



**编者按**2025年,西藏自治区成立60周年。60年来,西藏经济社会全面发展,地区生产总值从1965年的3.27亿元增长至2024年的2765亿元,增长154倍、年均增长8.9%,公路通车里程突破12万公里,“复兴号”巨龙穿越崇山峻岭,183条航线快捷联通世界,“电力天路”点亮万家灯火,5G信号送上珠峰之颠。

经济发展,交通先行。历经60载,西藏交通运输领域发生历史性变化,交通基础设施连片成网,人民群众出行便捷舒适,智慧绿色发展日新月异;边民富则边境固,边疆稳则国家安,60年春华秋实,西藏金融事业与高原发展同频共振,金融“活水”润泽民生,书写着雪域高原长治久安与高质量发展的新篇章。从人背畜驮到天路纵横,从“马背银行”到智慧金融,西藏60年的发展史,也是一部波澜壮阔的交通与金融演进史。站在新起点,西藏各族人民在以习近平总书记为核心的党中央坚强领导下,坚定不移走中国特色社会主义道路,深入践行新时代党的治藏方略,奋勇向前,逐梦未来,必将创造更加辉煌灿烂的明天。

# 雪域天路六十载 富民兴藏谱新篇

中经记者 路炯阳 北京报道

当Z21次列车驶过唐古拉山口,金色夕阳为列车镀上暖光,《天路》的旋律伴着萨克斯风在餐车流淌,旅客们自发加入这场高原列车上的即兴音乐会——孩子踮脚张

望,老人随节奏轻叩桌板,歌声与欢笑在车厢里激荡。车窗外,雪山倒映在如镜湖面,牦牛群跃动于翡翠草甸,车轮与铁轨的合奏,将藏藏两地的时空距离,谱成一曲跨越千里的和谐乐章。

自2006年7月1日开行,Z21/

22次列车至今已经安全运营20年,其运营线路的一段即为全长1956公里的青藏铁路。在这条铁路上,列车需要翻越世界铁路海拔最高点——海拔5072米的唐古拉山垭口。

2025年,西藏自治区迎来成立

60周年。60年里,中国铁路人以“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神为旗帜,在雪域高原铺就了一条条振兴之路——2006年青藏铁路打破“生命禁区”神话;2014年拉日铁路延伸至日喀则;2021年拉林铁路穿越藏东南崇山峻岭。这些

“钢铁长龙”不仅改写了高原运输史,更将西藏与世界紧密相连,让布达拉宫的晨钟与北京的暮鼓遥相呼应,在新时代交响共鸣。

60年,三条铁路(青藏铁路、拉日铁路、拉林铁路),从“乱石纵横”到“铁轨纵横”,从“人马路

绝”到“动车飞驰”,雪域高原的天路,不仅是里程的延伸,更是希望的生长。当最后一缕阳光落在拉萨站的站台上,下一列火车的汽笛声响起,那声音穿过群山,像在诉说:这里的故事,还在继续;这里的未来,还在铁轨延伸的方向。

## 青藏铁路:以钢铁脊梁筑起高原丰碑

“乱石纵横,人马路绝”,曾是旧时代西藏交通的真实写照。青藏高原地处偏远,交通不便,物流受阻,使得当地经济长期局限在自给自足的庄园模式。1949年,西藏全境仅有一条长不足两公里的汽车便道,水上交通依赖于溜索桥、牛皮船和独木舟等原始方式,西藏一度是我国唯一不通铁路的省区。美国现代火车旅行家保罗·索鲁在《游历中国》一书中曾断言:“昆仑山脉的阻隔,使得铁路无法抵达拉萨”。

20世纪50年代,中共中央作出了重大决策,立志将铁路延伸至拉萨,打破这一交通瓶颈。1955年,中央首次组织专家对修建青藏铁路可行性进行实地调研,次年,原铁道部向西北设计分局下达了规划、勘测、设计青藏铁路的任务。考察后建议修建青藏铁路应由东向西逐渐推进,分两期修建青藏铁路西宁至格尔木段(以下简称“西格段”)和格尔木至拉萨段(以下简称“格拉段”),拉开了“天路”建设的序幕。

1958年,青藏铁路西格段正式开工,直到1984年5月通车,中国铁路人用了26年时间,才奠定了青

藏铁路的基础,为后续建设筑牢根基。

2001年6月,青藏铁路格拉段正式开工建设,1142公里的线路上,960公里位于海拔4000米以上,550公里穿越多年冻土区,“高寒缺氧、多年冻土、生态脆弱”三大世界级难题横亘眼前,是世界铁路建设史上最具挑战性的工程项目。

1800多个日日夜夜,5度炎夏寒冬,10万建设大军扎根“生命禁区”,以惊人的毅力和勇气,挑战极限,谱写了人类铁路建设史上的光辉篇章。

青藏铁路建设单位编写的《青藏铁路:综合卷》中有一组数据:格拉段建设期间,接诊病人53万余人次,全线被分成33个标段,共有21家施工单位参与施工。建设者们仅用了5年时间完成了过去50年未竟的事业。

2006年7月1日,青藏铁路全线通车,一举创下了包括“世界最长、海拔最高高原铁路”“世界高原铁路最高时速”“世界最高、最长高原冻土隧道”“世界海拔最高火车站”等9项世界纪录,彻底改写了西藏不通铁路的历史。

通车20年来,“天路”成为高原

发展的“输血动脉”,为西藏人民带来了幸福生活。在拉萨西站货场工作了17年的货运值班员吴昊见证了色玛村的蜕变。

色玛村位于拉萨市堆龙德庆区乃琼镇,曾是当地有名的贫困村,到处是荒地,村民大多以放牧为生。“青藏铁路开通后,很多企业随铁路在周边落户,村民们纷纷做起了物流生意,家家户户都住上了新房子,过上了好日子。”吴昊说。

同样深有感触的还有青藏铁路物流中心副主任多吉。“青藏铁路格拉段开通后,沿线居民出行时间大大缩短,物流运输等就业机会也接踵而至,色玛村毗邻拉萨西站货场,借着铁路发展的东风,变化用翻天覆地形容毫不为过。”

据多吉介绍,拉萨西货场自2006年3月开通运营以来,一直承担着拉萨市及周边地区的货物到发业务,2024年货物发送量114.3万吨、到达量481.5万吨。“货物装卸线从原来的4条增加到现在的11条,从日用百货到生产设备,越来越多的物资通过铁路走进高原,改变了群众生活,也激活了地方经济。”



复兴号高原内电双源动车组在拉林铁路上奔驰。 中国铁路青藏集团有限公司/图

## 富民兴藏:以天路织网绘就幸福图景

随着青藏、拉日、拉林铁路“牵手”形成“Y”字形铁路网,西藏铁路运营里程从零到突破1000公里,高原的自然美景和人文风光串珠成链。

“天路格桑花·雪域之傲”号旅游专列是青藏铁路公司开行的第二趟“青甘藏”大环线旅游专列。全列共设56个供氧式软卧包厢,于2023年10月12日正式开行,行程覆盖青海、西藏、甘肃三省区核心景点。

8月12日,Z265次列车的车厢里,担当值乘任务的西宁客运段乘务员王彦锋从备品柜中拿出一条毯子,盖在熟睡的儿童旅客身上。一旁的旅客李女士在朋友圈中分享道:“在海拔4000多米的列车上,这朵‘格桑花’比窗外的风景更美。”

西藏地域广袤,历史文化底蕴深厚,自然与人文景观独特且富集,是许多人心驰神往的旅行目的地。像“天路格桑花”这样的旅游专列如雨后春笋般开上高原,形成了覆盖全年各时段、特色旅游列车矩阵。

每年3月中旬到4月中旬,林芝地区山脚、山腰处的桃花次第盛开,与巍峨的雪山遥相辉映,美不胜收,无数游客慕名而来,亲身感受西藏得天独厚的高原风光和淳朴神秘的人文景观。

借助通达的铁路,林芝市巴宜区嘎拉村积极发展桃花节和红色旅游经济。“现在游客越来越多,我们村的集体产业‘分红’

越来越多了。”嘎拉村党支部书记记边巴说,复兴号为“桃花村”拉来了滚滚人气,如今村里已是户住楼房、家家有轿车。

林芝市旅游发展局负责人介绍:“拉林铁路开通后,雅鲁藏布江大峡谷、巴松措等景区每天接待游客达到通车前的两倍。2023年,全市共接待游客1317万人次,旅游收入达到116亿元,旅游‘收成’一年比一年多。”

根据青藏铁路公司的统计,拉林铁路开通运营以来,聚焦藏历新年、林芝桃花节等西藏特色文旅节点,按照“一日一图”灵活精准投放运力,4年来累计开行列车6000余趟。

“日喀则”藏语的意思是“最如意美好的庄园”,宏伟壮丽的扎什伦布寺就坐落在这里,“世界最高峰”珠穆朗玛峰、“高原圣湖”羊卓雍措等景点都在日喀则市辖区之内。

作为拥有丰富旅游资源的宝库,过去这里缺少的是便捷的交通。拉日铁路的通车,让游客从西藏自治区首府拉萨源源不断地涌向日喀则。日喀则市旅游局局长次仁占堆表示:“西藏旅游产业的制约点就在交通上,很多游客的时间都花在路上。拉日铁路的通车,为日喀则的旅游经济发展作出了巨大贡献。”

截至2025年6月,青藏铁路公司今年已开行进藏旅游列车20列,发送旅客8000余人次,开行量和旅客发送量均创近5年同

期新高。下半年,青藏铁路公司预计还将开行20余趟进藏旅游列车,打造“视觉+文化+生态”体验之旅,持续擦亮“大美青海·幸福西藏号”品牌,助力青藏地区文旅产业发展。

截至今年7月底,由拉萨站开出的直达列车已覆盖全国14个省会城市,通达率为45.16%;青藏铁路格拉段累计进出藏的旅客4689.5万人次,货物运输量超1亿吨,铁路对西藏经济的推动作用日益凸显。今年上半年,西藏实现地区生产总值1382.72亿元,同比增长7.2%,增速高于全国平均水平1.9个百分点,连续多个季度位居全国前列。

根据规划,入藏铁路通道一共有4条,分别为青藏铁路、川藏铁路、新藏铁路和滇藏铁路。2022年1月,国务院印发的《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划的通知》明确表示,推进出疆入藏通道建设,稳步推进川藏铁路建设,适时启动新藏铁路重点路段建设。

站在西藏自治区成立60周年的新起点,天路的延伸仍在继续。川藏铁路正以磅礴之势向林芝挺进,新藏铁路重点路段建设适时启动,拉林铁路、拉日铁路分别作为川藏铁路和新藏铁路的一部分,将与既有线路共同织密入藏通道。未来,更多“天路”将在雪域高原延伸,承载着高原人民对美好生活的向往,续写富民兴藏的崭新篇章。

## 天路延伸:以创新赋能激活边疆活力

青藏铁路的通车,不是终点,而是高原铁路发展的新起点。青藏铁路开通后,青藏两省区内的高原铁路建设步入快速发展车道,铁路不断在雪域高原延伸。

2014年8月,拉日铁路(拉萨—日喀则)建成通车,一改西藏南部单纯依靠公路运输的局面,将两地通行时间由公路的6个小时缩短至2小时47分钟,拉萨与日喀则迈入“同城时代”。

这条如“哈达”般蜿蜒向喜马拉雅山的铁路,不仅改变了沿线群众的出行方式,更守护着高原的生态底色。

拉日铁路途经海拔3500米以上、雅鲁藏布大峡谷地带和诸多牧民草场区、农业种植区,该区段高寒缺氧、生态脆弱,蕴含着丰富的生物资源,保护好拉日铁路沿线生态环境尤为重要。

拉日铁路广泛采取以桥代路的方式,避免对经过的河湖和草场产生不良影响。同时,中国铁路青藏集团有限公司(以下简称“青藏铁路公司”)结合拉日铁路沿线生态系统特征,采取“适地适树、因地制宜”的原则,做好沿线绿化工作,建设了车窗外绵延数百里的绿色长廊;在拉日铁路邻近村镇路段设置了长达2.94公里的声屏障系统,并按规定设置了火车鸣笛标,有效

降低了噪音污染;沿线站区普遍采取空气源热泵的采暖方式,避免了有害气体排放,成为青藏高原上“生态优先、绿色发展”的生动实践。

27岁的旦真顿珠是拉日铁路的常客。三年前,家住拉萨的旦真顿珠被日喀则一家银行招录,从此,他开启了两地通勤的日常生活。“现在坐动车去拉萨非常方便,早上坐动车去,下午就可以坐动车回来,买票、候车、进站都很便捷。”谈及现在的便利出行,旦真顿珠说道。

拉日铁路开通运营10年来,累计运送旅客1429万人次,运送货物524万吨,已成为了一条助力区域经济社会高质量发展的安全畅通之路、美好体验之路、幸福民生之路、绿色发展之路。

2021年6月25日,全长435公里的拉林铁路(拉萨—林芝)开通运营,拉林铁路16次跨越雅鲁藏布江,是西藏首条电气化铁路。通过拉林铁路复兴号首次驶上世界屋脊,历史性地实现对31个省区市全覆盖,西藏铁路建设发展翻开了新篇章。

拉林铁路开通让西藏进入了动车时代,坐着复兴号去拉萨成为现实。这款专为高原环境研制的复兴号高原内电双源动车组,可在内燃和电力模式之间自由切换,最快可跑到160公里/小时,在零下40

摄氏度高寒地区和海拔5100米高原地区均可畅快奔跑,中国铁路科技创新迈上新高度。

“以前孩子只在电视和图片上看见过火车,拉林铁路开来了复兴号,每次坐火车都像过年一样开心。”对于山南市乃东区的居民格桑曲达来说,现在最高兴的事情就是带孩子坐火车去拉萨。

铁路开通后,朗县成为全国电子商务进农村综合示范县。在拉林铁路的辐射带动下,山南站方圆数公里内高楼和商铺拔地而起,车站新区初具规模,城镇化进程跑出“加速度”;虫草商人乘动车而来,让加查县的优质虫草有了更好的销路,助力当地农牧民增收致富;越来越多游客走进朗县参观藏式庄园,促进了当地核桃、辣椒等特色农产品销售;林芝站货场到达货物品类逐渐丰富,公铁接驳运输和装卸作业如火如荼,带动了附近村民就业和运输产业发展。

4年来,拉林铁路累计运送旅客超395万人次,运输货物超127万吨,打造“富民兴藏”强劲引擎。拉林铁路的开通运营,结束了藏东南地区不通铁路的历史,同时带动了特色旅游和民族文化事业发展。当地越来越多的人选择从事与旅游相关的餐饮、住宿、导游等行业,人民群众的致富路、幸福路不断拓宽。

