

为雪域高原流浪人员安个家

——帮助当地群众幸福安居是上海援藏20年不变的目标

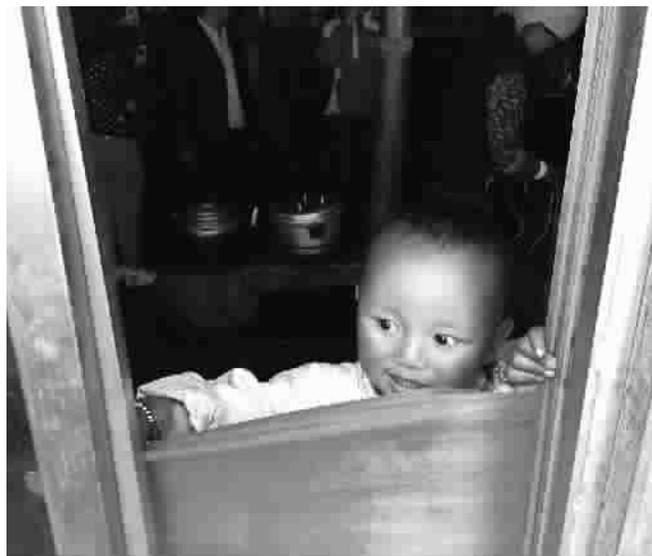
【编者|的话|

20年前，党中央、国务院确定了“分片负责，对口支援，定期轮换”的援藏方针，随着第一批上海援藏干部昂首踏进了苍茫的雪域高原，上海从此与一片名为日喀则的土地结下了不解之缘。

20年后，7批上海援藏干部究竟给这片古老的土地以及当地群众的生活带来了怎样的变化？追寻着上海援藏干部的足迹，记者来到日喀则市所属的定日、萨迦、拉孜等县，寻找援藏20年留下的上海印记，感受汉藏群众共同建设美丽高原的兄弟情谊。本报今起推出系列报道，从安居、乐业、文化、科技四个方面记录上海援藏20周年的点点滴滴。



■ 感恩村是定日流浪人员定居安置点工程最大的一个项目



■ 坚参家的孩子再也不用过颠沛流离的生活了 本报记者 李一能 摄

上海援藏20年·安居篇

日喀则在藏语中的意思是“水土肥美的庄园”，在历史上与拉孜、江孜并称为后藏三大重镇。西藏和平解放以来，日喀则地区人民群众的生活发生了翻天覆地的改变，但由于交通通讯不畅，当地经济建设依然发展缓慢。1994年，第一批上海援藏干部来到日喀则，带来了资金、项目与技术理念。20年过去了，上海援藏究竟给当地带来了哪些变化？记者在采访中发现，基础建设始终是上海援建的最大方向，而其中最重要的工作之一，是如何让当地群众能够“安居”这一基本的命题。

“上海广场”满载情谊

日喀则市中心有一条珠峰路，还有一条上海路，两条主干道的交汇处，就是上海广场，20年前上海第一批援藏项目之一，如今已经成为了日喀则市的中心地标。

上海广场总经理王卫东告诉记者，在上海广场建成前，这里还是一片荒芜，房子没有超过2层楼的。作为上海广场的建设者之一，王卫东见证了上海广场是如何拔地而起的。他记得第一批援藏干部领队是徐麟书记，和工人一起吃住在工地上，即便因为感冒需要输液，也不肯离开工地。徐书记边输液边工作的场景，让他印象非常深刻。

直到目前，上海广场依然是当地最大的、唯一的综合性商业广场，地位相当于上海的人民广场，极大地带动了周边经济的发展，城区规模迅速扩张。虽然建成至今已有16年的历史，但上海广场目前的运营情况依然保持稳步增长，去年收入520万元，旅游旺季酒店入住率近100%。

如果从空中俯视，上海广场的形状就是一艘大船，而这艘来自黄浦江畔的大船在雅鲁藏布江之滨找到了永远停泊的港湾。“在上海广场见。”在当地，这句话已经成为了一种习惯，不论是网友见面，还是亲朋聚会，大家都会选择这里作为集合见面的场所。“许多市民都没有去过上海，但在这里如果说来自上海，大家都会非常热情。”王卫东说，这艘满载上海人民情谊的“大船”早已融入了日喀则的血脉之中，成为连接汉藏兄弟情的纽带。

为流浪人员安个家

离开繁华的日喀则，记者深入后藏偏远地区，在定日县感恩村，遇到一群特殊的藏族同胞，他们曾经被称为“牙巴”，藏语意思是毫无尊严被随便打骂的人，近半个世纪中过着吉普赛人般流浪漂泊的生活，是上海援藏项目让他们在这里有了家。

几十年前，因为诸多原因，一些藏族农牧民失去了土地，漂泊流浪成为了唯一的生存方式。今年56岁的坚参就是其中之一，他自

小与家人一同流浪，没有土地，没有身份，骑着骡马带着帐篷四海为家，根据季节选择流浪的目的地，停下的地方就是家，靠别人的施舍度日，在“牙巴”这个充满歧视的称呼中度过了大半生。

几年前，坚参终于受够了四处漂泊的生活，他不想让自己的孩子和他一样颠沛流离，于是向政府提出希望定居的想法。和坚参一样，许多流浪家庭也有类似的诉求，于是在上海资金的援助下，感恩村这一安居项目应运而生，51名原乞讨人员被安置在此，得到了梦寐以求的三样东西：房子、耕地与身份。

如今，坚参和家人住在宽敞的房子里，藏式家具与现代电器一应俱全，他的孩子们或是读书或是工作，从此与“牙巴”这一身份诀别。为了帮助更多有着同样经历的乡亲们能够安居乐业，坚参担任起了临时村长，去城市学习种植技术，再回村子传授给乡亲们。“以前这里叫吉翁村，现在则改名叫感恩村，就是为了不忘政府与上海干部给我们带来的一切。”坚参告诉记者，流浪的生活已经结束，他有信心靠自己的双手创造更美好的未来。

定日县民政局局长普珠告诉记者，上海援藏队伍先后投入了500万资金，为当地困难群众建房开荒，政府则为他们解决了社保与身份的问题，定日县155户共560名原流浪乞讨人员从此有了家，感恩村则是其中最大的一个安置工程。“上海的援藏项目是真正

把资源用在最需要的地方。”普珠说，流浪人员安置定居这一困扰了当地数十年的难题，在汉藏人民的共同努力下圆满解决。

安居工程历经三变

“2014年上海援藏资金3亿2千万，其中80%用在了基础设施建设上，其中绝大部分都用在偏远地区。”来自上海的日喀则市住建局副局长钱晓峰告诉记者，帮助当地群众幸福安居，改善他们的生活条件，是20年援藏不变的目标，但在形式上也正在经历三大变化。

首先是资源的分配，从城市转向牧区农村。在第一批援藏干部到来时，日喀则地区的城镇还很落后，经过20年的经营，如今城镇已经实现了大跨越式的发展，而一些农村牧区则相对落后，例如萨迦县水电问题去年才刚刚解决，现在正在大规模植树造林，因为高海拔植被太少，当地含氧量很低，连最基本的生存条件都很艰难，这些地区是现在援藏项目支援的重点。

其次是注重民生，对类似感恩村这样的安置点、学校、医院、道路等基础设施的投入明显加大，今年上海援建新农村建设的项目就达到了51项。

最后是注重建设“造血机制”，让援建的项目实现自我发展，无需一直投入资金就能“存活”下来，让援建项目扎根当地，让西藏各族群众过上更美好的生活。 本报记者 李一能

京津冀协同发展 河北盼绿色崛起

北有唐山曹妃甸区，南有沧州渤海新区，河北版图上的双子座，辉煌环渤海、环京津的枢纽地带。

伴随京津冀协同发展上升为重大国家战略，这两座新兴港城澎湃起全新动力，也寻求着重新定位——借力京津，谋求产业结构调整，打造循环经济体系。近期，上海多家媒体记者赴两区考察，实地探访河北沿海的绿色崛起。

“渤海明珠”曹妃甸区

7月31日，京冀签署七份文件，区域协作迈入实质性提速。

其中，《共同打造曹妃甸协同发展示范区框架协议》格外引人注目：“曹妃甸区新型工业化基地，承接北京石化、装备制造、钢铁等产业转移，发展港口物流、海水淡化、节能环保等产业，并将与京津合作打造环渤海自由贸易区。”

“对接京津产业，打造绿色经济圈”，在曹妃甸临街不时可见类似标语。“面向大海有深

槽，背靠陆地有浅滩”，渤海明珠享誉已久：坐拥69.5公里的深水岸线，常年不冻不淤，无需开挖航道和港池即可建设30万吨级以上大型泊位；域内浅滩、荒地面积超过1000平方公里，为临港企业提供充足的建设用地。

早在2005年即拉开产业转移序幕，首钢迁址曹妃甸非但没有“伤筋动骨”，反而“脱胎换骨”，在资源节约、低碳环保方面完成蜕变。目前，已有19家央企和北京企业落户曹妃甸，总投资达1446亿元。一条条以绿色为基调的循环经济链条，正牵动着渤海明珠的转型升级。

“增极皇冠”渤海新区

“渤海新区距北京220公里，距天津110公里，高铁贯通仅需51分钟和30分钟。”提起渤海新区的区域战略地位，沧州市委常委、副市长赵国权很是自豪，不仅地处渤海湾穹顶处，而且全面进入京津一小时经济圈。

区位优势、港口、交通、土地和腹地五大优势，促使渤海新区成为承接京津产业转移与资源

外溢最多的重点。北汽集团40万辆整车、海兴核电和核燃料基地、华北石化千万吨炼油、现代汽车第四工厂……超百亿元的项目就有10个。

其中，北汽集团华北汽车产业基地被列为渤海新区“一号项目”——占地3552亩，总投资100亿元，年产值达400亿元；涵盖微卡、轻卡、中重卡、越野等多种车型；依托黄骅港，每辆汽车的平均物流成本比在京节约600元。

承接高端装备制造和高新技术产业，发展大宗港口物流和现代临港产业，渤海新区积极打造国家级循环经济示范试点园区。在转移京津产业过程中，明确要求“干净高端”，避免污染迁移牺牲环境。

“创融京津冀，以港促产、以产兴城、港产城一体化发展”，渤海新区力争河北沿海“增长极上的皇冠”。

“上海速度”助力传奇

向海而兴，曹妃甸区与渤海新区每天都在上演“沧海变桑田”的传奇，围绕循环经济的产业体系正在涌动。京津冀协同发展巨潮，

不仅掀起区域合作，而且汇聚全国活力，其中不乏上海的“身影”。

“传承上汽百年造车经验，打造河北客车生产基地”，走进位于曹妃甸的上汽唐山客车公司，蓝白相间的“申沃”客车令人倍感熟悉。占地3.9万平方米，具备底盘、车身、涂装、总装等生产线，这是上汽集团在中国北方最大的客车产业基地，也是河北省内唯一完成资质转移及落地的大客车整车企业。

“公司职工500余人，其中近200人的管理、技术团队全部来自上海。”公司常务副总晏和平介绍，项目2013年建成投产，拥有完整的技术开发能力，至今已交付1200多台清洁能源客车，覆盖7米至18米纯电动、混合动力、天然气客车。未来三年，上汽唐山客车将全面导入上汽集团的新能源客车产品。

而在渤海新区，上海电气承接的两期海水淡化装置正效力国华沧东电厂，是目前国内自主设计开发的单机产水量最大的海水淡化项目……“上海速度”正谱写互动共赢。

“渤海明珠”与“增极皇冠”只是河北沿海港城的缩影，目前河北已确定40个承接京津功能疏解和产业转移的重点平台，希冀借协同发展东风，绿色崛起于渤海之滨。

本报记者 范洁