

千里绿廊壮阔出乌蒙

——昭通市绿美交通建设记

通讯员 王文杰 王朝元 文/图



宜毕高速公路以勒互通。

这里是彩云之南的秘境之地——昭通，在党的光辉照耀下，乌蒙大地沧桑巨变，天堑变通途。一条条绿美高速公路越过崇山峻岭，跨过江河湖泊，在2.3万平方公里的乌蒙大地上，勾勒出一幅幅磅礴壮美的生态画卷。

自全省绿美交通建设的号角吹响以来，昭通市把绿美交通建设作为构建绿美昭通的十大主战场之一，迅速打响了绿美交通战役，成立了绿美交通专项行动工作领导小组。坚持“一月一调度”统筹推进工作，其中，高速公路重要节点坚持“一周一调度”，确保各项工作落实落地。

在实施高速公路全域绿化美化3年行动中，昭通市高速公路投资发展有限责任公司（以下简称“昭通高速”）充分发挥昭通综合交通建设“主力军”作用，深入践行“绿水青山就是金山银山”发展理念，科学统筹绿美高速建设模式，开展绿美提升设计方案评审及现场观摩会，不断优化和完善设计方案，确保科学合理、务求实效，并按照规定进度加快重点项目建设步伐，确保各类项目快速、稳步推进。不断提升交通服务品质，促进沿线生态旅游产业发展，助力乡村振兴。

昭通地处乌蒙山腹地，辖区内海拔落差大，气候多变且地形复杂，地形以丘陵、山地、河谷为主，高速公路或穿越高山，或沿河而行。结合当地自然地理气候条件、植被生长发育规律，昭通绿美高速建设根据“三型五层次”方案，以“上乔木、中灌木、

下花草”为绿化模式，有机搭配品种、树冠、花期、颜色，打造“一棵树就是一个景点，一条路就是一个景区”，实现“四季常绿，四季有景、三季有花”。根据景观要求的不同，合理选用植物品种及植物配比方案，构建层次较丰富的复合型植物群落，使之达到和谐自然、顺向演替的效果。同时，立足于景观、经济、生态统一的林带标准，采取景观林套种模式高标准精心打造，突出地域特色亮点。为当地乡村振兴奠定坚实基础，打造名副其实的生态路、旅游路、致富路。

昭泸高速公路是乌蒙山区一条重要的南下北上通江达海大通道。昭泸高速公路把“绿水青山就是金山银山”发展理念变成高质量发展的自觉实践，以绿美廊道、绿美

服务区、绿美停车区建设持续提升公路“颜值”，着力打造昭通绿美高速公路标杆。

目前，昭泸高速公路、镇赫高速公路绿美交通建设已基本完成，一排排错落有致、造型各异、色彩丰富的绿植与公路形成一幅幅路景交融的美丽画卷，开车行驶其间，道路两旁一派生机盎然的景象，令人心旷神怡。同时，该路段充分挖掘镇雄地域文

化、红色历史文化资源，打造底蕴深厚、富有特色的红色旅游路域文化景观，营造风格独具的人文景观和休憩环境。

智慧的车上智慧的路。昭阳西环高速公路是国内首条全部使用道路硅酸盐水泥和机制砂混凝土打造的水泥混凝土路面高速公路，也是运用创新技术打造“数字云南”的一条智慧路。该路段按照“黄土不露天”和“一路一景”的绿化要求，设计绿化面积约37万平方米，绿化覆盖率达到99%。同时对服务区和互通立交通过增加前景层、背景层，以及地形的营造拉开前后植物的高低层次，提升地域性、识别性、观赏性，表现丰富的景观效果，力争3年绿美专项提升后形成一条路中有景、景中有路的绿美交通廊道。

截至目前，昭通市已建成绿美高速公路56公里，绿美服务区7个。下一步，昭通市将不断拓展“绿美交通”专项行动的广度和深度，着力打造畅通、安全、舒适、美丽的绿美交通网络，使绿美交通理念深入人心，以路域环境质量的全面提升，助力昭通经济社会高质量发展。

随着纵横交错的昭通高速公路网的逐步建成，同步进行的绿美交通3年行动的收官，一幅“人在车中坐，车在林中行”的优美画卷将在乌蒙大地徐徐铺展，一条条融合自然风光的秀美灵动之路，一条条落实绿色发展理念的生态景观之路，一条条凝聚昭通经济绿色崛起的幸福美好之路，向远延伸，通达千家万户，绘就一幅幅美丽城乡新画卷。

绿美水富港 清水出昭通

通讯员 王文杰 王朝元 文/图

水富港地处长江流域起点，是“万里长江第一港”，是云南融入长江经济带的重要门户，也是全省唯一实现3000吨级以上船舶江海直达的港口。绿美交通行动启动以来，昭通市把绿美港口建设作为重要工作来推动，积极开展绿色示范港口创建。

高位推动，明确绿美港口建设目标方向。昭通市交通运输局高度重视港口码头绿美工作，制定了《昭通市港口码头绿美三年行动方案》，细化任务分工，加强项目建设管理，注重标准、合理统筹。督促水富港项目业主制定《水富港绿美三年行

动方案》，确保水富港绿美行动高质量推进。全年完成绿美面积9000多平方米，绿美港口建设完成投资210余万元。

分类实施，确保绿美港口建设取得实效。港区绿化美化。围绕“水清、鱼游、岸绿、景美”的目标，分年度、时序、层次推进，确保应种尽种，应绿尽绿、见缝插绿，主要绿化品种有马尼拉草皮、三角梅、桂花、夹竹桃、小叶榕等。

港区周边绿化美化。将绿化工程与公司品牌创造相结合，因地制宜、破硬植绿，分区域推进，对水富港物流园、边坡进行系统性绿化美化，主要绿化苗木有红叶石楠、金叶女贞、海桐球等。

港区联络线绿化美化。结合水富港实际，注重多样性，因地制宜栽植，突出特色，做到与周围景观和谐共生。

加强管养，探索绿美港口建设制度机制。通过绿化美化建设，水富港景观效果得到有效提升，绿色生态效果得到进一步体现。昭通市将深入落实绿美行动工作部署要求，不断拓展生态文明建设的深度和广度，建立健全维护管养制度机制，切实抓好港口后期维护管养，确保绿化美化效果长期稳定，力争将水富港打造成示范性绿色港口。

党建引领港口建设，扬帆带动融合发展。近年来，昭通市高速公路投资发展有限责任公司水运投资开发有限公司紧紧围绕把水富港建成国家级现代化港口型物流枢纽的目标，深入实施“党建领航、固本强基、人才强企、融合共促”四大工程，将党的建设与统筹港口布局、建设、运营、管理深度融合，同频共振，加快建设现代化绿色智慧港口步伐。公司党支部以“规范化建设”“一企一策、一企一品牌”“‘双提升’专项行动”“高速先锋品牌建设”为主要抓手，多措并举，在“党建+生产经营”深度融合上苦下功夫。通过开展“学党史、知党情、跟党走”主题教育，公司领导班子带领全体干部员工，以港口为中心，充分挖掘港口优势，释放港口效益，全力推进绿美水富港建设。



云南内河港口——水富港。毛利涛 摄

野古寨种竹记

通讯员 余冬云 文/图



董正强与竹农交流竹林管护技术。

立夏时节的镇雄大地群山叠翠、绿树成荫。近年来，镇雄县坚持“生态建设产业化，产业发展生态化”的发展思路，充分发挥境内常年降雨量充沛、冬冷夏凉、无霜期长的天然优势，坚定不移地发展壮大竹产业，在促进农业增效、农民增收、农村发展等方面发挥了重要作用。

海拔1600米的杉树乡瓦桥村野古寨山顶雾霭翻腾，翠竹摇曳。繁忙的春笋采摘季刚刚结束，4800亩翠竹在初夏的雾雨中拔节生长。66岁的董正强将收购的鲜笋售卖后，接下来要督促乡亲们抓紧时间投入竹林的提质增效管护工作中。“今年虽然减产，但是笋子的品质好，收购商给出了每吨22000元的价格，这个价格已经很不错了。我们现在就是要加强竹林管护，持续提升竹笋品质，明年的收入肯定比现在还要高！”

下“竹”功夫，做好竹文章。野古寨2023年出产竹笋46吨，竹笋收入共计206万元，均价每市斤突破7元。逐年攀升的竹笋价格以及逐渐进入丰产期的竹林，让头发已经斑白的董正强信心十足。把野古寨的野岭荒山变成“金山银山”，董正强带领寨子里村民60户270人走过了一条蜿蜒崎岖又平坦宽阔的发展之路。

寻找一条无穷路

早在20世纪80年代，担任过当地供销社多种经营辅导员、烤烟辅导员的董正强就开始琢磨产业发展这件事。

“以前的生活，只能说是饿肚子而已。”董正强回忆道。那时候的野古寨山高林密不通公路，高海拔多雨雾的自然条件决定了这里的人们只能过着艰难的日子，全寨55个董姓同辈弟兄中，只有一个人上完初中。董正强的求学路止于小学二年级，但他过上丰衣足食好日子的理想从来没有停止。

1984年，受全国荒山造林热潮鼓舞，董正强辞去村上的工作，承包了瓦桥村16000亩荒山准备大干一场。最终由于人员组合、技术水平等多种原因，雄心勃勃的他不仅没有获得成功，还经历了两次失败。他苦心种植1000亩梨树，好不容易等到挂果收获，闭塞落后的交通条件以及市场购买力弱等导致果子卖不完，只能烂在树上。吸取鲜果运输及保存困难的教训，董正强另辟蹊径种板栗，心想干果可以慢慢销售，最后板栗中的栗实象虫又“啃坏”了他的致富梦。

百折不挠的董正强坚信自己会成功。2006年，机会来了。对于乡党委、乡政府支持他们128000多株竹苗这件事，董正强始终很开心。他对全寨包含荒山在内的土地进行了规划，将种植竹苗的任务分配到户到人。

董正强没有想到，首先上门反对种竹子的是自己的叔叔。老人说：“你到处都种上竹子，我们将来连个放养牲口的地方都找不到，你是要把大家整死吗？”他数不清自己跟亲戚邻居吵了多少次这样的架，也记不清了多少次苦口婆心的动员大会。最后，大家终于被他的精诚感动，及时地分组分地，赶着时令按规划把所有竹苗栽下去。

发展至今，野古寨共有竹林4800亩，其中笋竹2600亩、方竹1600亩、茨竹600亩。按照“强化基地打造，推动规模发展”的思路，镇雄县竹产业基地已达93.11万亩，投产面积32万亩，年产鲜笋6.34万吨，竹材产量8000吨，总产值9.079亿元。

开创一条致富路

山高坡陡的野古寨在2002年以前是不通公路的，空手往返一趟都较为困难，更不要说有时候要运回一些生产生活物资。

“要致富，先修路。我们事事都要走在前面。”这是痛定思痛的董正强种下竹子之后做出的决定。这一次，他得到了寨里人的大力支持。

“2002年，我们背猪脚、苞谷去卖，家家户户投工投劳地来修路。166个劳力挖了3个冬天，才从山下到寨子里的这4公里长的路打通。”董正强的侄子董朝林还清楚地记得当时修路的情景。他今年42岁，长年在浙江桐乡经营织布厂，每到采笋的时节，他就要驾车从2000公里之外赶回野古寨。“现在镇雄已通高速，路好走，还有那边的生意是淡季，我正好回来采笋子，还可以把竹林管护一下。”目前，杉树乡共建成采笋道48.4公里，其中瓦桥村建成12.5公里。采笋道的建成，打通了当地鲜笋出山的“最后一公里”，畅通了产业发展的“毛细血管”，有效解决了群众日常竹林管护和生产物资运输的交通难题，大幅度节省了鲜笋保鲜成本，使竹农的收入实实在在地得到提高。

忙碌20多天时间，董朝林这一季竹笋就能收入6万余元。虽然他在浙江的织布厂收入并不低，但家中竹林地里的收获让他心里更踏实。“这个收入是稳定的，像定期存款那样，到期就可以支取；而且种竹子可以不用靠天吃饭，哪怕偶尔出现冰雪或旱涝灾害，都不怕。”董朝林告诉笔者，即使村里种植面积最少的人家每季收入也不少于一万元；种得多、管护好的人家，今年创下了每天收入8000元的最高纪录，一季笋子就卖了7万余元。

夯实一条小康路

“事实证明，我们发展竹产业这条路是不会错了的。现在我们就是要抓好提质增效，拓宽思路把我们的竹林管护好，这可是一座‘绿色银行’哟。”董正强在密林间穿梭，按照砍小留大、砍密留稀、砍弱留强的“三砍三留”原则间伐、除草，他们已在6月前结束对自家竹林的管护。

十多年来，董正强和竹农不断摸索种植管理经验。最近，他们计划在野古寨的采笋道沿途，组织种植刺老包。一是合理增加竹林杂树数量，维持生态平衡，增强竹林防虫抗病能力；二是刺老包的嫩芽是一种很受消费者喜爱的山野菜，春季采收，又可以成为一笔收入。精明的董正强算了一笔账，全寨共有9.4公里长的采笋道，按每3米距离种一株，沿途种植的面积可达130亩，这样就有希望每年增收五六万元。

细心的董朝林意外发现，用石灰可以改良林中土壤，防虫，增加竹笋产量，并且比较环保，他们就开始紧锣密鼓地筹划石灰的烧制和应用推广。

在产业发展进程中，野古寨竹农逐渐自觉形成注重生态平衡、保护土壤环境的朴素理念，这也促进了他们的采笋收入像春笋生长那样“节节高”。2022年，全寨春季采笋收入为180万元；2023年则为206万元，人均采笋收入超过9000元。

目前，镇雄县正以“品牌行动计划”为抓手，逐步构建“区域公共品牌+企业知名品牌+产地独有品牌”相结合的品牌体系。积极推进“三品一标”认证，提升“中国赤水河方竹之乡”影响力，争创云南省绿色食品“10大名品”“10强企业”和“20佳创新企业”；借助直播带货、可视农业等新型媒介，积极推行“产品+直播”等营销模式，深入开展农超对接、农校对接、农企对接，努力拓宽竹产品销售渠道。

站在一望无际的竹山上，董正强望向远方，有些遗憾地说：“我们野古寨落后的主要根源还是文化落后。”文化是一个乡村里最基本、最持久的力量，是为乡村振兴提供精神激励、智慧支持和道德滋养的源泉。弥补老一辈没条件上学、文化浅薄的缺憾，竭尽全力地抓好下一代的文化教育，成了野古寨竹农的新共识。借力国家脱贫攻坚和乡村振兴战略的实施，野古寨道路交通条件得到极大改善，从前“高不可攀”的野古寨变得开放，学生们有条件走出去接受更优质的教育，成为更优秀的人才。目前，村里有2名年轻人正在云南大学和云南师范大学攻读硕士研究生。