

雪域“天路”打开发展之门

——记青藏铁路通车10周年

本报记者 代玲

从西宁坐火车出发,穿越茫茫的无人区,翻越巍峨的唐古拉,行驶在世界之巅一路向西南便来到了拉萨。而带领我们走向雪域天堂的这条路就是青藏铁路。它不仅是一条铁路,更是一条经济线,将祖国内陆与地处边陲的西藏联系起来。它如钢铁巨龙一般横跨青藏高原,为青藏两地打开了发展的大门,插上了腾飞的翅膀

“尔来四万八千岁,不与秦塞通人烟。”这是李白笔下由于蜀道艰难而不与外界相连的情景。过去的青藏高原,由于路途险远,也曾一度偏安一隅,和我国内陆省份的联系较为困难。

10年前,青藏铁路建成通车,开辟了西藏现代铁路交通的新纪元,结束了雪域高原不通铁路的历史。青藏铁路不仅改变了西藏的交通格局,更是为西藏打开了一扇通向内陆市场乃至国际市场的大门,打通了发展中的“任督二脉”。

打破交通瓶颈

“青藏铁路从根本上改变了高原孤岛的封闭局面,有效降低了交通运输成本,对加快西藏经济社会发展、推动经济转型升级、打造西藏旅游升级版,增进民族团结和巩固边防作出了不可替代的贡献。”西藏自治区主席洛桑江村说。

以前,进出藏主要依靠以青藏、川藏公路为主的公路运输,而青藏铁路的通车,大大方便了西藏与内地的经贸往来。西藏的特色产品通过青藏铁路源源不断地走向内地市场,乃至国际市场。

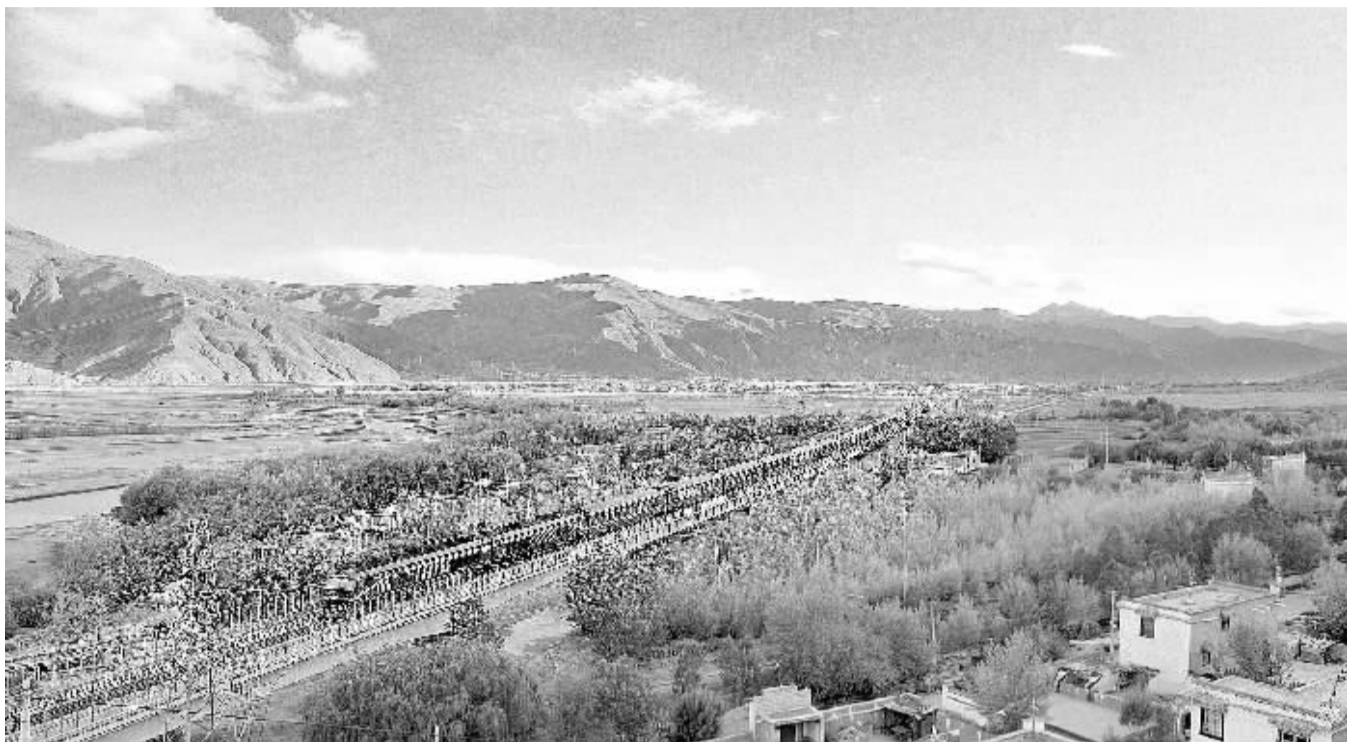
“二产抓重点”是西藏二产发展的思路,其中的一个重点就是天然饮用水产业。依托青藏铁路,以5100、珠峰冰川等为代表的西藏好水销往全国各地,甚至远销海外。西藏工业增加值从2005年17.48亿元增长到了2015年的69.88亿元,年均增长达到14.86%。其中天然饮用水产业功不可没。

天然饮用水产业的背后是以青藏铁路为依托的物流运输业发展。依托青藏铁路,那曲地区建成了占地8000亩的青藏铁路那曲物流中心工程,集仓储、运输、配送、流通、加工等为一体,是世界上海拔最高、国内一流水平的现代化综合物流基地。自2009年8月17日投入使用以来,对促进西藏尤其是藏北经济社会发展起到巨大推动作用。

那曲地区是西藏著名的牧区,世代以放牧为生的农牧民缺乏市场经济的观念,长期守着优质的牛羊肉而不能转化为经济优势。青藏铁路通车后,原来只能拿到路边卖的牛羊肉可以通过铁路运往内地了。由安多县雁石坪镇党委、镇政府牵头,当地建成了安多县雁石坪镇多玛绵羊养殖专业合作社,并打造多玛绵羊品牌,除了销往那曲地区及周边各县,还通过火车源源不断地供应区内外广阔的市場。

“10年来,青藏铁路最大限度地发挥了‘绿色引擎’和强大的辐射带动作用。”洛桑江村说。2015年西藏全区生产总值突破千亿元大关,增长11%,增速位居全国第一,是青藏铁路通车前的4倍。

10年来,青藏铁路不仅给西藏经济插上了腾飞的翅膀,更是给西藏农牧区发展带来了巨大商机和变化,各族群众



青藏铁路在“世界屋脊”安全运营10年来,围绕沿线的西宁、格尔木、拉萨、日喀则等城市,高原铁路不断向外延伸,正在逐步形成布局合理的铁路网。图为一列行驶在当雄与拉萨间的旅客列车。

的开放意识、市场意识、商品意识不断增强,铁路沿线群众不少都瞄准了青藏铁路的巨大潜力,纷纷吃上“铁路饭”。

10多年前,拉萨市堆龙德庆区羊达乡通嘎村还是一个小小村庄。现在,借助青藏铁路交通之便的区位优势,世代以农牧业为生的通嘎村人改变传统观念,走出家门,依托铁路货运站走上了发家致富的道路,人均收入已过万元。

“我们通过组建养殖、建筑、编织等农牧民专业合作社,不断开拓增收致富新渠道。”52岁的堆龙德庆区羊达乡通嘎村党支部书记阿琼介绍说。

打造旅游天堂

“这是一条神奇的天路,带我们走进人间天堂。”这是一首大家耳熟能详的歌曲。被称为“天路”的青藏铁路带领越来越多的人圆了进藏旅游的梦。

但青藏铁路通车前,四川的王红女士可从来没有奢望过到西藏旅游。虽然四川与西藏近在咫尺,但是高昂的旅行成本让她望而却步。而现在,王红已经坐着火车到过西藏3次了。青藏铁路降低了进藏旅行的交通成本,同时由于青藏铁路安全性更好、运能更大,为西藏旅游带来了“井喷式”的发展。

旺季,青藏铁路进藏的旅游列车达到6对以上,数千人通过青藏铁路来到雪域天堂。实现了与全国旅游大市场对接的同时,也使西藏成为世界级旅游品牌。

西藏自治区人大常委会副主任、西藏自治区发改委主任纪国刚认为,依托青藏铁路西藏旅游产业的良好前景和产业聚集效应的不断形成,西藏旅游产业

的支柱地位得到进一步巩固,对经济社会发展贡献逐步增大。

西藏旅游发展委员会的统计数据显示,2005年西藏接待游客总人数为180万人次,旅游收入19亿元。青藏铁路通车后,2015年西藏接待国内外游客突破2000万人次,旅游收入突破280亿元,占全区生产总值的27.5%。

青藏铁路强化了拉萨作为西藏旅游中心的地位,游客大规模增加使拉萨及周边地区旅游业快速发展。2015年拉萨接待游客为2005年的11倍,旅游总收入为10年前的13倍。

位于西藏东南部的林芝,依靠得天独厚的旅游资源,近年来生态旅游发展的势头强劲,生态旅游已成为主导产业,但林芝仍不满足现状,希望有更多游客走进林芝,正在紧锣密鼓建设中的拉萨至林芝铁路成为了林芝发展的期待。

“拉林铁路通车后,相信更多的游客将会走进林芝。我们的旅游产业将会进一步提升质量,起到更大的富民兴市的作用。”林芝市副市长肖鹤说。

伴随着青藏铁路的通车,西藏旅游总公司的发展也越来越好。“我们希望以后和铁路部门能更加密切地合作,为我们带来更多客流。”西藏旅游总公司党委书记刘一东说。

打通外贸通道

青藏铁路的开通也为西藏与青海、四川、云南、甘肃、陕西等省区的经济合作提供了良机。西藏由落后、封闭的省区变为我国西部地区对南亚地区开放的前沿。向东可融入“成渝经济圈”,向北

可融入“陕甘宁经济圈”,向西还可以通过公路铁路连接尼泊尔等周边国家。

今年5月,由兰州与西藏第二大城市日喀则合作发往尼泊尔加德满都的公铁联运国际班列正式开通启动。“青藏铁路不仅加强了西藏与全国经济的一体化,还作为我国西部重要的国际通道之一,打通与印度、尼泊尔等南亚国家的经贸通路,成为中国与南亚区域合作的支点。”中国铁道学会理事长、中国工程院院士孙永福说。

西藏与印度、尼泊尔等多个南亚国家接壤的区域优势和地缘优势已经显现,铁路相关设施的进一步发展更使西藏成为辐射我国西部、中部地区,通往印度洋、南亚的物流集散地。

围绕西藏自治区提出的“两纵两横、五出区、三出境”的干线铁路网总体思路和发展目标,对内应着力实施青藏铁路格拉段扩能改造工程,加快川藏铁路前期工作进度,力争“十三五”期间开工建设;对外应积极融入“一带一路”战略,参与“孟中印缅经济走廊”,推进“环喜马拉雅经济合作带”建设,发挥区位优势。

特别是青藏铁路的延长线,拉萨至日喀则铁路的通车更进一步将铁路运输的优势向西藏的中西部地区推进。“十三五”期间,西藏将开工建设川藏铁路雅安至林芝段、日喀则至吉隆铁路、日喀则至亚东铁路等,预计新建铁路里程约2000公里,铁路建设总投资约1600亿元。同时,开展滇藏、新藏铁路前期研究。以青藏铁路大动脉为主,西藏区内将初步形成铁路交通网,促进区域内的人财物流通,形成新的经济增长点。

前几年有一本畅销书《世界是平的》,书中主要的观点是随着科技发展和全球贸易化的进行,“世界正被抹平”。其实铁路也有这样的功能,安全运营10周年的青藏铁路正在把亘古不变的雪域高原“拉平”。

没有铁路之前,青藏高原就像一个“孤岛”,常人难去,物资难进,“高高在上”又闭塞落后。而青藏铁路的开通,彻底改变了这一局面。

一条铁路缩短了时空距离,让青藏高原变得“触手可及”。铁路让西藏节省了时间,平缓的运输方式还大大缓解了内地游客上高原的不适反应,使青藏高原独特的雪域风光、民俗风情、生态景观被更多的国内外游客所领略,极大地促进了青藏高原旅游业的发展以及青藏两省区文化的繁荣发展和对外交流。

不只是旅游,青藏铁路极大地改善了西藏自治区的对外交通条件,促进了青藏高原与内地之间的联系沟通,给西藏实施的“特色经济发展战略”“可持续发展战略”和青海大力实施的“一轴一带四区”发展战略带来了强大动力。

10年来,青藏铁路向西藏运送游客增长10倍,实现旅游收入增长14倍,招商引资增长37倍,GDP增长3倍,城乡居民人均可支配收入增长2.6倍。

一条铁路“抹平”了意识差异,改善了高原百姓的生活。10年来,青藏铁路在为青海和西藏农牧区发展带来了巨大商机和变化的同时,也促使各族群众的开放意识、市场意识、商品意识不断增强。过去祖祖辈辈依赖种植青稞、饲养牛羊等传统农牧业吃饭的沿线农牧民,纷纷转变观念,放下“牧鞭”,走出“草原”,跨出“农门”,从事新的特色优势产业。兴办藏家宾馆餐厅、经营民族工艺品商店、开设藏药藏香厂、开办藏猪藏鸡养殖场,让老百姓创业致富的路子越走越宽,带动了沿线农牧民群众增收致富。

更多藏族孩子也开始走出高原,到内地读书上学,把新的知识理念、生活方式带回到高原,让高原不再封闭,高原百姓的生活方式和生活水平正逐步向内地看齐。

一条铁路打破了地理“瓶颈”,让西部高原加速融入“一带一路”战略,为未来发展打下了坚实基础。中国提出的“一带一路”的战略实施必须要以交通条件的改善,尤其是铁路建设与运输规模的扩大为前提。青藏铁路的通车运营,极大地提高了青海和西藏对内对外开放的水平,大大增强了青藏两省区与周边国家和地区的联系,由原来的封闭地区变为祖国西南改革开放的前沿阵地之一,正在形成对内对外开放的新格局。

年运30万吨天然饮用水

中铁快运与西藏水协签订物流协议

本报讯 记者齐慧、通讯员解筱文报道:在青藏铁路通车10周年之际,中铁快运公司与西藏自治区天然饮用水行业协会正式签订了年发运30万吨矿泉水,向全国39个站点提供“门到门”和“库到库”运输的服务协议,西藏天然饮用水项目已纳入铁路物流总包“10+N”重点项目。该协议的签订是铁路服务西藏经济社会发展的又一重要成果。

几年来,中铁快运公司与青藏铁路公司紧密协作,累计承运约20多万吨5100矿泉水,把青藏高原特色产品送到全国各地,带动了当地经济社会发展。如今,西藏天然饮用水产品种类日益丰富多样,已有5100、卓玛泉等天然饮用水生产企业28家,产量40多万吨,初步形成覆盖高中低端的高原天然饮用水产品体系。按照西藏自治区发展规划要求,“十三五”期间,西藏将立足高原丰富的水资源,力争用3至5年打造年产500万吨、总产值400亿元以上的天然饮用水产业,建成全国天然饮用水重要供应地。

征服世界铁路最高点

——记西藏自治区劳动模范获得者李正士

本报记者 齐慧 通讯员 伍振



建设者风采

6月的“藏江南”林芝,草绿水清,天蓝云淡,一派迷人风光。中国铁建十八局拉(萨)林(芝)铁路项目指挥长李正士眼中欣赏着景色,头脑中却闪现着在青藏铁路拉(萨)格(尔木)段6年奋战的场景。

氧气不及内地的一半,昼夜最大温差超过40摄氏度,方圆百里不见人家……唐古拉山有着“生命禁区”之称。时任中国铁建十八局青藏铁路副指挥的李正士介绍,他们的管段就位于唐古拉山越岭地段和羌塘自然保护区,线路总长80公里,平均海拔近5000米。其中,唐古拉山越岭段最高点海拔5072米,是世界铁路的海拔最高点。

在青藏铁路和李正士有过接触的人,都知道他“眼睛里不揉沙子”。有一次,一个项目部偷偷将几车没有筛分的片石拉上了路基,导致粒径超标。李正士得知后

立即赶往工地,把该项目负责人叫到现场,勒令停工,并按要求把不合格片石清出路基500米以外。“我们就在路基上挑选不行吗?这样可以节省点时间。”该负责人见状十分着急。但李正士不为所动,安排人员盯在现场,直到不合格片石全部清出路基才允许开工。从那以后,不合格片石再也未在路基上出现过。

在保证工程质量的情况下,能节省就节省,也是李正士的作风。

通风片石路基需要铺一层20厘米厚的中粗砂做为反滤层,如采用拌合混凝土的河砂则成本太高;如采用河道里的砂子直接过筛使用,由于含泥量太大,二次冲洗也会增加成本。一次偶然的机会,途经碎石场的李正士突发奇想,想尝试用石粉替代河砂。于是,他带着技术人员反复试验得出结论,处理后的废料石粉完全符合粗砂的质量要求。这一招“变废为宝”极大降低了工

程成本。

6年的高原奉献,李正士把身心全部交给了桥梁和路基,轮流倒班、通宵达旦是家常便饭;6年的高原生涯,强烈的紫外线加上凛冽的寒风,让李正士的脸因蜕皮而变得黑亮,差点连家人都认不出他的相貌。

正是这种付出,让李正士和中国铁建十八局集团的建设者们,在收获成绩的同时也收获了荣誉。他们承建的“青藏铁路工程”被授予国家科技进步奖特等奖。所在的集体被国务院国资委、原铁道部、团中央联合授予“国家重点工程青年贡献奖”……他们让青藏铁路成功跨越“地球第三极”,把丰碑树在世界铁路最高点。

是什么信念在鼓舞着他?李正士说,应该是建设世界一流高原铁路的责任感、光荣感、使命感!现在,他正带领将士在拉林铁路日夜鏖战,他们决心用青藏铁路精神,再创佳绩。



中国铁建十八局集团青藏铁路建设者正在研究草皮移植方案。



中铁十八局集团的铁路工人正在青藏铁路唐古拉山工地施工。

线路最长的高原铁路

青藏铁路是世界最长的高原铁路,青藏铁路由西宁至格尔木段和格尔木至拉萨段合成,全长1956公里

海拔最高的高原铁路

青藏铁路穿越海拔4000米以上地段达900公里,最高点为海拔5072米的唐古拉山山口,被誉为“离天最近的铁路”

穿越冻土里程最长

青藏铁路是世界上穿越冻土区里程最长的高原铁路,铁路穿越多年连续冻土区里程达550公里

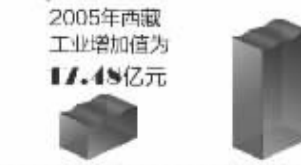
创高原铁路最高时速

青藏铁路建成通车后,列车在冻土地段行驶时速度将达到100公里,这是目前火车在世界高原冻土铁路上的最高时速

海拔最高的火车站

青藏铁路唐古拉山车站地处青藏高原腹地,海拔5068米,距离拉萨约600公里。唐古拉山车站属于客货两用综合车站,是青藏铁路全线海拔最高处的中间站,同时也是世界上海拔最高的火车站

西藏工业增加值



2005年西藏接待游客总人数为



2005年西藏接待游客总人数为

