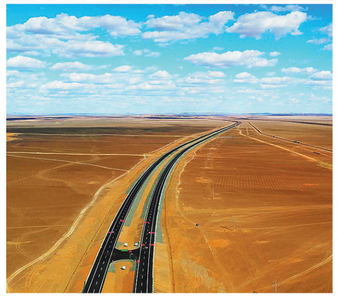
2019年9月18日 星期三 经济日报

壮丽70年·奋斗新时代 共和国的故事·筑路记



①
②
③
④
⑤

图① 湖北建始县业州镇牛角水村的通村公路。

图② 京新高速航拍。

图③ CR400AF型号“复兴号”动车组行驶在位于西安市沣河湿地公园上方的西成高铁线路上。

刘 翔摄(中经视觉)

图④ 重载2万吨的列车行驶在大秦铁路上。

图⑤ 青藏铁路通车5周年庆典列车正在通过拉萨河大桥。

雪域高原幸福路

青藏铁路

青藏铁路是世界上海拔最高、高原线路里程最长、沿线环境最为恶劣的铁路，被誉为“世界屋脊上的钢铁大道”，被沿线各族人民群众誉为经济线、团结线、生态线、幸福线。

经济日报·中国经济网记者 齐 慧

世界屋脊铺就钢铁大道

在高原上修铁路不是一件容易的事。814公里的青藏铁路西宁至格尔木段工程修建，先后历时21年。其中瓶颈性工程——全长4.01公里的老关角隧道，由于受当时艰苦自然环境和施工技术条件等因素制约，工程几度停工，1982年才正式通车；青藏铁路格拉段则经历了两次“下马”，2001年又开工建设。经过13万名建设者5年的艰苦奋战，克服了高寒缺氧、多年冻土、环境保护的世界性三大难题，2006年7月1日，举世瞩目的青藏铁路全线通车，创造了线路最长、海拔最高、速度最快、环境最为恶劣等多项“世界第一”的历史纪录。

继青藏铁路格拉段开通运营后，青藏集团公司先后建成了兰青铁路增建二线和青藏铁路西格段增建二线暨电气化改造、那曲物流中心、玉树抗震救灾运输工程等一批重点项目。2014年，拉萨至林芝、格尔木至库尔勒铁路开工建设，敦煌至格尔木铁路加快推进，拉萨至日喀则铁路、新关角隧道等项目建成通车，特别是兰新高铁开通运营，让青海迈入了高铁新时代。

不断延伸的铁路网为青藏高原带来全新的运输格局，围绕西宁、格尔木、拉萨等中心城市，高原铁路不断向外延伸，正在逐步形成一个布局合理的铁路网，青海和西藏由原来的封闭地区正在变为祖国西部改革开放的前沿阵地之一，形成了人尽其行、货畅其流，对内对外开放的新通道。

天路畅通百业兴旺

青藏铁路开辟了西藏现代铁路交通的新纪元。从当年的“出藏难”到现在的“说走就走”，青藏高原各族群众在感叹铁路快速发展的同时，更多的是体验着铁路特色客运服务。

青藏集团公司加强与地方政府和企业的合作，构建货运组织新格局，着力加快推进铁路货运向现代物流转型发展。打造开行了“天路快车”“青藏货物快运”等为品牌的零散货物快运列车，推出35吨敞顶集装箱货物运输新服务，组织开展区域循环运输和公铁联运接取送达业务，通过建立电子商务平台、整合铁路货运业务，建立“门到站”“站到门”“门到门”的全程物流服务体系，实现货运业务由“面对面”向“键对键”网上办理转变，为物流企业开辟了安全便捷、低碳环保的绿色大通道。

2018年，随着青藏铁路扩能改造主体工程的完工，青藏铁路格拉段由原来45个车站增加到58个，运输能力提升80%，让货物进出西藏更加快捷。

拉近与世界的距离

青海省盐、钾肥等资源蕴藏丰富，但受制于传统的运输方式，优势无从发挥。青藏集团公司最大限度地挖掘青藏铁路的巨大潜力，最大限度发挥青藏铁路强大辐射作用，不断深化路地沟通合作，路内区域合作、路企战略合作。目前，青藏集团公司已建成西宁甘河工业园区、柴达尔、察尔汗等18个经营基地和战略装车点，工业盐、钾肥、纯碱、煤炭、铅锭、铁矿粉及地方特色产品的整列装车、整列发车、路企直通和快捷货运班列优势日益凸显，有力促进了绿色农牧业、特色藏药业、民族手工业等特色优势产业的发展。他们还在双寨、格尔木、德令哈3个地区开行至北利时安特卫普和俄罗斯欧尔姆、巴尔瑙尔4趟中欧国际班列，打开了青海乡点多线的国际市场。

青藏铁路的开通，使青藏高原独特的雪域风光、民俗风情、生态景观等，被更多的游客所认识和欣赏，进一步拓展了青海、西藏与内地省份文化交流渠道，极大地促进了青藏高原旅游业发展以及青藏两省区文化的繁荣发展和对外交流。青藏铁路通车运营后，青藏两省区旅游业呈现“井喷”式发展，并成为支柱产业。

青藏铁路不仅给青藏两省区经济插上腾飞的翅膀，更给沿线农牧区发展带来巨大变化，各族群众的开放意识、市场意识、商品意识不断增强，很多铁路沿线的群众纷纷吃上“铁路饭”。

13年前，坐落在距离拉萨市区半小时车程的堆龙德庆县色马村曾是一个靠天吃饭的小村庄。现在，借助色马村毗邻拉萨西火车站的地理优势，当地成立了物流公司，办起了货物运输业务，人均收入已过万元。

据西藏自治区旅游局数据显示，青藏铁路通车前的2005年，西藏仅拥有旅游星级酒店150家，到2014年底，西藏拥有各类旅游企业2000家，全区旅游从业人员达30万人。2006年青藏铁路通车第一年，西藏新增个体商户和私营企业就达7500多户(家)，非公有制经济完成税收9.75亿元，占全区税收的58%，比重首次超过国有集体经济。

铺展戈壁通衢

京新高速

京新高速公路是世界沙漠公路中里程最长、等级最高、工程量最大、施工期最短的高速公路，被誉为国家“超级工程”“创新工程”，也被世人誉为“铺展是天路，矗立乃丰碑”的奇迹，它让北京进疆公路里程比经西安或兰州绕道连霍高速公路缩短近1300公里。

经济日报·中国经济网记者 王轶辰

2017年7月15日，京新高速公路内蒙古临河至白疙瘩段、甘肃白疙瘩至明水段、新疆明水至哈密段3个路段联动通车，标志着从北京到新疆更便捷的公路大通道全线贯通，北京进疆公路里程比经西安或兰州绕道连霍高速公路缩短近1300公里。这条世界沙漠公路中里程最长、等级最高、工程量最大、施工期最短的高速公路，被誉为国家“超级工程”“创新工程”，也被誉为“铺展是天路，矗立乃丰碑”的奇迹。

创新施工无缝管理

京新高速巴彦淖尔段主线全长116公里，沿途自东向西穿越了河套平原、哈腾套海国家自然保护区。与其他路段相比，这段路自然条件最好，但是水多却成了施工难题。

“黏土含量大，易形成翻浆。”原中建京新总承包部工程部副经理赵殿涛说，河套平原地下水位高、土质差、地基湿软。往下挖1米就会出水，只能用井底打水的办法，把水位往下降。

面对困难，施工单位在标准化建设的基础上，大力引进智能化施工设备，以科技创新打造智能化施工新常态。

在钢筋加工方面，引进了阿拉善盟第一台全自动数控钢筋笼滚焊机。该设备制作出的钢筋笼主筋间距均匀，加工精度高，有效保证了钢筋笼的加工质量，且加工速度是人工制作的4倍至6倍，在桥梁桩基、墩柱钢筋笼的加工上具有明显优势，大大提高了工作效率。

根据预制箱梁生产任务重的实际，在预制箱梁养生方面，引进了预制箱梁自动喷淋养生装置及蒸汽养生技术。自动喷淋养生装置为全自动定时喷淋养生，有效减少人工作业，且养生效果良好；蒸汽养生技术既能保证箱梁养护质量，又能缩短箱梁预制占用预制台座的时间，不仅提升工作效率，也提高预制箱梁产量。

将路轻轻放在戈壁滩上

京新高速穿越路段常年干旱少雨，串联多个自然保护区，生态环境脆弱，如何在施工过程中保护生态环境？

为确保沿线没有白色垃圾污染，每月24日，中铁总包部和各项目部都会组织全体员工到沿线收拾垃圾，集中处理。定期举办的环保讲座，让中铁总包部的参建者们对如何保护戈壁滩生态环境有了更清晰的认识和更加大的行动。

中铁总包部第三项目部聘请了6名专职保洁员，每天在沿线负责环境保护宣讲和垃圾收捡。第二项目部推行“三个空塑料瓶换一瓶矿泉水”活动，在全线迅速推广；第三项目部每天穿梭在工地沿线招手即停的“送水车”，从根源上减少了对矿泉水瓶等的使用。

为最大限度地保护环境，项目全线选用低噪声的施工机械和工艺，对强噪声施工机械采取临时性噪声隔挡措施；料场、拌和场等的选址都设置在保护区外；不允许在保护区内设置临时施工用地和施工便道，利用永久占地进行迂回施工……

“原先的取土场，恢复原貌后已经长出了30厘米高的红柳。修路不仅没有破坏环境，还在改善环境。”牧民根登说。

不破坏环境，“将路轻轻放在戈壁滩上”成为京新筑路者共同努力的目标。

让“一带一路”更畅通

此前进出新疆的高速公路大通道只有一条G30。京新高速公路通车后，对当地经济社会发展起到了重大推动作用。

京新高速的修建大大改善了沿线百姓的生活。在高速公路修筑过程中，位于内蒙古自治区的阿拉善新建了935公里通电、通讯和458公里的供水管道工程等基础设施。通车后，该地区增加了2000多个就业岗位。

按照国家提出的“丝绸之路经济带及走中印缅、中巴经济走廊综合交通通道”构想，丝绸之路经济带的中段通道，由3条国家高速公路和国家干线铁路并行组成，分别是北通道、中通道和南通道。其中，北通道就是由京新高速公路和北京到乌鲁木齐的铁路共同组成，几乎覆盖了阿拉善盟全部重点城镇、矿业园区、重点经济开发区和旅游景区。它的建设，对完善交通网络布局，推动阿拉善盟经济社会发展，促进“一带一路”和“向北开放”战略实施具有重要作用。

位于京新高速公路白明段的甘肃省马鬃山镇正计划发展旅游业和精细加工产业。曾经，马鬃山镇牧民出行只能沿着土路走上三四个小时。

“京新高速公路通车后，出行更加方便，农畜产品外运全国更加便捷，来这里旅游的人越来越多。随着农牧、旅游产业的兴旺，沿线农牧区群众收入大大增加，对未来生活充满了信心。”根登说。

承载“国之重托”

大秦铁路

重载铁路是国际上公认的铁路运输尖端技术之一，代表着一个国家铁路货物运输领域的先进生产力。大秦铁路横贯晋冀京津，素有“中国重载第一路”之称，不仅是一条铁路货物运输大动脉，更承载着国之重托。

经济日报·中国经济网记者 王轶辰

全长653公里的大秦铁路，是我国“八五规划”的重点项目。它横贯晋冀京津，素有“中国重载第一路”之称。

承载国之重托

重载铁路是国际上公认的铁路运输尖端技术之一，因运量大、效率高、能耗低、效益好等优势，代表着一个国家铁路货物运输领域的先进生产力。上世纪中叶，重载铁路在美国、南非、澳大利亚、俄罗斯等一些国家得到发展。

大秦铁路从诞生之日起，便注定了它不仅是一条大动脉，更承载着国家的重托。

上世纪80年代初，改革开放的春风让古老的中华大地呈现出勃勃生机，我国工农业生产以新的速度迅猛发展。然而，与这种发展势头不相适应的，是能源运输的紧张状况。往下挖1米就会出水，只能用井底打水的办法，把水位往下降。

面对困难，施工单位在标准化建设的基础上，大力引进智能化施工设备，以科技创新打造智能化施工新常态。

在钢筋加工方面，引进了阿拉善盟第一台全自动数控钢筋笼滚焊机。该设备制作出的钢筋笼主筋间距均匀，加工精度高，有效保证了钢筋笼的加工质量，且加工速度是人工制作的4倍至6倍，在桥梁桩基、墩柱钢筋笼的加工上具有明显优势，大大提高了工作效率。

根据预制箱梁生产任务重的实际，在预制箱梁养生方面，引进了预制箱梁自动喷淋养生装置及蒸汽养生技术。自动喷淋养生装置为全自动定时喷淋养生，有效减少人工作业，且养生效果良好；蒸汽养生技术既能保证箱梁养护质量，又能缩短箱梁预制占用预制台座的时间，不仅提升工作效率，也提高预制箱梁产量。

负重争先前行

大秦铁路开通运营以来，在承担起国民经济发展能源运输的同时，还在迎峰度夏、冰雪灾害、国际金融危机、抗震救灾等关键时刻，一次次担负起党和国家交给的重任。

2004年夏，由于全球气候变暖，全国各地的用电量一次次跃上红线，许多电厂煤炭告急。是大秦铁路，将阵阵清凉送给全国人民；2008年春节，一场特大雨雪冰冻灾害袭击我国南方大部分地区。截至当年1月28日，全国17个省市按河限电，各大电厂纷纷发出煤炭储存红色预警。又是大秦铁路，加大运量，在数九严寒中，将温暖送给全国人民。

党的十八大以来，党中央国务院站在加强生态文明建设和生态环境保护的高度，把调整运输结构、减少公路运输量、增加铁路运输量作为打好污染防治攻坚战、打赢蓝天保卫战的重要举措，作出重大部署。国务院出台了《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，在全国范围内实施铁路运能提升。

始终坚持以“建设美丽中国，实现绿色低碳发展”为己任的大秦铁路，持续扩大煤炭运量，着力铁路运输比较优势最大化，通过压缩列车间隔时间和增开万吨、2万吨重载列车，使日运量平均保持在130万吨，这相当于每天减少约4.3万辆30吨运煤卡车对公路的污染。

大秦铁路开通运营31年来，体现了绿色、低碳、环保、节能的理念。仅2004年大秦铁路实施的2万吨扩能改造，就相当于用一条铁路的占地和资金，新建了3条煤炭大动脉。近年来，中国铁路太原局集团有限公司始终以更大的社会责任担当，切实履行铁路运输绿色发展的重任，在大秦铁路上设立了74个抑尘站，进行全面抑尘，有效遏制了空气污染，确保大秦铁路在运量不断增加的同时，朝着生态线、环保线迈进。

穿越秦岭天堑

西成高铁

它穿越在秦岭大巴山间，打通了我国西北和西南高铁网络，使整个西部高铁走片成网，对促进两大经济区交流合作产生了重要作用。

经济日报·中国经济网记者 齐 慧

蜀道难，难了上千年。但如今，一条全长658公里，时速250公里的高速铁路——西成高铁穿越在秦岭大巴山间。从西安北站出发，自北向南穿越关中平原、秦岭山脉、汉中平原、巴山山脉进入四川盆地，仅需几个小时。

通畅新蜀道

“逢山开路，遇水搭桥，碰到大山直接打隧道穿过去。西成高铁在秦岭段隧道群长达110公里，最长的秦岭天华山隧道达15.98公里。”西成客专陕西公司总工程师赵满庆说。西成高铁采取了新型CRH3A动车组。这种车型的核心部件和制造技术都由我国自主研发，具有更强大的牵引和制动系统，可以在秦岭这样的复杂地形中连续爬坡穿行。

首次穿越秦岭的西成高铁，凭借着这一个个长大隧道，在群山峻岭中开辟出了一条新“蜀道”：从西安发出，经鄂邑区进入秦岭山区，沿渭峪而上穿越秦岭，经佛坪、洋县至汉中，经宁强过米仓山入川，由朝天经广元，青川至江油，与绵阳至乐山城际铁路相接，直达成都。

不只是西成高铁，兰渝铁路、渝贵铁路等中西部铁路的相继开通，已让蜀道难成为历史。中国铁路路网已从“四纵四横”向“八纵八横”发展和布局，渗透到了20多个省区市，把全中国紧密地串联在一起。

带来的商机

西成高铁开通前，西北、西南已经有了各自的高铁网络，对于形成关天、成渝两个经济区、城市圈发挥了重要作用。西成高铁的开通，打通了西北和西南高铁网络，整个西部高铁连片成网，对促进两大经济区交流合作产生了重要作用。

秦岭寓含，是有着“中国熊猫第一县”之称的汉中佛坪县城的一家民宿酒店，距离佛坪高铁站1.4公里。走进这家宾馆大厅，不仅摆放着各式熊猫造型的装饰品，还有极具原生态的装修风格。借着西成高铁火了的这家酒店，经常一房难求。

这家宾馆的创始人李强国，也是陕西万禾红石农林科技有限公司副总经理，看准了西成高铁开通的商机，2013年便从省城西安来到佛坪县，投资打造了这家有着当地特色的民宿酒店，开发了包括农场乐园、创意水稻等旅游产品。“2017年收入在100万元左右，入住人数不到8000人次。高铁开通后的2018年，前3个季度就达到这个水平。”

根据佛坪县旅游发展委员会统计，西成高铁开通头一年，来佛坪的游客人数就达到147.7万人，实现旅游收入5.44亿元，同比分别增长了43.85%和26.22%。

陕西省勉县唐家湾村共396户1338人，仅依靠1000多亩土地生活，全村有贫困人口75户227人，属于国家确定的连片特困地区秦巴山区重点贫困村。“我在外务工近20年，虽然挣了一些钱，但是贴补家用后已所剩不多。”该村村民文新军说，西成高铁开通后，他回到了家乡，开起了村上第一家农家乐，乘坐高铁来踏青赏花的游客累了，进门就能吃到正宗的陕南蒸肉以及时令蔬菜，农家乐生意越来越好，收入也越来越高。

保护生态建未来之路

“西成高铁穿越秦巴山区，这是我国最大的集中连片特困地区之一，也是扶贫攻坚战的主战场。西成高铁在选线时原本有好几种方案可供选择，但考虑到高铁能给沿线贫困地区带来更多脱贫致富的机会，因此最终选定了现在这条线路。”西成高铁总设计师王杰说。

环保和生态是铁路建设中遵循的一个重要准则。青藏铁路修建时，专门为藏羚羊等珍稀野生动物修建了通道。西成高铁沿途经过秦岭大熊猫、金丝猴、朱鹮、羚牛等国家一级保护动物栖息地和众多珍稀植物覆盖区，所以从设计之初就采用了严格的自然保护理念。

比如说，西成高铁正好穿越极珍稀鸟类朱鹮的栖息地。为避免高铁运行对朱鹮造成伤害，高铁设计者与鸟类专家合作，经过长时间实验，设计出一种特殊的防撞网。“网子上有两种明显的颜色：蓝色、黄色。这两种颜色对朱鹮来说，是最敏感的颜色。它会绕开这个颜色飞行。网孔的大小比朱鹮的嘴部略微小一点，嘴就不会到网子里面去。”王杰说。

在西成高铁身上，凝结着70年来中国铁路建设的各项成就，是中国铁路实力的集中体现。中铁工程管理中心线路部部长吴楚说：“西成高铁是我国山区高铁建设的一个成功案例，更是科技强国战略在铁路建设领域的一次生动实践。”今后，将有更多、更具科技含量的铁路陆续修建、通车，铁路网络将更加完善通达，人民生活也将更加便捷幸福。

悬崖上的脱贫路

店子坪村路

湖北省恩施土家族苗族自治州建始县龙坪乡店子坪村平均海拔1200米，村民外出只能走悬崖峭壁上的古盐道。农村公路的修通，让这里因路而变、因路而活、因路而美、因路而富。

经济日报·中国经济网记者 王轶辰

蜿蜒而上的村路四通八达，土家风情的别墅依路而建，绿色耀眼的钢护栏随路延伸，名称各异的农家乐引人注目，各具特色的产业生机勃发……湖北省恩施土家族苗族自治州建始县龙坪乡店子坪村一派繁荣。

向悬崖要路

武陵群山环绕的店子坪村，距龙坪乡28公里，平均海拔1200米。十几年前，村民外出只能走悬崖峭壁上的古盐道。陡峭的河谷口好像一道天堑，阻断了村民脱贫致富的脚步。

修通公路，架起大桥，是店子坪村历代村民的梦想。2005年，在交通部门勘测线路、支援物资的基础上，店子坪村党支部书记、村委会主任汪光国带领村民们开始“向悬崖要路”。

因为贫穷，村民都拿不出太多的钱，王光国毅然把自家养猪攒下的钱全部拿了出来。在他的带动下，村民们先后4次捐款，凑了7万多元买设备和炸药。设备买来了，几十户村民又凑了3000多个鸡蛋，卖掉换买油钱。

王光国带领村民腰系绳索在悬崖上打炮眼、撬石块，艰苦奋斗6年时间，共投入劳力4.5万多个，一寸一寸地挺，肩挑背扛开挖土石方4万多立方米，终于在绝壁上凿出了一条1.5公里的“毛坯”路。

与外界连通

在交通部门的支持下，店子坪村的2.5公里出山路打通。2014年，店子坪村至高坪镇全长11.7公里的断头路也打通，路面做了硬化。2016年，青里坝至店子坪村1.75公里的四级绕村公路，从打路基到铺沥青，仅用25天时间就全部建成，成为建始有史以来建设速度最快的一条公路。

建始县委书记向红林说：“2020年初，高坪火车站将开通，外地人到石门河景区、店子坪、中国南方最大的落叶松基地旅游将更方便快捷，店子坪的综合效益将不断扩大。”

在完成绕村大道建设任务的同时，建始县交通部门还改扩建店子坪至石门河景区道路8.5公里；科学设计建设观景平台、生态停车场，在村内主公路沿线修建22个错车台，对“悬公路”沿线进行公路绿化治理；比照古道原貌，修复洋芋河茶盐古道570米……

建始县农村公路管理局局长陈继友介绍，为进一步补齐店子坪村基础短板，2018年该县投资82万元实施农村公路安防工程8公里，投资168万元治理边坡，投资128万元开展农村公路美化工程，目前都已完工。

村子“活”起来

店子坪村路通了，“抬猪出山”成为历史，小汽车、大卡车开进来了，村里的土豆、猕猴桃源源不断运出去，以往的出行、上学、农产品销售等难题迎刃而解，店子坪“活”了！

路通了，客来了。“刘修福农家乐，82人餐饮，47人住宿，收入18500元”“徐自成农家乐，37人餐饮、住宿，收入10050元”……王光国指着手机里乡亲们报来的去年国庆10天假期的农家乐收入，笑得合不拢嘴。

10天收入过万元，这是店子坪村村民以前想都不敢想的事。村子的发展变化，让100多名背井离乡外出打工的村民回来了，办起土特产商店、开起网店，原生态的“愚公”脚系列农特产、布鞋等手工艺品销销山外，外地游客吃住在民宿、考察看民宿，让当地群众富了脑袋、鼓了钱袋，全村人均收入从2010年的2000元增加到2018年的8800元，并于2017年底脱贫出列。

产业大发展

如今的店子坪村，路相连、组相通，猕猴桃、烤烟、魔芋等绿色产业初具规模，民俗旅游、“红色旅游”悄然兴起。

“全村已建成高标准优质猕猴桃示范园450亩，发展银杏等种植基地850余亩。绿色无公害的猕猴桃能卖10元一斤。”店子坪村村委会副主任刘英说，高山云雾茶、桃子、李子、草莓等基地也已经建成。

王光国说：“按照‘党员带农家乐，农家乐带农户’的模式，1名党员带领1至2户农户兴办农家乐，1家农家乐带动4家农户发展蔬菜、水果、畜禽产业，全村兴办32家星级农家乐，直接带动就业200余人。2018年村办企业纳税10万元，村集体收入30万元。”

如今，店子坪村路相连、组相通，猕猴桃、烤烟、魔芋等绿色产业初具规模，民俗旅游、“红色旅游”悄然兴起。

“全村已建成高标准优质猕猴桃示范园450亩，发展银杏等种植基地850余亩。绿色无公害的猕猴桃能卖10元一斤。”店子坪村村委会副主任刘英说，高山云雾茶、桃子、李子、草莓等基地也已经建成。

王光国说：“按照‘党员带农家乐，农家乐带农户’的模式，1名党员带领1至2户农户兴办农家乐，1家农家乐带动4家农户发展蔬菜、水果、畜禽产业，全村兴办32家星级农家乐，直接带动就业200余人。2018年村办企业纳税10万元，村集体收入30万元。”

如今，店子坪村路相连、组相通，猕猴桃、烤烟、魔芋等绿色产业初具规模，民俗旅游、“红色旅游”悄然兴起。

“全村已建成高标准优质猕猴桃示范园450亩，发展银杏等种植基地850余亩。绿色无公害的猕猴桃能卖10元一斤。”店子坪村村委会副主任刘英说，高山云雾茶、桃子、李子、草莓等基地也已经建成。

王光国说：“按照‘党员带农家乐，农家乐带农户’的模式，1名党员带领1至2户农户兴办农家乐，1家农家乐带动4家农户发展蔬菜、水果、畜禽产业，全村兴办32家星级农家乐，直接带动就业200余人。2018年村办企业纳税10万元，村集体收入30万元。”