
融合发展提升国家文化公园建设水平

王健

2013年11月，党的十八届三中全会首次提出建立国家公园体制。2017年1月，中共中央办公厅、国务院办公厅印发的《关于实施中华优秀传统文化传承发展工程的意见》中提出规划建设一批国家文化公园，成为中华文化重要标识。通过国家公园和国家文化公园建设，深入发掘弘扬优秀传统文化，聚焦代表国家形象的文化主题，打造中华文明的新标识。江苏拥有约700公里的大运河干线和400多公里长江岸线，形成十字黄金水道，在大运河和长江两大国家文化公园中占有举足轻重的地位。为高质量推进大运河文化带建设与大运河国家文化公园融合发展，在各级各类规划上实现两规合一，在保护传承利用有机结合中推动文旅深度融合，在领导机制上，江苏已经将省大运河文化带建设工作领导小组与长江国家文化公园建设工作领导小组融合，系统谋划，统筹协调。继续走好融合发展之路，科学配置资源，提升江苏国家文化公园建设高质量发展，需要在三个方面着力，即国家文化公园与国家公园融合、大运河国家文化公园与长江国家文化公园融合、大运河国家文化公园与黄河国家文化公园融合发展。

推动国家文化公园与国家公园的融合

在我国，国家公园和国家文化公园建设并重的本质上体现了生态文明建设与文化强国战略的有机结合，是推动国家公园建设模式的重要创新。

我国人口稠密，生态与文化始终相互依存、相互联系，甚至相互制约，这在大运河国家文化公园建设中十分明显，运河水源主要来自长江，南水北调东线工程从扬州调水，利用了大运河线路，优良的生态环境是清水北上的基础保障。长江是长达6300多公里，流域面积180万平方公里的自然河流。多年的过度开发索取，已经极大破坏了长江生态环境，所以，长江国家文化公园建设首先必须注重生态文明建设。长江大保护，十年禁渔令便是保护母亲河的严厉措施，目前已经初见成效。江苏在建设长江国家文化公园时，应当借鉴国家公园经验，对关乎稀有濒危动植物资源的江段，建立封闭的保护与研究基地，划出专门的生态保护区，对南水北调水源地进行特别保护。

推动大运河、长江两大国家文化公园的融合

江苏沿江城镇密集，经济发达，人文荟萃，科教兴盛，唐宋以来始终为长江经济带最发达的地区，长江三角洲城市群的主体，自然也是长江国家文化公园建设的重要载体。

在地理空间上的地缘融合。从江苏城市发展的空间脉络上看，有一个“沿运—沿江—沿海”的发展过程。沿运（包括沿太湖、淮河、泗水）的苏州、无锡、常州、镇江、扬州、淮安、宿迁、徐州，沿通扬运河有泰州、南通，沿江有南京、南通，沿海有盐城、连云港等。南京有近百公里长江岸线，从历史文化上看，南京是长江干流沿岸唯一的中国古都，为长江国家文化建设提供了丰富的文化资源。扬州、镇江是长江与大运河交汇点，古往今来，南北运河通过仪征渡口、瓜洲古渡、六圩、大小京口、甘露、丹徒、谏壁等口岸沟通，常州的奔牛孟河也是古代重要运口，在大运河国家文化公园建设中，已经规划了许多项目，与长江国家文化公园建设在项目上完全可以融合发展。江苏是长江与大运河水运网络的中心区域，扬州（包括仪征）、镇江、南京，大运河沟通南北，黄金水道便利廉价的水运网络遍及全省各地，通往全国乃至世界。扬州、镇江、南京、太仓、上海、南通等重要城市和港口，成为不同时代长江下游经济文化中心城市，由点到线，形成一个整体。大运河与长江航线自古就是中外文化交流的重要通道，沟通海上丝绸之路与陆上丝绸之路，“一带一路”的交汇点。鉴真东渡（扬州、张家港）、日本圆仁巡礼（如东、泰州、扬州），日本成寻、意大利马可波罗，都曾途经大运河与长江。历史上的郑和下西洋从南京出发到达长江沿岸的太仓刘家港，再

扬帆出海。

在文化内涵上的整体性融合。大运河文化与长江文化共同见证了中国历史文化发展若干阶段性转折：第一次是六朝，特别是唐宋以后，中国都城的东移南迁，经济文化重心从黄河流域沿大运河向长江流域、东南沿海转移，明清时期达到高峰，以江南经济为基础的江南文化日臻繁盛。第二次是近代，中国由传统向近代化转型，以上海为龙头，辐射江苏，这一带成为近代民族工商业摇篮之一。第三次是 20 世纪后期至今的改革开放，作为改革开放的前沿地带，江苏乡镇企业异军突起，涌现“华夏第一县”“华夏第一村”。

镇江是近代由运河城市转向长江重要开埠城市重要见证。苏、锡、常依托运河而发达，是从唐宋明清江南经济重心到近代转向接受上海辐射而转型的现代化城市的典型。清末状元张謇成功将一个运河支线落后小城南通发展成为通江达海先进城市。南通被誉为“近代第一城”“近代化的模范城市”。这都是长江与大运河文化融合的成果，弄清楚这一发展格局，对以文化线路为特征的两大国家文化公园建设具有重要意义。江苏拥有最具特色的江河桥梁文化资源。长江上桥梁、隧道很多，南京长江大桥为新中国独立自主、自力更生的标杆性工程，是里程碑式的重要地标。津浦、沪宁两大起终点站隔长江相望，经轮渡转换，曾经是晚清民国到新中国前 20 年南北水陆联运，连接津浦铁路南端终点站浦口火车站与沪宁铁路的纽带。

推动黄河故道与大运河、黄河国家文化公园的融合

历史上的黄河，形成从天津到颖水的 25 万平方公里中下游泛滥区域。大的改道 26 次，小的改道不计其数。但真正留存的，能够连续不断可辨识的，只有 1855 年改道之后留下的河道，今通称“黄河故道”（地图上多标识为“废黄河”）。黄河故道从河南兰考东关头（铜瓦厢）到江苏滨海入海，流域面积二千多平方公里，江苏境内黄河故道，上起丰县二坝，流经丰县、萧县（属安徽）、徐州市区、睢宁、宿迁市区、泗阳、淮安市区、涟水、阜宁、响水、滨海等 10 个市县，于套子口入黄海，长 484 公里，流域面积 1720 平方公里。

历史上大运河与黄河有着不解之缘。古汴河、古泗水曾是大运河的重要运道，1132 年黄河改道南流，夺淮入海，1495—1855 年，黄河侵泗夺淮，下游全部注入淮河并最终流入黄海。黄河夺淮给江苏自然地理经济文化带来重大变迁，改变了江苏的地形地貌。黄河改道北流山东入海后，留下了横亘东西的黄河故道，成为淮河这条中国地理分界线的南北分水岭。黄河夺淮，使苏北海岸线迅速向东推移，给江苏增加面积近 2 万平方公里。泗水淮河变身黄河干流，继续借黄行运，既是运河的一部分，也是黄河的一部分，运河与黄河历史都离不开黄河故道。目前，黄河故道地区，经济文化发展相对落后，但文化资源（如红色文化）、自然生态资源都极为丰富，它贯通东西部，许多河段已经成为重要的商口粮基地、绿色农业示范带。如果将其纳入黄河国家文化公园和大运河国家文化公园建设范围，不但拓展江苏国家文化公园的广度和厚度，也能够带动苏北发展，促进江苏乡村振兴，提高生态文明建设和文化强国战略的高质量发展水平。