天路越昆仑 屋脊焕新颜

20

2006年7月1日，青藏铁路全线通车，至今已整整二十年。这条穿越世界屋脊的钢铁巨龙，将雪域高原与祖国大家庭紧紧相连，它是一条团结路，促进各民族交往交流交融；一条发展路，为西部大开发注入渗湃动能；一条生态路，让发展与保护不再是非此即彼的选择题；一条幸福路，让农牧民搭上致富快车。二十年来，列车呼啸而过，带来的不仅是物资与人才，更是希望与信心。青藏铁路的沧桑巨变，正是中华民族伟大复兴征程上的生动注脚——它见证了国家实力的跨越，也昭示着雪域高原与全国人民一道，正朝着共同的梦想阔步前行。

天堑变通途 奇迹筑丰碑

本报记者 秦 睿

2006年7月1日，一声汽笛划破雪域长空。青藏铁路全线通车，西藏从此告别了“没有铁路”的历史。二十年后的今天，这条全长1956公里、世界海拔最高的钢铁大动脉，交出了一份震撼人心的答卷：截至2026年4月13日，累计进出藏货物突破1亿吨，进出藏旅客量突破4100万人次。

1亿吨，是从零到亿的二十年跨越。从2006年全线通车时的36.1万吨到如今的831.3万吨，青藏铁路的年货运量增长了22倍。在世界海拔最高、环境最艰苦的铁路上，这个数字本身就是一个奇迹。

1亿吨，见证的不仅是钢铁动脉的茁壮成长，更是中华民族伟大复兴征程中一个生动而深刻的缩影。

这是一条攻坚克难的奇迹之路。平均海拔4000米以上的青藏高原，高寒、缺氧、冻土、生态脆弱，曾被世人视为“生命禁区”。一代代建设者怀揣梦想，十几万筑路大军冒风雪、战严寒、抗缺氧，一米一米地向前掘进，终于让青藏铁路横亘世界屋脊之上，彻底终结了“铁路永远到不了拉萨”的断言——这是中国共产党带领各族人民创造的世界奇迹，是人类铁路建设史上的一座丰碑，更是一座精神永续的丰碑。从寸步难行的天堑到畅通无阻的通途，青藏铁路改写了“出国容易进藏难”的历史，彰显着中华民族敢为人先、勇攀高峰的气魄。“挑战极限，勇创一流”的青藏铁路精神，早已融入中国共产党人精神谱系。从青藏铁路到川藏铁路，从高原铁路到交通强国，这种精神始终闪耀时代光芒。

这是一条繁荣发展的振兴之路。通车运营二十年来，青藏铁路从“世界交通奇迹”蝶变为支撑雪域高原发展不可或缺的“经济大动脉”。物流成本大幅下降，西宁至拉萨货运成本降幅超60%，运输时间从一周压缩至48小时内；客货列车运行对数从2006年的5对增加至现在的17对；车站数量增至58个，牵引质量提升至2880吨。青海的盐湖化工产品、特色农牧产品顺着铁路走出高原，内地的物资、技术、人才顺着铁路涌入青海。这条大动脉为青海乃至整个西部经济发展源源不断地输送养分。这条钢铁大道已然成为守护护民生的“幸福线”、激活产业的“动力线”。

这是一条团结共生的幸福之路。青藏铁路穿越青藏高原腹地，途经的城市多有藏族、回族、蒙古族、土族、撒拉族等少数民族聚居。这条线路的开通，不仅促进了青藏地区各民族的交流，更切实拉近了各民族各地区之间的距离。铁路跨越山川阻隔，缩短的是空间距离，凝聚的是人心情感。列车穿梭于雪山草原，传递着党和国家的关怀，承载着各族群众走出高原、拥抱世界的梦想。

这是一条守护生态的绿色之路。二十年来，青藏铁路始终坚持生态保护优先——在建设时，青藏铁路就投入15.4亿元用于沿线生态保护，全线设置了33处专门的动物通道，可可西里藏羚羊种群已从保护初期的不足2万只恢复到7万多只。2026年3月，青藏铁路格拉段电气化改造工程正式启动，改造后复兴号绿色动车组从西宁到拉萨运行时间将缩短至10小时以内。这条天路，正在向着更绿色、更低碳的未来坚定前行。

回望二十年，从通车首日哈达飞舞的洒腾叶刻，到钢铁巨龙呼啸驰骋的壮阔图景，每一寸钢轨都记录着团结奋进的足迹，每一趟列车都承载着各族群众对美好生活的向往，每一座车站都见证了雪域高原的沧桑巨变。

二十载天路驰骋，二十载初心如磐。青藏铁路的二十年，是高原巨变的二十年，是精神传承的二十年，更是中国式现代化在雪域高原生动实践的二十年。这条“天路”的辉煌成就，雄辩地证明了中国共产党的领导和社会主义制度集中力量办大事的优越性。

新征程上，当磨续精神血脉，以挑战极限的勇气、勇创一流的追求，攻坚克难、奋勇争先——让“天路”传奇再续新篇，让青藏铁路精神照亮民族复兴的壮阔征程！

雪域栖珍兽 生命树长青

本报记者 宋明慧

一条钢轨从祁连山南麓铺展延伸，横贯柴达木苍莽戈壁，又纵穿三江源腹地，打破高原山河阻隔，让山不再高路不再长。

严守生态保护红线，青海始终恪守尊重自然、敬畏自然，最大程度保存原真、完整的生态系统。

二十载春秋，青藏铁路列车飞驰不惊扰山川静谧，通途延展也不折损江源青绿。当修复、共生、永续在沿途串珠成线、连点成面，这条“天路”已跳出单一的交通工程，与高寒生态相融，让青海坚持生态优先、绿色发展更看得见、摸得着。

一寸冻土、一汪碧水、一株草木、一只生灵，珍贵到不可再生，青藏铁路在青海的区段，多是生态敏感区域。坚决筑牢国家生态安全屏障，以久久为功的坚韧守住万物安然。

可可西里无人区，是藏羚羊等珍稀野生动物的栖息乐园。每年迁徙季，成群藏羚羊悠然通过青藏铁路大桥。藏羚羊种群数量恢复至7万余只，从“濒危”降为“易危”，背后是守护者用生命守护生命的壮举。一代代巡护人员扎根无人区，以坚守守护自然原貌，给后世留下宝贵的生态财富，如今可可西里成为世界自然遗产地。

可可西里是中国首批国家公园之一的三江源国家公园的重要组成部分。伴着旷野的风，列车驶过三江源，冰川雪山、高寒草甸、湿地湖泊，构成了独特的高原景致。五年前，三江源国家公园设立，在中国属海拔最高、面积最大。从体制试点至今，生态管护实现“一户一岗”，数万名群众成为生态管护员，在保护成果中享受福祉。并且通过项目、科技手段等多维发力，生态环境持续向好，野生动物越来越多，很多生态管护员拿起相机，成为生态摄影师，用镜头定格家乡之美、物种之丰，自发宣传生态环保理念。

柴达木盆地是资源的富矿，也是生物多样性的富集区。从战略资源开发到工业游市场旺盛，茶卡盐湖成为生态优先、绿色发展最具象的表现。蓝天之下，晶莹的盐晶造就了“天空之镜”的绝美，引来全国各地的游客。

当钢轨延伸至中国最大内陆咸水湖青海湖时，哈尔盖站默默坚守，筑牢铁路安全防线。青海湖作为普氏原羚的唯一栖息地，种群数量从不足300只恢复至3700余只。哈尔盖作为普氏原羚种群的主要分布区之一，栖居着2000只以上的普氏原羚。它作为青海湖“水-草-鱼-鸟-兽”共生生态系统的关键物种，其种群恢复背后，是全流域生态持续向好，青海湖裸鲤、水鸟的数量也在持续增加。如今，青海湖正在创建国家公园，体制机制日趋完善，在环湖的三州四县成立管理分局并设立保护站，实现了从无到有，生态前沿构筑起坚固的生态防护网。

克土沙区距离青藏铁路不到500米，曾因沙化退化严重，一度威胁到铁路安全。它的治理始于上世纪80年代，尤其进入“十二五”时期，治沙力度持续加大，试验成功了沙棘营养土坨造林、乌柳截杆深栽造林、容器苗造林等适合高寒沙区固沙绿化的先进实用技术。而今，沙区外围乔木长势繁茂，乔灌草立体防风固沙林带成型。从“望绿亭”远眺，满目厚重的苍翠，锁住了曾经漫天的黄沙，水土保持能力大幅提升，普氏原羚、马鹿、白唇鹿等成了“常客”。

铁路沿线，绿意缅延不绝。在省会西宁，湟水河如一条玉带穿城流淌，南北山分立两岸，守护流域水体安全，保障一河清水向东奔流。历经几十年持续造林绿化，西宁南北山从荒山秃岭蜕变为城市生态绿屏，核心区森林覆盖率由7.2%提升到79%，生态成果转化为发展动能、后发优势。既留得住“绿水青山”，又换得来“金山银山”，西宁北山大塬岭景区向公众开放，去年接待游客突破20万人次。从保护区变成景区，林下经济有序发展，森林美景正转化为新兴产业和未来产业。

生灵安好，山河常青，“天路”沿途、江源儿女主动守绿、自觉护绿，雷绿谋生、以绿为进。飞驰的列车，承载高原发展的希冀奔赴远方，殖延草木守牢“中华水塔”根基永续，从今朝向未来！

发展动力线 繁荣百业旺

本报记者 王 臻

2006年7月1日，青藏铁路全线通车，世界屋脊从此不再遥远。二十年后，这条钢铁大动脉让高原与祖国紧密相拥，让资源流动、产业崛起、百姓受益，并深度嵌入全省产业“四地”建设布局，串联起文旅风光、特色农牧、盐湖资源、清洁能源四大优势产业。

从察尔汗盐湖的万吨钾肥，到高原列车上的八方游客，青藏铁路早已成为驱动区域经济社会发展的强劲引擎。

四月底的柴达木盆地，戈壁旷野依旧寒风凛冽。青藏铁路物流中心察尔汗铁路物流营业部内，装载机有序作业，源源不断的氯化镁产品被装载至货运车厢。这条铁路运输通道，是盐湖产业稳产外销的关键支撑。

钾肥素有“粮食的粮食”之称，东北黑土农田、山东设施菜棚，河南连片麦田，均依赖察尔汗出产的盐化产品保障耕种肥力。去年，青海盐湖智运物流有限公司货运车间铁路外运量突破400万吨，察尔汗车站全年货运总量超700万吨，本年度货运目标有望攀升至800万吨，这样的运输规模放在二十年前难以实现。

青藏铁路的贯通将外运瓶颈彻底破除。当前钾肥铁路发运占比已达九成。盐化产品下线后可快速装车外运，全程享有铁路专属绿色通道，实现受理、配车、装车、挂运全流程优先保障。

强大稳定的铁路运力，为盐湖产业多元发展筑牢根基。依托便捷铁路物流网络，察尔汗盐湖产业集群持续扩容，产业结构从单一钾肥生产，拓展为涵盖锂盐、锂盐的全链条盐化工体系。曾经荒芜冷清的戈壁车站，依托铁路运力，成长为全国核心钾肥物流枢纽，也是拉动青海工业经济增长的重要支点。

如果说盐湖产业是青藏铁路撬动产业升级的“硬支撑”，旅游业则是它激活青海沿线经济的“软实力”。

2025年，青海旅游热度持续攀升，青藏铁路西格段旅游专列开行数量再创新高，来自全国各地的游客坐着火车奔赴青海高原，在“天空之镜”留下倒影，在金银滩草原聆听歌谣，在可可西里寻觅藏羚羊的踪迹。青海标志性景观被铁路串联起来，“天空之镜”“丝路梦享号”等特色列车各具风情。

旅游火了，沿线百姓的钱袋子也鼓了起来。

在格尔木、德令哈、刚察、乌兰，越来越多农牧民开起家庭旅馆、卖起手工艺品、做起向导服务，在家门口吃上了稳稳的“旅游饭”。据海西蒙古族藏族自治州文体旅游广电局数据显示，青藏铁路通车以来，海西州旅游人次和收入年均保持两位数增长，这是铁路带来的实实在在的民生红利。

而更值得关注的是结构的变迁：过去，铁路主要把钢材、水泥、建材运进高原；如今，依托青藏铁路主干线的强劲运力，青海的枸杞、藜麦、牦牛肉、青稞等优质绿色有机农畜产品彻底走出“藏在深山无人知”的困境。不仅深耕国内市场，更依托西宁陆港枢纽，衔接中欧、中亚班列物流通道，实现从“走出去”到“卖全球”的跨越。

青海不再是单一的物资输入地，它开始向全国输出自己的优质产品，在“一进一出”间完成了从“被动输血”到“自主造血”的产业转身。同时，铁路畅通的物资运输通道，全力保障了柴达木盆地光伏、风电项目建设，助力国家清洁能源产业高地建设提速增效，让戈壁荒滩变身清洁能源宝库。

“天路”双向流通的红利不止体现在货运清单上，我们看到格尔木从一座戈壁小城崛起为青藏高原重要的工业枢纽和物流中心；德令哈站周边物流园区拔地而起，借助铁路优势吸引了多个新能源企业落户；海晏站旁，红色研学基地与旅游集散中心同步建设，人流、物流、信息流加速汇聚……车轮滚滚向前，青海沿线每一座城市、每一个站点都在书写新的故事。

二十年的时间，这条“天路”早已超越交通线的定义，成为驱动青海经济发展的“动力线”。

团结一家亲 奋斗向未来

本报记者 咸文静

7月1日，青藏铁路将迎来全线通车20周年。这条穿越“生命禁区”的钢铁巨龙，不仅改写了雪域高原的发展轨迹，更留下了一个个关于团结、守望与家园的动人故事。

西宁火车站，青藏铁路的起点。一列列火车从这里出发，向西而去。每天，候车大厅里有上万名旅客从这里启程：去格尔木经商的回族老乡，去拉萨探亲的藏族阿妈，来高原旅游的汉族游客……不同民族、不同口音的人，在同一时刻、同一座站台上，等待着同一列火车。这座站台，是这条“天路”的起点。

“我对这条线有太多的感情。”54岁的高铭辰是西宁站团体票服务中心主任。他的祖父是从内地将铁路修到西宁的筑路工人，父亲则将大半生奉献给了客运服务。对他而言，青藏铁路改变的，不仅仅是出行的方式、交流的半径、来往的频率，还有数不清的温情故事。有一年，一个从拉萨前往山东求学的女孩丢了钱包，在站台上急得直哭。高铭辰同情况后，垫出200元塞给她。让他没想到的是，女孩假期返乡时专程把钱送了回来。

全线开通前，西宁站日吞吐量仅5000多人次，如今已突破10万人次。人多了，故事也多了。每个进藏的旅客都有自己的目的地，但在这座站台上，他们有着同一个方向。

向西数百公里，海西蒙古族藏族自治州格尔木市，这座因路而生、由路而兴的城市，正讲述着另一段故事。作为连接甘、新、青、藏四省区的“十字形”交通枢纽，格尔木逐渐成为汉族、蒙古族、藏族、回族等35个民族民众落地生根的家园。

走进格尔木站的候车大厅，藏语、蒙古语和普通话交织在一起，此起彼伏。而在客运车间的“爱心档案”里，翻开的每一页都是一次温暖的接力。去年冬天，一位患肺气肿的进藏旅客在候车时突然呼吸急促。工作人员发现后，立即推来轮椅，拎上氧气瓶将旅客送上列车，同时联系西宁站的同事维续照顾。两座车站，一趟列车，一场无声的接力就这样完成。档案里还有更多这样的记录。正是这些细碎的字句，让这座高原枢纽站的温度，落在了每一个具体的陌生人身上。

当然，在奔驰的列车上，还有另一群人在传递着团结的温度。

“前面让一下让一下，各位劳驾让一下！”那是2024年春运期间一名旅客在西安开往拉萨的列车上拍摄的一段视频。画面中，一名列车员穿过拥挤的车厢快步向前，赶到一名已经昏迷的旅客身边。看到对方双目紧闭、呼吸微弱，他立即对旅客开展心肺复苏，清理口腔异物，按压虎口人中，实施人工呼吸，争分夺秒。最终，旅客逐渐恢复意识，为后续车站医护人员救治赢得了宝贵时间。这位在关键时刻挺身而出的人，正是西宁客运段宁藏车队列车长阿忠仁。

“穿上这身制服，就是旅客最信任的人。不管什么时候，只要旅客有需要，我就必须冲在最前面。”工作13年来，阿忠仁是这么说的，更是这么做的。

2021年的一天，列车抵达西宁，旅客下车后，阿忠仁像往常一样进行检查。走到那节铺位时，他一眼就看见了一个单肩包。包里有一台笔记本电脑、几沓现金，还有社保卡等物品。他第一时间联系乘警核验物品，又向派出所求助。排查、比对、打电话……十几个小时后终于联系上了已经在那曲站下车的那位旅客。第二天，阿忠仁专程等在那曲站，接过包的那一刻，失主巴桑罗布将一面锦旗送到了他的手中。

汽笛声声，响彻高原。二十年来，青藏铁路运送的不仅是南来北往的旅客，更是一个多民族国家心手相连的深情。这条钢铁大道，翻越的是海拔，拉近的是人心。

铁龙千山过 幸福万家来

本报记者 张慧慧

“那是一条神奇的天路，带我们走进人间天堂……”一曲《天路》，唱出了雪域高原千百年来对通达外界、奔赴美好的深切厚盼。

2006年7月1日，青藏铁路全线通车的嘹亮汽笛响彻拉萨站台，彻底终结了高原千年交通闭塞的困局。二十载车轮不息，这条横亘昆仑的钢铁长龙，早已超越道路交通的物理属性，成为滋养高原发展的活力血脉、丈量民生幸福的时代标尺。飞驰的列车打通人流、物流、资源流双向循环，全方位重塑高原民生样貌，让发展红利沿着绵延钢轨扎根雪域万家。

“天路”通车彻底打破时空壁垒。二十年来，青藏铁路客运运力持续扩容，西宁至拉萨旅途时长大幅缩减，沿线便民乘降所陆续投用，群众出行成本显著下降。

如今，高原牧民可便捷乘车赴内地探亲观光、疗养安居，牧区学子从容奔赴各地逐梦求学，沿线商户依托稳定铁路班次畅通购销渠道。车厢供氧、母婴设施、就医绿色通道等暖心配套不断完善，细微温情消解了高原出行的艰苦阻隔，为雪域群众打开了拥抱新时代、接轨新生活的窗口。

铁路大运量、低成本的优势，彻底盘活了高原物资流通格局，让雪域高原的万家烟火愈发丰盈鲜活。

历经二十年发展，青藏铁路进出藏货物总量突破1亿吨，年均增长率达18.0%，跨区域物资调配高效畅通。“铁路+公路”联运体系持续向牧区纵深延伸，快递网点覆盖草原村落，线上购物、直播带货成为牧民生活新风尚，现代化生活方式顺着钢轨，抵达高原每一处角落，充足平价的物资供给，一点一滴提升着各族群众最真切的获得感。

流通红利持续释放，更转化为可持续的富民增收动能，彻底扭转高原群众长期单一依靠放牧谋生的收入结构，让共同富裕的底色愈发鲜亮。

铁路枢纽、沿线货场催生大量就近就业岗位，仓储转运、场站值守、安保服务等岗位吸纳大批本地农牧民就地务工、稳定增收。

往来不息的客流带动沿线民宿、特色商铺、民族手工艺品产业蓬勃发展。依托铁路物流优势，沿线集体经济不断发展壮大，藏式新居连片落成，群众居住条件和家庭资产实现跨越式提升，“天路”真正成为赋能群众稳增收、拓富路的幸福通道。

与此同时，“天路”架起山海互通的桥梁，精准破解了高原公共资源配置不均的现实难题。

二十年来，一趟趟列车搭载内地支教老师、医护人员奔赴高原基层，先进的教学理念、诊疗技术持续下沉牧区一线，让边疆各族群众均等享有优质公共服务资源，牢牢兜牢民生底线。

人流、物流、优质资源的双向涌动，同步牵引高原城乡基础设施实现迭代升级。

如今，依托青藏铁路，水泥、钢材等基建物资批量运抵乡镇村落，牧民安居房、乡村硬化道路、村级卫生室、文化广场、乡村幼儿园相继建成投用。现代化新城同步崛起，格尔木、拉萨近郊商业街区、便民市场、休闲绿地配套日趋完善，一幅宜居宜业、欣欣向荣的和美画卷在昆仑山下徐徐铺展。

二十载“天路”逐梦，青藏铁路承载的民生改善全面而深刻，既缩短了时空距离、降低了生活成本，也拓宽了增收渠道、丰富了群众精神生活。

“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神，不只镌刻在冻土路基、雪山桥梁之上，更深深融入各族群众衣食住行、安居兴业的日常点滴之中。

立足新征程，传承弘扬青藏铁路精神，以高原铁路现代化建设赋能民生提质、助推共同富裕，必将让世界屋脊的民生暖意愈发浓厚，让雪域高原的幸福画卷常绘常新。











组版编辑 陈 珺 谭晶晶
美术编辑 李玉成 帕姆卓玛

图片由本报记者 王伟才 祁万强 通讯员 郝海红 马建林 青藏集团公司提供