

# 世界屋脊 天路回响

## ——写在青藏铁路全线通车20周年之际

□ 钱磊 李雷萌 周鹏 刘里 李金雨

### 前言

巍巍昆仑,见证世纪跨越;莽莽天路,承载复兴梦想。

总有一些坐标,在历史的长轴上镌刻不朽的印记;总有一些声音,在民族的记忆中激荡永恒的回响。

2026年7月1日,中国共产党成立105周年。

将时针回拨二十年——2006年7月1日,在平均海拔超过4000米的雪域高原,一声火车汽笛长鸣划破了“世界屋脊”亘古的沉寂,宣告“世纪工程”——青藏铁路全线建成通车。

从此,拉萨与祖国内地不再遥远;从此,雪域高原与时代脉搏同频共振。这条横亘在昆仑之巅、穿越生命禁区的钢铁洪流,源源不断地将新鲜血液泵入这片神奇的土地。

二十年,在历史的长河中不过是短暂一瞬。但对于中国

铁建——这支从铁道兵脱胎而来的英雄队伍而言,是坚守的二十年,是奉献的二十年,是将“国之大事”书写在高原大地上的壮丽远征。

跨越两个世纪,他们从未离开。从勘察、设计、施工到维护、升级、改造,从一条铁路到一张路网,从工程建设到生态保护,从经济动脉到民族团结……中国铁建人以“挑战极限、勇创一流”的精神,在世界屋脊上铸起了一座永不褪色的丰碑。

今天,当我们再次把目光投向那片离天空最近的土地,我们看到的,不仅是一条路,更是一个国家攀登的足迹、一个民族奋进的缩影。

问苍茫大地,谁主沉浮?雪域高原,给出了最铿锵的回答。

### “问苍茫大地,谁主沉浮”——历史回响与建设奇迹篇

在地球第三极,青藏高原的苍苍与高寒,考验着一切生命的极限。这里,是万山之祖,是百川之源,更是人类工程史上从未被驯服的“禁区”。

一个世纪前,当孙中山先生在《建国方略》中绘就“高原铁路系统”的宏伟蓝图时,西方世界的记者报以嘲弄的笑声;“那个地方连牲口都上不去。”美国旅行家保罗·泰鲁更是一句断言,试图为这个梦想画上句号;“有昆仑山脉在,铁路就永远到了拉萨”。

这是傲慢对梦想的蔑视,是现实对理想的宣战。然而,炎黄子孙的字典里,从未有过“屈服”二字。共和国的曙光,照亮了这一尘封半个多世纪的理想。

1955年,王震将军向毛主席立下“把铁路修到喜马拉雅山下”的军令状;1973年,毛主席在会见尼泊尔国王时,那句“青藏铁路修不通,我睡不着觉”,不仅是领袖的夙愿,更是一个民族向世界屋脊发出的庄严宣告。

从铁一院(原铁道部设计院西北设计分局)拿起的勘测笔,到铁道兵扛起的风枪,再到改制后中国铁建的旗帜,这支队伍将与“天路”结下了跨越两个世纪的不解情缘。

这是一场开局即决战、起步即冲刺的极限挑战。从1955年曹汝楨第一次进藏勘测,到任庄平、张树森、李金城三代总设计师的接续奋斗,他们在生命禁区一守就是40余年。

在风火山观测站,含氧量不足内地一半,极端低温达零下45摄氏度。百余名科学工作者前赴后继,积累了1200多个珍贵珍贵的科学数据。他们将550公里冻土地段精细划分为四种类型,创造性地提出从“被动保温”到“主动降温”的冻土处理思想,破解了“高原冻土”这一世界级难题的密码,让不可能开始变得可能。

从1959年起至1983年间,铁道兵三上青藏高原。在海拔3700米的角角山,铁十师血肉之躯凿开了当时世界海拔最高的铁路隧道。彼时的每一寸掘进都伴着春风、涌水和高度的缺氧,55年轻壮的生命,永远定格在了那里。他们用生命“登天的梯”变成了“生命通道”。

1984年,火车通到了格尔木,但拉萨,还在远方。

2001年,当十万人再次挺进高原,祖国第四次选中了这支队伍——改制后的中国铁建。横亘在面前的,是多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱“三大世界难题”。这是人类工程史上最难的“鬼门关”。然而,中国铁建人从不相信绝境。

在风火山,指挥长程成明将指挥部搬到最前哨,力主“死磕到底”。而专家视为“绝对禁区”的含土冻层,铁建人硬生生打大隧道空调机组,将洞内温度精确控制在正负0摄氏度;建成世界海拔最高的制氧站,实现洞内弥漫式供氧,让洞内的建设者能呼吸到相对充足的氧气。

仅仅用了一年零一个月,轨面海拔4905米的世界第一高隧——风火山隧道全线贯通。

没有发生一次塌方,没有一人因高原病死亡。这一壮举,被称为“中国铁路建设史上的一个奇迹”。这个高度被永久载入吉尼斯世界纪录。那一刻,美国旅行家的宣言在事实面前骤然崩塌——中国铁建,用科技与信念,把铁路修到了离太阳最近的地方。

作为中国新世纪四大工程之一,中国铁建承担了青藏铁路全部设计工作和72%的施工任务,以及海拔4900米以上的全部施工任务,实现11项重大创新,并创造了海拔最高、线路最长、运行速度最快等十余项高原冻土铁路的“世界之最”,形成了具有自主知识产权的高原冻土铁路成套修建技术。

可可西里无人区,世界上最长的冻土铁路桥——全长11.7公里清水河特大桥横跨千年冻土之上,桥下1300多个桥孔,不是简单的设计,而是为藏羚羊等野生动物预留的“自由生命通道”,是工程建设与生态保护和谐共生的典范。

昆仑山下,全线第一高桥——三岔河特大桥建设者在零下30摄氏度的极寒中,通过给混凝土“穿棉衣”、搭设保温棚等方式,攻克了低温混凝土灌注的世界级难题。唐古拉山口,中国铁建人将铁路延伸到了海拔5072米的世界铁路最高点。那曲草原,世界海拔最高的铁路特大桥——全长2350米的左贡西曲曲2号特大桥傲然矗立,在风雪中展现着中国基建的雄姿……

从设计局的科技尖兵,到铁道兵的忠诚卫士,再到中国铁建的时代先锋,70多年来,变的是番号,不变的是“逢山开路、遇水架桥”的铁道兵精神;变的是时代,不变的是“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神。

他们用热棒镇压冻土,用科技征服缺氧,用生命铸就丰碑。终于,2006年7月1日,青藏铁路抵达日光城拉萨。那一刻,藏族同胞手捧哈达,热泪盈眶;那一刻,几代人的夙愿,化为了高原上最响亮的赞歌。

天路已成,绝非终点。跨越两个世纪,我们用血肉与科技改写世界铁路史;通车二十年来,我们仍守护着这条经济线、团结线、生态线、幸福线。

如今,升级改造持续加速,生态保护植此青绿,民生福祉精心浇灌,央企担当挺膺护航……在这条通往未来的天路上,中国铁建人的脚步从未停歇。

青藏铁路工程。铁一院 供图



拉萨日喀则乡村幼儿园,建设者和孩子们庆祝儿童节。李金雨 摄



中铁十一局青藏铁路铺架项目部轨道队女工班。戴王杨 摄

### “天翻地覆慨而慷”——升级改造与运能跃升篇

汽笛长鸣,大道无疆。天路延伸,逐梦远方。

把铁路修到拉萨,只是一个伟大的开始。让这条“天路”更通畅、更智能、更强大、更绿色,是中国铁建在这片雪域高原续写的崭新约定。

如果说,二十年前的通车是一次史前般的抵达,那么二十年来从未停歇的升级改造,便是一场永不止步的超越。

这是一条昂扬向上的发展线,一条见证着中国铁建以科技为笔,以匠心为墨,在世界屋脊上不断创造“天翻地覆”变化的向新之路。

通车八年后,2014年8月5日,由中国铁建设计和参建的拉日铁路开通运营,这条钢铁哈达,将青藏铁路从圣城拉萨延伸到了西藏重镇日喀则。通车十五年后,2021年6月25日,中国铁建修建的拉萨至林芝铁路开通运营。这是我国首条高原电气化铁路,标志着拉萨进入了“动车时代”。

从此,青藏高原上,单一的“绿皮”铁路,悄然变为以拉萨为圆心的“Y”形路网。这张网,正在不断加密、延伸。

然而,每一次延伸,都是一次对极限的挑战。

拉日铁路穿越的雅鲁藏布江峡谷区,分布着大量温泉及热泉,地温普遍常在40至90摄氏度之间。拉林铁路位于冈底斯山与喜马拉雅山之间的峡谷地区,16次跨越雅鲁藏布江,沿线山高谷深,相对高差达2500米。两条新线的施工难度,都不亚于当年的青藏高原。

面对国家的重任,中国铁建依托国家级企业技术中心等科研平台,成功攻克了“强岩爆、高地温、冰碛层、风砂蚀、大变形”等系列世界级难题,先后在拉日和林拉铁路打通高原首座万米长隧——宗嘎一号隧道和世界上岩爆最强的高原铁路隧道——巴玉隧道……

他们不断创造新纪录,又不断打破新纪录。

在青藏铁路史上,中国铁建首次对青藏铁路格拉段仍是目前连通西藏与内地的唯一铁路大动脉。随着行车密度的增加,设备老化带来的运能不足等问题日渐突出。

一场通过升级改造促进运能提升的攻坚战,就此打响。

2018年8月30日,随着南口至最后一公里铁路竣工,青藏铁路格拉段扩能改造主体工程顺利开工。两年半的时间里,中铁十二局和中铁二十一局以世界海拔最高铁路车站唐古拉山为中间点,分头承担1142公里扩能改造任务。

为了不影响行车安全,他们创新采用了“施工与运输”“硬隔离法”和夜间作业法,大大降低了施工对既有行车安全的影响。他们将唐古拉车站到发线有效长度延长至900米,停稳能力提升至4000吨,相当于列车可以多拉7节车厢。同时,启用最新国产无人值守车站设备,进一步加强了青藏铁路列车运行的固有技术自主权。

扩能改造后,格拉段新增13个车站,延长8处既有站到发线,货物列车运行时间压缩2小时,运输能力一举提升80%,有效缓解了运输紧张的局面。

2023年7月1日,中国铁建再次完成青藏铁路更换32个车站126组道岔和全线36个车站的信号系统改造任务,中铁十五局建设者们迎战“风雪仓库”,历经123天,49个二级天窗,2405个三级天窗,分批次高质量完成原计划工期三年的1136.34公里施工任务,实现格拉段CTC系统、转辙设备全部国产化,进一步补强了高原铁路的设施基础,让这条大动脉的运行更加安全、可靠、舒适,抗风险能力全面提升。

在这场永不止步的攻坚战中,一支支精锐的队伍格外耀眼。她们是绽放在雪域高原上的两朵美丽的“格桑花”。

中铁十二局的女子信号工班,承担着青藏铁路唐古拉山到格尔木590公里内站点信号机械室的“产能改造作业”。每组班上有上千个焊点,个个要求光滑、饱满,无毛刺、无虚焊、无假焊,一点都不能出错。“组长郑艳的嘴,道出了她们做过的工匠精神。她们接过的铁路通信线,长要能绕地球好几圈。

她们以女性特有的细致与坚韧,下足绣花功夫,守护行车安全的第一道关口。双双被授予“全国五一巾帼标兵岗”称号。

在西藏察多县海拔4702米处,中铁十三局养护工班安多车间常年驻扎于此。这是全线养护密度最大、自然环境最差的段落。146公里正线,8个车站,45组道岔,76公里多年冻土

### “万类霜天竞自由”——生态环保与绿色发展篇

雪域昆仑,江河源起。雄踞世界之巅的青藏高原,孕育了全球独特的高寒草原与草原生态系统,滋养着藏羚羊、藏野驴、野牦牛等无数珍稀高原生灵。

这里是地球上最澄澈、最纯净,也最脆弱的生态净土。生态肌理一旦破损,百年难愈,甚至不可逆。

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,是会撕裂绿色的面纱,还是会成为人与自然和谐共舞的绿色纽带?

中国铁建人用二十年的坚守与奉献,给出了一个响亮的回答:绿色守护,天路长青。这条生态线,从孕育之初,就将“环保优先”从理念变成制度,从倡导落成铁路。

早在勘察立项之初,建设者就明确提出“以环评成果指导设计、施工和管理”的指导思想,并坚决地贯穿于全过程。他们建立了“野生动物迁避不受影响,江河源水质不受污染,确保多年冻土环境得到有效保护,铁路两侧景观不受破坏,努力建设具有高原特色的生态型铁路”这一宏伟目标。

这不是挂在墙上的口号,而是中国铁建的建设者与此片净土达成的庄严誓约。

为了这个盟誓,铁一院联合9家权威机构,历经8次大规模现场考察,编制形成6册环保纲领性文件。他们首创铁路第三方环保监理制度,率先实施生态环境动态监测,首创“以桥带路”,开创了国内重大交通工程为野生动物开辟专用通道的先河。

这是一场与高原生态同频共振的、漫长而深沉的长跑。

为了守护冻土这个高原生态的“地基”,自2001年起,铁一院每年冬夏季对800余个冻土孔持续观测,以动态监测替代静态研判,以主动降温取代被动保温。

中铁十四局建设者经过无数次试验,采用“通风路基”——在维持原有地貌的前提下,铺设1.2米大粒径卵石。石头间起到缓冲天然风洞,如同给冻土层安装了一个巨大的散热器,同时起到减噪作用,保障了常年冻土不被多余热量干扰,路基下沉速率降到最低。

二十年来,青藏铁路唐古拉山段区段时速稳定在100公里,远超世界同类铁路的平均水平,路基下沉控制在设计值之内。每一个设计施工的细节,都默默诉说着建设者与高原生态的默契。

高寒荒漠,草木珍稀,重生极难。中铁二十局秉持“玉清冰洁还天地”的初心,针对隧道弃渣处置难题,建设者就近倾倒的粗粒废渣,将弃渣统一堆放于早年受损的青藏公路路基之上,宁可远远运输增加成本,也绝不在草甸上留下新的疤痕。

在亚运会圣火采集点——唐古拉山以南地段,中铁十五

局建设者们像做外科手术一样,移植草皮58.72万平方米,将零星的采火点变为绿意盎然的“草皮养护区”。实施植被恢复面积473.5万平方米,建成“绿色排水沟”64300多米,连水流走向都保持着一千年来原有的姿态。

在世界海拔车站之一的古露车站,中国铁建开创了世界上首次在严寒地带人造湿地的先例,面积达8万平方米,让原本荒芜的车站周围,重新焕发出生命的绿意。在纯净的措那湖边,他们用29万条沙袋垒起30公里长的防风拦挡土墙,在雪山圣湖边筑起了一道坚固的绿色长城……

2002年盛夏,正值青藏高原有效施工期的“黄金季节”,在楚玛尔河畔,建设者监测到成群的藏羚羊即将开始一年一度的迁徙,前往卓乃湖产仔。工期紧张,但建设者毅然做出停工15天的决定,撤走所有机械,拔掉彩旗,熄灭灯光,为待产的藏羚羊让出生命通道。他们用主动“退让”,归还了一场独属于高原的壮美迁徙。

如今,青藏铁路全线布设了33条专用通道,窄的500米,宽的达1000米。这些通道已成为藏羚羊等野生动物最熟悉的“安全走廊”。每年,它们都会从容地穿行其间,繁衍不息。

二十年后的今天,这份绿色的“火种”已燎原之势。

在青藏高原第一大城市西宁,城郊的巴罗沟曾是一处垃圾堆露,水土流失严重,地貌频发“生态危机”。中国铁建技术团队秉持大生态治理理念,将产业规划、生态修复、乡村改造融为一体,以植物引种栽培、海绵化技术、景观营造等创新手段,为青海高原打造了成功的“整乡示范”。昔日的荒沟,如今已变为青海省“郊野型”绿色发展的样板。昔日市生生态修复及综合治理的典范,古寨“龙池夜月”重现世间。

产业兴绿,更是深层次、更可持续的富民之道。

2024年3月,在对口支援的昌都市江达县,中国铁建参与筹办了“天赐好水,世界共享”全球发布会。他们挖掘白宗神山海拔4500米以上天然涌泉的独特资源,发展地理标志产品“点瓶”,变身成为“生态优水、文化厚韵、功能完善”的城市新地标。227棵乔木、1660株灌木扎根高原,数万平方米的花卉地被铺满绿意,雨水花园发挥着海绵功能。还有南北山绿化工程、团块公园环境整治等工程“扮绿”高原地标,让“世界屋脊明珠”焕发出勃勃生机,“水城相依”的新容颜。昔日的荒原疮痍已蜕变为翡翠明珠,与布达拉宫的金顶交相辉映。

2026年初春,在“世界屋脊的屋脊”阿里地区,100余名中国铁建职工与当地藏族群众一起,挥锹挖坑,扶苗正冠,在平均海拔4500米的高原,种下了600余棵红柳苗木。他们承担着1500亩的绿化任务,为“天区阿里”添上一抹珍贵的绿色新绿。

在西藏“江南”林芝,巴宜区文旅融合基地、墨脱县莲花康养公园、米林县清洁能源基地等工程接连落地,为当地文旅、康养、绿色环保产业发展注入了澎湃新活力。

二十年前,我们为藏羚羊让路;二十年后,我们为整个高原留绿。从“被动保护”到“主动修复”,从“工程最小干预”到“生态价值共创”,中国铁建人让这条“天路”成为一条名副其实的生态和谐之路。

在这里,钢铁的坚硬与大地的柔软完美融合,万类霜天,竟得自由。

### “敢教日月换新天”——乡村振兴与富民兴藏篇

一条铁路的终极意义,终究要由它所服务和滋养的人民来书写。

青藏铁路开通的20年,是国家铁路技术革新迭代的20年,更是西藏、青海两省区经济社会发生历史性蝶变的20年。2006年至今,青藏两省区经济实现了长期高速增长,总量持续跃升,结构不断优化。特别是党的十八大以来,西藏发展进入了更稳、更优、更快的新阶段。

这条“天路”,犹如一根如椽巨笔,在雪域高原上绘就了“敢教日月换新天”的壮丽画卷。

中国铁建,正是这支画笔的有力秉持者和精心绘制者。他们深知,铺下的是钢轨,连接的是民心,通达的是富裕。

20年来,中国铁建始终倾情系雪域、深耕高原,“笃定不移推进青藏高原地区经济社会高质量发展”作为深入推进新时代兴路旧基之上,宁可远远运输增加成本,也绝不在草甸上留下新的疤痕。

在亚运会圣火采集点——唐古拉山以南地段,中铁十五

唐古拉山以南地段,中铁十五局建设者们像做外科手术一样,移植草皮58.72万平方米,将零星的采火点变为绿意盎然的“草皮养护区”。实施植被恢复面积473.5万平方米,建成“绿色排水沟”64300多米,连水流走向都保持着一千年来原有的姿态。

局建设者像做外科手术一样,移植草皮58.72万平方米,将零星的采火点变为绿意盎然的“草皮养护区”。实施植被恢复面积473.5万平方米,建成“绿色排水沟”64300多米,连水流走向都保持着一千年来原有的姿态。

在世界海拔车站之一的古露车站,中国铁建开创了世界上首次在严寒地带人造湿地的先例,面积达8万平方米,让原本荒芜的车站周围,重新焕发出生命的绿意。在纯净的措那湖边,他们用29万条沙袋垒起30公里长的防风拦挡土墙,在雪山圣湖边筑起了一道坚固的绿色长城……

2002年盛夏,正值青藏高原有效施工期的“黄金季节”,在楚玛尔河畔,建设者监测到成群的藏羚羊即将开始一年一度的迁徙,前往卓乃湖产仔。工期紧张,但建设者毅然做出停工15天的决定,撤走所有机械,拔掉彩旗,熄灭灯光,为待产的藏羚羊让出生命通道。他们用主动“退让”,归还了一场独属于高原的壮美迁徙。

如今,青藏铁路全线布设了33条专用通道,窄的500米,宽的达1000米。这些通道已成为藏羚羊等野生动物最熟悉的“安全走廊”。每年,它们都会从容地穿行其间,繁衍不息。

二十年后的今天,这份绿色的“火种”已燎原之势。

在青藏高原第一大城市西宁,城郊的巴罗沟曾是一处垃圾堆露,水土流失严重,地貌频发“生态危机”。中国铁建技术团队秉持大生态治理理念,将产业规划、生态修复、乡村改造融为一体,以植物引种栽培、海绵化技术、景观营造等创新手段,为青海高原打造了成功的“整乡示范”。昔日的荒沟,如今已变为青海省“郊野型”绿色发展的样板。昔日市生生态修复及综合治理的典范,古寨“龙池夜月”重现世间。

产业兴绿,更是深层次、更可持续的富民之道。

2024年3月,在对口支援的昌都市江达县,中国铁建参与筹办了“天赐好水,世界共享”全球发布会。他们挖掘白宗神山海拔4500米以上天然涌泉的独特资源,发展地理标志产品“点瓶”,变身成为“生态优水、文化厚韵、功能完善”的城市新地标。227棵乔木、1660株灌木扎根高原,数万平方米的花卉地被铺满绿意,雨水花园发挥着海绵功能。还有南北山绿化工程、团块公园环境整治等工程“扮绿”高原地标,让“世界屋脊明珠”焕发出勃勃生机,“水城相依”的新容颜。昔日的荒原疮痍已蜕变为翡翠明珠,与布达拉宫的金顶交相辉映。

2026年初春,在“世界屋脊的屋脊”阿里地区,100余名中国铁建职工与当地藏族群众一起,挥锹挖坑,扶苗正冠,在平均海拔4500米的高原,种下了600余棵红柳苗木。他们承担着1500亩的绿化任务,为“天区阿里”添上一抹珍贵的绿色新绿。

在西藏“江南”林芝,巴宜区文旅融合基地、墨脱县莲花康养公园、米林县清洁能源基地等工程接连落地,为当地文旅、康养、绿色环保产业发展注入了澎湃新活力。

二十年前,我们为藏羚羊让路;二十年后,我们为整个高原留绿。从“被动保护”到“主动修复”,从“工程最小干预”到“生态价值共创”,中国铁建人让这条“天路”成为一条名副其实的生态和谐之路。

在这里,钢铁的坚硬与大地的柔软完美融合,万类霜天,竟得自由。

唐古拉山扩能改造完工后建设者欢呼胜利。中铁十三局 供图

局建设者像做外科手术一样,移植草皮58.72万平方米,将零星的采火点变为绿意盎然的“草皮养护区”。实施植被恢复面积473.5万平方米,建成“绿色排水沟”64300多米,连水流走向都保持着一千年来原有的姿态。

在世界海拔车站之一的古露车站,中国铁建开创了世界上首次在严寒地带人造湿地的先例,面积达8万平方米,让原本荒芜的车站周围,重新焕发出生命的绿意。在纯净的措那湖边,他们用29万条沙袋垒起30公里长的防风拦挡土墙,在雪山圣湖边筑起了一道坚固的绿色长城……

2002年盛夏,正值青藏高原有效施工期的“黄金季节”,在楚玛尔河畔,建设者监测到成群的藏羚羊即将开始一年一度的迁徙,前往卓乃湖产仔。工期紧张,但建设者毅然做出停工15天的决定,撤走所有机械,拔掉彩旗,熄灭灯光,为待产的藏羚羊让出生命通道。他们用主动“退让”,归还了一场独属于高原的壮美迁徙。

如今,青藏铁路全线布设了33条专用通道,窄的500米,宽的达1000米。这些通道已成为藏羚羊等野生动物最熟悉的“安全走廊”。每年,它们都会从容地穿行其间,繁衍不息。

二十年后的今天,这份绿色的“火种”已燎原之势。

在青藏高原第一大城市西宁,城郊的巴罗沟曾是一处垃圾堆露,水土流失严重,地貌频发“生态危机”。中国铁建技术团队秉持大生态治理理念,将产业规划、生态修复、乡村改造融为一体,以植物引种栽培、海绵化技术、景观营造等创新手段,为青海高原打造了成功的“整乡示范”。昔日的荒沟,如今已变为青海省“郊野型”绿色发展的样板。昔日市生生态修复及综合治理的典范,古寨“龙池夜月”重现世间。

产业兴绿,更是深层次、更可持续的富民之道。

2024年3月,在对口支援的昌都市江达县,中国铁建参与筹办了“天赐好水,世界共享”全球发布会。他们挖掘白宗神山海拔4500米以上天然涌泉的独特资源,发展地理标志产品“点瓶”,变身成为“生态优水、文化厚韵、功能完善”的城市新地标。227棵乔木、1660株灌木扎根高原,数万平方米的花卉地被铺满绿意,雨水花园发挥着海绵功能。还有南北山绿化工程、团块公园环境整治等工程“扮绿”高原地标,让“世界屋脊明珠”焕发出勃勃生机,“水城相依”的新容颜。昔日的荒原疮痍已蜕变为翡翠明珠,与布达拉宫的金顶交相辉映。

2026年初春,在“世界屋脊的屋脊”阿里地区,100余名中国铁建职工与当地藏族群众一起,挥锹挖坑,扶苗正冠,在平均海拔4500米的高原,种下了600余棵红柳苗木。他们承担着1500亩的绿化任务,为“天区阿里”添上一抹珍贵的绿色新绿。

在西藏“江南”林芝,巴宜区文旅融合基地、墨脱县莲花康养公园、米林县清洁能源基地等工程接连落地,为当地文旅、康养、绿色环保产业发展注入了澎湃新活力。

二十年前,我们为藏羚羊让路;二十年后,我们为整个高原留绿。从“被动保护”到“主动修复”,从“工程最小干预”到“生态价值共创”,中国铁建人让这条“天路”成为一条名副其实的生态和谐之路。

在这里,钢铁的坚硬与大地的柔软完美融合,万类霜天,竟得自由。

### “而今迈步从头越”

西藏高原见证巨变,漫漫长路承载初心。

廿载春秋,春华秋实。对于中国铁建与青藏高原,这二十年,却是一段从“天路”到“路网”、“从连通”到“融合”、“从发展”到“永续”的壮阔征程。

回望来路,我们无法忘记,那在冻土层上精准微妙的惊世之作,那为藏羚羊让路而毅然停下的十五个昼夜,那一个将青春甚至生命永远定格在高原的英雄儿女。他们共同铸就了“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神,成为激励后来者不断前行的不竭动力与精神火炬。

站在中国中国共产党成立105周年的历史节点,青藏铁路犹如一个生动的缩影,一个闪光的坐标,深刻地诠释了中国共产党领导人民创造世界奇迹、推动社会进步、促进民族团结、守护绿水青山的磅礴伟力与使命担当。

当下,新能源装备驰骋世界屋脊,带着“零排放”的使命,奔赴一场与蓝天碧水、雪山草原的绿色之约。未来,这条不断织密的路网,正以前所未有的速度和活力,赋能西部大开发,书写高质量发展的崭新篇章。

莽莽天路,连接着历史与未来,也连接着西部与祖国。它承载着各族人民对美好生活的无限向往,彰显着中华民族自强不息、勇于探索的伟大精神。

汽笛再次鸣响,声音愈发嘹亮,愈发深沉。这是对过去的崇高致敬,更是对未来的深情召唤。

驰骋在“世界屋脊”的钢铁巨龙,正承载着初心与梦想,跨越山河天堑,向着更稳、更绿、更幸福的明天,向着中华民族伟大复兴的光辉彼岸——

疾驰而去!

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程、20世纪世界铁路第一高隧。中铁二十局 供图

青藏铁路格拉段扩能改造工程轨道作业。中铁二十一局 供图

青藏铁路第一高桥——三岔河特大桥。孔祥文 摄

铁路兵十师(中铁二十局前身)承建的青藏铁路一期西格段标志性工程