



# 奋斗百年路 启航新征程



## 世界屋脊架金桥



青藏铁路通车运营以来,十分注重沿线的植被养护。图为铁路周边的羊群在悠闲地吃草。

谢影摄

### 奇迹是如何创造的

齐慧

2006年7月1日,青藏铁路全线开通运营,这是世界铁路史上的奇迹,是高原上的奇迹,也是中国人自己创造的奇迹。

这个奇迹为什么能实现?首先得益于中国共产党人的为民情怀和奋斗精神。自成立以来,中国共产党始终以人民为中心,把人民利益作为一切工作的根本出发点和落脚点,艰苦奋斗,顽强拼搏,爆发出无穷的潜力,攻克了数不清的难关,创造出了无数的人间奇迹。

上世纪50年代,川藏公路、青藏公路等涉藏重点工程相继建成,对推动西藏实现社会制度历史性跨越、经济社会快速发展,对巩固西南边疆、促进民族团结进步发挥了十分重要的作用。在建设和养护公路的过程中,形成和发扬了一不怕苦、二不怕死,顽强拼搏、甘当路石,军民一家、民族团结的“两路”精神。

在青藏铁路建设过程中,十几万建设大军,正是秉承着“挑战极限 勇创一流”的青藏铁路精神,克服了高原缺氧、气候严寒、风沙漫天等一系列困难,在高原上铸成了一条钢铁通道。同时,技术的进步也发挥了重要作用。

早在“两路”修建完成后不久,青藏铁路就被列入议事日程,分别于1956年和1974年两次展开勘测和会战。但由于高原、冻土两大难题无法解决,两次尝试均未能成功。

2000年11月,党中央决定修建青藏铁路。这一次,凭借国力的提升和铁路建设水平的增强,攻克了高原、冻土等一大批技术难关,终于成功圆了高原的铁路梦。仅使用旋挖钻机一项,其速度就是原先使用冲击钻机成孔速度的93倍,极大地加快了基础施工进度。医疗技术的进步更是大大降低了高原病的发生,保护了建设者的生命健康。

当前,我们正处在实现中华民族伟大复兴的关键时期,全面建设社会主义现代化国家新征程已经开启。面向未来,我们还有许多困难要克服,有许多问题要解决。一方面,科技进步为我们进一步发展打下了良好的基础,为攻克难关提供了更好的凭借。我们要更好利用现有的技术优势并创造更多的技术优势。另一方面,我们要继续发扬百年来中国共产党培育形成的一系列彰显民族精神、体现时代要求、凝聚各方力量的精神文化,振奋起全民族的“精气神”,用精神托举梦想,引领发展。

承载光荣与梦想,雪域高原写传奇。2006年7月1日,经过13万名建设者5年艰苦卓绝的奋战,克服了“多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱”三大世界性难题,举世瞩目的青藏铁路全线通车运营,创造了线路最长、海拔最高、速度最快等多项世界第一。

这条“世界屋脊上的钢铁大道”的建成,结束了西藏不通铁路的历史,被沿线各族人民群众誉为经济线、团结线、生态线、幸福线,架起了“世界屋脊”通向世界的“金桥”。

#### 那是一条神奇的天路

2005年,一首《天路》在全国广为传唱。“那是一条神奇的天路,把人间温暖送到边疆,从此山不再高路不再漫长……”彼时,青藏铁路离全线通车运营还有一年多时间。歌曲唱出了西藏人民对铁路的渴望,也赞扬了铁路建设者作出的艰辛努力。

青藏高原交通闭塞,虽然上世纪50年代川藏、青藏公路建成,但公路运力小,还经常受到地质灾害的影响。西藏仍需要有一条大运量的铁路与外界连接。

然而,修建高原高铁,不仅国内没有经验,在世界上也是难题。而青藏铁路,还是世界上海拔最高、线路最长的高原铁路,“多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱”三大世界性难题,让它被媒体喻为“有史以来最困难的铁路工程项目”。

814公里的青藏铁路西宁至格尔木段工程修建,先后历时21年。其中,瓶颈性工程——全长4.01公里的老关角隧道,由于受当时艰苦自然环境和施工技术条件等因素制约,几度停工,1982年才正式通车。格拉段也经历两次“下马”,2001年又开工重建。

为把青藏铁路建成世界一流的高原铁路,原铁道部和各参建单位坚持走中国特色自主创新道路,在攻克“三大难题”方面取得重要进展。

为解决多年冻土冬天冻胀夏天融沉的工程难题,铁路建设者坚持科研试验先行,创新了片石气冷路基、碎石(片石)护坡护道路基等一整套主动降温工程措施,提升了多年冻土铁路工程建设质量。

为确保建设者的生命健康,铁路部门在建设过程中确立了严格的卫生保障制度和科学的卫生保障体系。原铁道部在格尔木建立了全路第一个高原病防治中心,在全线建立起三级医疗保障体系。

为最大限度减少对生态环境的影响,青藏铁路在中国铁路工程建设史上首次建立了环境监理制度,为

野生动物修建了迁徙通道,进行了植被恢复与再造科学实验,并在工程中实施。

#### 从单条铁路到路网成型

7月,青藏铁路将迎来全线通车运营15周年。15年来,青藏高原铁路建设实现了快速发展。特别是党的十八大以来,面对青海和西藏区域内日益增长的运输需求,党中央、国务院从加快青藏两省区经济社会发展的战略大局出发,不断加大中西部铁路建设的投资力度,将铁路建设的重点向中西部地区转移。

2014年,拉日铁路通车运营,彻底改变了西藏西南部地区单一依靠公路运输的局面,将拉萨与日喀则两个西藏最大的城市连在一起,时间由公路运输的6个小时,缩短为铁路运输的2小时47分钟。

2019年12月敦煌铁路通车,与兰青铁路、兰新铁路、青藏铁路串联成我国西北地区的首条环形铁路网,与格库铁路相交汇成为西北通向中亚的第二条国际大通道,串起新疆、甘肃、青海、西藏四省区,填补了这一区域的路网空白,彻底改变了新疆、西藏乃至中亚国家之间铁路运输迂回绕行的历史。

今年7月1日前,我国自主研发的复兴号高原内电双源动力集中动车组将开进西藏、开到拉萨。待拉林铁路通车后,西藏铁路网将实现从内燃时代向电气化时代的跨越。

15年间,围绕西宁、格尔木、拉萨等中心城市,高原铁路不断向外延伸,正在逐步形成布局合理的铁路网。青海和西藏由原来的封闭地区正在变为祖国西部改革开放的前沿阵地之一,形成了“人尽其行、货畅其流”对内对外开放的新通道。

#### 用好造福人民的幸福路

青藏铁路不仅是一条重要交通线,更是一条造福各族人民的幸福路。

今年35岁的藏族职工普桑,在2006年青藏铁路全线开通运营时就来到了青藏铁路,10余年时间一直坚守在海拔超过4600米的地方。

靠着党的好政策,出生于日喀则牧区的普桑初中毕业后,考取了武汉铁路职业技术学院,成为一名享受学费全免的青藏铁路定向委培生。如今,普桑已经从稚嫩小伙子成长为工区的“领头雁”,不仅在拉萨买了

房,还把住在牧区的父母接到城里,过上现代化生活。

“没有青藏铁路,就不会有我们企业的今天。”中盐青海昆仑碱业有限公司销售总监刘丽说。该企业投资28.8亿元,于2009年开工建设,依托青藏铁路,2017年纯碱生产能力达138.19万吨,实现销售收入3.3亿元。

青藏铁路通车运营,打破了长期制约经济发展的交通瓶颈,极大改善了对外交通条件,沿着铁路线形成了青海发展的强劲经济带。能源产业、化工产业等得到快速发展,以盐化、石化为支柱的优势产业和工业格局基本形成,引领着柴达木循环经济走向深入,使青海迅速“蹿红”成为西部新的经济高地。

青藏铁路全线开通运营以来到去年12月,青藏集团公司累计运送货物6.16亿吨,累计运送旅客2.58亿人次,进藏旅游收入由2005年的19.4亿元增加到2019年的559亿元。

兰新高铁开通前,青海门源县的张吉富常年带着亲戚邻居在外干一些房建类的工程。“兰新高铁圆了我在家乡创业的梦想!”2015年,张吉富投资建设的集美食、住宿、购物于一体的西部商贸城开张。“我会再扩大投资,填补门源旅游旺季服务不足的短板!”张吉富脸上洋溢着喜悦。

在给孩子辅导课时,普桑格外注重教6岁的儿子学汉语。“我想让他从小就能讲流利的汉语。”普桑动情地说:“青藏铁路的开通,让西藏和内地更紧密地连在一起,它会带动我们朝着更加光明富裕的道路走去!”



青藏集团公司西宁供电段哈尔盖接触网工区职工冒雪工作。

周贺摄

### 刻写在心中的丰碑

中铁十四局二级项目经理兼南京扬子江项目负责人 孔德芒

每次遇到困难,我都会翻看青藏铁路修建时的照片,告诉自己,只要不放弃,总会有办法。可以说,青藏铁路成为我的精神支柱,支撑着我从一名技术员成长为项目负责人。

2001年,我加入中铁十四局三公司,主动报名参加了青藏铁路建设,一直坚持到2005年完成现场竣工验收和竣工资料验收。

刚到青藏铁路施工现场,我真正见识了“六月飞雪”的场景,远处的昆仑山玉珠峰上飘着白雪,融化的雪水流淌在三岔河中。我在冰冷的河水中拿着铁锹进行围堰施工,虽然穿着雨靴,脚还是冻得抽筋。

在海拔近4000米的高原,缺氧、干燥、风沙一直困扰着我们。一位年轻学员看到乒乓球台,兴奋地拿起球拍就打,几分钟后就头痛欲裂,躺在床上爬不起来了。我暴露在衣服

外面的皮肤皴裂,一层层掉皮,尤其是嘴唇持续干裂流血,留下一道明显的口子。这些都是青藏铁路对我的锤炼。

地处河谷的三岔河最大风力可达八级,每天醒来,帐篷里、被子上、脸上都是沙子,洗把脸,拍拍土,没有一个人退缩,拿起工具又走向现场。我们只想青藏铁路早日完工。

在青藏铁路的历练,为我的成长打下基础。项目后期,人员陆续调离。我作为技术员,白天盯现场施工,晚上做资料整理,还兼职计划工作。这段时期的锻炼,让我精通了技术和成本工作。后来我担任计划部长、项目经理等职务,都得心应手。

2006年7月1日,青藏铁路正式通车,现场近万名建设者热泪盈眶……虽然我没有亲眼见证青藏铁路通车,但我将自己的订婚日

期选在了这一天,作为永久的纪念。

在做竣工资料时,我申请购买了扫描仪和硬盘,将很多胶卷冲洗的照片,扫描成电子版留存下来,我想为青藏铁路尽可能多作一些贡献。

20年过去了,青藏铁路精神一直在企业传承着。有一年,在南京扬子江大道项目施工时,我们遇到了长江漫滩涌沙,如果不及及时处理,很可能造成路面塌陷。大家顾不上多想,自发组成“堵漏突击队”,戴着胶皮手套,将速干水泥拌和好,一捧捧堵在涌沙点。

我为参与了青藏铁路建设,由衷感到自豪,会永远铭记过程中的点点滴滴。它珍藏在我的心中,鼓励着我,不抛弃、不放弃,勇往直前!

#### 亲历者说

2020年10月1日,在Z6801次列车上,乘务人员和旅客共度佳节。

曹姬钰摄