

万里海岸呼唤绿色屏障

沿海防护林体系综述

本报记者曹瑞天、安子页

蜿蜒曲折的海岸，北起辽宁的鸭绿江口，南至广西的北仑河谷，全长18000多公里。沿海195个县占国土2510万公顷，纵贯11个省市区。宛如一串明珠镶嵌在万里海岸。这块仅占国土面积2.6%的弧形黄金地带，生息着全国10%的人口，每年创造上亿元产值。

惩罚悄然袭来

面对波涛起伏的大海和生机勃勃的沿海经济开放区，万里海岸却显得缺乏绿意。这里虽经各地多年努力，造成一些防护林，但总体上横不成带，纵不成带，更兼护理不善，生态环境在日益恶化，大自然的惩罚已经袭来！

目前，这些地区的原始森林几乎破坏殆尽，次生林也在周而复始的乱砍滥伐下残缺不全，荒山秃岭与日俱增。个别地区面临着红沙漠的威胁。植被保护在锐减，水土流失面积近6000万亩，沿海地区林业用地40%以上。由于这块弧形地带海陆交替，气候突变，没有林带防护，平均每年因台风、暴雨、洪涝、风沙、冰雹、低温等自然灾害侵袭造成的直接经济损失近30亿元。

快建绿色屏障

在自然灾害面前，有防护林大不一样。据林业部华东林业调查规划设计院报告，在一些初步形成防护林体系的地区，农作物倒伏率比无林区少70%。水稻增产15%以上，果树落果率减少60%以上。如果沿海地区形成防护林体系，自然灾害程度可减少30%，带来经济效益8.8亿元，木材自供能力可提高1倍以上。

万里海岸建一座绿色屏障，作为国家一项重大生态工程，在今年植树节前后终于付诸实施。工程量达249万公顷的一期工程在本世纪末完成后，整个沿海地区的森林覆盖率可由现在的24.9%增至34.8%。到21世纪的前十年，还将进行第二期工程，继续造林107万公顷。

林业部将沿海防护林体系与举世闻名的“三北”防护林、重振山河的长江中下游水土保持林、波瀾壮阔的平原绿化网并列为本世纪末我国四大林业建设工程。其规模之宏伟，效益之深远，堪与世界上任何巨大的工程相媲美！

挑战来自大洋

沿海防护林体系，其战略意义远不止于林业本身。

近二十年来，亚太国家和地区竞相在各自的海岸设置经济开放地带，像海绵般地充分吮吸着国外的技术和资本，以咄咄逼人的态势进入国际市场。由于这块地区的经济增长率，差不多是世界平均经济增长率的两倍。连美国、苏联也不得不以“太平洋国家”的姿态，迎接“太平洋时代”的到来。

中国作为太平洋国家，理所当然地处于太平洋圈里的重要位置。我国大陆漫长的海岸线是面向世界的窗口，也是走向世界的起跑线，更是改革、开放、搞活的前沿地带。

十年来，在这块黄金海岸上，从深圳、珠海、汕头和厦门四个经济特区的应运而生，到沿海十四个城市和海南岛的相继开放，直到珠江三角洲、长江三角洲和闽南厦漳泉三角地区经济开放区的崛起，如雨后春笋，势不可当。要建设发达的经济开放区，没有良好的生态环境是不可思议的。建设沿海防护林，正是在改善生态环境，治理保护国土资源，为沿海经济发展提供绿色屏障，从而创造吸引外资和技术的良好环境，乃至发展旅游，增进对外交往的百年大计。其经济效益、社会效益和生态效益难以估量。

不怕慢只怕站

宏伟的工程，虽非朝夕可成，但毕竟已经起步，只要造林不止，前景十分可观。

建国以来，国家人民营造农田林网，绿化荒山海岛，已栽种8000多万亩林木，成活林木蓄积量达1亿立方米，中幼林比重高达90%。单位面积蓄积还低于全国平均水平，加上疏伐林木多，林种单调，大部分地区的林业徘徊在70年代基础上。沿海林业进展缓慢，自然有许多教训：——防护林建设长期处于无计划、无投资、无体系状态。——只眼前经济效益，忽视长远综合效益的短期行为普遍存在。许多地方宁愿

新摄影比赛



通霍铁路，全长417公里，是连接通辽发电厂和霍林河煤矿区的纽带。4000名铁路工人在极其艰苦的条件下，奋战在这条运营仅两年多的新线上，维护着铁路安全畅通。他们的事迹，普普通通；他们的精神，光耀照人。

替国分忧进新线

通霍铁路穿越草原、沙地和山岭，由于计划、体制等多方面的原因，边设计、边施工、边临时通车，历时10载，到1986年仍存在许多缺陷，达不到交接标准。沿线许多车站还在电、水、气、通讯、信号不通的“五不通”状态。铁路部的同志算了一笔帐：通霍铁路要初步形成运输能力，至少还得再投资3700万元。

但是，铁路职工中还不乏一本帐。目前国家不可能再给通霍线拨款，如不及时接收过来，维护改造，这条新线很可能成为“烂摊子”。引进国外先进设备，这条霍林河矿区以及通辽发电厂都已相继建成，东北盼电，电厂等，铁路不能投入正常运行，国家为缓解东北工业基地能源紧张局面，耗巨资重点建设的能源基地就无法发挥应有的作用。

平壤，埋怨于事无补。审时度势，铁道部决定1986年12月21日山金线接收通霍铁路。

“军令如山。当年12月27日，通辽铁路分局韩殿阁局长带领首批抽调的400多名干部工人乘临时组成的专列开进新线。

哪里艰苦哪安家

“手拎咸菜，身背干粮袋；吃水用麻袋，开门用脚踹（背冰化水吃，冰冻封门不开）。”职工



张宝华 邓书印

炒豆大伙吃，炸锅是自家的，赔本的买卖谁做？

我做！迎面走来的这位50多岁汉子梁庆增，是河北省玉田县彩亭桥镇农技推广员。他从1974年到现在整整15年，坚持在自家田园和承包地搞种子品比和各种肥料、农药试验。成功了，推广给更多的农民；失败了自行承担。在世俗的眼光里，他做的是一种地地道道的赔本买卖。

好多人不理解他。可是他说：“中国的科学家们研究出那么多粮食新品种，没人试种，无人推广，岂不成了镜中花，水中月了吗？”

春天来了，家家户戶种忙忙。梁庆增一家更忙。人家种地只有一个品种，播一次，可老梁家地就得播11个品种，每个品种并列重播三次，就是33次。瞧，他地头摆着一排坛罐罐，像个摆小摊的。

麦收时节，火辣太阳的直射，突降暴雨的威胁，

庄稼人都拚命割，拚命拉，拚命地打。可老梁一家怎么也不着？他麦子一耷一耷地打，一趟一趟地背，一把一把地摆，还要装满坛罐罐，挂个小牌牌，……

老梁为啥要这样干？这里面还有一段故事。那是他当农技推广员的第二年，他们村种的5000亩“黑玉”玉米种，产量虽高可秸秆过矮，竟便宜了老鼠，老百姓气愤地叫它“耗子乐”。老梁明白了，尽管科学家们每年都研究出许多新品种，但因各地气候和条件不同，必须试种，示范后才能推广。

梁庆增搞的品比试验田，就像一年四季开不败的花，水稻、小麦、玉米、白薯、花生、黄豆等五谷杂粮，他无一不搞，越搞越上劲儿。头些年，他只是默默耕耘，后来出了成果，有了名气，连中国农科院都直接找他联系试验项目。如今他每年要承担两三个项目，十几个种子品比试验任务哩！

1987年夏播季节，当他把试验成功的高产玉米

消化力和生命力

李 青

工业企业遇到原材料涨价、资金短缺等困难和挑战，在诸多不利因素面前，有两种截然不同的态度：一种是苦熬不迭，向上伸手，向消费者伸手；一种是眼睛向内，调整企业的产品结构，深挖潜力。

持第一种态度的，千方百计地请求上级主管部门核减利润承包指标，申请减免税收，或者以“水涨船高”为理由，申请产品随“涨”涨价。会哭的孩子多吃奶，有的也真得手，表面上看起来沾了便宜。但这样的企业内部控制没有什么变化，缺乏承受能力，今后如再遇到其它客观不利因素，继续向上伸手或调高产品价格的话，路子越走越窄，最后只能走投无路，在竞争中败北。

后一种态度在企业自身改造上下功夫，增强自身的承受能力，这是根本的出路。周口味精厂就是这样，在遇到原材料涨价等客观不利因素时，不向上伸手，自力更生进行技术改造，加强内部管理，搞双增双节，产量年年大幅度增长，质量先后获全国食品博览会和十二届世界食品博览会金牌，价格稳定不涨，由于质优价廉，产品供不应求，市场占有率不断扩大，

工厂的生命力也日益旺盛，3年间消化了1130万元增支因素，产值和利税平均每年以54%和88%的速度递增。

今年全国电冰箱市场基本饱和，销售疲软，有些品种滞销积压，而北京雪花电器公司努力增强企业的消化能力，产品质量保持名牌优质，价格低于同类产品，在用户中树立信誉的结果。

周口味精厂和北京雪花电器公司的事例给人以启示。它说明企业的承受力与生命力紧紧连接在一起。如果多数企业，特别是技术实力雄厚、管理潜力很大的大中型企业，都能把大工厂发动起来，努力改善企业内部的生产条件，那就会“柳暗花明又一村”的。凡有承受能力的企业，在质量、价格上一般都具有优势，在竞争中必然淘汰那些技术水平低、消耗高、靠涨价过日子的人，这样就可以腾出一部分原材料、资金和电力，从宏观上看，对调整产品结构，提高社会效益也有好处。



旅游业滑坡浅议

李海瑞

世界许多国家的经济在继续发展，人们收入在增加，有带薪假期在延长，外出旅游，越来越成为人们的生活必需。所以，专家们预测到本世纪末时，全世界旅游业总产值将超过石油业和汽车业而成为世界第一大产业。处于良好的气候中，一般说，任何一个国家的滑坡都只能是暂时现象。

应变已有成套招数

此起彼伏的突发事件，付出了昂贵的代价，换来了丰富的应变经验。

目前国际通用的应变措施有：召开紧急会议，研究对策；成立应变特别小组，采取行动；建立信息反馈系统，消除误解或谣言；借助新闻媒介，确立和传播正面舆论；邀请外国旅

客暂时滑波造成旅游业萧条，固然是坏事，但它还有另一面。

利用时机进行调整

客源暂时滑波造成旅游业萧条，固然是坏事，但它还有另一面。

首先被破除了一帆风顺的思维模式，开始培植居安思危的

思维。

在当今商品经济大潮的冲击下，有人鼓吹“一切向钱看”，“捞不着，是熊包！”通霍线地处老少边穷地区，收入比老钱又不多，他们究竟靠什么稳住队伍，凝聚职工，为国家贡献、奉献？通辽铁路分局党委书记黄世伟认为，干部、党员的身份是以身作则，是最有力的思想工作。党员是通霍精神形成的重要源泉。

在通霍线上哪里有困难，哪里就有党员、干部。在数九寒冬，当分局领导登塔督塔，把一碗碗热稀饭送到职工面前时，人们的心是热的。当陈斯车车务段75名党员带头搬家，扛根小站，安心工作，还订好意思要求离岗？这个车务段第一任段长周吉兴，进线后带领一班人，沿着铁路帮助车站解决工作、生活中的困难。当时周吉兴正患胃病，吞食困难，待他拖着病体走完一个车站后，不幸已是凌晨两晚，病逝时仅51岁。职工们对这位位苦在前、乐在后的同志，说：不尽人意。

如今通霍线面貌大变。工务部门把公里线路全部维修了二遍，排除了隐患；沿线设成龙配套，通讯、信号都用了现代化的设备。列车时速由45公里提高到75公里，年货运量由100多万吨增加到300多万吨。不久前，沈阳铁路局局长李大强到通霍线检查工作，带来了振奋人心的消息：霍林河煤矿1991年产量将达到1000万吨，通辽电厂正在扩建，沿线民族地区也在飞速发展。他要求通霍人做好准备，迎接大运输量的到来。

艰苦创业、艰苦奋斗的通霍人，等的就是这一天！

(新华社本报专稿)

时，切莫掩盖存在已久、又未能及时解决的因素。

近年来，我们的第一客源国日本的市场份额逐年下降，1985至1987年分别占9.6%、8.9%和8.5%，去年下降的幅度继续增大。我另一主要客源市场美国，去年第一次亮起了红灯，减少了4.6%。交通与旅游失衡带来的输客渠道梗阻，旅游管理失误造成的服务质量退化，都使我国在国际旅游市场的声誉下降。

要根治多年积累的顽症，必须彻底和认真地反思、调整、清理、整顿、培训……从根本上优化管理机制，清除行业内的混乱、腐败和不正之风，改善、提高队伍素质；从总体上规划好与交通发展协调同步，把发展速度调整至最佳状态。

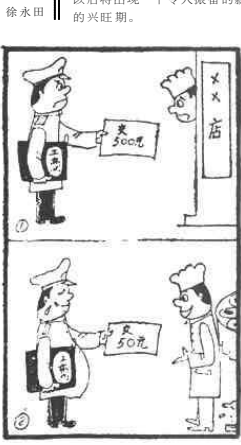
尽管步履维艰，但非如此不足以拯救和重振我国的旅游业。唯有痛下决心，抛却顾虑，以旅游业的前途为重，上下一心，知难而进，脚踏实地地落实各项治本措施，那末，明年逐步复苏，1991年恢复到1988年的水平是有可能的，1992年以后将出现一个令人振奋的新兴旺期。

治本方能复兴

在研究和对付眼前的滑坡

吃掉一个零

徐水田



(原载《北京青年报》)

本报社址：北京朝阳门外金台西路2号 电报挂号3838 邮政编码100733 电话中继线596231 国内统一刊号：CN11—0065 定价每月6元 今日8版 零售每份2角 昨日本报（北京）开印时间：3时30分 印完时间：5时20分 广州印