

康庄大道 40年

拉萨篇



扫描二维码 看精彩视频

拉萨，西藏自治区首府。它是西藏的政治、经济、文化和科教中心，是具有高原和民族特色的国际旅游城市，也是藏传佛教圣地。拉萨位于青藏高原的中部，喜马拉雅山脉北侧，海拔3650米，多晴朗天气，全年日照时间在3000小时以上，素有“日光城”的美誉。2017年，全市实现地区生产总值479.25亿元，城镇、农村居民人均可支配收入分别为32408元、12994元。2018年11月，入选中国城市全面小康指数前100名。

雪域高原筑大道 两路精神树丰碑

文 / 本报记者 李一能 毛丽君 图 / 本报记者 孙中钦



■ 1984年建成的川藏青藏公路纪念碑



■ 阳光照耀下的布达拉宫

拉萨，西藏自治区首府，海拔3650米。从雨雪纷飞的上海来到这里，12月的拉萨完全是另一幅模样，明媚的阳光照耀在布达拉宫广场上，到处是悠然自得休闲游玩的市民游客，宽敞的道路上车水马龙，闹市区高楼林立商业兴旺，丝毫不亚于内地任何一座大城市。而这幅繁荣的景象，与道路的通达密切相关。站在布达拉宫的高处向南眺望，一条公路出现在视线尽头，它就是318国道。60多年前，西藏和平解放后，十一万筑路大军在极其艰苦的条件下开山筑路，付出了重大牺牲，于1954年完成了川藏、青藏两条公路的建设，结束了西藏没有现代公路的历史。其中川藏公路的南线就是今天的318国道川藏线。2014年习近平总书记就川藏、青藏公路通车60周年作出重要批示，要求进一步弘扬一不怕苦、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，助推西藏发展。

川藏公路是川康公路和康藏公路的合称，川康公路建设于20世纪30年代，是成都通往当时的西康省省会雅安的单线公路，西康撤省后两条路并称川藏公路。当时从四川雅安到西藏拉萨间的1958公里，靠牦牛运输，一年只能往返一次，骑马旅行也需要半年多的时间。

1950年初，解放军奉命进军西藏。毛泽东主席指示进藏部队：“一面进军，一面修路”。11万人民解放军、工程技术人员和各族民工用铁锤、钢钎、铁锹和镐头劈开悬崖峭壁，降服险川大河。在4年多的时间里，川藏公路穿越整个横断山脉的14座大山，横跨众多江河，横穿8条大断裂带。工程的巨大和艰险，在世界公路修筑史上是前所未有的。在整个川藏、青藏公路的修筑过程中，3000多名干部、战士和工人英勇捐躯。公路修建完成后，许多筑路人留在了西藏，为西藏交通运输事业奉献终身，他们的子孙大多也成为了如今的西藏公路人。

西藏自治区交通运输厅两路精神纪念馆80后讲解员齐天舒告诉记者，她的爷爷曾经是从甘肃征召的两千名驼工中的一员，当年牵着骆驼加入筑路大军。爷爷曾经告诉她，在沱沱河沿岸的筑路过程中，每个人都拿着白酒，喝两口跳到河里搬石头，上岸后再喝两口后用白酒擦身体，只有用这种方式才能保持体温，否则就会被冻僵再也醒不过来。爷爷经常对她说，“两路人”精神，就是一不怕死、二不怕苦，献了热血献青春，献了青春献终身，献了终身献子孙。如今，为了实现爷爷的梦想，齐天舒成为了西藏第三代公路人，身为一讲解员将“两路精神”传承发扬。

先辈们的牺牲

318国道与拉萨市区仅有一河之隔，从国道边的南山公园眺望市区，一座巍峨高耸的纪念碑分外引人注目，它就是1984年建成、为纪念青藏公路和川藏公路通车30周年的青藏川藏公路纪念碑。纪念碑所处的位置，正是拉萨最繁华的地段，终日车流穿梭不息，它见证了拉萨市的发展变迁，更是纪念着西藏没有现代公路历史的终结。

守护318国道的“萨索”勇士

扎西林具，今年36岁，是西藏高等级公路管理局养护中心的一名养护工。



扎西林具

在藏语里，道路养护工人过去被称为“萨索”，意思是“技术含量最低的工人”，而我就出生在一个“萨索”家庭，父亲就是养护工人。因为从小在318国道边养护工人道班上长大，所以我知道，其实这份职业的技术含量一点不低。小时候，父亲送我念书，可我一点念不进去，只对父亲驾驶的工程机械着了迷。但那时如果我要成为一名养护工，我肯定是拒绝的，因为这份工作实在太苦了。离开学校后我参加了军，退伍后做起了蔬菜运输生意，收入不错，很快就买了车和房。可这样的日子在2010年结束了，我父亲在养护岗位上因为脑溢血去世了，母亲希望我能继承父亲，成为一名养护工，

因为地觉得，修路造桥是积功德的善事。实在拗不过母亲，2012年我放弃了月薪过万的运输生意，成为了一名挖掘机操作手。相比跑运输车，这份工作难度大、收入少，但我毕竟是道班长大的孩子，很快就上了手，而且也渐渐喜欢上了这份工作。特别是在危急时刻，救出受困人员，打开通道，那种自豪感无法用语言表达。我的日常工作就是驾驶挖掘机在各种塌方、雪崩现场抢险救援，保障公路畅通。开着巨大的挖掘机翻山渡河，看似神气，其实却充满着危险。刚入行一年多，我在墨脱县参加加工程，把我的挖掘机埋在雪下，幸好埋得不深，等同事们把我拉出驾驶室，我才意识到刚才离死神仅一步之遥。

新时代的筑路者

在西藏有句老话，西藏形势好不好，全看汽车跑不跑，而汽车跑不跑，全看公路有多少。老一辈筑路人为了西藏的交通运输事业的发展甘愿奉献一切，他们期盼着公路能够延伸至西藏的每一个偏远角落，用便捷的交通改善当地人民的生活。近40年来，一代代筑路人在雪域高原挥汗如雨，向先辈们的目标坚定迈进。

2011年，318国道沿线，拉萨至贡嘎机场高速公路通车，结束了西藏57年来没有高速公路的历史。如今，一条条高等级公路正以令人惊叹的速度出现雪域高原辽阔的大地上。西藏交通建设投资有限公司副总经理，“70后”藏族干部旺杰次仁作为一名新时代的筑路者，见证了这一改变的全过程。

旺杰次仁的父亲出生在西藏林芝一个贫农家庭，在国家的培养下成为西藏首批空军飞行员。他告诉旺杰次仁，以前从林芝到拉萨，只能走骡马小道。直到1950年十八军进藏修建川藏公路，西藏

终于有了一条能跑汽车的现代公路。随着交通的改善，内地物资源源不断地通过318国道等通道进入西藏，父老乡亲们生活才逐渐好了起来。

在父亲讲述“两路精神”的鼓舞下，旺杰次仁13岁进入内地西藏班学习，高考考入了交通部呼和浩特交通学校，毕业后回到西藏成为了一名交通人。刚参加工作那年，旺杰次仁被派到了318国道基层养护单位，拿着铁锹十字镐挖边沟修标规格。在海拔地区修路非常艰苦，第一天他才挖了不到两百米，满手水泡累得直掉眼泪，但后来回想起来，和十八军的筑路先辈们冒着生命危险相比，这点苦实在算不了什么，只有到了基层才能更加体会筑路先驱的不易。

近20年来，旺杰次仁从一名基层技术人员成长为一名高等级公路项目建设指挥长，亲身参与了把318国道从一条4级沙土路，改造为3级油路，再到现在的部分1级高速公路的全过程。曾经先辈们从林芝到拉萨要走上一个月的路程，如今开车只需要3个半小时。在筑路工

艺上，如今的技术也是越发先进，在高度机械化的支持下，26米宽的路基，一个班组一天就能修6到7公里，高效、安全还兼顾环保，甚至还会给野生动物留下过道，这在20年前是完全无法想象的。

“为家乡修出美观、高质量、环保的路是我一直以来的目标，至少不能让司机骂我没修好路。”让旺杰次仁欣慰的是，对于他负责建设的路段，亲身参与了把318国道从一条4级沙土路，改造为3级油路，再到现在的部分1级高速公路的全过程。曾经先辈们从林芝到拉萨要走上一个月的路程，如今开车只需要3个半小时。在筑路工

变化中看幸福感

40年来，伴随着西藏公路、铁路、航空系统的高速发展，一条条“康庄大道”将西藏与内地紧密连接，极大地促进了西藏经济发展，改善了人民的生活水准。在拉萨，由于交通物流便利对市民带来的改变，近年来随处可见。

生活在拉萨的藏族司机卫东曾经有一个烦恼，每次开车去内地出

差，都会收到许多纸条，都是亲朋好友的采购清单。“以前拉萨通往内地的交通不方便，许多物资进不来，物流成本也很高，商品又贵又少，很多人只能托人去内地代购。”卫东告诉记者，近年来随着交通系统的完善，物流渠道被打通，已经很久没有人托他去内地采购了，因为在拉萨什么都可以买到。

如今，卫东的生活已与内地非常接轨，年近50岁的他成了一个“网购族”。“双12”这天，他刷了一天的手机，通过购物网站采购打折商品。“以前网购快递都送不到西藏，就算送时间慢运费贵，最近几年已经好多了。”卫东说，现在拉萨的网购到货速度虽然与内地比还是有差距，比前几年已经快了不少，最慢不会超过一个星期，快的话一两天就能到货，不仅是他，网购也成为了许多拉萨市民的生活习惯。

高效的货运不仅方便了西藏群众采购内地商品，也让西藏的特产有

了走出去的可能。徐焱然来自四川广元，2012年在拉萨开了一家西藏特产网店，每年经营额可达上百万元。“因为交通的发展，所有物流交通都入驻了拉萨，这就解决了我们做电子商务的痛点。”徐焱然告诉记者，现在快递从拉萨到成都只要一天时间，便捷的交通让他的业务得到了实实在在的发展。和徐焱然一样，西藏许多年轻人都通过网上平台向全国各地销售西藏商品，交通物流与互联网在西藏的高速发展，使得即便身在边远地区的人们，也可以为家乡特产找到销路，走上致富脱贫的“快车道”。

在拉萨街头打开手机，几乎所有的手APP都能用，从大众点评到滴滴打车，从共享单车到美食外卖。伴随着与内地交通的连接越发紧密，在全国遍地开花的移动互联网大潮也已经在近两年改变了拉萨的方方面面。

四川人李树军来拉萨十多年，在一个极为偏僻的小巷开了一家“柴火

鸡”饭店。虽然小店的市口非常不好，但生意却非常兴隆，他告诉记者，除了饭店菜品质量受到认可外，最主要的是，得益于移动互联网经济在拉萨的普及。“几年前，移动支付、点评APP、外卖APP刚刚进入拉萨时，根本不被认可，但短短几年内，拉萨就被它们完全改变了。”李树军说，现在客人会通过点评软件和导航软件找到小店，用电子钱包付款，用外卖软件远程点餐，移动互联网带来的生意占到了90%。

“这几年我感觉拉萨最大的改变，除了城市规模的扩张，还包括老百姓意识上的进步。”李树军说，十年前西藏老百姓对于新事物的接受速度还比较慢，加上交通不便，与内地的差异还很明显。但随着近年来交通网络与互联网的高速发展，这种差异正在迅速消失，拉萨市民拥抱新事物的速度越来越快，而生活便利带来幸福感的提升，每天都能真切切地感受到。

改革开放里程碑

>>>九省市援建西藏

1984年，中央第二次西藏工作座谈会决定由北京、上海、天津、江苏等九省(市)援建西藏43项重点工程中，有20项落地拉萨。一批以拉萨饭店、拉萨剧院、体育馆为代表的具有地方特色的现代化建筑逐渐建成，使拉萨城市面貌焕然一新。

>>>布达拉宫广场建成

布达拉宫广场由国家投资1.13亿元兴建，是中央第三次西藏工作座谈会确定的62项工程之一。广场工程于1994年10月8日破土动工，1995年7月15日基本竣工，同年8月25日通过验收。

>>>布达拉宫广场改扩建

2005年，为庆祝西藏自治区成立40周年，布达拉宫广场进行了改扩建。当时，广场的改扩建工程是大庆重点工程，改扩建工程总投资约1.5亿元。分中心广场、东边湖区整治、西区水系恢复和绿化三部分。对自治区歌舞团、总工会等一些单位和部门、个体工商户进行了搬迁，使广场在原有面积上增加了30000多平方米。

>>>青藏铁路通车

青藏铁路，是中国新世纪四大工程之一，是通往西藏腹地的第一条铁路，也是世界上海拔最高、线路最长的高原铁路。青藏铁路分两期建成，一期工程东起西宁市，西至格尔木市，1958年开工建设，1984年5月建成通车；二期工程，东起格尔木市，西至拉萨市，2001年6月29日开工，2006年7月1日全线通车。

>>>拉贡高速公路通车

拉萨机场高速公路，即拉萨至贡嘎机场高速公路，就是拉萨机场专用公路，是西藏第一条高速公路，2009年4月28日开工，路线全长37.8公里，工程由国家全额投资15.9亿元，将拉萨市区到贡嘎机场的行车时间缩短了半个小时，有效缩短公路里程20公里，全线免费通行。2011年7月17日，习近平飞抵拉萨为拉贡机场高速公路剪彩。

>>>弘扬“两路”精神

2014年8月6日，中共中央总书记习近平就川藏、青藏公路通车60周年作出重要批示，要求进一步弘扬“两路”精神，助推西藏发展。习近平强调，新形势下，要继续弘扬“两路”精神，养好两路，保障畅通，使川藏、青藏公路始终成为民族团结之路、西藏文明进步之路、西藏各族同胞共同富裕之路。



■ 本报记者在318国道4688公里处

旅途札记

重回天路

这不是我第一次来到雪域高原采访。记得2014年的一天，被高原反应折磨得半死不活的我，凌晨3点从日喀则市定日县出发，沿着318国道一路西行前往珠峰大本营，车窗外一片漆黑，一路上显得五趾翻腾。虽然最后如愿一睹珠峰真容，但糟糕的路况更令人印象深刻，感受却完全不同。以至于当时我发誓此生不愿再走一遍。

时隔4年，发誓失效，我重回这条通向“世界之巅”的天路，感受却完全不同。在雪山的映衬下，崭新平整的公路如同镶嵌在高原上的玉带，时而直刺云霄，时而蜿蜒盘旋，时而又与江河交相辉映，景色壮美至极令人词穷。直到越野车开到珠峰登山大本营附近，我突然意识到，刚才的一路居然毫无颠

簸，与曾经的不快记忆找不到半点交集。“路都修好了，就你上次回去后不久。”曾经载着我体验车如行舟的藏族司机师傅似乎看穿了我的疑惑，直接给出了标准答案。的确，对于重回西藏这件事，4年的时间太久。包括这条路在内，我记忆中的许多事物，都在这趟旅行中被颠覆。一路上我看到，胆小的岩羊家族已经敢靠近公路觅食；零散的定居点全部被废弃搬迁；4G手机信号几乎覆盖到了珠峰山脚；藏族司机师傅在看上我的电子烟后立即用手机网购下单……这些改变让我确信，西藏飞奔的脚步已经远远把我的记忆和刻板印象抛在身后。再发一个誓，以后我还会回来看看，这次用不了再等4年。李一能