

从“扛锄头”到“刷手机”

——鄂西山区智慧农业见闻

新华社记者 谭元斌

过去是面朝黄土背朝天，汗滴禾下土；如今是手机上“种地”，“指尖”浇水、施肥、控温……在位于武陵山区的湖北省恩施州利川市团堡镇黄泥坡村，智慧农业释放科技兴农红利，为乡村振兴注入强劲动能。

初夏时节农事忙。走进黄泥坡村，放眼占地1280亩的智能蔬菜园，西红柿、芹菜、葡萄等特色蔬果大棚整齐排列，生机盎然。

在智能蔬菜园的核心区域，矗立着一座约三层楼高的玻璃温室大棚。明亮的大棚内，一排排种苗宛如住上了“高层公寓”。硕大的温室大棚，却几乎见不到人影。

“过去，一个大棚要几十个农民进行育苗、施肥、浇水，哪个环节都不能马虎。如今，一个大棚只需要两名管理员。”大棚管理员郜艳芳告诉记者，依托智慧农业管理平台，温度、湿

度、光照、降雨量、风速、土壤酸碱值等信息全部通过传感器联动联控。点点手机屏幕，便能实现对大棚的24小时远程监控，再也不用“锄禾日当午”了。

“各项指标设置好后，当数值高于或低于预设的阈值，智慧农业管理平台就会自动推送告警信息到手机上。我们可以根据情况选择远程升降帘、膜，远程喷淋、滴灌水肥等操作。”郜艳芳说，大棚一次可育苗50多万株，足够满足1000多亩田地的用苗需求。

2022年9月，在武汉经济技术开发区对口帮扶下，利川市大力实施“菜篮子”工程，在黄泥坡村流转土地建设集生产、展示、观光于一体的智能蔬菜园。2023年，智能蔬菜园产出辣椒、白菜、西红柿等各类蔬果4000多吨，运往武汉、重庆、南昌等地销售，产值超过2700万元，直接带动周边109户村民稳定增收。

徐林艳是玻璃温室大棚的另一名管理员，她原本长期在浙江和广东等地打工，智能蔬菜园的建成让她实现了在家门口就业，不仅能挣到和打工差不多的收入，还能照顾年迈的双亲和两个分别上初中和幼儿园的孩子。

如果说水、肥是传统农业的关键，那么电毫无疑问是智慧农业的关键。据悉，为了确保智能蔬菜园高品质用电，当地供电部门对一条10千伏配电线路进行了升级改造，同时新增了1台400千伏安变压器。

“智慧农业是全电气化的，我们量身定制用电方案，实现园区用电负荷优化配置，保证特色农业发展用电需求。”国网利川市供电公司营销部主任冉劭斌说。

时值正午，大棚内温度达到30摄氏度，徐林艳打开手机，用手指轻轻一点，“哗”的一声启动了放风机，大



2024年4月24日，智能蔬菜园玻璃温室大棚。（黄定懿摄）



2024年4月24日，徐林艳（左）和郜艳芳（右）通过手机查看大棚实时数据。（黄定懿摄）

棚自动卷起塑料篷布，短短几秒实现通风控温，与人工操作相比，时间缩短了近30分钟。

“相较于传统种植，智能蔬菜园蔬果产量增加50%以上，综合效益提高70%以上。”团堡镇农业服务中心主任孙帮泽说。

“授人以渔”的中国实践 ——写在亚吉铁路运营六年“交钥匙”之际

新华社亚的斯亚贝巴5月11日电（记者 刘方强）自启运以来，亚吉铁路旅客发送量68万人次，货物发送量950万吨，运输收入年均增幅达39%……亚吉铁路六年成就和未来展望发布会暨交钥匙仪式10日在埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴郊区拉布火车站举行。这标志着埃塞俄比亚—吉布提标准轨距铁路公司正式开始主导运营亚吉铁路。

亚吉铁路是非洲首条跨国电气化铁路，西起亚的斯亚贝巴，东至邻国吉布提首都吉布提的港口，全长752公里，由中国铁建下属中土集团和中国中铁下属中铁二局共同承建。

据中国土木埃塞俄比亚工程有限公司统计，自2018年1月1日开通商业运营以来，亚吉铁路共开行旅客列车2500余列、货物列车7700余列，实现商业运输收入总计113亿埃塞俄比亚比尔（约合1.97亿美元）。

这些收获，离不开中方团队的坚守，离不开当地员工的努力。

内比尤·麦拉库今年34岁，2013年大学毕业后加入亚吉铁路建设。他从人力资源助理干起，目前已成为亚吉铁路所有方埃塞俄比亚—吉布提标准轨距铁路公司的人力资源主管之一，负责3000多名埃塞当地员工的管

理和福利发放等工作。

“刚开始这里全是垃圾堆，我们那时的主要工作是清理垃圾、平整土地，并协助当地百姓搬迁。”内比尤指着亚吉铁路始发站拉布车站说。

一大早，记者在车站外的广场看到，不少旅客已排队准备进站。广场外，当地年轻人正迎着朝阳沿路跑步健身。

“现在这边环境美了，基础设施更完善了。”内比尤告诉记者。

2018年亚吉铁路进入商业运营。按照合同，中方企业向业主提供六年的铁路运营维护服务。通过中方对当地员工的系统培训和“传帮带”，当地业主逐步接管铁路运营。

中国铁建董事长戴和根介绍说，中方团队首先立足当地条件，在铁路沿线帮助建设了6个理论培训点和4个集中实操培训点。此外，团队还与西南交通大学、北京交通大学等院校合作，为320多名专业技术人员提供现场培训；派送62名电力机车司机、77名中层管理人员、35名高层经理赴中国进行培训。

授人以鱼，不如授人以渔。六年来，中方累计完成培训认证当地员工2840人，全面完成运营、维保、安全等各专业本地化能力建设，为按时顺利

移交夯实基础。

过硬的能力建设，打造了过硬的本地化团队。2024年1月1日，埃塞俄比亚—吉布提标准轨距铁路公司全面接手亚吉铁路运营，中、埃、吉三国员工用青春和汗水浇灌的亚吉铁路这朵繁荣之花绽放。

对亚的斯亚贝巴车务段中方技术人员王天涛来说，这六年是2000多个与当地同事并肩奋斗的日日夜夜。在这里，他负责包括拉布车站在内的10个车站旅客、货物运输的管理协调，见证了埃塞同事从对铁路一无所知到完全接手火车运营的成长历程。

“刚开始运营时，我负责的车务段有40位中方人员，目前已减少至5位，而当地员工已经从零增加到450人。”王天涛表示，交钥匙仪式后，中方团队主要进行重点巡视和指导监督工作，并将在两年内完全退出。

从拉布车站向南行驶约一个半小时，火车到达阿达玛车站，这里是内比尤的家乡。

“我经常和家人分享在铁路上的工作经历，他们都为我的工作感到骄傲。”内比尤告诉记者，“弟弟四年前也加入亚吉铁路的运营工作，目前在阿达玛车站工作。”

这条铁路不仅为很多当地人提

供了就业，还加强了埃塞俄比亚和吉布提两国的经济交流和人员往来，成为沿线各地经济增长的“加速器”。

“亚吉铁路有力推动了埃塞俄比亚和吉布提两国间的贸易和双边关系，这条铁路将埃塞俄比亚和全世界联系起来，对于促进埃塞经济发展意义重大。”埃塞交通和物流部长阿莱穆·西梅在仪式现场说。

亚吉铁路是落实共建“一带一路”倡议和中非合作论坛约翰内斯堡峰会“十大合作计划”的早期收获。该铁路也被称作埃塞俄比亚的“运输生命线”，在保障民生方面起到重要作用。大量化肥、小麦、钢材通过这条铁路进入埃塞，埃塞生产的咖啡、芝麻、服装等则借助这条通道出海。

据了解，752公里的运输里程，公路运输需要3至7天，亚吉铁路通车后，货运只需20小时，运输成本也只有公路运输成本的三分之二。接下来，中方团队将充分发挥自身技术优势，继续对亚吉铁路现行规范和标准进行归纳和提炼，逐步帮助两国建立健全铁路行业标准。

“在埃塞整整十年，已经习惯这里的生活了。即将离开，虽然会有些伤感，但看到当地员工接手亚吉铁路运维，我们很欣慰。”王天涛说。

