浪淘沙 | 流水绕人间

隋炀帝后，大运河一直被视为汇通南北的黄金水道，“漕运即国运”的结论得到历朝历代的普遍遵循和认可。康熙帝就说过：“听政以来，以三藩及河务、漕运为三大事，夙夜廑念，曾书而悬之宫中柱上。”

大运河何以在清末衰落？

三个理由：漕粮、海运、铁路。

1855 年，黄河在铜瓦厢决口，改夺大清河故道入海，运河又双叒叕遭受破坏与淤塞。1901 年，李鸿章奏请废漕折色，将征收漕粮改为缴纳银两，如此，官方也就没有通过运河把南方的粮食运往北方的指标，运河失去了原有的意义，清淤工程随之缺乏根本动力。

海运是最初的替代品。运河中通常行驶着只限于二三百料的小船，若是较大的船只，就超过运河水量的载重力。即使这二三百料的小船，也需要盘闸掖挽才得通行，费时费力，如何能望海上轮船的项背？这还是在运河安流的时期，如果沿河出了险情，那就更难于估计。

此外，津浦、沪宁、沪杭甬等与运河方向大体平行、代表着“近代化”的铁路，逐步成为了运河航运有力的竞争者。火车的轰鸣声越响亮，河上的摇橹声越落寞。

1904 年底，历史超过 450 年、常驻淮安的漕运总督一职被正式废止。而之后近一个世纪的时间里，大运河陷入了前所未有的低潮期。

它不愿就此服输认命，它的心脏坚持倔强地跳动不歇。2005 年前后，经过“运河三老”罗哲文、郑孝燮、朱炳仁和社会各界的努力，大运河保护与申遗的工作进入了国家视野，并协调相关省市对运河整体环境展开专项整治。2014 年 6 月 22 日，“大运河”申遗之请在第 38 届世界遗产大会上通过。

值得补充的是，除了文化功能，大运河在水利水运方面的价值同样没有被遗忘。时至今日，镇江、扬州、淮安，苏州、杭州一带的大宗货物运输上，大运河始终表现优异乃至不可替代。比如大运河的苏北段是北煤南运的重要通道，每年航运量在 3 亿吨以上，相当于 3 条京沪铁路的运量。这也就意味着，作为世界文化遗产，中国大运河不仅仅活在过去，还活在未来；不仅仅凝结了古代文明的信息，还张开双臂抓紧了新风口的新机遇。

2023 年 6 月 8 日，京杭运河苏南段航道“三改二”暨谏壁

2024 年 1 月 15 日，航行在京杭大运河江苏淮安段上的船舶。

船闸扩容改造工程在江苏镇江正式启动，更具特色的“水运江苏”建设拉开大幕。待 2025 年完工后，全长 212 公里的京杭运河苏南段将提升至二级航道标准，加上目前已是全线二级航道的京杭运河苏北段，京杭运河江苏段可实现 2000 吨级船舶全天候畅行。

与此同时，中国多省正在如火如荼地研究打造，复兴征程上全新的重量级人工运河。

2022 年 8 月 28 日，新中国成立以来首条连通江海的大运河——平陆运河正式开工，计划 2026 年底主体建成，航道等级为内河 I 级，可通航 5000 吨级船舶。渠成水到之后，全长 134.2 公里的平陆运河，将从广西南宁横州市西津库区平塘江口，经广西钦州市灵山县陆屋镇沿钦江进入北部湾，成为广西内陆及我国西南地区运距最短、最经济、最便捷的出海水运通道。2024 年 6 月 12 日，广西壮族自治区党委常委、常务副主席许永锞在国新办新闻发布会上表示：“目前，土石方已开挖过半，投资额接近一半，各项建设进展顺利。”

2022 年底，引江济淮工程试通水通航，长江与淮河实现历史性“牵手”。江淮运河的贯通，成就了平行于京杭大运河的中国第二条南北水运大通道，在长三角地区形成“井”字形干线航道主骨架，引领内陆安徽“向海而兴”。引江济淮工程将改写淮河世代的缺水历史，改变国内内河航运格局，改善淮河与巢湖的水生态环境，对确保供水安全、推动中部崛起和加快高质量发展都有重大意义。

被称为“现代版灵渠”的湘桂运河，是国家“四纵四横两网”高等级航道网重要“纵”向通道汉—湘—桂通道的关键组成航段。根据规划，它起于永州萍岛，经永州江永进入桂林平乐，全长