

# 青山终于打赢矿山！ 石灰石矿全面退出攀枝花苏铁保护区

文 寇敏芳

4月的攀枝花,阳光灿烂。西区一片缓缓的山坡上,被称为“植物活化石”的攀枝花苏铁正茁壮生长。

曾经,攀枝花苏铁因为矿山开采遭遇巨大的生存隐患。近日,好消息传来,攀枝花苏铁国家级自然保护区(以下简称“苏铁保护区”)内的矿山已经完全退出并通过四川省省级整改验收。这也意味着四川省334宗涉自然保护区的矿权整改全部完成。

“矿业权的退出,每一个案例都很艰难。”省自然资源厅相关负责人表示,四川省涉及保护区矿业权点多面广数量大,矿业权退出,背后实际上是经济利益向生态利益让路。

334宗案例,都是“绿水青山”与矿山的“争夺战”,“绿水青山”成为最终赢家。矿山是如何给青山让路的? 矿山退出后,企业又将何去何从? 以攀枝花为调查样本,记者走进苏铁保护区。

## 一场长达30多年的“拉锯战”

先有矿,再建保护区;矿山是合法开采,苏保区也有保护任务

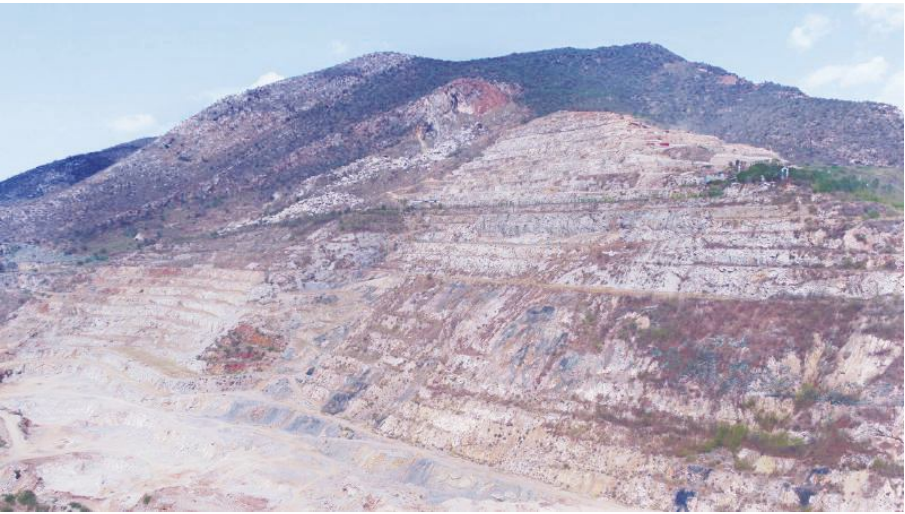
苏铁保护区依山而建,登山步梯蜿蜒而上,攀枝花苏铁就在路的两旁静静生长。山下,是攀钢石灰石矿所在地。退出以前,山脊裸露,采矿场的废石倾倒于此,灰尘四散。在苏保区管理机构负责人的办公桌上,摆着一本工作日志,本子上密密麻麻记录着保护区的工作动态。过去十多年里,保护区没少和攀钢扯皮。有时候是因为开矿用的炸药太猛,有时候是因为矿山扬尘……

苏保区内的石灰石矿隶属攀钢集团矿业有限公司,于1970年建成投产,按生产规模120万吨/年计算,石灰石矿尚可开采30年左右;苏铁保护区则成立于1983年,于1996年晋升为国家级自然保护区。“石灰石采场已征用的土地,大部分都在苏保区红线范围内。”攀枝花市自然资源和规划局相关负责人说。

先有矿,再建保护区——这种情况在此次四川省退出的涉保护区矿业权中比较普遍。“很多都是上世纪八、九十年代划定的保护区,当时操作不规范,造成了一批历史遗留问题。”省自然资源厅相关负责人介绍。“其实,我们两家都有难处。”苏保区管理局相关负责人叹了一口气。“矿山是合法开采的,保护区也有保护任务,谁都没错,但是谁也不会让步。”



● 矿山退出后,环境治理展开,攀枝花苏铁国家级自然保护区所在的山坡重新披上“绿装”。



● 曾经,这里是石灰石采矿场,山脊裸露,开采活动对周围生长的攀枝花苏铁造成威胁。

保护区自成立以来的30多年间,和矿山的争地从没停止。位于保护区南部边界的科普实验区与石灰石矿采矿区相接,历史上这一区域曾是野生攀枝花苏铁分布最密集、群落典型性最强的区域,上世纪七十年代已因石灰石矿采矿被完全破坏。

## 一道选生态还是选利益的选择题

矿山退出,矿场损失预计过亿元,但裸露的山脊已出现了绿色

“拉锯战”持续到2017年。随着环保督查力度加大,“绿水青山就是金山银山”的观念渐入人心,石灰石矿开始退出。当年5月,攀钢

停止了石灰石矿采场1267米水平以上开采活动,并于当年投入530万元,完成采场作业区生态恢复治理72亩。

苏保区随即也发生了明显变化:叶子上的灰尘变少了,曾经裸露的山脊出现了星星点点的绿色,悦耳的鸟鸣取代了机器的轰鸣……

另一边,攀钢正经历着焦灼的考验。石灰石矿矿长许华奎介绍,石灰石矿生产的熔剂石灰岩,是攀钢高炉冶金生产必不可少的辅助原料,每年一半以上用料都由石灰石矿供给。停产后,距离攀钢100公里采购半径内的熔剂用石灰石生产能力,暂不能满足攀钢需求,而替代矿山需要6年建设周期,短时间内无法满足原料供应。

石灰石矿副矿长程惠壮算了一笔账,矿山退出之后,矿场损失预计过亿元。一道生态利益与经济效益的选择题摆在面前,攀钢做出了选择:2018年10月26日,攀钢石灰石矿采场全面停止开采作业、全部退出苏保区。当天,程惠壮凝望着采场上的复垦花木,和昔日朝夕相处的采场作了告别。

苏铁保护区内的采矿场,从此成为历史。

## 一次从矿山变青山的新生

矿山复绿,投入资金近亿元;过去挖山开矿,如今封山育林

矿山退出后,攀钢制定了石灰石矿生态恢复治理总体方案,按项目实施时限和资金来源,将苏保区石灰石矿生态修复项目划分成3个项目,属地政府负责工期最紧的采场底部修复,保护区负责景观效果要求最高的顶部修复,面积最大的采场中部和采场外围的生态修复由企业负责。

2019年10月20日,采矿场按期完成了石灰石采场、排土场的生态恢复工作,并于近日通过验收。目前,石灰石矿山修复已投入资金接近1亿元,对矿区杂草、死树等进行了清除,并种植了适合当地气候、环境的绿植,建成162千瓦光伏提水灌溉工程,抽水260万立方米,建立了覆盖整个修复区的绿化浇灌系统,复绿面积超过2500亩,相当于200多个标准足球场。“矿山复绿后,苏铁保护区与人类活动区域的物理间隔拉大了,对保育工作更加有利。”苏保区管理机构负责人说。

攀枝花市自然资源和规划局相关负责人介绍,目前攀钢集团矿业有限公司、苏铁国家级自然保护区管理局、西区人民政府分别成立植被恢复管护领导小组并建立长效管护机制,将筹集资金用于植被恢复后期日常管护,确保3年后栽种树木成活率达到90%以上。

秉承“谁污染谁治理”的原则,矿山退出后,程惠壮当起了“治理长”。过去挖山开矿,如今封山育林,角色的转变折射出当地发展的转变。

“在保证石灰石采场按期退出苏保区的同时,努力将对生产的影响降到最低。”程惠壮说,虽然“断腕”很痛,但是也为石灰石矿转型发展提供了契机。如今,停止开采的石灰石矿一方面通过扩大采购半径、推进战略协作等措施满足矿产品生产。另一方面,将通过调整生产工艺、加强高炉竖窑生产管控,提高石灰石矿产品适应性等方式优化产品结构,走绿色发展、高质量发展之路。

## 抱团出海 四川成立 医药企业进出口联盟

4月3日上午,四川省医药企业进出口联盟成立大会在成都举行。四川外贸集团、四川科伦药业、新津事丰医疗、迈克生物、老肯医疗、天田医疗、中国进出口银行四川分行7家企业作为发起人,共同在联盟协议上签字,标志着“四川省医药企业进出口联盟”正式成立。

该联盟由骨干医疗生产企业会同专业外贸公司、金融单位、外贸服务团队等各类优势企业跨行业构成。联盟下设医疗防护用品、消杀用品、检测诊断、医疗设备、中西医药品、外贸综合服务6个互助小组。

据了解,联盟将秉持以产业为纽带、以效益为核心、以信誉为保障、以质量为前提,以市场信息互换为方式的宗旨,加强行业自律,维护行业声誉,强化互帮互助,共同抱团出海,促进四川省医药产业稳定发展,不断提升四川医药企业的知名度、美誉度和影响力,共同承担起携手应对疫情、守护人类健康安全的行业责任,树立起“四川医药”在国际社会的良好形象。

四川省商务厅副厅长于滨认为,成立四川省医药企业进出口联盟,是深化疫情防控国际合作、共同应对全球公共卫生危机的使命担当,对于奠定四川医药产品国际市场地位,共同打造四川医药高质量品牌具有重要意义。

据悉,为积极支持医药行业和外贸经贸企业发展,四川省商务厅会同省药监局、成都海关等省级有关部门,在全省范围开展“支持外贸企业联合行动”,建立了10个省级部门联动的“四川省推动医药产品进出口跨部门协调机制”,抓好“金融支持外贸企业稳增长”、“强化法律援助支持外贸企业联合行动”等专项工作,协调处理医药企业进出口过程中遇到的困难和问题,并在提升通关便利化、参加国际展会、申请国际认证等方面予以大力支持。

(罗之鹰)

## 今年四川计划生产工业 饲料1000万吨以上

2020年,四川省明确6000万头生猪出栏任务。4月10日,记者从省农业农村厅了解到,今年四川省计划生产工业饲料1000万吨以上。

2019年四川省共生产1036.6万吨工业饲料,消耗粮食主要为玉米和豆粕,其中玉米525.8万吨,豆粕181.6万吨。这意味着,今年千万吨以上的工业饲料,同样需要几百万吨粮食。

“作为粮食加工大省,四川每天用于饲料等行业粮食4万多吨。”省农业农村厅相关负责人透露,目前四川省有库存近千万吨,未来4个月内将陆续迎来小春和大春粮食收获,储备粮、增产粮有保障。

此外,今年四川省积极开展饲料企业“点对点”对接,切实解决玉米、豆粕等大宗饲料原料紧张问题;鼓励支持省内粮油企业扩大产能,加大豆粕生产供应;推动各地粮库与饲料企业紧密对接,争取政策性玉米投放饲料企业。

3月底,全省工业饲料加工企业已恢复至正常水平,可以保障养殖业所需饲料。

千万吨以上工业饲料所消耗粮食,会否造成城乡居民口粮紧张?“这是一个误区,必须予以澄清。”省农业农村厅粮油处相关负责人强调,粮食加工转化,提高粮食附加值,非但不会影响安全,反而在保障安全。

如何理解?上述负责人举例,粮食加工转化后,仍然是口粮的有效组成部分,比如加工成饲料用于生猪养殖等,最终的产品是猪肉,还是人的粮食,只是形态不一样。“粮食转化加工,其实是满足人们日益增长的多样化的食品需求,推动人们从‘吃得饱’到‘吃得好’的转变”。

(侯冲)

## 四川积极应对疫情冲击 和行业深度调整 力争今年生产新能源汽车 3.5万辆

加快推动新能源与智能汽车产业发展,四川今年要做什么?近日,四川经济和信息化厅等部门开出任务清单和具体目标:积极应对疫情冲击和行业深度调整,今年全省力争实现新能源汽车生产3.5万辆,同比增长10%,新能源汽车累计推广应用达12万辆。

从具体任务上看,动力电池特别是氢燃料电池、智能网联汽车等核心技术和关键零部件攻关等仍是重要方向。

加强顶层设计,系统支持新能源与智能汽车产业发展。四川省今年将重点以氢燃料电池汽车为突破口推动全省氢能产业发展,并研究相关配套办法推动智能网联汽车。

搭建技术创新平台。重点推动中国信息通信研究院在川建立车联网创新中心、西门子在川建设氢能研究中心、宁德时代在川设立动力电池研发中心。支持东方电气创建长寿燃料电池四川省重点实验室等。

针对新冠肺炎疫情造成的整车企业零部件供应不足,四川将有针对性地开展整车和零部件企业对接招商活动,围绕成都中嘉沃尔沃、四川一汽丰田、成都高原、南充吉利、宜宾凯翼等重点整车企业,推动其配套体系开放式、本地化发展,提升本地配套率。(朱雪黎)

## 德阳163家企业被纳入正面清单 这5类企业免除现场执法检查

4月7日,记者从四川德阳市生态环境局获悉,为积极支持相关行业企业复工复产,更加有力支撑保障疫情防控和促进经济社会平稳健康发展,该局出台《德阳市生态环境监督执法正面清单(第一批)》,分类推行非现场执法检查。据悉,监督执法正面清单的实施原则上截至2020年9月底,根据形势需要可适当延长。

截至目前,德阳市共有163家企业纳入正面清单,按区域:旌阳40家,广汉44家,罗江11家,中江15家,什邡12家,绵竹41家;按类别:疫情防控急需的医疗卫生、物资生产企业15家,民生保障重点行业企业41家,污染小、吸

纳就业能力强的行业企业78家,重大工程项目2家,重点领域企业14家,其他已经安装在线监控的企业13家。

在这些正面清单中,免除5类企业现场执法检查,包括生产口罩、防护服等防疫物资的企业,供应水、电、气的保障民生的企业,污染少、吸纳就业能力强的企业,重大工程项目以及先进装备制造制造业类企业。这些企业除信访举报核实以外,一般不进行现场执法检查。同时,减少1类企业的现场检查,主要是已经安装在线监控并与生态环境部门联网、稳定达标、环境信用良好、一年内无环境违法记录的

重点监管企业,可以减少开展现场检查。可不将其作为“双随机、一公开”重点监管对象。

据悉,“双随机、一公开”,即在监管过程中随机抽取检查对象,随机选派执法检查人员,抽查情况及查处结果及时向社会公开。目前,德阳市“双随机、一公开”覆盖企业已经达到1700多家。

“企业免于现场执法检查,并不简单等于‘不管不问’,执法部门仍可以通过线上交流等多种方式开展对企业的监督、管理和服务。”德阳市生态环境局相关负责人表示,在实施监督执法正面清单同时,还将全面落实



● 3月27日,从成都开行的一列中欧班列开始与重庆共同使用“成渝”标识,这标志着在成渝地区双城经济圈建设的背景下,中欧班列开启了融合发展的进程。

白桂斌 摄(视觉四川)

列运行中首创了安智贸试点,通过提前报关,优先审单,优先办理货物查验和放行手续等,最大限度保证了货物的快速通关。成都则通过推出一单制、集拼集运等创新举措,降低成本,实现了班列的高效运输。

为抢占发展先机,双方也曾曾在开行量和市场资源等方面暗自较劲、你追我赶。

“过去双方没有形成整体效应,现在需要形成‘1+1>2’的局面。”渝新欧公司副总经理白仁毅认为,重庆和成都合力推动中欧班列发展,未来将通过信息共享、模式共建、规则共定、仓位共享、线路互补、场站共用等,全面提升中欧班列(成渝)市场化运营水平,提高海外议价和应对能力。

成都国际铁路班列有限公司总经理陈泽

军认为,尽管两地运输的产品很相似,比如中欧班列(成都)运输的产品有戴尔、联想、TCL、沃尔沃等,中欧班列(重庆)运输的产品为惠普、长安汽车等,但产品品牌不同,货物发送到境外后的去向也不同。双方融合发展后,将进一步顺畅成都和重庆之间的多式联运网络,实现海外网络共享,建立利益共享机制。组织货源后,企业也可以先算一笔经济账,看哪条线路更快更省钱。

## 错位互补 20个层面展开深入合作

以中欧班列(成渝)融合发展为契机,成

“双随机、一公开”制度,大力推进差异化的环境监管,对守法意识强、管理规范、记录良好的企业减少监管频次,做到无事不扰。

此外,还将适度调整行政处罚的方式,对受疫情影响,违法行为轻微并及时纠正且未造成环境危害后果的,可以依法不予处罚,督促尽快整改。对因疫情而未按时完成整改的,可以酌情延长整改期限。对群众反映强烈、损害群众利益的,对偷排偷放、主观恶意排污的,对监测数据弄虚作假和严重污染环境、构成环境污染犯罪的,加强与司法机关联动,加大惩处力度,维护群众健康和环境安全。

(周鸿)

渝两地围绕铁路物流枢纽建设,全方位展开合作。

2月28日,成都国际铁路港与重庆万州港共建东西向的水铁多式联运网络,成都港投集团与万州港口集团签订合作协议,将依托万州港打造成国际班列最便捷的东向出海口。

3月16日,重庆国际物流枢纽园区管委会与成都市青白江区国际铁路港管委会、青白江海关达成意向,将以“推动成渝地区双城经济圈”建设为指引,在通道口岸、产业招商、开放创新、机制协同等四方面开展多项合作。

3月27日,中欧班列(成渝)开行之际,《成都市青白江区国际铁路港管理委员会重庆国际物流枢纽园区管理委员会战略合作框架协议》签订同步在重庆沙坪坝举行。成渝两大铁路港战略共振、行动同频的融合发展自此正式揭幕。

根据协议,双方将在四大领域20个层面展开深入的合作。“通道口岸互联”方面,共同推动班列、口岸高质量运行;“产业招商互补”方面,促进沿线地区经贸联动;“开放创新共享”方面,积极探索陆上贸易规则;“机制协同互促”方面,加强体制、人员、文化互融互鉴等。

合作,共赢。双方铁路港相关负责人表示,两大铁路港的深度融合,将在中西部地区形成一个跨境班列至少年发5000列的内陆开放极,将极大提升成渝双城经济圈的对外开放水平,为随后衍生的一系列产业构想和城市发展夯实基础。

(陈碧红)