



杨洪雷摄

变动的「苏北」：一个概念的前世今生

一个晚近的 地理名词

“苏北”一词并不遥远。1903年3月12日,一张轮船时刻表上出现“苏北轮船”几个字,这是德国禅臣行轮船公司一艘轮船的名字——可见,那时已经出现了苏北概念。

1912年3月16日的《申报》上,江苏北部作为一个特定的区域出现在《美国大总统塔虎脱君布告中国饥荒情形》一文中:“扬子江流域及江苏北部数处河流,每因江潮泛滥,又值苦雨累月,以致沿江圩堤尽被冲毁,田地都成泽国,播种之谷均已浸没无存。”此时,江苏北部和扬子江流域,都是描述地理特征的两个名词。

真正让“苏北”进入大众视野的,是行政区划。1942年底,中共淮海、盐阜两区党委和军区合并,成立中共苏北区委、苏北军区和苏北行政公署,黄克诚任苏北区委党委书记、苏北军区司令员兼政治委员。1949年,江苏全境解放以后,以长江为界,分设苏南、苏北两个行政公署和南京直辖市,共三个区域。到1953年,成立了新中国的“江苏省”,这三个部分又合到一起。

“兹任命吕方谦为苏北人民行政公署土地改革委员会委员。”在苏皖边区政府旧址纪念馆,一张周恩来总理于1951年署名颁发的任命通知书,直接说明“苏北”曾作为行政单位存在。该纪念馆资料科科长於剑山表示,苏南、苏北两个行政公署是我国历史上唯一以“苏南”“苏北”命名的行政区划单位,也是现代人对“苏南”和“苏北”概念的源头和基本认知。

一段复杂的 历史成因

江苏北部,古已有之,为何到了20世纪,却和苏南区分开?

事实上,苏北的直观定义——江苏长江以北区域,一直广受质疑。民国时代大多数观察家认为,苏北北区和中区之间,即江苏淮河故道南北两地区之间有着明显区别。如王培棠和李长福30年代的著述认为,长江以北的这两个地区截然不同,一个叫苏北,另一个是淮北,前者在经济上文化上接近江南,后者接近安徽和山东。王培棠指出,淮河是稻米产区和小麦产区之间的界河,长江以北、淮河以南的人,同江南居民一样,主要以大米为主食。

地理界定模糊,语言同样难以捉摸。一般说来,江苏南北两地区的人所讲的方言属于完全不同的语族,相互难懂。但1960年的一次江苏方言调查,把江南的南京、江宁、句容、溧水、镇江等地,和苏北的扬州、盐城、阜宁、高邮列入同一个方言区。

多样的文化生活,更突出了苏南、苏北的模糊性。例如,靖江尽管位于长江以北,但那里许多江南风俗盛行,民国时期,妇女流行剪短发、穿旗袍、按江南习俗过春节。

一个界限模糊、定义矛盾的苏北,如何在人们的意识中根深蒂固?学者韩起澜在《苏北人在上海,1850-1980》一书中进行了深刻剖析,认为苏北不是一个客观的地方,而是代表一种对一个特定地区的地理、文化、语言和经济同质性的信念。作者认为,界定苏北还有另一种标准,即穷者为苏北,“一个名叫苏北的地方,只是在江苏北部相对于南部变穷时期才出现的。”

这一说法无疑解释了苏北为何诞生时间很晚。因为,在古代,这里一直是繁华富庶之地。以淮安为例,以前是清代漕运总督府所在地,大运河上,轴帆帆影,商贾往来,一度是中国最繁华的城市之一,只是到19世纪中叶才日渐式微。其实,苏北衰落并非人祸,主因有二:内河运输被海运取代,苏北一些城镇失去了作为交通和商业中心的重要性;1853年黄河改道,后来淮河流入洪泽湖,再无流出通道,导致从20世纪10年代中期起,苏北地区洪水频发,饥荒连年。

韩起澜还进一步解释了“苏北”一词的诞生路径:“经济差距,导致大批农民开始南迁,在那里形成了一个下层阶层。他们讲一口同吴语相反的操北方口音的方言,在江南居民看来,他们都是一种类型的北方人,‘苏北’极有可能是一种标签,用以描述江南和上海的移民人口,而非描述地域,因此用一连串往往矛盾的标准来界定苏北就不足为怪了。”

滚滚长江东入海,贯穿江苏分南北。苏北,中国最复杂的区域概念之一,兼具政治、经济、社会、文化等多重意义。它诞生不久,却影响深远。围绕苏北的划分,莫衷一是,至今争论不休;有关苏北的印象,固化刻板,多和穷困挂钩。

一部苏北演进史,一段淮安兴衰曲。站在聚焦打造“绿色高地、枢纽新城”、全面建设长三角北部现代化中心城市的全新历史起点,我们需要回溯苏北前世,重识苏北今生。

■本报采访组

一种过时的 区域划分

通过回溯历史,不难看出,苏北并非是客观存在的地理概念,而是经济差距在人们脑海中形成的主观信念。既是信念,并非一成不变,可以随着苏北衰落而凭空产生,也必将随着经济崛起而消失于历史长河。

事实上,随着交通区位的改善、国家战略的叠加,苏北这种区域划分已经愈发不合时宜。

淮阴师范学院淮安发展研究院教授何伟认为,近代淮安衰落的直接因素在交通劣势,但近年来,随着长三角一体化、大运河文化带、淮河生态经济带等国家战略叠加实施,淮安被明确为全国综合性交通枢纽、淮河生态经济带引领城市和航空货运枢纽,被纳入苏北物流“金三角”,标志着淮安的区位条件和战略优势正在失而复得,再将淮安发展局限在苏北一隅,显得格局太小。

“苏北的穷,是一种偏见。”淮阴工学院苏北发展研究院执行院长史修松表示,江苏是全国发展最均衡的省份,数据显示,苏南苏北的经济差距为2.7倍,同为发达省份的广东,珠三角和粤西北的经济差距达9倍以上。放眼全国,苏北城市在其他省份都是名列前茅的存在。史修松认为,苏北经济发展速度连续多年省内领先,随着南北差距不断缩小,未来的江苏将不会用南北之名以区穷富,而应以功能之别共谋发展。

以功能划分区域与江苏正大力推进的“1+3”战略不谋而合。该战略将江苏的发展版图重新定义,其中,“1”是沿江八市组成的扬子江城市群;“3”分别指连云港、盐城、南通一线的沿海经济带,宿迁、淮安和苏中部分地区组成的江淮生态经济区以及将徐州建成淮海经济区的中心城市。去年,省第十四次党代会明确提出,“更高水平推进‘1+3’重点功能区建设,更大力度推进全省区域协调发展,助推长三角更高质量一体化发展”。

由此可见,一个追求区域联动发展、特色发展、均衡发展的新江苏正在重构,而“苏北”这一区域划分更多呈现出过时的样貌。

一张全新的 发展蓝图

“苏北”定位已然过时,淮安蓝图亟待重绘。

近年来,苏北多个城市纷纷提出冲破“苏北意识”“地级市思维”,如徐州提出在长三角一体化发展中汲取发展动力,更多集聚来自中心区的要素辐射,建设长三角北翼中心城市;连云港提出从亚欧大陆桥头堡到“一带一路”倡议支点和标杆示范,从跻身江苏自贸区三大片区到入列国家枢纽港;宿迁正在加快建设改革创新先行区、长三角先进制造业基地、江苏生态大公园、全国文明诚信高地……

踔厉奋发,时不我待。面对未来发展的重大历史课题,淮安全面审视所处方位,提出聚焦打造“绿色高地、枢纽新城”、全面建设长三角北部现代化中心城市的奋斗目标。该目标是在深刻把握新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局的大逻辑、大背景下提出的,兼具前瞻性和可行性。市委八届四次全会再次提出要深度对接融入长三角一体化发展,突出基础设施互联互通、产业协作互补、公共服务和功能载体共建共享,密切与上海、南京、苏州等中心区重点城市合作,在借力高能级开放平台中集聚更多资源。

诚如市委书记陈之常所言,对接融入长三角,既有利于淮安更好地推动国家战略落地,承接长三角中心区优质产业转移、要素流动和辐射带动,也会让我们在对接融入的过程中开阔视野、转变理念,自觉运用长三角的思维、眼界谋划引领淮安发展。而且,国家规划明确将江苏全域纳入长三角一体化发展范围,淮安真正成为长三角城市群成员,是中心区与苏北衔接连接的关键节点和主要通道,也是向西联动淮河生态经济带相关城市的龙头和纽带。可以说,淮安对接融入长三角具有良好基础和条件,有利于提升在区域格局中的地位和影响。

“开放造就了淮安历史的繁盛,开放度不足制约了淮安现在的发展,我们唯有主动拥抱开放、持续扩大开放,才能开拓眼界、接轨前沿、增强本领,才能结识新朋友、掌握新信息、集聚新资源,才能让城市更有魅力、干部更为自信、群众更加热爱淮安”,市委八届四次全会围绕追逐城市复兴梦想,又一次击鼓催征。从难民南迁到产业北溢,从穷富对立到发展共融,百年沧桑,苏北之于上海的意义已悄然改变,淮安融入长三角、实现城市复兴梦想的时代正加速到来。