

今年是青藏铁路全线通车20周年。1956公里的路程，穿越多年冻土，翻越昆仑山脉，跨过雪域高原……20载驰骋不息，这条“天路”不仅彻底结束了西藏不通铁路的历史，更成为连接高原与内地、促进物产流通、加速区域发展的核心大动脉，重塑着雪域高原的发展面貌。

可可西里、羌塘草原无人区、唐古拉山……千万年来，这片土地保持着寂静。2006年7月1日，一声汽笛划破长空，火车开进了拉萨。那一刻，高原沸腾了。

青藏铁路，是世界平均海拔最高、线路最长的高原铁路，创造了铁路建设史上的中国奇迹。它将青藏高原与远方紧密相连，深刻改变了这片壮美大地的经济社会面貌。20年间，列车在呼啸的寒风中平稳驶过世界铁路海拔最高点，上亿吨货物通过这条钢铁巨龙流动。

青藏铁路给高原带来了什么？铁路与高原如何双向成就、相互塑造？记者沿着这条“天路”从西宁到拉萨，透过一个个细节探访雪域高原发展变化新图景。

让沉睡的资源醒来

西宁火车站内，人潮涌动，复兴号动车组在站台间往来穿梭；拉萨站内，旅游专列缓缓停靠，来自全国各地的游客开启高原之旅……从西宁到拉萨，一条天路联通高原与内地，成为促进物产流通、驱动产业生长、加速区域发展的大动脉。拉萨西站铁路货场负责人吴昊告诉记者，一组数据：青藏铁路通车当年，通过铁路运输进藏物资34万吨，出藏物资仅2.1万吨，比例达16.2∶1。而去年，进藏物资690.8万吨，出藏物资140.5万吨，比例缩小至4.9∶1。

20年间，西藏不再只是物资输入地，当地特产沿着铁路批量走向全国，发展活力和潜力被进一步激活。

这离不开铁路物流的改革升级。在位于青海省西宁市的双寨铁路物流基地，正面吊和叉车来回作业，装卸工作繁忙有序。今年1月，该物流基地升级为青海省唯一的铁路二级物流基地，每天开行1列进藏货物班列；年装卸能力从300万吨提升至500万吨，货物存储面积达10.4万平方米，可满足396辆车辆同时作业。青藏铁路物流中心党委副书记沈文举说：“集散能力实现了质的飞跃。”

除了集散能力的提升，还有业务结构的优化。在拉萨西站货场站台，一辆辆小汽车排队等待被装上火车。去年，铁路开行小汽车“客车化”班列，助力出藏汽车“坐火车”托运业务发展。截至目前，拉萨西站累计承运出藏小汽车超6000辆。今年迎来旅游旺季，日均装车量稳步提升，大量游客选择“火车载人、铁路运车”的新出行方式。来自成都的自驾游客杨志杰饱览西藏的大美风光后，选择通过铁路将爱车托运回成都。他说：“铁路托运采用封闭车厢，运行平稳，既安全又经济。”

“这项业务是铁路主动适配高原文旅产业发展的民生考量。”中国铁路青藏集团有限公司总经理郭宏伟说，小汽车班列盘活了闲置货运运力，填补自驾返程运输市场空白，降低游客出行成本与安全风险，同时拉动拉萨西站铁路货场货运增量，培育物流业务全新增长极，实现游客、企业和地方文旅三方共赢。

铁路给高原发展按下了“快进键”。“越来越多西藏特产通过铁路运送了出去，我们很骄傲。”拉萨西站站台上，日喀则市南木林县居民罗布开着叉车装卸货物。他在这里工作了13年，见证货场的变化。曾经，货场周边是连片农田土路；如今，这里集聚了50多家物流企业，货车往来不息。

青藏铁路不仅降低了物流成本，也促进了人员流动和经济要素的高效配置。“十四五”期间，青藏铁路累计运送进出藏旅客超1228万人次，“坐着火车游西藏”成为热门旅游方式。“旅游专列将青藏高原的雪山湖泊、森林峡谷、乡村牧场和人文景观串珠成链，不仅让国内外游客收获独特丰富的高原旅行



游客在青藏铁路开心岭站拍照打卡。

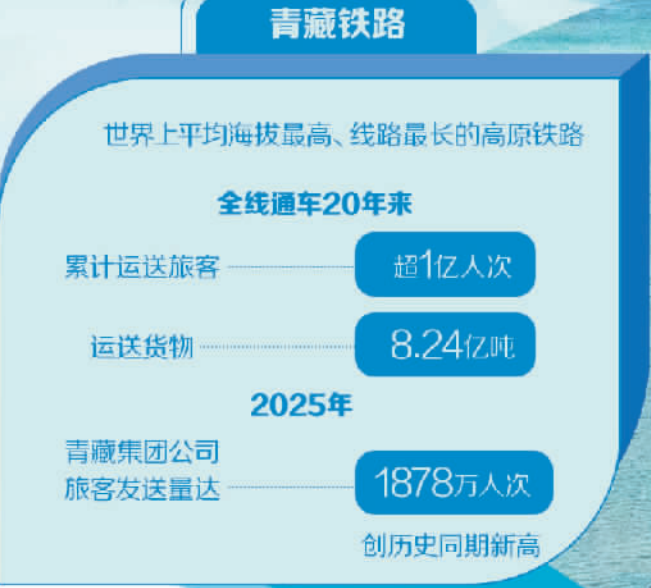
赵邦英摄

天路长歌

本报记者 代玲 石晶 贺建明 拓兆兵



列车行驶在青藏铁路上。 罗春晓摄



体验，还带动沿线观光、餐饮、住宿、文创等产业全面繁荣。”中国铁路青藏集团有限公司副总经理祝宏宾说。

青海省文化和旅游厅产业处主任科员王冰介绍，2025年，青海省文旅厅联合青藏集团公司开行旅游列车129列，服务游客超3万人次。今年上半年，旅游列车旅客发送量同比增幅达22.2%。

铁路打破了高原交通壁垒，对区域经济发展起到重要支撑作用。那曲市安多县是青藏铁路进入西藏后的首个县城。这里海拔超过4700米，想招商引资谈何容易。安多县发展改革委副主任魏俊俊说，得益于青藏铁路，安多成为藏北重要物流中转点，单一游牧经济被打破，文旅、清洁能源、现代服务业等产业蓬勃发展。

在安多县政府所在地帕那镇东部，西藏开投安多土硕100兆瓦光热+800兆瓦光伏一体化项目正在建设中，计划于今年10月并网发电，年均发电量可达2.6亿千瓦时。现场管理人员杜骏说，项目的部分建材就是通过青藏铁路运输而来。

20年来，青藏铁路把高原的物产送出去，把全国的人流引进来。2006年，西藏GDP仅290.05亿元，2025年突破3000亿元，“十四五”时期年均增速达6.3%。西藏大学工学院副院长、教授程刚认为，铁路运输受气候和自然条件影响较小，在高原环境下稳定可靠。青藏铁路的建成运营完善了西藏综合运输体系，助力西藏“五城三小时”经济圈建设。

一条铁路，让沉睡的资源醒来，让发展的底气厚重起来。它不只是一条连通雪域高原与内地的交通干线，更是打通经济循环、撬动区域发展、赋能民生改善的关键纽带。

因为有人需要它

如果说发展之变是青藏铁路的“硬核”叙事，那么民生之变就是青藏铁路最动人的温情记忆。

安多县雁石坪镇，海拔4700多米，是藏北草原上一个几千人的小镇。2006年铁路通车时，车站就建在这里，火车如呼啸而过，从未停靠。原来，那时它只是一座无人值守的会让站，是铁路上用于列车会让、越行的技术作业站，不具备客运功能。周边牧民守着咫尺天路，仍深陷出行困境，去最近的安多县城需要翻越唐古拉山垭口，单程四五个小时。家住雁石坪镇的拉巴次仁对记者说，那时他每天看着火车从家门口经过，却上不了火车。

就在去年，19年“过站不停”的历史终于结束了。随着周边乡镇发展、人口集聚、出行需求持续增长，铁路部门决定将雁石坪由会让站改造为乘降所。2025年12月11日，雁石坪乘降所正式开通客运业务，每天两趟车——Z9817次停4分钟，Z9818次停2分钟。6分钟的“天路之约”，让雁石坪及周边乡镇上万名牧民在家门口坐上了

火车。如今拉巴次仁坐火车去县里仅需2个多小时

时，他说：“雁石坪人19年的盼望终于实现了。”

一停一靠，满足的远不只是出行需求。雁石坪镇多玛绵羊养殖专业合作社法人多巴登说，“我们可以坐着火车将畜牧产品卖到更远的地方”。雁石坪镇副镇长冯一凡告诉记者，车站开通激活了乡村发展动能，农产品销售渠道更加多元，农牧民收入不断提高，就医、就学、出行都方便多了。

雁石坪的变化，勾勒出青藏铁路民生改善的独特逻辑——不追求一步到位，而是随着群众需求增长，一步步延伸、一站站停靠。雁石坪站设计客流不足5万人次，收回建设成本遥遥无期，但车站还是开通了，因为有人需要它。

铁路改变的不仅是偏远小镇的出行，还有一代人的命运轨迹。那曲大学生次仁达杰对此感触尤深。2012年，他第一次坐上火车，沿着青藏铁路离开家乡求学。2015年，他又坐着火车返乡创业。他与科研机构合作研发出牦牛骨钙咀嚼片等产品，还带领当地牧民制作牦牛皮烫画。2025年底，他带着产品前往欧洲五国参展。“青藏铁路不仅把我送出去读书，又把我接回来创业。没有这条路，我走不远，也回不来。”次仁达杰说。

沿着青藏铁路一路向东南，西藏的第三条铁路——拉林铁路也已通车运营5周年了。西藏山南市加查县热果村党支部书记边玛德吉记得，拉林铁路通车前，村民们往返山南、拉萨只能绕行那条令人胆战心惊的傍山险路，一侧是悬崖峭壁，一侧是汹涌的雅鲁藏布江。如今，村庄到加查火车站仅7公里。

冬虫夏草和千年核桃林是热果村特色资源，过去，收购价被压得很低。铁路通车后，村民坐着火车把产品送到更大的市场。乘着动车的东风，7户村民陆续开办民宿，收入显著提升。

从藏北草原的会让站到藏东南的动车组，铁路联通的不只是一个个地点，更是一个人的过去与未来，一个家庭的希望与收获，一个地区的发展与活力。20年来，青藏铁路累计运送进出藏学生超450万人次。牧区的孩子第一次坐上火车离开高原求学，农牧民第一次坐火车进城看病、打工、探亲……每一次出行，都意味着一种新的可能。

生灵繁衍 冻土无恙

32岁的次仁桑珠是安多县扎仁镇人。他至今记得20年前青藏铁路通车的场景，他和小伙伴爬上山坡，远眺火车驶过，“离火车更近一点”的愿望从此便在少年心中扎下了根。他16岁成为护路队员，如今已是青藏铁路通天河护路大队队长。

他所管护的40公里沿线有2个野生动物通道。“每次巡逻，救助沿线的野生动物是我们的任务之一。”次仁桑珠说，“火车刚开通时，我们要引导野生动物进入铁路桥下预留的通道。现在，动物们自己都会走了。”

青藏铁路通车前，人们担心修铁路会破坏生态。20年后，火车穿越茫茫无人区，透过车窗便能望见成群结队的藏羚羊、藏野驴漫步。铁路全线33处野生动物通道，保障动物迁徙繁殖，人与自然和谐共生成为天路上一道流动的风景。

和谐背后，是20年的精心守护。20年间，青藏铁路累计投入环保专项资金2.71亿元。2015年格拉段扩能改造，为规避车站车流对迁徙通道的干扰，铁路部门额外投入1376万元资金，将可可西里会让站北移8.8公里，主动牺牲一对列车通行运力，只为守护高原生灵的迁徙之路。

“一边是运输效益，一边是生态保护，当时很难取舍。但生态长远发展重于经济效益，为野生动物生命通道让步，为子孙后代留住良好生态，这笔账怎么算都不亏。”青藏集团公司计划统计部规划基建科科长王卫民说。

青藏铁路冻土区长达550公里，37136根热棒静静矗立。“当路基温度上升时，液态氨会受热汽化，上升到热棒上端就通过赤片散热，冷却液化后又沉回棒底。”青藏集团公司格尔木工务段秀水河工区工长李永林说，他在青藏铁路格拉段已工作整整20年，沿线最冷、海拔最高的地方都留下过脚印。

“扎根高原养护铁路20年，我们算是摸透了冻土的脾气，也摸索出一套系统治理铁路病害、保护冻土的方法。”李永林说，“目前，青藏铁路列车在冻土区可达时速100公里。每当看到火车安全飞驶过自己养护的冻土路段，内心就无比自豪。”

20年来，铁路部门持续推进设备技术迭代，搭建北斗遥感智能运维体系。青藏铁路3000余处全线监测摄像头、182个冻土监测点位、52处大风预警站点实时传输数据，实现千里调度中心远程管控、无人值守站点智能故障处置。

在运营方面，青藏铁路也创造着历史。青藏集团公司调度副主任杨敏炯告诉记者，我国自主研发的多种行车设备稳定性强、安全可靠性强，能够适应低温低氧环境，高原铁路成套运维技术达到国际领先水平。

保护是为了不变差，修复则是为了变更好。列车驶出安多站，沿线可见一道道石头墙插在裸露的土地上，“石方格”治理流沙的方法在青藏铁路沿线被广泛运用。青藏集团公司按照“远阻、中截、近固”思路，累计完成沿线上千公里绿化，

调查手记

高原上的钢铁守护者

拓兆兵

皑皑的雪山，长长的列车……深入青藏铁路沿线采访，记者感受到高原群众满满的幸福感。

作为世界上平均海拔最高、线路最长的高原铁路，青藏铁路通车20年来始终保持安全畅通。与此同时，区域路网布局日益完善，高原铁路科技创新与装备升级不断推进，生态环境保护成效显著。这条钢铁大动脉以实际行动诠释着“人民铁路为人民”的初心。

从民生角度看，高原出行，铁路是最可靠、最安全的保障。青藏铁路将服务触角延伸到偏远牧区，让群众出行更便捷，20年来累计运送旅客超1亿人次。去年，青藏集团公司旅客发送量达1878万人次，创历史同期新高。如今，人们可以从拉萨坐火车到达全国各地，铁路沿线群众福祉显著提升。

从发展角度看，铁路通，百业兴。青藏铁路不仅是交通方式的变革，更是产业发展的

催化剂、经济增长的新引擎，一条“天路”让物流血脉畅通无阻，让高原好物走向更广阔的市场。20年来，青藏铁路运输货物8亿多吨。沿线企业物流成本下降，运输效率提升，市场空间拓宽，核心竞争力显著增强。农产品销售渠道畅通，品牌价值提升，产业规模扩大。目前，“铁路+”正在开创文旅新领域，有助于提升铁路沿线村民和村集体经济收入，给全国游客带来全新体验，也给雪域高原带来蓬勃生机。

从建设角度看，高原铁路建设具有特殊性，距离远、海拔高、环境复杂、管控难。20年来，为确保高原铁路安全畅通，青藏集团公司广大职工挑战极限，不断创新，建成全域智能指挥体系，实现从人工盯守到智能防控的转变。运营能力和服务水平持续提升，锻造出扎根高原、敢打硬仗、勇创一流的铁路职工队伍。“挑战极限，勇创一流”，青藏铁路精神将始终闪耀时代。