

三峡工程上马非当务之急

The Three Gorges Project Should Be Delayed

田方 林发棠

(国家计委第一咨询小组理论组)

编者按 本文由田方和林发棠同志执笔,参加讨论的有国家计委第一咨询小组理论组的十四位长期从事计划工作的离休干部:林华、叶锋、庄启东、门晋如、郑戈恒、邵挺军、孙钰、刘晓、田英章、黄德一、陈杰、姜祥亭、田方、林发棠。

近几年来,有关主管部门几乎每年都要催促早上快上三峡工程,尤以今夏为甚,使人们感到三峡工程似乎真的非上马不可。我们作为国家计委一批长期从事计划工作的离休干部,对此深感疑虑和难以理解。

我国由于能源紧缺和运输紧张,严重制约着国民经济的发展,应优先开发丰富的水能资源,这是大家的共识。三峡工程作为一个特大型水利枢纽工程,在有关的重大科技问题得出科学结论和综合国力有充分保证的条件下(比如2000年以后),也是可以兴建的。

目前,三峡工程的许多世所瞩目的重大科技问题,诸如泥沙淤积、生态环境、移民搬迁、诱发地震、滑坡岩崩、国防安全以及五级大型船闸和超世界规模船机设备等等,都还存在很大争议;有关三峡工程的防洪、发电、航运的效益和工程所需巨额投资的经济评估,以及三峡工程在长江全流域(包括上中下游及其支流)、全国能源规划(包括众多的大江大河和水电等)和整个国民经济的生产力合理布局等三个层次的宏观决策中应有的地位和作用等,则更存在严重的分歧。正如姚依林副总理在1989年4月4日人大、政协两会期间的中外记者招待会上所说:“主张建三峡工程的人是有道理的,反对上三峡工程的人也是有道理的,因此这个问题还需要经过详细的论证。我认为,三峡工程在今后五年之内是上不去的。在目前治理整顿期间以及将来‘八五’计划期间,都不会有大规模上三峡工程的计划。”我们认为,这是合乎实际的实事求是的结论。

党的十三届七中全会关于国民经济和社会发展的十年规划和“八五”计划的建议,以及据此所制定的《纲要》,李鹏总理在七届四次人大所作的报告,全面总结和深刻分析了我国40年来在经济建设方面的经验教训,实事求是地制定了以提高经济效益为中心,努力保持国民经济持续、稳定、协调发展等一系列指导方针和总体部署。这些都是正确的。只要按此精神去做,我国社会主义现代化建设就可循序渐进、稳步发展,第二步战略目标的实现也将指日可待。

三峡工程并未列入十年规划和“八五”计划,而有关主管部门却不断要求把三峡工程列入“八五”计划,并正在积极进行施工准备,要求“九五”正式开工。主管部门认为,目前我国经济好转,是上三峡工程的最好时机,并强调:“为了彻底解决长江洪水造成的心腹之患,建三峡水库有其必要性。另一个必要性体现在三峡工程建成后,在能源方面的优越性。此外,对航运发展有利也构成建设三峡工程的必要性。”我们认为,这些论点是不符合实际的。

一、从当前经济形势看,早上快上三峡工程显然不合时宜

经过一年多的治理整顿和深化改革,我国经济形势确有明显好转。但同时,国民经济中存在的深层次的困难,诸如经济效益仍在下降、产品积压更趋严重、产业结构甚难调整、三角债越清越多、财政赤字有增无减、通货膨胀仍难消除等,说明对

当前经济形势不可盲目乐观。对此,李鹏总理在人大所作的报告已作了深刻阐述。他指出:“从历史经验看,经济发展出现大起大落,主要是指导思想上片面追求高速度,建设规模过大,消费基金膨胀,导致国民经济总量不平衡和重大的比例失调。今后十年,要保持国民经济的持续、稳定、协调发展,避免出现大的波折。”他还强调指出:“现在各地区各部门提出要在今后十年和‘八五’期间上的项目,加起来的总规模,已经大大超过资金和物资供应的可能。虽则有些项目从地区或部门的局部来看,是需要上的,其中有的项目也已经过论证,但从全局来看,财力物力就那么大,不能不分别轻重缓急,量力而行,有所取舍”。目前有一批已经上马或已决定上马的水电工程项目,由于资金短缺正处于停工、半停工或缓开工的局面。这足以说明,根据目前我国的综合国力,实属必要的工程项目都难以支持,像三峡这样耗资少则2 000亿元,多则5 000亿元(按动态投资计算),对实现第二步战略目标不起作用的特大工程,如再在“八五”上马,势必挤掉一大批对实现第二步战略目标所必需的基础设施与基础工业项目,或增发通货而导致经济的再次膨胀,这是很不可取的。

二、从长江防洪问题看,要防止等待三峡工程和有了三峡工程就万事大吉的思想

这是周总理在1958年成都会议讨论三峡工程时提出的指导思想,并经会议作出决定的。由于三峡工程的库容量有限,只能控制长江上游特大洪水量1 200多亿立方米的1/5左右,对防御中下游湘、资、沅、澧、清江、汉江、赣江等各大支流的洪水,起不到重要作用。

长江防洪问题确实重要,决不可掉以轻心,但必须实事求是地具体分析长江上中下游洪灾的形成原因及相应的防治对策。主管部门为了争取实现其早上快上三峡工程的主张,一变过去强调的“发电第一”的论点(因为发电效益可以有更多、更好的替代方案),而改为“防洪第一”,声称“其主要任务是解决长江中下游,特别是荆江河段的防洪,对长江中下游防洪起关键作用”等等,无根据地夸大三峡工程在长江防洪中的“不可替代”的“必要性”。众所周知,长江上中下游长达五六千公里,由于其降雨时序不同,历来未曾有过上中下游同时出现洪灾的。据记载:1931年和1954年长江两次特大洪水,武汉、南京长期被淹,但上游四川省并没有发生水灾。这主要是长江中下游各支流流域地区连降暴雨引起的。1935、1980、1983、1988年的长江洪水,主要也是来自中下游支流,上游来的洪水很小。今年所遭受的下

游、中游洪水也是如此。三峡大坝建在宜昌以上,显然起不了宜昌以下诸多大支流的防洪作用。因此在长江防洪问题上,需要认真分析上中下游各河段的洪灾成因,提出治理对策。也即应从长江上中下游和干支流的总体上进行通盘考虑,采取蓄泄结合,以泄为主;治本与治标结合;工程措施与非工程措施结合等综合措施,决不应把长江防洪寄希望于三峡工程的兴建上。三峡工程对荆江和武汉的防洪作用,从历史上看,也是很有限的。比如,主管部门所列举的1870年发生的那种千年一遇的特大洪水和1860年的大洪水,四川省的灾害比1981年严重得多,通过宜昌的洪水流量也远大于1981年,但荆江大堤监利以上并没有溃决。这两次上游的特大洪水,溃决的是南岸的松滋口和藕池口,武汉洪水位都不高。现在荆江大堤已比历史上坚固得多,只要切实进行加固加高,其防洪能力更会有所提高;汉口临江大堤,现在已改造成钢筋水泥墙,更比以前坚固得多。相反,如果修了三峡高坝,像1870年、1981年那样的特大洪水,在高坝拦沙拦洪后,水往后涌,加上泥沙淤积,抬高水位,势必大大加剧四川省的洪灾,使其蒙受更大的损失。如前述,即使建了三峡工程,对中下游的防洪起不了多大作用。象这样一个既不能解决长江中下游防洪,对荆江的防洪作用也有限,反使四川受害,而耗资达数千亿元之巨的超世界规模的三峡工程,在我们今天经济基础还较脆弱的条件下,显然是既非必要,更非当务之急。

长江中下游比较切实可行的防洪措施,应是认真实施1980年所确定的中下游平原防洪方案,抓紧在荆江上段进一步加固加高堤防,并增建一些控制闸和完善分蓄洪区建设,做好分蓄洪区内的安全设施,使整个长江中下游,包括荆江河段,能抵御百年一遇的洪水。这样的防洪标准和我国当前的经济条件,以及和全国七大江河的防洪标准相比,比较合乎实际。

今年淮河流域和太湖流域的洪灾也足以说明河流要进行综合治理的道理。今年淮河流域的总降雨量少于1954年,而受灾面积、人口和损失则远大于1954年,究其原因,据专家们分析,在于没有正确处理“堵”与“疏”的关系,在多年的水利工作中忽视了河道整治,没有疏浚河道与排除行洪障碍,以致支流和两岸面上的水不能畅快流入干流、排入长江,造成严重的内涝。淮河如此,太湖流域也如此。这是很发人深省的。

三、就发电而言,对三峡工程的兴建问题存在两种不同的决策思想

一是“就事论事”,就三峡论三峡,只讲三峡工

程早上快上的“利”和“得”，而不讲其“弊”和“失”。

一是按长江上中游及其主要支流可兴建的众多水电工程，以系统工程的理论进行综合优化和比较，确定三峡工程兴建的时间顺序。

我国可开发的水能资源居世界之首。仅以毗邻三峡的川、滇、黔三省而言，其可开发的水电装机容量达175吉瓦，年发电量达 975×10^9 千瓦小时，都占全国的一半以上。全国规划建设的12个水电能源基地，有7个在西南。三峡工程发电的主要技术经济指标，同西南的五个重点开发河段（金沙江的渡口—宜宾，雅砻江的锦屏—渡口，大渡河的大岗山—铜街子，乌江的洪家渡—彭水，澜沧江的小湾—景洪）相比，或同长江上游及四大支流（金沙江及雅砻江、大渡河、嘉陵江、乌江）相比，或同邻近三峡的金沙江和乌江的三个电站（向家坝、溪落渡和构皮滩）相比，三峡工程的发电作用，特别是防洪、发电、航运等经济、社会、生态综合效益，都是较差的。其每千瓦装机、每千瓦小时所需投资，以及淹地面积、移民搬迁的数量均远高于其他水电能源基地。主要是因为三峡工程的规模过大，建设周期过长，投资过多，淹地移民量过大，而保证出力低，电站调节能力较差。因此，就发电而言，三峡工程的兴建理应摆在其他众多电站之后，晚建比早建好，而不是“早建比晚建好”。

四、就航运而言，则更不是非兴建 三峡高坝不可

长江是横贯我国东、中、西三大经济地带的水运交通大动脉。兴建三峡所带来的航运中断和坝区库区泥沙淤积对通航的不利影响都是至关重要的。如果由于兴建三峡而限制了长江航运，这将影响到整个西南地区以至全国经济的发展，所造成的损失既无法弥补，还将贻害子孙后代，因为我们决不可能另外去挖一条长江。正如周恩来总理在70年代初针对葛洲坝工程所严肃指出的：“长江是一条大河流……如果航运断了那就是大罪，那和黄河不一样，黄河不通航，……第一是航运，航运断了要出大乱子的”。

川江的航运，应根据长江流域经济，特别是大西南的开发对川江航运的需要，逐步进行航道的整治，使之与运输需要相适应。“一五”时期以来，对川江航道进行了初步整治，投资约1亿元，使重庆—宜昌间枯水期的最小水深由2.1米增至2.9米，可行驶由2 000吨级驳船组成的船队，年通过能力超过1 000万吨。据航运管理单位规划，“八五”期间对川江航道再略加整治，投资2~3

亿元（按1986年价格计算，下同），可使其通航能力超过1 500万吨。“九五”期间如进一步进行较大规模的整治，同时相应扩大港口和船队的能力，投资6~7亿元，其通过能力可达3 000万吨。这样，完全可以适应国民经济发展的需要。今后，通过长江上游干流水资源的梯级综合开发，则更有效地改善川江的通航条件，也就不一定要花巨额投资、冒巨大风险去兴建连续五级超世界规模的船闸工程了。

此外，主管部门在宣传中一再强调“大多数专家赞成建设方案”。我们认为，重大科技问题不能以多数少数定论，这是一个常识问题。周总理在1971年、1972年主持研究葛洲坝工程时曾再三指出：“不要排除不同意见”，“总得有对立面，没有对立面危险得很，要有对立面”，要“如履薄冰，如临深渊”。这才是对待三峡工程论证应有的科学态度。

（责任编辑 蔡德诚）

彩图说明

C₆₀碳分子及其“家族”

1985年9月以美国得克萨斯州休斯敦赖斯大学的化学家理查德·斯莫利(Richard E. Smalley)为首的一个研究小组在用大功率激光轰击石墨靶作碳的汽化试验时，发现了一些由偶数碳原子组成的碳分子。最早发现的是由60个碳原子组成的C₆₀，其后又发现了C₇₀。现在已知，碳分子有一个庞大的家族。包括，C₃₂、C₄₄、C₅₀、C₅₈、C₆₀、C₇₀、C₂₄₀、C₅₄₀、C₉₆₀……等。

最早发现的C₆₀碳分子的结构类似美国建筑设计师设计的一种圆顶建筑结构（由五角形和六角形拼接而成），该设计师叫巴克明斯特·富勒(Buckminster Fuller)，所以斯莫利等化学家把这种碳分子命名为“富勒氏球”(Fullerenes)或“布基球”(Buckyball)。C₆₀还能生成各种各种化合物。

封2彩图上为“富勒氏球”家族。图中，1为“绒毛球”或C₆₀H₆₀，是一种完全氢化的C₆₀，巴克明斯特富勒氏化合物；2为“小兔球”，或C₆₀(OsO₄)，由伯克利加利福尼亚大学的乔尔·M·霍金斯(Joel M. Hawkins)领导的小组人工合成的；3为“铂芒刺球”(Platinum-Burr Ball)，{[(C₂H₅)₃P]₂Pt}₆C₆₀，由杜邦公司中心的研究和开发部的保罗·J·费根(Paul J. Fagan)和约瑟夫·C·卡拉布雷西(Joseph C. Calabrese)开发出的，为了简化，图中省去了C₂H₅络化物的结构。