

“天路”越昆仑 雪域万象新

——青藏铁路全线通车20周年回眸

■本报记者 单慧粉

写在前面

在地球第三极，青藏高原的苍茫与高寒，考验着生命的极限。

100多年前，孙中山先生在《建国方略》中首次提到“拉萨兰州线”即青藏铁路设想。有西方记者听到这个设想后说：“那个地方连牦牛都上不去，怎么可能架设铁路呢？”美国旅行家保罗·泰鲁更断言：“有昆仑山脉在，铁路就永远到不了拉萨。”

2006年7月1日，一声火车汽笛划破了世界屋脊亘古的沉寂，“世纪工程”青藏铁路全线建成通车，结束了雪域高原不通铁路的历史。从此，山不再高，路不再漫长。

翻越昆仑山，穿过可可西里，横跨唐古拉山，飞度万里羌塘，如今青藏铁路已安全飞驰20年。世界上平均海拔最高的铁路，世界上最长的高原铁路，世界海拔最高的火车站，中国创造的纪录至今无人打破。数万建设大军用热血和汗水铸就的“挑战极限，勇创一流”的青藏铁路精神，光耀时代。

天堑变通途，山河换新颜。20年来，青藏铁路进出藏货物已累计突破1亿吨。这条“天路”，仿佛一支如椽巨笔，在雪域高原上绘就了“敢教日月换新天”的壮丽画卷。

生态守护路

“钢铁巨龙”邂逅“高原精灵”

盛夏时节，可可西里无人区辽阔无边。鹰隼盘旋，藏野驴、野牦牛成群漫步，远处雪山连绵、冰川静卧——这里依旧保持着最原始的高原风貌。

在可可西里管理处五道梁保护站附近，一场“高原精灵”迁徙如期而至，成群的藏羚羊缓步穿过铁路桥。正值迁徙季，它们的目的地是数百公里外的卓乃湖。

“早在今年5月7日，首批迁徙羊群便已抵达这片区域。”五道梁保护站站长尔玛英培介绍，这里水草丰茂、水源充足，且设有青藏铁路野生动物专用通道，每年约有95%的藏羚羊经此迁徙。

雪域昆仑，江河源起。雄踞世界之巅的青藏高原，生态极其脆弱，生物链一旦被破坏，极难恢复。在这样一个地方修建铁路，本身就是对文明尺度的一种深刻丈量。世界在观望：这条“钢铁巨龙”，是变成撕裂高原的伤疤，还是成为人与自然和谐共生的绿色纽带？

中国人给出答案：敬畏自然。

工程自建设之初，便把生态保护贯穿设计、施工、运维全流程，配套多项硬核举措，全方位守护高原生物多样性。

海拔4536米的可可西里站，坐落于楚玛尔河至五道梁之间，是青藏铁路全线53座无人值守车站之一。

2015年，青藏铁路格尔木至拉萨段（以下简称“格拉段”）扩能改造工程启动，这座预留会让站正式纳入建设计划。可实地踏勘发现，预留原址恰好在藏羚羊固定迁徙通道上，一旁就是羊群中途固定休憩地。

“列车夜间会让的灯光、噪音以及车站日常运维作业，都会直接干扰藏羚羊迁徙，惊扰它们繁育后代。”中国铁路青藏集团有限公司计划统计部有关负责人张彩虹坦言。

研判风险后，多方专家迅速会商，一致决定：改址让道。

可可西里站，整体北移8.8公里，工程直接增加投资1000余万元。8.8公里的退让，是对“不为发展牺牲净土，不让基建惊扰生灵”原则的践行，是大国工程对高原生灵的温柔告白。

从曾经的不足2万只，到现在突破7万只，藏羚羊种群数量恢复是青藏铁路沿线生态修复的缩影。

富民发展路

“一路通畅”带动“百业兴旺”

从青海省格尔木市出发，沿着青藏铁路向东走，柴达木盆地戈壁滩上铺开百万千瓦级光伏产业园，连片的光伏板、定日镜一望无垠，宛如一片蓝色海洋。

格尔木，一座在戈壁滩上“长”出来的城市。20世纪50年代，格尔木因修建青藏公路而生。20年前，随着青藏铁路全线通车，这座城市的命运再次被改写。

夏日，绿湖白滩，一艘艘水采船往来穿梭——格尔木察尔汗盐湖生产正酣，一滴滴盐湖卤水即将变成一袋袋钾肥。

钾是农作物生长发育所需的重要元素。春耕期间，每天约有2万吨钾肥从这里出发，经铁路、公路联运，运往河南、山东等全国粮食主产区。过去，由于长途汽运成本高、运量有限，察尔汗盐湖的产品外运不便。如今，专用线直通盐湖厂区，钾肥、碳酸锂等盐湖产品铁路外运占比达九成，每年有数百万吨钾肥沿着铁轨运往全国各地。

因路而兴，乘势腾飞。从“聚宝盆”

到“风光谷”，格尔木这座戈壁新城正迎来产业结构的历史性升级，在“天路”纵横的西部演绎着新的发展传奇。

青藏铁路改变的不仅仅是格尔木，德令哈、那曲、当雄……这些被青藏铁路连接起来的城市，如同高原明珠熠熠生辉。

自青藏铁路通车以来，位于西藏那曲的安多站已走过20年运营历程，日均客流由当初的四五十人次增长到300多人次。2017年，藏族姑娘安多坐着火车来到安多县，在铁路边上做起茶馆生意。2023年，店面升级扩容，雅座由6个增加到19个，穷达的生活越过越好。

44岁的达洛，是西藏首批入职铁路的藏族大学生。20年来，他先后从事客运、货运等岗位，凭借实干担当，成长为拉萨西站副站长。在西藏，很多像达洛一样的高原儿女端起青藏铁路的“饭碗”，一同坐上增收致富的列车。

一路通，百业兴。一条铁路串起盐湖、雪山、草原秘境，把绿水青山稳稳变成群众口袋里的真金白银。

“青春没有售价，硬座直达拉萨。”近年来，这句话在社交媒体上广泛传播，“去西藏”成了一场说走就走的旅行。

“天路格桑花”“大美青海·幸福西藏号”等进藏旅游专列，一趟接着一趟。2025年，西藏接待游客超7000万人次，实现旅游总花费800余亿元。

依托青藏铁路，西藏开始向全国输出自己的好物。唐卡、藏香、藏戏，沿着铁路走向全国。藏文化大型实景剧《文成公主》演了13年，带动产业规模超百亿元。

傍晚，Z21次列车沿着青藏铁路一路攀升。远处念青唐古拉山白雪皑皑，钢轨在荒原上闪着银光。20载峥嵘岁月，青藏铁路正承载千家万户的梦想，迈向更美好的未来。

筑梦复兴路

“幸福金桥”激荡“雪域欢歌”

汽笛长鸣，大道无疆。

6月28日上午，首趟“西宁—巴尔坎”中亚班列从中国铁路青藏集团有限公司双寨站顺利发车。这趟满载服装、



在西藏当雄县，尼玛拉姆（右）和母亲白玛拉姆在20年前的同一个地方与火车合影。
新华社记者 丁增尼达摄

电器、汽车配件等货物的跨境班列，全程运行5420公里，经霍尔果斯口岸出境，穿越哈萨克斯坦境内，抵达土库曼斯坦巴尔坎州阿格拉站。这标志着青藏高原通往中亚的跨境物流通道再次实现扩容，为高质量共建“一带一路”注入强劲动能。

20年前，高原儿女关注火车何时能够开进拉萨；今天，曾经远离内陆市场的雪域高原，依靠不断完善的铁路网，拓展着对外开放新空间。

2014年，拉萨至日喀则铁路建成通车，一改西藏南部单纯依靠公路运输的局面，拉萨与日喀则开启“同城模式”。同年，青藏铁路西宁至格尔木段完成双线电气化改造，列车时速从60公里提升至160公里。2021年，拉萨至林芝铁路开通运营，复兴号首次驶上世界屋脊，历史性实现对31个省区市全覆盖。

放眼西藏腹地，拉日铁路、拉林铁路与青藏铁路格拉段首尾相连。青藏高原上，单一的“惊叹号”铁路线，变成以拉萨为交会点的“Y”字形主骨架铁路网。

俯瞰青海全域，敦煌铁路、格库铁路等干线相继贯通，与青藏铁路格拉段互联互通，搭建起连接祖国南北的立体化交通矩阵。

“西部留白太大了，将来也要补几

笔，把美丽中国的交通勾画得更美。”飞驰的列车把“挑战极限，勇创一流”的青藏铁路精神如同种子一般撒播，一条条象征现代文明的新“天路”，给这片古老而神圣的国土带来富裕和文明的人间春色。

这是一幅感动无数人的画面——2006年，青藏铁路正式通车前几日，在拉萨市当雄县公塘乡甲根村铁路沿线，牧民白玛拉姆和3岁的女儿尼玛拉姆好奇地望着驶向远方的火车。从此，尼玛拉姆与青藏铁路结缘。

后来，尼玛拉姆来到拉萨求学，火车载着她往返于当雄和拉萨之间。2022年，她考入江苏一所高校，第一次乘坐火车前往内地。2025年，她成为当雄县人民医院的一名导医，扎根故土，回馈家乡。乘着“天路”，这个高原牧民家的藏族女孩叩开了通往广阔天地的大门。

“推进中国式现代化、实现共同富裕，一个民族都不能少。”一条条“天路”，载着藏族青年外出求学追梦反哺家乡，载着各地人才扎根雪域行医执教，各族群众在交流中加深了解、增进认同。

“青稞酒酥油茶会更加香甜，幸福的歌声传遍四方……”伴随着悠扬的歌声，一趟趟列车接续驶向远方，属于青藏铁路的故事，将在世界屋脊不断续写。

4868米之上的忠诚守护

■武警青海总队海西支队某中队一级上士 王 赏



“呜——”汽笛长鸣，一列火车驶过青藏铁路昆仑山隧道，我下意识握紧钢枪，向驶来的列车回以持枪礼。守护青藏铁路18年，这已成了我们之间无声的默契。

2008年，我从陕西渭南应征入伍。新兵下连，我来到海拔4868米的昆仑山哨所。班长说，我们守护的昆仑山隧道是青藏铁路全线头号控制工程，是青藏铁路的“咽喉”。隧道两端的两个哨位，像两枚钢钉牢牢铆在“天路”的关键节点。

铁路沿线常年积雪，官兵巡逻时稍有不慎就会陷入雪窝里。为了保障铁路运行安全，我们不仅要盯好铁轨上的每一颗螺栓，还时常要与风雪搏斗。

记得有一年，昆仑山口突降暴雪，铁

轨附近出现一些落石，威胁到列车通行安全。我和战友们一头扎进风雪中，用撬棍清理落石。当时，能见度不足10米，我们只能小心地向前挪动。清理结束时，路过的列车车灯照在战友们结满冰的防寒面罩上，每个人的眼神里都透着坚毅。

在我们心中，高原护路兵所守护的，从来不只是幽深的隧道和冰冷的铁轨，更是千千万万雪域高原儿女的“幸福路”“团圆路”。靠着这种信念，一茬茬官兵20年如一日扎根雪域昆仑，战风斗雪，守护安宁。

这些年，我亲眼见证这条“天路”给雪域高原带来翻天覆地的变化。如今，开往高原的列车又稳又快，车厢内全程保证弥散式供氧，温度适宜。20年来，我们守护20多万趟火车安全通行，上亿人次沿着“天路”往返雪域与内地，无数牧区的孩子坐着火车外出求学。

同时，列车班次越来越多。以前

站哨，有时候两个小时不见一趟火车。如今，一列列车呼啸而过，将生活物资、医疗设备、建设物料源源不断地运上高原，高原特色农产品也坐着火车“走”出大山，藏族群众与外界的联系更加紧密。

在上级关心下，我们的执勤条件越来越好。早些年，巡逻只能靠两条腿，观察全凭一双眼。现在，隧道两端的高清监控探头24小时不间断值守，红外报警系统实时监测人员、动物闯入警戒区域等异常情况。哨位上也新增了弥散制氧系统、石墨烯取暖设备等，我们夜间站哨再也不会“冻到骨头里”。

20年“天路”腾飞，我有幸成为守护者中的一员。和许多老班长一样，我把根扎在了昆仑山哨所，扎在这段“钢铁巨龙”旁。正如我日记中所写：“我见万山皆是山，唯见昆仑是青山。”

（本报记者马嘉隆、特约记者杨浩整理）

武警官兵在青藏铁路昆仑山隧道沿线巡逻。

本报特约记者 杨浩摄

青藏铁路建设发展大事记

1958年

▶▶ 青藏铁路一期工程启动，上万名建设者奔赴高原

2001年

▶▶ 青藏铁路格尔木至拉萨段开工，向世界铁路建设史3大难题——多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱发起挑战

2014年

▶▶ 青藏铁路西格段完成双线电气化改造，电力机车头逐步成为西格段运输的主要牵引车头

2023年

▶▶ 青藏铁路西格段完成提质工程，复兴号动车组开始在青藏铁路上运行

资料整理：于心月

版式设计：扈硕

1984年

▶▶ 青藏铁路西宁至格尔木段（以下简称“西格段”）通车，为我国建设高山和高原铁路积累了丰富经验

2006年7月1日

▶▶ 青藏铁路全线通车，西藏从此告别不通铁路的历史

2026年4月

▶▶ 青藏铁路进出藏货物总量累计突破1亿吨，雪域高原人畅其行，货物其流