

成昆铁路：五十载再出发 开往下一个春天

四川经济日报记者 李洋 黄晓庆



成昆铁路线上奔驰的列车(胡仲平 摄)

筑梦西南,大道无言。
穿大凉山,越大渡河。50年前的7月1日,火车的鸣笛回响在西南大地,中国向世界宣告:成昆铁路通车了!

18项中国铁路之最,13项世界铁路之最,这是35万名建设者们“逢山开路、遇水架桥”,用生命和意志在“筑路禁区”硬生生“创”出来的一座世界铁路丰碑。

成昆铁路,一条贯通西南的钢铁巨龙,北起四川成都,南至云南昆明,绵延1083公里。

50年货物其流,成昆铁路年货运发送量从1971年的467万吨提高到2019年的2341万吨,坚实着中国工业,串联起西南“黄金大道”。

50年汽笛声声,成昆铁路“唤醒”了大凉山沉睡千年的村村寨寨,拉来了文明,拉走了贫困。

50年通衢南北,成昆铁路载着西南人民的梦想不断深化开放,走出了莽莽群山,走向了世界。

通车50年,成昆铁路始终是推动我国西南地区经济发展的强大引擎,是促进我国民族团结的重要纽带,更是为西南人民带来美好生活的幸福之路。

雄关漫道真如铁,而今迈步从头越。

如今,成昆复线即将开通,新一轮西部大开发战略下,跟随着“一带一路”倡议的脚步,50岁的成昆铁路将再次起航,开往下一个春天。



西昌南货场



扶贫先锋号小慢车(李翔 摄)



小慢车上堆放在“大件行李存放处”的货物(李翔 摄)



成都火车北站,乘客们正陆续登上去往西昌的火车(黄晓庆 摄)

车轮滚滚 铺就“黄金大道”

火车一响,黄金万两。
半个世纪里,成昆铁路、沿线企业、沿线城市相互成就着彼此的精彩,铺出一条西南地区的“黄金大道”。

1970年7月1日,成昆铁路通车,笛声长鸣,车轮滚滚,一条钢铁长龙翻山越岭日行千里,串起四川境内成都、攀枝花一线,拉开了西南边陲经济发展的大幕。

车轮滚滚,成昆铁路崛起了“川西工业走廊”。

成昆铁路通车日,也是攀钢“出炉日”。依托成昆铁路,攀钢往外运钢材,往回运材料,50载砥砺前行,攀钢率先攻克了普通高炉冶炼高钛型钒钛磁铁矿的世界性难题,打破国外专家“采矿”的断言,书写了中国钢铁工业的骄傲。

如今的攀钢,是我国主要的产钒企业、钛加工企业,是我国主要的重轨生产基地,是我国重

要的汽车用钢、家电用钢生产基地。

据悉,攀钢集团每年通过铁路运进原料接近900万吨,生产的近500万吨各类钢类产品也有90%以上通过成昆铁路运往全国各地销售。攀枝花的钢铁通过成昆铁路源源不断地输送到全国各地,有力地推进了中国工业强国战略的实施。

西昌卫星发射中心,是我国重要的航天基地,40多年来成功完成无数次航天发射。每次卫星发射所需的原料、装备等均依靠成昆铁路安全运输。

不仅是攀钢和西昌卫星发射中心,依托成昆铁路的大运量优势成长起来的还有恒鼎焦化、太和铁矿、川威集团等30多家大中型沿线企业,共同组成星光璀璨的川西“工业走廊”。

车轮滚滚,成昆铁路带来了沿线货运产业的发展。

据西南交通大学调研数据显示,成昆线通

车后,客、货运量增长较快,年均递增4.4%,货运到发量年均递增7.5%。

一业兴,百业旺。大量的货物带来了沿线一个个经济小镇的繁荣。

西昌南站所在的马道镇,距离西昌市区10多公里,是一个古代南方丝绸之路上的重要驿站,也是成昆主要货运站之一。人物流高度集中催生了马道镇货运、仓储企业的发展。

截至2019年,马道镇有25家物流、仓储企业,当地村民的企业占比在50%以上。如今拥有上千平方米仓储的春龙货运便是本镇村民段春龙发展起来的。

随着产业的发展,为沿线的城市插上了经济腾飞的翅膀,攀枝花市,曾经仅有7户人家1棵树的“不毛之地”,到GDP增长率曾长期稳居全省前列;大小凉山改变了贫穷、落后、封闭的发展面貌。

慢车牵引 从“刀耕火种”到自主精神脱贫

有专家说,成昆铁路的建成通车至少影响和改变了西南地区2000万人的命运,使那片曾经的“不毛之地”进步了50年。

“城市变美了,彝族同胞们更时尚、更文明、更自信了。”乘上成都开往西昌的列车,在成昆路上服务30多年的列车长徐美告诉记者,沿途城市中西昌的变化很大。

翻越大凉山,凉山彝族自治州是我国最大的彝族聚居区,也曾是我国最贫穷的地区之一,千百年来,他们过着“刀耕火种”的生活。

成昆铁路通车后,开通了出川路,拉来了物资和文明,撑起了他们“一步跨千年”的脱贫路。

大凉山腹地,燕岗、普雄,攀枝花之间,5619/20次和5633/4次两对公益性“小慢车”奔跑了50年。这条与成昆线同龄的乡间绿皮火车,为惠及百姓,沿途26个站每站停靠,票价最高25.5元,最低2元,近30年未变。运营多年,“小慢车”是亏损的,但却托起精准扶贫大希望。

“小慢车”是孩子的“放心校车”,是当地百姓走亲串友的“公交车”,也是彝族同胞走出深山的“脱贫车”。

上个世纪八十年代,凉山大山深处的布尔依哈得叮当响,他向亲戚借了200元,从普雄坐“小慢车”到米易,买了几百根甘蔗便做起了生意,随着生意越做越红火,他有了存款,成了家。他和妻子又靠着“小慢车”来回运输,做起了蔬菜水果生意。夫妻俩不仅赡养好了老人,还养大了两个儿子,更为儿子们盖了新房娶了亲,买了卡车搞运输,生活幸福。

和布尔依哈不同,彝族青年吉克拉体(汉族名王志刚)通过“小慢车”丰富了“脑袋”。1979年出生的他是“小慢车”沙马拉达车站站长。小时候,他也是坐着“小慢车”去上学、去参军。

从封闭的深山走向了辽阔的大海,吉克拉体也豁然开朗了,世界观变了,人生观变了。“没有国家的好政策就没有小慢车,也就没有我们

今天的好生活。”退役后的他选择回到家乡铁路战线服务沿线百姓。

“作为大山深处的彝族娃,甩掉‘穷帽子’,要获得现代教育才有希望。”现在,吉克拉体最开心的事,就是每个星期五下午和星期日下午,久久凝望从西昌、从喜德上下学的200多名彝族孩子们。在他心里,这些受到现代教育的孩子是家乡的未来。

多年来,彝族同胞们通过“小慢车”南来北往,开拓了视野,启迪了思想,他们逐渐认识到:“脱贫不能只靠国家,只靠物质,思想脱贫才是根本。”

据了解,在沙马拉达乡觉莫村,老少770口人,全村已经超过1/3的人在各个层面的学校读书学习。而在县城喜德车站,周末乘坐上下行列车的学生总量达到了3000人。

小慢车牵引,在国家精准扶贫政策的大力推动下,大凉山同胞也从自主物质脱贫走向自主精神脱贫。

复线启航 开往下一个春天

经成昆铁路,攀钢花的钢铁,发往全球30多个国家和地区;攀枝花的芒果,销往俄罗斯、德国、加拿大等;凉山的彩椒遍入莫斯科超市,让那里的人们也爱上了这来自贫困山区的“早春味道”。

成昆铁路,一条连接外界的纽带。

“在不同的时期,有不同的使命和意义。”在专门研究中国铁路史的西南交通大学教授、博士生导师田永秀及其团队看来,成昆铁路对攀西、四川、云南乃至国家都具有重大意义。

田永秀团队认为,成昆铁路通车至今大致分为三线建设、改革开放、新世纪、新时代四个阶段。

在“三线建设”时期,成昆铁路作为“两基一线”中的“一线”,与贵昆、川黔、成渝铁路相连,构成了西南环状路网,彻底改变了新中国成立前西南几乎没有像样铁路的历史。对开发攀西等地区的钒、钛、煤、铁等有色金属和西南地区三线建设大局具有不可替代的作用。

改革开放时期,成昆铁路对四川、云南两省矿产资源、农产品等开发、运输发挥了重要作

用,促进了两地资源开发和经济发展。

进入新世纪,西部大开发战略之下,几乎同时全线电气化开通的成昆铁路承载着改善西部地区人民生活、产业转移及货物运输的使命,对促进西部地区经济又好又快发展发挥了重要作用。

一个发展阶段,一段开放进程。

一条成昆铁路,打通了西南地区出川的重要通道,随着不断扩能提速,进一步缩短了西南地区与西北、中南、华南、东部沿海地区的时空距离。

与此同时,进入新世纪,随着攀西地区矿产资源开发、沿线农业和旅游产业迅速发展,成昆铁路将担负起国家“一带一路”倡议中连接东南亚国际贸易口岸的重要通道的使命,成昆铁路原有基础设施提供的运力已远远不能满足发展的需要。

2010年1月,成昆铁路复线开建,全线约850公里,秉承截弯取直的理念,目前仅剩四川境内的峨米段(峨眉到米易)未开通,计划2023年10月底开通。运行后,成都至昆明普速列车全程耗时将从18小时压缩至7小时左右,与成

昆铁路旧线实现客货分离。

成昆复线全线开通,将带来什么?

“老线上工业遗产、爱国教育、成昆铁路文化资源丰富可以拓展工业文化旅游。”田永秀表示,成昆铁路复线扩能,将进一步打通区域铁路网的“任督二脉”,大幅提升西南地区铁路运输能力,还将有效激活沿线资源开发和产业布局新动能。

随着“一带一路”倡议的推进,成昆线已与“蓉欧+”无缝对接,未来成昆线将密切我国西南地区与西北地区、西部地区与南亚东南亚地区的互联互通,是一条通衢四方的国际走廊。

“作为‘一带一路’重点铁路项目,目前中老铁路、中泰铁路等项目稳步推进,木姐-曼德勒铁路项目已签署了建设框架协议。”田永秀团队研究成员曾森表示,未来的成昆线将把西南地区带往更宽广的世界舞台。

时代的潮流浩浩荡荡,历史的车轮滚滚向前,50年辉煌,50年奋进,成昆铁路,将从复线启航,开往下一个更加繁盛的春天。

筑梦西南,成昆不休。

铁路有尽头 韧劲无穷期 通车50年 成昆精神薪火相传

四川经济日报记者 李洋 黄晓庆

成昆铁路,北起四川成都,南至云南昆明,绵延1083公里,在西南大地上挺起铮铮脊梁。

成昆铁路,历经半个世纪风雨,不论是用人力在崇山峻岭间“生创硬凿”的第一代成昆人,还是燃尽青春对铁路事业默默奉献的后辈成昆人,都与忠诚、实干、坚韧的成昆精神一脉相承。

重走成昆铁路这条英雄之路,记者从两个不同的“铁三代”的故事中,感受到成昆铁路50年的变迁和永恒不变的成昆精神。铁路有尽头,薪火永相传。

擦紧“接力棒” 传承实干与执着

西昌南站副站长杨荐策是第三代成昆铁路人。

杨荐策的爷爷杨柏安,是抗美援朝的老兵,部队改制后成为铁道兵。为了支援三线建设,杨柏安经湖南转战四川修建成昆线。建成后,杨柏安先后担任西昌铁路分局马道车站站长,西昌车务段米易车站站长,西昌车务段劳资主任等职务,后半生的所有心血都倾注给了成昆铁路。在基层任职站长期间,杨柏安没有一年过年能回家和家人吃上一顿团圆饭。

杨柏安是个较真的人,在杨荐策小时候,他辅导杨荐策写全国小学生大赛作文,要求字字推敲,“较真”到深夜,前后修改七八遍。作文如愿获奖了,杨柏安说:“做事儿,就得执着。”

杨荐策的父亲杨亚山,专注和执着的劲儿和爷爷一脉相承,参加对越自卫反击战的他立过军功,部队想推荐提干,可杨亚山坚持要回成昆线上工作。杨亚山从基层做起,历任西昌车务段多个站站长。杨亚山在漫水湾01车站任站长时,卫星发射任务特别繁重,那年杨柏安病重,忙到最后父子俩连最后一面都没见上。

同样是参军、转业,杨荐策成为第三代成昆铁路人。

2010年9月,杨荐策在漫水湾车站任副站长,刚满三岁的孩子发烧成肺炎,被送进重症监护室治疗,医生下发了病危通知书,杨荐策的爱人电话催促多次让他回家,但当时车站正在执行西昌卫星发射基地的重点任务,他必须亲自担任调车长无法离开。其实,他已经连续20天没有休息了。

长期不能陪伴年幼的儿子,不能照顾年迈的父母,杨荐策常感惭愧,但他说:“我是一个‘成昆人’,必须干好我的工作。”

不同的“韧劲儿” 守护永恒的成昆

90后的张馨尹也是第三代成昆铁路人,她的成昆精神传承,一些来自外公熊明林,一些来自母亲熊丁萍。

张馨尹告诉记者,外公是个任劳任怨的人。熊明林铁道专业毕业后进入了成都铁路局从事电务技术方面的工作,经常在户外挖沟、架线、维护、检测等,身上已经晒出了背心的形状。熊明林刚正不阿,在熊丁萍刚开始到成昆线上工作时,她担心考列车值班员过不了,向熊明林寻求帮助。熊明林一口回绝了熊丁萍:“成昆铁路上的儿女,要有自己考第一的勇气和骨气!”

除了熊明林的精神,熊丁萍对张馨尹的影响也非常大。熊丁萍成长于铁道之家,父母常常留她一个人在家,让她很早就变得独立。工作30多年来,熊丁萍一直跟随熊明林的脚步,在成昆铁路上任劳任怨,奉献青春。熊丁萍从列车员做起,20多岁当上列车长,现在已经是成都客运段乌鲁木齐车队队长。

现如今,张馨尹已长大成人,在外公和母亲的影响下,她对成昆精神也有了自己的理解:成昆精神是有担当、肯吃苦、能坚持、会战斗。

毕业后,张馨尹进入了保险行业。虽然没在成昆铁路工作,但她身上却有着熊明林和熊丁萍传给她的成昆精神。在张馨尹刚开始组建团队时,一个新来的成员因为缺勤没有拿到工资找到她理论。分析之下,张馨尹发现自己有在规章制度方面没有讲解到位的地方。她便主动提出愿意自己支付成员的工资。她说:“妈妈从小教我,遇事,要勇于担当,一定不能推卸责任。”

三年的时间,张馨尹带着外公和妈妈的坚韧,带着这份骨子里的肯吃苦、能坚持、会战斗的精气神,组建了自己的12人保险团队。她带着队伍深入凉山的村落,为村镇的百姓办理保险。她亲自为铁路上的叔叔、阿姨们设计保险方案,她探访成昆线沿线的小站,为坚守在那里的人们送去保险。