解放軍報
10/11
2019年8月8日 星期四
责任编辑/张军胜 潘娣 版式设计/苏鹏 张锐

壮丽70年 奋斗新时代

专题策划④ 交通强国

穿越时空的天路壮歌

——踏访川藏青藏运输线感受交通建设给西藏带来的沧桑巨变

■本报特约记者 晏 良

古老的高原柳透着沧桑，新开的格桑花沐浴朝阳。

盛夏，记者踏访川藏、青藏运输线，沿着一代代官兵筑路护路的铿锵足迹，感受西藏经济社会发展的沧桑巨变。车窗外掠过的世界公路奇迹连着三千烈士的生离死别，连着六十余载的前赴后继，连着逾半世纪的春华秋实。

激荡风与雪，披戴云和月。记者仰望纵贯高山大川的公路铁路和穿云破雾的空中航线，深切感受到，经过几十年的接续奋斗，西藏综合交通运输网极大地密切了西藏与内地的联系，正一步步实现服务经济社会发展、维护国家安全、保护生态环境的目标。

筑路大军一路西进，用鲜血和汗水浇注世界奇迹

查阅关于西藏交通建设的史料，指尖跨度是千余载时光。

1300多年前，文成公主历时半年艰难进藏，终生未能还乡。同处盛唐，李白在《蜀道难》中发出“上有六龙回日之高标，下有冲波逆折之回川”的感叹。

几乎与世隔绝的困境，终在巨龙醒来后被突破。新中国成立之初，党中央、毛主席发出号令：把五星红旗插上喜马拉雅。计划在川南安家的十八军将士，以及正在西北跃马挥刀的骑兵部队，成为光荣的擎旗人。

英雄剑指雪域，历史就此改写。彼时，西藏没有一条现代意义上的公路，从四川、青海等地进藏更要跨越无数天险。在雅安金鸡关，古稀老人忆起儿时的开路壮举，直言不可思议：1950年4月，康藏（后称川藏）公路在此破土动工，欲达千里之外。彼时，外界普遍低估人民子弟兵一颗颗勇敢的心，但筑路大军在质疑与惊叹的目光交替中一路西进。

一辆辆汽车畅行雪域，无数先驱永无归期。1954年12月25日，跨越14座海拔5000米以上大山、贯通8条大断裂带的川藏公路，以及穿越戈壁草甸、劈开雪山冰川的青藏公路同时通车。经历风雪洗礼，两条“彩虹”终在拉萨相遇，三千志士英勇捐躯，世纪工程永垂青史。

圣城笛响，传奇延续。高原军民再接再厉，携手迈向康庄大道，拓展交通版图——

1958年，西藏修建第一座机场。上万名官兵领取独轮车等简陋工具，仅耗时118天，就推出当时世界上海拔最高的飞机跑道；

上世纪七八十年代，雅鲁藏布江上出现轮船，林芝军分区通过水路运输，及时给沿岸驻军运送物资；

2001年，高原军民投身青藏铁路建设一线，与铁道专家一道破解世界性高原冻土施工难题。2006年7月1日，青藏铁路正式通车。后来，拉萨、日喀则火车站相继成为高原交通新地标。

西藏，古人嗟叹的远方，已是人们心中说走就走的旅游天堂。如今，全区公路通车里程达9.74万公里，5个通航机场开辟出96条空中航线，未来将有5条铁路贯通西藏与内地的联系，它们分别是已经通车的青藏铁路，正在建设中的川藏铁路、滇藏铁路，和处于前期规划中的新藏铁路和甘藏铁路。中国交通用速度和高度在短短几十年的时光里，极大地推动了西藏社会的发展与进步，其历史意义深远。

“两路精神”花开有声，交通不断改善生活更加美好

6名战士背着铁锅、扛着干粮，来到二郎山下，搭起简易草棚，为来往车队烧水做饭……这是1953年，川藏线上第一个兵站——“烂池子”兵站成立时的影像。

烟熏火燎的创业历史，彰显着生生不息的护路壮举。仿佛一夜之间，川藏线上就搭建起21座高原兵站，伴随着“两路”全线贯通，川藏、青藏兵站部及护路机构应时而生。

锅碗瓢盆不是生活的全部交响。在漫长的护路抢通、运输保障征程中，那些奇绝雄浑的雪山和冷峻孤傲的冰川，一次次见证“两路精神”花开有声。

通麦天险路段，花儿开得格外惹眼，高原汽车兵说，那是烈士的鲜血滋养了它。1967年，某汽车团在执行任务行至通麦天险时突遇特大山崩，道路被阻。为及时引导车队突围、疏散受灾群众，10名官兵涉险逆行，卷入泥石流中。

泪水既浇注悲伤，更砥砺斗志。一次，执行进藏运输任务的青藏兵站部车队被特大暴风雪堵在山顶。等待从来不是军人的选项，汽车兵勇猛如昔，他们拿出铁镐、脸盆等工具铲雪开道。一名新兵晕倒了，被抬到驾驶室，等他苏醒过来，又挣扎着重回战位，“我不做青藏线上的第一个孬种”。新兵“满血复活”，感染了道班职工，军地并肩战斗，终于化险为夷。

历史钩沉，今昔巨变。为减少事故，增加运力，国家对两条“天路”不断进行升级改造。青藏公路于1974年全面改建，直接打造成二级公路，加铺沥青路面，西北入藏率先驶上快车道。川藏公路也如川剧“变脸”一般，日益宽阔，换了模样。

路，在高原特殊的语境下，将富国与强军紧紧联系起来。近年来，高原军民携手奋战拓宽升级边境、山口道路，让山巅村寨、云中哨所响起喇叭声。

走过一甲子，又闻战鼓声。2014年8月6日，习主席就川藏、青藏公路通车60周年作出重要批示：“60年来，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。”

不忘来路，登高致远。记者乘车巡逻看到，那些因险得名的“鬼见愁”“吓退猴”等地段被铁骑轻松越过。交通改善让西藏成为“一带一路”上面向南亚开放的重要通道，同时作为孟中印缅经济走廊重要门户的地位日益巩固。

经济建设快速增长，国防建设大幅提速

天边刚泛鱼肚色，一支运输车队便从西宁出发，为边关运送建材。带车领导风趣地说，昨晚我梦到哨所有了新营房，所以今早就要晨起奔跑，助力建设蓝图化为现实场景。

筑路者的脚步，通向梦想之门。1953年8月，为建设青藏公路，慕生忠率部来到昆仑山下的一条河流处。有人问他：“格尔木在哪里？”将军将铁锹往地上一插，说道：“这里就是格尔木！”一锹定乾坤，传奇就此诞生。后来，这里成了青海省第二大城市。

“戈壁明珠”格尔木市的前世今生都有军人的拼搏奉献。青藏兵站部独立完成该市从无到有的奠基工程，全面参与市政建设。前些年，他们与青海、西藏两省区成立联合开发格尔木资源领导小组，促进格尔木经济保持持续快速增长，成为青海西部经济、文化、科技中心。

格尔木只是“两路”沿线城市经济社会快速增长的一个缩影。记者穿行西藏欣喜地发现，从林芝、山南等地到拉萨，高速公路已通车，铁路已见雏形，“千里边关一日还”的梦想变成现实。雪域卫士有理由相信，不久的将来，西藏也能进入高铁时代。

好风凭借力，送我上青云。西藏交通提质增速，同样不断提升高原部队战斗力建设指数。

2014年5月，川藏兵站部某营接到上级命令，满载物资长途机动至西藏林芝，沿途不驻站宿营、不临时停车、自行负责车辆技术保障。车队动若风发，创下49小时机动1622公里的川藏线军事运输新纪录。

前年秋点兵，西藏军区某旅跨区机动，实现重型车辆和大型武器铁路机动运输，部队快速机动和全域作战能力得到检验和完善。

过去，詹娘舍、卓拉等西藏高海拔哨所逢冬必冻，冰封雪裹。前年底，索道已修到哨所，可实时空运戍边器材、新鲜蔬菜等必需物资，封山期照样是强军固边的黄金期。

打通一条线，带动一大片。党的十九大以来，高原军民加大共建力度，把生死线变成了幸福路和打赢路。在米林县南伊乡的黄金旅游线路上，不时出现避让点，军车畅行无阻。当地百姓乐了：经济建设快速增长，国防建设大幅提速。

“跨越山山水水，走过高高低低，经历风风雨雨，仍在寻寻觅觅。”抚今追昔，记者钦佩不已，于是用四句叠字感慨，道出天路守护者的诗和远方。

港珠澳大桥的建设创下多项世界之最，非常了不起，体现了一个国家逢山开路、遇水架桥的奋斗精神，体现了我国综合国力、自主创新能力，体现了勇创世界一流的民族志气。

——习近平

铺路架桥向前进

■孙英利 王 鹏

你可曾知道，新中国成立之初，我国的货物运输主要靠人背畜驮、百姓出行基本靠走？

你可曾知道，1949年全国汽车保有量只有5万辆，仅能完成客运量0.1亿人次、货运量1亿吨？

交通运输部原部长李盛霖这样回忆儿时的家乡：“南通难通，北不通火车，南不通公路。”那个年代，全国各地又何尝不是如此？

沧海桑田，辉煌巨变！泱泱中华的澎湃力量被唤醒。70年间，我国交通运输发展从瓶颈制约到与经济社会发展相适应，高速公路里程从零起步、突飞猛进达到14.26万公里，高铁里程从无到有，现在超过2.9万公里，万吨级及以上港口泊位达到2444个，民用机场快速增长至235个，快递业务量迅猛发展到年业务量超500亿件……公路成网，铁路密布，高铁飞驰，巨轮远航，飞机翱翔，天堑变通途，书写了大踏步迈向交通强国的壮丽史诗。

时势造英雄，英雄造时势。砥砺前行的荣光幕后，是无数军民将个人命运与民族兴衰紧密联系在一起，前赴后继、奋力拼搏。

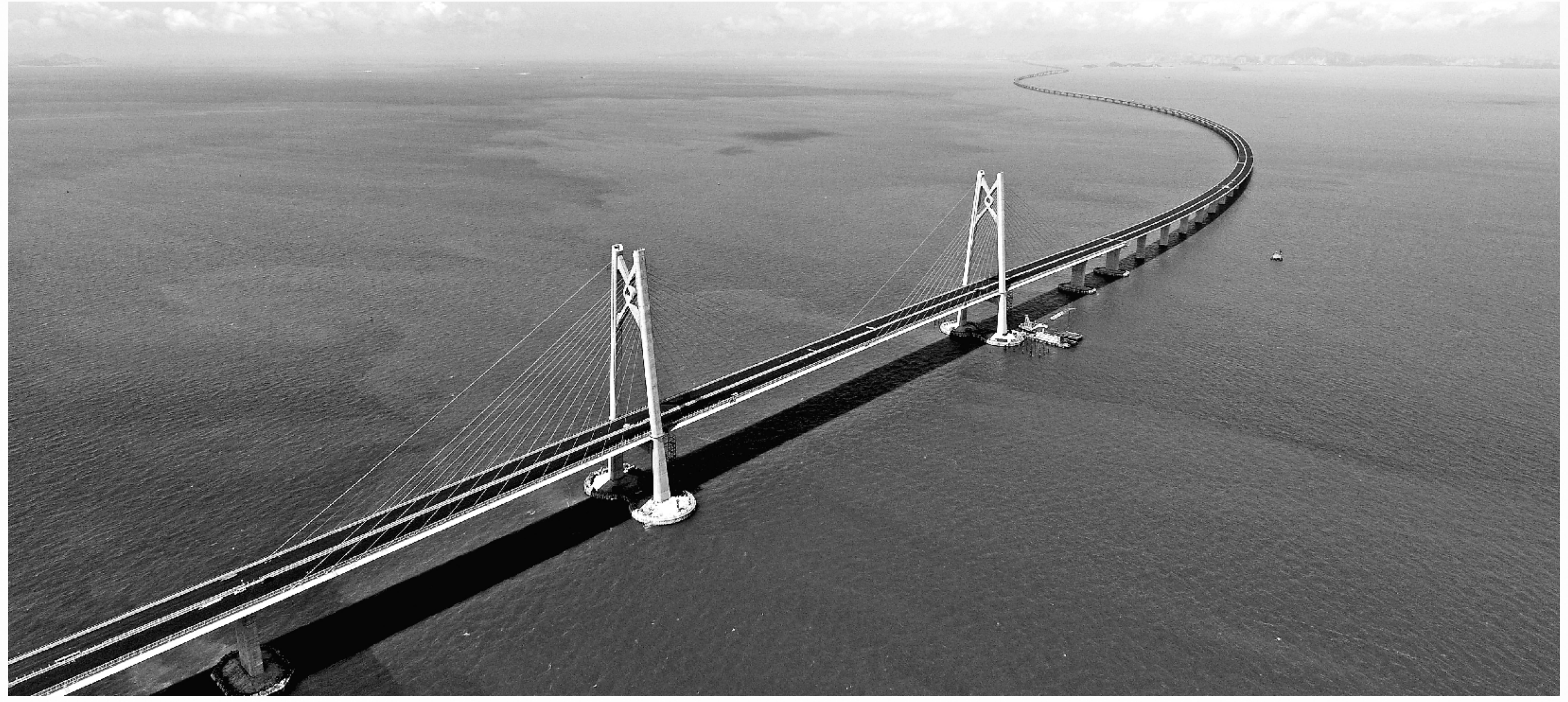
1951年，毛泽东主席发出进军西藏的训令，朱德总司令鼓舞进藏部队，不怕困难，不怕险阻，管你崇山峻岭、雪山草地，我们可以逢山开路、遇水搭桥，没有人民解放军通不过的路。11万藏汉军民在平均海拔4000米的世界屋脊，跨怒江天险，攀横断山脉，渡通天激浪，越巍峨昆仑，用3年时间创造了人类筑路史上的奇迹，三千英烈长眠高原。

“远方有多远，蓝天有多蓝；谁坚定的步伐，翻过十万大山……”藏族女孩轻声吟唱的歌谣中，我们似乎看到了守护在唐古拉山口的“天下第一道班”，看到了坚守“生命禁区”——川藏公路北线雀儿山20年的全国劳动模范陈德华，看到了三代人薪火相传的青藏公路多年冻土科研团队，看到了常年驻扎在“两路”沿线护路保通的武警官兵。他们用青春和热血，弘扬、丰富和发展着“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”。他们无愧于伟大的时代，无悔于奋斗的人生！

“逢山开路，遇水架桥”的奋斗精神是“两路精神”在新时代的升华与传承。正如习主席在港珠澳大桥开通仪式上的铿锵话语：“港珠澳大桥的建设创下多项世界之最，非常了不起，体现了一个国家逢山开路、遇水架桥的奋斗精神，体现了我国综合国力、自主创新能力，体现了勇创世界一流的民族志气。”

党的十八大以来，全国交通战线始终牢记党和人民的嘱托，服务大局、服务人民、服务基层，交通基础设施建设规模保持高位运行，服务“一带一路”的中欧班列累计开行突破1.2万列，“复兴号”跑出350公里的时速，C919大飞机展翅翱翔蓝天，5万吨级海轮可以沿着长江12.5米深水航道直达南京，港珠澳大桥、上海洋山港四期全自动化码头等中国交通名片闪亮全球……

党的十九大提出建设交通强国，这是一场新的长征，也是全体交通战线的共同使命。伟大梦想召唤奋斗，伟大精神激励前行。我们始终奔跑在路上，踏着英雄的足迹，为实现交通强国目标奋勇向前、向前、向前！



一桥连三地

2018年10月23日上午，港珠澳大桥开通仪式在广东珠海举行。碧波之上，一桥飞架香港、澳门、珠海三地，以气贯长虹的“中国跨度”，飞越沧海百年的历史风云，展现当代中国的雄健风采。港珠澳大桥是世界上最长的跨海大桥，集桥、岛、隧为一体，建设规模庞大，施工环境复杂。其成功建设是桥梁工程的奇迹，更是科技创新的壮举。

新华社记者 **梁 旭**摄

“复兴号”奔驰在祖国广袤大地上

■本报记者 宫玉聪

交通强国，铁路先行。跟随“壮丽70年 奋斗新时代”中央媒体采访团，记者走进“‘复兴号’摇篮”——中国铁道科学研究院，感受中国铁路的时代变迁，聆听国家发展的铿锵脚步。

铁道科学研究院院史馆门前，展示着一条只有一百米的铁路轨道，由近及远铺设着四种不同的轨枕：木枕、水泥枕、水泥宽枕以及整体道床。“从解放初期的‘万国造’到如今的世界领跑，这段短短的铁轨浓缩了新中国成立70年来铁路发展的历史。”在中国铁道博物馆原副馆长金万智看来，从“绿皮车”到动车组，从“万国机车”到“复兴号”，轨道交通装备的一次次飞跃，见证着国家发展，也见证着科技的进步。

这样的飞跃在铁路票务系统12306网站体现得尤为明显。在12306全路客票系统监控中心，纵横密布的全国铁路网呈现在眼前。数据显示：我国铁路营业里程在2018年底已突破了13.1万公里，高铁里程2.9万公里以上。“四纵四横”的高铁网逐步延伸到“八纵八横”，总里程不断刷新。从时速几十公里的“绿皮车”，到时速300多公里的“复兴号”，速度在不断改变着人们的出行方式和生活方式。

监控中心最前方的墙壁上分别挂着售票实况、风控实况和排队实况3块实时监控大屏，不断跳动的数字刷新着大屏幕。铁道科学研究院电子计算技术研究所副总工程师单杏花介绍，12306网站是全球交易量最大的铁路票务系统。目前该系统年售票量超过31亿张，日售票能力达到1500万张，高峰时每秒售票量达700张。从彻夜排队、一票难求的无奈，到如今足不出户、动动手指的便捷，一张小小的车票折射了时代变迁。刷脸进站、自主选座、微信买票、候补购票……一项项务实举措让乘坐“复兴号”出行的旅客倍感温馨、便捷。

“目前，我国高铁运营里程占全球近70%，350公里的时速更是位居全球高铁商业运营速度榜首。”中国铁道科学研究院首席工程师赵红卫介绍，2017年，具有完全自主知识产权、达到世界先进水平的中国标准动车组“复兴号”问世，其中“中国标准”占84%。

从跟跑、到并跑、再到领跑，中国高铁坚持自主创新，在许多关键技术领域占领了世界铁路研发的制高点，蹚出一条由“中国制造”到“中国创造”的传奇道路。

“100多年前，京张铁路打破了外国人有关中国人不能自建铁路的妄言。100多年后，京张高铁开启了世界智能高铁的先河。”站在京张高铁智能型动车组模型前，赵红卫信心满怀：“未来我们将围绕交通强国铁路先行的历史使命承担更多的任务，让越来越多的‘复兴号’奔驰在祖国广袤的大地上，为人们的出行提供更好的保障。”

在世界屋脊守护生命通道

■本报记者 吴 敏 通讯员 王 彧

在公路交通网线已纵横大江南北的今天，从新疆叶城到西藏阿里的2140公里的新藏公路，仍在演绎世界公路史上的交通传奇。

三伏时节，记者跟随武警某部交通三支队官兵从新疆叶城启程，养护“铺在天上的国道”。在这条险峻到极致、壮美到极致的道路上，感受天地间的壮阔之美，感受武警护路官兵的使命与初心。

“库地达坂险，犹似鬼门关；麻扎达坂尖，陡升五千三；黑卡达坂旋，九十九道弯；界山达坂弯，伸手可摸天……”路在山之巅，行在云之下。灾害发生得毫无预兆。在海拔3150米处，库地达坂山体巨大滑坡猝然降临，百余车辆停滞不前。记者气喘吁吁走到抢通现场，只见一侧是百米悬崖深沟，一侧是巨大塌方滑坡，数十米路基被毁，等候通行的车辆越排越多。

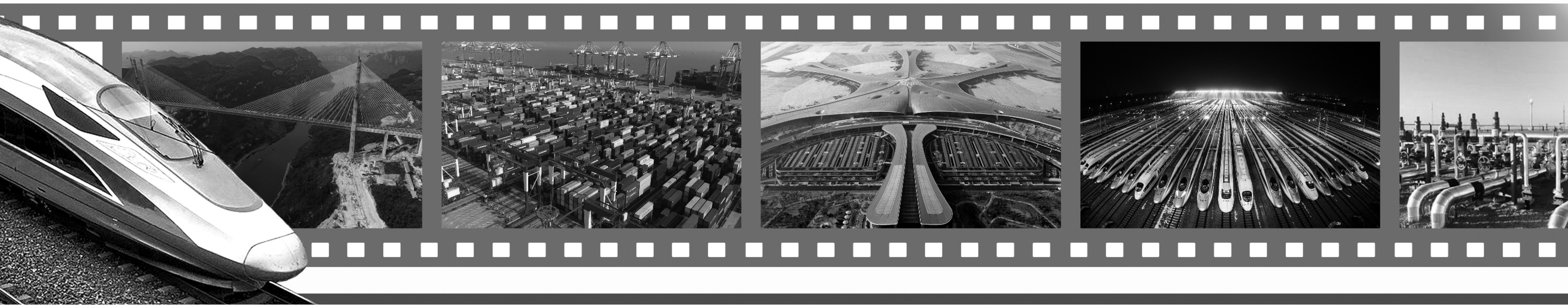
“迎着飞石、流沙，铺平深坑、烂泥，重整路基、路面……新藏线每年发生大大小小百余次泥石流、塌方，抢通、保通难度之大，很难用一句话准确概括。”教导员常艳军说：“过去，这条路是通往阿里唯一的生命通道。在‘机械不足人头来凑’的年代，官兵们手里挥着铁锹、嘴里嚼着药丸，拿自己的生命保障生命通道。近几年，大型机械装备不断更新换代，抢险保通效率越来越高。”

“在这里抢通道路，没有一不怕苦、二不怕死的精神和过硬的技术绝对不行，实在是太危险了，湍急的河水、危耸的山崖，老司机看着都头晕。”装载机操作手罗兵告诉记者。

“新藏线是什么？”“是路把人折腾得死去活来，人把‘死去’的路又养护过来。”支队长陈军说，“2016年7月17日，东汝乡发生特大冰崩。我们从柯克亚乡救灾现场直接赶赴东汝乡救援。在海拔近6000米抢通工地，连日奋战在一线的下士刘质宏突发急性肺水肿、脑水肿，倒在驾驶室，抢救无效，光荣牺牲。”

“怕死不上新藏线，新藏线上不怕死。”这是他们用青春谱写的壮歌，也是他们用生命践行的誓言。行至日土县东汝乡，四级警士长邓益放缓车速，长按三声喇叭，含泪向在此牺牲的战友致敬。他们是黄帅、袁耀武、刘质宏……昨日的风雪已吹散他们的足迹，但万年的雪山永远铭记着他们的名字。

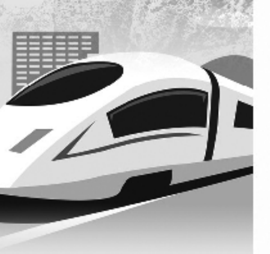
不畏“天长路远魂飞苦”，只道“挫骨黄尘亦无悔”。武警护路官兵默默无闻地守护着这条路，守护着西藏各族群众对生活的美好向往。一辆辆飞驰的汽车满载物资，稳稳地行驶在新藏线上，把新疆和西藏载入稳定繁荣的新时代。



数说

新中国成立70周年交通建设发展 1949-2019

现代化的高速铁路网



新中国成立初期

全国有 2.18 万公里铁路，能够通车的仅有 1.1 万公里。

截至2018年年底

全国铁路营业里程达 13.1 万 公里，其中高铁营业里程 2.9 万 公里。

四通八达的高速公路网

新中国成立初期

我国公路通车里程为 8.08 万公里，有路面里程为 3 万公里。

截至2018年年底

全国公路总里程 484.65 万公里，其中高速公路里程 14.26 万公里，全国公路密度达 50.48 公里 / 百平方公里。

先进的大型港口

新中国成立初期

我国只有 200 多个 港口泊位，全国港口货物吞吐量仅 1000 万 吨。

截至2018年年底

全国港口拥有生产用码头泊位23919个，其中万吨级及以上泊位 2444 个（内河437 个），全国港口完成货物吞吐量 143.51 亿 吨。目前，全球排名前十的港口中有 7 个位于我国。

广泛覆盖的民用航空

新中国成立初期

我国民航运输总周转量为 157 万 吨公里，旅客运输量 1 万人次，货邮运输量 767 吨。

截至2018年年底

我国全行业完成运输总周转量 1206.53 亿 吨公里，旅客运输量 6.12 亿人次，货邮运输量 738.51 万吨。民航运输总周转量连续 14 年位居世界第二。

发达的城市轨道交通

我国城市轨道交通建设始于上世纪 50 年代至 70 年代，直到上世纪 80 年代末，我国仅北京和天津有地铁 40 公里。

截至2018年年底

我国已有 35 个城市开通 185 条城市轨道交通线路，运营线路总长度 5761.4 公里，其中，地铁运营线路 4354.3 公里。

纵横交织的油气管网

1958年

新中国建成第一条长距离原油管道。

1978年

我国油气管道里程达 8300 公里。

截至2018年年底

全国油气长输管道总里程达到 13.6 万公里，天然气长输管道总里程近 7.6 万公里（不含省级管网）。

资料来源：新华社、交通运输部