年来,顺丰、京东等主要物流企业采用“铁路+公路”联运方式,将包裹精准运输到西藏阿里、昌都等铁路无法直达的偏远地区,切实满足了当地群众的物质生活需求。随着骑行热潮兴起,沿318国道骑行到拉萨的许多游客,也优先选择将摩托车、自行车通过铁路行李车同步运回家。

青藏铁路通车之前,西藏雄巴拉曲神水藏药有限公司的药品主要靠航空运往郑州、成都等地,运输成本高昂。2006年铁路开通后,公司运输全面转向铁路,大大降

低了运输成本,年营业收入从2006年的2000万元跃升至如今的6000万元,成为拉萨市堆龙德庆区的龙头企业。

自2006年青藏铁路通车以来,安多站已走过20年的运营历程,日均客流由当初的四五十人增长到如今的360人。2017年,日喀则的穷达坐着火车来到安多县,做起了茶馆生意。2023年,店面进行升级改造,6个雅座扩展到19个雅座,120人可同时用餐,每天8000元的流水,洋溢着穷达的幸福生活。

44岁的达洛,是西藏首批入职铁路的藏族大学生。20年来,他先后从事客运、货运、行车等核心岗位,凭借扎实业务与实干担当,成长为拉萨西站副站长。他见证了拉萨西铁路货场的发展与蜕变。青藏铁路通车后,西藏很多像达洛一样的群众走

上了工作岗位,拿起了青藏铁路的“饭碗”,一同坐上了致富致富的列车。

自青藏铁路通车运营以来,进出藏铁路货运量稳步攀升、持续突破。2006年,进出藏铁路货运量仅为361万吨,到2025年已攀升至831.3万吨,年均增长率高达180%。其中,进藏货物从2006年的34万吨增至2025年的690.8万吨,年均增长17.2%;出藏货物从2006年的2.1万吨增至2025年的140.5万吨,年均增长24.8%。

截至2026年4月13日,通过青藏铁路运输的进出藏货物总量突破1亿吨。如今,青藏铁路车站数量已增至58个,牵引质量提升至2880吨,客货列车运行对数增加至17对。青藏铁路运营里程突破1000公里,西藏地区办理货运业务的车站增至8个,运输网络持续扩容延伸。

腾飞引擎 西藏经济的强劲动力

从西宁乘坐火车进藏,全程1956公里,沿途能看到青海湖、可可西里、唐古拉山等高原美景。这条“天路”横跨青海和西藏,平均海拔超过4000米,一路经过草原、湖泊、雪山和戈壁,是体验高原风光的经典路线。

通过铁路串联青海、西藏等西北地区优质文旅资源,将“铁路线”变成“旅游线”,有效释放了铁路旅游消费潜力,激发了区域旅游市场活力。2024年,中国铁路青藏集团有限公司开行旅游专列48列,发送旅客16891人。青藏铁路旅游专列的开行释放了铁路旅游消费潜力,激发了铁路旅游市场活力。

2006年7月1日,素有“天路桥头堡”之称的拉萨火车站建成使用。如今,拉萨火车站广场也成为了旅客打卡的热门地点。20年间,拉萨站所在的柳梧新区,从

一个封闭清冷的村落,蜕变为高楼林立、车水马龙、商业繁荣的现代都市。

海拔4500米的那曲火车站是青藏铁路三等客货站,毗邻的青藏铁路那曲物流中心,是当地物资运输的重要集散地。2006年青藏铁路通车之初,周边基础设施落后,百里之外不见人烟。经过20年的发展,饭馆、超市等各类服务设施已遍布周边,吸引了区内一大批人于此营生。

在那曲站,藏族小伙郎卓开出租车已有10余年,他依靠铁路带来的客流每月能挣到7000元的收入;来自青海民和的马勇夫妇在那曲站附近经营饭馆6年,每日接待车站及货场务工人员约300人次,年纯收入超20万元;那曲镇曲果仁毛村的平措罗杰作为一名装卸工,每月收入达7000元。那曲站的持续运营,带动周边一批人在此稳定务工,依靠铁路养活家庭。

截至2026年4月13日,通过青藏铁路进出藏旅客突破4100万人次。青藏铁路的开通,成为西藏区域文旅经济发展的重要引擎。2025年,青藏铁路开行旅游专列129列,服务游客超3万人次,带动沿线民宿、餐饮、文创全产业链发展,让农牧民吃上了“旅游饭”。

2006年7月1日,青藏铁路的开通结束了西藏没有铁路的历史,大大改善了西藏的交通条件。青藏铁路全长1956公里,东起青海西宁,西至西藏拉萨。从首都北京到西藏拉萨,一条天路将雪域高原与祖国各地紧紧相连。20年寒来暑往,这条天路深刻改变了铁路沿线的发展面貌,给西藏高质量发展注入了强劲动力,拉近了西藏与全国各地的距离。未来,青藏铁路将继续站在新的历史起点上,绘就雪域高原发展新画卷。