

长江经济带形成中的部门推动

秦尊文

(湖北省社会科学院,湖北 武汉 430077; 2.长江大学 长江经济带发展研究院,湖北 荆州 434023)

摘要:长江经济带正式上升为国家战略之前,国家负责长江流域相关管理工作的水利部门、交通部门为“黄金水道”的形成和流域经济社会发展发挥职能作用,气象、旅游、文化等部门也高度重视长江流域的发展,也为国家长江经济带的形成发挥了积极的促进作用。

关键词:长江经济带;长江流域综合规划;长江航运;长江文化旅游

分类号:F129 **文献标识码:**A **文章编号:**1673-1395(2018)05-0048-06

长江经济带的形成,既有理论界的前期呼吁,也有实际工作部门的推动;既有湖北、安徽、江苏、上海等省市地方政府的积极作为,也有国家水利、交通等部门的长期努力。笔者主要介绍长江经济带正式上升为国家战略之前,各相关部门从流域综合规划与实施、长江航运、长江文化旅游等方面所做的基础性工作。这些工作,为国家长江经济带的形成起到了重要的促进作用。

一、水利部门的长江流域综合规划及实施

(一)长江流域综合规划历程

新中国成立后,党中央、国务院非常关心长江的治理开发。1954年长江发生特大洪水后,中央即责成长江水利委员会(1956~1988年改称“长江流域规划办公室”)负责编制长江流域规划。在国务院和周恩来总理的领导和关怀下,在苏联专家的帮助下,在国家各部门的共同努力和流域内各省市的大力支持下,《长江流域综合利用规划要点报告》于1959年正式完成并提交。在时隔24年之后的1983年国家又启动了修订补充工作,经有关部门和省市共同努力,按照任务书分工进行编撰,并几经修改,终于在1990年由国务院批准了《长江流域综合规划简要报告》。

1998年、1999年长江连续两次大洪水之后,尤其是进入新世纪以来,长江流域社会经济发展发生了很大变化,资源环境和社会问题日趋突出,特别是水环境污染严重,湖泊、湿地大量萎缩,水资源过度开发,部分河流断流严重,流域生态遭到破坏。有鉴于此,2004年6月,一批院士专家联合提议尽快修订长江流域综合规划,引起国务院领导和有关部门高度重视。2007年1月,正式启动新一轮长江流域综合规划修编工作。当年8月,水利部批复了《长江流域综合规划修编任务书》。之后,由长江水利委员会具体负责的修编工作全面铺开。历时3年,几经修改补充,2010年5月水利部正式向国务院有关部委和有关省、自治区、直辖市人民政府提交文本,征求意见。2011年12月,长江水利委员会形成了《长江流域综合规划(2012~2030年)》报批稿,配合水利部进行了国务院部际协调工作,于2012年12月上报获得国务院批复,从而使长江在全国七大流域中首个通过国务院审批的流域综合规划。

(二)三峡工程在长江流域规划和建设中的地位

1953年,毛泽东主席提出在三峡修建水库的设想,希望取得“毕其功于一役”的效果。1955年12月,周恩来总理在北京主持会议,正式提出三峡水利枢纽工程是长江流域规划的主体,并肯定其“对上可以调蓄、对下可以补偿”的独特作用。

收稿日期:2018-07-09

基金项目:中央宣传部马克思主义理论研究和建设工程重大项目(2015MZD041);湖北省社会科学基金重点项目(ZD20155WT008)

作者简介:秦尊文(1961-),男,湖北荆门人,研究员,博士生导师,主要从事区域经济、城市经济研究。

1958年3月,中共中央成都会议上通过了《关于三峡水利枢纽和长江流域规划的意见》。1959年5月,在武汉对三峡水利枢纽初步设计要点报告进行了审查,一致通过选址宜昌三斗坪,经过讨论后同意大坝按正常蓄水位200米设计。但后来由于种种原因,三峡水利枢纽工程并没有开工建设,而是决定先行建设葛洲坝水利枢纽工程,以便为规模更大的三峡水利枢纽工程积累经验。1970年12月30日,葛洲坝工程开工。1981年1月4日,葛洲坝工程大江胜利截流,同年12月二江电站一、二机组正式投产。1989年底,葛洲坝工程全面竣工,通过国家验收。

1989年,长江委重新编制了《长江三峡水利枢纽可行性研究报告》,作出了“建比不建好,早建比晚建有利”的结论。报告推荐“一级开发,一次建成,分期蓄水,连续移民”建设方案,确定坝高为185米,蓄水位为175米。鉴于事关千年大计,当时的中央主要领导人决定提交全国人民代表大会审议。1992年4月3日召开的七届全国人大第五次会议通过了《关于兴建长江三峡工程的决议》。这表明,经过41年从设想、研究到规划、设计的漫长历程,三峡工程终于进入了实施阶段。

1994年12月14日,在宜昌三斗坪举行的三峡工程开工典礼上,国务院总理李鹏宣布正式开工。1996年11月下旬,正式启动三峡工程大江截流系统工程。1997年11月8日,三峡工程实现大江截流。经过5年的建设,长江三峡临时船闸1998年5月1日正式通航。2002年9月1日,三峡工程永久船闸开始进行有水调试。10月26日,三峡二期大坝全长1.6公里都已达到海拔185米设计坝顶高程,全线封顶。2003年6月1日,拥有双线5级梯级船闸、工程规模居世界之盛的三峡大坝正式下闸蓄水。同年6月16日,三峡船闸开始试通航。同年7月10日,装机容量70万千瓦的2号机组提前20天实现并网发电,这是三峡工程第一台发电机组。2004年7月8日,三峡船闸已经通过正式通航验收。2006年5月20日,三峡大坝全线到顶185米高程,举世瞩目的世界第一水坝宣告完工。

(三) 三峡水利枢纽具有巨大的综合效益

社会上有些人士指责三峡工程得不偿失,甚至认为在此建一个特大型水电站还不如分散在上游地区建设多个大中型水电站来替代。实际上,三峡水利枢纽从名称就可以看出,其首要功能是水利、是防洪。新中国建立前,长江洪水时常泛滥。据史料记

载,从公元前206年至1949年的2155年间,大的洪涝灾害就发生了1029次,几乎每两年就有一次。1870年长江特大洪水,主要受灾地区为四川、湖北、湖南、江西等省,造成人民生命财产重大损失,严重程度为数百年所罕见。1931年长江特大洪水,江汉平原、洞庭湖区、鄱阳湖区、太湖区大部被淹,湘、鄂、赣、浙、皖、苏、鲁、豫8省合计受灾人口5127万,占当时人口的1/4,其中死亡约40万人。1935年长江特大洪水造成湘、鄂、赣、皖4省152个县市受灾,受灾人口1000余万,其中死亡14.2万人。新中国成立后,国家加强长江防洪治理,但仍然受到洪水威胁。1954年长江中下游地区遭受严重洪水,湘、鄂、赣、皖、苏5省123个县市受灾,受灾人口1888万人,其中死亡3.3万人。1981年长江上游发生特大洪水,四川省138个县市受灾,造成1369人死亡。1991年长江中下游发生大洪水,损失最大的是安徽和江苏两省。据当时统计,安徽省受灾人口达4800多万人,占全省总人口近70%,因灾死亡267人;江苏省受灾人口达4200多万人,占全省总人口的62%,因灾死亡164人,无家可归的灾民达200万人。1998年发生长江全流域性大洪水,尽管党中央、国务院举全国之力抗灾,仍然淹没面积32.1万公顷,因灾死亡1320人。而长江三峡大坝建成后,经三峡水库调蓄,可有效地控制长江上游洪水,使长江变成温顺的龙,不再泛滥。即使遇到类似于1870年型特大洪水,通过一系列分蓄洪工程调度的配合,可以有效防止荆江河段两岸发生干堤溃决的毁灭性灾害,能减轻对武汉大都市的洪水威胁。

三峡水利枢纽工程第二功能才是发电。机组布置在三峡大坝的后侧,共安装32台70万千瓦水轮发电机组,总装机容量2250万千瓦。三峡电站是世界上规模最大的水电站,远远超过位居世界第二的巴西伊泰普水电站。自2003年起,因电煤价格飙升,出现了严重的电力供应紧张局面。恰在这个时点上,三峡机组从当年7月起陆续有机组投产发电,有效地缓解了长江中下游地区和珠三角地区的能源紧张问题。

三峡水利枢纽工程第三功能是航运。由三峡水利枢纽建成而形成的三峡水库,全长600余公里,平均宽度1.1公里,正常蓄水位为175米,水库面积1084平方公里,总库容量为393亿立方米。三峡水库的形成,实现了毛泽东“高峡出平湖”的愿望,万吨级船队可直达重庆港。并且使长江中下游枯水季航运条件也得到较大的改善。

此外,三峡水利枢纽工程还有旅游、养殖、生态等多种功能。

综合来看,水利部门前期对长江流域的综合规划,对长江水患的治理、水资源的开发,为长江经济带的形成提供基础性的支撑。

二、交通部门长江航运建设、管理与发展

长江,是我国唯一的贯穿东中西三大地带的水路运输大通道。国家交通运输部极为重视长江航运,在武汉专门设有长江航务管理局(行政单位)、长江航道局(事业单位)、中国长航集团(特大型国有企业)等。而国家推出长江经济带战略,依托的就是长江“黄金水道”。因此,这些交通部门专门机构为“黄金水道”所作的重大贡献,为长江经济带的形成提供了坚实而可靠的依托。

(一)长江航务管理局的职能及其发挥

1984年1月1日,经国务院批准的《交通部关于长江航运体制改革方案》正式公布实行。在行政管理体制改革方面,实行集中统一领导,在原长江航运管理局的基础上组建长江航务管理局,为交通部派出机构。根据政企分开、港航分管的原则,长江航务管理局对云南水富——上海长江口2838公里长江干线航运行使政府行业管理职能;在运输管理体制方面,整合交通部所属长江航运企业成立长江轮船总公司,下设若干轮船分公司;在港口管理体制方面,打破过去“大一统”格局,干线重点港口由交通部和所在城市政府双重领导、以交通部为主,其余港站交地方管理,业务上由长江航务管理局领导。

长江航务管理局致力于推进长江航道治理和现代化管理。一是抓好长江航道治理。2003年,为充分发挥长江“黄金水道”作用,交通运输部提出了“深下游、畅中游、延上游”的9字方针。2009年,长江航务管理局提出了“深下游、畅中游、延上游、通支流”12字方针,意图就是在建设好干线航道的基础上带动支流航道发展,实现干支通畅、江海直达、水陆联运。在长江下游,2005年完成了长江口深水航道治理二期工程,实施了长江口深水航道向上延伸工程,实现了10米深水航道延伸到南京、5万吨级海轮可乘潮直达南京的目标;在长江中游,通过疏浚与整治相结合,特别是黄荆江的持续治理,通航条件得到显著改善;在长江上游,由于三峡水库的形成以及历次的航道整治,早已“天堑变通途”。二是着力

提升装备现代化和信息化水平。如在长江全线推广航标电气化,在航道管理中逐步引进先进的电子测绘设备。三是水上通信保障航行安全。经过多年建设,长江通信建成了船岸通信网、长途传输网、电话交换网、电视电话会议网、移动应急通信、船舶自动识别系统(AIS)。长江通信网作为长江航运安全和信息化的基础设施,逐步形成了专用性、国际性、公益性、时限性特点。四是加强长江引航服务。从1983年5月7日巴拿马籍“日本商人”轮经引航首航至张家港算起,到国家推出“长江经济带”战略的30年间,长江引航引领船舶艘次56万余艘,总吨51亿,净吨27.8亿,引领里程9874万公里。1997年以来,引领服务由长江引航中心提供,该中心服务范围上至云南水富,下至上海宝山,里程全长2830余公里。随着引领服务水平的提高,为助推长江外向型经济发展发挥的作用越来越大。五是加强航运人才培养。重点加快综合运输和现代物流等方面的人才培养步伐,有力地推动长江航运建设、管理和发展^[1]。

同时,进一步加快推进港口建设和发展。一是加强外贸深水码头建设。长江港口外贸码头建设从下游向中游逐步展开。到1980年代中期,南通、张家港、镇江、南京4港先后建成具有一定规模的深水港区。南通港发展为江海联运的中转枢纽港,成为初步现代化的对外贸易港;张家港发展成为长江下游重要的江海联运中转港、外贸运输港和上海港的分流港;南京港成为长江最大的货运枢纽港和重要的对外贸易港;武汉港成为内联腹地、外通海洋的内河最大贸易口岸之一。二是发展能源运输建设。能源运输在长江流域经济和整个国民经济中占有重要地位,长江能源港口分原油中转港与煤炭转运港两大类,南京港是中国4大油港之一,南京(浦口)、芜湖(裕溪口)、武汉(杨泗庙)、枝城被称为长江4大煤港。三是全面建设干线港口。改革开放以来,长江干线港口兴建、扩建了一批客货码头设施,相继建成大宗货物(如磷矿石、钢铁、金属矿石、黄沙等)专用码头、散装货码头或综合码头等,并建成一批仓库、货场等配套设施。四是采用先进的港机设备。目前,长江干线港口已基本实现机械化,先进港机设备的采用及管理水平的提升,大大促进了港口及所在地区的对外开放。长江干线25个主要港口中,已有20个港口成为对外籍船舶开放的一类口岸^[2]。

(二)长江航道局的职能及其发挥

长江航道局是业务上归长江航务管理局管辖的

正厅局级公益性事业单位,从事长江航道维护、管理、整治、疏浚、测量及海事打捞、修造船、科研设计及教育培训等工作。长江航道局设有宜宾、泸州、重庆、宜昌、武汉、南京 6 个航道局和重庆、宜昌、武汉、南京 4 个航道工程局及 1 个救助打捞局。现有职工 1.1 万余人。其中中高级技术人员近 2000 名。长江航道局也是 1986 年建设部首批审批发证的道路工程一级施工企业。拥有港口与航道工程总承包一级、市政公用工程总承包一级施工资质和甲级测绘许可证,并于 2003 年 6 月通过了 ISO9001 质量管理体系认证。全局拥有多种类型配套齐全的工作(程)船舶 600 多艘、陆地施工设备 500 台套。拥有固定资产约 40 亿元。具有年水下炸礁 200 万立方米、年疏浚 1.2 亿立方米、年测绘 10 万换算平方千米的能力。

航道被称为“航运之母”。长江航道局将通过能力和服务方式的现代化作为航道建设的重中之重,常抓不懈。长江航道局维护着从四川宜宾至江苏浏河口干线航道,同时还维护着海轮航道、缓流航道、进港航道、小轮航道以及部分支流航道,维护总里程达 4158.9 公里。长江航道局对长江航道大力整治和建设,成效比较显著。20 世纪 90 年代后期,航道部门先后成功整治了严重碍航的界牌、碾子湾、张家洲南港等著名浅水道,实施了长江航道清淤应急工程、马当河段沉船打捞工程和南浏段、三峡库区航路改革等。进入 21 世纪后,又陆续开展张南、碾子湾、陆溪口、罗湖洲、马当、东流、太子矶、马家咀、周天、武穴等 10 余项航道整治工程,库区复建、测量一期、船舶建造及其他航道基础设施建设也硕果累累。通过大规模的整治建设,长江航道的面貌得到极大的改善。上游航道共治各类滩险 150 余处,零星清障 115 处。重庆至宜宾的航道水深除少数浅滩因水毁和回淤等原因水深 1.8 米外,绝大部分河段航道水深已达 2.7 米。重庆至宜昌的航道尺度已达到 $2.9 \times 60 \times 750$ (米)。为了适应沿江经济发展和船舶大型化趋势,先后实施了南浏段、芜南段、坝忠段、丰忠段航路改革航道配套建设工程,打造了近 1000 公里的“水上快速通道”。

(三)中国长航集团的发展与演变

中国长航集团是世界内河最大的航运企业,其历史可追溯至 1872 年成立的招商局和 1925 年组建的民生轮船公司。140 多年来,中国长航集团秉承“自强求富”和“实业报国”的理念,积极为国家电力、石化、汽车、钢铁、建材等重要行业提供原材料及产

成品运输服务。目前,中国长航集团已经形成了江海联运核心竞争能力,是中国唯一能够实现长江、沿海、远洋全程航运物流服务的大型航运企业集团,动力规模达到 1100 万载重吨,拥有世界一流、中国第一的 30 万吨级油轮船队和长江上最大的豪华游轮船队。2009 年,国务院批准中国长航集团与中国外运集团合并,重组为中国外运长航集团有限公司(后又与招商局集团重组)。

长航集团大力倡导“绿色航运。低碳航运”的发展理念,依靠自主创新与产学研结合,积极开发和新建了一批技术领先、符合节能环保要求的新船型。长航集团充分发挥所属科研机构和船舶节能检测服务机构的功能,持续开展以节能减排、低碳运输为主攻方向的创新工作。淘汰了大批高能耗的老旧驳船和大马力推轮,一批能效低的集装箱船和商品车滚装船等,实现了运力增长与节能减排、环境保护的协调发展。以 2011 年为例,长航集团运输生产综合燃油单耗下降到 2.09 千克/千吨千米,与 2008 年同期 3.55 千克/千吨千米相比较,综合燃油单耗下降了 41%,三年累计节约燃油消耗量 21 万吨,减少二氧化碳排放量 65.56 万吨,减少氮氧化物排放量 504 吨,减少硫氧化物排放量 12.6 万吨。

在新建船舶方面,长航前移节能关口,从源头抓好技术论证和优化,确保 EEDI(船舶能效设计指数)处于先进水平。围绕降耗增效和新能源利用创新方面,先后开展了超浅吃水肥大江海直达换代船型研究,内河船用无刷双馈轴带发电机研究等绿色航运研究项目。在交通运输部公布的全国节能典型示范项目中,由中国长航自主研发的“适应库区变化建立川江流域航运新模式”“内河船舶优化编队技术的推广应用”“库区游船机桨匹配和运行参数优化研究”“节能型 325TEU 集装箱船研究与应用”等 4 个项目名列其中。自主研发的内河船用无刷双馈轴带发电机,处于世界领先水平,相关成果获得了国家发明专利。实船数据表明,应用内河船用无刷双馈轴带发电机,能够带来 4%左右的节能效果。

长航集团积极推进“汽化长江”绿色航运创新工程。其主要做法是:一是实现长江现有船舶的双燃料改造,即在基本不改变原船柴油机结构基础上,通过外挂方式加装一套 LNG 混燃系统、LNG 储存气化系统、安保系统,使原来以柴油为燃料的长江船舶改造成为 LNG—柴油双燃料动力船舶,从而实现船舶动力以 LNG 清洁能源为主;二是在长江沿线规划建设 LNG 燃料采购、储存、运输、供应一体化的

物流与供应网络;三是通过合同能源管理等方式帮助船东完成船舶双燃料改造。长航集团与中国石油天然气集团公司、中国石油化工集团公司、中国海洋石油总公司和中国三江航天集团等有关企业,就加快实施“气化长江”绿色航运创新工程进行战略合作,先期按照国际通行的“合同能源管理”模式共同完成百船改造计划,共同建设长江沿线 LNG 加注站和储运设施,共同制订标准推进国内双燃料船改造工作,真正实现以“节能减排、降本增效”为抓手,推进企业经济发展方式的转变,以实际行动推动实现长江航运绿色发展。

三、其他部门对长江流域的重视及工作推进

2009年12月,中国气象局在武汉组建长江流域气象中心。该中心由在武汉的华中区域气象中心总牵头,主要承担长江流域气象信息汇集和气象服务两大职能。气象服务范围覆盖四川、重庆、贵州、湖南、江西、安徽、江苏、浙江等12个省、直辖市。长江流域气象中心主任由中国气象局副局长兼任,副主任由湖北省气象局局长担任。

长江流域气象中心成立后,重点做了以下工作:一是建立长江流域实时气象资料共享平台。不断加强流域气象机构的组织协调,提供科学高效的数据管理平台,提高数据资料的利用率。二是加强长江流域气象服务能力建设。依托中尺度数值预报模式加强水文气象耦合关键技术研究,不断完善水文气象预报业务;依托流域加密气象观测站、卫星、雷达等多种探测资料,加快建立和完善流域定量降水估测业务;采用遥感技术和多种检测诊断技术相结合,研发流域旱涝诊断模型,建立和完善流域旱涝监测评估业务;开展大气环流、海洋热状态与流域旱涝趋势关系的机理研究,建立数值气候模式产品解释应用平台。以开展中小河流域洪和地质灾害风险预警业务为契机,加快推进流域气象预报预警业务的建设,提高流域洪涝灾害预报和流域旱涝趋势预测水平,为有关方面防洪抗旱调度提供更充足的时间。三是积极探索和完善流域气象服务的组织形式及合作机制。建立完善水文与气象、省市及部门间的合作和信息共享机制,真正实现共建、共享、共用。特别是与长江水利委员会、长江三峡集团的战略合作成效明显。每年汛期,长江流域气象中心与长江三峡集团举行联合会商,关注汛情发展和三峡水库防洪调度。长江流域气象中心滚动更新流域预报,为

三峡水库优化调度和长江防汛做好服务。长江流域气象中心的气象服务具有较强针对性、敏感性和及时性,受到了长江水利委员会、长江三峡集团等部门和湖北等省的高度评价。

(二)旅游部门着力推进长江旅游

中国长江航运集团既是长江航运的龙头企业,也是最早开发长江旅游的“领头羊”。1978年与外资合作经营长江上第一艘豪华旅游轮“昆仑”号,开长江三峡旅游之先河。1990年,中国长江航运集团正式组建成立长江轮船海外旅游总公司,逐渐形成长江最大的豪华游轮公司、国际旅行社。总部设在武汉,在重庆、上海、深圳、北京、香港及德国、英国等地设有分公司或办事机构。长江海外拥有员工2000余人,固定资产10亿元人民币。拥有长江天使、蓝鲸、神州、长江公主、长江明珠、长江之星等14艘豪华旅游船。其中超豪华五星级豪华旅游船3艘——长江天使、蓝鲸、神州号,四星级游船3艘——长江明珠、长江公主、长江之星号,准四星级游船8艘——国宾1号、2号、3号、5号、6号、7号、8号、9号。总客位数2200个,年接待能力为15万人次。同时,长江海外在长江沿线的重庆、丰都、巫山、秭归、宜昌、武汉等主要旅游景点均拥有自己的旅游专用码头,拥有50余台豪华旅游巴士及轿车的旅游车队,拥有一座三星级酒店——武汉长海大酒店。长江海外还拥有一只专业的导游队伍。主要配备有英、德、法、日、韩、粤语等语种齐全、素质较高的专业导游队伍。

长江旅游以三峡为核心逐步拓展。2009年7月26日,首条长江中下游旅游航线在上海宝山吴淞口开航,首航抵达安徽池州港,标志着长江中下游客运航线以全新的旅游航线形式首次复航。它采取“夜行日游、车船衔接”的方式,承载旅客游览沿线等旅游名胜,被称为“水上流动度假村”。

2009年12月以水上旅游与城市水平为主题的首届城市旅游上海发展论坛上,长江三角洲城市的旅游企业签订了发展战略协议。2010年9月,以长江旅游合作、创新、发展为主题的2010年中国上海水上旅游发展论坛上,长江沿线旅游城市的港航旅游企业通过了《长江旅游发展宣言》,在长江旅游品牌塑造、长江旅游资源和产品整合、长江旅游信息交流与一体化发展等多个方面达成了共识,为长江流域城市水上旅游业新一轮的发展提供了良好的开端。2011年5月13日,上海市水上旅游促进中心、上海市旅游会展推广中心、上海市船东协会、上海长

江轮船公司、中国船东协会长江分会、南通港口协会、重庆市水陆运输协会客运分会、安庆市港口管理局、宁波市港航管理局、舟山市圣岛文化旅游公司等单位,联合发起建立长三角及长江沿线城市促进水上旅游联席会议,联合向长江沿线城市的水上旅游社会组织和港航旅游企业发出倡议,促进区域水上旅游发展形成常态化、长效化工作机制,加强水上旅游的沟通、交流、协作。联手开发规划研究和产品开发,创新经营理念和营销手段倡议和打造水上旅游精品,开展水上与陆上旅游全方位的联动,共同把长江打造成为世界著名的水上黄金旅游带^[3]。

(三)长江流域文化交流合作的不断推进

在 2013 年底国家正式出台长江经济带战略以前,在长江流域举行的跨区域文化合作主要有江苏张家港市举办的长江文化艺术节、长江航务管理局支持的《中华长江文化大系》编撰工作等。

1. 长江文化艺术节连续举办多年

经批准,江苏省苏州市于 1986 年 9 月撤销沙洲县,设立张家港市。张家港市区位优势,位于上海大都市圈范围,与上海经济社会联系十分紧密;经济实力雄厚,连续多年位居全国百强县前茅;历史久远,拥有 11 处新石器时代遗址,其中南沙东山村遗址的出土文物是长江下游最早的古文化遗址。

为整合长江流域的文化资源,弘扬灿烂的长江文化、构筑沿江城市联动对话的平台,促进长江流域经济文化的共同发展与共同繁荣,国家文化部、中国文联于 2004 年积极指导张家港市举办首届“长江文化艺术节”,并促进将其纳入“长江流域文化资源的整合、共享和利用”这一综合性的公益文化建设工程予以大力推进。此后,张家港市每年投入专项资金 1000 万元以上固定在 11 月举办,精心打造“长江文化”系列品牌。长江流域的 12 个省、自治区、直辖市均派员参加活动。其长江流域戏剧艺术节和长江流域民族民间艺术节每年轮替举办,即两大主题活动分别每两年一次、错年举办。艺术节以“颂长江”为项目载体,连续举办了“写长江”“画长江”“唱长江”“摄长江”“看长江”“赞长江”“说长江”“咏长江”等系列主题活动,还成立了长江流域地方戏剧发展联盟,并多次召开研讨会。

2.《中华长江文化大系》丛书陆续推出^[4]

为挖掘、发扬光大长江文化,在长江航务管理局的支持下,来自武汉大学、华中师范大学、湖北省社会科学院、清华大学、南京大学及美国哈佛大学、英国剑桥大学等海内外院校及科研机构的 200 多位专家学者参与编写《中华长江文化大系》。1997 年以来,《中华长江文化大系》丛书受到国内众多文化专家、学者的重视,国学大师季羨林先生和我国知名长江文化、楚文化专家张正明先生生前分别为丛书作序。该丛书由长江文化编纂委员会编纂,为国家“十二五”重点图书出版项目。丛书编纂时间长达 10 年。

2013 年 4 月首先推出 6 卷,于次年全部出齐,共 16 编 128 卷,计 5000 万字。该丛书属国家级大百科历史文化重点出版工程,立足大长江、大流域、大文化,按照文化百科全书整体设计编撰。内容涉及长江流域所有省市自治区,分为青藏文化区、云贵文化区、巴蜀文化区、荆湘文化区、赣皖文化区、吴越文化区、沪上文化区 7 个部分,内容包括神话传说、音乐歌舞、戏剧曲艺、竞技赛巧、美术雕刻、陶瓷漆器、医药保健、民俗节庆等方面。

该丛书首次全面反映了 5000 年来长江流域的人文地理、风土人情、自然风光,填补了长江流域文化史的空白。丛书对长江文化的系统研究,有助于改变黄河文化“单一中心论”,充分证明长江文化与黄河文化一样也是中华文化的重要组成部分,这十分有利于长江经济带形成广泛的文化认同,增强建设长江经济带的凝聚力和软实力。

参考文献:

- [1]杨守华,王穆.长江引航 30 年引领外轮 56 万余艘次,助推沿江外向型经济发展[EB/OL].<http://native.cnr.cn>,2013-05-06.
- [2]黄强.万里长江凯歌扬,长江航运 60 年发展纪实[J].中国水运 2009(12).
- [3]曾刚,曹贤忠.上海与长江经济带一体化发展研究[J].中国发展 2015(4).
- [4]夏静,张晶.《中华长江文化大系》首发[N].光明日报,2014-11-19(2).

责任编辑 吴爱军 E-mail:Wajun800@126.com