

大通道

雲南鐵路: 肩挑兩洋連接三亞

國家主席、中央全面深化改革委員會主任習近平在3月19日中央全面深化改革委員會第七次會議發表重要講話。指出: 推進西部大開發形成新格局, 要圍繞抓重點、補短板、強弱項, 發揮共建“一帶一路”的引領帶動作用, 加快建設內外通道和區域性樞紐, 完善基礎設施網絡, 提高對外開放和向外型經濟發展水平。

“發揮共建‘一帶一路’的引領帶動作用, 加快建設內外通道和區域性樞紐。”這樣的提法, 簡直就像對雲南綜合交通發展規劃量身定做般的呼應。雲南地理位置獨特, 往東可進入太平洋, 往西可進入印度洋; 雲南還是陸上連接南亞、東南亞、東亞的一個重要結合部。雲南的五網建設, 最重要的就是路網。在雲南, 修鐵路是最重要的基礎設施建設。鐵路關係着“一帶一路”的五通建設, 鐵路關係着面向南亞東南亞輻射中心的功能發揮。沒有雲南鐵路的大發

展, 就不可能有雲南的跨越式發展。

雲南十八怪中有一怪: 火車沒有汽車快, 不通國內通國外。說的是百年前的雲南, 複雜崎嶇的地形制約雲南的鐵路交通, 省內的第一條鐵路不通向國內, 而與越南相通; 一百年過去了, 雲南還有七個州市沒通鐵路, 這七個州市從北到南依次為迪慶藏族自治州、怒江傈僳族自治州、保山市、德宏傣族景頗族自治州、臨滄市、普洱市和西雙版納傣族自治州, 除了迪慶外, 其餘均與緬甸接壤, 西雙版納還與老撾接壤, 普洱還與老撾、越南接壤。可以說這一大片區域旅游资源豐富, 在面向東南亞、南亞開放中, 地理位置優越, 可在現實中, 因為交通物流普遍落後, 區位優勢還沒有真正變為發展優勢。當地人去昆明, 七成以上選擇乘坐大巴, 他們的理由很簡單: 坐飛機花費多、變數大。所以, 從普惠性上講, 火車遠勝飛機, 特別是高鐵, 中短途的優勢是飛

機無法比擬的, 事實上對國內游游客也是如此。清晨, 他們站在生機盎然的壩子上, 遙望着另一邊的山麓, 盼望着鐵路修到他們的家鄉, 對於他們, 鐵路是機會的天路; 對於游客, 鐵路是詩和遠方的天路; 對於小城市, 鐵路是進一步發展的天路。再過兩三年, 這些難于上青天的“滇道”就會被擺平, 當鐵路鋪過來時, 火車也就來了。麗香鐵路、大臨鐵路和玉磨鐵路, 會在未來三年內陸續開通, 而最難修的大瑞鐵路, 預計在2022年完工, 世代生活在這裏的人們, 就會看到火車朝他們家鄉開過來了!

在雲南修鐵路真的很難, 雲南首條鐵路是與越南相通的滇越鐵路全長約859km, 越南段394km修了三年, 而雲南段465km修了近7年, 雲南段比越南段的艱巨程度根本不在同一個層次上, 兩端為隧道、下方為萬丈深澗的橋梁比比皆是; 南昆鐵路, 70年代規劃, 90年代才動工, 全線前後修建了7年, 平均

每年才修100km; 即使在當今, 大(理)瑞(麗)鐵路, 工期從5年延長到13年, 就是卡在了一條隧道上。七個州市中, 六個已經在修鐵路了: 普洱、西雙版納方向是玉磨鐵路, 是泛亞鐵路中綫, 也是中老鐵路的一部分, 要穿越哀牢山、無量山, 跨越元江、把邊江和瀾滄江; 保山、德宏方向是大瑞鐵路, 是泛亞鐵路西綫, 要穿越蒼山和怒山, 跨越瀾滄江和怒江; 臨滄方向是大臨鐵路, 也位于斷裂帶上, 跨越瀾滄江; 迪慶方向是麗香鐵路, 跨越金沙江, 地質條件更為惡劣, 修建難度或許和青藏鐵路差不多。值得慶幸的是, 由於國家大力支持及雲南省多年努力, 雲南鐵路特別是高鐵建設飛速發展, 近年來, 國家相繼出臺了《面向南亞東南亞輻射中心綜合交通運輸發展規劃(2017-2030年)》等一系列重大交通規劃及實施意見, 事關雲南經濟社會發展的一大批重大項目納入其中。

中老鐵路國內段第一長橋開始鋪架 昆明至萬象可望夕發朝至

3月23日10時18分, 一片長32米, 重134噸的T梁橋樑架設到玉(溪)磨(慈)鐵路橄欖壩特大橋橋墩頂, 標志着中老鐵路國內段第一長橋鋪架開工, 這是中老鐵路國內段首次橋樑鋪架, 為全綫鋪架奠定了基礎。橄欖壩特大橋位于西雙版納傣族自治州景洪市, 全長3.5公里, 共有橋墩108個。預計今年6月底完成。

據悉, 中老鐵路是“一帶一路”倡議提出後, 首條以中方為主投資建設、全綫採用中國技術標準, 使用中國設備并與中國鐵路網直接聯通的國際鐵路。綫路全長1000多公里, 建成通車後, 昆明至西雙版納傣族自治州景洪市僅需3小時左右, 至老撾萬象有望夕發朝至。

昆明至香格裏拉高鐵明年通車! 全程4小時!

3月27日, 歷經1424個工作日的拼搏, 麗香鐵路香格裏拉段架梁通道控制工程——宗思隧道順利貫通, 這是全綫第一座貫通的大變形隧道, 為麗香鐵路的開通奠定了堅實基礎。麗香鐵路是滇藏鐵路的重要組成部分, 因鐵路穿過玉龍雪山、哈巴雪山、虎跳峽等著名景區, 被譽為“最美天路”。麗香鐵路將於明年年底通車, 那就意味着昆明到香格裏拉最快只要4個小時! 建成通車後, 游客就可以早上在麗江古城喝茶、中午在獨克宗古城漫步啦。還可以走進香格裏拉、去梅裏雪山看日出、在普達措賞花。杜鵑。

中緬國際鐵路大瑞鐵路段2022年建成 大理到德宏僅需3小時!

截至3月10日, 大瑞鐵路德宏段累計完成投資37.3億元。芒市至騰衝猴橋鐵路和芒市至臨滄鐵路已列入國家中長期鐵路網規劃并已納入2019年的重點前期項目, 前期工作穩步推進; 中緬鐵路主通道瑞麗至木姐至曼德勒鐵路建設也在積極推進中。大瑞鐵路預計2022年建成大瑞鐵路東起雲南省大理市, 向西經保山、芒市至中緬邊境口岸瑞麗, 是泛亞鐵路西綫中緬國際鐵路通道的重要組成部分。全長約330公里, 預計將於2022年左右建成, 屆時由大理去往瑞麗車程將由現在的公路七八個小時縮短至鐵路三小時左右。



高空俯瞰綠色叢林中的橄欖壩特大橋。李軍濤 攝

滇越鐵路首開洲際海鐵聯運新通道 進口澳大利亞鐵礦石入境

3月4號上午, 裝載着澳洲進口鐵礦石中亞米軌貨運班列緩緩通過中越河口口岸鐵路大橋, 在河口北站順利換裝準軌貨物列車。這是滇越鐵路首次運輸來自大洋洲的跨洲際海鐵聯運貨物, 標志着繼中越跨境貨物列車班列化開行一年後, 以滇越鐵路為運輸途徑的國際貨運通道正式開辟洲際、海鐵聯運新通道。

按照計劃, 澳洲進口鐵礦石項目將在1個月內完成8.2萬噸協議運量, 每天按5至8趟、3000噸組織開行貨運班列。相對於以前從防城港過來, 通過這條綫路運輸, 節省運距500多公里, 大大提升營運的效率。

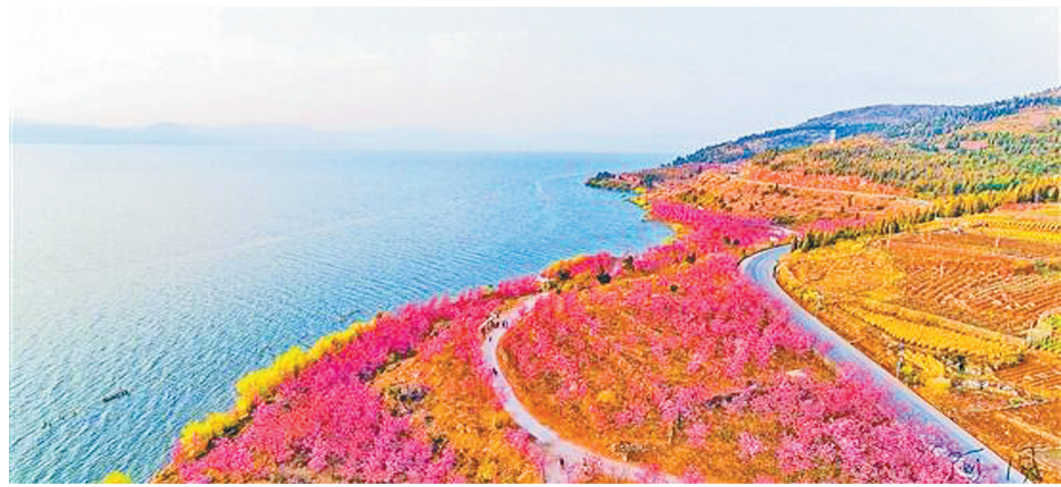
國際班列助雲品走出去

陽春三月, 一列中歐班列從中緬聯集昆明中心站緩緩駛出。列車上裝載着雲南生產的金屬腳手架, 26天後, 這批貨將到達比利時的工廠。記者從雲南洲際班列物流有限責任公司獲悉, 2018年, 該公司累計完成國際班列貨運量37810.79噸, 同比增長89.56%。

2015年, 雲南洲際班列物流有限責任公司成立并成功開通運營中歐班列。中歐班列貫穿了絲綢之路經濟帶, 開啟了雲南直通歐洲的鐵路運輸模式, 為中國西南地區物資出口歐洲開辟了一條新的國際物流通道, 也為南亞東南亞國家的物資轉運到歐洲國家提供了便利。

該公司積極開拓雲南通往南亞、東南亞的國際貨運班列運輸渠道, 開始嘗試面向南亞東南亞的國際鐵路聯運、公鐵聯運、跨境公路運輸、海鐵聯運等方式。到達及發送貨物包括歐洲食品、飲料、奶粉、酒水、泥煤、腳手架及配件、金屬制品、模具、水泥生產設備等。在短短3年時間裏, 中歐班列、中越班列、中新班列(南向通道項目)先後開通, 實現跨境多式聯運。根據市場需求, 還先後開通了昆明-泰國曼谷、澳大利亞-昆明、昆明-日本等往返綫路。

目前, 國際班列的全球貨運網點布局已延伸至荷蘭、波蘭、德國、烏茲別克斯坦、哈薩克斯坦、巴基斯坦、印尼、新加坡、越南等十餘個國家。深度發揮了昆明向西北連接歐洲, 向南對接東南亞、南亞和國內珠三角地區的優勢。 本版集納(泛亞鐵路圖片僅供參考)



3月30日至4月22日, 歡樂大世界第三屆雲南撫仙湖櫻花節在撫仙湖環湖東路世家村舉行。婀娜多姿的雲南櫻花、日本櫻花、臺灣櫻花、加拿大紅葉櫻花等58個品種5萬株櫻花、10萬株鮮花, 在美麗的撫仙湖畔綻放500畝, 形成2.5公里櫻花海岸綫, 堪稱世界一絕。多年來, 澄江縣堅持“綠水青山就是金山銀山”的理念, 實施撫仙湖退田還湖工程, 撫仙湖穩定保持Ⅰ類水質, 入選第三批雲南省生態文明縣。 熊明攝影報道

老字號擦亮金招牌

用軟尺精準測量顧客的趾圍、附圍和兜跟圍, 在30多層純白棉布上引2100多針納出千層鞋底, 再經過切、包、圈、納、錘等90多道手工工序後, 一雙嶄新的手工千層底布鞋才算完成。這是《中華老字號》紀錄片裏屬於老字號內聯陞的影像。

杏花村、全聚德、同仁堂、六味齋、王致和、雲南白藥、玉林藥業、宣威火腿……提到老字號, 不少人會如報菜名般脫口而出許多名字。歷史悠久、世代傳承、工藝可靠是老字號身上的標籤。中華老字號大多具有百年以上的歷史, 一般而言, 成立時間不晚于1956年。2006年和2011年, 商務部分批次認定了部分中華老字號企業, 至今共有1128家傳統商號企業獲得認證, 涉及餐飲業、工藝品製造業、紡織製造業等22個行業。

2019年1月1日, 由山西、河北、湖北、吉林、雲南五省聯播的電影紀錄片《傳奇老字號》同步播出。28天後, 另一檔關於老字號的紀錄片節目——《中華老字號》第一季也在中央廣播電視總臺中文國際頻道推出, 并在視頻網站同步播出。

許多老字號至今仍沒有形成工業化流

水生產的規模。一雙內聯陞的手工布鞋, 制鞋師傅需要5天左右才能完成; 戴月軒的湖筆, 要由制筆師傅在燈光下一根一根地將沒有峰穎、細若毫毛的毛料一一挑出; 瑞蚨祥店內精美的京綉旗袍, 由綉娘一針一綫制作, 需要1年左右。在商品生產經營方式發生深刻變革的今天, 這些老字號仍然堅守當年的傳統, 秉承着“已成, 則物成”的初心, 打造老字號的“金字招牌”。

2017年初, 中華老字號的保護發展被列入中華優秀傳統文化傳承發展工程。老字號自身也在不斷做出努力。積極入駐電商平臺, 發起線上線下的各種營銷活動。2019年1月28日, “中華老字號故宮過大年”展正式開幕, 近150家老字號品牌首次走進故宮賣年貨。稻香村也與故宮合作推出糕點禮盒, 因其精美的外觀和別具匠心的文案, 甫一上綫就變成了“網紅爆款”。上世紀90年代和21世紀初的老字號都經歷過企業改革的艱辛, 其中有一些消失了, 但是大部分老字號都憑借一股“闖勁”和創新精神活了下来。

何欣禹《人民日報海外版》

“洋玫瑰”扮靚中國花卉的“春天” ——外國育種公司扎堆雲南花卉產業

粉紫色球形花苞的“迷霧泡泡”, 火紅的“卡馬拉”, 披着陽光般金色的“狂歡泡泡”……這些中國鮮花市場上的新品種, 均出自荷蘭鮮花育種商迪瑞特之手。作為世界上歷史最悠久的玫瑰育種公司之一, 迪瑞特已有百年歷史, 目前主要從事盆花玫瑰種苗、切花玫瑰種苗、玫瑰鮮切花等生產。來雲南玉溪六七年, 迪瑞特在中國鮮花行業推廣了50個玫瑰新品種, 占市場上玫瑰新品種的六成。迪瑞特連年保持高利潤率, 生產規模也在不斷擴大, 投資1億元人民幣、占地240畝的新基地即將落成, “新

基地的設施, 趕得上荷蘭的一流水平。2012年我們來到玉溪時, 僅引進了幾十個新品種測試。到2018年, 我們引進了兩三百個! 近3年我們的營業額增長都在60%以上, 從中可以看出新品種火了, 知識產權保護嚴了。”由荷蘭多家種苗公司合并而成的橙色多盟集團亞洲區總裁樓延珠介紹, 截至2018年年底, 來滇投資花卉產業的外商企業達30餘家, 外商投資總額4.6億元人民幣。當地的外商育種公司也從迪瑞特一家增長到10多家。

徐元鋒 《人民日報》

郭杰瑞: 用美國方式吃中國菌子

3月28日, 一則“用美國方式生吃雲南市場上所有蘑菇”的短視頻, 上了微博熱搜。視頻中, 一個老外生吃了十多種菌子, 讓不少雲南觀眾替他捏了一把汗。到4月1日該視頻的觀看次數已超過300萬次。

這個外國人叫郭杰瑞, 原名Jerry Kowal, 是美國人。因向往中國文化, 從2017年7月起, 開始拍攝中文視頻并上傳到網絡平臺, 至今已經更新了300多則視頻。視頻內容主要是試吃中國菜、對比中美生活方式差異等。在吃菌子的這則視頻中, 郭杰瑞向網友介紹, 在美國, 有很多人喜歡吃生蘑菇。他要用“美國方式”來吃“中國蘑菇”。於是, 拿着70元錢, 來到昆明新農貿市場。

在雲南方言裏, 管“蘑菇”叫作“菌子”。看了郭杰瑞買的那些菌子, 讓人不禁為他鬆了一口氣——原來, 都是人工菌, 并非野生菌。有銀耳、金針菇、鵝油菌、白鬆茸等。記者問他: 你為什麼會想到生吃



菌子? 不害怕中毒嗎? 郭杰瑞回答: 我從來沒有覺得蘑菇是有毒的, 因為在美國, 我們一般都是生吃蘑菇, 我們還有生蘑菇沙拉。聽說雲南鬆露特別多, 但是你們都不愛吃, 我要帶著豬去山上找鬆露。可惜這個豬, 我借了好久都沒借到。

李榮 馬雯 攝影報道