

以球会友聚合合力 红心聚力向未来

庆祝中国共产党成立105周年“农行杯”银企乒乓球联谊赛圆满举办

银政联动探新路务实效

中原银行三门峡分行与湖滨区综治中心携手 共建办实事

本报讯(记者吴琼)为庆祝中国共产党成立105周年,深化银企党建共建融合、凝聚银企协同发展合力,6月25日至26日,由农行三门峡分行主办的“红心向党 乒动未来”“农行杯”银企乒乓球联谊赛在卢氏县卢园乒羽活动中心举办。辖区11家重点央企、国企共选派百余名职工参赛,以乒乓为媒搭建银企交流互通平台。

6月25日上午,比赛正式拉开帷幕。赛事现场氛围热烈浓厚,选手们身姿矫健攻守交锋,或精准扣杀,或奋力救球,大家咬紧牙关、每球必争,每一次挥拍都尽显迎难而上、奋勇争先的体育风采。赛场之上同台竞技,比拼实力,赛场之下握手致意、互学交流,现场气氛友好融洽。

经过两天的激烈角逐,各项赛程顺利收官。义马煤业集团股份有限公司凭借强劲实力摘得桂冠,浥池会盟投资有限公司、三门峡市文化旅游交通发展集团有限公司分获亚军、季军,其余9家参赛单位获评优秀参与奖。颁奖环节,各获奖队伍登台领奖,现场掌声阵阵,共同见证这一荣耀时刻。

赛事之余,主办方同步组织全体参赛党员开展红色主题党日活动,先后走进中共卢氏县委诞生地旧址纪念馆、马湾等红色教育点实地研学。现场,大家依次观看珍贵历史影像、革命文物,驻足凝视、沉思感悟,各位党员一致表示要将红色精神转化为干事创业的不竭动力,以更加昂扬的斗志投入本职工作。

以球会友聚合合力,红心聚力向未来。本次联谊赛事既是一场体育竞技盛会,更是一次党建共建、深化情谊、凝聚合力、共促发展的深度实践。据悉,农行三门峡分行将以本次活动为契机,持续深化银企战略合作,以文体联谊聚人心、以精诚合作促发展,携手辖区各大优秀企业并肩前行、共拓新局,为地方经济发展注入源源不断的金融动能。



↑开展主题党日活动
吴琼 摄

←“农行杯”银企乒乓球联谊赛开幕式现场
吴琼 摄

刚刚过去的端午节假期,中国铁路青藏集团有限公司发送旅客38.6万人次。至此,青藏铁路开通20年以来累计运送旅客量突破1亿人次。

巍巍昆仑,莽莽雪域。20年弹指一挥间。2006年7月1日,一列火车跨越昆仑、穿越可可西里、翻越唐古拉山,驶进拉萨市,西藏由此结束不通铁路的历史。这条全长1956公里的“钢铁天路”将雪域高原纳入全国铁路网,也打开了青藏高原迈向现代化之路的新通道。

党的十八大以来,习近平总书记始终高度重视青藏高原交通建设。2020年11月,习近平总书记对川藏铁路开工建设作出重要指示,强调“广大铁路建设者要发扬‘两路’精神和青藏铁路精神”“高质量推进工程建设”;2021年7月,习近平总书记在西藏考察时指出:“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。”

20年来,青藏铁路累计运送货物超8亿吨,高原铁路运营里程由一条线发展成一张网,复兴号纵横驰骋……曾经遥远封闭的雪域高原,正成为连接我国西南西北、面向南亚大陆的重要开放通道。

跨越百年的圆梦之路

6月12日上午10时18分,一列满载汽车、冷链生鲜等物资的“天路快车”从青藏铁路西宁双寨物流中心驶出,48小时后抵达拉萨西站。这是2023年进藏城际班列开行以来,首趟满轴满编运行的班列。

48小时,这是今天铁路进藏的速度。在铁路建成之前,汽车沿公路进藏,一路顺畅也要三四天;在没有公路的20世纪50年代初,青藏骆驼队从青海省运粮到拉萨市,需要三四个月,沿途大约每500米就倒毙一峰骆驼;而在公元641年,文成公主西出长安,一路穿越雪山草原走到拉萨,花了2年3个月之久。

从1906年清末大臣首提进藏铁路的奏折,到1919年孙中山先生在《建国方略》中提出青藏铁路的设想,修建进藏铁路始终是近代以来中国强国复兴征程上矢志不渝的百年夙愿。

新中国成立之前,青藏铁路的设想始终停留在纸面。直到1958年,青藏铁路一期工程启动,上万名建设者奔赴高原。迎接他们的,是高寒缺氧的严酷环境。

缺少交通工具,建设者徒步几天几夜赶赴工地;缺少设施设备,职工们不分昼夜轮班灌注捣固混凝土;缺少浇筑模板,大家拿出床板代替,自己在冰冷地面打地铺……

老关角隧道,是当时最难攻克工程之一。隧道全长4010米,平均海拔约3600米,横穿多条断层带,最低气温达到零下37.5摄氏度。1958年开工后因条件限制停建,1974年恢复施工。

“冻土坚硬得像石头,铁镐砸下去,只留下一道白印。”70岁的原铁道兵战士张生林回忆说,“1977年隧道终于贯通,55名战友却永远留在了这里。我每年都会回来看看他们,祖国和人民没有忘记他们。”

进入新世纪,随着综合国力不断增强,我国高原铁路建设迎来历史性突破。

2001年6月,青藏铁路格尔木至拉萨段正式开工。10多万名建设者以“缺氧不缺精神、艰苦不怕吃苦”的信念,向世界铁路建设史三大难题——多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱发起挑战,并创造了建设过程中无因高原病牺牲人员的奇迹。

一项项自主创新成果,让“天路”成为世界高原铁路建设的标杆。

在察尔汗盐湖,科研人员累计抽取25万余立方米卤水、分析5万余个数据,破解32公里“咸路”筑路难题;在550多公里的冻土区,路基两侧37136根“热棒”让冻土常年保持稳定,成功应对冻土路基世界性挑战;进入新时代,青藏铁路又建成智慧运维体系,实现自然灾害监测、融雪控制等智能化管理,确保列车冻土区段时速达到100公里……

“20年来,青藏铁路为推动雪域高原经济社会高质量发展、促进民族团结和边疆稳定、提升沿线人民群众福祉,注入了强劲动能。”国铁集团相关部门负责人说。

贯通山海的发展之路

东起青海西宁、西至西藏拉萨,全长1956公里的青藏铁路,自湟水谷地向西攀升,横越柴达木盆地,翻越昆仑山、唐古拉山等山脉,跨察尔汗盐湖、沱沱河、错那湖、拉萨河等高原河湖,从此天堑变通途。内地物资源、产业与雪域高原特色资源通过这条“天路”跨越山海,双向奔涌。

羌塘草原深处的西藏嘎尔德生态畜牧产业发展有限公司



依托铁路冷链,把易腐高原鲜奶长距离销往全国,带动上千户牧民增收。在青海察尔汗盐湖,钾肥生产线与铁路站台无缝衔接,2025年铁路发运钾肥超400万吨。

山海相连,烟火相逢。这条铁路改变了西藏地区经济社会发展格局,更改变了无数人的人生轨迹。

每年6月,冬虫夏草进入交易旺季,位于西宁站旁的青海玖鹰虫草交易市场也迎来一年中最热闹的时节,来自全国各地的客商往来穿梭。

“以前收虫草,要自己开车跑好几天去牧区。现在牧民坐着火车就能把货送来。”在市场经营20多年的商户马可说,“铁路通了,市场也活了。”

如今,玖鹰虫草交易市场占地超过百亩,经营主体超过2万户,年交易规模超过百亿元,高峰期每天铁路快件超过5000单。青藏铁路不仅缩短了运输时间,也把高原特色产品带入全国大市场。

一路通,百业兴。越来越多特色农牧产品走出高原,也有越来越多客流来到高原。

紧邻拉萨西站的堆龙德庆区色玛社区,昔日荒地变成红顶白墙的新村。居民次仁卓玛把一楼改成甜茶馆,二楼做民宿,丈夫在货场开叉车,月收入过万元。“铁路通了,游客多了,日子一年比一年好。”次仁卓玛说。

“钢铁天路”不断释放发展活力。通车20年来,西藏地区生产总值增长超7倍,青海地区生产总值增长6倍多。

很多人的命运,也因这条铁路而改变。当动车飞驰在青藏高原时,司机洛松次仁常常会想起30多年前那个背着行囊出发的少年。那一年,他13岁,从西藏昌都市左贡县碧土乡甲耶村到县城求学。

“370多公里,整整走了5天5夜,晚上睡在野外,周围就是野狼。脚上的水泡磨破了,又磨成茧。”洛松次仁回忆。

后来,他走出西藏,到湖北省读书,又考入原昆明铁路机械学校。2003年,他进入青藏铁路公司格尔木机务段。2006年7

月1日,洛松次仁站在格尔木站月台,亲眼看着第一列进藏列车驶向拉萨。那一刻,他泪流满面。

从内燃机车到电力机车,再到动车组,多年后洛松次仁成长为一名高原动车司机。

铁路也重新塑造着人与自然的关系。青藏高原是长江、黄河、澜沧江的发源地,也是全球重要生态安全屏障。青藏铁路建设之初,就在国内首次实行铁路全线环保监理制度,在野生动物迁徙通道架桥留洞,在高寒草甸开展生态修复,为铁路与自然和谐共生探索出一条新路。

20年来,1002公里绿化长廊绵延昆仑山脚下,798平方米植被让戈壁荒滩恢复生机,数十处野生动物通道畅通无阻。

经过持续保护,西藏境内藏羚羊种群数量从20世纪90年代最低谷的7万余只恢复到目前的30多万只;藏野驴、野牦牛、黑颈鹤等珍稀野生动物种群数量持续增长,高原生态持续向好。

“天路”的开通,促进了西藏经济社会又快又好发展。2025年,西藏地区生产总值达3031.89亿元,达到第二个千亿元和第三个千亿元分别只用了6年和4年。2025年,西藏全体居民人均可支配收入达33600元,城镇和农村居民人均可支配收入增速均位居全国第一。

①2008年3月19日,拉萨市堆龙德庆区古荣镇(原为堆龙德庆县古荣乡)农牧民巴桑次仁在犁地。
新华社记者 索朗罗布 摄

②2026年6月20日,巴桑次仁在田边推着手扶拖拉机。
新华社记者 姜帆 摄

开创未来的复兴之路

5月27日,青藏铁路西宁双寨物流中心,一列满载近千吨聚氯乙烯的“中亚班列”鸣笛启程,一路跨越3200公里,驶向越南胡志明市。

“越南制造业对化工原料需求大,与青海盐湖化工产品高度互补。直达班列大幅降本提效,拓宽了青货南向出海通道。”西宁陆港供应链服务有限公司总经理陆斌说。

今年5月,樟木口岸监管日喀则国际陆地港转关货物达951.16吨,环比增长19倍。驾车通过友谊桥的驾驶员扎西说:



2026年6月18日,在拉萨西站铁路货场,龙门吊进行冷链集装箱装卸作业。
新华社记者 旦增尼玛曲珠 摄



复兴号列车行驶在拉林铁路林芝段(2025年4月3日摄,无人机照片)。
新华社记者 丁增尼达 摄

“这批货物来自浙江义乌,主要是小家电等百货商品。现在不用重复查验,通关时间大大压缩。”

20年前,人们关注火车何时能够开进拉萨;20年后的今天,曾经远离内陆市场的雪域高原,依靠不断完善的铁路网,大力拓展对外开放新空间。

2014年,拉日铁路建成通车,拉萨至日喀则运行时间缩短至2小时20分钟。同年,青藏铁路西宁至格尔木段完成双线电气化改造,列车时速由60公里逐步提升至160公里。2020年,格库铁路全线贯通,连接格尔木与库尔勒,打通青海、新疆、西藏铁路通道。2021年,拉林铁路建成通车,西藏首条电气化铁路投入运营,复兴号驶入“雪域江南”林芝。

在新时期党的治藏方略指引下,青藏高原铁路建设迈出新步伐。铁路运营里程从2012年的2351公里增加到目前的4000多公里,形成了青藏铁路、川青铁路、兰新铁路等多条在建和建成的铁路大通道,以青藏铁路为主轴、拉日铁路和拉林铁路为两翼的高原铁路骨架持续完善。

“七一”前夕,当年参与青藏铁路建设的一批建设者自发重走青藏线。“2003年9月20日,我就是在青藏铁路施工现场加入中国共产党的。”回望攻坚岁月,参建青藏铁路全线最高桥三岔河特大桥的中铁十四局建设者苏建国说。

20多年过去,当年飘扬在建设工地上的党旗,依然飘扬在西部建设一线。青海扎陵高速公路、日喀则乡村幼儿园、青海哇让抽水蓄能电站……一个个新的建设现场,见证着建设者接续奋斗的脚步,也见证着青藏铁路精神的不断传承。

放眼未来,川青铁路加速推进,滇藏铁路纳入规划,一张四通八达、高效便捷的高原铁路网正加速成型。

从圆梦天路到高质量发展,青藏铁路20年的辉煌成就,印证“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神生生不息。新征程上,这条跨越昆仑、连通雪域的“天路”,也是通向未来的复兴之路,必将永远向前,见证青藏高原不断奔赴繁荣美好的未来。
(新华社西宁6月29日电)