



中国共产党治藏进程中 “两路”沿线群众政治认同的历史考察

汪东明 郭海龙 何云庵

摘要:川藏、青藏“两路”建成通车至今,沿线群众政治认同大致经历了三大跃升性变迁:“两路”修建和通车触发“共产党好”、“解放军好”的具象认同;“两路”保通和升级强化“社会主义好”、“改革开放好”的社会主义制度认同;新时代强化以“五个认同”为核心的总体性认同。梳理历史可知,“两路”通车吹响了西藏民众的现代政治认同的号角。做好新时代的政治认同工作,需要传承弘扬宝贵历史经验,既把握好利益法则,也把握好情感法则,既注重生成逻辑,也注重建构逻辑。

关键词:川藏青藏公路;沿线群众;政治认同;“两路”精神

DOI: 10.13734/j.cnki.1000-5315.2023.0114

收稿日期:2022-07-24

基金项目:本文系国家社科基金一般项目“川藏、青藏‘两路’精神口述史挖掘、整理与研究”(21BDJ088)的研究成果。

作者简介:汪东明,男,湖北随州人,西南交通大学马克思主义学院博士研究生,E-mail: 569158905@qq.com;

郭海龙,男,山西孝义人,西南交通大学马克思主义学院副教授、硕士生导师;

何云庵,男,陕西西安人,西南交通大学马克思主义学院教授、博士生导师。

历史是最好的教科书,是最好的营养剂和清醒剂。2021年既是中国共产党成立100周年,亦是西藏和平解放70周年。70多年来,西藏各项事业突飞猛进,实现了跨越式发展。总结西藏70多年来发展的历史经验,对于进一步走好走实新时代西藏发展之路具有重要的现实意义。梳理和对比新旧西藏的历史,可知交通是促使新旧西藏发生质变的重要变量。交通的变化首先来自于新的政治力量即中国共产党的坚强有力领导和正确决策,来自于党领导下的军民一家和民族团结,来自于筑路养路军民的艰苦奋斗和无私奉献。质言之,交通深受政治影响。反之亦然。笔者以川藏、青藏“两路”开通为例聚焦探讨交通对政治认同的影响这一问题,试图揭示其中蕴含的规律和机理。

一 “两路”交通与沿线群众的政治认同

探讨川藏、青藏“两路”建成通车对沿线群众政治认同的影响问题,首先需要明晰四个方面的基本内容。一是“两路”的简单概述。川藏公路(原称康藏公路)、青藏公路是在中国共产党的领导下,从1950年4月到1954年12月,以中国人民解放军十八军等部队为主力,包括广大内地工程技术人员,以及汉族、藏族、彝族等各族民工在内的10多万筑路军民,在平均海拔4000多米的世界屋脊上修筑完成。川藏公路自雅安至拉萨,全长2255公里,蜿蜒于川藏高原横断山脉区域的崇山峡谷,翻越二郎山、雀儿山、达马拉、色雾拉等14座大山,跨过青衣江、大渡河、雅砻江、金沙江、澜沧江、怒江、尼洋河、拉萨河等主要江河,高山激流,层层阻挡,更有冰川、泥石流、流沙、塌方等险阻,工程艰险万状。1950年4月13日自雅安金鸡关破土动工,到1954年12月25日建成通车,历时4年8个月,实为公路交通史之壮举。而从祖国大西北向西藏修筑青藏公路,是以毛泽东同志为核心的党中央在建国之初作出的决策,经过周恩来、彭德怀等中央领导几次部署和过问,经

历时4年多时间终于由西藏运输总队完成探路任务和开始施工^①。1954年5月11日,在昆仑山下距格尔木30公里处的艾芨里沟破土动工,1954年12月15日下午2时,青藏公路抢通到了拉萨,全长1200公里的新修路段总共用了7个月零4天的时间,创造了高原上快速筑路的奇迹^②。1954年12月25日,青藏公路与川藏公路同时建成通车。“两路”的修筑条件极其艰苦,过程极为艰难,其建成通车对于推动西藏实现社会制度的历史性跨越、经济社会的快速发展,以及巩固祖国西南边疆和促进各民族大团结都发挥了十分重要的作用。二是建成通车的时间跨度。从1954年12月25日建成通车一直延续至今。建成通车既是结果,也是过程,更是实践。建成通车包括为维护道路畅通而进行的旷日持久的养护和改建活动。三是沿线群众的科学界定。沿线群众是指紧邻公路居住、工作的特定人群。科学界定沿线群众,从“量”上很难进行,只能从“质”上进行考察。从“质”上进行考察,需要把握三个要点。第一,部分公路修筑、养护和管理的亲历者、参与者。“两路”建设期间,沿线地区群众有部分作为公路的直接参与修筑者,亲历参与了中国共产党领导下军民万众一心建设的举世工程。这是一群特殊的沿线群众,虽然数量不大,但影响很大。第二,直接受益者。这一人群虽未从事公路修筑、养护和管理工作,但公路通车后他们成为直接受益者。川藏、青藏公路建成通车后,沿线区域的群众能够切身感受到公路发挥辐射带动区域经济作用,带来了当地社会发展的沧桑巨变,改善了生活条件。第三,新观念的传播者。沿线群众发挥的重要作用就是传播新思想新观念。伴随公路开通,沿线群众既是新的生活方式的接纳者,也是现代文明所倡导的科学民主、开放包容等新思想观念的传播者。为便于问题的探讨,本研究主要聚焦于西藏境内的“两路”沿线群众。四是政治认同的内涵层次。政治认同是学术研究的热点问题。《中国大百科全书·政治学》指出:“人们在社会政治生活中产生的一种感情和意识上的归属感。它与人们的心理活动有密切的关系。人们在一定社会中生活,总要在一定的社会联系中确定自己的身份,如把自己看作是某一政党的党员、某一阶级的成员、某一政治过程的参与者或某一政治信念的追求者等等,并自觉地以组织及过程的要求来规范自己的政治行为。这种现象就是政治认同。”^③对国家的认同、政党的认同和社会制度的认同是现代政治认同最基本的内容和对象。国内许多学者认为,政治认同有行为认同(对政治组织的行为过程的认同)、利益认同(对政治组织的行为结果和绩效的认同)、制度认同(对包括政治制度在内的制度体系的认同)和价值认同(对价值观念和意识形态的认同)等不同的层次和界面^④。此外还有国外学者指出,政治上的承认方式有情感上支持、认识上尊重、社会交往中重视,承认形式有原始关系(爱、友谊)、法律关系(权利)、价值共同体(团结)^⑤。

那么,“两路”沿线群众政治认同的生机机理是什么?我们必须坚持以历史唯物主义的观点进行分析,把握社会主义政治认同生发的普遍性和特殊性。恩格斯指出,“一切社会变迁和政治变革的终极原因,不应当到人们的头脑中,到人们对永恒的真理和正义的日益增进的认识中去寻找,而应当到生产方式和交换方式的变更中去寻找”^⑥。研究川藏公路、青藏公路沿线地区群众的政治认同,首先要从“两路”修筑、建设带来沿线地区生产方式、交换方式的变化中去寻找,在社会交往、交流对象、交流内容和交流方式的变化中去寻找,去探究由此带动群众的思想变化的历程,以及其中潜藏的普遍性规律。其次,要把握“两路”沿线群众的特殊性,揭示其政治认同方面的特殊性规律。对特定人群的政治认同进行研究具有特殊意义。“两路”沿线区域多为民族地区,在维护祖国统一、加强民族团结、确保边疆地区稳定安康的国家重大战略问题方面起着重要作用。相比西藏其他区域群众,“两路”沿线群众是最早近距离接触中国共产党及其领导下的人民军队的人群,他们对中国共产党和人民群众的直观印象、真情实感深深印记在心间,并通过他们对周边其他群众的“口口相传”,辐射影响了广大群众对中国共产党、人民军队等的认知认同。

①《西藏公路交通史》编委会编《西藏公路交通史》,人民交通出版社1999年版,第83页。

②《西藏公路交通史》,第84、94页。

③中国大百科全书总编辑委员会编《中国大百科全书·政治学》,中国大百科全书出版社2002年版,第501页。

④参见:曾楠《民生视域中当代中国政治认同研究》,中国社会科学出版社2021年版,第25、27页;常铁军《现代化与政治认同》,中国社会科学出版社2020年版,第78页。

⑤阿克塞尔·霍耐特《为承认而斗争》,胡继华译,上海人民出版社2005年版,第135页。

⑥弗·恩格斯《反杜林论》,《马克思恩格斯文集》第9卷,中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局编译,人民出版社2009年版,第284页。

人的政治认同不是一成不变的,而是随着时代发展、认识深化而不断丰富发展的。按照《西藏公路交通史》的划分,1950年至1959年3月属于西藏公路交通艰辛开创时期,1959年3月至1966年属于西藏公路交通稳步发展时期,1967年至1978年属于西藏公路交通曲折前进时期,1979年至1995年属于西藏公路交通开拓振兴时期^①。鉴于这是就1950年至1995年西藏公路交通史的总体情况而作的划分,且该书对1995年之后西藏公路交通史未作记述,因此,具体的“两路”发展史的阶段性划分,需要进一步深入探讨。笔者认为,可以交通立藏、交通富藏、交通强藏三阶段来进行划分,1950—1954年为修筑和粗通阶段,1954—2012年为保通和升级阶段,2012年至今为新时代发展阶段。与之相适应,“两路”建成通车至今,沿线群众政治认同大致经历三大跃升性变迁:“两路”修建和通车触发“共产党好”、“解放军好”的具象认同;“两路”保通和升级强化“社会主义好”、“改革开放好”的社会主义制度认同;新时代强化以“五个认同”为核心的总体性认同。

二 “两路”修建和通车触发“共产党好”、“解放军好”的具象认同

1950至1954年的时间跨度是“两路”修建和初次通车的时期,也是“两路”沿线群众形成具象认同的时期。具象认同是对政治领域的某些具体的人或组织的认可认同,这是最质朴、最原生的一种认同。“两路”修建中的具象认同主要聚焦于共产党和解放军,并通过“比较”和“受益”来实现。

(一)比较

群众的眼睛是雪亮的。共产党和人民军队进藏前的旧西藏和进藏后西藏的新变化,藏胞看在眼里,记在心上。以前交通不便没人管,现在交通在改善;以前修路是支乌拉(旧西藏的农奴免费给官家、贵族和寺庙上层僧侣三大领主服劳役),不给工资,现在修路给付工资;以前“三大领主”不把农奴当人看、随意打骂,现在共产党和解放军实行民族平等^②,以诚相待藏族群众。

长期以来,从西藏到内地无数的大山、激流阻碍了藏族人民与内地各民族的经济文化交流往来。直到解放前,西藏是中国境内唯一没有近代道路和近代交通工具的地区。千百年来,中国西南各民族的经济、文化交往主要依靠迤迤在横断山脉和青藏高原崇山峻岭之间的世界上地势最高、路况最为险峻的交通驿道——茶马古道。“和平解放前的西藏,由于历史原因和自然环境,交通运输一直处于人背、畜驮、骡马驿道的原始状态。牦牛、骡、马、驴、羊都要用于驮运。牦牛是主要的运力,适应高寒能力最强,善于长途跋涉,被誉为‘高原之舟’。一只驮羊能负重10公斤,日行10公里左右,日行夜歇,到达目的地才卸驮子。骡马主要供人骑,是山区的主要驮力,并供商贾长途驮运。农村田间劳作用毛驴运输。长途人力背运多在山地和险道上。”^③旧西藏交通的落后可见一斑。特别是汉藏之间、西藏与内地之间的现代沟通之路一直未真正修通。解放前,国民党政府曾在成都至马尼干戈间组织修建过公路。成都至雅安在1923年至1932年修建了粗通公路,长151公里。1949年底,国民党军队撤退时破坏了部分桥渡,公路断阻。1935年,蒋介石为堵截红军,将雅安至康定的公路作为战运干线,命令限期修通。“1940年10月15日举行试车,一辆小客车、一辆大卡车从天全出发,16日抵达泸定渡口,由小型钟摆式渡船渡过小客车,大车过不去返回,小车经推拉人抬,于20日才到康定。这段路费时4年半,先后征工13万余人,民众饱受劳役之苦,‘路工死亡三千,负伤者六千’,换来的只是川康公路的虚假通车。”自康定至马尼干戈477公里,路况很差,只试通车一次即废弃^④。藏汉之间本因语言障碍、风俗信仰不同,而产生彼此的隔阂,道路的不畅,更是横亘在藏汉之间加强人文交流的物理障碍。没有彼此文化交流,就缺少彼此了解认识,西藏的普通群众只能靠西藏噶厦政府的各类不实、反面的宣传渲染,这长期影响了普通群众对藏汉关系的认知以及对中国共产党和新生人民政权的了解和认同。

相比西藏其他区域群众,两条公路沿线群众是最早接触中国共产党的人群,是藏族同胞中对中国共产党进行人格画像的初始者。旧西藏的军队对待百姓十分嚣张跋扈,处处欺压穷苦人,老百姓都很惧怕藏兵。解放军筑路部队刚到来时,沿线群众普遍带有担心、怀疑甚至抵触的情绪。十八军政治部于1951年1月颁布

^①《西藏公路交通史》编委会编《西藏公路交通史》,第10—633页。

^②毛泽东《接见西藏致敬团代表的谈话要点》(1952年10月8日),中共中央文献研究室、中共西藏自治区委员会、中国藏学研究中心编《毛泽东西藏工作文选》,中央文献出版社、中国藏学出版社2008年第2版,第89页。

^③《西藏公路交通史》编委会编《西藏公路交通史》,绪论,第4页。

^④《西藏公路交通史》编委会编《西藏公路交通史》,第19—20页。

实施《进军守则》^①,筑路部队在修筑公路过程中,严守部队纪律、尊重当地风俗,尽量不干扰、不影响沿线人民群众的生活,不给群众增加负担,为当地群众展现了新生政权军队“军爱民”、“军民鱼水情”的友好画面。川藏公路修筑亲历者高平写道:“解救人民脱离苦海是战士的责任,不然叫什么解放军呢?我们在进军的过程中,在修路的过程中,尽可能地抽时间找机会为藏胞做好事,帮他们挑水、背柴、扫地、看病、开荒、积肥、打场、修房;为他们放电影、造用具、调解纠纷、教授汉语。”^②这些举措增加了藏族群众对筑路部队的好感和认同,以至于公路修到哪里、藏胞就支援到哪里。青藏公路“过了羊八井石峡后进入到农业区,在定线和设立供应站的过程中,得到了堆龙德庆宗本的支持和帮助,占用部分耕地,按协商价付款时,地权人坚决不收。后……以青稞、茯茶、糖点、烟酒、大米等食物偿付并献哈达,通过头人挨户分送。头人和群众十分满意说:‘修路是我们自己的事。占地也是应当的,你们又受苦,又送礼,这是我们从来没听说过的事。共产党、解放军真好!’”^③随着筑路部队的深入推进,很多沿线的藏族群众积极参与筑路过程,与筑路官兵同吃住、同劳作。筑路官兵不分彼此,坚持同心同行,积极热情地帮助民工学习和掌握施工技术。民工们由衷地唱道:“天上星星多,都没有北斗明;见过的人很多,都没有解放军好!”^④。筑路部队关心爱护民工的事迹,很快传遍了高原,这种以口口相传、现身说法的形式所进行的传播,极大增强了藏族群众对领导建立新中国的共产党军队的良好印象,提高了藏族群众对于这支政治化的与人民同甘共苦的军队的情感认同。这种变化见表1:

表1 沿线群众的修路前后认同变化纵向对比表

表现形式	“两路”修筑前	“两路”修筑(中)后
心理上	担心怀疑解放军	欢迎帮助解放军
行动上	抵触修筑公路	积极参与修筑公路
认识上	不明白修路的意义	明白修路的意义

依据《十七条协议》,和平解放初期,中国共产党的西藏工作以上层统战为主,以影响群众为辅,而不是急于直接发动群众进行改革。进藏人民解放军和工作人员通过免费医疗和消除传染疾病、兴修水利、架桥修路、抢险救灾、发放无息贷款、赠送良种农具、放映电影、以工代赈等方式,积极为群众办好事,开展了艰苦细致的工作。在修筑川藏公路中,群众认识到修路不是给解放军支乌拉差役,也不是给老爷们当牛马,而是真正为自己和子孙后代造福。觉木(现林芝市巴宜区境内)、则拉(现米林县境内)等宗(县)的民工说:“解放军个个都像活菩萨,那些说解放军坏话的人,是披着羊皮的豺狼,是混在我们藏族中的魔鬼!”^⑤

(二)受益

霍耐特认为:“群体,无论其规模多大或属于什么类型,都应该被理解为一种通过帮助个体获得个人稳定性和发展(Erweiterung)而服务于个体利益或需要的社会机制。”^⑥因此,利益关系是政治认同的主轴。“两路”沿线群众对共产党和解放军的认同,最直接首要的原因就在于“两路”让他们获益,两条公路修通为当地经济社会发展带来极大的变化。主要体现在以下几个方面。

其一,修筑“两路”既为沿线群众提供了大量的工作岗位,也使他们学会了就业谋生技能。修建两条公路时,筑路部队依托当地招募了大量少数民族同胞,为他们提供了大量的就业岗位。在修筑川藏公路时,有藏工16000多人参加筑路,其中大部分为农民^⑦。另据《四川省公路志》记载,修筑川藏公路的工人数量,1951年

① 张小康《雪域长歌——西藏1949—1960》,四川人民出版社2015年第2版,第42页。

② 高平《修筑川藏公路亲历记》,中国藏学出版社2001年版,第52页。

③ 《西藏公路交通史》编委会编《西藏公路交通史》,第94页。

④ 纪念川藏青藏公路通车三十周年筹委会、西藏自治区交通厅文献组编《纪念川藏青藏公路通车三十周年文献集》第2卷《筑路篇下》,西藏人民出版社1984年版,第168页。

⑤ 中华人民共和国国务院新闻办公室《伟大的跨越:西藏民主改革60年》(2019年3月),人民出版社2019年版,第13页。

⑥ [德]阿克塞尔·霍耐特《我们中的我:承认理论研究》,张曦、孙逸凡译,译林出版社2021年版,第220页。

⑦ 《康藏公路修建史料汇编》,康藏公路修建司令部、修路史料编辑委员会编1955年编印,第436页。

年底为 3057 人,1952 年年底为 6982 人,1953 年年底为 13678 人,1954 年年底为 14484 人^①。对于沿线群众来说,修路一方面增加了自己的就业机会,另一方面也促使他们认识到了“修路是为了帮助自己”,“付出劳动会有物质回报”,心中的感激之情不言而喻,油然而生地对共产党和解放军产生情感认同。李传恩在回忆川藏公路西线筑路时指出:“当时参加筑路的民工是三个月一轮换。每一批民工要离开工地,返回家乡时,部队都组织文艺晚会欢送。民工们热泪盈眶,依依不舍。他们把一条条哈达挂在我们战士的脖子上。我们有一个战士,脖子上就挂了几十条哈达。”^②广大民工与人民解放军的长期相处、共同劳动,使他们发自肺腑地感觉到共产党好、解放军好。

其二,交通条件改善、贸易流通加速促进了沿线区域经济社会发展,提升了沿线群众收入水平。随着两条公路从雅安、格尔木开始动工修筑,沿线经济社会随之发生系列变化。1952 年 12 月川藏公路通车昌都后,川、青、滇三省来昌都经商的人日益增多,昌都成为藏东商品的集散地。修筑的三年多来,西藏的经济和文化事业都有了若干重大成就,贸易活跃起来了,农业生产发展了。“两路”通车后,成立的国营西藏贸易总公司在拉萨、日喀则等地收购价值数百亿元的积存羊毛,与藏族同胞签订长期合同,确保羊毛销路。公路通车的地方,很快出现了人烟,出现了新的城镇。适应人们生活需要的百货公司、贸易公司、合作社、银行、邮局等出现在沿途城镇。交通的改善给各族人民尤其是藏族人民带来了无限繁荣。两条公路修筑后,经贸往来次数的加大,商人、行人等人数持续增加,沿线区域发挥着休息站、中转站等作用。随着外来人员的各类消费和当地群众收入的持续增加,“两路”沿线民众的生活条件得到了较大程度的改善。

其三,大量内地的援助促进了藏区社会快速发展,便利了群众生产生活。“两路”通车使国家大规模支援西藏建设成为了现实可能,数量庞大的物资、机械设备、汽车和人民所需生产生活用品被源源不断运入了雪域高原。“两路”通车后,国务院作出了《关于西藏交通运输问题的决定》,西藏建立了交通运输机构,有了自己的交通事业,许多参与筑路的技术人员和干部及装备留在了藏区,服务藏区建设。同时,随着道路修通,大量新式农具被引入西藏,这些都加快了西藏社会现代化发展,极大改善了藏区群众的生产生活方式。以西康省的西藏自治区为例,公路修筑的“这几年来,汉族人民支援藏区的二十九万多件铁质农具,都经过公路陆续运来发给了农民,解决了农牧业生产上的困难。拖拉机和新式农具也经过公路陆续运来了。有了这些,自治区的农牧业生产得到了很大的发展,人民生活也有了改善”^③。沿线群众直观感受到周边日新月异的变化,生活条件得到极大改善,自然对社会充满期盼与希望、对党和国家产生认可与认同。正如“藏族民工自愿队”队长马金山所言:“开始,我们不真正懂得为什么修路,也不相信修路能修得成。心想到处是险山恶水,哪修得起公路,反正我们这辈子总是看不到汽车的。慢慢地,我们懂得了通车越早对西藏的发展越有好处。我们懂得了‘祖国’的含义;内地人民过上了幸福生活,我们也要那样,也能那样;内地建设得那么快,西藏也要那样,也一定能够把西藏建设好。”^④

总之,对沿线的藏族群众而言,“两路”建成通车是其生产生活发展史上的重大转折点和历史分界线。通过与中国共产党领导下的人民解放军一起共筑道路,藏族群众感受到了解放军与旧藏军的巨大差异,感受到了共产党对藏族群众的浓浓情怀,由此对共产党和解放军产生了从初步了解到逐渐深化的政治认同。

三 “两路”保通和升级强化“社会主义好”、“改革开放好”的社会主义制度认同

修路的完成不代表路的畅通高效。确保道路畅通高效,一靠保通,二靠升级。

(一)“两路”的保通与升级

保通主要靠日常性养护。旧中国因为养护不到位,一些公路修通即废弃。由于地理环境特殊,“两路”的

^①四川省交通厅公路局编纂《四川省公路志》,四川人民出版社 1995 年版,第 67 页。

^②纪念川藏青藏公路通车三十周年筹委会、西藏自治区交通厅文献组编《纪念川藏青藏公路通车三十周年文献集》第 2 卷《筑路篇上》,西藏人民出版社 1984 年版,第 76 页。

^③纪念川藏青藏公路通车三十周年筹委会、西藏自治区交通厅文献组编《纪念川藏青藏公路通车三十周年文献集》第 1 卷《文献篇》,西藏人民出版社 1984 年版,第 84 页。

^④纪念川藏青藏公路通车三十周年筹委会、西藏自治区交通厅文献组编《纪念川藏青藏公路通车三十周年文献集》第 2 卷《筑路篇下》,第 179 页。

保通与修建同样艰难。“两路”沿线经常发生极端天气现象,造成地质灾害,暴雨、塌方、泥石流、雪崩司空见惯,“两路”养护之难世所罕见。川藏公路由于赶工抢修,采取先通后善的办法,许多工程在新建时就“先天不足”,加之自然灾害频发,养护力量不足,忙于抢险保通,出现了“老账未还,又欠新账”,不仅是“先天不足”,更是出现了“后天失调”问题。因此,养护工作非常重要。据川藏公路管理局的资料统计:20世纪60年代川藏公路平均年阻车110天;1978年至1984年平均年阻车164天;1985年最甚为270天;1986年至1993年平均年阻车180天。在西藏公路养护工作中,抢险保通,是一项非常艰巨的任务,已大大超过正常养护范围,养路职工年复一年地与各种自然灾害顽强斗争^①。

为了减少日常性养护难度、增加道路安全系数、缩短道路里程等,道路需要不断升级。升级包括路面黑化、原址拓宽、道路改线、公路扩建等,目的是提升道路的品质,更好地满足人民群众的交通需要。海拔6168米的雀儿山,是川藏公路北线317国道进藏必经之处,公路垭口海拔5050米,每年有长达8个月的积雪覆盖期,山高路险、高寒缺氧,被称作“川藏第一险”,打通雀儿山隧道成为几代人的渴盼。党中央、国务院高度重视川藏公路建设,将雀儿山隧道列为国家重点工程建设项目,2002年启动方案论证和可行性研究,2012年6月开建。雀儿山隧道进、出洞口海拔在4200米左右,避开了雪崩易发危险路段和安全隐患严重路段,让通行更为安全快捷。曾经2个小时才能翻越的雀儿山,如今车程缩短为10分钟,同时可以不再像老路那样每年有半年时间封路,可以实现全年贯通,“川藏第一险”天堑变通途。作为世界上海拔最高的超特长公路隧道,雀儿山隧道从2002年启动方案论证到2017年9月26日正式通车,历经整整15年。隧道的修建不仅需要克服高寒缺氧、物资人力匮乏等困难,还需要解决因地质条件复杂而诱发的坍塌、涌水、岩爆等不确定因素造成的施工难题。经过5年时间的奋战,先后投入2000多人参与施工,终于建成了这一特难隧道。

雀儿山隧道建设工程难度大、成本高。实现这一宏伟的升级目标,一时一刻都离不开社会主义制度的有力保障。和平解放后,西藏现代意义上的公路建设开始起步,国家在极度困难的条件下修建了青藏、川藏公路及通往各地区的较低等级的公路。西藏民主改革完成后建立了社会主义制度,走上了社会主义的康庄大道。社会主义制度的建立,极大促进了西藏交通事业的发展。到1965年,西藏公路总里程达14721公里,是民主改革前的2.6倍,西藏90%以上的县有了公路,仅拉萨市区就新修了8条柏油路。民主改革后,不仅迅速建设了新藏、滇藏、中尼等干线公路,而且对原有道路进行了升级改造,青藏、川藏公路也陆续铺起柏油路面,并建成了拉萨至贡嘎机场的高等级公路。2006年,青藏铁路格尔木至拉萨段建成通车,结束了西藏不通铁路的历史^②。此后,西藏基本形成了以公路、铁路、航空为主体的综合立体交通网络。

(二)“两路”的保通升级彰显了社会主义和改革开放的优越性

“两路”的保通和升级充分彰显了社会主义制度的优越性,唱响了“社会主义好”的主旋律。这表现在三个方面。第一,彰显了社会主义整合社会资源的优越性。“两路”的保通和升级充分体现了“全国一盘棋”、“集中力量办大事”的威力。第二,彰显了社会主义民族关系和民族制度的优越性。“两路”是追求民族平等团结共同富裕之路。在强调民族平等团结基础上,追求各民族共同富裕是社会主义制度优越性的体现。第三,彰显了社会主义以人民为中心的价值理念和生产制度的优越性。不以追求利润最大化为终极目标,不被市场逻辑所绑架,坚持公益优先,保障公共产品的有效供给是社会主义制度不同于其他社会制度特别是资本主义制度的重要方面。国民党时期在雪域高原曾经也组织过修路,但组织者发现除了技术问题外,修筑和维护运营成本太高,筑路和养路是绝对的亏本生意。在资本逻辑主导下,亏本生意不做,旧中国旧西藏的落后交通状况就体现了这一逻辑的局限性。

“两路”的保通和升级充分彰显了改革开放的优越性,唱响了“改革开放好”的主旋律。改革开放塑造了一个尊重科学、尊重知识、尊重人才的新天地。“两路”的改建工程、整治工程都离不开科技加持和管理助力。一方面,在“科学技术是第一生产力”的春风吹拂下,高原多年冻土研究成为攻坚克难的重大课题。“党的十

^①《西藏公路交通史》编委会编《西藏公路交通史》,第547页。

^②中华人民共和国国务院办公厅《伟大的跨越:西藏民主改革60年》(2019年3月),第28—31页。

一届三中全会的路线指引着青藏公路上的科研、设计工作,向冻土工程学的深度和高度探索攻关。”^①1978年10月,青藏公路科研组写成了《高原多年冻土地地区黑色路面的设计与施工》一文。该文在冻土分类基础上按土壤类别提出保护冻土的路基填土高度建议值,称为“78年建议值”。这些科研成果有力指导了公路改建工程。另一方面,大力推行管理体制变革,提升养护管理、改建管理和整治管理的科学化水平。在职工中牢固树立“质量第一”的观念,正确处理施工与保通的关系。从1994年1月1日起,西藏公路管理局对全区公路养护工作实行“三定一包”目标责任制。“三定一包”即定公路养护等级、定人员编制、定养路经费,包公路养护质量(好路率和综合值)和管理责任^②。“三定一包”目标责任制的实施,改变了以往主要按照实际“人头”多少分配经费的办法,有力地调动了各方面的积极性,促进了养护质量的逐步提高。

(三)沿线民众的政治认同基于交往实践

个体对宏大的制度变迁的体味和认同,往往以个体交往实践为中介。个体以自身的交往实践触碰和感悟到了时代脉搏。“两路”沿线民众对社会主义制度和改革开放的认知认同,直接基于“两路”的“走出去”与“请进来”活动。改革开放以来,全党把工作重心转移到经济建设上来,以经济建设为中心,坚持四项基本原则,坚持改革开放,大力发展生产力,高举科学技术是第一生产力的旗帜,学习国内外先进经营管理制度,促进了各民族交往交流交融的大发展。一方面,通过“走出去”开阔了民众视野,搞活了经济,促进了文化进步。通过川藏、青藏公路,许多青年人走出大山去外地上学、经商。例如,“西藏也有越来越多的人员到四川、青海、甘肃、北京、广州、上海等地经商、办企业”^③。另一方面,通过“请进来”(对口支援)促进经济社会的全面发展。在西藏社会主义建设、改革和发展的各个重要历史时期,中央政府广泛动员和组织全国各省(区、市)支援西藏,实现了互帮互助、共同繁荣发展。各省(区、市)、大中型企业对西藏的支援始于20世纪60年代。来自全国各地的各种生产生活资料,有效满足了西藏各族人民对美好生活的需求。改革开放后,发达省(区、市)支援西藏的力度不断加大。1994年党中央“确定了‘全国支援西藏’的方针和‘分片负责、对口支援、定期轮换’的援藏模式,为西藏发展注入了强劲动力”^④。随着改革开放的不断深化,西藏人民与全国人民之间的经济、文化联系更加紧密,空间分布上交错杂居,情感上日益亲近。越来越多的人才从全国各地来到西藏,带来了先进的理念、技术,受到西藏各族群众的认可和欢迎。

总体来看,社会主义和改革开放给“两路”沿线群众带来了五个方面的影响和福利。第一,便捷安全的交通。道路养护和升级的及时跟进,既保证了交通的便捷性,也提升了交通的安全性。第二,直接获益。从便捷安全的交通中直接获益,特别是助推实现个人梦想。第三,接轨现代文明。改变自己的生产生活方式乃至思维方式。第四,体悟到“集中力量办大事”的制度优势。第五,感受到“当今世界是相互联系的世界”,封闭导致落后,开放带来进步。

四 新时代强化以“五个认同”为核心的总体性认同

2020年,习近平在中央第七次西藏工作座谈会上指出:“做好西藏工作,必须坚持中国共产党领导、中国特色社会主义制度、民族区域自治制度,必须坚持治国必治边、治边先稳藏的战略思想,必须把维护祖国统一、加强民族团结作为西藏工作的着眼点和着力点,必须坚持依法治藏、富民兴藏、长期建藏、凝聚人心、夯实基础的重要原则,必须统筹国内国际两个大局,必须把改善民生、凝聚人心作为经济社会发展的出发点和落脚点,必须促进各民族交往交流交融,必须坚持我国宗教中国化方向、依法管理宗教事务,必须坚持生态保护第一,必须加强党的建设特别是政治建设。”^⑤

(一)“五个认同”是缺一不可的总体性认同

做好西藏工作的“十个必须”指明了政治认同的重点即“五个认同”:“不断增强各族群众对伟大祖国、中

①《西藏公路交通史》编委会编《西藏公路交通史》,第423页。

②《西藏公路交通史》编委会编《西藏公路交通史》,第552页。

③中华人民共和国国务院新闻办公室《伟大的跨越:西藏民主改革60年》(2019年3月),第54页。

④中华人民共和国国务院新闻办公室《伟大的跨越:西藏民主改革60年》(2019年3月),第54页。

⑤中央全面依法治国委员会办公室《中国共产党百年法治大事记》(1921年7月—2021年7月),人民出版社、法律出版社2022年版,第319页。

华民族、中华文化、中国共产党、中国特色社会主义的认同。”^①“十个必须”与“五个认同”是辩证统一关系。“十个必须”是做好西藏工作经验总结，而“五个认同”是对经验总结的价值提升和精神聚焦。

一是国家认同。“两路”沿线群众国家认同的核心是维护祖国统一，要教育引导沿线群众认识到西藏与伟大祖国的不可分割性。“两路”的历史就是加强西藏与祖国各地间联系的历史。只有从国家认同的高度，才能认识到西藏在维护国家利益和国家安全等方面的独特贡献和战略价值，才能理解“坚持治国必治边、治边先稳藏的战略思想”的深刻内涵。

二是民族认同。我国是一个由56个民族组成的统一的多民族国家。国家认同和民族认同是紧紧连在一起的。西藏工作必须坚持以维护祖国统一、加强民族团结为着眼点和着力点。民族认同的核心是铸牢中华民族共同体意识，使各民族像石榴籽一样紧紧抱在一起。为此，要挖掘、整理和积极宣传各族人民交往交流交融的历史事实，引导各族人民深刻认识到中华民族是命运共同体。

三是文化认同。中华文化是中华民族各族人民共同创造的，是整合社会和凝聚人心的强大精神力量。中华优秀传统文化、革命文化和社会主义先进文化都是中华文化的重要组成部分。新时代文化认同的核心是培育和践行以集体主义价值观为核心的社会主义核心价值观。在“两路”沿线弘扬中华优秀传统文化，需要推动中华优秀传统文化创造性转化和创新性发展，要积极引导藏传佛教与社会主义社会相适应，推进藏传佛教中国化。

四是政党认同。“共产党好”的口号，反映的是“两路”沿线群众特别是藏族同胞对中国共产党高度的情感认同。新时代的政治认同，必须传承和弘扬这一优良传统，并不断发扬光大。中国共产党不仅是中国工人阶级的先锋队，也是中华民族的先锋队，是中华民族各族人民利益的忠实代表。坚持中国共产党的领导，是包括藏族同胞在内的全国各族人民的利益所在、命运所系。

五是中国特色社会主义认同。中国特色社会主义认同内含着“坚持中国共产党领导、中国特色社会主义制度、民族区域自治制度”的制度认同。中国特色的交通发展规划和发展奇迹，凸显的是中国特色社会主义的强大制度优势。新时代的西藏各项事业要贯彻新发展理念，聚焦发展不平衡不充分问题，以要素和设施建设为支撑，以制度机制为保障，加快推进高质量发展。例如，要围绕川藏铁路建设等项目，通过发挥制度优势推动建设一批重大基础设施、公共服务设施，建设更多促进民族团结和人民幸福的“路”和“桥”。

综上所述，“五个认同”是缺一不可的总体性认同。它是在爱党爱国爱社会主义基础上整合统摄物质、制度和文化的三个层面的认同。国家、民族、政党既有物质层面的有形载体，也有无形的制度规范和价值指引。在中国共产党的正确领导和全国各族人民的共同努力下，国家、民族、政党在物质、制度和文化的三个层面逐步实现了有机融通和内在统一。

（二）强化“两路”沿线群众“五个认同”的路径

第一，遵循“生成论”逻辑，在守初心办实事中孕育认同。新时代我国社会的主要矛盾体现为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。西藏交通领域的主要矛盾也集中体现在交通发展的不平衡不充分与人民对美好交通的需要之间的矛盾。由于自然环境、社会发展水平和历史文化等方面的原因，西藏交通与内地交通相比还有很大的发展空间。新时代以来，西藏人民对安全、便捷、经济的美好交通的需要更加强烈。只有着力解决西藏交通发展的不平衡不充分问题，更好地满足西藏人民对美好交通的需要，才能在“两路”沿线群众中强化“五个认同”。这种政治认同，既是实然的写真，也是应然的期许。

民心就是最大的政治。全心全意为人民服务，才能赢得人民对中国共产党、国家和社会主义的认同。党的二十大报告指出，“加快建设制造强国、质量强国、航天强国、交通强国、网络强国、数字中国”^②。在新的时代条件下落实交通强国战略，尤其要注重交通惠民功能的发挥。通过民族地区交通的发展，在夯实巩固脱贫攻坚成果基础上大力推进各民族共同富裕。早在2014年，习近平就指出，新形势下要养好“两路”，保障畅

^① 习近平《铸牢中华民族共同体意识》（2019年9月27日），《习近平谈治国理政》第3卷，外文出版社2020年版，第291页。

^② 习近平《高举中国特色社会主义伟大旗帜 为全面建设社会主义现代化国家而团结奋斗——在中国共产党第二十次全国代表大会上的报告》（2022年10月16日），人民出版社2022年版，第30页。

通,使川藏、青藏公路始终成为民族团结之路、西藏文明进步之路、西藏各族同胞共同富裕之路。新时代以来,藏区交通实现了立体式发展、跃升式巨变。2012年底,西藏全区公路总里程仅为6万多公里。“截至2018年底,西藏公路通车里程达到9.78万公里,其中高等级公路660公里;全区所有县通公路;全区697个乡镇中579个实现通畅,696个实现通达;全区5467个建制村中2624个实现通畅,5457个实现通达。”^①到2020年底,西藏全区路网结构明显改善,通畅率大幅提高,运行质量显著提升,应急保通能力持续增强,基本形成了较为完备的公路交通运输体系。与西藏和平解放前没有一公里的公路相比,现阶段西藏公路总里程已突破10万公里大关,有了质和量的同步飞跃,发生了翻天覆地的变化。同时,公路交通促进经济社会发展的先行引领与投资拉动作用日益凸显。截至2022年7月,全区公路通车总里程已达12.07万公里,“奋力开创了公路建设跨越式发展的新局面”,新时代以来的“这十年,全国最后1个未通公路的县城墨脱县、全区最后1个未通公路的乡镇甘登乡通了公路,特别是‘十三五’以来,西藏创造了年均增长公路通车里程8000多公里的高原奇迹”^②。

新时代藏区交通的立体式发展、跃升式巨变,彰显了中国共产党的初心和使命。西藏各族人民越发意识到中国共产党是领导西藏各项事业走向辉煌的核心力量。西藏之所以能够取得今天的伟大成就,最根本的是有中国共产党的坚强领导。西藏交通发展历史及其交通成就,为强化“两路”沿线群众政治认同提供了客观事实和现实依据。

第二,遵循“建构论”逻辑,在多维教育引导中提升认同。政治认同既是生成的,也是建构的。强化政治认同离不开精神传承和思想引领。思想政治工作是党的一切工作的生命线,理论一经掌握群众就会变成强大的物质力量。要加强对西藏各族群众的教育引导,广泛发动群众参与反分裂斗争,形成维护稳定的铜墙铁壁。要在各族群众中深入开展党史、新中国史、改革开放史、社会主义发展史教育,深入开展西藏地方和祖国关系史教育,引导各族群众树立正确的国家观、历史观、民族观、文化观、宗教观。中共中央、国务院于2019年9月印发的《交通强国建设纲要》指出,要培育交通文明,推进优秀交通文化传承创新。弘扬以“两路”精神为代表的交通精神,增强行业凝聚力和战斗力。作为中国共产党精神谱系重要组成部分的“两路”精神,是西藏交通事业迅猛发展的强大精神动力。为响应习近平关于“把红色资源利用好、把红色基因传承好、把红色传统发扬好”^③的号召,包括西藏交通人在内的“两路”沿线群众需要以“两路”精神为指引,传承“红色基因”,发扬“红色传统”,打造“红色品牌”,释放“红色能量”。“两路”精神的重要内涵就是军民一家、民族团结。传承弘扬“两路”精神,有助于提升“两路”沿线群众的“五个认同”,特别是对中华民族共同体的认知和认同。新时代藏区交通的立体式发展、跃升式巨变,体现的是民族大团结的时代伟力。做好新时代藏区交通工作,既是铸牢中华民族共同体意识的基本体现,也是重要路径。

公路的修筑、保通和升级,既是自然意义上道路相通的过程,更是社会意义上心灵交通的过程,特别是引导各族人民构建休戚与共、荣辱与共、生死与共、命运与共的共同体过程。以“两路”为纽带,“各民族之间手足情深,患难与共。1966年河北邢台地震时,西藏60多位牧民组成一支送马队伍,走了整整26天,行程5500多公里,将240多匹马送到邢台。30多年后,一个由28人组成的代表团,带着60台邢台牌拖拉机到拉萨回访,回馈当年西藏兄弟的送马之情。1985年、1990年、1997年西藏那曲遭遇特大雪灾时,全国各族人民伸出援手,及时送来粮食、棉衣、棉被;2008年四川汶川遭遇前所未有的大地震后,西藏各族人民捐款、捐物,把爱心送到灾区。此类相互支援的感人事迹不胜枚举”^④。

西藏70多年来的交通发展史表明:民族团结与交通发展相辅相成、相互促进。只有通过大力发展交通,让各族人民交流交融,铸牢中华民族共同体意识,构建起维护国家统一和民族团结的坚固思想长城,各民族

① 中华人民共和国国务院办公厅《伟大的跨越:西藏民主改革60年》(2019年3月),第31页。

② 西藏自治区人民政府新闻办公室《西藏举行党的十八大以来交通运输发展成就新闻发布会》,中华人民共和国国务院办公厅新闻网站,2022年7月7日发布,2023年3月12日访问,<http://www.scio.gov.cn/m/xwfbh/gssxwfbh/xwfbh/xizang/Document/1730531/1730531.htm>。

③ 曹智、李大伟《习近平在视察南京军区机关时强调:贯彻全军政治工作会议精神 扎实推进依法治军从严治军》,《人民日报》2014年12月16日,第1版。

④ 中华人民共和国国务院办公厅《伟大的跨越:西藏民主改革60年》(2019年3月),第52—53页。

共同维护好国家安全和社会稳定,才能有效抵御各种极端、分裂思想的渗透颠覆,才能真正实现好、维护好和发展好各民族根本利益。

五 结语

恩格斯指出:“历史从哪里开始,思想进程也应当从哪里开始,而思想进程的进一步发展不过是历史过程在抽象的、理论上前后一贯的形式上的反映;这种反映是经过修正的,然而按照现实的历史过程本身的规律修正的,这时,每一个要素可以在它完全成熟而具有典型性的发展点上加以考察。”^①这是逻辑与历史的统一。通过梳理历史,可以洞悉其中的规律。以“两路”为代表的西藏交通的发展历史中,蕴藏着西藏社会发展的规律,这种客观规律直接制约着沿线民众政治认同的生成逻辑。

第一,交通是现代化的前奏。“两路”通车吹响了西藏民众的现代政治认同的号角。交通是经济的脉络和文明的纽带。现代交通推动了经济融通和人文交流,使世界成了互联互通的“地球村”。新中国成立以来,一代又一代中国人民逢山开路、遇水架桥,使我国从交通大国逐步走向交通强国。交通也成为促进中国走向现代化、建设中国式现代化的开路先锋。以“两路”为代表的西藏交通发展,带来的是西藏经济社会的整体性变迁,推动了西藏的现代化进程和文明进步。

第二,具象认同是淳朴的,也是现实的,有情感归属感和象征意义。新时代依然应该保留、传承和弘扬政治认同史中的宝贵历史经验。无论时代如何变化,“共产党好”、“解放军好”的认知传统必须要在民众头脑中深深扎根。藏族同胞是淳朴善良的人民。质朴的政治认同是最本真的认同,这种认同与党、人民政府、人民军队的初心是高度一致的。红军长征时,老百姓从红军的言行中质朴地感悟到了“什么是共产党人”。2016年10月21日,习近平在纪念红军长征胜利80周年大会上讲述:“一部红军长征史,就是一部反映军民鱼水情深的历史。在湖南汝城县沙洲村,3名女红军借宿徐解秀老人家中,临走时,把自己仅有的一床被子剪下一半给老人留下了。老人说,什么是共产党?共产党就是自己有一条被子,也要剪下半条给老百姓的人。同人民风雨同舟、血脉相通、生死与共,是中国共产党和红军取得长征胜利的根本保证,也是我们战胜一切困难和风险的根本保证。”^②在“两路”修筑过程中,藏族同胞质朴地感悟到“解放军就是菩萨兵”,“‘两路’是幸福金桥”^③。大道即简,政治认同归根结底要回归到情感归属上来,要老百姓发自肺腑地说好、说行。

第三,政治认同既是生成的,也是建构的,既是客观的,也是主观的,既是水到渠成的,也并非一劳永逸的。虽说“前人栽树、后人乘凉”,但做好政治认同工作,当代人仍需奋进。从实然层面来说,把握好利益法则,要做好做扎实各种利益维护、利益保障和利益提升的工作。正如毛泽东所言:“共产党就是要奋斗,就是要全心全意为人民服务,不要半心半意或者三分之二的心三分之二的意为人民服务。”^④从应然层面来说,把握好情感法则,也要做好做扎实精神自觉、文化自觉、共同体建设工作。“人类思想向一种完美境界的发展,要靠三个主要原因:著述即通过书面或者口头讨论作为媒介来传播知识;教育,即在早期对于并无先入之见的人灌输正确原则的做法;政治正义,即在社会实践中采用某种道德或真理的原则。”^⑤也即是说,政治认同要提质增效,离不开学术话语、大众话语和政治话语建设。让人民认知感悟到全心全意为人民服务与现实中国践行好党的宗旨同等重要,二者不可偏废。在政治认同实践中,二者均扮演重要角色,发挥重要作用,这是对政治认同历史经验的概括和总结。

①弗·恩格斯《卡尔·马克思〈政治经济学批判·第一分册〉》,中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局编译《马克思恩格斯文集》第2卷,人民出版社2009年版,第603页。

②习近平《弘扬伟大长征精神,走好今天的长征路》(2016年10月21日),《习近平谈治国理政》第2卷,外文出版社2017年版,第52页。

③“菩萨兵”的比喻参见中华人民共和国国务院办公厅编《伟大的跨越:西藏民主改革60年》(2019年3月),人民出版社2019年版,第13页。“幸福金桥”的比喻参见纪念川藏青藏公路通车三十周年筹委会、西藏自治区交通厅文献组编《纪念川藏青藏公路通车三十周年文献集》第1卷《文献篇》,西藏人民出版社1984年版,第126页。

④毛泽东《坚持艰苦奋斗,密切联系群众》(1957年3月),中共中央文献研究室编《毛泽东文集》第7卷,人民出版社1999年版,第285页。

⑤威廉·葛德文《政治正义论》第3卷,何慕李译,商务印书馆1980年版,第681—682页。

Historical Study of Political Identity among Communities Along the “Two Roads” in the Communist Party of China’s Ruling of Tibet

Wang Dongmin, Guo Hailong, He Yun’an

School of Marxism, Southwest Jiaotong University, Chengdu, Sichuan 611756, China

Abstract: Since the completion of the “Two Roads”, namely the Sichuan-Tibet Highway and the Qinghai-Tibet Highway, communities along the routes have undergone three major transformations in terms of their political identity. The first transformation occurred during the construction and opening of the “Two Roads”, which resulted in a concrete identity as “Supporters of the Communist Party” and “Supporters of the People’s Liberation Army”. The second transformation was reinforced through the maintenance and upgrading of the “Two Roads”, which led to a socialist identity of “Supporters of the Socialist System” and “Supporters of Reform and Opening Up”. Lastly, the current era is characterized by an overarching identity of “Five Recognitions”. A review of history reveals that the completion of the “Two Roads” sounded the horn of modern political identity among the Tibetan. To establish a contemporary political identity, valuable historical experiences must be passed on and upheld. This requires an understanding of both the law of interests and that of emotions, and a focus on both the generation and construction of logic.

Key words: Sichuan-Tibet Highway and the Qinghai-Tibet Highway; communities along the routes; political identity; “Two Roads” spirit

[责任编辑:何毅]