



绿色发展,动能焕新

周珊珊

天津港保税区,法国液化空气集团天津氢能供应基地注册启动。上海临港新片区,特斯拉储能超级工厂项目落户。江苏昆山,星巴克建起绿色环保咖啡烘焙工厂。中国欧盟商会发布的《中国欧盟商会商业信心调查 2023》显示,95%的受访企业计划在 2050 年前实现在华业务去碳化,46%的企业打算在 2030 年实现碳中和。今年以来,众多绿色低碳项目成为外商在华投资的新方向,折射绿色发展的强劲势头,也为我们观察中国经济打开了一个扇窗。

观察今年经济发展,绿色无疑是一个重要的关键词。截至 10 月底,全国可再生能源发电装机容量再创新高,约占全国发电总装机的一半;1—10 月,新能源汽车产销量同比分别增长 33.9%和 37.8%,市场占有率达到 30.4%;前三季度,以电动载人汽车、锂电池、太阳能电池为代表的“新三样”产品出口,同比增长 41.7%……一串串鲜活数据,彰显今年以来我国绿色低碳发展取得的积极成效,照见发展向“绿”、动能焕新的坚实步伐。

生态环境保护和经济发展不是矛盾对立的关系,而是辩证统一的关系。保护生态环境就是保护生产力,改善生态环境就是发展生产力。习近平总书记指出:“要站在人与自然和谐共生的高度谋划发展,把资源环境承载力作为前提和基础,自觉把经济活动、人的行为限制在自然资源和生态环境能够承受的限度内,在绿色转型中推动发展实现质的有效提升和量的合理增长。”着力构建绿色低碳循环经济体,加快形成科技含量高、资源消耗低、环境污染少的产业结构,经济绿色化程度大幅提高的过程,就会成为发展潜力和后续持续增强的过程。

南京港就是个典型的例子。过去几年,南京港投入大量资金建设码头油气回收装置、油气化工码头管控平台、原油自动工艺改造等项目。环保投入,不仅改善了过去油气刺鼻的环境,也带动南京港连续三年业绩提升——环保设备将污染物回收利用,大大节省了成本;依托新设备开展数字化管理,港口的装卸效率和安全生产水平都有显著提升。相关负责人感慨,环保和安全投入不是“花冤枉钱”而是“物超所值”。这也启示我们,发展要算大账、长远账、整体账、综合账,实现绿色转型的确需要付出巨大努力,但可以塑造发展新动能新优势。

推动各方护绿、降碳、减排,离不开政策引领护航。《温室气体自愿减排交易管理办法(试行)》发布,规范相关交易及活动;《电力现货市场基本规则(试行)》印发,为推动新能源参与电力市场交易提供机制;《绿色低碳先进技术示范工程实施方案》出炉,助力绿色低碳新产业新业态发展……今年以来,我国加快构建有利于绿色低碳发展的政策机制,财政政策不断丰富,货币工具持续完善,能源领域价格改革深化,市场交易更加活跃。继续完善绿色低碳发展政策,强化财税、金融等支持,协同推进降碳、减污、扩绿、增长,加快培育壮大绿色低碳产业,我们将不断开辟新赛道、创造新市场,形成新的经济增长点。

推动经济社会发展绿色化、低碳化,有挑战,也充满机遇。下大功夫,练真功夫,坚定不移走绿色发展道路,以“绿”为底,向“绿”而行,打好法治、市场、科技等政策“组合拳”,我们定能更好抓住机遇,以发展的“含绿量”提升增长的“含金量”,在绿色低碳高质量发展发展的路上行稳致远。

(据新华网)

□ 冷杉

站,载着长龙般的大木头驶出,载着欢乐的人群归来,是山里人最开心的时候。

尤其是冬天,森林小火车每每呼啸着奔驰在林海雪原时,你会立刻想到什么叫威风凛凛。它就像一条长龙出山,遇到桥梁、人行道口、绕山弯路的时候,总是在一声长鸣中“哐当哐当”地驶过,汽笛夹杂着钢轮碾压铁轨的声音,长久地震荡着山谷。

森林小火车有时为了多拉快跑,多挂了几节车皮。上坡的时候必须用两个车头往上拽,那速度,“吭吭哧哧”的像老牛车似的;到了下坡的路段上,制动全都用了也不好使,只能任凭其飞奔,直到冲上了再上坡的路段上,速度才会降下来。好在司机师傅们都经过专门的培训,实践经验丰富,遇到突发情况时也不慌张,避免了许多事故的发生。

在林海里坐着森林小火车飞奔,会让你心旷神怡;森林小火车穿行在林海中的感觉,也会让你非常的惬意。透过车窗,你会感到大森林不是夸张,的确无边无际,那种醉人的绿,时不时地就向你扑过来,让你觉得都来不及躲闪似的,就像老舍在《林海》一文中描写的那样,目之所及,哪里都是绿的。的确是林海。群岭起伏是林海的波浪。多少种绿颜色呀,深的,浅的,明的,暗的,绿得难以形容,绿得无以名之。

不仅如此,森林小火车旁,还会不时地闪过沟谷山川、河流溪涧,太阳在树梢上空照耀着,云雾在松涛碧涛间缠绕着,动物在山坡上张望着,野花在枝头绽放……

可以说,森林小火车是那个年代的林区人,每天生活中一道独特的风景。小说《林海雪原》中,就曾经有过这样的描述:剿匪小分队进驻夹皮沟短短几天,夹皮沟就发生了翻天覆地的变化。这一天,瑞雪初晴,阳光普照,铁路工人李勇奇家门前的树枝上,悬着冰挂,木栅栏门上贴着鲜红的对联,人们欢声笑语,进进出出,呈现出军民团结、喜气洋洋、一派翻身解放的欢腾景象。腊月二十九这天上午,在欢快的汽笛声中,小火车卸下了衣服、粮食和年货,又拉着满载木材的车厢,在乡亲们的欢呼声中,“呼噜呼噜”“哐当哐当”地开走了,乡亲们分衣、分粮、分年货,都处在无限感激的幸福中。这一段绘声绘色的描写,非常切合林区实际。看来,曲波当年创作这部书稿的时候,也注重了手法的写实性。还有,隋海涛在回忆老舍当年命名甘河的一个森铁小站的时候,这样说过:林场的人们,见到森铁的绿皮小火车来了,都像过节一样,全场人几乎倾巢出动。有家里人来接到山外办事、走亲戚回来的;有亲戚来接山外的亲戚亲人送来的急需日用品,比如烟酒糖茶、针头线脑、解放胶鞋,的确良布什么的;没有要接人的人,就一直咧着个大嘴,看一回热闹,或者是帮着熟人扛扛包裹呀,拎拎东西呀;更有甚者,有人竟然乐呵呵地站在那里,欣赏完小火车进站,停车,卸货,接货,下人,走人全过程的同时,又目送着小火车“呼噜呼噜”“哐当哐当”地开走以后,还像个站杆似的杵在那里,意犹未尽的样子。

的确,森林小火车在“大木头”支撑国民经济的年代,林区人曾在敬畏、爱戴的基础上,一方面把它作为精神支柱,另一方面,也都把它作为林区唯一的交通工具,悉心对待,重点呵护,必要时还敢于豁出命去保护它,保护森林小铁路。

那是那一年的夏天,在我年轻时候的工作单位,发生了一件让我惊心动魄并终生难忘的事情。我那时的工作单位,是在大兴安岭某林业局的一个中型养鸡场,位置设置在大山里的一个苗圃所在地,负责供应十几个一线采伐区的鸡产品。我们养鸡设备的购买、更新、维修、鸡饲料的购买、运输、鸡雏的来源、防疫用品的购买运输,鸡产品的销售、约送等,全靠森林小火车,每天赶车成为日常工作中的重要一环,往往忙得不亦乐乎。

那一年正赶上雨天,养鸡场地势低洼,小火车的一段铁路和我们附近的最大一条河——西大河,就在养鸡场墙外,小铁路和养鸡场随时都有可能发生洪灾。

那天天气阴得很沉,乌云滚滚,雷声阵阵。中午的时候,大雨就瓢泼般地浇了下来,一直到晚上,也还没有停下来的意思。这场雨下得很猛、很急、降水量很大,很多,是历年来罕见的,到了天大黑以后方才小了一点儿。夜里,不时有闪电划破夜空,雷声水声满世界的响,西大河卷着巨浪,“哗啦啦”地拍打着养鸡场墙外小铁路外面的防洪堤,也拍打着养鸡场内所有人的心。

出差在外的养鸡场场长,此时打来电话,嘱咐我要密切注视西大河的动向,并做好抗洪抢险的准备。同时,场长还说,局里决定,苗圃和养鸡场全体人员同时立刻上岗,用楞场的木头在防洪堤上打木桩,架设两道二百米长的防洪木桩墙,并说人员和木头等一切,均已安排就绪,明早就有人送到,叫我组织好养鸡场全体人员,好好配合,选好打桩的位置,打桩时一定要盯着打牢,要不惜一切代价保护好养鸡场和小铁路,等等。

摺下电话,我感到责任重大,就带着养鸡场的人,走上了墙外的防洪堤。此时,河水的白光,把土

堤照得通亮。在我眼前,水位迅速上涨,土堤上的面积也在急剧缩小,河水长时间冲刷的土坎,一块块地倒向水中。不好,我大喊:“等不到明早了,快去养鸡场仓库里抱编织袋,拿铁锹。”

我们的人,都向养鸡场仓库跑去。养鸡场的仓库里,退下来的鸡饲料编织袋,堆的像山,一堆铁锹就立在门旁。大家三步并作两步,拿上铁锹,抱着编织袋跑向河岸,往编织袋里装沙土的装沙土,往土堤上扛的扛、搬的搬,一直干到天明。当苗圃的工友们把木头运到土堤上的时候,土堤上的二百米险要地段,均已得到加固。苗圃的工友们也不含糊,立即卸下木头,三下五除二,分别将其砸在了沙袋墙外面的洪水中。

没过多久,大雨又下了起来,一直下到第二天半夜,河里的洪水更加凶猛了。就在此时,苗圃和养鸡场里传出流言,说沟里有好几个地方,都被洪水给淹没了,不少人都带着干粮逃往了山上。我由于胸口疼病犯了,痛得厉害,在炕上躺了一会儿,听到这话,就欠起身子,叫大家不要信那些,守护好我们的养鸡场,小铁路要紧。

大约是在下半夜的两三点钟光景,外面的大雨才停了下来。然而,洪水的轰鸣声更响了,使我无法继续躺下去了。我想忍着剧痛爬起来,去墙外看看土堤。可是,身上一点儿力气也没有。我吃了点药,用手掌支撑起身子,停在炕上喘息着。突然,我听到外面“轰隆隆”一阵巨响,守在土堤上的人这时就嘶力竭地喊叫起来:“不好啦,木桩被洪水给卷走啦!”

可能是喊声过于大了些,不但养鸡场里的人全部听到了,就连苗圃的工友们,也闻着这喊声纷纷跑上了土堤。此时,我不知道自己是哪里来的一股子力气,哆嗦着跳下炕,跌跌撞撞地冲到土堤上。我发现土堤还好,我们夜里搬下的沙袋,还在高出水位一米有余,如果老天爷不再下雨,水位不再上涨,养鸡场和小铁路定会安然无恙。

可是,当我借助巨浪的白光,看到苗圃的工友们,抱着剩下的木桩,艰难地与洪峰抗衡,不时有人被洪水吞没的时候,我的胸口儿忽然一热,似乎是涌出了一口鲜血,接着便眼前一黑,就什么也不知道了。

也不知道过了多久,似乎听到有人哭喊着呼唤我的名字。我微微睁开眼睛,这才看见,自己躺在沙袋上,周围全是人,扫视土堤,土堤上也全都是人。我知道土堤保住了!养鸡场和小铁路也保住了!于是,我强忍住胸口儿的剧痛,脸上露出一丝欣慰的笑容。但当有人告诉我,在与洪水的搏斗中,苗圃有五名工友不幸遇难的时候,我便收起了笑容,泪水顷刻间夺眶而出。

打那以后,我养成了一种习惯,也是一种情结吧,无论春夏秋冬,每逢小火车一声长鸣,“哐当哐当”地从养鸡场墙外呼啸而过时,不管多忙,我都会穆然肃立,目送着那一系列木材或者是一列车林区人,慢慢地消失在林海深处……

此时,我找回思绪,发现车厢里,列车播音员的声音停止不久,便出现了一阵暂时的寂静,只有森林小火车不紧不慢的“哐当、哐当”声。始终匀速行驶的森林小火车,经过一片湿地以后,就突然间慢了下来。这时候,我下意识地擦拭了一下眼睛,向车窗外看去,只见森林小火车,默默地进入了一个用木刻搭建起来的车站内。车站上,一块带有指示性箭头的木牌十分显眼,那上面写着“花园林海观光区”字样。

现在的森林小火车,在“哐当、哐当”的声音里,载着无忧无虑的游客,每天按时进进出出,无惊无险,有一种恬淡的心境。游客在欣赏林海风光的同时,也在潜移默化地提升自己的品位和素养。

森林小火车一路上走走停停,什么樟子松林、林溪水畔、森林牧场等观光景点,都在平静中——掠过,车上没有了过去的那种起伏不定的颠颠簸簸,车窗外的景致,也被人工修饰得接近了美到极致。

不管怎么说,带有林区时代性标志物的森林小火车,由“负重”时的“叱咤风云”、声声怒吼,起步时的“呼噜呼噜”,行驶时的“哐当哐当”、笛声悠扬,变成了出发前的平静等待,出发后的匀速行驶;由担负着木材运输和林区人的交通任务,变成了观光享乐、休闲旅游的载体和工具,实属大森林生态文明建设的明智之举。

莫尔道嘎率先走在了前列,这种举动,必将对林区未来产生积极影响,尤其是在这经济大发展的生态文明建设时期,更具有了超前的现实意义和深远的历史意义。

今天,在莫尔道嘎的大森林里,森林小火车,肩负着责任,顺利地完成了它的这次环行,稳稳地停在了出发前的位置上。我虽然从始至终没有听到它喘着粗气的嘶鸣,但是心里上似乎也得到了了一些安慰,毕竟它自卸下“大木头”以后,又承担起了生态旅游的重任,在经济社会发展中,尤其在林区的生产转型中,成了林区生存发展的重要一员,最起码,我又看到了它存在的价值和拥有的活力。

我相信,若干年以后,随着林区树木的逐渐长大,成熟、增高、增粗,直至成材,森林小火车,说不定还会迎来它万众瞩目的黄金时代呢。到那时,林区人享受到的生活,定然会比现在更加富裕,无比幸福。

站,载着长龙般的大木头驶出,载着欢乐的人群归来,是山里人最开心的时候。

知名作家“看”森工

告别了几天来的雨雾,大森林里难得的晴天,终于出现在了莫尔道嘎的上空。凉风扫去了几个小时的车程中,产生在心头的些许烦闷,汽车终于在预定的时间里,到达了今天的目的地。大家先是齐聚在莫尔道嘎国家森林公园大门前面,合了个影,然后准备去乘坐心心念念的森林小火车。

实际上,森林小火车之于我,并不陌生。上小学的时候看《林海雪原》,就已经有了初步的印象。后来,我工作在东北林区,由于工作性质的关系,几乎天天跟森林小火车打交道。都已经过去这么久了,那种忙忙碌碌赶小火车的情形,依然清晰地留存在我的心坎里,成了我这一生都无法忘却的记忆。因为在当时,我的工作是一家人维持生活的唯一出路。说实话,今天作为生态文学采风团嘉宾之一,来乘坐森林小火车,心情还真有些激动呢。

远远地,就看见森林小火车了,它安安静静地停在那里。看着这情景,我不禁心中有些疑惑,这还是当年林区那喘着粗气、“叱咤风云”的森林小火车吗?当我走近了它,站下来,仔细打量它的外貌时,发现车头、车厢、车尾都很漂亮;环顾四周,车站也很漂亮,车站上的铃铛、站台、信号灯、扳道工也一应俱全,但只是觉得都太新了些,太安静了些,太按部就班了些,完全没有了记忆中的森林小火车和小火车站的那种感觉。

我随着有序的人流,踏上了小火车车厢门口的阶梯。就在我准备向上走的时候,我的手不由自主地抓住了车门一侧的栏杆扶手。曾几何时,我曾无数次地抓握过这个扶手,最危险的一次,是我左手提着一篮子鸡蛋,右手紧握手不放,小火车已经启动加速了,信号员在站台上边跑边大声呼喊:“快下来,快下来,你不要命了咋的!”然而此时我坚决不能下来,我深知,错过了今天这趟车就得明天了,耽误了生意不要紧,影响了工期一钱上伐木工人们的生活供给,那事情可就大了。于是不顾一切,在列车员的协助下,最后终于有惊无险、毫发未伤地挤进了车厢。

往事不堪回首,脚步也不能停留。此刻,走进森林小火车车厢的一刹那,我长长地吁了一口气,然后就安静地坐下来,观察起车厢里面的构造和乘客们的情况来。在我眼里,莫尔道嘎现在的森林小火车,车厢设计得比过去的宽敞、明亮,座位坐着也舒服;车厢两头的服务设施,也设计得整洁适用、大方得体,尤其车厢两侧的窗帘,微绿的颜色,褶皱的式样,捆起来的时候呈半圆的灯伞形,看上去非常的漂亮,并且美感十足。

乘客们的个人素质也都非常不错。即便是俊男靓女们,也都平静地坐在座位上等待着开车。或有看手机的,也是目不转睛、平心静气;或有与邻座的朋友慢声细语的,也都凑近了听话人的耳边,用手挡着声音,尽量不要声音传出去。整个车厢里,基本上没有吵吵闹闹、不管不顾、嘻嘻哈哈的人群,乘车的人数也没有过去那么多,可谓井然有序,当然,用舒服二字都不是以完全概括。

彼时,我送目窗外,只见站台上的信号员手打绿旗,发出三次信号以后,铃声才骤然响起,森林小火车徐徐起步,匀速前行,车厢音响设备里,传送出列车播音员温馨的介绍、柔和的提醒,完全没有了小说《林海雪原》中描绘的那种,小火车发出一声欢乐的长啸,从机车头里喷出一股蒸汽,紧接着又是一声和缓的嘶鸣,然后从烟囱里喷出两大股白烟,等白烟散在天空,回旋成美丽的云朵了,随着一声长鸣,这才“呼噜呼噜”的起步,“哐当哐当”地驶出站台的情景。没有了这些情景,在我看来,心理上似乎少了一些什么,最起码少了些当年“林老大”的牛气和豪迈感,也少了些森林小火车勇于负重的脾气和威风。

然而,后来我才知道,现在的森林小火车,是电动的而不是蒸汽的了,怪不得呢。

想当年,大兴安岭林区的第一条森林铁路,即铺设在阿龙山。为了木材生产的灵活方便,采用的是蒸汽机车,设计的体积和重量,要比正规的火车小得多,轴距只有 0.762 米,比正规铁路宽度窄了近一半儿,依靠烧木头和煤产生的蒸汽,提供动力。一年四季,车上的“大车”“大副”“小烧”,都穿着油渍麻花的衣服,艰苦奋斗,只争朝夕,承担着林区 85%的木材运输任务。

后来,根河、甘河、阿里河等地,也都铺设了森林小铁路,有了森林小火车。森林小火车也由单一的木材车,发展到了客车、客货两用车,包厢包车、事故清障车和扫雪车,等等。林区干部群众和原有居民的吃穿,日常生活用品,都是依靠小火车运木头送往山外换回来的。而且,森林小火车,还是那时山里人唯一的交通工具,沿途经过的各个林场,基本都设有小火车站。小火车每每进站,出



近日,额尔古纳国家级自然保护区管理局科研人员对野生动物频繁出现的重点区域持续开展种群动态监测工作,通过获取红外相机影像资料和观察动物足迹、粪便、采食痕迹,掌握野生动物种群状况,为保护区珍稀野生动物保护、救助和科学研究工作提供依据。

图为科研人员在调取红外相机影像资料。

孙志欣 张晶 摄

互花米草是什么草?

□ 张明祥



要集中分布在上海、江苏、浙江、福建、山东等地。互花米草的入侵,不仅使我滨海湿地本土物种生物量和生物多样性下降,生态平衡遭到破坏,还会造成航道淤淤、滩涂被占等后果。互花米草被列入《中国第一批外来入侵物种名单》和《重点管理外来入侵物种名录》。

治理互花米草,国内外科研人员已探索出物理控制、药剂治理、生物防治等多项措施。物理控制包括覆盖遮阴、刈割、翻耕、火烧、水淹等措施,但费时费力,环境扰动大,且复发率高。药剂治理则指通过施用除草剂来灭除植株,但治理效果受风力、潮汐周期和植株茎叶覆盖的蜡质层等因素影响较大,且会带来环境污染风险。因此,高效、低毒、低残留药剂的选择是药剂治理大规模应用需要突破的难点。而生物防治效果持久,对环境的影响较小,目前有引入天敌、生物替代防治等途径。

目前,我国互花米草治理取得阶段性成效。辽宁、福建、山东、海南等地已完成全域范围内的互花米草清除,全面转入管护和生态修复阶段。为实现对互花米草的有效防治,需要社会公众广泛参与。公众若发现互花米草,可及时向有关部门报告。

(据人民网)

近日,第二次全国互花米草防治工作现场会在山东东营召开,总结交流防治互花米草的成效和经验。互花米草是什么草?为什么要专门召开会议来讨论它的防治?

互花米草隶属禾本科,是多年生丛生草本植物,根系发达,能扎入地下 1 米多深,具有光合作用效率高的特点。互花米草有强大的通气组织,叶具有盐腺,根吸收的盐分大都由盐腺排出,因而耐淹、耐盐能力强。但互花米草耐旱能力差,只能生长在沿海的潮间带。

除了具有较强生长能力,互花米草的繁殖能力也很强。其成熟的种子脱落后可随风飘浪,海潮四处漂游,一旦遇到合适的生长环境,就能生根发芽,通过根茎繁殖迅速扩散。

互花米草的原产地在美洲,20 世纪 70 年代被引入我国,在保滩护堤、促淤造陆、减缓海岸线侵蚀等方面起到一定作用。但由于具有极强的入侵力,互花米草在我国沿海地区不断扩张,种群面积持续增长,主