

這個中部大省，也要「投靠」長三角

地處內陸腹地的河南，儘管和江浙滬隔著個安徽，卻有個通江達海的願景，並一直謀劃著如何更好融入長三角。

6月13日，河南內河航運高質量發展項目推介對接活動在鄭州舉行，發起成立了「內河航運產業合作聯盟」，旨在探討內河航運發展模式，打造具有國際競爭力的內河航運產業集群。

據瞭解，目前河南共謀劃47個內河水運項目，總投資1416億元，計劃在3至5年內初步形成安全暢通、綠色經濟、智能高效的現代化內河航運體系。今年內，河南計劃新開工內河水運項目13個、總投資405億元，預計完成投資超200億元。

與此同時，河南省交通運輸廳發文稱，要補齊內河航運發展短板，推動相關省份共同參與，探索構建一條從西北內陸到長三角世界級港口群的「中原河海聯運大通道」。

區域發展，歷來交通先行。河南大學資深教授、河南中原經濟發展研究院院長耿明齋在接受採訪時指出，河南融入長三角的區域經濟發展格局是基於自身發展需要和長三角地區經濟發展態勢作出的戰略選擇，內河航運的建設和發展是這一戰略的重要支撐和助推力量。

推動水運通江達海

河南地跨長江、淮河、黃河、海河四大水域。相關數據顯示，河南境內流域面積1萬平方公里以上的河流有9條，淮河、沙潁河、唐白河、沱滄河等河流均具有較好的航運條件。

同時，河南礦產資源豐富，產業資源承載空間大，適宜水運的貨源充足，構建中原河海聯運大通道被認為將促進中西部地區大宗貨物在河南下水，有效提升多式聯運效率和質量，促進運輸結構轉型升級。

據瞭解，水運是成本最省、運量最大、速度較慢、節能環保的運輸方式。據測算，水運的成本是鐵路運輸成本的1/2、公路運輸成本的1/5、航空運輸成本的1/20。

據河南省交通運輸廳預測，河南每年可通過鐵水聯運轉運約4200萬噸貨物至東部地區，2035年沿線內河港口吞吐量將達到50億噸以上，每年將降低170億元物流成本，相較於現有運輸模式每年可降低870萬噸碳排放量。

河南交通運輸廳廳長高建立曾表示，發展內河航運是進一步完善河南現代綜合立體交通運輸體系、推動交通區位優勢向樞紐經濟優勢轉變、助力現代化河南建設的關鍵抓手。

耿明齋認為，目前，鐵路、公路、航空等國家樞紐基本建設已成型，相關投資已飽和，唯有內河航運尚未形成全國性中心樞紐。如今，隨著公路物流成本的提高，水上交通越來越受到重視。

他說，對於河南省而言，發展內河航運有兩條主要通道選擇：一條是淮河干流，但輻射範圍內的城市經濟發展相對較弱，對大宗商品貨運的需求不足；另一條是位於淮河最大支流上的沙潁河，從沙潁河可以進入淮河干流，再通過淮河干流直通長江，能實現通江達海。

河南省中工設計研究院（原河南省交通設計院）戰略院副院長郭文奇對表示，近年來，河南高度重視內河航運發展，提出了打造空中、陸上、網上、海上「四條絲路」，強調要推動沙潁河、淮河等內河航運與沿海港口無縫銜接，加快構建陸海內外聯動、東西雙向互濟的開放格局。

河南提出了「推動水運通江達海」「推動交通區位優勢向樞紐經濟優勢轉變」等重大戰略決策，印發了《河南省內河航運與港口佈局規劃（2022—2035年）》，出台了《關於加快內河航運高質量發展的意見》。

同時，在多個重要場合，河南強調加快實施內河航運高質量發展的「11246」工程。所謂「11246」工程，即通過3至5年的努力，完成項目投資1000億元以上，全省港口年吞吐能力達1億噸以上，航運通航里程達2000公里以上，打造淮河、沙潁河、沱滄河、唐河4條通江達海集疏運通道，基本建成周口、信陽、漯河、平頂山、南陽、商丘6個現代化港口。

郭文奇指出，縱觀全國水運發展特點，空間上呈現由沿海向內河上游延伸的態勢，隨著安徽、湖北與河南鄰近的下游航道提質升級，沙潁河阜陽船閘提升擴建，江淮運河實現通航，為河南省通江達海提供良好外部條件，加快內陸開放水運大通道建設正當其時。

郭文奇表示，河南大力實施內河航運聯通工程，構建干支銜接、通江達海的內河航運網絡體系，一方面是突出河南承東啟西的地理區位優勢、充分發揮內河水運比較優勢，加快航運沿線地區產業升級和承接產業轉移，推動資源、技術、資金等要素高效流動和合理配置，另一方面是把握全國內河水運加快發展的歷史機遇，全面復興內河水運在高質量發展中的通道價值、經濟價值、文化價值和生態價值。

目前，河南已初步形成沙潁河、淮河兩條通江達海通道，經江淮運河、京杭大運河，向東南可達長三角港口群，向北可達連雲港港口。

加速融入長三角

今年3月21日，河南省人民政府、安徽省人民政府在鄭州共同簽署《關於加強交通運輸領域合作的協議》。河南方面明確提及，重點加強航運方面合作，推動「中原出海新通道」上升為國家戰略。對於地處中原腹地的經濟、人口大省河南來說，積極聯通同屬長三角和中部的鄰省安徽，無疑是加快融入長三角、開闢東向出海新通道的必然選擇。

事實上，河南對於融入長三角的「執念」，並非「新鮮事」。

《河南省「十四五」深化區域合作融入對接國家重大戰略規劃》中，提到「協同打造中原一長三角經濟走廊，服務支撐促進中部地區崛起戰略」。

事實上，在這份以交通為帶動、意在打通河南發展主動脈的重磅規劃中，「長三角」一詞被頻繁提及。

上述文件提到，要依托太鄭合、寧洛、滬陝等綜合運輸通道，發揮鄭州、洛陽、南陽、平頂山、漯河、周口、信陽等樞紐城市經濟集聚效應，積極融入長三角城市群，加快建設承接東部產業轉移的通道經濟帶。

文件還指出，依托京港澳、新亞歐大陸橋、太鄭合、大廣、寧洛等綜合運輸通道，以商丘、周口為主要節點，全面承接長三角地區產業轉移。

無論是打造「中原一長三角通道經濟帶」，還是「融入長三角城市群」「全面承接長三角地區產業轉移」，河南的目標一直非常明確。

除了省級層面，河南各個地級市也在積極融入長三角地區。

近日，河南省政府印發實施的《新時代河南省支持大別山革命老區協同推進高質量發展工作方案》中提到，「支持信陽打造河南對接長三角的橋頭堡」。

又據「河南發佈」消息，日前，《新建南陽至信陽至合肥鐵路（河南段）社會穩定風險分析公眾參與公示》在信陽市發改委網站發佈。據瞭解，南信高鐵路項目是西北通往長三角地區的一條重要高鐵通道，是促進長三角一體化、中部崛起等戰略互動的重要基礎設施，也是豫南地區快速對接長三角的便捷客運通道。

此外，上述方案還提及「推動信陽與蘇州開展產業協同、勞務合作、體制機制創新等合作」「因地制宜承接長三角、長江中下游地區等產業轉移」「加強大別山革命老區與長三角等經貿交流」等具體舉措。

除了信陽，周口也在積極對接長三角地區，「重點打造內河航線，發展臨港經濟」是周口融入長三角經濟圈的重要舉措。

2023年11月30日，周口中心港—寧波舟山港首班集裝箱航線在周口中心港正式開航。該航線開航打通了河南與東部沿海城市的重要港口樞紐，進一步強化浙江港口與河南港口資源的協同，實現江海聯動發展。

值得關注的是，河南和長三角地區的聯動，得到了國家層面支持。

在今年3月20日舉行的新時代推動中部地區崛起座談會上，明確要求中部地區「加強與京津冀、長三角、粵港澳大灣區深度對接，加強與長江經濟帶發展、黃河流域生態保護和高質量發展的融合聯動」。

耿明齋表示，河南對長三角如此青睞的背後，和河南的產業發展主要承接自長三角和珠三角地區有關。他說，與京津冀地區相比，長三角和珠三角的市場化程度更高，民營經濟和市場擴散能力更強，能夠為河南提供更廣闊的市場空間和產業轉移機遇。

數據顯示，2023年，長三角三省一市GDP規模首次突破了30萬億元。今年一季度，滬蘇浙皖三省一市地區生產總值達7.4萬億元，佔全國比重約25%，以不到4%的國土面積，創造了中國近四分之一的經濟總量，長三角區域整體實力和綜合競爭力持續位居全國前列。

不少受訪者認為，先進的技術、資金等要素再加上強大的經濟體量，讓長三角有足夠的能力輻射河南。

耿明齋說，近年來，河南黃淮四市（駐馬店、周口、商丘、信陽）等原本較為落後的地區經濟發展活躍，主要原因是承接了長三角產業轉移形成的產業集群。例如，駐馬店的平輿縣形成了以浙江湖州、寧波轉移過來的戶外休閒產業集群；上汽集團選擇落戶鄭州。數據顯示，自2017年落戶鄭州開區以來，上汽鄭州基地累計投資超200億元，產銷整車160餘萬輛、創造產值超1100億元，年整車出口規模10萬台以上，已成為上汽集團在全國最大的乘用車生產基地、數據基地、出口基地。

除了上汽集團，寶武鋼鐵、圓通速遞、東方希望、拼多多等一大批中國500強企業、龍頭企業先後赴豫投資，河南引進長三角企業資金不斷增加。

耿明齋指出，這些產業集群的形成過程體現了市場化驅動的產業擴散和轉移。長三角地區的企業在發展過程中受限於空間、成本等因素，將部分產業轉移到河南省。河南本憑借其區位優勢、交通便利和勞動力成本較低等因素，吸引了長三角企業的落戶，從而帶動了當地產業集群的發展。

不過，耿明齋提到，河南與長三角地

區的產業轉移和經濟合作主要由市場自發形成。事實上，河南與長三角地區在內河航運方面缺乏制度化交流機制。他建議當地政府發揮引導作用，建立協同發展機制，定期開展交流拜訪，共同探討內河航運發展規劃和合作項目。

國家發展改革委國土開發與地區經濟研究所副研究員李沛霖在接受採訪時表示，河南借助內河航運體系銜接長江經濟帶和長三角，將進一步優化交通綜合運輸體系，實現河南在生產、分配、流通、消費各環節與國內經濟最活躍、開放程度最高、創新能力最強地區的大循環。同時，河南在深化與長三角產業鏈、供應鏈、創新鏈、價值鏈的融合中，將能更充分將自身資源要素優勢轉化為經濟優勢，為經濟社會發展提供新動能。

同時，他指出，河南若要借助內河航運體系融入長三角，還亟須在航道等級、港口佈局、港航服務、多式聯運、港產融合、智慧綠色發展等方面克服與長三角內河航運體系存在的級差。

需深化論證和科學規劃

雖然河南一直打算通過內河航運發展，提升中原河海聯運大通道的影響力，融入長三角城市群，然而，與先進地區相比，河南內河航運存在明顯瓶頸制約。

郭文奇表示，河南河道面里程短、等級低等困擾。河南省內河河道均為四級及以下河道，通航里程雖逐漸增加，但與水運發達地區相比，仍有較大差距。此外，出海水運通道尚未深入內陸腹地，僅淮河、沙潁河399公里河道實現通江達海，約佔全省通航里程21.9%。

同時，他認為，河南港口專業化、自動化水平較低。河南港口千噸級以上泊位以及集裝箱、糧食、煤炭、礦石、化工等專業化泊位配備較少，通行能力不足，服務功能單一，加工配送、市場貿易、信息集成、金融服務等高水平服務功能仍待進一步開發；港口裝卸、倉儲、運輸等環節機械化、專業化水平不高，運營效率有待提升。

郭文奇還指出，河南港口與綜合運輸體系銜接不暢，不同運輸方式之間基礎設施不銜接、不匹配問題比較突出；依托港口的公鐵水聯運體系尚未形成，港口集疏運主要依靠公路，集疏運條件較為薄弱。此外，河南港口物流園區仍然是以運輸和倉儲為主，物流增值服務尚未全面展開，集裝箱物流、大件物流等專業物流發展滯後，融資服務平台、物流服務平台和中介服務平台等服務體系需進一步完善。

對此，郭文奇建議，要加快推進沙潁河、淮河、唐白河、沱滄河等「一縱三橫」骨幹航道建設，實現與長三角高等級航道網聯通暢通；統籌推進汝河、渦河、潢河、新蔡河、汾泉河、惠濟河等支線航道建設，實現干支聯動協同發展；盡早啟動賈魯河通航和鄭州港建設前期工作，深入內陸，打造鏈接海港、輻射腹地的啟運港；同時，加快編製河南省臨港產業發展規劃，統籌推進內河航運和臨港產業振興發展。

李沛霖也認為，要強化河南港口體系規劃，優化港口佈局、明確港口定位分工、推進與長三角重點港口對接合作，提升港口服務能力和綠色發展水平。同時，繼續推動和河南港產城融合發展，積極承接長三角地區產業轉移，加快培育臨港依水型新質生產力，深度融入長三角產業分工體系。

耿明齋表示，河南省內河航運的發展需要深化論證和科學規劃，要綜合考慮貨運量、投資成本、收益回報等因素。

下南洋的鴻漸人

——菲律賓許寰哥家族的故事

施雪琴 編譯

開始在馬洛洛斯聖文森特河流的竹筏上做生意，販賣棕櫚、木材與竹子。聖文森特河邊，清晨日出之前，就有漁人撒網捕魚。漁夫們的妻子沿著河岸，成群結隊沿街叫賣，她們或是在當地的小市場上經營各種零售生意，或者是到附近村鎮的市場上去販賣日常用品，就是在這樣的大環境下，伊茜德拉開始她最初的生意。

伊茜德拉只比她的姊妹塔克拉許寰哥大一歲，她們的童年經歷幾乎完全一致，事實上她們很可能成為童年的朋友，如果那時她們相識的話。這兩個許寰哥家族的女性，從孩童時代開始，她們每天都聞雞起舞，清晨一早起來就開始打掃房子，忙完家務後就到市場上去沿街叫賣商品，而這個年齡，本應該在學校學習閱讀、寫字、算術，在閒暇時像其他孩子那樣玩諸如patintero或者叫Luksonglubid的遊戲。1

在我看來，家中女性長輩們的童年經歷，完美詮釋了泰加菲律賓民間流行的傳統兒童遊戲。

洛語裡的masipag（勤奮）一詞。外曾祖母塔克拉1876年時就在馬洛洛斯最早的糖廠作坊（kabyawan）學習製作魚醬。她的巧手製作出多種醬料，蝦醬、魚醬裝滿了屬於她的古老醬缸，這些醬缸孕育了許寰哥家族生意的第一桶金。

由於她們很早就品嚐了生活的艱辛，賺錢的不易，伊茜德拉與塔克拉的生活非常節儉。「勤儉持家開源節流」成為她們的座右銘。伊茜德拉不會浪費一滴蝦醬一粒糧食，缸裡的醬料裝滿要溢流出來時，她會用青檸檬小心翼翼地蘸著缸邊流出來的醬料來吃。

她還常常用番石榴與香蕉配蝦醬。所以，不管吃什麼食物，她都會吃完盤子裡的所有東西，一點也不剩。

「很多人還在挨餓呀」，從孩童時期我們就反覆聽到大人們說這句話，後來，我們看到孩子們剩下食物時也常重複這句話。回想從前，也許許寰哥家族的第一代移民以及其他中國來的移民，他們在家鄉都經歷過饑荒與貧窮的日子，（那時他們的家鄉每隔幾年就要發生一次饑荒），他們也時常告誡子孫們這樣的話語。歷史上，是饑荒迫使中國人從北方拖家帶口向南方遷移，他們衣衫襤褸、面黃肌瘦，希望逃離



悲慘的命運。火車不僅象徵逃離過去的痛苦生活，也象徵著將抵達新的美好未來。冥冥之中，命運之神安排我的先祖阿公何塞從福建來到了菲律賓的打拉省，開始了新的生活。

在阿公何塞最初的日子裡，他看到了許多商機。但最使他興奮的是從馬尼拉到邦加西楠沿路鬱鬱蔥蔥的寬闊牧場。他的妻子安德蕾、兒媳婦塔克拉的家庭在新怡詩夏與邦加西楠地區都擁有大片土地。他內心深處渴望過上永遠擁有土地的生活，讓土地把家人緊密地聯繫在一起。1896年3月21日的早晨，當他的雙腳堅實地站在帕尼基的土地上時，他堅定地意識到他已经找到了新的故鄉——打拉。

1896年，阿公的白髮更明顯了，他表情嚴肅，在當地是很有名望的紳士，很受尊重。生活一如既往地持續，在伊莎貝爾阿蘭德的《精神之所》一書中，阿公何塞第一次回應了當地人對他的評價。多種因素促使他來到菲律賓富饒的鄉村，並且專注於發展商業。他不是一個善於表達感情的人，不會隨時準備擁抱孩子們，不會說他多麼愛他們。努力奮鬥，為孩子們創造富裕的生活是他表達關心與愛的方式。在中國的艱辛生活將他塑造成為一個強硬、嚴厲的父親，孩子們必須服從他的安排與指示。

伊茜德拉私下裡告訴了我們關於她初戀情人的事情，對方是一個難以捉摸的華人混血兒，我們家族成員有時私下裡悄悄議論此人，但不能確認到底是誰。當我們詢問祖母德梅利亞時，祖母小聲地說他是一個混血兒商人。伊茜德拉很可能是在做生意的過程中遇到了他，並一見鍾情，陷入情網。

錢昆打油詩

秋晨花蜜鳥

名不虛傳花蜜鳥，
心系黃花夾竹桃。
呂宋初秋天陰涼，
吮吸甘露趁清早。

