

最近身子抱恙，更新很慢，贵州的终结篇还没写出来，各位瓜友很不好意思。

贵州那篇，实际昨天写好了两大部分，今晚能补齐发文的，然而造化弄人，有一大段三千多字的没保存好，没了，那是最关键也是最精华的一段啊。

成文又无望，心态差点崩。

蓝瘦，香菇啊，今晚都不想更了。

突然，想到了古人谈迁的故事，谈迁经过5年笔耕的奋斗，6次修改，终于在他50多岁时完成了一部400多万字的明朝编年史——《国榷》。

然而，在一生心血的书籍即将付印前，有位梁上君子光顾了他家，将书稿完全盗走，谈迁多年心血付之东流。他终日以泪洗面，然而他还是以坚强的毅力重新出发，拖着暮年的重病之身坚持，再经过4年不懈努力，终于再度完成《国榷》这一巨著，也给后世留下了一段佳话。



所以说，人家400万字没了都接着写，岱岱你才三千多字不见了，你BB什么呢？

4百万 / 3千 \approx 1333

由此得出：

1个谈迂 \approx 1333个岱岱

这就是岱岱和古人的差距.....



荀子曰：“其万折也必东，似志，是故君子见大水必观焉。”

勉之……

今天因本人失误，贵州篇未能完结，抱歉。

因此，特意写了这篇和省份竞争主题关系密切的《那些人，那些话（9）》，希望大家喜欢。

那些人，那些话（9）

遵义开始（坐飞机的）人不会多，有路走就行。

马遵高速的终点不能到遵义。

——贵州林同志

| 地区生产总值（亿元） | 1-4 季度 | 增长（%） |
|------------|---------|-------|
| 贵阳市 | 3537.96 | 11.3 |
| 遵义市 | 2748.59 | 12.1 |

背景：

遵义的新舟机场起先是军用机场，后作民用，因此设施十分落后，贵州人都嘲笑“遵义新舟机场比客运站还小”，于是打算扩建，并修一条到新舟机场的高速公路，规划送上去，此时，林同志说了第一句话。不仅高速公路的项目无疾而终，而且省里给遵义机场定的规划，也远低于遵义预期。

遵义与黔南州努力筹划多年的马场坪-遵义高速公路，线都放了，都要开工了，林同志在交通厅说了第二句话，马遵高速胎死腹中。

20世纪60年代建造的南京长江大桥净空高度仅有24米，如同一座铁锁，把大船挡在桥下，丰水期仅能通过3000吨级船舶，万吨级外轮根本不可能通过，限制了长江作用的发挥。

建议炸掉长江大桥！

——2006年，黄奇帆于一次公开会议上的发言



背景：

自20世纪80年代以来，国家先后投资数十亿元在芜湖、武汉、重庆等港口建成的数十座5000吨级外贸码头和集装箱码头，因为长江大桥对长江的“拦腰一斩”，各处都没有没有大型外轮靠泊，只能“晒太阳”。

大型货船无法通过南京长江大桥，令南京能从中获得中转、运货等巨额经济利益；一旦将大桥拆除，南京利益将会变得一无所有，故南京极力反对拆除南京长江大桥。相反重庆却因欲再发展经济，因此主张炸掉长江大桥。

2006年1月上旬，上海举办关于“长江黄金水道开发”的主题报告会，与会的重庆副市长黄奇帆说出此话后，当场的南京副市长蒋裕德笑言，南京长江大桥再用50年也无问题。

这段对话，成了省份竞争的经典诠释。

别在济南建了，在烟台建吧，济南不如烟台有前途

——山东某位烟台籍省委



背景：

因胶东籍官员在济南省市两级政府，乃至山东各地市的占比都有点过大，山东省内政策有不平衡之嫌，因此上面对山东的人事安排，有了这样一条不成文的规定。

你们要建跨海大桥，这么大的事儿，怎么我们什么都不知道？

我们支持宁波建桥，不过你们还是在浙江省内搞搞好，上海反正没有桥位给接的。

——上海某领导



背景：

杭州湾大桥，发起人和牵头人都是宁波，然而上海港条件远不如宁波深水港，该桥成立后会导致上海货源分流，国际船只只会选择宁波港而不是上海港，这有损上海利益。因此上海方面对宁波主张的杭州湾大桥计划，一直消极和抵触。

在95年春节，为杭州湾大桥着想，原宁波书记许运鸿亲自带队，领着宁波十几号人给上海市委拜年，想缓和宁波班子和上海班子的关系。然而当天飞机晚点，他们到了上海市委门口时已迟到一个小时，上海方面以迟到为由，不肯出面接待和会晤。

宁波的“热脸”，遇到了上海的“冷屁股”。

（洋山港）给你们反正你们也不去搞，不如给我们搞得了。

——上海方面某官员



背景：

上海港不是深水港，上海一直在寻找深水港来获得国际航运中心的地位，因此看上了宁波舟山的洋山港。

而宁波因为已经有宁波深水港，所以对需要重金开放的舟山港不感兴趣，一直闲置在手，故有上面这段上海官员对宁波方面的话。

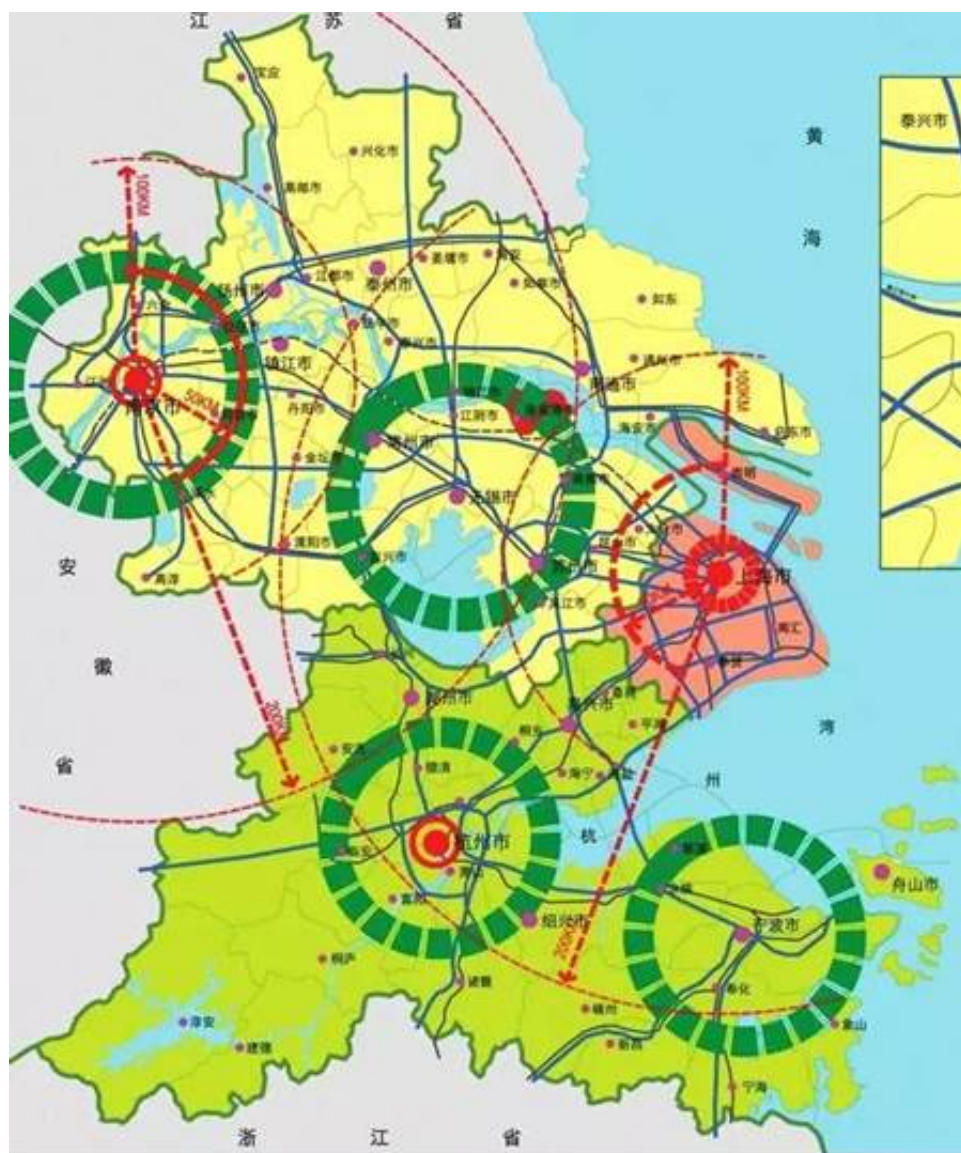
考虑到宁波港和洋山港是同质竞争关系，且上海曾对宁波建杭州湾大桥十分抵制，所以在舟山港上，宁波以其人之道还治其人之身，一直不配合上海。

上海宁波，互为邻里，心有隔阂。

人家形容三个地方，说上海飞跃太平洋，江苏它的这种底蕴是深如玄武湖，浙江的精神就是钱塘江上弄潮儿，就是以上海为龙头的长三角有机一体化构成，将是相得益彰的共同发展。而这个地方发展，对全国来讲，它又可以带动整个沿长江产业带。

到上海、江苏“攀龙附凤”去！

——2003年的浙江书记



背景：

世纪之初的浙江，对上海和江苏一直有比较深的芥蒂，浙江对长三角的态度，有“无需接轨”的狭隘观念、“无法接轨”的消极态度和“无从接轨”的畏难情绪。

2003年3月21号，从浙江省府路开出了一个长长的车队，行驶方向——上海、江苏，到任5个月的浙江新书记主动接轨上海、江苏，提出了一个“攀龙附凤”的说法，签署经济合作协议，共同推进长三角地区经济一体化发展。

这次浙江的主动示好，没有如上次般“热脸贴冷屁股”，浙江提出的建立长三角地区主要领导定期会晤机制——首次座谈会于2005年底在杭州召开，推动长三角合作进入实质化阶段。浙江和上海江苏的关系大大增进。

冤冤相报何时了的宁波和上海，之前积累的洋山港、杭州湾大桥等矛盾，也因新书记的到来而顺利解决，上海近乎无偿的从宁波拿到了洋山港。

2002年的由新任浙江书记带头的这次访问，开启了长三角一体化的大幕。由此，这一年也被称为“长三角元年”。

三大机场合并后，广州机场已有的国际航线，深圳不必再开设。

——广东省国资委某官员



背景：

广州白云机场是全国三大航空枢纽之一，是广州建立世界级航空枢纽的最大依仗，然而从2013年至今的4年中，深圳机场有3年增速大大高于广州机场，广州航空枢纽的地位在深圳机场的强势崛起前，岌岌可危。

因此，广东省有意对广州、深圳、珠海三大机场进行一体化重组，并将其交由广东机场集团统一管理。

如果执行上面广东国资委提出的政策执行，深圳机场现有的38条国际级港澳台航线中，将有32条都“不必再开设”，深圳机场将从国家规划中的“国际航空枢纽”，一步退到国内三线机场的地位，所以深圳方面对此十分不满。

珠三角和长三角不同，珠三角整合的最大难题是，香港不象上海那样便利地发挥作用。

——上海市人大副主任厉无畏



背景：

如上海这位同志所言，珠三角一体化中也遇到了各式各样的问题。

港珠澳大桥方案上，深圳、珠海、香港、澳门就大桥的设计方案争执不下。

一开始的方案是，珠江香港直接连通，被冷落的澳门有意见，写信给中央反映，“珠港大桥”升格为“港珠澳大桥”。

后来是香港对深圳有意见，当时香港与深圳的盐田港已是竞争关系，香港为了不过深圳而将珠江西岸的货物引流到香港，力主大桥的单Y方案。

当时整个香港只有李嘉诚支持有利于深圳的双Y方案，因为深圳盐田港就是李嘉诚的投资。

最终，为了港澳的统战大局，深圳还是被挤出港珠澳大桥方案中，为了平衡深圳，中央给了深圳“深中通道”，上面算最大可能的平衡各方利益了。

在这场光谷产业的城市博弈中，广州拥有省会城市的地位优势，而深圳将高新技术产业定位为其支柱产业，对光产业投入了大量人力物力，高新技术交易会和中国光电博览会都办得火红。

两个城市都在争夺广东光谷领导权，很大程度上由于缺乏协调交流和统一规划，导致了产业聚集效应不明显等不良后果。

——广东社会责任研究会会长黎友焕博士



背景：

很多人都知道武汉光谷的大名，然而很少有人知道，广州也有一个光谷，且成立时间比武汉光谷早两年，曾经是“全国第一”。

然而，曾经领先武汉的广州光谷，在1999~2013年10余年间，因为和深圳就“广东光谷”的领导权争夺，内斗严重产业耗散，广州和深圳都渐渐落在人后，武汉光谷因此反超压制，笑到最后。

广州深圳，鹬蚌相争

武汉，渔翁得利



郑州粮食批发市场（郑州商品交易所前身）成立时，根本没钱，时任河南省省长的李长春对成立这个市场很重视，在省财力十分困难的情况下，特地从省长预备金里给了200万元的开业费用，我们就靠这200万元打天下。

——郑州商品交易所总裁李经谋



背景：

1990年，国家要设立首家期货市场试点，建设商品交易所，中央有意把商品期货交易所放在中部的农业大省，主要是湖北和河南两个省二选一。

武汉九省通衢，优势明显，竞争商品交易所的成功率大于当时的郑州，然而湖北省内省府矛盾深刻，为防武汉一家独大，湖北没让武汉去申报，而是让优势不明显的荆州去申报。

最终，和郑州正面竞争的荆州落败，首家商品交易所花落郑州。

广州深圳，鹬蚌相争

武汉，渔翁得利

武汉荆州，鹬蚌相争

郑州，渔翁得利

怎么说呢



皂滑弄人