西藏昌都地区全力打造藏东经济强区——

打开山门谋发展

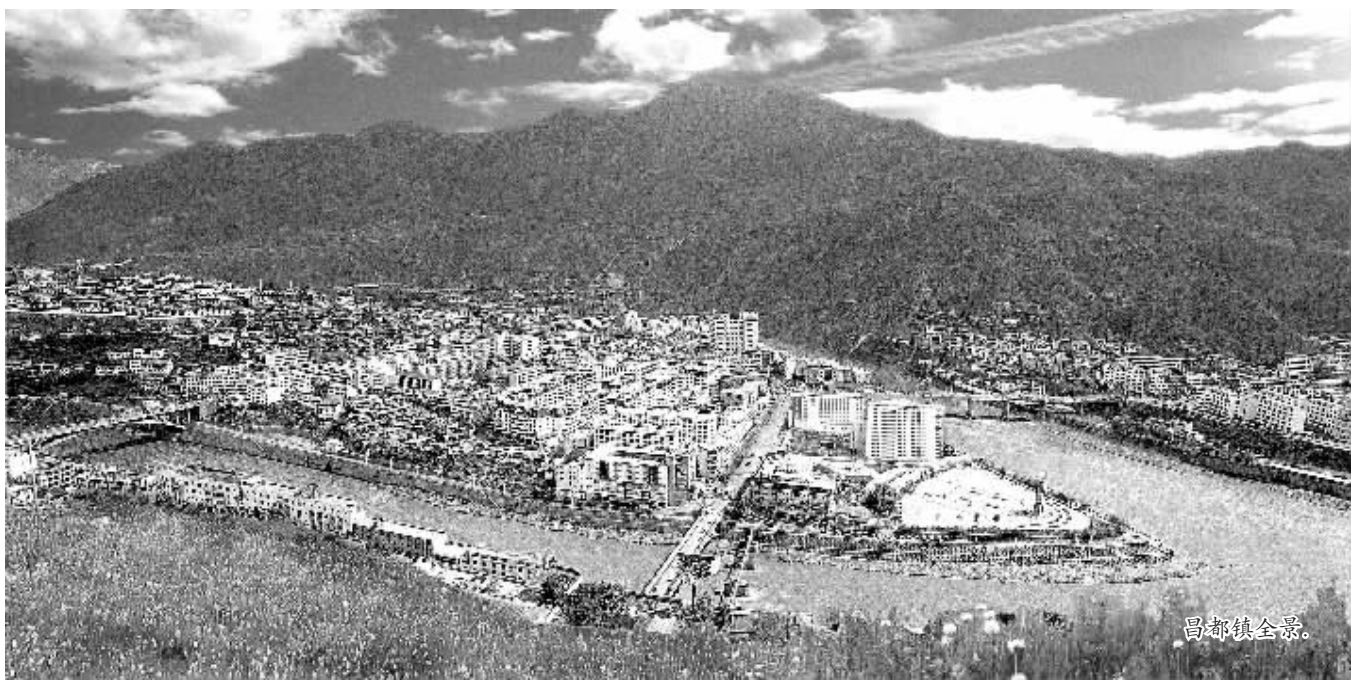
本报记者 夏先清 代 玲

从地图上看，以拉萨、成都、昆明3个城市为顶点画一个三角形，西藏昌都地区正好位于三角形的中心。昌都本应成为连接西部3市的重要枢纽，却因身处深山峡谷腹地而发展受限。至今，昌都还是一个无高速公路、无铁路的“两无”城市。

东连四川甘孜、南接云南迪庆、北抵青海玉树，昌都素有“藏东明珠”、“西藏门户”之称。由于它位于藏川滇青4省区接合部，有着优越的区位优势，历史上是茶马古道的重要组成部分，解放后作为川藏公路枢纽和西藏面向内地的大通道，曾经是藏区最繁华的地区之一。

近些年，交通不便严重制约了发展，昌都褪去历史的繁华，显得黯然失色。

“发展是硬道理，是解决昌都所有问题的基础，昌都的发展慢不得、等不得。”到任不久的西藏自治区党委常委、昌都地委书记罗布顿珠的话掷地有声。



昌都镇全景。

规划先行 改造旧城

在深山峡谷中如何发展？

西藏自治区第八次党代会提出，藏东地区要发挥连接川、滇、青的区位优势，积极融入成渝经济圈，加快矿产、水能资源开发，着力建设区域经济中心、有色金属生产基地、“西电东送”能源接续基地、“三江”流域精品旅游区。

结合昌都实际和资源禀赋，昌都地区确定了“强工重镇、带动两翼、东西发展、创建基地”的战略思路。其中，“强工重镇”的“重镇”就是要以昌都镇为中心，沿国道、省道辐射周边发展，吸引群众在城镇周边居住，完善城镇功能，加快城镇化进程，提高人民生活水平。昌都镇在昌都再次腾飞中的中心地位被确立，对它的改造势在必行。

为了在发展的道路上前进一大步，进一步提升和完善城市功能，昌都地委、行署启动实施了新一轮昌都镇旧城改造工程，积极推进城镇化进程，提升城市品位，改善昌都镇的人居、经商环境。

规划引领未来。“城市建设一定要规划先行”，罗布顿珠认为，城市规划要有超前意识，因地制宜，盘活资源，突出人文关怀，体现建筑灵魂、地域特色、文化品位，大力改善经济社会、商贸文化、人居生活环境。要高起点规划、高标准设计、高品位建设、高效益经营、高质量管理，力争用3年时间基本完成旧城改造工程。由于昌都四面环山，和山城重庆的地形十分相似，改造前，昌都地区专门请重庆市有关单位对城区进行了科学合理的规划。

“规划中，昌都坝作为特色商贸及旅游接待片区，云南坝作为地区行政中心，马草坝作为文化体育片区，四川坝作为物流中心，各个坝区的功能定位进一步明确。”昌都地区住建局副局长霍映章说。在昌都重镇的打造中，不仅对旧城进行了规划，还部署了新区的开发。沿川藏、滇藏等国道、省道，昌都的新区开发包括农科所片区、达因卡片区、生格村片区、下加卡片区等6个片区，森林公园、高新技术园区、汽配城等被布局在这6个片区中。

作为商业中心的昌都坝在扎曲河和昂曲河的环抱中，是旧城改造工程的主战场。

在昌都镇胜利街，新建成的下穿隧道也即西藏首座城市下穿隧道内车来车往，川流不息。由于昌都被群山环绕，可用的平地不多，特别是处于两河交汇中心的昌都坝更是寸土寸金。改造前，交通拥堵现象非常严重，而且街道及周边建筑的风格迥异。规划中，当地针对这些问题作了修建下穿隧道和建筑要体现传统藏东康巴风格的决定。

“作为目前西藏惟一一条下穿隧道，它的总长度515米，全宽30多米，隧道上部为步行街和商业广场，隧道内为机动车干道双向4车道。它的建设，能有效缓解昌都中心城区的交通压力，方便车辆、行人的安全通行，同时能更好地将强巴林寺周边打造成具有浓郁民族特色和藏东特点的精品休闲旅游区域。”霍映章指着展板上的规划蓝图介绍说。在蓝图中，记者看到一个充满浓郁民族风情且具备现代化功能的商业广场。

在住建部门工作多年的昌都地区住建局局长美朗松布对藏东传统的建筑风格颇为熟稔。他说，旧城改造中为了体现藏东地域特色和康巴风格，在建筑物的外观装饰和色彩选择上，采用平挑大檐等技法，并使用蜜蜡、宝贝火焰等装饰物，保留了藏东建筑符号。“在某些地块，我们采用了康区服饰作为墙体装饰，昌蜀桥的外形，我们采用昌都传统晒粮食的粮架的形貌。”

在颇具藏东风格的昌庆街，我们遇到了做藏式旅游产品生意的顿珠。虽然旧城改造暂时影响了他的生意，但是他看到的是改造后昌都重新焕发的魅力。“我相信，改造好后会有更多游客到昌都旅游，我的生意会越来越好，生活质量也会越来越高。”顿珠对未来充满信心。

其美拥措一家在昌都镇生活了20多年，现住昌都坝上的幸福小区。房屋破旧、交通拥堵、常停水停电，是她对老城区的记忆。她对旧城改造充满期待，“希望旧城改造早日完工，让我们的昌都更美丽，生活更方便”。

昂曲河上，一座崭新的大桥正在建设者的手中一点点显露雏形。昌都地区住建局副局长霍映章介绍说，这座大桥投资4700多万元，全长102米，将被命名为“茶马桥”，因为昌都地区历史上曾是茶马古道上的重要一站。昌都镇作为昌都地区的中心城镇，由昌都坝、四川坝、云南坝、马草坝等组成。这座新修的大桥将把商业区昌都坝和行政中心云南坝连接在一起。

昌都镇周边有两条河流，桥自然很多。在主城区段，昂曲河上有4座桥，扎曲河上有2座桥。这些桥联通着各个坝子，也联系着城中人的生活，建桥成为了城市建设中必不可少的一部分。

沿昂曲河逆流而上，河畔集住宅和商用为一体的卧龙商业广场，也正在紧锣密鼓地建设中。

从昔日偏居一隅的小镇，到加快成为藏东经济中心，昌都城镇化进程全面提速，带来的是发展活力的全面迸发。

感受发展的力量

夏先清

地处深山峡谷的昌都，曾经是藏区最为繁华的地方之一，是西藏的东大门，茶马古道带给其最初的贸易和商业往来。但是，随着现代交通的日益发达，昌都的区位优势渐渐衰落了。为了重塑辉煌，当地领导班子提出了“强工重镇、带动两翼、东西发展、创建基地”的发展思路。突破瓶颈，走出大山，昌都地区渴望一个发展的春天。

在深山峡谷中如何发展？第一步要突破交通瓶颈。除了航空，昌都的陆路交通线也比较发达，国道214、国道318在这里汇聚。因此，昌都按照“提升国道、打通乡村、发展航空、争取铁路，破除昌都发展最大瓶颈”的工作思路，加快推进交通网络建设。以川藏、滇藏、青藏（玉树至昌都）等国省道公路干线为骨架，以省道303线、通县油路、农村公路和经济干线为重点，以航空为补充，打造城乡通达、地县通畅，连接川、青、滇边界地区和藏中地区的交通枢纽。如今，这幅发展蓝图正徐徐展开。

昌都人的身上有着使不完的劲儿，这是我们采访中的最深刻印象。距离昌都中心城镇最远的洛隆、边坝两县的通县油路正在紧锣密鼓地建设中，搭桥、铺路非常繁忙。

一直陪伴我们20多天的驾驶员王洪涛师傅让记者记忆犹新。他性格幽默开朗，是耿直豪爽的康巴汉子。“什么是康巴人，要靠勤劳富起来才算是康巴人。”他自豪地说。

走在昌都中心城镇昌都镇大街上，旧城改造正在如火如荼地进行。虽然改造工程给居民生活带来了暂时的不便，但昌都人更期待改造完成后的昌都新城。昌都人的观念正在发生变化。“昌都镇建好了，会带动周边的发展，我们需要一个中心城镇。”这是采访昌都镇市民常能听到的一句话。

在昌都县如意乡杜嘎村，村民洛松次仁正忙着在大棚里摘草莓。他是村里农牧民施工队的负责人，常年带领村民在外打工挣钱，爱人在家种大棚，他偶尔回来帮个忙，靠勤劳致富。“昌都发展得好，我们的生活才会更好。”洛松次仁说。昌都的发展与每一个昌都人息息相关，这已成为昌都人的共识。

与打破交通瓶颈相比，更重要的是强化当地人渴望走出大山的意识。昌都不仅要走出大山，还在积极融入成渝经济圈。川藏铁路、川藏电力联网，这些都是昌都人津津乐道并为之努力的大事。

昌都蕴藏着丰富的能源资源，如何科学利用好这些能源资源，是昌都人在发展中面临的又一课题。创建能源接续基地、有色金属基地是昌都打造藏东经济强区的现实需要，昌都人正向他们心中的目标迈进。

采访札记

利用资源形成优势

在昌都地区所在地昌都县昌都镇，扎曲河与昂曲河汇合形成了浩荡的澜沧江。澜沧江仅是流经昌都地区的其中一条江河，怒江、金沙江也从昌都的深山峡谷中蜿蜒而出。

因地处“三江流域”，昌都的水能资源非常丰富，昌都地区从深山峡谷中突围的其中一个举措，就是把水能资源转换为经济优势，合理有序地加以开发。西藏自治区党委常委、昌都地委书记罗布顿珠专程会见华能、华电等企业的高层领导，商讨加快电力开发的措施，提出了力争到“十二五”时期末昌都电力在建规模达到500万千瓦以上，初步建成国家西电东送接续能源基地的目标。

昌都地区的有色金属储量很大。当地确定了以玉龙铜矿为龙头，建立昌都有色金属基地的目标。

“我们打算将有色金属企业整合为一个市场化、现代化的战略联盟，不断延伸和优化有色金属产业链，培育和扶持一批具有竞争力的大企业或集团，建设有色金属产业基地。”昌都地区行署专员许成仓说。

在江达县玉龙镇，以玉龙铜矿生活基地为依托，一座新兴的高原小镇正在茁壮成长。超市、医院等配套生活设施的完善，来来往往的车流、物流，让玉龙镇飞速发展。位于澜沧江畔的雪花啤酒厂内，虽然是周末，工人们仍在包装生产线上忙碌着。

优势资源在带来资金、项目、技术的同时，也带来认识水平、思想观念、视野眼界的冲击，并深刻影响和改变着人们的生活方式。记者在昌都县如意乡温达村看到，一座座大棚透出盎然生机，内地的生产生活方式正逐渐传进大山深处。

在建中的西藏昌都镇西大桥

突破瓶颈 融入周边

记者到达昌都的那天，来邦达机场迎接我们的昌都地委宣传部工作人员说，当地有句笑话，“昌都人民欢迎您，邦达机场气死您”，这从一个侧面反映了昌都地区交通滞后的现状。

邦达机场位于高海拔地区，受高原天气及建设规模等因素影响，吞吐能力有限；川藏公路、滇藏公路也路况堪忧……“山门不开，百业不兴。”交通不便是制约昌都发展的首要瓶颈，而打破群山的围困、建设外通内畅的路网，自然成为昌都各项事业发展的基础性工作。

如今，昌都地区确定了以各县城所在地和公路沿线乡镇为重点的交通发展思路，正在以交通发展来推进小城镇建设，以城带乡，延伸城市化，吸纳农牧民向城镇转移，缩小城乡差距，并确立了这样一个目标：“力争到2015年城镇化率达到30%”。

一组数字反映出昌都交通建设的显著成就——仅2012年，昌都地区新建了11县农村公路93条，并继续实施着通县油路工程。

到洛隆县的303省道上尘土飞扬，施工人员正在加紧建设路基，同时为油路铺设做好原料准备工作。负责施工的西藏天顺路桥有限公司项目经理边巴次仁介绍，今年11月有望铺好路面。

到类乌齐县的路要翻山越岭，一边是悬崖，一边是山体，险象环生，有的地方甚至狭窄到仅容一车通行。这严重制约了类乌齐县的发展。

类乌齐县自然风光优美，气候宜人，有“小瑞士”之称，可就是因为交通的制约，没有得到应有的发展。县长任厚明告诉我们，类乌齐县将打通朱古拉山的隧道，使到达地区和邦达机场的时间和距离都大大缩短。“隧道通了，发展就更有盼头了！”任厚明说。

在采访中，我们处处感受到当地人对昌都发展的渴望，更感受到了昌都发展的速度。“5年任务3年完成”，这是罗布顿珠对昌都的要求。

“今年3月底，昌都已经开工了151个项目中的94个，固定资产投资与去年同期相比增长了4倍。为了保证5年任务3年完成，发改部门积极做好项目的前期及管理等工作。我们主动服务基层，加大项目衔接和落实，对于项目审批要求相关单位3个工作日内办结。”昌都地区发改委主任赵明介绍说。

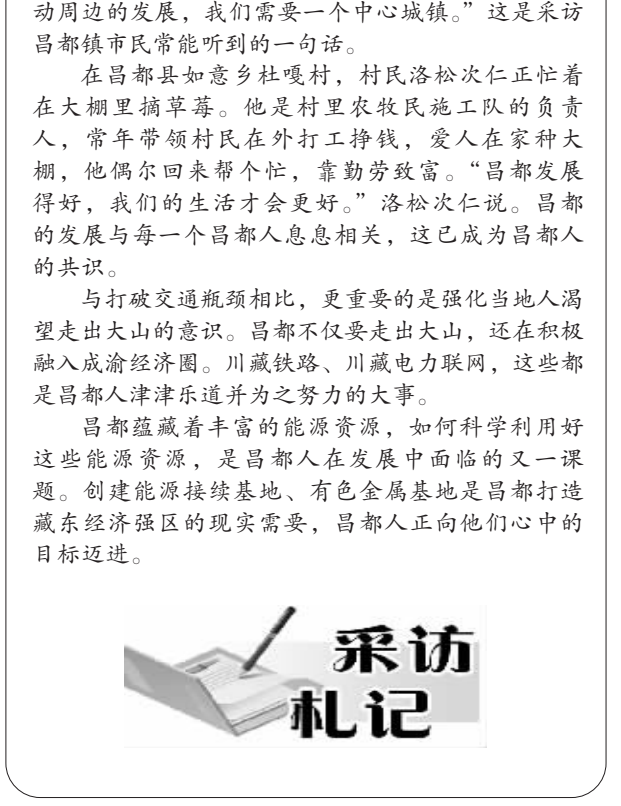
除了速度外，“融入”已成为昌都发展的关键词。

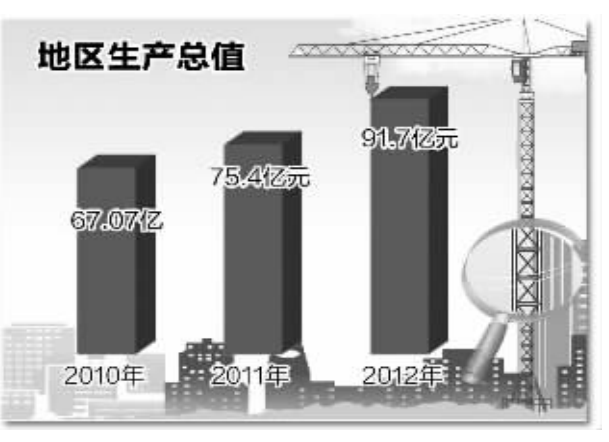
连接成渝经济圈和藏中经济圈，是昌都的独特优势。“东西发展，是指依托藏中经济圈政策优势，依靠中央和自治区党委政府扶持，融入藏中经济圈；依托成渝经济圈的资本、人才优势，融入成渝经济圈。”许成仓分析昌都的区位优势说。

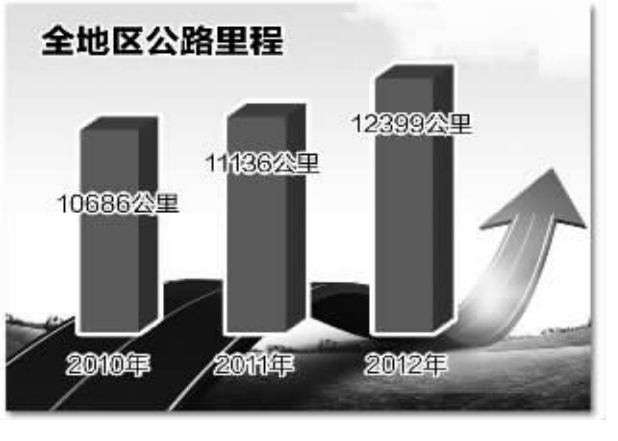
在许成仓的眼中，不仅有东西的发展，还有南北的发展。“昌都北有兰州、西宁，南有昆明、广西，我们要加强区域的经济协作，以经济为抓手统筹发展，让昌都走出去。”

未来5年，昌都地区将借助发展商贸物流业，加快城乡物流体系建设，加快商贸流通服务网络建设，建成综合性、枢纽型、现代化物流平台和商务区，形成连接成渝经济圈、藏中经济圈的大宗物资供应仓储中心和区域物流枢纽中心。

昌都地区干部群众已形成共识，全面加强区域合作，抢抓机遇，推进产业互补，实现资源共享，提升合作水平，为昌都发展注入不竭的动力。







本版编辑 王 晋 祝惠春
制图 夏 一