

花开山谷

魏永刚

如果说有些地方走过就难忘,云南无疑应该算一个。

“多彩云南”“有一种叫云南的生活”……人们用各种美好的词句表达对云南的赞美,而我最难忘的是花。不管在什么季节来到昆明,总能在街头看到各种盛开的鲜花。

昆明南站是中国昆明到老挝万象的中老铁路起点。中老铁路通车2年多,来往列车载满了货物。中国铁路昆明局集团有限公司的同志介绍,主要出口货物中就有云南的鲜花。

听到这句话,我脑海里立即浮现出一幅画面:一列火车,满载五颜六色的花,在郁郁葱葱的山岭间穿行。这是怎样的美景啊!我们从昆明出发,沿中老铁路一直走到南端的磨憨小镇,领略一番“花开山谷”的独特美景。

山沟新气象

化念是玉溪市峨山县所辖的一个镇。中老铁路在这里设站后,这个山沟里的小镇便热闹起来。

一条10多公里的铁路专用线从中老铁路“岔”出来,延伸进附近的山沟。沿着铁路行走,我们看到一座座厂房布满山谷。这片被老百姓叫作化念坝子的山谷,如今有了新名字:云南玉溪玉昆钢铁集团公司。

2018年,玉昆钢铁集团要搬出玉溪城区,他们选来选去看中了化念这个山沟。钢铁企业落户最重要的是物流条件,每年有上千万吨生产材料需要运进运出,物流条件不好就难以立足。

如果不是中老铁路穿过,无论如何人们也想象不到化念坝子还能建起“钢城”。玉昆钢铁集团董事长助理、办公室主任陈丕锦说,钢铁产业链分长流程和短流程。长流程企业就是从冶炼到制造出钢材产品,短流程企业则是用废钢做原料加工钢铁。玉昆钢铁集团在化念的山沟里建起的是钢铁长流程企业。生产厂房沿着山沟延伸,铺排好几百里地。

有了企业,山沟里就多了人气。玉昆钢铁集团直接用工超过4000人,如今只有9000多人的化念小镇,人口将在“十四五”

时期末达到5万人以上。当地正在规划建设一个化念新区。

陈丕锦说,这是一座“绿色钢城”:企业的绿化面积在20%至25%之间;吨钢能耗综合指标536公斤标准煤,大大低于一般能耗标准。玉昆钢铁集团不仅设备高端化,而且实现了资源综合利用。企业每年用电35亿千瓦时,其中有16亿千瓦时是自己发电。

一条铁路一个企业,带起一座新城。这就是发生在化念山谷里的故事。

中老铁路与通往越南方向的玉(溪)蒙(自)铁路在玉溪交会于龙潭山下,形成一个三角形。冷链物流园、汽车综合贸易园、粮食物流园和中小企业创业园在这个三角形区域排列起来,构成一座中国西南·玉溪国际物流港。2016年中老铁路开工,次年有了中国西南·玉溪国际物流港。当地人称,龙潭山下的物流产业园,是铁路“载”来的。

云南的山沟,一年四季绿意盎然。中老铁路穿过,带来一份繁华,多了一份喧嚣。走进山沟里的新厂新城,我总是情不自禁地遥望四周的山岭,想象着假如没有铁路,这里还要沉寂多久?如果不是铁路通过,一条山谷要经过多少岁月才能成为一座城?

山是绿的,厂是新的。如果有机会俯视这片土地,那星星点点出现的新厂新城,一定像散开在谷底的鲜花,点缀着那沉寂的绿,让纵横交错的山沟也灵动起来。

创业新希望

说起云南普洱,人们总会提到“一豆一叶”。“豆”即咖啡豆,“叶”是普洱茶。中老铁路来到普洱,就从这“一豆一叶”中穿过。

刘明辉在这片土地上经营咖啡40多年,从一个小伙子变成了“老头子”。1988年,他和几个青年被派出国学习咖啡烘焙,自此和这颗“豆子”结缘。如今,他不仅创办了一个咖啡加工企业,而且在一条10多平方公里的山谷建起咖啡种植园。他给自己的咖啡庄园取了一个温馨浪漫的名字:爱妮庄园。

那条种植咖啡的山谷就叫“爱妮山谷”。刘明辉说,10多平方公里的爱妮山谷是一个产学研旅一体化的种植基地,他把种植基地承包给了农民,附近4个村庄的二百人都来山谷干活,爱妮山谷就是一个带着农民致富的共

同体。

戴着一顶牛仔帽,穿着一身牛仔装,刘明辉把自己打扮成牛仔模样。一说到咖啡,他就显得“理直气壮”,语速加快,语调也高了起来。他的爱妮山谷不仅种植咖啡,而且从2012年起就建立起自己的咖啡种子基因库,庄园里已有114个咖啡品种。他和我们说得最多的就是要在普洱建设“国咖第一品牌”。

一寸寸雕琢自己深爱的爱妮家园——爱妮庄园墙上写着刘明辉自拟的一句口号。他说,庄园要一寸一寸雕琢,咖啡要一颗一颗种下,一年一年往上长。建设品牌不是一朝一夕的事,需要有一番匠人精神。

刘明辉喜欢以云南为中心“说事”:亚洲主要的咖啡生产国都处在云南以南,而云南的北边则是咖啡主要消费市场。“云南的咖啡种植数量终究有限,咖啡产业的出路是‘买世界,卖世界’。”他说,“中老铁路是个大桥梁。路通了,云南就可以建设中国咖啡产业的中心。”

中老铁路在刘明辉心中点燃的热情,透过他对事业的打算,洋溢在他古铜色的脸上。“事业常青,我就不老。”即将年过花甲的刘明辉说。

广东人陈升做了大半辈子茶叶生意,2007年,他被西双版纳的古茶树所吸引,来这里经营古茶。他用10年时间建起4个古树茶基地,把自己全部的事业都转移到云南这片郁郁葱葱的土地上。

茶叶从这里走出去卖到全国市场,中老铁路则让更多的人走进茶厂。2023年,陈升的茶厂迎来1万多名参观客人,许多学生还到这里“茶游”,开展研学活动。

有些花是开在心中的,人们说那叫“心花”。匆匆走过玉溪、普洱、西双版纳,我们见到好几位创业者。他们在铁路通达的土地上寻找着机遇,谋划着发展。听他们讲述对事业的规划,我们从那份热情中仿佛看到一片片盛开的“心花”。

中老铁路,在刘明辉、陈升这样的创业者心中,催开娇艳的“心花”。

串起新丝线

云南的土地被称为“大象跳舞、孔雀开屏”的地方。中老铁路进入西双版纳,有一个车站叫野象谷站,顾名思义,就是野象繁衍生息的地方。2021年,中老铁路通到这里,有了野象谷货

运站。

站长陆军说,2021年车站开通,2022年货物运输量达到169万吨。陆军解释,车站的设计能力是到发货物75万吨,但开通两三年,到发货物已经远远超过设计能力。野象谷站扩建计划已经通过,到发货物能力即将提高到600万吨。

货场上不停装运货物的塔吊,生动地诠释着这一串数字。在我们眼中,野象谷站是一个不大的车站,而彭健康看到的却是车站带来的巨大改变。彭健康是某物流运输企业的野象谷车站项目负责人。这家物流企业与野象谷货站“同龄”,经营着20辆带挂车的货车和6辆集装箱运输车。他们主要承担野象谷站货运的“最后一公里”,把客户的货物运到车站,把车站的货物送到客户手中。火车通了短短几年,这一带冒出4家物流公司。彭健康说:“火车通过来,对这个地方产业结构都产生了影响。”

中老铁路从云南出境的最后一个车站叫磨憨站。磨憨火车站红瓦、坡顶、挑檐,是一座富有民族风情的建筑,如一颗明珠遗落在漫坡翠绿的山间。

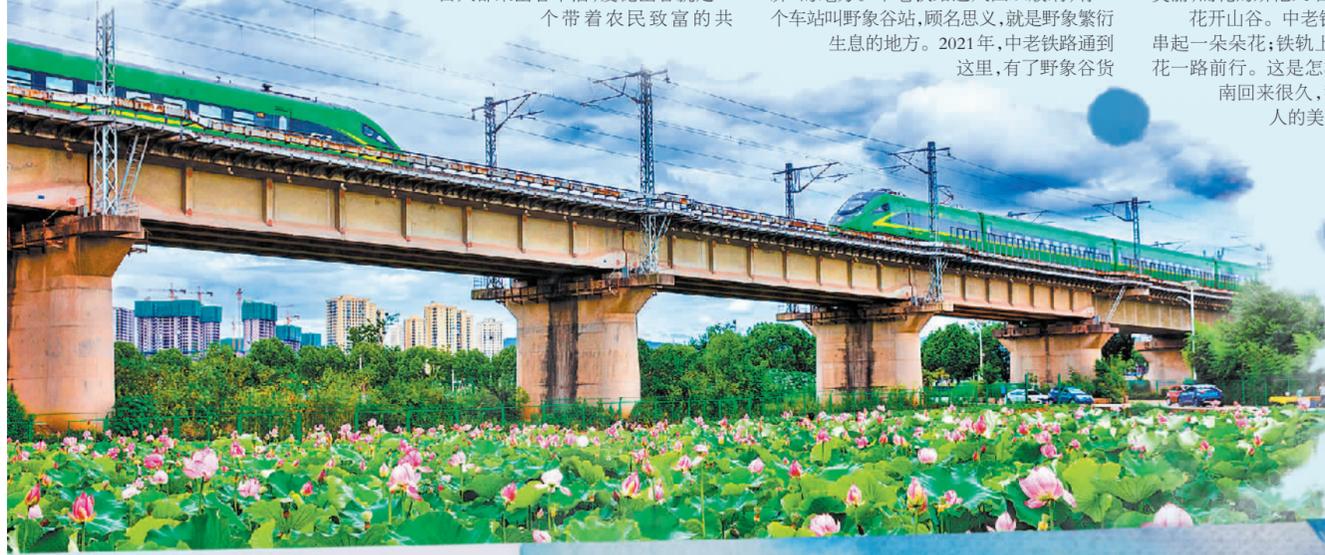
磨憨很小,是西双版纳一个只有6个村庄、数万人口的小镇。磨憨又很大,磨憨口岸与老挝磨丁口岸对接,是中国连接老挝等东南亚国家重要的国家级陆路口岸。

铁路通到这里才短短2年多时间,磨憨小镇就大步朝着“小城”迈进。昆明全面托管这个边境小镇,各项政策在这里汇聚,磨憨正加速成长为云南南部的重要国际口岸城市。

中老铁路沿途设立了大大小小的车站,每个车站就是一个集散地,或集散客流,或集散货物。我又想起了花和叶的比喻。云南多山,中老铁路穿行在滇南的山岭间。每一座车站都像开在山谷的花朵,车站四周是葱葱郁郁的山林。绿叶的丰饶滋润着花的美丽,而花的娇艳又昭示着绿叶的生机。

花开山谷。中老铁路如一条彩色丝线,串起一朵朵花;铁轨上奔驰的火车,满载鲜花一路前行。这是怎样的一幅美景!从云南南回来很久,我心中依然难忘这动人的美丽。

□ 勾明扬



云南省玉溪市红塔区桂井村,中老铁路在荷花丛中穿过。(视觉中国)



村民在云南省普洱市野象谷磨憨咖啡庄园晾晒咖啡果。新华社记者 江文耀摄

在一望无际的塔克拉玛干沙漠腹地,两条明晃晃的钢轨旁,一群身穿蓝黄相间工服、背着工具包的铁路人在漫天黄沙中排成一队,弓腰前行。

领头的叫贾海山,42岁,是库尔勒电务段库尔木依车间维修二工队工长。3年多前,随着格库铁路的开通,他来到了建在戈壁荒漠上的库尔木依车间。在一次次紧张的铁路天窗期作业中摸爬滚打,贾海山也逐渐适应了风沙肆虐的工作环境。

2023年10月,格库铁路进行全面扩能改造,贾海山和工友们从离城市稍近的库尔木依车间搬到了深入沙漠腹地的喀尔达坂站,担负起5站共130公里信号设备的维修施工工作。喀尔达坂站是格库铁路上的一个小镇,这里地处塔克拉玛干沙漠腹地,一望无际的沙丘绵延起伏。

达坂在蒙古语中意思是山口。每到春季,来自昆仑山脉的料峭寒风呼啸着进入喀尔达坂,卷着黄沙钻入铁路信号设备的缝隙里。“这个季节,对格库线信号设备维护来说是最难的,也是工作量最大的。”贾海山和工友们如同绣花般对设备进行体检维护,排除隐患,不敢有一丝放松。

“手要快,沙尘这么大,动作慢了刚擦干净的接点又要落尘了;动作还要轻,一不小心这些精密的小触点会跟你闹个‘脾气’,影响作业效率。”霍秋锋在呼啸风沙中麻利地打开信号箱盒,拿起纱布擦拭接点灰尘,紧固螺丝,不忘借机给徒弟裴泽成讲解道岔基础数据、测试方法。57岁的霍秋锋还有3年就退休了,干起活来依旧一丝不苟。

“师傅,这样的天气经常会出现吗?”身边刚入职的徒弟裴泽成有点无奈地问。“是啊,一到春季,风沙就是这里的常客啊。”边走边说,霍师傅利落地把工具包挎在肩上,带着裴泽成走向下一个设备。

裴泽成是新到岗位不久的大学生,面对恶劣工作环境难免心情失落。

如何让徒弟裴泽成扎下根,成为霍秋锋眼下最操心的事。每天回到工区,霍秋锋都会对裴泽成嘘寒问暖,拉拉家常,还邀请集团公司技术标兵、信号专业讲师为他“开小灶”。

风弱了,被沙尘染得昏黄的天空渐变成了艳阳天,广袤无际的大漠显露出壮美温柔的风景。“师傅,我想通了,我要跟着您和工区的师傅们好好干!”裴泽成的话,让霍秋锋笑逐颜开。

沙海中铁轨延伸,火车鸣笛声响起,如同催人奋进的号角。

塔克拉玛干沙漠西南边缘风光。新华社记者 李安摄

生活中的经济学

用上电子支付为啥难攒钱了

前段时间,“用回现金的年轻人终于攒下钱了”的话题冲上热搜,评论区里不少人感慨,用现金的时候总是会省着用,真的攒下了不少钱;而在使用电子支付时,满屏百十来块的消费“神不知鬼不觉”就把几千块钱花完了。

如今,无论是大商场还是路边小摊,都可以使用电子支付,“扫一扫”即可完成付款流程。不可否认,电子支付确实让我们日常消费更便捷了,但同时也让人无意间花更多钱,引发更多冲动型消费。

电子支付的出现,大大缩短了消费决定与消费达成之间的距离,减少了冲动型消费被打断的机会,换句话说就是让我们来不及后悔。

美国普渡大学的营销学教授理查德·费因伯格曾做过一项研究,他比较了使用现金与信用卡会带给人们带来的影响。结果发现,使用信用卡相较于用现金会让消费者花更

多的钱,同时更快地作出购买决定。美国伊利诺伊大学此前发表的实证研究也得出结论,平均来看,在接受移动支付后,交易总额增长了2.4%,总交易频率提升了23.5%。

有了电子支付后,会让我们更容易买买买吗?答案是肯定的。一般情况下,我们会对大额消费进行控制,对小额消费却不太在意,使用电子支付就会弱化这种对开销的“抓大放小”管理。而且,使用现金带给我们视觉和触觉上的冲击也是电子支付不能替代的。不同的数字、颜色、纸张大小都代表着现金不同的面值,每一次掏钱包时会真切地感受到一张张纸币的流失。用手机支付时,这些属于纸币的特征就都消失了,取而代之的只剩下屏幕上数字的变动,这就导致我们对大额消费和小额消费之间差异性的感知在不知不觉中减少。

身边不少朋友对此深有同感:用现金时总是会省着用,每次拆开“百元大钞”甚至会

心疼一下;但在手机上买东西时,几块钱或者几十块钱都觉得挺便宜,哪怕是99.99元,也会觉得没花过,不算贵。

买还是不买,背后其实是两种心理力量在相互博弈。在这场内心较量中,如果消费带来的快乐和满足感能够战胜失去金钱的痛苦,那么我们会觉得“物超所值”,从而产生强烈的购买冲动;反之,则会选择放弃购买,以避免更大的经济损失。

电子支付正是抓住了这种消费心理,通过削弱支付时产生的痛感,提高消费的可能性。使用现金交易时,我们可以清楚地看到资金流向何处,这种高度透明的支付形式会使花的每一笔钱都更加突出,从而增加了消费者对支付的厌恶感,降低了消费的可能性。相比之下,电子支付虽然方便快捷,但它的透明度却降低了不少。

与此同时,电子支付提供的多种付款手段,进一步减少了支付时的痛苦。相较

于用现金直接支付,“分期付款”“先买后付”等功能让消费者在购买当下并不会立刻体验到花钱的痛苦,而是将支付痛感延至未来。网友戏称,下单时“先买后付”感觉就像“零元购”,可过段时间自动扣费时“心在滴血”。

其实,要想让使用电子支付时花钱慢下来,倒也不是什么难事。只要我们在付款前,哪怕在最后输入密码前多问几遍,这是真正需要的,还是只是想要。毕竟,大数据只能通过收集分析用户的行为偏好、兴趣等数据“猜你喜欢”,真正了解自己需要的,还是你自己。