

西藏交通

上海传播出版社

中國
西藏



西藏丛书

主 编: 金 晖
副 主 编: 静瑞彬 王庆存 郭长建
编 辑: 雷 珈 汤贺伟 荆孝敏
责任编辑: 徐醒生
设计制作: 麟德电脑设计制作有限公司

图书在版编目(CIP)数据

西藏交通/秦鸿勋著. - 北京: 五洲传播出版社,
1996.9 (西藏丛书)
ISBN 7-80113-164-9
I. 西… II. 秦… III. 交通运输业 - 中国 - 西藏
IV. F512.775
中国版本图书馆CIP数据核字(96)第24312号

西 藏 交 通

秦鸿勋 著

*

五洲传播出版社出版
中国北京北三环中路31号
邮政编码: 100088 电话: 62048174
网址: www.cicc.org.cn
1996年(36开)第一版 1999年8月第二次印刷
(汉)
印数: 3001-8000
ISBN 7-80113-164-9/U.01
定价: 8.80元

新
解
密
PDG



西藏交通

秦 鴻 勛

上海傳播出版社



目 录

- 一、公路交通…………… 3
- 二、输油管道运输…………23
- 三、民用航空……………24





拉萨贡嘎国际机场候机楼外景。

一、公路交通

公路交通是西藏社会和经济发展的命脉。由于历史和地理环境的原因，西藏在50年代以前没有一条正式公路，没有一辆民用汽车。人民生活，经济往来，全靠人背畜驮，社会发展极为缓慢。和平解放40多年来，在中央政府亲切关怀和全国人民的大力支持下，西藏的交

通事业有了很大的发展，继续修建成举世闻名的川藏、青藏公路后，又建成了滇藏、新藏、中尼等主要干线公路，开辟了空中航道和管道运输。公路通车里程已达21842公里，全区已拥有民用汽车27162辆，年货运总量为70万吨，客运总量45万人次。在全区范围内基本上做到了“人便于行，货畅其流”。西藏七个地市均设

有交通局，区直属有公路工程总公司、公路管理局、汽车运输总公司、汽车客运总公司、公路勘察设计院、交通工业总公司、汽车工业贸易总公司、交通科学研究所等 18 个企事业单位。

改革开放给西藏的交通注入了新的活力，公路建设

在封建农奴制度下的旧西藏，每遇到高山峻岭时，过往官员往往由农奴无偿地背着翻山越岭。



迅速发展，路面等级不断提高。在经济要发展、交通运输必须先行和超前发展的原则指导下，第九个五年计划（1996—2000 年）期间，西藏交通发展的总目标是：逐步建成以拉萨为中心，以青藏、川藏、中尼公路为主干，以“一江两河”（雅鲁藏布江、拉萨河和年楚河）为经济发展基础的菱形公路交通骨架，形成具有公路干线、地方航线、管道运输等多种方式的、四通八达的交通网。

1951 年和平解放前的西藏，交通极端落后，在 120 万平方公里的土地上，没有一条正式的公路、一座永久性桥梁。

1930 年出版的《西藏始末纪要》一书，形容西藏交通状况时说：“乱石纵横，人马路绝”。在过去的岁月里，不知有多少农奴和奴隶为三大领主服乌拉差役而死在漫长的役道上。当时，从



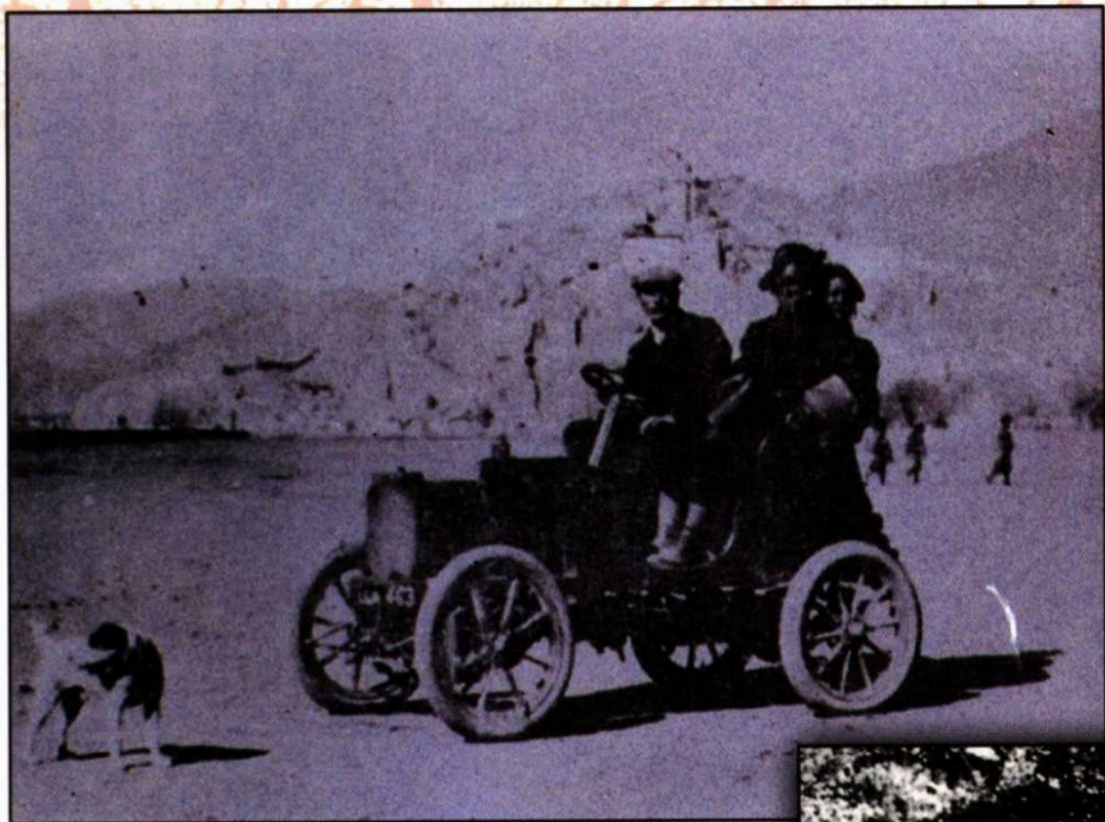
西藏和平解放前的牛皮船。

青海西宁或四川雅安到拉萨往返一次需要半年到一年的时间。在大江大河上，只有一些溜索桥、牛皮船和独木舟，仅在个别渡口才有为数极少的较大的马头平底船。

1907年，江孜的英国商务代办奥康纳将一辆八马力的克莱门特汽车翻越喜马拉雅山口开进西藏，在稍加改善的江孜至帕里间便道上行驶。这就是西藏历史上出现的第一辆汽车。汽车开动时，备有一批牦牛，随在车

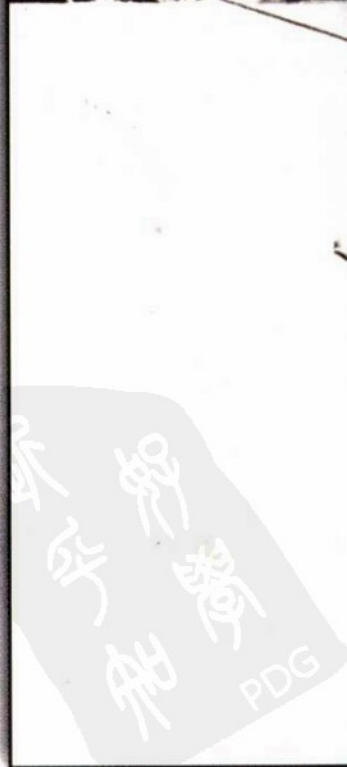
后，以便途中车坏路阻时使用。这辆车在这条便道上往返两三趟，由于当地群众激烈反对，加上路况太坏，便停驶了。

1928年，十三世达赖喇嘛进口了两部小汽车，在印度拆为零件，驮运到拉萨组装而成。因拉萨没有公路，所以只能在布达拉宫至罗布林卡这段一公里多的便道上和市区个别地段行驶。约在1948年前后，拉萨才有三、四辆马车，这便是西藏1951年前交通的大致情况。



1907年，江孜，驶进西藏的第一辆汽车。
驾驶者为弗雷德里克·奥康纳。

1950年，人民解放军进军西藏时，毛泽东主席发出了“一面进军、一面修路”的指示，10多万军民在非常艰苦的条件下，劈开横断山脉，战胜怒江天险，跨越昆仑雪原，历时5个春秋，在平均海拔4000米以上的世界屋脊上，在所谓的“生命禁区”，修起了总长达4360余公里的川藏、青藏两条公路。1954年12月25日，两条公路通车拉萨，从此结束



了“唐蕃古道人背畜驮，栈道溜索独木舟”的历史，开辟了西藏交通的新纪元。

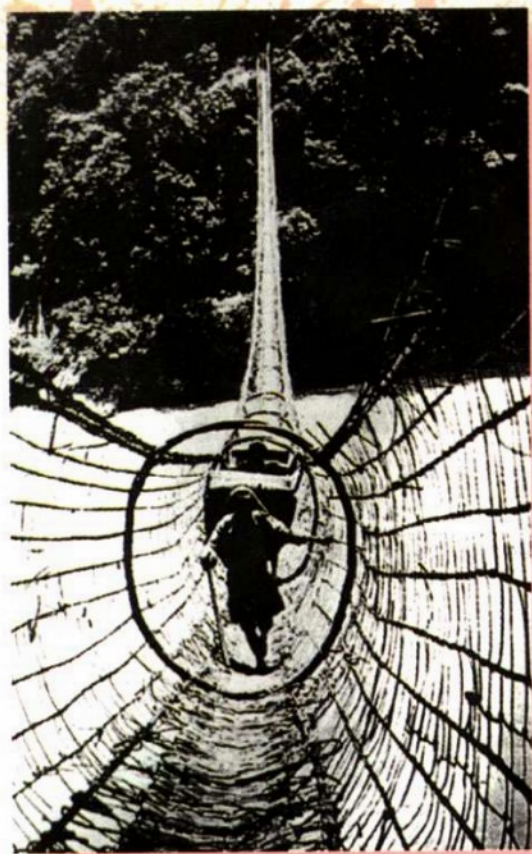
川藏公路东起四川成都，西至西藏拉萨，全长2415公里，西藏境内长1304公里，是西藏连结西南

各省区的经济纽带。这条公路经昌都、林芝、拉萨3个地市8个县，翻越了横断山脉、念青唐古拉山、冈底斯山等山脉，跨越金沙江、澜沧江、怒江、雅鲁藏布江等主要河流。

青藏公路北起青海省会

40年前怒江上的溜索桥。





40年前的藤桥。

西宁，南至西藏拉萨，全长1948公里（其中格尔木至拉萨长1155公里），穿越高原大丘陵区 and 多年冻土区，平均海拔4000米。公路翻越莽莽昆仑，巍巍唐古拉，横跨茫茫戈壁，千里草原，气势恢宏，堪称公路史上的巨著。

青藏、川藏公路的修通，是人类征服自然的伟大创举。在修筑川藏公路时，

有3000多名筑路英雄光荣牺牲。在修筑青藏公路时，筑路英雄，历尽艰辛，争分夺秒，仅用了7个月时间就抢通到了拉萨，打破了“生命禁区”难以通过的神话。

川藏、青藏公路的修建，显示了中国人民无私无畏的英雄气概和藏汉军民共建祖国大家庭的精诚团结。

国务院对于西藏的交通十分关怀和重视，1955年，交通部西藏交通局在拉萨成立，统一领导康藏公路和青藏公路的运输、养护和管理的工作，并负责管理整个西藏地方交通工作。1956年西藏自治区筹备委员会交通处成立。组织领导机构的建立与逐步健全，使公路建设得到有计划有步骤的发展。

1955年10月，拉萨至日喀则公路和日喀则至江孜、亚东公路修建通车，这是全区干线公路建设的开端。之后，黑河（那曲）—阿里（噶大克）、拉萨—泽



西藏和平解放前的独木舟。

当、日喀则—定日、曲水—江孜、拉孜—普兰、黑河—昌都等公路陆续建成通车。1956年4月，新藏公路动工修建，1957年10月建成通车。新藏公路由新疆叶城县至西藏阿里地区首府噶大克，全长1179公里，是世界上海拔最高的公路。中国—尼泊尔国际公路中国境内（定日—友谊桥）路段，于1962年6月—1965年6月建成通车。

从50年代开始，西藏便开始进行永久性桥梁的设

计修建。1958年9月，青藏公路沱沱河钢筋混凝土大桥建成；1964年9月青藏公路通天河钢筋混凝土大桥建成。

到1964年两路（川藏、青藏公路）通车10周年的时候，全区有61个县和266个乡通了公路。围绕交通自身的发展，建成了汽车大修厂、砖厂、煤矿、盐厂、皮革厂、硼砂厂、农场等多种类型的企业，不仅解决了自身的立足问题，而且有力地支持了西藏经济的发展。到



修建青藏公路时，解放军战士奋力打开山势险峻的羊八井石峡。

修建川藏公路时，解放军战士在悬崖峭壁上作业。



1974 年两路通车 20 周年时，公里里程比前 10 年增长 20%，比两路通车时增长近 8 倍，全区 97% 的县和 75% 的区通了公路，建成各种类型的永久性桥梁 374 座。在雅鲁藏布江、怒江、澜沧江、狮泉河、年楚河、尼洋河、黑河等著名的大江大河上都架起了永久性桥梁。

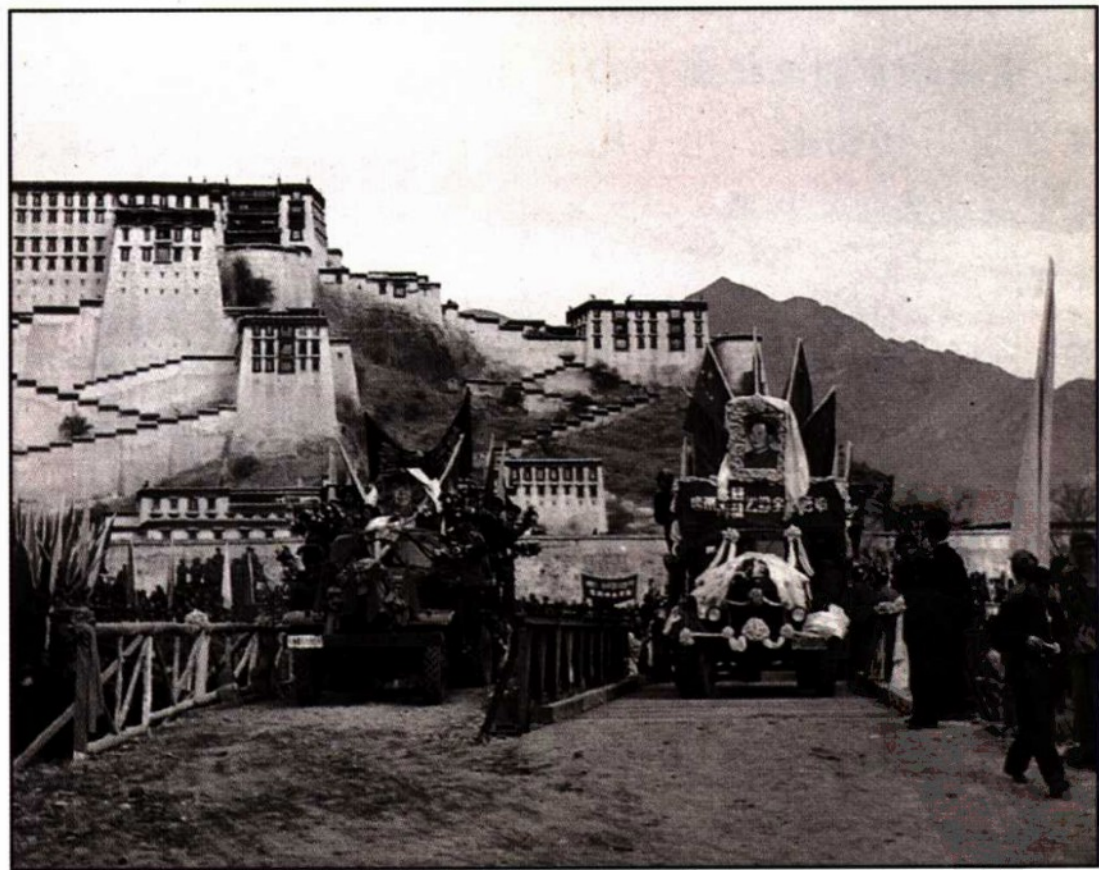
1984 年，两路通车 30 周年，西藏交通在新形势下，再次迈上新台阶。自治区公路里程达到 21611 公里，民用汽车近 20000

辆。1974年到1985年，国家投资8亿多元人民币，对青藏公路格尔木至拉萨段进行了改建。经过20000余名军民艰苦奋斗12年，建成了一条世界上平均海拔最高、里程最长的二级沥青路面公路。青藏公路的改建，揭开了中国公路建设史上创新的一页，为在高海拔，低纬度

的多年冻土地段大面积铺筑沥青路面，提供了实践经验。在40多年的公路建设过程中，西藏自治区建设了一支以藏族职工为主体，装备精良，技术过硬，能打硬仗的公路工程、桥梁施工队伍。

近10年来，西藏交通有了更快的发展，公路建设从普及走向提高。继青藏公路改建之后，1991年国家又投资8亿元，对该线冻土地

1954年12月25日，川藏、青藏两条公路通车拉萨。图为布达拉宫前举行通车典礼时的盛况。





岗嘎大桥 (1973年9月22日建成通车)。

区进行重点整治，并将拉贡公路，中尼公路拉萨至日喀则段改造为沥青路面。至此，全区沥青路面已达1500多公里，还初通了扎（扎木）墨（墨脱）公路，实现了县县通公路的目标。目前，自治区公路里程已达21842公里，其中设养里程17981公里；管养二级公路1172公里。全区共有国道五条，长5505公里。青藏、川藏、滇藏、新藏、中尼公路沟通了自治区同祖国内地及南亚的陆路交通，初步建成

了以拉萨为中心连结区内外

的公路交通网。
40多年来，自治区的公路运输业由小到大，不断发展。现在，全区民用汽车达到27162辆，总运量不断增加，基本满足了工农牧业生产需要，人民群众乘车难的局面已得到了解决。

西藏的交通事业在西藏的经济建设、社会发展等方面，起到了举足轻重的作用。国家和各省市支持西藏的“四十三项”重点工程、“六十二项”援建项目，以

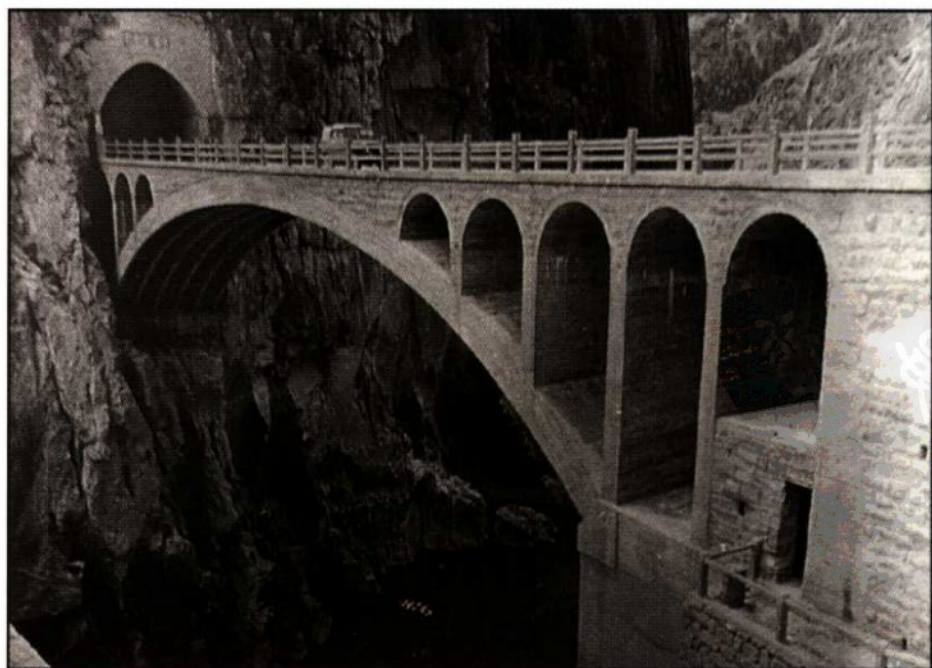


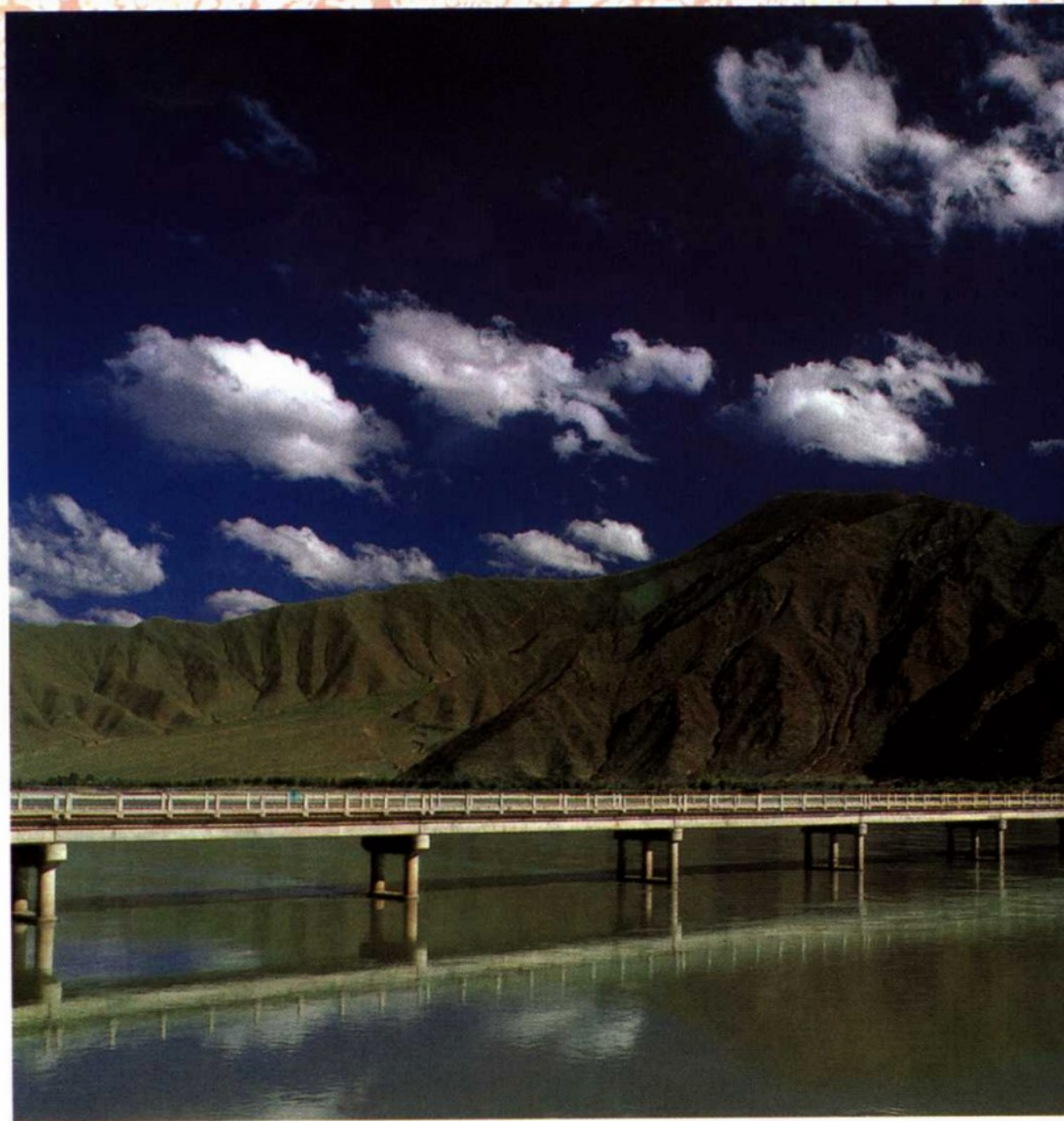
怒江大桥（上为旧桥）。旧桥为1953年11月1日建成的双排双层贝雷钢桁梁架桥；新桥为1972年12月29日建成的钢筋混凝土双曲拱大桥。

及抗震、救灾、支农物资和羊湖电站等重点工程大型设备的运输，都是通过公路运进区内的。

西藏的交通带动和促进了各行业的发展，它为自治区的改革开放、旅游观光、文化交流作出了重大贡献。它让西藏了解了世界，也让世界了解了西藏。

随着自治区公路交通事业的发展，公路沿线货物集散地逐步发展，形成了新兴的城镇，一些城镇已成为该地区政治、经济、文化的中心。青藏公路上的那曲镇、





曲水大桥（1966年8月1日建成通车）。

川藏公路上的昌都镇、“八一”镇，拉泽公路上的泽当镇，中尼公路上的日喀则、樟木，如今商贾云集，区域经济发展很快，乡镇企业迅速成长，发挥了引进、辐射现代文明的巨大作用。

40多年来，随着西藏

经济和社会的发展，西藏的交通企事业单位已形成了较大规模，经营管理机构日趋完善。

公路工程总公司，是西藏实力较强的公路、桥梁施工单位，可独立完成大桥和高等级公路的施工任务，先后承建了雅鲁藏布江、曲

工程。总公司有五个工程公司、一个工程运输公司，主要机械 305 台，工程车 261 辆，机械化施工程度达 75% 以上，现有固定资产 9300 万元，每年可完成施工投资 1 亿元以上。总公司被交通部认定为一级资质企业，是西藏 66 家国营骨干企业之一，被建设部、国家统计局



妥峡大桥 (1990 年 5 月 4 日建成通车)。



水、岗嘎、妥峡等 30 余座大中型桥梁。参加了青藏、川藏、中尼三条国道公路和区内主要公路干线的改建施工

评为 1992 年度中国建筑施工综合实力百强企业之一。1992 年，荣获中国 500 家最佳经济效益建筑业企业、全