

沿运各地扎堆建景区,不少难赚钱

运河这碗饭,端稳不容易



运河之问

25日,在微山县政府驻地夏镇,依托古运河开发的运河文化广场上,古朴的仿古牌坊,清洁的沿河商铺,令人耳目一新。而在100公里外的大运河汶上南旺段,当地则建起了国家遗址公园。

从京杭大运河最北端的通州燃灯塔,一路向南,如何加强对大运河的保护利用,都是沿运各地正在思考和探索的课题。不过,各地采取的方法、观念都有所不同。哪种方式才是对大运河最好的保护?没有标准答案。



◀微山县中心迁移后,拆除原有民居,建造了运河文化广场和中高档生活区。本报特派记者 张中 摄

本报特派记者 乔昱佳 李钢 发自枣庄

专家观点

有的建景区,有的圈古城

25日,徒步大运河考察队来到微山夏镇古运河通济渠段。这里的运河文化广场已开业一年,当地恢复了城门楼,建起了仿古建筑群,沿河两岸开发了一批文化旅游项目。

嘉茗茶品老板闫庆刚作为16家商户之一,于去年6月初进驻。尽管商铺人气不旺,但闫庆刚对县里开发运河的做法比较赞同。

从小生活在运河边的他注意到,上世纪90年代,附近有造纸厂向运河内排污,使这段运河成了一条臭水沟。而如今,县里利用南水北调的机遇,斩断了运河的污染源。同时,县里还要求各商户,经营中不允许用明火,不安排餐饮企业进驻,以免再次污染水体。

近年来,沿运城市普遍加强了对运河的开发利用,比较常见

的是打造水利风景区。

河北沧州,捷地闸建成了一处景区;东平依托戴村坝博物馆,建成了3A级风景区;汶上南旺建成了国家遗址公园,目前已初步具备待客能力。不过,上述景区因为市场定位等原因,平时游客不多,有的甚至连周末也不开门,只接待专业的参观考察团,影响了其社会效益的发挥。

开发遗产也产生新的破坏

尽管各地都在尝试对大运河的旅游开发,但不得不承认,部分地区产品开发理念滞后,跟不上游客需要;加之各地各自为政,对运河遗产也产生了新的破坏。

山东大学旅游系教授王晨光提到,鲁西地区运河游、水西游的开发起步早,起点也不低,上世纪80年代就曾是国内著名的旅游产品,但近年来没有大的

进步,市场吸引力有所下降。他认为,运河旅游应跳出一个点、一个市的孤立开发状态,进行跨区域、跨业态的体系化开发;应注重把历史传承与旅游业发展结合起来,不仅向游客介绍大运河文化遗产,还应满足其追求快乐、刺激的需求。

拿临清的运河旅游产业来说,王晨光提出,当地应跳出单

纯围绕鳌头矶、明清钞关等运河文化遗迹的利用,而应将整座古城作为一个旅游综合体来打造,想方设法吸引游人走进运河两侧的明清街区,体验完整的古城风情。

除了开发,还应强调对民族文化传统的继承。聊城大学运河学研究院院长李泉就指出,搞运河旅游开发,应避免大拆大建现象。

运河利用,多个部门在管

除了点上的景区建设,业内专家还对运河本身的功能保护很是关注,比如航运功能。

《山东运河航运史》编辑部副主任焦振伟认为,运河恢复航运不是技术问题,而是部门利益问题。对水利部门而言,避害兴利是主要考虑,一旦遇到暴雨或洪水,第一反应是将洪水尽快放走。但在航运部门看来,想方设法将各类水资源保存下来并进行综合利用,才是上

策。此外,环保、林业等部门也对大运河的监管利用上有话说。

如今,将水利和航运结合较好的要数梁济运河。这段河道从济宁至梁山,共88公里,经过综合治理之后,既能防洪排涝,又能兼顾灌溉、通航,同时还具备旅游休闲功能。

焦振伟认为,保护旧运河及其相关的文物古迹,发挥新河道的航运功能,是兼顾大运河历史遗产和本身功能的一种很好的保护方式。

“什么都不运了,还叫什么运河?”“当代徐霞客”、旅行作家李存修说,运河关键是运输,何况目前济宁到浙江段的运输量还非常大。

从事运河及水利研究56年的济宁市水利局研究员孙陪同说,目前济宁市正在借助运河搞河网、水网建设,形成水利网络,实现水源互补,减少旱天河道缺水之虞。目前,鱼台、金乡、嘉祥等县由于河网建设较完善,近三年未闻旱灾。

“死保遗产,能保得住吗?”

说起大运河的保护与开发,很容易令人想到我国另一处重要的线型遗产——长城。

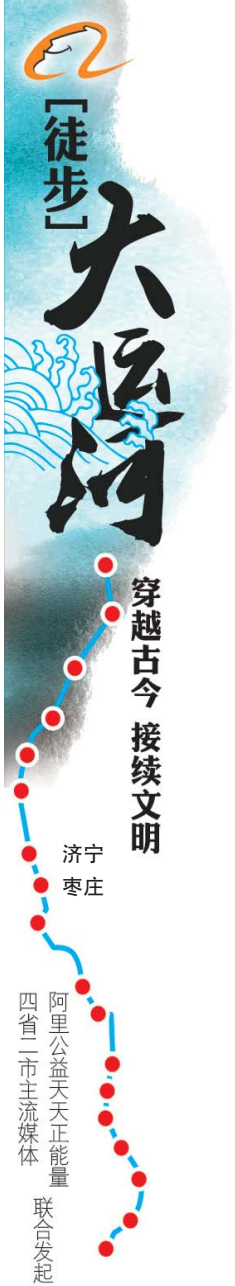
王晨光介绍,在上世纪80年代纳入系统开发之前,长城是一处封闭性的文物,各地要么弃之不管,要么对游客进行封堵,反而造成长城资源的破坏。系统开发之后,居庸关、水关等一批长城遗址陆续向游客开放,不仅满足了大众需要,而且提升了社会的保护意识。“大运河和长城一样,关键要有序开发。”王晨光说。

拿运河古镇、阳谷县张秋镇来说,济南市社科院副院长张华松认为,尽管其已经沦为普通乡镇,但是其原有格局、街道、古建筑遗迹以及因运河而生的独特饮食文化、民俗传统、民间传说,仍颇具魅力,如果有良好的投资规划,具有很好的开发前景。

“大运河文化遗产一味死保,能保得住吗?”运河研究专家李德楠教授认为,不能将大运河遗产束之高阁,这对文化保护是非常不利的。帮助游人尤其是沿岸居民走近遗产、体验遗产,才会让他们爱上遗产,推进保护。

济宁市水利局研究员孙陪同也认为,运河的保护和利用不应成为一对矛盾,要借鉴古人“天人合一”的智慧,协调好保护与开发的关系。

本报特派记者 乔昱佳 李钢



运河见闻

三次换代 船老大开上 1200吨大船

在济宁微山县境内一段古运河边,昔日货运繁忙的河道,如今成了几家造船厂扎堆的地方。

记者见到闫成广时,他刚刚在造船厂内一艘小船内做好饭。小船旁,一条1200吨的大船基本建造成型,再有两个多月,闫成广就能开着它走货了。

42岁的闫成广来自微山昭阳。1988年起,他就开始跑船,当时还是水泥船,载重80吨。此后,他先后用过600吨和1000吨的铁船,这条在建的大船已是他的第四条船了。

据在韩庄港航管理处工作多年的梁剑说,这条七八里长的古运河河道,如今一溜儿全是造船、修船厂,号称山东内河最大的船舶修造基地。

“现在的船越来越大,原来的一些航道已经无法满足需求。”梁剑说。

本报特派记者 乔昱佳 李钢