

开拓雪域高原的梦想之路

——来自青藏铁路的蹲点报告

□新华社记者 陈凯 骆晓飞 李键 白玛央措

穿昆仑山,越唐古拉。2006年7月1日,火车的鸣笛回响在雪域高原的长空,向世界宣示:中国把铁路修到了拉萨!

山不再高不可攀,路不再遥不可及。从青海西宁至西藏拉萨,平均海拔近4000米,全长1956公里,青藏铁路列车“一日内到达”。

承载着中华民族“百年梦想”的青藏铁路,见证了新中国成立以来青藏高原的沧桑巨变,带动了青藏两省区经济社会的快速发展。如今,“现代交通网”在雪域高原徐徐铺展,几百万高原儿女面向未来的光明之路不断开拓向前。

壮丽70年
奋斗新时代

梦想之路

1919年,孙中山先生在《建国方略》中第一次提到“拉萨兰州线”即青藏铁路设想。当时的《纽约先驱报》记者端纳听到这个设想后说:“那个地方连牦牛都上不去,怎么可能架设铁路呢?”

新中国成立后,“铁路进藏”的梦想付诸行动。

1959年,青海省境内运营里程121.14公里的兰青铁路正式通车,结束了青藏高原没有铁路的历史。在兰青铁路修建的同时,1958年9月,青

藏铁路西宁至格尔木段开工,同时格尔木至拉萨段开始大规模勘测。然而,受技术发展和自然环境条件制约,1961年3月,青藏铁路工程暂停。

1974年3月,青藏铁路重新上马。6.2万名铁道兵再上高原,5年艰苦奋战,1979年西宁至格尔木段铺通,并于1984年正式投运。

“谁也没想到,4.01公里长的老关角隧道,一修就是25年啊。”曾在20世纪70年代参与老关角隧道修建的铁路退休职工张生林告诉记者,关

角山地质情况极为复杂,施工技术跟不上,当年,有4名战友牺牲在他的怀里。

2001年6月29日,经过漫长准备,青藏铁路格尔木至拉萨段建设工程在格尔木和拉萨同时开工。13万名青藏铁路建设者挑战生命极限,依靠智慧与勇气,克服了多年冻土、生态脆弱、高寒缺氧等一个个高原铁路建设的世界级难题。历经5年的艰苦奋战,青藏铁路终于建成通车。

党的十八大以来,面对青藏高原

持续增长的发展需求,党和国家进一步加大青藏高原地区铁路建设的力度:兰青铁路二线、青藏铁路西格段增建二线暨电气化改造等一批重点项目先后建成……

“青藏铁路格拉段的建成通车体现的是国家力量的强大,是社会主义制度的优越性保障了这一伟大工程。”曾经参与格尔木至拉萨段风火山隧道建设、现任格尔木至库尔勒铁路建设指挥部副总工程师的李铜川说。

巨变之路

一条铁路正在加速青藏高原的发展巨变。

“刚通火车时,拉萨车站周边还是农田,火车站显得十分雄伟。这几年,周边已是高楼林立,火车站几乎淹没其中。”拉萨车站客运运转车间党支部书记卓玛说,随着车站附近柳吾新区的迅速崛起,拉萨车站正在逐渐“变小”。

火车站“变小”,折射的是拉萨市和西藏自治区经济社会的快速发展。而与此同时,拉萨车站发送和到达旅客人数一直在逐年攀升。

“以前,进西藏比出国还难。青藏铁路通车从根本上改变了西藏交通状况,促进了西藏的产业发展,尤其旅游业,是通车后受益最大、发展最快的产业。”西藏自治区发改委铁路

办副主任格桑次旺说。

记者日前在西宁、德令哈、格尔木、拉萨等青藏铁路沿线蹲点采访时看到,各车站售票窗口和互联网自动取票机前,购票、取票的各族群众络绎不绝,有来自青海、甘肃、西藏的藏族群众,更多则是来自全国各地的游客。

家住青海省海西蒙古族藏族自治州都兰县的拉日卓玛夫妇已是第三次陪同81岁的奶奶到拉萨。说起对西藏的感受,拉日卓玛直呼:“变化太快了!拉萨到日喀则的铁路通了!这次我们要带奶奶去日喀则,圆奶奶的心愿。”

西藏自治区旅游局数据显示,2018年,西藏自治区接待国内外游客人数达到3368.7万人次,旅游收入

490亿元,分别是青藏铁路通车前的18.8倍和21.3倍。

运能由小到大,速度由慢到快,青藏铁路见证着雪域高原的高质量发展。

拉萨西站货场是西藏最大的铁路货运窗口。中国铁路青藏集团有限公司(以下简称“青藏公司”)拉萨车务段拉萨西站党支部书记张卫东介绍,通过铁路到达西藏的主要货物为水泥、熟料和钢材等建材,其次是食品、百货等,从近年来到达货物量的变化来看,西藏正掀起新一轮建设高潮,当地群众的消费能力也提升很快。

“拉萨西站开通运营之初,货场面积只有32万平方米,日均卸货不到50车,现在货场面积扩建到了60多万平方米,最高日均卸384车。”张

卫东说。

青藏铁路改变的不仅仅是拉萨,也不仅仅是西藏。德令哈、格尔木、安多、那曲和当雄……这些被青藏铁路连接起来的的城市,如同高原明珠般熠熠生辉。

“德令哈到西宁的城际列车只需4个小时,铁路交通激活了这座高原小城,这几年德令哈的特色工业和旅游业增长非常快,人气一下旺起来了。”海西蒙古族藏族自治州发改委副主任达玉玲说。

青藏公司客货管理部副部长吴崇德介绍,青藏铁路全线通车13年以来,货物运送量由2006年的2491万吨增长到2018年的4810.1万吨,年增长率为5.6%,其中累计运送进出藏货物4934.9万吨。

希望之路

青藏公司调度所里一派繁忙。休息间隙,调度所副主任杨敏炯告诉记者:“青藏铁路是全国铁路首次装设‘视频监控系统的铁路,全线装有近3000个俗称‘天眼’的摄像头,在调度所可随时调取青藏铁路沿线的实时画面。”

先进技术解放生产力。杨敏炯介绍,青藏线格尔木至拉萨段的58个车站中,有51个实现无人值守,最大限度减少作业人员的同时,确保了青藏铁路安全、高效运行。

“目前,青藏铁路的运输指挥和管理均已实现远程化、信息化、智能化。”青藏公司科技和信息化部有关负责人王要武介绍,格拉段通车13年来,也是“低碳、环保、绿色”铁路体

系不断创新完善的过程。

建立冻土长期监测系统,探索高原铁路冻土运营规律和冻土线路养护模式;实施绿色工程,探索适应高原铁路特点的环境保护管理模式;推进高海拔车站和工区“绿色氧吧”项目,建立和完善制氧供氧体系,保障旅客和铁路职工身体健康和生命安全……青藏铁路格拉段开通以来,青藏公司承担各类科技课题200多项,并获得国家科学技术进步特等奖、铁道科技特等科研大奖。

随着青藏铁路的扩能改造和新建铁路的修建,青藏高原向外辐射的西部铁路网正在形成“东接成昆、南连西藏、西达新疆、北上敦煌”的枢纽型路网结构。

2014年8月,青藏铁路的首条延伸线拉萨至日喀则铁路开通运行,同年底,伴随着兰新客运专线的开通,青藏高原进入了“动车时代”。目前,青海格尔木至甘肃敦煌铁路、青海格尔木至新疆库尔勒铁路和西藏拉萨至林芝铁路正加快建设,青藏铁路格尔木至拉萨段电气化项目前期工作也正在紧锣密鼓推进,有望年内开工。

青藏高原与祖国乃至世界的距离正被不断拉近。

1979年出生于西藏昌都的洛松次仁是青藏公司的一名动车司机,开过内燃机和电力机车。“希望有一天,我能开着动车到拉萨,让青藏高原的各族群众也能享受到祖国的速度。”

洛松次仁说。

晨光熹微,记者乘坐的Z917次进藏列车驶过藏北草原。初夏的高山草甸,在晨辉普照下呈现出梦幻般的色彩。

“哇!快看,藏野驴!”一声惊叫让车厢内的旅客激动不已。车窗外,两头藏野驴在距离铁路不远的草地上悠然吃草。

“青藏铁路沿线野生动物迁徙监测数据显示,野生动物通道的使用率在逐年上升。”青藏公司计统部工程师张彩虹说,借鉴和吸收青藏铁路建设环保方面的成果经验,未来的高原铁路将更加环保、低碳。