

# 公路建设对社会发展和国防巩固的作用研究

——以西藏民主改革前后的实践为例

狄方耀<sup>1</sup>, 冯 岗<sup>2</sup>

(1. 西藏民族大学南亚研究所 陕西咸阳 712082; 2. 西藏民族大学民族研究院 陕西咸阳 712082)

**摘 要:**1954年12月25日,举世闻名的川藏公路和青藏公路同时通车拉萨,结束了西藏没有现代公路交通的历史,拉开了西藏现代史上公路交通运输的新纪元。本文仅就以“两路”建成通车为代表的公路交通对西藏这个特殊区域的社会发展进步与祖国西南边疆巩固所发挥的重要作用做一探索,以期在今天西藏交通运输业发展繁荣提供借鉴。

**关键词:**川藏公路;青藏公路;社会进步;巩固国防

**中图分类号:**F542.8

**文献标识码:**A

**文章编号:**1003-8388(2017)04-0028-07

**收稿日期:**2016-05-28

**作者简介:**狄方耀(1958-),男,山东嘉祥人,现为西藏民族大学南亚研究所常务副所长,教授,博士生导师,主要研究方向为西藏经济、区域经济、市场经济等。

**基金项目:**本文系西藏自治区高校人文社会科学重点项目“西藏百年经济史”(项目号:sk2015-39)的阶段性成果。

由于客观自然条件和社会制度影响,和平解放前的旧西藏没有任何现代交通运输条件,西藏与祖国内地的交通,依然依靠传统的驿道和人背畜驮。西藏和平解放后,为了解决交通运输问题,进而促进西藏经济社会发展进步和有效巩固祖国西南边疆,党中央在国家经济与财政极其困难的情况下做出了修建川藏公路、青藏公路(以下简称“两路”)以及修建其他一些公路的决定,不仅有效地推动了西藏社会经济发展进步,也对西藏社会进步和有效巩固祖国西南边疆起到了极其重要的作用。

## 一、西藏民主改革前后的公路建设

西藏和平解放,为该区域的现代交通运输业发

展创造了新的历史机遇。这一时期西藏交通运输业发展大致可以分为两个阶段:第一阶段,从和平解放至平叛改革前(1951-1958),建成了川藏公路、青藏公路、新藏公路、滇藏公路、中尼公路等;第二阶段,从民主改革到自治区正式成立(1959-1965)。特别是在民主改革顺利进行的基础上,西藏公路建设于1960年开始了一个高潮,这一年新建简易公路支线4206.5公里,比此前增加了1.48倍,新建专用线197公里。

### (一)修建国道

国道是指具有全国性政治、经济意义的主要干线公路,包括重要的国际公路、国防公路、连接首都与各省、自治区、直辖市首都的公路,连接各大经济中心、港站枢纽、商品生产基地和战略要地的公

路。国道建设对国家安全和各省区市社会政治、经济、文化有极大的促进作用。在这一时期,西藏国道建设取得了巨大成绩,主要表现在以下几条重要公路建设方面。

1、修建川藏公路。川藏公路原称康藏公路(1955年11月西康省撤销后,改称川藏公路),早在人民解放军第十八军部队主力进藏前,前进指挥所出发不久就开始修建了。1950年4月即动工修复雅安至甘孜段公路<sup>[1](P89)</sup>。为了更好给解放西藏提供便利,解决入藏部队物资运输困难,毛泽东主席指示进藏部队:“一面进军,一面修路”。先后有11万人民解放军、工程技术人员和各族民工组成的修路大军,以顽强的战斗意志,降服高山大河,一条具有现代意义的交通运输线在人民解放军脚下向西藏延伸。

在当时的社会条件下,川藏公路是中国筑路史上工程最为艰巨的一条公路。该条公路始于四川成都,经雅安、康定,在新都桥分为南北两线:北线经甘孜、德格进入西藏昌都、邦达;南线经雅江、理塘、巴塘进入西藏芒康,后在邦达与北线会合,再经八宿、波密、林芝到拉萨。北线全长2412公里,沿途最高点是海拔4916米的雀儿山;南线总长2149公里,途经海拔4700米的理塘。南线与北线间由昌都到邦达的公路(169公里)相连。1950年初,人民解放军第十八军在参加川西地区剿匪时,积极抢修成都至雅安公路,于当年4月10日通车到雅安;4月13日,川藏公路在雅安金鸡关破土动工,6月25日通车到康定,8月26日通车到甘孜。10月1日,在重庆学田湾成立“中国人民解放军第十八军后方司令部康藏工程处”,为加速该公路建设起到了保障和促进作用。

1951年,西南军区决定成立康藏公路修建司令部。新设机构建立后,国家从全国各地抽调工程技术人员、行政管理人员先后到康藏公路工作。600多名工程技术人员和部队31000人以及近9000名筑路工人参与了该路段修筑工程。根据形势与任务需要,西藏军区经过与西藏地方政府协商,进藏部队从1952年5月5日开始,由拉萨往东修筑康藏公路——拉萨至巴河段,该段长323公里。为保证康藏公路1954年通车拉萨,1952年12月1日,西藏军区与西藏地方政府协商决定成立康藏公路西

段筑路委员会。经西藏各方人士的热心支持,由前藏48个宗(相当于县)动员农牧民参加筑路。在指挥部统一领导下,形成部队、民工和技工协调配合的筑路大军。1954年11月,与东段筑路大军在工布江达巴河桥胜利会师。

康藏公路最后一关是架设拉萨河大桥。1954年12月3日,修建大桥的工程开工。经过17个日日夜夜奋战,在拉萨河上架起了一座6孔490米长的贝雷钢架支排结构大桥。12月25日,康藏公路与青藏公路同日通车到拉萨。

在川藏公路修筑过程中,广大军民携手奋战,他们以“让高山低头,叫河水让路”的革命英雄主义气概,五易寒暑,2000余人献出宝贵生命,架起了联结西藏与内地的“金桥”。<sup>[1](P256-257)</sup>

2、修建青藏公路。青藏公路是世界上海拔最高的公路之一,它自西宁市向西南翻越日月山、昆仑山、风火山、唐古拉山等15座著名高山,是109国道组成部分,是西藏与祖国内地联系的重要通道,被誉为西藏的“生命线”。

青藏公路始于西宁市,止于拉萨市,横跨两省区,全长约2100公里。全线平均海拔在4000米以上,特别是格尔木至拉萨路段,平均海拔在4500米以上,高寒缺氧,每年土壤冻结期长达7至8个月。在这样的地区修筑公路,施工异常艰苦,特别是通过526公里的常年冻土地带,在几百公里无人区修筑公路,在世界公路建筑史上是罕见的。<sup>[1](P257)</sup>

1950年,第一野战军司令员彭德怀在青海检查进军西藏工作时,指示青海抢修西宁至黄河沿线一段公路,并于5月2日向毛泽东主席呈递报告。1951年,根据毛泽东主席的《训令》,中共西北局决定由范明为书记组建中共西北西藏工作委员会,率领中国人民解放军第十八军独立支队进藏,并派员进行实地勘察修筑青藏公路的路线。公路勘测人员先后三次探路,历时2年多,行程数千公里,历经千辛万苦,终于探出一条从青海香日德往西行经格尔木方向的线路。1954年5月10日,筑路大军由格尔木出发,11日在昆仑山下的艾芨里沟破土开工。1954年7月27日,公路修到可可西里,青藏公路格尔木至拉萨段第一期工程顺利竣工。

1954年9月中旬,青藏公路进入第二期工程施工阶段——可可西里至拉萨段。11月11日,青藏

公路通车至黑河(那曲)。到1954年12月15日,格尔木至拉萨段长约1200公里的青藏公路修通,创造了在高原上快速筑路的奇迹。12月25日该公路与川藏公路同时通车到拉萨。

青藏公路实现初通后,为了进一步改进路况,提高通车效果,国家决定对该公路进行改造。改造工作从1955年3月开始,全线共建木桥137座,共计2270余米。到1958年末改造工程结束,极大地提高了该路的通达能力。

3、修建新藏公路<sup>①</sup>。西藏西北部阿里地区与新疆南疆和田地区相连,但被喀喇昆仑山阻隔。1949年新疆和平解放后,中央决定从新疆修一条穿越昆仑山直达西藏阿里的公路。这条公路基本走向是沿着当年驮队从印度驮运抗日物资回国的路线。经过几次大的修建,这条从新疆叶城至西藏普兰,翻越十几座冰达坂(达坂是维吾尔语,指“山口”),该公路为国道219线,全长1400多公里,平均海拔4500米以上,是世界上平均海拔最高的公路。

1950年5月,中央军委命令修建正式公路,任命独立骑兵师师长何家产为总指挥。南疆公路督工处派了7名技术人员指导,动员1000多名战士和1800多名民工;6月,又增派一个1500多人的军工团,17个月完成路基173公里。这是第一次修建新藏公路。西藏和平解放后,新疆军区部队进驻西藏阿里地区。由于公路没有修通,给养靠毛驴、骆驼运送,每年运输一次,人畜伤亡比较大。在这种情况下,中央决定新藏公路的第二次修建于1953年10月拉开了序幕。

1954年至1956年,新疆军区和国家交通部门派员组成了新藏公路勘测总队。勘测总队经过3年辛勤勘察,确定新藏公路起点为新疆喀什地区叶城县城东4公里的林场,终点为西藏阿里地区的首府噶达克(噶尔),全长1210公里,平均海拔4500米,最高点达到海拔5432米。

1955年6月,新藏公路开工建设,交通部西安第五工程局第三工程处300多名工程技术骨干参建。同时,成立了新藏公路建设指挥所。当时施工没有机械设备,只能全部依靠人工,用十字镐挖,用铁锤、钢钎打炮眼,用铁锹铲、架子车推、抬把子抬。由于严重缺氧头疼,施工人员就用毛巾捆着头,有的人疼得厉害,干脆用绳子在头上扎几道。

没有高压锅,饭都煮不熟,领导和工人们同吃同住同劳动,没有一个叫苦叫累。

原计划3年的任务,结果只用了1年半的时间就顺利完工。1957年9月公路修至噶达克。10月6日,在阿里首府噶达克举行了隆重的通车典礼。1210公里的公路投资1601万元,平均每公里造价1.4万元,这是中国筑路史上的一个奇迹,在世界公路建筑史上也仅有一例。这条路同川藏、青藏、滇藏公路一起,成为当时进出西藏的四条主要通道。

4、修建中尼公路。为发展我国与尼泊尔王国间的友好合作与经济、文化交流,增进两国人民之间的传统友谊。1961年10月15日,中国政府与尼泊尔政府签订了修筑中尼友谊公路协定。中尼公路全长930公里,其中国内段有近500公里需要新建,要越过6座大山和许多条激流,从珠穆朗玛峰和希夏邦玛峰之间,横跨喜马拉雅山脉的分水岭,然后直下到达中尼边境,从5000多米的高海拔地区到只有1700多米的边境地段,是我国筑路史上十分艰险的工程之一。1963年春天,修建该条公路的工程正式开始。汽车兵们以“让高山低头,叫河水让路”的英雄气概投入到工作中去,风雨无阻,昼夜施工。经过汽车团官兵三年艰苦努力,至1967年5月,中尼公路全线通车。<sup>②</sup>

## (二)区(省)道路建设

根据西藏经济社会发展和国家安全的需要,在修建国道的同时,中央决定在西藏区内修建了几条重要公路。下面仅就有关重要公路修建情况进行简要介绍。

1、修建拉萨至亚东公路。拉萨至亚东的公路经曲水、浪卡子、江孜、康马至亚东,全长464公里,战略意义非常重要。

该公路于1955年初动工,在由拉萨至曲水公路基础上,1960年沿古“绒道”新建了曲水翻越甘巴拉山(垭口海拔4800米)绕经羊卓雍湖、浪卡子、卡惹拉山(垭口海拔4970米)到达江孜的187公里新线,与1956年修建的日喀则-亚东公路相接,使拉萨、亚东间的距离比原绕经羊八井、日喀则大为缩短。

2、修建拉萨至错那公路。首先是修建拉萨至泽当之间的路段。该段公路全长195公里,由拉萨经曲水、贡嘎、扎囊至泽当,投资300万元,于1956

年8月开工,于1957年1月竣工。1959年7月,西藏工委决定对该公路进行重新修筑,并于1962年10月修复了拉萨至曲水路段全部桥涵、路基,保证了拉萨至泽当正常通车。然后再修建了泽当至错那之间的路段。根据平叛斗争的需要,1959年4月23日,中央军委要求西藏迅速修建公路,联结各点保证交通畅达,以便为清剿和供应运输提供有力保障,一个多月后的5月26日修通。1962年,根据对印自卫反击作战的需要,中央决定修建错那至达旺公路。该公路全长73.8公里,于当年11月10日完成粗通任务。后因中国政府发表了停火、撤军的声明,该公路改善工程安排也作了调整。

3、修建然乌至察隅公路。该段公路简称然察公路,它起自川藏公路上的然乌石壁沟,越过德姆拉山后沿桑曲河而下,经古玉、波罗后跨越河流至察隅(吉公),又跨越河流,再经过扎拉、巴嘎、下察隅至沙马,全长250公里。1959年平叛期间,昌都地区修路指挥部修筑了然乌至波罗段。经过多年抢修与建设,然察线于1964年底全线建成。

## 二、对西藏社会发展进步产生巨大的推动作用

### (一)推动了西藏教育文化事业发展

#### 1、公路通车之前的西藏教育概况

1952年以前的西藏教育“基本上还处于以贵族教育为主的寺院教育阶段,主要有寺院、官办学校和私塾等教育形式”<sup>[2](P315)</sup>,西藏教育的主导地位一直被以寺院为主体的宗教教育占据着。作为宗教职业者的喇嘛,在社会上享有特殊的地位,不但享有受教育的特权,而且经济上还由民众和政府供养。“西藏除寺庙中喇嘛以诵习经典,不得不习文字外,一般平民绝无求学之机会”。<sup>[3](P333-345)</sup>所以,在和平解放前除了极少数贵族子弟有机会进入私塾或官办学校学习外,平民和农奴子弟的唯一读书机会就是进寺庙,当喇嘛学经。喇嘛人数在1952年为西藏总人口的十分之一。

据有关调查资料显示,1958年那曲宗孔马部落的情况是,“部落里没有学校和私塾,也没有学习设备。只有四十七个僧尼(尼姑一人),在仁布寺学经。他们也就是初具文化的、部落内的知识分

子”<sup>[3](P333-345)</sup>。1957年该部落总人口为750人,僧尼占6.3%,广大民众既不识字也不会算数,他们在学习生产技术和部落头人、商人打交道时的地位是可想而知的。1959年民主改革时,“达孜县的江洛金等五个庄园,共有581人,其中不识字的就是550人,占总人口的94.7%,在识字的31人中,领主和代理人及其子女占绝大多数,还有几个是喇嘛,又如山南的列麦公社,解放前共有369人,识字的只有25人,占总人口的3.5%”<sup>[3](P333-345)</sup>。又有资料显示,“西藏民主改革前,文盲占总人口的95%以上,……据1949年的调查,哲蚌寺洛色林扎仓近4000名僧人中,就有80%是文盲”<sup>[4](P134)</sup>。可见,西藏地区在1958年以前,受教育人数极少,少数识字的人也是寺庙的僧人等。“两路”开通后的几年里,西藏逐渐扭转受教育人群较少的状况。

1951年5月,中央人民政府和西藏地方政府签订《关于和平解放西藏办法的协议》,其中第九条规定:“依据西藏的实际情况,逐步发展西藏民族的语言、文字和学校教育”。在公路未开通之前,西藏主要发展小学教育,1952年8月建立了拉萨小学,1953年先后在日喀则等地创办公办小学28所,在校生2000余人。由于人才、教学设施等资源缺乏,所以直到1956年拉萨才开办第一所中学——拉萨中学;1957年春,中央又决定在祖国内地为西藏发展高等教育——西藏公学选址在陕西咸阳。

#### 2、公路通车之后西藏教育概况

由表1可知,“两路”开通之前西藏的高等学校、中等专业学校、中学在校学生数均为零,小学在校人数为1200人。1956年,西藏的中学在校学生数<sup>③</sup>达到了558人,小学在校人数增加1700人,总人数达到2900人,增长2.4倍。到1960年,中等专业学校在校学生数达到3045人,中学在校学生数增加369人,在校学生总人数达到927人,增长了1.7倍,小学在校学生数进一步突破,总人数达到41531人,是1951年和1956年在校学生数总和的10.1倍。1965年西藏自治区成立之后,西藏“高等学校”<sup>④</sup>在校学生数达到2251人,这是西藏和平解放后区内第一次有高等学校学生。虽然在1965年西藏的中等专业学校在校学生数“出现下降的趋势”<sup>⑤</sup>,但是中学和小学人数继续快速增长,到1965年中学在校学生数已经达到10591人,是1960年的

11.4倍,小学在校学生数达到66781人,是1960年的1.6倍。

表1:西藏各级各类学校学生数 单位:人

年份	高等学校	中等专业学校	中学	小学
1951	—	—	—	1200
1956	—	—	558	2900
1960	—	3045	927	41531
1965	2251	455	10591	66781

资料来源:西藏自治区统计局<sup>[2](P323)</sup>。

以上情况说明,“两路”开通及其他公路的建设,使西藏的教育事业发生了重大变化,国家援助西藏教育事业工作进一步推进,促进了西藏教育的长足进步。

### (二)推动了西藏医疗卫生事业发展

西藏和平解放前,西藏的医疗卫生事业十分落后,“除外国人和国民政府在少数城镇开办的小型西医诊所外,农牧区基本上处于无医无药状态,平均每万人口不足4名医务人员”<sup>[5](P170)</sup>。在封建农奴制度下,广大农奴没有基本的生存权利,医疗卫生保健更是无从谈起。

1951年11月,进藏部队在拉萨成立门诊部,1952年在此基础上成立拉萨人民医院。1959年4月,中共拉萨市委和市军管会成立市军管会医疗所。1961年在此基础上成立了拉萨市人民医院,并相继在7县(区)成立了县人民医院,设有病床20张,为拉萨市医疗卫生工作开拓了路子,打下了基础。<sup>[6](P587)</sup>

由表2可知,西藏医疗卫生事业在“两路”开通之后发展迅速。1958年,西藏拥有医疗机构数43所、床位174个、专业工作人员502名,到1960年后,医疗机构数增加到121所,床位数增加到1010个,专业工作人员上升到1153人。这三项从1958—1960年分别增长2.8倍、5.8倍、2.3倍。由此说明“两路”开通及其他公路建设之后,祖国内地对西藏

表2:西藏卫生事业机构、床位、人员数

年份	机构数	床位数	专业工作人员总计	其中卫生技术人员	卫技人员 中医	西医师	医师	护士	助产士	药剂人员	检验人员
1958	43	174	502	502	24	86	137	124			
1960	121	1010	1153	1153	64	236	308	205			
1965	193	1631	2947	2422	79	509	399	424	77	137	109

资料来源:西藏自治区统计局,自治区卫生厅<sup>[13]</sup>。

援助的医疗物资,从两条公路源源不断地运进西藏;祖国内地的专业医疗人员也从“两路”等途径进入西藏,并且培养了大批西藏当地的医护人员,为西藏医疗卫生事业的人才储备打下坚实基础。

### (三)加强了西藏民族团结进步

川藏和青藏公路的开通,为西藏民族团结与进步提供了良好的社会条件,使各民族加深了相互了解,形成了社会主义的新型民族关系。尤其是川藏和青藏公路的修通,本身就是各民族相互团结、齐心努力的结果。此后的实践经验证明,川藏和青藏公路是民族团结之路,是西藏社会文明进步之路,也是包括汉、藏在内的西藏各族人民走向共同富裕的幸福之路。所以,从这个意义上讲,“两路”建成通车,是藏汉及其他各民族共同奋斗、携手进步、团结互助的见证。

公路通车以后,祖国内地的各种物资源源不断地运向西藏,帮助西藏发展起了工厂、医院、学校等,使西藏的基础设施条件进一步完善。通过内地的帮扶,西藏社会的文明水平不断提高,“1954年底,川藏和青藏两条公路通车拉萨结束了西藏交通闭塞的落后状态,促进了内地和西藏的政治、文化、经济交流,巩固了各兄弟民族尤其是汉藏民族的团结,粉碎了外部势力企图分裂祖国的阴谋”<sup>[7]</sup>。在筑路过程中,西藏各族同胞与内地的汉族兄弟一起劈开了天险、越过了大河,把幸福之路、民族共同繁荣之路一步步修通到拉萨。可以说,修筑公路不仅打通了内地与西藏的交通联系,更是打通了各民族心灵上的联系。

## 三、“两路”通车对祖国西南边疆稳定国防建设的作用

现代国防,必须要用现代的条件予以建设和守护,其中当然包括现代的交通运输条件。如上所

述,在西藏和平解放之初,这块120多万平方公里的土地上没有一公里现代公路,在这种该情况下要想有效地巩固国防,其难度可想而知。然而,“两路”以及随后的多条公路的建成通车,较好地解决了上述问题。

#### (一)两路对边疆军事后勤保障作用

1959年初期,西藏地区形势严峻,根据中央指示,中共西藏工委和西藏军区部署了储备粮弹、囤积柴草的运输任务。1959年3月,中央增调人民解放军经青藏、川藏公路进藏平叛,西藏工委指示青藏公路管理局“为了保证军事运输,要求安排400辆汽车专供军用和供应西藏物资之用”。<sup>[8](P180)</sup>

到1960年开始,西藏军区等共组织多个补给基地、转运站和师以上的补给点,运补空投各种物资,1959-1962年,西藏全区先后开设团以上各级补给站。西藏军区运输部队及各级参战部队的汽车分队运输量达6.9万余吨,行使7865万余车公里。<sup>[9](P351)</sup>

从1962年6月开始,根据西藏工委和西藏军区下发《关于西藏目前形势和任务的指示》和交通部关于确保青藏、川藏两条干线公路畅通的指示,西藏交通党委作出决定:“在自卫反击作战期间,支援战争是交通工作的重点,要人出人,要车出车,不惜一切代价,保证公路畅通,随时准备出动支援前线”。<sup>[8](P250)</sup>随后,西藏军区根据反击作战方案,在各个作战方向运屯各种物资。1962年10月中旬,自卫反击战开始前夕,西藏军区副司令员陈明义、赵文进负责后方指挥。抽调干部组建各级后方组织,先后组建西藏军区前进指挥所后勤部。刘伯承元帅于10月27日电示军区强调指出:“此次战役的结局取决于后方补给的程度”<sup>[9](P351-352)</sup>,而公路的畅通才是保证前线物资补给运输的重点,因此“两路”的作用就凸显了出来。据战后统计,在中印自卫反击战中交通系统共出动1300车次,行驶140多万公里,胜利地完成了支前运输任务。

1950年,西南军区后勤部向西藏运输油料8888.937吨。到1954年,西藏军区共接受油料32万吨、耗油30万吨,其中汽油28万多吨,漏耗、清库损失占20吨。西藏军区成立以来,一直依赖汽车运输油料来保障部队的作战、生产、生活、战备等需求。1962年10月,在中印边界东段自卫反击战中,西藏军区为保障参战车辆的油料补给,公路的开通

发挥了重要作用。<sup>[9](P299)</sup>

综上,两条公路为20世纪五六十年代祖国西南边疆的巩固起到至关重要的作用,不管是在平息叛乱的后勤保障,还是边境自卫反击战后勤保障运输等方面,两条公路都发挥了不可替代的作用。

#### (二)两路对边防设施建设的影

西藏和平解放后,因为交通运输条件的限制,西藏军区仅以部分兵力进驻少数边防点。自1959年起,西藏军区(1952年2月10日成立)根据作战、边防和边境地区建设需要,坚持“保障军用,兼顾民用,军队为主,民工为辅”的原则,加强了西藏区内公路建设。三年平叛(1959年3月-1962年3月)斗争中,公路建设采取“军工为主,民工为辅,先粗通,后改善,重点维护,保障急需”的方针,先后向各战区修筑了急造公路。1959至1965年的7年中,共修建公路85条,改善原建公路31条,许多边寨的骡马道改建成公路,许多藤网桥、溜索桥改建成永久性、半永久性桥梁。到1965年,西藏全区公路发展到1.43万多公里(不含川藏、青藏公路的青海与四川段),使西藏大部分县和边防点通了公路,形成了以拉萨为中心的公路交通网。保障了部队平叛作战、边防建设、自卫反击战和部队建设的需要。<sup>[9](P367)</sup>

综上,“两路”以及随后修建的多条重要公路,对改变西藏的落后面貌和有效巩固国防,发挥了关键性的作用。尤其是在修建“两路”的过程中面对西藏的地貌地况复杂、气候恶劣等因素,各族修路人员发扬“一不怕苦、二不怕死”的“两路”精神,为我们今天进一步完善西藏的交通运输设施、更好地完成国家在“一带一路”战略中所赋予的神圣使命提供了精神动力和宝贵经验。

#### [注 释]

- ①本部分资料引自《中国交通报》,2005年10月9日。
- ②来源:人民网,2011年09月13日。
- ③1956年西藏自治区筹备委员会成立,下设文化教育处,建立西藏第一所初级中学——拉萨中学,招收新生200余人。1957年全区公办小学发展到98所,在校生6360人,西藏的现代教育事业开始起步。
- ④西藏和平解放后,西藏急需一批具有相关专业知识的少数民族干部,所以需要培训干部的机构。1956年,西藏自治区筹备委员会成立,由于西藏上层反动集团的极力阻挠,为

保存基本力量,培养民族干部,为今后的民主改革做准备,1957年3月,邓小平同志根据周恩来总理的指示开始筹备西藏在内地办学。根据中央指示,西藏工委在1957年6月份开始筹建西藏公学,1957年9月正式命名为西藏公学,同年10月,中央批准将位于陕西省咸阳市的原西北工学院的校址转交西藏,作为西藏公学的校址。1958年1月,西藏公学在陕西省咸阳市的渭水之畔成立,张国华为西藏公学第一任校长,学校成立之初共有学员3415人,教职工716人。

⑤1957年中央政府根据当时西藏的实际情况,对西藏的工作制定了“六年不改,坚持收缩”的方针,决定推迟在西藏实行民主改革的时间。一方面为加紧培养藏族干部,在陕西咸阳创办西藏公学(今西藏民族大学)和西藏团校,另一方面为争取西藏上层人士和广大群众对民主改革和中央政策的理解和支持,将西藏地区工作的汉族干部、工人、学员从4.5万人减少到3700人。

[参考文献]

[1]江村罗布.辉煌的二十世纪新中国大记录·西藏卷[M].北

京:红旗出版社,1999.

[2]刘瑞.中国人口·西藏分册[M].北京:中国时政经济出版社,1988.

[3]马戎.西藏的人口与社会[M].北京:同心出版社,1996.

[4]俞允贵.西藏产业论[M].北京:中国藏学出版社,1994.

[5]狄方耀.西藏经济学概论[M].厦门:厦门大学出版社,2016.

[6]拉萨市情调查组.中国国情丛书——百县市经济社会调查:拉萨卷[M].北京:中国大百科全书出版社,1995.

[7]路同.关于西藏公路运输与社会经济发展关系的探索[J].西藏研究,1995(1).

[8]西藏自治区公路交通史志编写委员会.西藏公路交通史[M].北京:人民交通出版社,1999.

[9]西藏自治区地方志编纂委员会.中华人民共和国西藏自治区·军事志[M].北京:中国藏学出版社,2007.

[责任编辑 张志恒]

[校 对 陈鹏辉]



(上接27页)

⑥资料来源:2012年7月8日查噶村管水员顿珠(化名)访谈记录。

⑦参见房建昌《传统西藏水利小史》,载《西藏研究》1996年第3期。

⑧资料来源:2012年7月2日囊色林村二组村民美朵(化名,女,61岁)访谈记录。

⑨资料来源:2012年7月4日查噶村村民多杰(化名,男,59岁)访谈记录。

⑩笔者2003年在拉孜县调研时了解到该县拉孜镇康来村等也有每年邀请防雹喇嘛念经的传统,而芒普乡乃萨村是著名的“俄巴”喇嘛村,全村有十几户人家都是防雹喇嘛。见扎洛《西藏农村的宗教权威及其公共服务——西藏农区五村的案例分析》,载《民族研究》2005年第2期。

⑪资料来源:2012年6月27日囊色林村二组村民旺堆(化名,男,50岁)访谈记录。

⑫目前中国内地农村由于承包制及水利设施利用的市场化

改革,农户偏好自己打深井用于灌溉,以至出现了水井过多造成地下水位明显降低的现象,对生态环境造成长远影响。见袁松、孙晋华《从水库到深井:农田灌溉水源的当代转换可以发生?》,载《周口师范学院学报》2010年第4期;陈柏峰、林辉煌《农田水利的“反公地悲剧”研究——以湖北高阳镇为例》,载《人文杂志》2011年第6期。

⑬资料来源:2012年7月8日查噶村村民索南(化名)访谈记录。

⑭资料来源:根据扎囊县相关机构访谈资料,及郑洲《西藏德吉新村扶贫综合开发绩效研究——基于农村公共产品供给的视角分析》,《西藏研究》2007年第4期。

⑮郑洲《农村公共产品供给效率问题研究——基于西藏德吉新村朗色林提灌站的调查研究》,《生态经济》2007年第12期。

[责任编辑 陈立明]

[校 对 梁成秀]

## Water Resource Use in Tibet's Villages

Zha Luo

(Institute of Modern History, Chinese Academy of Social Science, Beijing, 100081)

**Abstract:** Water resource is a core factor in agriculture. Nang Selin and Liu Wu are two typical villages in Tibet. The field study finds that both villages have mature and flexible water supply system in accordance with social and environment changes. However, traditional water system is not efficient in raising water storage, and hope relies on gods. In recent years, farmland water conservancy project is working on increase of water supply. While, the project is far away from local social and economic development, and improvement should be provided.

**Key words:** Tibet agriculture, irrigation, water resources, Nang SeLin, Liu Wu

## Highway Construction, Social Development and National Defense in Tibet

Di Fangyao, Feng Gang

(Institute of South Asia Study, Xizang Minzu University, Xianyang, Shaanxi, 712082; Institute of Nationality Studies, Xizang Minzu University, Xianyang, Shaanxi, 712082)

**Abstract:** On December 25, 1954, Sichuan-Tibet Highway and Qinghai-Tibet Highway were both open to Lhasa. The two highways marked milestones and a new era in Tibet transportation. The paper discusses the significance of the construction of the two highways in promoting social development and national border security. The construction of the two highways also is very important in road construction.

**Key words:** Sichuan-Tibet Highway, Qinghai-Tibet Highway, social development, national defense

## From Geographical Function to Multi-function, the Construction of South Asian Corridor

Zhou Yong

(Institute of Economic Strategy, Tibet Academy of Social Science, Lhasa, Tibet, 850000)

**Abstract:** The South Asian corridor is now in its planning and preliminary stages of development. Tibet should really make the “physical channel” in South Asia “Economic Road” and “leapfrog development channel”, we need to implement the open economy localization strategy, and give full play to the advantages of resources and policy advantages, build a good market field platform. The key to Tibet's implementation of the “economic corridor” strategy is to build an appropriate industrial chain, including the localization industry chain, the industrial chain of the provinces and the industrial chains abutting the countries or regions of South Asia. And adapt to the development of industrial chain, and cultivate good, including talent chain, factor chain, product chain and supply chain of labor resource chain, entrepreneur chain, capital chain, technology chain, etc..At the same time, Tibet should have South Asia confident and bold conception of “road to leapfrog development”.

**Key words:** South Asia Corridor, Tibet economy, industry chain, strategy.