

桂雨夕韻

杭 州 运 河 丛 书

总主编 王国平

走近大运河

散文诗歌卷

主 编 陈 述 陈一辉



杭州出版社

ISBN 7-80633-907-8



9 787806 339077 >

ISBN 7-80633-907-8/1·24

定价: 180.00元(总四卷)

桂雨今昔

杭 州 运 河 丛 书

总主编 王国平

走近大运河

散文诗歌卷

主 编 陈 述 陈一辉



杭州出版社

图书在版编目(CIP)数据

走近大运河. 2, 散文诗歌卷: 文学采风作品集/王国平总主编. —杭州: 杭州出版社, 2006. 11
ISBN 7-80633-907-8

I. 走... II. 王... III. ①文学—作品集—中国—当代②散文—作品集—中国—当代③诗歌—作品集—中国—当代 IV. I217.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 115707 号

走近大运河(散文诗歌卷)

王国平 总主编

责任编辑 楼倩

封面设计 祁睿一

出版发行 杭州出版社 www.hzcbs.com

(杭州市曙光路 133 号 31007 0571—87997719)

印刷 杭州余杭人民印刷有限公司

制版 杭州大漠照排印刷有限公司

经销 新华书店

开本 787mm×1092mm 1/16

字数 182 千

印张 12.25

版次 2006 年 11 月第 1 版 2006 年 11 月第 1 次印刷

书号 ISBN 7-80633-907-8/I·24

定价 180.00 元(总四卷)

指导委员会

顾问 郑孝燮 罗哲文 陈桥驿

主任 王国平

常务副主任 叶明

副主任 顾树森 张鸿建 杨戍标 汪小玫
陈述 陈一辉

委员 (按姓氏笔画排列)

王冬龄 朱坚白 朱卫平 吕春生

吴山明 郑翰猷 徐吉军 嵇亦工

编辑委员会

总主编 王国平

主编 陈述 陈一辉

副主编 朱坚白 郑翰猷 杨培泽 胡惠芬
王连生(执行) 陶学锋(执行)

编委 (按姓氏笔画排列)

王小勇 王秋杭 张志强 汪黎明

徐吉军 嵇亦工

关于京杭大运河(杭州段)综合整治与 保护开发的思考

纵观世界文明发展史,人类文明古国无不起源于水域的富集之地,城市文明也无不与水有着不解之缘。由于江、河、湖、海、溪具有取水之便、通航之利,滨水地带往往成为人类最初的栖憩之地、现代城市商贸文化的密集之区。杭州这座著名江南水城的形成与发展,就是与江、河、湖、海、溪紧密相关的。杭州的环境优势独在于“水”,杭州集江、河、湖、海、溪于一城,她面海而栖、濒江而建、傍溪而聚、因河而兴、由湖而名,是一座“五水共导”的城市。当我们回顾杭州城市历史的时候,必然会提及京杭大运河在杭州兴起、发展和繁荣中所具有的独特而重大的贡献。

一、回眸历史:重新认识京杭运河的地位与功绩

京杭大运河与万里长城、埃及金字塔、印度佛加大佛塔并称为“世界最宏伟的四大古代工程”。万里长城、金字塔、佛加大佛塔随着现代文明的推进而成为历史陈迹,唯独京杭大运河却是至今还活着的流动着的文化遗产。京杭大运河全长 1794 千米,流经浙、苏、鲁、冀、津、京六省市,沟通钱塘江、长江、淮河、黄河、海河五大水系,是世界上开凿最早、规模最大、线路最长的人工大运河。千百年来,京杭大运河在国家统一、民族融合、经济发展、文化繁荣和科技进步等方面作出了巨大的贡献。京杭大运河完全可与万里长城相媲美,它们是古代中国最伟大的两大工程。在中华大地上,如果说古长城是阳刚的一撇,那么古运河就是阴柔的一捺,共同组成了一个巨大的汉字——“人”。

杭州位于京杭大运河的最南端,是大运河的起讫点,因其优越的地理位置而闻名于世。流淌了一千四百多年的大运河,见证着杭州的成长与变迁,奠定了城市格局,拓展了城市地域,繁荣了城市经济,丰富了城市文化。京杭大运河,是杭州一个响亮的城市品牌、一张珍贵的世界名片,更是一条哺育杭州成长的母亲河、维系城市兴衰的生命河。京杭大运河不仅是“国之瑰宝”,更是杭州的“城之命脉”。

（一）大运河：杭州的生发之河

杭州城市的形成，杭州经久不衰的声誉，就是因为杭州是京杭大运河的起讫点，是大运河与钱塘江的交会地。（1）“杭州”之名由河而生。隋以前，杭州曾有“禹杭”“余杭”之称，但“杭州”一名并不存在。隋凿穿江南运河，直至抵杭州城北，后运河又“穿钱塘市而入江”，与钱塘江沟通，杭州成了连通五大水系的大运河的关钥。最重要的是，大运河的贯通使杭州与隋朝东都洛阳直接相连，城市地位显著提升。隋文帝开皇九年（589年），调整江南州县设置，废钱唐郡，设杭州。这是历史上第一次出现“杭州”之名，“杭州”也由此成为专有地名。（2）杭州城池依河而建。杭州既是南北大运河的终点，又是浙东运河的起点，战略地位十分突出。隋朝开国重臣杨素坐镇东南，大举兴建杭州城郭，依山筑城、傍河建州，清湖河（运河）穿城而过，城内城外河道成网，州治也从原来的宝石山移至凤凰山，这是历史上杭州第一次大兴土木建设城池，形成了古代杭州的城市雏形。吴越王朝先后三次扩建杭州城，把城墙修到了钱塘江北岸，将菜市河（今中河）变成了内运河，形成了以运河为轴线、南北两端广而中间狭、形如腰鼓的城池，这就是所谓的“腰鼓城”。后杭城虽经历代王朝多次修建，但都基本延续了腰鼓城的空间形态。（3）江南名郡借河而扬。隋设“杭州”，不仅使“杭州”成为地名，而且使“杭州”成为了中央政权设置的行政区，这是杭州第一次成为全国性的州级城市，标志着杭州已从江南的一个普通山中小县一举成为运河名城，开始与扬州、苏州等全国名城相提并论了。吴越、南宋时，杭州还一度升为王朝都城。元、明、清三代虽建都北京，杭州地位不及京城，但杭州仍是当时浙江省的省会和全省的政治、经济、文化中心，正是因为杭州与北京有京杭大运河相连接，才一直保持着江南名城的地位。（4）两朝都城因河而定。西安、洛阳、开封、杭州、北京等运河名城，之所以相继被历代王朝选为京城，就是由于中央王朝需要凭借南北大运河，控制王朝疆域，巩固王朝政权，维护王朝稳定。如果说隋、唐、北宋三朝的政治中心均为北方城市，是因为可通过大运河漕运，以江南之财富维系中央政权的统治，那么吴越、南宋两朝直接建都杭州，就是看中杭州既是富甲天下的两浙中心，又地处大运河南端，有通江达海之利，可以此总揽大局，驾驭全国。南宋王朝定都临安，使杭州成为全国第一个集政治中心与经济中心于一城的京都。在与金朝的军事对峙中，南

宋王朝政权的巩固悬于运河漕运一脉。因此,南宋在兴建临安皇城的同时,不惜财力修建大运河,在皇城内,构建了以盐桥河(今中河)为主轴线,南跨吴山、北至武林门、左靠钱塘江、右近西湖的气势雄伟的大城市,通过整修江南运河和浙东运河,形成了以都城临安为中心的运河水运网,凸现了杭州的“江南水城”风貌,杭州城市规模达到了古代历史的高峰,成为了全国政治、经济、文化中心,乃至世界级的大都市。由此可见,大运河可谓是杭州城市的生成之河、兴盛之河。

(二) 大运河: 杭州的开放之河

大运河的开通,为实现杭州与太湖流域、黄河流域乃至海外各国的联系与交流,架起了江海黄金大通道,使杭州成为开放性、多元化的大都市。(1) **江南水运的枢纽城市。**水运是古代中国的主要交通形式,江南地区原本就是一个“以舟当车,以楫当马”的水乡泽国。江南运河的开凿,使太湖流域众多的自然河港、湖泊串联成网,纳入了运河水系,沟通了太湖、苕溪、西湖和钱塘江四大水系,使杭州成为“咽喉吴越,势雄江海”的东南水运枢纽,加强了杭州与苏南、两浙城市间的交往与联系。在开放与互动中,不但促进了杭州、苏州、扬州等东南诸名城的发展,而且使杭嘉湖平原也成为全国最为富庶的“金三角”地区。(2) **南北交流的开放城市。**大运河的贯通,使杭州“水居江海之会,陆介江浙之间”,区位优势十分突出。南宋的杭州,可借助南北大运河,直接通达中原地区和黄河流域;依托浙东运河,则可与海运相接,通达福建、两广地区;通过富春江、新安江天然河道,可通达安徽、江西转至两湖地区。以此形成了以临安为中心枢纽的规模最大、组织最为完善的发达运河水网。当时,出现了中原百姓向杭州的大迁徙现象,北方能工巧匠、士大夫为杭州带来了黄河流域的先进生产技术、科学文化。大运河实际上成了杭州政治、经济、文化与全国开放交流的主通道,不仅使杭州融入了南北经济文化的大循环之中,而且使杭州成为了全国南北经济大流通、民族大融合、文化大交流的大平台。(3) **中外交流的国际城市。**杭州自隋唐起就是重要的对外贸易港口。南宋时,杭州、扬州已成为大运河的商埠口岸,开辟了通往世界的新丝绸之路。当时杭州跨海北上可达高丽、日本,南下可通越南、暹罗、印度,使中国内地与海外的世界各国联系起来。当时的杭州,商港桅杆林立,“闽商海贾”云集,海上丝绸之路,运输数量之大,涉及国家之多,都是西部高原丝绸之路所难以比拟

的,杭州成了世界级的国际性大都市。杭州的历史就是在开放和融合中不断发展的历史,京杭大运河就是促进杭州发展的开放之河、交流之河。

(三) 大运河: 杭州的繁荣之河

大运河的贯通,极大地促进了整个运河区域自然、生态、生产环境的改善。运河水系犹如丝丝血脉,滋润着杭州这座城市,奠定了古代杭州的优势地位,成就了“钱塘自古繁华”的兴盛景象。从隋时起,杭州的经济步入了一个速度超前、规模空前的发展时期,逐渐成为全国经济最发达、商业最繁荣、人口最集中、财税收入最多的城市之一。(1) “市列珠玑,户盈罗绮”的三吴都会。唐时,南北方的物资越来越多地汇集于大运河,大运河称得上是“半天下之财,悉经此路而进”的黄金水道。杭州倚重通江达海的大运河,与广州、扬州并称“古代中国三大通商口岸”。当时,武林门一带是货物的集散之地,江干一带是对外贸易的商埠码头,运河两岸商铺众多,河上商船云集,“舟楫辐辏,望之不见首尾”,出现了“骈橈二十里,开肆三万室”的繁荣景象,杭州成了“川泽沃衍,有海陆之饶,珍异所聚,故商贾并凑”的航运城市和工商业中心城市,并被誉为“鱼米之乡”“丝绸之府”。(2) “商贾骈集,物价辐萃”的华贵之城。南宋时期,江南漕运鼎盛,杭州上接江南运河,南跨浙东运河,西连富春江,东出杭州湾。发达的水运交通,促进了杭州经济的大繁荣、大发展。临安城内,四通八达的水运网直接连接千家万户,大街小巷店铺林立,以舟当车,以船代步,以埠为库,以岸为市,运河两岸“四方之所聚,百货之所交,物盛人众,为一都会”,出现了“东门菜,西门水,南门柴,北门米”的繁荣景象。南宋的杭州,丝织业、印刷业、制瓷业等手工业空前繁荣,已是当时全国第一大经济工商业都市,被马可·波罗誉为是“世界上最美丽、华贵的天城”。(3) “天下粮仓”“丝绸之府”的江南名城。近代大运河的漕运,虽因现代交通工具的出现而逐步衰退,但江南运河依然繁忙。明清至民国时的杭州仍是东南货物的集散中心,当时运河岸边的珠儿潭、米市巷一带已成为杭嘉湖地区的大米集散地,官办粮仓在运河湖墅一带应运而生,如仓基上和大浒路等粮仓,已有“天下粮仓”的盛誉。由于杭嘉湖一带盛产桑、蚕、丝、绸、麻等工业原料,明时起,杭州就是全国丝织业的中心,曾出现了“秦晋燕周大贾,不远数千里而求罗、绮、缁布者,必走浙之东也”的景象。当时的运河两岸依然商铺林立、商贾云集、货物山积、街市繁华,“灯火家家市,笙歌处处

楼”，故杭州城北旧有“十里银湖墅”之称。清末民初，随着近代工业的发展，杭州运河北端集聚了丝织制造工业，出现了“东北隅数千万家之男女”皆谋织业的盛况，运河一带出现了一批丝织、棉纺织、机器制造、造纸、火柴和火力发电等近代工业，也成为杭州近代轻纺、制造工业的发祥地。大运河是昔日杭州经济繁荣的象征，是杭州经济的发展之河、兴盛之河。

（四）大运河：杭州的风韵之河

大运河的开通，融会了南北中国各地的特色物产、饮食服饰、风情民俗、官民礼仪等，形成了绚丽多彩的杭州运河文化。如果说西湖文化体现了精致、和谐、典雅的文化特色，那么运河文化则具有开放、兼容、庶俗的文化特征。一是运河的物产文化。南宋时期，临安居民饮食既有南方习俗，又具北方特色，“集四海之珍奇”，“会寰区之异味”，生活消费品十分丰富。杭州素有“鱼米之乡”的美誉，盛产鱼虾，明清时，各地渔船都从运河源源不断地进入城北，在卖鱼桥一带，就开设有风和馆、民乐园、万年丰、义和园等十多家菜馆；菜肴则多以鱼虾水产为原料，以鱼虾命名的菜肴就有上百种之多。杭州又有“丝绸之府”之称，民国初年，丝织机达一万台以上，杭州织锦、丝绸伞等产品行销全国各地。在运河流域，杭剪、杭扇、杭粉、杭线、杭烟“五杭”产品和茶叶、山货、炒货等杭产名品的交易规模相当可观，形成了杭州的运河物产文化。二是运河的水景文化。千年运河形成了杭州“运河水乡处处河，东西南北步步桥”的独特水乡风韵。运河不仅留下广济桥、拱宸桥等千年古桥，而且沿河地段也因桥而名，丁桥、斜桥、拱宸桥、祥符桥、卖鱼桥、德胜桥、江涨桥、菜市桥等等，成为了杭州重要的地域文化。同时，运河还给杭州留下了许多独特的运河水景，当年外地游客就是从水路入城，船泊大关、婆婆桥、江涨桥一带，上岸观赏运河景色。运河两岸形成了夹城夜月、陡门春涨、半道春红、西山晚翠、花圃闻莺、皋亭积雪、江桥暮雨和白荡烟村等“湖墅八景”。三是运河的戏曲文化。运河两岸的茶楼曲艺、百戏杂剧和运河水上的“欢歌渔唱”，在杭州城北形成了独特的运河都市文化带。南宋迁都杭州后，因袭汴京旧制，沿运河两岸设瓦子多处，供老百姓看戏。至近代，拱宸桥边还有独具风韵的阳春茶园、天仙茶园、荣华茶园等卖茶兼演戏的茶园。表演剧种多种多样，表演形式融贯南北，除正剧外，杂艺、曲艺、杂技、魔术、皮影，一应俱全。在运河边茶

园流传的,还有颇受杭州人喜爱的杭滩、杭剧、评话、弹词、小热昏等民间曲艺。著名的戏剧演员谭鑫培、刘鸿声、汪笑侬、盖叫天、袁雪芬等都曾在运河小剧场中演出。四是运河的庙会集市文化。明清时,运河一带的庙会盛极一时,其中规模较大的,就是草营巷的温元帅庙会,民间称之为运河神庙,每年庙会之祭日,市民拥至运河两岸,形成了集祭神、游乐、贸易于一会的民间盛会。自元至清,杭州运河两岸集市众多,从“百官门外鱼担儿,坝子门外丝篮儿,正阳门外跑马儿,螺蛳门外盐担儿,草桥门外菜担儿,候潮门外酒坛儿,清波门外柴担儿,钱塘门外香篮儿……”的民谚中,就可以感受到当年杭城集市盛况,而且大多集中在沿运河的城门脚下,形成了独特的运河集市文化。唐至明清,西溪作为运河重要水系,每年一次的“龙舟盛会”一直延续至今;一年一度的“运河灯会”,家家灯火,处处管弦,河湖水畔,灯烛灿烂,都已成为杭州常兴不衰的民俗盛事。大运河是杭州市井风韵、民俗风采的象征,是一条杭州的人文之河。

二、直面现实:担负起惠及子孙后代的历史重任

世事沧桑,随着现代化交通工具的崛起,大运河的交通功能被逐渐淡化,昔日运河两岸的商贸繁华景象日益萧条,众多历史人文景观逐渐被淹没。历史上曾经几度兴衰的京杭大运河,建国后,受到了党中央、国务院的高度重视,多次组织全国性大规模的治理;特别是改革开放后,随着经济的快速发展,再一次被列为国家能源、交通建设的重大项目。建国后,杭州市历届市委、市政府十分重视对运河的保护利用,为改变运河(杭州段)脏、乱、差的面貌,先后多次对运河(杭州段)进行了整治。一是沟通江河。明末以后,运河入钱塘江处改闸为坝,江河从此阻隔。从20世纪50年代起,省、市两级党委、政府就十分重视江河沟通工程,进行了工程的勘察规划,70年代完成设计方案,并于1983年正式启动了京杭大运河与钱塘江沟通工程,历时5年,挖填土石方300多万立方米,新开河道全长6.97千米,河面宽70米,可通航300吨级船舶,新建了三堡大型船闸。江河连通工程,不但实现了江河连通,而且可与浙东运河相通,拓展航线达400余千米,为实现北煤南运、南水北调开辟了渠道。二是疏浚河道。20世纪50年代起,杭州市先后对武林头至塘栖段、余杭运河堤塘、德胜坝至艮山港等运河主次河道,开

展疏浚拓宽、截弯取直、清除河障等治理工作,使运河杭州段全年可通 60—100 吨级船只,部分河段通航能力已达 300 吨级。同时,为改善运河水质,自 1993 年起实施了运河(杭州段)截污纳管处理工程,历时 8 年,总投资 9.4 亿元,敷设了总长约 60 千米的排污管道,并扩建了四堡污水处理厂,使污水处理能力达到每日 60 万平方米,形成了城市第三条污水处理系统。三是整治内河。作为运河水系的市区河道,由于原有的河道运输、泄水、饮用功能逐步淡出,不少河道淤塞、淹没。建国初,杭州市就对中河、东河进行了多次疏浚。1982 年,结合旧城改造,重点对中河、东河总长达 10 多千米的河道进行了综合治理,拆迁沿河单位 300 多家、居民 7000 多户,拆迁人口 2.7 万人,辟建了十里河道绿带走廊,改善了两河的水质。与此同时,还对余杭塘河、贴沙河、上塘河等进行了治理。四是修建桥梁。建国后,为提高市区道路通行能力、适应现代交通要求,在运河(杭州段)上,自南而北,新建改建了艮山路桥、顾家桥、京江桥、城东桥、铁路桥、运河桥、建北桥、中河立交桥、中北桥、朝晖路桥、潮王桥、德胜路桥、江涨桥、大关桥等 21 座桥梁,有效改善了运河两岸的交通条件。通过对运河(杭州段)进行大规模的整治,拆除旧房,搬迁工厂,截污纳管,开辟绿地,拓宽道路,新建商业、旅游、文化设施,使运河(杭州段)两岸治理取得了初步成效,为实施运河(杭州段)综合整治与保护开发奠定了良好基础。

在充分肯定成绩的同时,我们也应清醒地看到运河(杭州段)保护、治理、开发工作依然面临着众多的矛盾与问题。一是运输功能减弱。运输是古代运河最重要的功能,京杭大运河曾经担负了漕运、民运的功能。随着公路、铁路、航空运输的出现,运河的水运功能明显下降;运河航道受到用地规模、桥梁高度、文物保护以及建筑规模的限制,航道等级明显偏低;运河航道上的码头泊位,设计规格低,装卸设施落后,造成利用率降低;运河货运船只多为未更新的老拖船,造成航运噪音污染,影响两岸居民正常生活。所有这些都直接导致了运河航运功能的下降和运河客运业务的滑坡。据统计,杭州市运河客运量占总客运量的比重由 1979 年的 7%下降至 1998 年的 0.11%。二是用地功能混杂。长期以来,运河两岸的用地功能繁复杂乱,工业仓储用地比例过大,居住、工业、码头、仓储等用地交错混杂,功能分区不明晰。同时,由于运河沿线的工业、运输、仓储用地及居住小区多逼近岸线分布,或者直接占用

岸线,导致滨河公共建筑用地严重不足,运河的公共拥有性和视觉通透性差,缺乏公共活动区域。此外,运河景观布局零乱,运河开发建设缺乏统一规划设计,致使新开发的建筑之间、项目之间、区块之间缺乏协调,景观效果不理想。三是生态功能退化。在工业化前,杭州城市规模不大,生产生活用水量和废水排放量都相对较小,入河污水总体没有超过河流自净能力。随着工业经济发展,运河两岸工厂规模扩大,由于缺乏排污设施,生产污水直排运河;同时,由于运河两岸市区人口急剧增多,生活污水日益增多,加上运输船上人家的饮食起居,形成的生活垃圾也直接抛入运河,造成水体常年黑臭。据 1998 年的统计,杭州市区工业污水直接排入运河的比例高达 67%,运河水质均为劣 V 类标准,运河实际上成了一个“天然排污场”、杭州的“龙须沟”,已经成为市区污染最严重、水质最差的河道之一。四是文化功能衰落。运河两岸曾经显现的建筑文化、商业文化、饮食文化、娱乐文化、民俗文化等,为后人留下了众多的清代民居、民间传说、名人足迹。运河的几度兴废,能够代表运河文化和历史的遗迹逐渐消失,可供直接保护开发的历史文化素材十分稀少。近 40 千米的运河(杭州段)有桥梁达 27 座之多,但仅存拱宸桥与广济桥两座古桥;运河上的武林门、艮山门两座古城门,早已不存;历史上曾经一度辉煌的“湖墅八景”都已消失;运河两岸除少数几处文物保护单位外,与运河相关的原有城市风貌几近湮灭,自然景观开发层次低,人文景观更是缺乏影响力。五是商贸旅游功能减退。运河北端曾有“十里银湖墅”之称,长期以来,沿河商业繁华,沿岸商贾云集、百货登市,曾经是一派繁忙景象。但随着水运主宰地位的丧失,尤其是客运业基本退出水运市场、货运又集中于运送低值笨重的矿建材料后,沿河原有由航运而兴起的商业地段因缺少水运客源而变得萧条,运河的商贸地位也逐步下降。随着运河经济的衰落、运河两岸整体环境质量的下降,加上生态环境质量的恶化、历史文化遗存的缺失、沿河景观布局的零乱,使运河的旅游休闲功能也被逐渐淡忘。六是居住功能削弱。运河北端曾是杭州工业的密集区,由于当时企业职工宿舍均建在工厂周边地区,造成了居住用地与工业用地交错混杂。长期以来,居住在运河周边的 40 万居民,不但住房条件较差,缺少公共服务用地,缺少生活配套设施,而且受到噪声污染、水体发臭等运河环境恶化的困扰,生活环境极差。同时,运河周边的“农转非”居民,在住地条件

较差、市政设施不全、生活环境恶劣的城郊地区,长期以出租农民房为生,集聚了大量的外来务工人员,形成了不少“城中村”,如果不加整治,将出现新的城市“贫民窟”。因此,对运河(杭州段)的统一规划、综合整治、合理保护开发,已经显得极为迫切。

面对千年运河的现状与问题,如何实施运河综合整治与综合保护,延续千年运河的历史文脉,挖掘和弘扬运河文化内涵,展示运河历史风貌;如何改变运河目前这种落后、肮脏的环境面貌,恢复运河的生态功能,改善运河生态环境;如何通过打响杭州“运河牌”,培育和强化城市特色功能,提升整个城市品位;如何改善运河居民的生活环境,提高市民生活品质;如何通过运河治理,实现运河经济、环境、社会效益的同步提升,增强城市综合竞争力,这些已是摆在杭州市委、市政府和全体市民面前的“难解之题”,也是“必解之题”。作为 21 世纪杭州人,必须以对历史、对子孙后代负责的态度,站在历史发展的高度,适应时代发展的要求,不断增强历史责任感和紧迫感,切实肩负起时代赋予我们的神圣职责,真正把运河综合整治与保护开发工程建设成为“功在千秋,利在当代”的世纪工程、民心工程、精品工程。

三、把握未来:谋划运河综合保护的目标与举措

享誉海内外的京杭大运河,是一座历史的丰碑,是一曲文化的乐章,是杭州的一张世界级“名片”。杭州,因运河而名扬四海,因运河而贵为繁华古都,因运河而成为国家级历史文化名城。未来的杭州,要建设国际风景旅游城市,打造“东方休闲之都”,同样离不开对运河(杭州段)的综合保护。2002 年,杭州市第九次党的代表大会将“运河(杭州段)综合整治和保护开发工程”列入了新世纪城市建设的“十大工程”。

(一) 理清运河(杭州段)综合保护的总体思路

坚持以科学发展观为指导,围绕还河于民、申报世界文化遗产、打造世界级旅游产品“三大目标”,按照截污、清淤、驳、绿化、配水、保护、造景、管理的要求,通过实施水体治理、路网建设、景观整治、文化旅游、民居建设“五大工程”,全面提升运河生态功能、文化功能、旅游功能、休闲功能、商贸功能和居住功能,力争将运河(杭州段)打造成为具有时代特征、杭州特点、运河特色的景观河、文化河、生态河,成为展示杭州昨天、今天和明天的世纪“新地标”,成为传统文化与现代文化融合的杭州“塞纳河”。

（二）明确运河（杭州段）综合保护的主要目标

一是还河于民，为民解难，为民造福。运河历经千年演变，已经成为一条市井之河、市民之河。如果说古代帝王修建运河是为了“一姓之私”，借此稳固江山，那么今天我们对运河（杭州段）进行综合整治与保护开发就是为了百姓之福，实现还河于民。运河（杭州段）综合整治与保护开发，就是要坚持以人为本、以市民为本、以中外游客为本，把“还河于民、为民解难、造福于民”作为运河综合保护的根本出发点和落脚点。运河及其两岸的每一方水域、每一寸绿地、每一处景观，都是公共资源。要通过对沿岸住宅、单位进行就地整治或整体搬迁，恢复运河的生态功能，改善运河的生态环境，创造宜人的滨河环境，全线打通运河两岸绿色走廊，并成为市民健康生活的长廊、中外游客观光旅游的长廊，让生活在运河边上老百姓喜欢住在运河边，以河为家，以河为荣，全面提升市民居住环境，让市民群众能亲近运河、游览运河、品味运河，享受运河综合保护的成果。要真正使运河（杭州段）综合整治与保护开发工程，成为让人民理解、让人民参与、让人民受益、让人民满意的民心工程，将“一切为了人民，一切依靠人民，让人民享受发展的成果”的理念变为运河（杭州段）综合整治与保护开发工程的现实。

二是申报世界文化遗产。京杭大运河是中国两千多年历史的见证，是保护中国古代丰富文化的历史长廊、“博物馆”和“百科全书”。大运河凝聚着古代中国的政治、经济、文化、水利、科学、教育等多个领域的庞大信息，是一条历史之河、文化之河，完全具备申报世界文化遗产的基本要素。千百年来，在运河（杭州段）沿岸会聚了丰富多彩的茶艺文化、饮食文化、桑蚕丝绸文化、地方戏曲、民间曲艺，积淀了古典园林、藏书楼阁、桥梁古塔，形成了运河沿线著名的“湖墅八景”等人文景观。所有这些，既是运河文化丰富内涵的体现，也是运河申报世界文化遗产的宝贵资源。京杭大运河流经六省（市）、涉及十八个城市，而运河（杭州段）是运河目前保存较完整的区段之一，杭州应该在京杭大运河申报世界文化遗产中发挥特殊作用，争取走在全国前列。在运河（杭州段）综合整治与保护开发中，必须高度重视运河遗产的真实性、完整性、连续性和可识别性，用发展、创新的理念，按照自然景观、物质文化和非物质文化遗产“三位一体”的要求，来审视运河保护、治理和开发的内容，为运河申报世界文化遗产奠定坚实基础。

三是打造世界级旅游产品。无论是古代还是现代,京杭大运河在国际上的地位与影响,都可与万里长城相媲美。大运河是杭州的骄傲,是杭州的象征,是杭州当之无愧的最有影响的世界级城市品牌。我们完全可以,而且应该借助这一品牌,为杭州再添一项世界级旅游产品,使大运河于杭州,就如同塞纳河于巴黎、泰晤士河于伦敦、黄浦江于上海、秦淮河于南京一样,能让人们通过品味运河来认识城市、感悟城市。因此,实施运河(杭州段)综合整治与保护开发,对近 40 千米运河两岸进行整体规划,恢复旅游景观,完善服务设施,就完全有可能打响杭州的“运河牌”,形成“因河生景”“以河生辉”“借河生财”的良性发展格局,使运河(杭州段)成为杭州的“塞纳河”,打造成与西湖、西溪齐名的世界级旅游产品,使杭州这座历史文化名城和国际旅游城市更加名副其实。

(三) 创新运河(杭州段)综合保护的运作模式

实现运河综合保护的三大目标,关键在于创新运作模式。运河(杭州段)综合整治与保护开发,重点在于形成“统一领导、市区联动,政府主导、市场运作,科学规划、分步实施,综合整治、保护开发”的运作机制。

坚持统一领导,市区联动。杭州市运河指挥部(运河集团)与杭州市运河(杭州段)综合整治和保护开发领导小组办公室合署办公,在杭州市委、市政府的领导下,在领导小组授权下主持日常工作,代表政府承担统一规划、统一协调、统一筹资的任务,并负责部分重点项目的实施;拱墅、下城、江干三个城区和杭州市交通局成立分指挥部,承担征地拆迁和部分基础设施或开发项目的建设。杭州市指挥部与区分指挥部各司其职,充分发挥市、区两个积极性,特别要发挥拱墅、下城、江干三个城区的积极性,有效整合市区力量,形成市区联动。通过建立例会制度,使市、区和市级相关职能部门职责到位,协调配合,及时研究解决工程推进中的各项问题。

坚持政府主导,市场运作。首先,杭州市运河指挥部作为承担部分政府职能的事业单位,在运河综合保护的规划编制、政策完善、组织协调、拆迁安置、质量监管等方面发挥主导作用。同时,杭州运河集团作为企业,是投融资的主体,要通过市场运作机制,对运河商业性开发项目、重大基础设施项目实行统一包装和宣传,扩大招商引资力度和广度,吸引社会资金和利用国债资金,参与运河(杭州段)的综合整治与保

护开发。其次,运河综合保护要坚持标准、自求平衡。必须按照“世纪精品、传世之作”的要求,邀请国内外知名专家编制规划,通过开发项目建设权、管理权、服务权、经营权的市场出让,请国内外大公司、大企业来操作,做到高标准建设、高效能管理、高质量服务和低成本经营。同时,要发挥市场的资源配置作用,对运河地块、基础设施、建设项目等运河资源进行市场化运作,推进运河区块的“退二进三”,置换企业用地,实现“借地生财”“借地发展”,形成“自行借贷、自行建设、自行经营、自行还贷”的良性循环路子,做到建设、经营、管理、服务的项目资金平衡,解决“地从哪里来,钱从哪里来,人往哪里去”的问题。

坚持科学规划,分步实施。规划是龙头,是运河综合保护的依据。要突出运河(杭州段)综合保护规划的超前性、系统性和权威性,坚持“生态优先”,通过截污、清淤、驳、绿化、配水“五管齐下”,全面改善运河的生态环境,使运河(杭州段)真正成为一条“城市绿带”“生态走廊”;坚持“注重文化”,就是要按照“保护第一、应保尽保”的要求,捡起历史的碎片、文明的碎片,展示千年运河深厚的历史文化底蕴,使之真正成为一条“历史长河”“文化长河”;坚持“功能置换”,就是要摒弃排污功能,弱化航运功能,另辟水运通渠,强化运河的生态、文化、旅游、休闲、商贸、居住功能,使运河造成世界级旅游景区。要建立规划实施机制,严格按照运河规划的战略思想和系统要求,推进运河的保护、整治和开发利用,在科学规划的基础上,精心组织,滚动推进,分期推出大运河旅游产品。

坚持综合整治,保护开发。首先,要正确把握好保护、治理、开发三者之间的关系。保护运河是治理运河、开发运河的前提与目标。只有保护好运河的自然生态、人文生态,增强运河的生态、文化、旅游、商贸、休闲、居住功能,运河的治理开发才有目标和方向,离开了保护谈治理、搞开发,就是盲目性开发、破坏性建设。运河的治理与开发,是实现运河保护的手段与途径。没有运河的治理,也就难以实现运河历史文脉的延续,实现真正意义上的保护;没有运河的合理开发与利用,也同样难以实现运河文化遗产的永续保护与利用。在保护与开发利用之间,必须找到一个最佳平衡点,在生态效益、社会效益、经济效益之间求得一个“最大公约数”,实现“三个效益”最大化。其次,要正确把握节点、廊线、城市的关系。运河的标志景区是运河重要节点,是运河景观高