

# 共生视角下中国大运河经济的新发展

## ——基于苏伊士运河的堵塞问题

赵靓, 田德新

(扬州大学大运河研究院外国语学院, 江苏扬州 225009)

**摘要:** 中国大运河是我国经济文化发展的重要枢纽, 连接了沿线各城市的交流和运输, 以水运航道推动我国现代经济建设和对外文化输出。基于运河资源发展起来的航运产业、文旅产业等都是运河经济的重要组成部分, 有着巨大的发展潜力。但随着国际形势和国内经济的变幻起伏, 中国大运河的发展变得举步维艰。今年苏伊士运河的航运堵塞引发热议, 人们转而对焦于我国大运河发展的困境, 规划中国大运河未来发展的新格局。本文通过共生理论, 以苏伊士运河堵塞问题为切入点, 阐释运河与经济发展共生的新条件, 提出我国大运河经济发展的新路径, 优化大运河资源的开发, 防范航运危机, 以便更好地推动我国的社会经济和人文经济的建设。

**关键词:** 大运河经济; 共生理论; 航运管理

**中图分类号:** [U6-9]   **文献标识码:** A   **文章编号:** 1006—7973 (2022) 05—0018—03

### 1 引言

我国航运经济的历史由来已久, 公元前 400 年的京杭大运河算是我国航运的开端<sup>[1]</sup>。航运有其独有的优势, 譬如低廉的运费、庞大的货运数量和四通八达的航道。因此, 便宜快捷的商品航运方式, 在人们心中具有举足轻重的地位。不止在古代, 如今航运仍是现代化运输综合体系的重要组成部分, 承担着连接内陆、沿海城市和海外地区的运输责任。航运相比于其他运输方式, 有较为突出的成本优势, 更利于区域经济的高效发展。

据报道, 2021 年 3 月 23 日, “天赐号” 巨型货轮堵塞苏伊士运河造成了不可估计的经济损失。同年 4 月 6 日意大利邮轮因引擎故障使其再次停航, 欧洲航线持续受损, 造成运输压力, 这引发了大家的热切关注和讨论<sup>[2]</sup>。众所周知, 苏伊士运河是亚非之间的黄金水道。数据显示在全球海运物流中, 约 15% 的货船要经过苏伊士运河。据不完全估算, 苏伊士运河堵塞令全球贸易每周至少损失 60 亿美元至 100 亿美元<sup>[3]</sup>。仅仅一艘货船的堵塞就引发了巨大的经济变动, 可见航道与经济是共存相依的。

随着科技的发展, 人们更倾向于利用火车、汽车、航空等运输方式, 航运经济已从龙头跌落, 我们需要加快步伐寻找运河经济的新出路, 而苏伊士运河堵塞问题正是给我国大运河发展提供新视角的好契机。鉴于此, 本文在共生理论指导下, 探讨运河资源的开发利用, 为

解决当代航运发展的困境, 并推动中国大运河经济新发展提供参考。

### 2 共生视角下的大运河经济

#### 2.1 共生理论下大运河资源的开发和发展

共生是指通过某种机制的运作, 不同属性的各单元或连接或抑制, 最终达成连续性共存发展的状态。袁纯清<sup>[4]</sup>指出共生理论中包含共生单元、共生模式和共生环境三大基本要素, 共生单元是其中生产与交换能量的基本单位, 其能量传输和转换的媒介称为共生界面。共生模式是共生单元相互融合的方式, 共生环境是除去共生单元, 给予共生模式发挥作用的外在条件。共生理论源于生物学, 但早已应用到社会学、建筑学等多个领域。在此理论框架下, 航运经济、大运河经济和文旅产业是三个独立的共生单元, 同时大运河资源不仅是产生能量的共生单元, 也是信息传输、文化交流等种种功能的媒介。

#### 2.2 航运经济的发展

航运产业是航运经济重要的组成部分, 其发展包括内河航运和海洋航运。作为最古老的运输方式之一, 内河航运连接了国内的内陆腹地与沿海地区。内河航运的建设是依靠河流进行修建, 因而在其运输的过程中, 对环境的影响可以降到最低, 所以航运发展有利于建设节约型经济, 促进社会环境的友好发展 [5]。海洋航运则

是“建设海洋强国”中不可或缺的重要环节之一。

在新形势的影响下，尤其在新冠病毒仍然肆虐全球的时候，世界各国对航运发展的要求更加重视。积极通过航运扩大国家间合作，促进航运及自身旅游产业和文化产业的发展。据统计，航运经济的规模效率近几年呈现下降趋势，在综合运输体系中地位不断下降，需要对其产业进行结构优化，以适应我国蓬勃发展的现代化经济建设。

京杭大运河是世界最大的运河，也是中国南北水运的大动脉和航运经济运营的枢纽。它担负着长三角地区大宗物资的转运重任及北煤南运的战略任务，对长三角地区的经济社会发展作用重大。沿线穿过多个城市，以京杭运河江苏段来看，有8个城市。据此纽带，地域间经济高速发展，形成了特有的运河经济带。水运以低廉的运价适应于大批量的物资运输，即使在总体经济中占比下降，但在立体化的交通运输和经济发展中仍占有一席之地。以扬州为例，政府为运河经济的发展利用构建了强大的共生环境。据《中国水运报》资料表明：未来五年，扬州将实现水运方面的重大突破，重金投资23亿元，与前五年相比增长328%，旨在构建“江河联动、优势互补”的区域港口群，完善“一港三区”的功能布局<sup>[6]</sup>。同时，大运河强大的抗洪排涝能力，一定程度上降低了农业在自然灾害中所受的影响。充分利用运河资源，发挥水运优势，对运河沿岸城市的经济发展十分重要。

### 2.3 文旅产业的发展

王云<sup>[7]</sup>指出运河沿岸的城市推动了大运河文化的形成和发展。邗沟文化、水利文化、漕运文化等诸多物质文化遗产由其孕育而生，与水密切相关的寺庙遗迹、水工遗存及运河故道广泛分布。大运河作为文化交流的传输者，也带来了异域文化，传播了天主教思想。发达的商业贸易让集聚的商人建立了商业活动会馆，这给予了流动性文化传播的空间<sup>[8]</sup>。如今，扬州中国大运河博物馆的建立，世界运河城市论坛的召开等一系列运河相关活动，创造了良好的发展环境，既刺激了大运河的文旅产业，也完善了文化遗产保护工作，加强了各国运河文化间跨越空间和时间的交流。

运河资源也带动着旅游业的蓬勃发展，大运河沿线

城市旅游产业的规模和质量都居于全国前列，产业雄厚的基础更有利于文化和旅游产业的融合。以江苏省为例，2019年，沿线旅游人数超过40亿人次，旅游总收入超过5万亿元。游客满意度综合指数也稳定保持在“满意水平”。2020年虽受疫情影响，但随着情势的缓和，游客消费金额和消费笔数都呈现增长趋势<sup>[9]</sup>。潘宝明<sup>[10]</sup>指出运河旅游资源需要整合性开发，从发展基础、优势及政策各方面入手，打造特色化的润扬旅游区，从而在众多旅游区中脱颖而出。邹新梅<sup>[11]</sup>通过分析航运产业的发展趋势，标明扩大国家间合作可以促进航运及其旅游产业的发展。可见，未来大运河文化和旅游市场潜力无穷。

综上，可得到共生理论下的中国大运河经济发展关系，如图1所示。

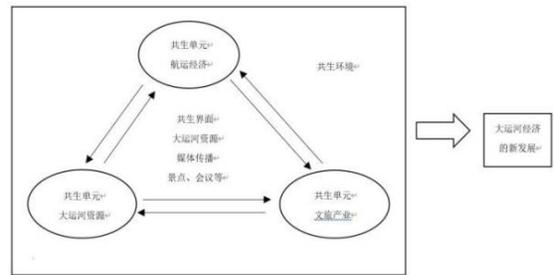


图1 基于共生理论的中国大运河发展格局

## 3 对扬州运河治理的启示

### 3.1 共生单元——优化产业结构，完善运河经济

航运经济可以促进城市运河经济带的打造，但当前其潜力内涵挖掘不足。扬州一向以旅游经济闻名，但此次疫情期间，旅游业受到重创，这表明我们必须加快优化其他产业链，强化新的经济增长点。第一，建立系统化的信息检测系统，实时计算运河航道和来往船只的数据。苏伊士运河连续的堵塞问题说明了通航条件的重要性，与来往船只共享数据能增强通航能力。第二，对航道堵塞做好预警防备工作，及时启动应急预案，降低损耗。第三，借助运河资源发展优势产业，促进区域间合作，形成跨地区的经济区域和重点产业带，加大技术型产业的生产，联通国际市场。《文旅消费白皮书》指出，2019-2020年“夜经济”这一关键词成为位居第二位的江苏省报道词汇。巧用资源优势，将夜游大运河打造成旅游新亮点<sup>[9]</sup>。

### 3.2 共生界面——利用新兴传媒，建立文创品牌

如今新媒体的信息传播具有广泛性和大众化，传播速度快捷迅速，文旅产业可充分借助新媒体扩大宣传。扬州“世界运河之都”的称号相较于其它名片来说，并没有其突出的知名度。通过网络社交平台，诸如微博、小红书、抖音等等，扩大宣传力度。不再着力于传统自然景观，而更应该同人文知识相结合，配以现代科技，打造文创项目，发展衍生产品，将运河旅游品牌化，增强游客身临其境的参与感。以扬州新建成的大运河博物馆来看，网络媒体及社交达人对全息互动投影，数字化技术及裸眼 5D 等场景进行重点介绍，打通大运河和文旅产业的共生界面，使运河这张城市名片有了新的热度，吸引了人们的眼球，成为新晋网红旅游景点。

### 3.3 共生环境——主导政府政策，营造活跃氛围

政府要发挥市场配置中的领导作用，大力支持水运产业，发布新型航运船只型号的文件，尤其对大型船只的货物载量、油耗量、吃水深度等进行严格要求。同时加大资金的投入，积极引入新型科学技术实现航运的标准化和规范化建设。此外，省政府办公厅已经印发了《关于促进文化和旅游消费若干措施》，以大运河国家文化公园为牵引，提升了人们的文化消费水平。因此，需要出台更多文旅产业方面的法律法规，规范旅游市场，培养跨学科专业性人才，营造正向积极的共生环境。

## 4 总结

大运河在各国经济文化交流中的作用是功不可没的，但随着国际局势的发展，跨产业融合式发展是中国大运河新发展的必经之路。如今的疫情减缓了各国际往来，文化软实力的输出在此显得尤为重要，它是国家形象的名片，一定程度上推动着国家经济的发展，而大运河正是一个可贵的交流载体。本文在共生理论的框架下，摸索性地找出运河发展的问题并提出相对应的解决方案，挖掘各共生单元的内在潜力，通过共生界面和共生环境，逐步构建出互利共赢的发展模式，加快交流和产出输出，构建经济文化一体化格局。

参考文献：

[1] 何维萍. 我国内河航运在区域经济发展中的作用 [J].

现代企业, 2021(09):78-79.

[2] 周立婕, 黄文泽, 赵淑颖. 我国航运产业危机应对与发展研究——基于苏伊士运河堵塞问题 [J]. 中国水运 ( 下半月 ), 2021, 21(08):20-21.

[3] 宿亮. 苏伊士运河堵塞会让世界经济有多痛? [J]. 初中生世界, 2021(Z5):24.

[4] 袁纯清. 共生理论——兼论小型经济 [M]. 北京: 经济科学出版社, 1998:5-8.

[5] 吴澎. 中国内河航运发展的机遇与挑战 [J]. 水运工程, 2010, (02):11-15.

[6] 扬州将投 180 亿建综合运输体系 [J]. 水运工程, 2008(04):121.

[7] 王云. 近十年来京杭运河史研究综述 [J]. 中国史研究动态, 2003(06):12-21.

[8] 董克伟. 邗沟文化遗产研究 [D]. 南京艺术学院. 2019.

[9] 2019 江苏大运河文旅消费白皮书及 2020 趋势报告. 新华日报 [EB/OL]. (2020-09-06). [http://www.jiangsu.gov.cn/art/2020/9/6/art\\_60096\\_9486537](http://www.jiangsu.gov.cn/art/2020/9/6/art_60096_9486537).

[10] 潘宝明. 扬州运河旅游资源整合开发刍议 [J]. 扬州大学学报 ( 人文社会科学版 ), 2003(04):21-26.

[11] 邹新梅. 马来西亚海洋经济发展: 国家策略与制度建构 [J]. 东南亚研究, 2020, (3): 79-98+155.

本文为田德新主持国家社科基金项目，“文化博弈视阈下大运河国际形象提升路径研究”（18BGJ086）的阶段性成果。

