



扫码关注西藏商报、快搜西藏

བོད་ཟུང་ལཱ་ཚོང་འབྲེན་གྱི་གྲོགས་ཤིང་།

从荒芜之地到活力新城 一座座城镇， 沿着青藏铁路在高原上生长

西藏日报记者 王雅慧

益西塔杰清晰地记得，2006年6月，他被派往拉萨火车站担任客运员时，拉萨河南岸（今柳梧新区）还是一片荒滩。彼时，没人能想到，20年后，这里会蜕变为拉萨的城市副中心。如同“新生”的柳梧一般，青藏铁路通车20年间，铁路沿线的一座座城镇在诞生、在生长、在蝶变。

2006年，安多县地区生产总值仅2.63亿元，柳梧是一片未垦之地；2025年，安多县地区生产总值跃至21.24亿元，柳梧服务人口超12万……

铁路，正在重塑雪域高原的城市版图。

城在长大

巴布在牧区长大的。2006年，他考上大学，第一次前往那曲。令他惊叹不已的是，中国农业银行那曲市分行那栋7层高楼。

“那是我第一次见到那么高的建筑，仰着脖子数了好几遍。”如今已是安多县帕那镇镇长的巴布说，过去，整个藏北看不到高楼，“谁能想到，现在我们县城也有了璀璨的夜景。”

“铁路通车前，安多电力供应不稳定，既没有集中供暖，也没有排污系统。”安多县发展改革委主任魏俊俊介绍，当前，国家主干电网已接入，2025年集中供暖面积达425万平方米，雨污管网也已建成投用；公铁联运体系大幅降低了运输成本。

产业结构同样发生了深刻变革。过去安多只有单一的游牧经济，现在文旅、清洁能源、现代服务业齐头并进。

魏俊俊掰着手指头细数：“十四五”期间，旅游收入达463亿元，唐古拉陈列馆已于去年9月开馆，县里还在积极创建3A级红色旅游景区……

他特别提到多玛绵羊，这一品种入选全国畜禽十大优良种质资源。

围绕多玛绵羊，安多县构建了全产业链——从繁育推广、屠宰加工到品牌打造、体验销售，目前全县已培育919户养殖大户、412家家庭牧场，合作社总收入达112亿元，带动42万牧民增收。“多玛绵羊、牦牛肉等特色产品，已通过铁路销往全国各地。”魏俊俊说。

安多的变化只是铁路催生的一簇星火。列车继续向南140公里，便来到那曲站所在地——色尼区。

20年间，那曲站到发旅客894.71万人次。规模庞大的流动人口为色尼区带来了发展机遇；2006年，色尼区地区生产总值10.14亿元；到2025年，地区生产总值跃升至76.48亿元。

铁路，正在让藏北的城镇“长大”。

城在诞生

青藏铁路的终点是拉萨站。这座车站，还是另一段故事的起点。

为充分发挥青藏铁路辐射带动作用，拓展拉萨城市发展空间，2007年11月，柳梧新区正式挂牌。

“火车站周边，除了车站主体建筑外，几乎看不到任何现代城市的痕迹。”拉萨客运转运车间党支部书记益西塔杰说。在这儿干了20年，他对周围的变化如数家珍。

柳梧社区党委书记达瓦桑布，是土生土长的柳梧人。2006年7月1日，青藏铁路通车。达瓦桑布坐上了首趟列车。

2011年，已成为村干部的达瓦桑布，跟随考察团前往江苏考察。在无锡，他留意到一个细节：街道干干净净、一尘不染。“什么时候，我也能生活在这样的城市里？”达瓦桑布颇为羡慕。

2015年，柳梧新区升级为拉萨高新区，2022年又升格为国家级高新区。

达瓦桑布的憧憬变为现实，柳梧新区高楼林立，街道两旁绿树成荫，路面干净整洁，与当年他看到的无锡并无二致。

不光是柳梧，1000多公里之外的格尔木，同样诞生了一座产业园区——藏青工业园。

格尔木，一座因西藏而生的城市。上世纪50年代，慕生忠将军为修建青藏公路，在茫茫戈壁中支起帐篷，建立转运站——这是格尔木城市的发端。半个多世纪以来，格尔木西藏基地承担了90%以上的进出藏物资中转任务。

“上世纪七八十年代，基地有60多个单位，37万多人，被誉为西藏驻外的‘早码头’。”西藏自治区人民政府驻格尔木办事处（藏青工业园区管理委员会）政工人事处处长、格尔木市副市长（交叉担任）李玉成说。

青藏铁路通车后，基地原有职能开始萎缩。李玉成说，单位、人员逐年减少，但在仓储物流、基础教育、医疗卫生、社会保障等领域，基地仍发挥作用。

关上了一扇门，也打开了一扇窗。

2014年，藏青工业园在格尔木城区东侧的戈壁滩上破土动工。经过十几年发展，园区注册经营主体达535户，累计实现工业产值68.94亿元、贸易销售额870.01亿元，税收收入109.79亿元；累计吸纳区内高校毕业生、农牧民1600余人次就业。

“青藏铁路、青藏公路等交通枢纽与园区紧密相连，形成了公路、铁路等多种运输方式的联运体系。”李玉成说。

铁路所经之处，荒滩戈壁正在“长”出新城。

城在蝶变

城建起来了，人过得怎么样？柳梧村的蝶变道出了一切。

柳梧社区的前身，正是柳梧村。随着拉萨站建设和新区开发，村民变居民，“村”也就成了“社区”。变化最直观的，是收入。

依托城市发展和土地征收政策，柳梧社区先后置办集体出租房、沿街商铺、如家商旅酒店、恒祥驾校等固定资产，年均收入达1700余万元。

达瓦桑布算了一笔账：“现在村民收入主要靠房屋门面出租和土地流转租金，保守估计人均年收入已突破3万元。”

洛桑曾是村里有名的低保户。早些年，他家日子过得紧巴巴——老父亲卧病在床，几个孩子年纪尚小，收入微薄。

转机因铁路而来。拿到建设火车站征地补偿款后，洛桑买了一台拖拉机，跑起了运输。“从拉砂石起步，慢慢积累了经验和资源。”洛桑说，他家年收入已达20万元。

洛桑家这样的变化不是个例。以前柳梧村有6户低保户，随着铁路建设和城市发展，已全部脱贫。“我们社区没有低保户了！”达瓦桑布颇为自豪。

色玛社区的故事同样动人。

在拉萨西站铁路货场隔壁，一排排藏式别墅规划有序，柏油马路平整宽阔，楼前国旗飘扬，鲜花绽放。

十多年前，这里还是另一番景象。

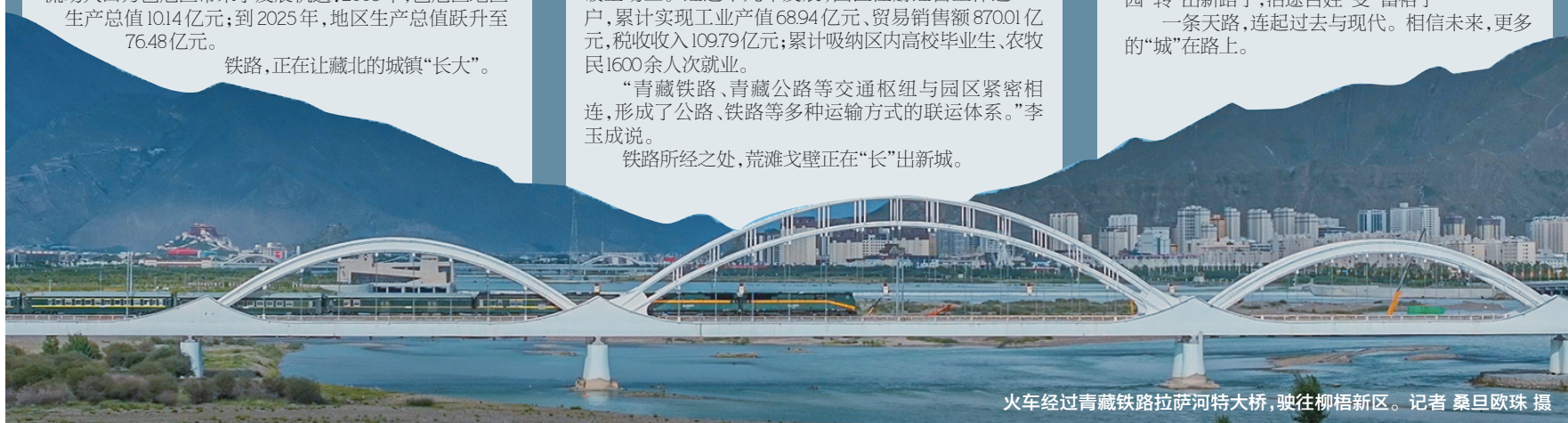
“2006年，色玛村的人均年收入不足500元。”色玛村原党支部书记尼玛次仁记得很清楚。

青藏铁路全线通车后，色玛村迎来了一个“重量级邻居”——拉萨西站铁路货场。货场带来了人流物流，也带来了机遇。

2007年，色玛村成立了集体经济组织——堆龙色玛振通物流有限公司，主要承接拉萨西站货场配套的仓储、装卸和物流配送业务。公司成立以来，已向村民累计分红超过2000万元。

从荒滩到新城，从帐篷到园区，安多“长”大了，色尼“聚”起来了，柳梧新区“生”出来了，藏青工业园“转”出新路了，沿途百姓“变”富裕了——

一条天路，连起过去与现代。相信未来，更多的“城”在路上。



火车经过青藏铁路拉萨河特大桥，驶往柳梧新区。记者 桑旦欧珠 摄

2026年暑运开启 青藏集团公司预计发送旅客470万人次

商报讯(通讯员 冶挺 霍金伟 记者 张雪芳) 7月1日，为期62天的2026年铁路暑期运输工作正式开启。期间，中国铁路青藏集团有限公司预计发送旅客470万人次、日均7.6万人，较2025年同比预计增长16万人、增幅0.3%。

今年暑运，多重客流高度叠加交织，以旅游、学生、探亲为主，呈现“周期长、峰值多、后期高于前期、乘车距离长、旅客年龄均衡、结伴出行较

多”等规律性特点。直通客流主要集中在进出藏、北京、上海、成都、西安方向。管内客流主要集中在西宁至格尔木、拉萨间，拉萨至日喀则、林芝间。客流集中车站为西宁、格尔木、拉萨站。

暑运期间，青藏集团公司将充分利用三季度运行图优化调整成果，管内客专线和普速线实行高峰运行，最大限度保障列车运力。其中直通方向计划安排西宁至西安北、西宁至兰州

西、西宁至乌鲁木齐动车组临客各1对，西安至西宁普速临客1对；管内重点做好西宁至拉萨、西宁至格尔木以及拉日、拉林线运力安排。在保持图定列车满图、满编开行的基础上，计划安排开行进出藏临客1对、西格段临客1至2对、拉日线2对高峰线，拉林线在客流高峰时段通过加开临客及加大列车编组的方式增加运力。

为切实提升旅客出行体验，青藏集团公司

提前完善12306客票系统功能，研判客流趋势变化，科学制定票额智能预分方案，满足旅客购票需求。对站车客服设备设施和动静态引导标识、警示标志进行全面排查，确保标识标志齐全，作用良好。加强站车食品卫生安全检查，针对自然灾害、设备故障、列车晚点、客流积压等突发情况，制定和完善应急处置预案，做好应急处置准备，全力确保旅客出行安全。