

特别策划 从官兵“衣食住行”看70年巨变④

万里边疆，巍巍昆仑，“行”是头等大事。有路始得行。翻阅史料，70年边防交通发展日新月异——

1957年，北起新疆叶城县、南至西藏日喀则市拉孜县查务乡的新藏公路通车了，藏北高原群众含泪庆祝，高原边地不再是一座孤岛。

数十年来，这条进藏路如同祖国的“血脉”，连起沿途的牧民聚集区，接通边防一线哨所营地，为边疆军民送来生机与活力。

我们走在大道上，大路越走越宽阔。历史车轮滚滚向前，各级重视边防交通发展，顺应强军要求，满足官兵需求，交通里程不断增加、规模持续壮大、承载能力显著提升，边防交通实现了从无到有、从有到优的历史飞跃，边防官兵的出行不再难。

在这个日新月异的新时代，军人享受着发展的成果，也守护着丰收的硕果。

70年沧桑巨变，70载换了人间。“退伍包机，立功老兵生进头等舱。”这样的新闻，见证时代变迁。

谈起70年的变化，很多官兵最直接的感受可能就在衣食住行上。过去蓝绿之色遍中国，现在五颜六色新奇美；昔日珍奇华美多贵重，今日飞入寻常百姓家；当年处处多见小平房，今天座座高楼拔地起……

军人四海为家。出行的变化，无疑最让军人为之感慨、为之自豪。从绿皮火车，到高速铁路，变化可谓“当惊世界殊”。

1978年，邓小平在日本访问，乘坐时速210公里的新干线时感慨：“就感觉到快，有催人跑的意思……”那一年中国的铁路运营里程只有5.2万公里，虽比新中国成立之初翻了一番，但高速铁路里程还是零。

2019年5月，设计时速600公里的高速磁浮试验样车在青岛下线，刷新了人们对“中国速度”的认知。今天，官兵休旅假旅行、演习演练、遂行任务，乘坐高铁早已成为“家常便饭”。

在庆祝中华人民共和国成立70周年的日子里，再次回顾官兵的出行史，变化之大让人感叹不已。

神仙湾哨卡的四级军士长牛德龙说，10多年前他第一次探亲，用了8天8夜。最近一次回老家，坐飞机、乘高铁，12个小时就够了。

遥望“天路”：远方从此不再远

■本报特约通讯员 王雪振 胡铮 通讯员 潘昭

特稿

当洪映武被军犬意外咬伤的时候，军医郑玉海最担心的是，如何让他尽快接种狂犬疫苗。

按照治疗规定，被咬后24小时内为“疫苗接种黄金期”。然而，洪映武所在的连队位于西陲的边防一线，最近的医疗点，在几百公里之外的三十里营房。

连队派出猛子车，通过简易边防公路向医疗点疾驰；医疗点的医疗车携带疫苗，依托219国道向连队方向驶来……最终，洪映武在被咬12小时后，顺利接种疫苗。

洪映武所在的连队，位于西陲一座被称为“喀喇昆仑山”的山脉体系中。这里属于“边远”的范畴，林立的冰峰、绵延的山脉、肆虐的寒风、稀薄的空气，将这里勾勒得无诗意。

作为喀喇昆仑腹地屈指可数的“常住人口”，边防官兵在这荒凉寂寥的高原奉献着青春与生命。唯有那一条“天路”拉近了边防军人与外界的距离，带来每一次出行的高效与便捷。

那个年月，边防的路让人又爱又恨

对于驻守喀喇昆仑的边防官兵而言，新藏公路往往被赋予与众不同的意义，承载着特殊情感。

这条世界上平均海拔最高的公路，北起新疆叶城县，南至西藏拉孜县，穿越喀喇昆仑高原，大多路段在海拔4500米以上的雪域高原。如今它已成为喀喇昆仑地域连接边防哨卡、保障战备交通的“主动脉”。

在四级军士长、新疆军区边防某连驾驶员朱军伟的记忆里，2013年以前，新藏公路还是全国仅存的一条没有铺设柏油路面的国道，路面窄、坡度大。驾车走过这条路的驾驶员都会发出这样的感叹：“行军路上心惊胆战，就像热锅里炒豆子。”

主线路况尚且如此，通往边防哨所的支线更是难行——难以计数的雪阻、山洪、伏流和冻土路段，车行其上，速度提不起来，载重量也上不去。

相较于朱军伟的行车体验，三十里营房医疗点护士长卓玉娟，有着关于边防公路的“独家记忆”。在边防驻守10余年的卓玉娟经常参与哨卡巡诊，她至今难忘第一次随队巡诊的经历：道路颠簸，高原反应如潮水般袭来，她吐了一路……

那次经历，也让卓玉娟内心充满对官兵看病难的担忧。一次，一位上山守防不久的新兵突发高原病，卓玉娟随救护车紧急出动，路上碰到雪山融水路段，无法通行。

望着汹涌的水流，卓玉娟心急如焚，却想不出办法……最终还是哨卡官兵背着患病战友，用钢丝绳作为辅助，一步步蹚过冰冷河水，将其送上救援车。

在边防工作了30多年的老军医谢文峰，提起昔日的路也是深有感触。他的记忆中，通往高海拔哨卡的路况都不太好，冰雪、泥石流来了，路就断了。由于通信条件落后，利用电报机发报沟通，成了救治一线伤病员最为可行的办法。然而在那个年月，患病战士因各种原因耽误误诊的情况不在少数。

上士、炊事班班长周明亮常年驻守在海拔5000米以上的某哨所，哨所沿线路况复杂。他一脸苦笑着说，当年官兵总是吃不上西红柿——运菜车上山一趟怎么也得耽搁三五天，每次车到了，西红柿不是被冻烂就是被颠烂了。

一到冬天，周明亮和战友面对的只有日复一日的“土豆、萝卜加粉条”。由于饮食单调，营养跟不上，边防官兵经常出现嘴唇干裂、指甲凹陷、



图①：部队运输车车队行驶在新藏公路上。图②：新型补给舰抵达南沙某岛礁。图③：阿里退伍老兵乘机返乡。张军摄

失眠、脱发等情况，作为炊事班班长，周明亮心里那个苦啊……他盼星星盼月亮，终于盼来一条四通八达的公路直通这个偏远艰苦的哨所。

在河尾滩边防连中士司务长王小康看来，那个年月，所有“绿色”的东西在哨所都是宝贝，端上餐桌的“绿色”大家也都“你推我让”。等了几个月的一封信，是山下团部战友想方设法送上山的。那辆送信的“绿色”越野风车风尘仆仆而来，送来了希望，捎来了温暖。

还有一位边防连指导员的妻子，一度闹着要和常年高原守防的丈夫离婚。写信时，她这样抱怨：“高原上连个人影都没有，哪来那么多事儿，为啥连打电话的时间都没有？”为了办离婚，这位军嫂搭乘部队的送菜车上高原。

长途奔波700公里，海拔越来越高，军嫂的心软了：“上山的路这么险，他守在这儿一定吃了不少苦吧！”等到了哨所，眼泪顺着脸颊流下来，离婚的念头已然烟消云散……

走一趟边防的路，这对夫妻的心贴得更近了。

天堑变坦途，边防一线“换了人间”

横空出世，莽昆仑，阅尽人间春色。

在三级军士长曹浩军的眼里，边关“行”的变化，体现在巡逻方式的转变上。

2002年9月，还是新兵的曹浩军来到雪域高原。第一次参加连队巡逻，老兵们告诉他“巡逻点就在面前的那个山顶”。只是，看上去不远的路途，他和战友们走了一整天。

通往点位，其实没有路。“脚下尽是乱石，随着海拔的升高，体力消耗大，每走一步都艰难。”曹浩军回忆说，那个点位，位于海拔5420多米的雪峰之上，日复一日，他们硬是用双脚踏出一条路。

还有一处点位，官兵巡守，需要蹚过数条冰河。5公里的路程，曹浩军和战友得走9个多小时。一年又一年，脚底板磨出的血泡破了又愈合，长出了老茧，在曹浩军这个“老边防”看来：能走得了边防的路，以后啥路都能走、啥苦都能吃。

随着边防巡逻路的逐步改建，曹

浩军所在连队下辖所有巡逻点位都修通了行车便道。后来，上级给连队配备了巡逻车，边防巡逻由“徒步”转变为“乘车与徒步相结合”的方式进行。

聊起这次经历，连长苏博康直言：“感谢脚下的路。”“路况好，心里就有了底，不用像以前那样，揪着不离手，一路行驶一路平整路面。”在他看来，路的改善，让官兵得以安心投入训练，也缓解了战备压力。

某高炮营营长闫海庆介绍说，高原战备道路先行，路好了，官兵聚焦打仗的精气神更足了。

陆上交通建立健全，空中运输实现了从无到有，从有到优。

2012年，阿里至喀什的定期航线开通后，南疆军区有关部门便将目光投向了兵员运输。7年时间过去了，每年南疆军区都会协调有关部门科学统筹、合理编配，将“新兵上山”与“老兵下山”相结合，帮助一线官兵减少路途颠簸，有效缩短兵员转运时间，实现了运输效益最大化。

边防交通的畅通，带来了保障车辆的“朝夕至”。

大型货车司机陈金平常年为边防一线连队供菜，他觉得，路况的改善意义重大——不仅让官兵享受到“想吃啥有啥”的便捷，更减少了运输成本和不必要的经济损失，“我们服务保障部队的热情和积极性更高了，动力更足了。”

中士王俊说：“路变好了，吃得好了，保障到位了，邮件及时送到连队，再也不用担心‘包裹被退回’了。”让边防官兵高兴的是，报纸杂志再也不“迟到”，新闻回归“新闻”；高原不再遥不可及，驻守天涯也能随时随地与家人沟通。

路的变化，让护士长卓玉娟无比欣慰：“边防官兵的健康有了保障。”如今，即使在大雪封山时节，也能通过现有公路完成伤员转运，实现重症人员的及时救治。

而今，四通八达的边防公路“横向贴边、纵向到点”，一座座“信息化烽火台”随时感知风吹草动，空中直升机、无人机随时监控边情……边防一线已然“换了人间”。

交通大发展，全方位“溢出效益”惠及边防

今年9月，驻守一线的高炮连

接到紧急转场命令，摩托化输送途中，连续经过达坂、山梁，比预定时间提前半个小时完成任务。

聊起这次经历，连长苏博康直言：“感谢脚下的路。”

“路况好，心里就有了底，不用像以前那样，揪着不离手，一路行驶一路平整路面。”在他看来，路的改善，让官兵得以安心投入训练，也缓解了战备压力。

某高炮营营长闫海庆介绍说，高原战备道路先行，路好了，官兵聚焦打仗的精气神更足了。

陆上交通建立健全，空中运输实现了从无到有，从有到优。

2012年，阿里至喀什的定期航线开通后，南疆军区有关部门便将目光投向了兵员运输。7年时间过去了，每年南疆军区都会协调有关部门科学统筹、合理编配，将“新兵上山”与“老兵下山”相结合，帮助一线官兵减少路途颠簸，有效缩短兵员转运时间，实现了运输效益最大化。

边防交通的畅通，带来了保障车辆的“朝夕至”。

大型货车司机陈金平常年为边防一线连队供菜，他觉得，路况的改善意义重大——不仅让官兵享受到“想吃啥有啥”的便捷，更减少了运输成本和不必要的经济损失，“我们服务保障部队的热情和积极性更高了，动力更足了。”

中士王俊说：“路变好了，吃得好了，保障到位了，邮件及时送到连队，再也不用担心‘包裹被退回’了。”让边防官兵高兴的是，报纸杂志再也不“迟到”，新闻回归“新闻”；高原不再遥不可及，驻守天涯也能随时随地与家人沟通。

路的变化，让护士长卓玉娟无比欣慰：“边防官兵的健康有了保障。”如今，即使在大雪封山时节，也能通过现有公路完成伤员转运，实现重症人员的及时救治。

而今，四通八达的边防公路“横向贴边、纵向到点”，一座座“信息化烽火台”随时感知风吹草动，空中直升机、无人机随时监控边情……边防一线已然“换了人间”。

走开一条“路”，边防交通养护实现社会化

“经济建设是国家富强的根基，祖国的持续繁荣富强让交通建设有了长足发展。”盘点边疆交通运输崭新变化，正在喀喇昆仑山驻训的某团团长路山说。

交通条件的极大改善，带来了部队保障能力的提升。如今，上山驻训的部队越来越多，为极限条件下锻造精兵劲旅提供可靠保障。

路靠修，更靠养。

2016年4月，南疆军区在上级有关部门支持下，对防区内部分高原高寒地带边防公路实行养护改革试点。通过探索，他们降低了养护成本，减少了兵力占用，为高原守防部队的战斗力生成伸出了援手。

上士周明亮对此深有感触，“过去去参加战备执勤，我们还要参与修路、铺路……”无数次，部队途经高寒无人区，为了完成道路抢通任务，周明亮和战友们前出数百公里施工。

随着战斗力生成进程加速，边防交通越来越繁忙，道路破损频发易发，单纯依靠部队养路越来越不现实。就这样，“社会化养护管理”模式被南疆军区试行并推广开来。

接下来，在相关单位配合下，南疆军区借助社会专业技术力量参与边防公路养护，采用考察、征询和谈判等多种方式，选取养护工程实施单位。他们探索“日常养护”“应急保通”两种方式，一方面保证道路畅通，另一方面在遇有突发情况或部队任务需要时，确保做好应急保通工作。

来自四川的陈亮，便是参与“社会化养护工程”的一分子。今年6月，他所在的施工队经过严格招标，受领某段边防公路的保养工程。从8月份上山至今，陈亮跟随施工队完成了道路缺损填充、路面平整、护栏增设等工作。

在他看来，用辛勤汗水保障边防公路四通八达，是自己为边疆繁荣发展、部队高效投送尽的一份力——“边防军人守护万家灯火，他们脚下的路，由我守护！”

版式设计：梁晨

第583期



锐视点

山不再高，路不再漫长

■桑林峰

再拿川藏线来说，过去只有川藏公路可以通行，官兵家属来队，要下很大的决心。很多时候，往往军嫂来队见不到丈夫，那是因为道路经常塌方。等道路修好，军嫂的假期也到了。还有的时候，军嫂到了部队却迟迟下不来，那是因为大雪封山，道路走不通了。2000多公里的川藏线，演绎着一个又一个“上不去、下不来、见不着”的凄美故事。

有一个叫荣许兵站的地方，驻于西藏芒芒。10多年前，军嫂上去一次也得10多天。兵站成立60余年，没有一个军娃上去过。主要是那里道路实在不好走，而且供氧有限。直到近几年道路和兵站条件改善，家属才得以在最好的季节带孩子上高原探亲。出行的方便，终于让这个高原兵站传来军娃的笑声。

今天，随着动车开进边城，机场修到高原，舰船连通海岛，从此“千里边关一日还”，“山不再高，路不再漫长”，那些“穿越大半个中国，只为多看你一眼”的浪漫之约变得越来越容易。特别是随着改革的调整，官兵待遇的提高，“追你追到天边”，变成了“陪你陪到天边”；“自古忠孝难两全”，变成了“让尽忠的也能多尽一点孝”。

军队是要打仗的，讲究兵贵神速，以快制胜。要想制胜战场，出行快捷是重要保障。

还记得抗美援朝战争吗？入朝作战初期，我志愿军遂行任务基本靠腿，一个军只临时配备100辆左右的汽车负责运输物资；而美军几乎全部机械化，每个师编有各种车辆3800余辆。这场战争，我军虽然胜利了，但机动能力不强也让我们吃了不少亏。

现在，这样的历史一去不复返了。我们有了航母，并前出西太平洋开展实战化训练；轰-6K、歼-20多次战巡南海，运-9、运-20能够有实效战略投送，“中华神盾”一次又一次护航亚丁湾……这样的有效抵达，既彰显我军“出行”的快捷高效，又体现我军装备的快速提升。

出行之中见证巨变。目前，我们比任何时候都更加接近中国梦、强军梦。

三军联动，实力为本。有效抵达，才能有力护佑。在这个日新月异的新时代，军人享受着发展的成果，也守护着丰收的硕果。

