



算是一个乐观主义者。1923年，妮尔穿越西藏腹地时留下一句话：“将来准会有一天，横穿亚洲的列车将把坐在豪华舒适车厢里的旅客运到这里。”

在青藏铁路开通运营的2006年，保罗·泰鲁的论断被打破。而戴薇·妮尔之梦，得以实现。只是，那时候的进藏列车，还依靠进口火车头牵引——具体为从美国GE公司特别定制的高原型内燃机火车头NJ2型，而车厢采用青岛四方-庞巴迪铁路运输设备有限公司出品的25T型高原型客车。

“由于青藏高原空气稀薄，气压低，当时的国产技术条件，使得燃料无法有效释放能量，当时的国产火车头无法开上青藏高原，只得依赖美国进口的大功率机车。那个年月，望‘轨’兴叹啊！”从当年带领研发团队一路走来，如今的中车大连公司副总经理王大伟感慨道。

2014年8月15日，拉萨至日喀则铁路正式开通，中车大连公司研制的和谐N3高原型火车头终于能亮相青藏高原，担当客运和货运牵引职责。这一王大伟团队的研发成果首次登上“世界屋脊”，为铁路运输做出贡献。

2018年6月11日，国产的HXN3型高原机车开始与NJ2型重联，完成进藏列车的牵引任务。

2019年，青藏铁路公司向中车大连机车车辆有限公司订购第二批36台高原HXN3内燃机车，用于缓解格拉段NJ2运用紧张局面，以及新开通线路用车需求。

短短两年以后，今年，复兴号这一完全自主知识产权的国产动车组即将开上青藏高原。这无疑意味着青藏铁路客运列车的升级换代已经开始。与内地高铁使用的复兴号或者和谐号动车组不同，即将开上青藏高原的复兴号动车组，将是一种全新的车型——内电双源，也就是说，其既可以使用内燃机为动力，又可以以电力牵引为动力，这样，在内地有高铁的路段，无疑可以通电运行。而当这种动车组进入青藏铁路路段，则可以采用内燃机作为动力。目前来看，西藏首条电气化铁路拉林铁路开通后，复兴号动车组在拉萨到林芝这一段，是可以采用电力牵引为动力的。而未来，假设条件成熟，在西藏自治区境内开通一些高铁线路，亦未可知——总之，内地有的交通方式，西藏也可以有。譬如2017年，粤藏中南亚班列开通运行，打通了“广东-西藏-尼泊尔”公铁联运通道，在西藏和广东之间搭建了一条便捷、高效的贸易通道，也是西藏补足物流短板、促进内外贸融合发展，成为西藏发展开放型经济、深化对尼泊尔经贸合作的重要举措。

如今的西藏，是美途，更是许多人人生一段美好……

进藏沿途美景

青藏线

西宁：所在的河湟地区，是我国开发较早的地区之一。仰韶文化遗址就在这一带。

青海湖：建议在青藏铁路二期工程期间修造的鸟岛火车站下车，在鸟岛逗留一晚上，看岛上的日出和日落。

格尔木万丈盐桥：这里有一座世界上独一无二的盐制特殊桥梁，全长33公里。按我们中国人的市制计算，大概有一万丈，所以被称为“万丈盐桥”。

可可西里：在海拔4600米的可可西里国家级自然保护区核心地带，全长11.7公里的清水河特大桥屹立着。这里的冻土厚度达20多米，且含冰量高，分布范围广。这里还是著名的藏羚羊保护区。

三江源：三江源自然保护区，拥有长江、黄河、澜沧江三条大江的源头。

那曲：整个那曲地区在唐古拉山脉、念青唐古拉山脉和冈底斯山脉怀抱之中，西边的达尔果雪山，东边的布吉雪山，形似两头猛狮，守护着这块宝地。

川藏线

康定：从成都出发，经成雅高速公路，路过赫赫有名的泸定铁索桥，就到了茶马古道上的历史文化名城康定。

新都桥：康定翻越折多山，驶入新都桥。神奇的光线，无垠的草原，就是新都桥，传说中“摄影家的天堂”。

理塘：这一路有着辽阔的理塘毛垭草原，无数牛羊散落其间，一幅巨大的高原天然图画将呈现眼前。

拉古冰川：沿帕隆藏布江发源地然乌湖而下，帕隆藏布江可谓雅鲁藏布江主要支流之一，也是一条世界级大峡谷。

林芝：沿途行经通麦天险，行进在那巍峨峻峭的大山之间，那鬼斧神工、泼墨山水，雪山云雾，令人惊叹不已。

新藏线

叶城：新藏公路的起始点，也是古丝绸之路的南道重镇。南去西藏，东去和田，西北穿出县城去喀什。“新藏益线”，正处于新藏线上由上海援建的第一个补给点。

狮泉河：西藏阿里地区行署所在地狮泉河镇坐落在国狮公路和新藏公路的交汇处。这一位于海拔4300多米的盆地里的红柳滩上的城镇，是由新疆入藏的咽喉。

萨嘎：水资源丰富，大小河流有10余条，总长度5000公里，其中，雅鲁藏布江发源于邻县仲巴境内，流经萨嘎县320公里，此外还有10多个小湖泊，6处地热温泉。