



透过驾驶室的玻璃，凸峰一遍又一遍确认着脚下的这片土地。

在万里疾驰中， 看见一个移动的中国

【文/青年报记者 刘春霞 图/受访者提供】

物理的交通

在颠簸的驾驶室里丈量中国

范喆明喜欢别人叫他“凸峰”，多年来，这个名字已经成了他在“交通迷”中的“代号”。尽管这趟“土豆跨山海”之旅，是一次商业合作，但凸峰的追求远不止于此。川渝地区的人喜欢吃土豆，河北张家口则是我国三大土豆主产区之一。每年秋季，无数张家口新收的土豆都要完成一次“迁徙”，目的地是川渝人的餐桌。而让土豆实现“跨山海”的正在一辆辆大卡车。今年，凸峰就坐在其中一辆里。一路上，他与渠师傅驰过一望无际的平原，掠过沟壑纵横的黄土，穿过重峦叠嶂的峻岭……1836公里，49小时，驾驶室是他们移动的生活空间，也是凸峰理解中国的新坐标。

很多人认为开大卡车很赚钱。以运土豆为例，一吨运价300元，一车能装30吨，一来一回跑一趟能赚近2万元，一个月跑三四单，收入看上去确实很可观。“但实际上，根本不是这回事。”凸峰说，卡车司机虽然“收入”很高，但成本也高得吓人。他重新算了一笔账，这笔账里有卡车司机最真实的境况：仍以运土豆为例，如果是油车，张家口至重庆来回一趟油费就高达1.1万元。为了节省成本，很多司机都换了燃气(LNG)牵引车，即便这样，来回一趟气费也要8000元。另外还有卡车的保养费、折旧费，“综合算下来，就是赚点辛苦钱”。这份辛苦，凸峰切切实实地体验过了。在某个高速服务区，凸峰学着卡车司机的样子，拿着脸盆接水洗头。凭借过往的经验，他当然知道这样做难免会被人抱怨或者挨几个白眼——但“两天不洗真的受不了”。还有很多人开车上高速时特别不喜欢遇到大货车，既阻碍视线又开得慢，有时车还会飘。但这次的跟车经历，让他把司机的难处都感受了一遍。他希望自己的镜头能成为一个解释的窗口——“知道”本身，就是在突破一道无形的“封锁圈”。知道他们的艰辛，才会在下次高速相遇时，多一份体谅，少一份埋怨。“我们这个

社会，需要这样的体谅。”

这种对“物理交通”的极致体验，成了凸峰视频内容最大的看点。从全程1600公里、耗时38小时的“中国最牛大巴”(四川成都—西藏林芝)，到乌鲁木齐停靠在8楼的2路公交车；从海口至北海的跨海客轮，到哈尔滨零下36摄氏度仍欢快奔跑的“冰雪大巴”——几年来，他的足迹遍布天南海北，画出了一张独特的中国交通指南。

这注定是一条“高成本”的路。每条视频背后，是动辄数天跟车的时间成本，和成百上千的票价成本。为了压缩成本，他练就了“极限规划”的本领。

今年7月，成都到上海新开了动卧列车，凸峰的心思立马活泛了；与此同时，他也对桥隧比高达90%的新成昆铁路念念不忘；再加上还有一个从上海市中心坐火车到昆明市中心的“夙愿”未了——于是，他设计了一个“疯狂”的大三角环线：从上海南站坐K79次到昆明，再经新成昆铁路去成都，最后从成都坐动卧回上海。当时，上海正在历史上排得上号的酷暑炙烤，昆明却只有15摄氏度。穿着短袖的凸峰清晨5点走下站台就被冻蒙了。最终，他在昆明街头的“瑟瑟寒风”中抱着胳膊原地“抖”了5个小时，才终于等来开门营业的服装店。“3趟车上都忙着拍摄，基本没怎么睡，是我做自媒体以来最累的一段旅程。”他回忆道。

人生的交通

驶向不确定，享受不确定

作为一个85后上海人，凸峰亲历了上海交通跨越式发展的时期。20世纪八九十年代的公交车是城市里移动的“铁皮盒子”，而车头位置被铸铁外壳包裹着的发动机是几代人的共同记忆。发动机上方往往横着一根被摸得掉光了油漆的金属栏杆，既是成年人的扶手，也是小朋友的观景台——凸峰小时候就是这样被父亲“摁”在栏杆上，看司机如何开车。发动机启动，整个车头都跟着剧烈震动，那震动顺着栏杆传到掌心，这时候，



凸峰和卡车司机渠师傅。

孩子们的嘴巴里就该模仿出发动机轰鸣的声音了。

这些场景，是凸峰对城市交通最初的好奇。他至今记得上海第一条地铁开通后，他乘坐地铁去新闻路奶奶家的兴奋。因为喜欢，他痴迷于坐地铁，当时的地铁报站语音，他至今仍能一字不差地背出来。

这份热爱指引了他的人生航向。大学，他进入上海工程技术大学城市轨道交通学院；2011年毕业后，他顺理成章地进入申通地铁，成为一名地铁修理工。两年后，想有所突破的他开始主动学习写代码。后来，他成功转型进入一家央企航司，成为一名负责给全球购票网站写代码的程序员。程序员的工作并不轻松，但因为喜欢，他用空闲时间在网络平台上分享自己积累的各种交通知识，渐渐地，开始有模有样地盘起上海的公交和地铁线路。2020年，“凸峰”这个账号应运而生。又是一个两年，这次摆在眼前的不是机会，而是一个两难的选择：一方面账号慢慢起步，反响也不错，他有很多想法想去实现，但这需要大量的时间；另一方面，如果利用假期或请假来运营账号，可能就做不好本职工作，这是他无法接受的。

“鱼”和“熊掌”只能选一个。

经过反复思量，凸峰“痛下决心”，从航司辞职。“对我来说，当时就是一种抉择。”他坦言，程序员干了好几年，早已进入一种舒适圈，真要舍弃也不那么容易。但恰恰是这份稳定，让凸峰意识到，自己身上就藏着一道无形的“封锁圈”。要不要冲破它？

交通是他喜欢的领域，经营自媒体账号可以让更多人了解交通、了解上海、了解中国。所以，一定要！而且，他想全力以赴。“凸峰”，从那时起就不再是一个简单



凸峰走过很多人的家乡，他坚信每个人的家乡都应该被看见。



凸峰在旅途中。



对交通的这份热爱让凸峰走向了无数异域他乡。

的网名，更是他主动选择的人生路径。从航司辞职的事，凸峰一直瞒着父母。在父辈的观念里，做自媒体就是“没工作”的代名词，怎么能与稳定的央企相提并论？直到今年5月，他去西藏拍摄合作视频时，一不留神就发了一条朋友圈。父亲看到后立即打来了视频电话。湛蓝的天空，雄伟的布达拉宫就在他身后，也在父亲的手机屏幕里……接下来，当然是父子间的“摊牌”。

要不是那条朋友圈，“还能(继续)瞒”，回忆起这段充满戏剧性的过往，凸峰早就释怀了。“我以前也非常惧怕‘不确定性’”，他说，“但这几年一直处在这种‘不确定性’里，适应了之后，反而觉得很带劲。”

心灵的交通

要用看见打败偏见

三年多来，凸峰在旅途中遇到过各种突发状况。坐着卡车从成都去拉萨时，驾驶室取暖设备故障，仪表盘上显示温度的数字最终定格在“-5”，而在车外，川藏线的寒夜正在泼洒着零下20摄氏度的严寒。口鼻刚呼出点热气瞬间就凝成了白雾，寒意止不住地往身上钻，凸峰和司机就这样裹紧军大衣在“冰窖”里硬生生睡了一觉。在越南乘坐火车时，遇到前方隧道塌方，他在车上等了四五个小时又被大巴转运。这类故事，凸峰能不停地说出好几个。但不管境况如何，凸峰总能从中找到乐子，“我会觉得‘节目效果出来了’”。

辞职做自媒体，收入是无法回避的问题。他坦言，目前收入主要靠平台流量分成和广告合作，而这两者天生矛盾。“流量分成钱不多，大头还是合作收入。但

合作视频做了之后对账号有影响，会导致流量分成下降。为了消除影响，就要花更多时间做更优质的视频。”他透露，如果单纯看收益，现在的收入还不如在航司干程序员时多。

“但我还是会把自媒体做下去，”他的语气斩钉截铁，“因为这是我的初心和兴趣所在，也是一件很有意义的事情。”

这些年，凸峰跑了很多地方，看到了很多别人的家乡，也真切感受到，每个人的家乡都应该被看见。在他看来，网络上所谓的“地图炮”“排外”等情绪，很多时候缘于不了解。一旦去看过、体验过，这样的“偏见”就会慢慢消失。但现实中并不是每个人都有机会、有闲暇走向远方，而自己拍的视频就是很好的渠道，可以让人们“看到”去不了的远方。这不正是运营“凸峰”这个账号的初心吗——突破人与人之间因陌生和隔阂而形成的心灵“封锁圈”。

“看过我的旅程，路过你的家乡。原来，交通方式可以这样呈现；原来，家乡可以这样被看见！”这是“凸峰”的口号。但更深一层的是，他希望通过视频，让人与心灵之间的“交通”变得更加顺畅。凸峰一直强调自己是个交通博主。他眼中的“交通”，早已超越了物理层面的空间移动。从地铁修理工，到航司程序员，再到交通博主，“爱折腾”的凸峰，终于在不断的“交通”中，找到了自己最核心的轨道：“对一个民族、一个社会而言，人与人之间精神上的凝聚是非常重要的。我希望通过自己对一个地方的交通、特产、文化甚至是品牌、产品的介绍，唤起大家对家乡的热爱和推介，进而拉近人与人之间的距离。”



在海边留下纪念。