

对三峡库区建设的几点认识

Thoughts on the Construction of the Reservoir Area of the Three Gorges

陈国阶

(中国科学院成都山地灾害与环境研究所, 研究员 成都 610041)

三峡工程已上马, 移民工作正逐步展开, 三峡库区的建设和前途越来越受到全国人民的关注。如何科学地、实事求是地分析库区的发展条件, 制定正确的发展战略, 是一个值得探讨的问题。近年来由于某些宣传的误导, 使得许多时候对库区的认识十分片面, 这对未来发展十分有害。本文只就若干问题作一分析, 以供社会各界参考。

一、三峡库区的资源评价

多少年来, 一直宣传三峡库区是一个资源十分丰富的区域。实际上, 这是不确切的。三峡库区 20 个县(区)市, 面积约 5.42 万平方公里, 人口约 1 600 万, 分别为海南省的 1.6 倍和 2.3 倍。但除旅游资源具有全国影响(也只是众多著名风景区之一)外, 对国民经济有重大意义和影响国家声誉的关键性资源并不具备。

人均土地资源严重不足, 人口环境容量严重超载, 这已是既成定局。生物资源, 虽然种类多, 但分布零散, 能成规模开发的少。森林覆盖率低, 成材林少, 木材不能自给。目前, 在农业资源中, 较有全国影响的是柑桔, 种植面积约 10 万亩, 但全国大型柑桔基地已很多, 质量也比三峡库区为优, 三峡库区柑桔不可能在全国形成一枝独秀的局面。

矿产资源, 总的情况是矿物种类多, 但真正对国民经济有重大意义的资源少。多年来, 许多人将三峡库区外的矿产储量也算在库区内, 这本身就不科学。但即使将三峡地区(即原拟建三峡省的范围)的矿产资源都包括在内, 也不很乐观。可将对国民经济作用较大的主要矿产资源作一分析:

铁矿, 已探明工业储量 10 亿吨, 主要分布于库区外的长阳县、五峰县, 库区内仅巴东县有一大型矿山, 中小型矿山在库区也不多。加之铁矿品位低, 含磷高, 开发难度大, 至今还难以有大的作为。

煤矿, 整个三峡地区探明的储量为 12.6 亿吨, 库区内储量不到一半, 基本上没有大型矿, 分布分

散, 只适宜中小煤矿(窑)开采, 质量差, 煤层薄, 含硫量高。

石油, 至今未有发现; 天然气探明储量 280 亿立方米, 主要分布于库区外的垫江县, 库区仅长寿县、忠县等有一定储量。

锰矿, 主要分布于远离库区的城口县和秀山县, 探明储量分别为 2 004 万吨和 2 000 万吨, 但交通不便, 即使开发对库区贡献也不大。

铝土矿, 主要分布于库外的南川县, 保有储量 2 093 万吨, 库区仅武隆有分布, 仅约 779 万吨。

硫铁矿, 库区虽有分布但多为小矿, 难以形成工业规模, 目前多为土法开采, 已给环境造成严重危害。

钨矿, 主要分布于库外的城口县, 保有储量 6 787 万吨, 但交通不便, 开发条件差。

汞矿, 主要分布于远离库区的秀山、酉阳, 矿体小而分散, 其开发对库区经济促进不大, 而对库区汞污染危害却很大。

石灰岩, 库区储量确很丰富, 约 11 亿吨, 对发展水泥等建材工业有利, 但对环境的影响也很大, 与风光名胜区的保护矛盾突出。

岩盐, 储量丰富, 保有工业储量 300 亿吨, 主要分布于万县市, 目前已进行较大规模开发, 可成为盐化工业的基础。但盐化工业在川、鄂两省和全国都已有雄厚基础。如何与这些地区竞争, 尚待研究。

磷矿, 为全国大矿之一, 保有储量约 11 亿吨, 主要分布于宜昌市, 可作为我国磷化工业的重要原料基地之一。

水能, 除三峡工程本身外, 库区能开发的大型电站几乎没有, 主要水能分布于库外的清江和乌江上游。清江隔河岩电站, 装机 120 万千瓦, 已开发; 乌江彭水电站, 装机 108 万千瓦, 也拟开发。

其他资源均较零星、分散, 对国民经济可能的贡献均不大。总起来说, 三峡库区人均资源占有量少, 耕地不足, 无石油, 木材短缺, 煤炭质劣不丰, 铁矿品位低, 难开发。可以说, 对国民经济发展有重大

影响的资源,库区都不具优势。

二、三峡库区的发展速度问题

在许多宣传中,为了强调三峡工程的美好前景,往往把三峡库区发展的困难加以淡化,给人们造成一个错觉,好像三峡工程一建设,三峡库区就必然得到空前发展的机遇,三峡库区的面貌就能迅速改观。与此相应,在制定发展战略时,往往忽视将着眼点放在自身长期艰苦开发上,总寄希望于高速发展,短期赶超,缺乏持久战的思想准备和持续发展的战略思考。

实际上,三峡库区作为一个经济基础薄弱,人才、技术、基础设施等投资环境都较差的区域,祈求用什么灵丹妙药,使其能在短期内迅速脱贫,一步跃入发达行列,是不现实的。这里面临着几个基本因素的约束,不是短期内所能改变的。

首先是基础设施,包括城镇体系、港口、公路、航空运输、铁路、通信等都很落后。旧城镇的淹没、搬迁,新城镇的建设、配套成体系运转,没有十年二十年的努力,是不可能达到与现代产业接轨要求的。再以交通来说,目前缺乏贯通全库区东西向的沿江高等级公路、铁路。不改变这种落后的投资环境,对外开放就不可能形成大气候。从目前的进展看,2005年前至多只能建成三斗坪至宜昌,重庆至梁平、万县,重庆至长寿、涪陵的二级公路。万县至宜昌的高等级公路至今尚无人论及。沿江铁路连“纸上谈兵”也不多。因此,能否在2010年建成沿江二级公路,疑难尚多。铁路的建设,即使现在提上日程,也要于2010年前方能贯通(川鄂或川湘),且由于未定因素甚多,实现把握也不大。

其次是库区文盲率高,居民素质低,人才严重缺乏,管理水平低。若不经几十年时间在普及义务教育,建立健全库区人才培养体系上下功夫,也是难以彻底改变的。教育和人才问题是百年大业,需从小学、中学、大学,专业培训等一步一个脚印抓起,不是靠几个口号就能凑效的。现在全国各地各部门都在支援三峡库区,这无疑对库区的发展是一个促进。但是,必须指出,在市场经济条件下,支援也要讲经济效益的,长期无偿,甚至赔本的投入是不可能的,也是不应该的,不可取的。因此,在库区的现实背景下,全国的支援受到两个方面的制约:一是由于投资环境差,愿意来、主动来的投资不会太多。二是即使投资来了,在人才、技术、市场、管理等条件不优越或不具备时投进去,不一定就能见效益,弄不好可能投得越多,亏损得越多。因此,库区建设缺乏资金和投资的效益低相随相伴,是库区短期内难以克服的障碍。

人们不能企望将深圳的速度移到库区来。可以

说,深圳能在较短期间内由一个小渔村、小镇变成全国对外开放的先锋,是由特定的条件造就的。这些“特定条件”三峡库区基本上都不具备。就以全国各地到深圳投资与到三峡投资的心态来说,就很不一样。人们到深圳投资,是有利可图,是去找对外开放窗口,派的是技术尖子、精兵强将,着眼于能与国际市场接轨,与现代市场适应,能形成发展大气候。相反,到三峡库区,并不是因为这里是理想的投资环境,更不是要在这里找对外开放窗口,也不是企求大的效益,而多半是一种道义上的支援,是完成上级下达任务的政府行为。至于区位条件、信息资源条件、人才条件的差异就更难于比拟了。更何况,说到底深圳只是一个几十万人口的城市,而库区则是有1600万人口的广大贫困山区,两者的历史机遇与包袱都是不能比拟的。

强调这些,并不是要给库区的建设泼冷水,搞宿命论,而是真诚希望库区的建设避免主观臆断,一厢情愿,再走一轰而上,大起大落,大折腾的道路。一个区域的强盛,主要靠自身的努力。三峡库区的战略着眼点应该放在长期艰苦奋斗上,放在持久不懈的努力上,放在脚踏实地的持续发展上,而不是放在不切合实际的气势宣传上。

三、关于投资方向

当前各部委、省市对三峡库区采用对口支援的方式,办了各自力所能及的事,对促进库区经济发展,无疑会起到积极作用。有外来支援总比没有好,这是应该肯定的。但三峡库区发展的瓶颈在交通。虽然,地处黄金水道,但因陆上山峦重叠,既无铁路,又无高等级公路,航空业的发展也严重滞后,使得对外开放和流通极为不便,对水运的发展也极不利。可以说,没有陆上现代交通的建设,长江航运的发展也将受到巨大限制。过去人们只看到水运与陆运、航运竞争的一面,没有看到它们相互促进的一面。从一定意义上说,三峡库区的落后,是由交通不便造成的;而交通不便主要是由陆上交通条件差造成的;陆上交通条件差,主要是缺乏铁路和高等级公路造成的;而缺乏高等级公路和铁路的致命点又在于缺乏从重庆贯通库区至宜昌的连西接东的通道。因此,目前全国各地尽可以给库区这种支援,那种支援,但都只能是局部的、战术性的,很难给库区经济带来大的活力。当前库区牟求多引进一些资金,多办一些二、三产业是应该的,但更重要的是尽快着手改变目前的封闭状态,这是更带长远战略意义的举措。

在库区沿江二级公路建设中,至今初步论证的只有库区西端由重庆向东延伸的若干路段和库区东端由宜昌向西延伸的若干路段。万县沿库区至宜

昌出三峡,连接两省的高等级公路尚未立项。铁路建设,除万(县)一达(川)线外,其他连接川鄂两省或川湘两省的穿过库区中部的干线,还未有定论。只要这些高等级公路和铁路不早日提上建设日程并早日与港口建设配套,与航空港建设配套,形成铁路—港口—高等级公路集装箱联运优势,形成水陆空立体交通优势,则库区产业无法有大的发展,城镇也无法有大的发展,库区想走出经济低谷,赶上川鄂和全国水平就难以实现。这些基础设施,对库区前途来说,是命运攸关的。因此,建议各省市、部委对三峡库区的支援,与其零敲碎打,不如集全国资金,合力投资,帮助库区尽早建成现代化的交通体系。可以采取各省、部委、集团、个人入股等办法筹集资金,建成后按效益分成,取得报酬。

四、库区发展的深层次问题

现在,在三峡移民中,考虑如何开荒,如何建梯田、种柑桔的多(当然这是很必要的),但对库区发展深层次的思考少。笔者1991年在北京友谊宾馆参加《长江三峡水利枢纽环境影响报告书》大纲评审时,曾听到有人主张移民安置不必考虑全库区的综合影响与规划,只要考虑有移民任务的乡、镇、村如何落实就行。笔者当即明确表示反对这种观点。事隔数年,是就移民而论移民,还是就发展而论移民两种战略思路的对立并没有消失。现在库区的经济较之前几年确有较大发展,移民的试点也取得一定成绩,很多工作似乎也轰轰烈烈。但是,对于库区长远发展有重大潜在作用的许多深层次问题,仍然极少触及,极少有人过问,更难有望得到较好解决。例如,库区大量文物的搬迁保护需大量投资,谁出

(上接第25页)

量,取得了举世瞩目的成就,为我国在国际政治、军事舞台上赢得相应地位作出了贡献,也成为带动国民经济现代化的高科技行业。面对新形势,为适应市场经济的客观要求,我国航天工业也必须进行深刻变革,需要探求一条新的发展途径,笔者认为在现阶段应主要从以下5个方面努力。

1、从总体上对航天工业体系适当进行重新分类与重组,形成两大体系。其一为航天高科技产业集团,基本上实现以市场主体姿态进入市场;其二为以应用基础研究为目标的事业集团,作为航天工业主要技术支持的基础力量和发展后盾。政府对前者实施指导性松散管理,对后者则进行直接管理。

2、在体制转轨过程中,应从战略高度认同分线的积极意义。逐步实现按现代企业制度来约定和规范民品与“三产”的发展,使其增加活力,具备进入市场的条件。与此同时,形成精干的事业队伍,使研

钱?库区污染日益严重,要搞好库区的水体污染治理,大气污染(特别是酸雨)防治,固体废弃物污染处理等,起码也得几十亿,上百亿元,谁支付?再如上述库区的基础设施建设,至少也得几百亿元方能走出几条“路”子来,谁投资?至于完成“东方日内瓦”这种宏伟计划就更不知资出何方了。

最后再对库区劳动力过剩问题作一分析。现在库区农村劳动力已严重过剩,据估算大约在300~400万人之间,即使按经济理想发展速度,GNP按年增长达12%计算,至2010年时的产业体系也无法提供劳动力充分就业的机会,劳动力过剩的问题仍将长期存在。大量的劳动力过剩,势必引起社会的不安定,也必定会对移民的就地安置带来严重障碍,造成移民与非移民间的矛盾。

劳动力过剩是全国普遍存在的问题,特别是农村工业不发达的西部地区。但三峡库区与其他地区不一样,劳动力过剩数量大,人口集中,在这种背景下,叠加上移民负担,劳动力过剩的问题将更加突出,矛盾将更尖锐。现在对移民问题的许多乐观估计,都忽略了劳动力过剩这个严重的社会问题,不能不使人担忧。移民的成功不只是搬得动,安得下,更重要的是要有移民的发展空间,发展前途,有良好的环境,充分的就业机会,有社会安全保障。这是任重道远的艰巨任务。目前移民工作才刚开始,前途如何,不能过早盲目乐观。

总之,对三峡工程、三峡移民、三峡库区开发的宣传,要客观、要科学、要实事求是。既谈前途,也谈困难;既谈成绩,也谈教训;要注意政治,也要注重科学;要有两点论,要反映不同意见。一边倒,只准说好,不准说忧的宣传导向是不科学的,效果、后果也是不佳的。

(责任编辑 冷远猷)

究院、所目标多重性的矛盾调和。当然,军民分线应该说只是一种手段,而不是目的。从长远意义上说,航天产业队伍是一个整体,没有严格意义上的军民之分。而事业队伍则基本上可称之为“军品研制基础队伍”。

3、从配套改革要求来看,应尽快建立与社会主义市场经济相适应的劳动制度、分配制度与社会保障制度。

4、从科研管理队伍建设来看,应重视人才的培养和使用,使他们德才兼备,能掌握国际上较先进的管理方法,具有较高的战略眼光和为航天事业的坚韧不拔的求实奉献与敬业精神。

5、全面地推行项目管理方法,将项目管理作为一种行业文化来培植。只有这样,才能提高科研计划的水平,才能真正从计划中出效益,从而带动科研单位内部管理制度的建设。

(责任编辑 王宏章)