

我只能很遗憾地说，虽然去过 6 趟拉萨，但是没见过布达拉宫。”杨作利说。由于拉萨贡嘎机场当时的条件比较落后，加之当地气象多变，地形复杂，所以在运送物资过程中，运-10 飞机都是上午到达，马上卸货后立即返回成都双流机场，再继续装第二天的物资。杨作利回忆，运-10 飞机在 6 次货运拉萨的飞行中未产生任何严重故障和事故，十分顺利地完成了任务。

2001 年 5 月 22 日，在西藏和平解放 50 周年之际，国家投资近 3 亿元进行拉萨贡嘎机场二期改扩建工程，2004 年 1 月 1 日正式投入使用。

2019 年，拉萨贡嘎国际机场旅客吞吐量 457.24 万人次，同比增长 5.0%；货邮吞吐量 3.93 万吨，同比增长 8.3%；起降 3.90 万架次，同比增长 7.8%；分别位居中国第 48、第 44、第 67 位。

当然，国产运输机的建造水平也再次在青藏高原得到检验。譬如运-20、运-9 都是飞上高原的常客。未来，投入客运的国产大客机也一定有机会飞抵拉萨。

## 高原铁路非比寻常

“最近我还准备去西藏，这次准备回到坐火车的方式。”以拍摄青藏铁路题材而著称的摄影人郭润滋先生向记者表示。2002 年，在高原冻土地带，郭润滋不惧当时的条件艰苦及高原反应，拍摄出《建设中的青藏铁路》。2004 年，他的这组彩色



2006 年青藏铁路二期开通前，驶上青藏线的国产内燃机车。摄影/姜浩峰

组照入选第 21 届全国摄影艺术展优秀奖。至今回想起来，郭润滋仍感觉自己与西藏有着不解之缘。

“自那时开始，我都数不清去过几回西藏了。只说说进藏方式吧——公路、铁路、民航，我都经历过。”郭润滋说，“要说我个人最喜爱的，还是坐着火车去拉萨。比起航空来，坐火车进藏，一路过去，海拔缓缓上升。虽说时间上来得慢一些，然而，身体也就慢慢适应高原。这一个过程，使得进藏之后，个人舒适感增强。”

20 世纪初的美国旅游者保罗·泰鲁坐着火车几乎走遍了 中国。他在自己的书《游历中国》中写道：“有昆仑山脉在，铁路永远到不了拉萨。”比起保罗来，法国女探险家戴薇·妮尔

今年 5 月，西藏林芝派镇至墨脱公路全线贯通，图为拍摄于 2020 年 11 月 5 日的派墨公路米林段。

