

# 奋斗百年路 启航新征程

## 中国共产党人的精神谱系

# 弘扬“两路”精神 迈向交通强国

本报记者 刘志强 袁 泉

雪域高原，晴空万里。拉萨河畔，高大的川藏青藏公路纪念碑巍然矗立，碑上写道：“十一万藏汉军民筑路员工，含辛茹苦，餐风卧雪，齐心协力，征服重重天险，挖填土石三千多万立方，造桥四百余座。五易寒暑，艰苦卓绝，三千志士英勇捐躯，一代业绩永垂青史。”

令人心潮澎湃的碑文，将人们的思绪拉回60多年前那场气壮山河的“大会战”——西藏和平解放后，在毛泽东同志“一面进军、一面修路”的号召下，人民解放军官兵，四川、青海等地的各族群众及工程技术人员组成一支11万人的筑路大军，于1954年建成了总长4360公里的川藏公路（原称康藏公路）、青藏公路，结束了西藏没有公路的历史。

“60年来，在建设和养护公路的过程中，形成和发扬了一不怕苦、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。”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“两路”精神，助推西藏发展。

## 战天斗地，筑就高原通途

治国必治边，治边先稳藏。新中国成立之初，为维护多民族国家的团结统一，改变西藏贫穷落后面貌，促进民族地区繁荣发展，我国决定在青藏高原修筑康藏公路、青藏公路。

修筑“两路”，意义重大，难度也举世罕见。由原西康省省会雅安至西藏拉萨的康藏公路要翻越二郎山、雀儿山等14座大山，横跨大渡河、金沙江、怒江等10多条大河激流，横穿龙门山、通麦等8条大断裂带。由青海西宁至西藏拉萨的青藏公路平均海拔在4000米以上，最高处达5231米，施工时最低气温零下40摄氏度，空气中含氧量不足内地的一半。

在极端艰苦的条件下，筑路大军拿着简易工具，以血肉之躯战天斗地，书写一段段感人肺腑的英雄故事——

1950年8月，抢修康藏公路道孚县一座桥梁时，战士们不顾个人安危，英勇冲进河中，站在漂流的水料上用长钩、撬棍拆散木架。不料，木架突然散开，横冲直撞，11名战士被撞落水、英勇牺牲。后来，这座桥被命名为“忠烈桥”，桥头建起纪念碑，永久镌刻英雄事迹。

1951年12月，海拔5000多米的雀儿山已是天寒地冻、白雪皑皑。曾屡建战功的战士张福林，又和战友们一道投身筑路工程。一天中午，张福林去检查炮坑时，突被一块巨石击中，献出宝贵生命。解放军某部追认他为模范共产党员，命名他生前所在的班为“张福林班”。此后，“张福林班”的战士们以顽强的斗志与兄弟部队一道把康藏公路修到了拉萨。

1954年12月25日，康藏、青藏公路全线通车。毛泽东同志特地题词：“庆祝康藏、青藏两公路的通车，巩固各民族的团结，建设祖国！”解放军某师的筑路英雄发出感慨：“公路每前进一步，都印着我们的汗和血迹，每前进一步，都是我们的光荣和幸福！没有足够的奉献精神，就没有‘两路’的贯通。”

是的，修筑“两路”不仅在“世界屋脊”创造了公路建设史上的伟大奇迹，也铸就了一座彪炳史册的丰碑——“两路”精神。交通运输部有关负责人

表示，修筑“两路”是我国乃至世界公路修筑史上罕见的壮举，开启了西藏交通发展新纪元，成为西藏走向进步和发展的重要里程碑，对维护国家统一、巩固国防、促进民族团结进步发挥了极为重要的作用。

## “天路”纵横，西藏交通今非昔比

习近平总书记强调：“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、西藏各民族共同富裕之路。”

2021年8月21日，全长295公里的G6京藏高速公路那曲至拉萨段（那拉高速）全线通车，使拉萨市与那曲市之间的车程由6小时缩短至3小时，也使西藏高等级公路通车总里程增至1105公里。

“在平均海拔4500米的高原施工，条件非常艰苦。各民族同事为把工程建成精品工程，同舟共济、互帮互助。”在那拉高速某项目部工作3年来，25岁的藏族大学生嘎玛洛卓在汉族、满族师傅帮助下，顺利完成了桩基灌注等工作，成长为一名能够独当一面的技术主管，“民族团结，就像雪域高原上的茶与盐巴。”

交通运输是西藏发展的前提、社会和谐稳定的保障、国防安全的基础、民族团结的桥梁。60多年来，在改造、整治和养护“两路”的过程中，一代代交通人继承传统、以路为家，不断丰富和发展了“两路”精神，也推动西藏交通运输事业发生了翻天覆地的变化——

“十三五”时期，拉萨至林芝、泽当至贡嘎机场、日喀则机场至日喀则市等高等级公路相继通车运行，西藏自治区公路总里程增至11.88万公里。随着“四好农村路”建设深入推进，西藏乡镇、建制村通畅率大幅提升，并且实现了所有县（区）和具备条件的乡镇、建制村通客车的目标。一张巨大的公路网，将雪域高原上星星点点的村庄、牧场、雪山、湖泊紧紧相连，被人们亲切地称为“天路”。

一条条“天路”，为西藏经济发展打通了瓶颈。2013年10月，波密至墨脱的公路全线通车，从此，全国唯一不通公路的县墨脱县也通了公路，步入发展快车道。“十三五”时期，墨脱县旅游业各项发展指标大幅上升，年游客量最高时达22.75万人次。今年5月，第二条通往墨脱的交通要道——派墨公路全线贯通，墨脱旅游产业有望再上新台阶。

一条条“天路”，带动各族群众脱贫致富奔小康。距拉萨市区40公里的堆龙德庆区南巴村掩映在绿水青山中。以前，出村的土路晴天扬尘、雨天泥泞，糌粑、酥油等特产只能用马车、拖拉机运出村售卖。自打村里通了水泥石路，特产外销顺畅多了。去年，村民人均年收入达到1.4万元，许多人买了车，看病就医、外出办事十分方便。

一条条“天路”，凝聚着交通人筑路养路的艰辛付出。“两路”通车60多年来，以驻守在海拔5230米的“天下第一道班”109道班、全国劳模玛尔灯等为代表的一代代养路工人坚守在青藏高原，承受着恶劣气候、高寒缺氧的严峻考验，以养路为业、道班为家，为西藏公路保通保畅作出巨大贡献。“十三五”时期，西藏公路养护工程

累计完成投资98.54亿元，较“十二五”时期增长262.1%。

西藏自治区交通运输厅厅长徐文强表示，“十四五”时期，将科学谋划出入藏通道建设，深入推进京藏高速公路格尔木至那曲段等一批重点项目前期工作，做好川藏公路保通保畅和提质改造，“让雪域高原各族人民走上‘团结线’‘幸福路’，过上更加美好的新生活。”

## 传承精神，加快建设交通强国

逢山开路，遇水架桥！60多年来，“两路”精神激励着一代代交通人攻坚克难、奋勇拼搏，续续创造着一项项举世瞩目的中国奇迹。

2016年4月13日，穿越世界级滑坡群地段的国道318线川藏公路通麦段整治改建工程正式通车。

该路段地质条件复杂，施工安全风险极高、难度极大。工程技术人员团结拼搏、戮力创新，运用一系列新技术新工艺，克服了隧道涌水、危岩破碎等施工难题，成功驯服了“通麦天险”，使川藏公路通麦段的通行时间由2小时缩短为20多分钟。

成功驯服“通麦天险”，彰显了当代交通建设者对“两路”精神的传承，也反映了我国交通建设的强大实力。

2017年12月10日，全球最大的单体全自动化码头——上海洋山港区四期码头正式开港。

跨海建桥、填海造地、穿山筑路……洋山港建设中，创新解决了工程泥沙等一系列难题，探索出离岸深水港建设的成套技术，为我国港口工程向离岸、大型、深水方向发展奠定了坚实基础。值得自豪的是，四期码头中的桥吊、自动驾驶车、轨道吊、设备控制系统均由我国企业自主制造。

2018年10月24日，世界总体跨度最长、钢结构桥体最长、海底沉管隧道最长的跨海通道——港珠澳大桥建成通车。

作为公路建设史上技术最复杂、施工难度最大、工程规模最庞大的跨海通道工程，港珠澳大桥创造了一系列“世界之最”。超级工程背后，凝聚着交通建设者的汗水和智慧。沉管隧道施工是前所未有的世界级工程技术难题，建设者们从零起步、潜心钻研，突破了核心技术难关，自主研发制造出了海底沉管，并将33节沉管逐一安放成功。整个大桥建设过程中，建设者们创造了400多项新专利。

京新高速、港珠澳大桥、西成高铁秦岭隧道群、洋山港集装箱码头、青岛港全自动化集装箱码头、长江口深水航道治理……党的十八大以来，我国重大交通建设工程捷报频传、鼓舞人心，中国路、中国桥、中国高铁等成为举世瞩目的“中国名片”。

今日之中国，公路成网，铁路密布，高铁飞驰，巨轮远航，飞机翱翔，邮路畅通，高速铁路、高速公路、城市轨道交通、港口万吨级泊位等规模均跃居世界第一，交通运输实现了从小到大、从大向强的历史性转变，实现了从“整体滞后”到“瓶颈制约”到“初步缓解”再到“基本适应”的历史性跨越。

“全面建设社会主义现代化国家的新征程上，历久弥新的‘两路’精神将激励全体交通人艰苦奋斗、开拓进取，迈出加快建设交通强国的铿锵步伐！”交通运输部有关负责人表示。

当年，10多万军民在极其艰苦的条件下团结奋斗，创造了世界公路史上的奇迹，结束了西藏没有公路的历史。60年来，在建设和养护公路的过程中，形成和发扬了一不怕苦、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。

——摘自习近平总书记2014年就川藏青藏公路建成通车60周年作出的重要批示



四川公路设计院“寻路人”

## 合力攻克技术难题

本报记者 李凯旋

算盘、圆规、尺、花杆……上世纪50年代，老一辈四川公路设计院“寻路人”背着简陋的测量工具，为川藏公路绘就蓝图。卡车翻越海子山时陷入雪地，大家就脱掉棉衣，垫在车轮下铺路，为车轮增加摩擦力；勘测时遭遇土匪突袭，队员们就拿起手里的测量工具搏斗，还有同志不幸牺牲。

60余年寒来暑往，一代代交通人秉持“两路”精神，接续努力、顽强拼搏。新世纪以来，为打通雀儿山天堑、打破国道317线瓶颈，四川公路设计院耗费10年心血，精心设计了全球第一座海拔4300米以上的特长公路隧道——雀儿山隧道。2017年9月，隧道建成通车，彻底结束了“冬过雀儿山，如闯鬼门关”的历史。

天堑变通途，靠的是风雨不动的坚定执着。在雀儿山隧道建设现场，勘察人员胡林寿、王珺夫妇坚守了整整6年，全程开展标准、原材料试验和现场实体检测。由于缺氧，他们每天睡眠时间不到5小时，冬天更是经常失眠。2014年初，王珺有了身孕，坚持到生产前的最后一刻才离开项目……

近年来，四川高速公路建设逐步向地质条件更复杂、气候环境更恶劣的高原山区延伸。像雅康高速二郎山隧道，位于断裂带交汇部位，工程难度极大。为此，四川公路设计院的勘察人员背上千粮、带上睡袋，白天在丛林里调绘，晚上打着手电筒填图，凭借顽强毅力查明了地质条件，为隧道设计夯实了基础。在新一代“寻路人”努力下，雅安至康定、汶川至马尔康等进藏高速公路，泸定大渡河大桥、二郎山隧道等重大工程得以顺利推进。

“寻路人”始终在路上。面对一项项技术难题，他们孜孜不倦探索，锲而不舍钻研，让道路蜿蜒人藏，让更多地区的交通更加顺畅。

## 西藏养路职工扎西林具为“天路”保畅通贡献力量

本报记者 袁 泉

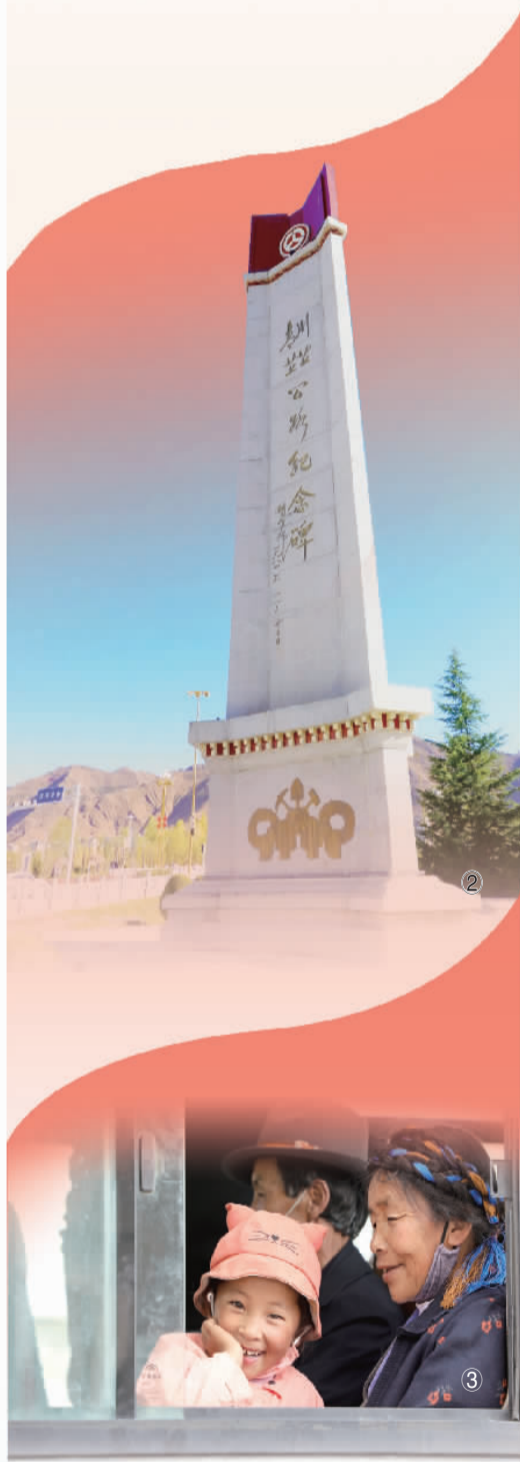
世界屋脊上，公路蜿蜒于高山峡谷之间，地震、泥石流、塌方、雪崩等自然灾害频发。在这里从事养路工作，既艰苦又危险。西藏自治区高等级公路管理局贡嘎机场养护中心职工扎西林具却十分珍视自己的工作，“一次次应急抢险保通，让我收获了满满的成就感、荣誉感，这些是无法用金钱衡量的。”

2013年，刚加入养路职工行列的扎西林具便经历了一次生死考验。在波密至墨脱公路建设项目中，一段公路刚修通便遭遇雪崩。为在抢险黄金期打通雪崩路段，项目部决定成立突击队，扎西林具第一个报了名。

一边是山上松动崩塌的积雪，一边是深不见底的悬崖，危险程度可想而知。扎西林具让同伴撤至安全区域，自己却驾驶挖掘机在悬崖边操作。道路即将抢通时，雪崩再次发生，万幸，他没有受伤。同伴们焦急地上前查看，扎西林具想到的却是“还好没有砸坏挖掘机”。

2015年4月，一次地震对国道318线造成严重损坏，让日喀则市聂拉木县樟木镇成了孤岛。灾情就是命令！扎西林具连夜赶赴灾区。抢修持续了几天几夜，最后阶段被一处塌方体“卡住了脖子”，挖掘机随时可能掉落悬崖，迎着危险，扎西林具冲上前去，操作挖掘机在方之地作业。4个多小时以后，道路终于打通，6300多名群众成功脱险，而他顾不上休息，紧接着投入其他路段的抢修工作……

“老一辈养路职工用最简单的工具修补、挖填，现在，装备水平和工作效率大幅提升了。”扎西林具感慨道，工作条件好了，“两路”精神却永远不能丢，“我要立足岗位，做一名光荣的‘铺路石’！”



图①：上世纪50年代，战士们在怒江岸边的悬崖绝壁上开凿公路。

川藏公路博物馆供图

图②：位于西藏拉萨的川藏青藏公路纪念碑。

本报记者 袁 泉 摄

图③：西藏农村客运班车上的一名乘客。

曾 军 摄

图④：G6京藏高速羊八井至拉萨段。

人民视觉

本版统筹：刘志强

本版责编：苗 春

版式设计：张丹峰



4