



安宇 沈山 / 著

运河文化景观与 经济带建设

中国社会科学出版社

安宇 沈山 / 著

运河文化景观与 经济带建设

中国社会科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

运河文化景观与经济带建设 / 安宇, 沈山著. —北京: 中国社会科学出版社, 2014. 4

ISBN 978 - 7 - 5161 - 2666 - 0

I. ①运… II. ①安… ②沈… III. ①运河—文化—景观—研究—华东地区 ②运河—区域经济—经济建设—研究—华东地区
IV. ①K928.42 ②F127.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 104216 号

出版人 赵剑英
责任编辑 李炳青
责任校对 韩天炜
责任印制 王超

出版 中国社会科学出版社
社址 北京鼓楼西大街甲 158 号 (邮编 100720)
网址 <http://www.csspw.cn>
中文域名: 中国社科网 010 - 64070619
发行部 010 - 84083685
门市部 010 - 84029450
经销 新华书店及其他书店

印刷装订 三河市君旺印装厂
版次 2014 年 4 月第 1 版
印次 2014 年 4 月第 1 次印刷

开本 787 × 1092 1/16
印张 28
插页 2
字数 446 千字
定价 76.00 元

凡购买中国社会科学出版社图书, 如有质量问题请与本社联系调换
电话: 010 - 64009791
版权所有 侵权必究



目 录

绪 论	(1)
第一章 千年审视：京杭大运河的价值体系	(5)
第一节 京杭大运河的基本概况	(6)
第二节 京杭大运河的历史功能	(16)
第三节 京杭大运河的现代价值	(23)
第二章 学术传承：运河文化景观与运河经济带	(29)
第一节 京杭大运河的学术研究简述	(30)
第二节 运河文化景观的学术研究简述	(38)
第三节 运河经济带的学术研究简述	(42)
第三章 运河文化景观资源分类与构成	(53)
第一节 文化与运河文化	(54)
第二节 文化资源与运河文化资源	(58)
第三节 运河文化景观资源的构成	(75)
第四章 运河文化景观演进历史与类型	(95)
第一节 扬州运河文化景观	(96)
第二节 淮安运河文化景观	(130)
第三节 济宁—徐州段运河文化景观	(146)



第五章 运河文化景观变迁驱动与特征	(179)
第一节 扬州运河文化景观变迁	(180)
第二节 淮安运河文化景观变迁	(206)
第三节 济宁—徐州段运河文化景观变迁	(216)
第六章 运河文化景观的特色与个案	(241)
第一节 运河文化的共性	(242)
第二节 扬州运河文化景观的个性	(246)
第三节 淮安运河文化景观的个性	(251)
第四节 济宁—徐州段运河文化景观的区域特征	(253)
第五节 运河文化景观典型个案：淮扬菜	(257)
第七章 运河文化景观的传承与保护	(261)
第一节 运河文化景观的传承	(262)
第二节 运河物质文化景观的保护	(265)
第三节 运河文化景观保护个案研究	(270)
第八章 运河文化景观资源的价值评估研究	(281)
第一节 文化资源价值评估研究简述	(282)
第二节 资源价值构成体系	(291)
第三节 运河文化资源的价值构成	(299)
第四节 运河文化资源价值评估方法	(304)
第五节 案例分析：淮安市漕运总督部院遗址的价值评估	(312)
第九章 运河经济带的社会经济发展现状	(331)
第一节 研究范围界定：运河经济带	(332)
第二节 自然条件与区域条件分析	(333)
第三节 运河经济带产业结构现状	(339)
第四节 运河经济带的空间结构现状	(361)
第五节 运河经济带的基础设施现状	(368)



第十章 运河经济带建设：产业结构优化	(373)
第一节 京杭运河苏鲁段经济带的发展定位	(374)
第二节 产业结构优化重组	(377)
第十一章 运河经济带建设：空间组织优化	(395)
第一节 中心城市的确立	(396)
第二节 发展轴线的确立	(399)
第三节 城镇组织体系的构建	(402)
第十二章 运河经济带建设：基础设施建设	(405)
第一节 航道改造与港口建设	(406)
第二节 船型标准化建设	(408)
第三节 配套基础设施建设	(409)
第十三章 运河经济带建设：保障措施健全	(411)
第一节 改善投资环境，是运河经济带建设的支撑条件	(412)
第二节 提高产业份额，是运河经济带起飞的关键内容	(421)
第三节 协调区际关系，是运河经济带建设的促进条件	(422)
第四节 保护生态环境，是运河经济带建设的价值导向	(423)
第十四章 结 语	(425)
附录 淮安市漕运总督部院遗址的价值评估研究问卷调查表	(431)
参考文献	(433)
后 记	(441)



绪 论

— 保护大型线性文化遗产是文化 遗产保护领域提出的新理念

京杭大运河是我国最具有历史文化价值的线性文化遗产。线性文化遗产（Lineal or Serial Cultural Heritages）是近年来国际文化遗产保护领域提出的新理念。线性文化遗产是由文化线路（Cultural Routes）衍生并拓展而来。从20世纪70年代末开始，以美国为首的西方国家开始注重对文化线路的保护，如20世纪80年代的伊利伊—密歇根运河（Illinois and Michigan Canal）国家遗产廊道等。自2003年以来，有关这一动向发生的一系列事件极为引人注目：一是世界遗产委员会在2003年3月17日至22日召开的会议上，委派国际古遗址理事会（ICOMOS）对《保护世界文化与自然遗产公约》的实施文件《行动指南》的新一轮修订作出计划，其目的就是加入有关文化线路的内容；二是又一条文化线路的重要部分——阿根廷的科布拉达·德·胡迈海卡（Quebrada de Humahuaca）山谷进入世界遗产名单。此前，继1993年桑地亚哥·德·卡姆波斯特拉朝圣路（Santiago de Compostela）的西班牙部分以后，已有多条文化线路被列入世界遗产名录。中国以大运河和丝绸之路为代表的文化线路遗产，在被联合国教科文组织（UNESCO）认为是文化线路研究基础性文献的一些研究文件，如产业遗产保护委员会TICCIH（The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage）的相关文献中，都具有重要地位。

大运河更是世界上价值最为突出的遗产运河。遗产运河（Heritage



Canal) 是近十年来文化遗产领域兴起的一个遗产种类。联合国教科文组织关于《保护世界文化和自然遗产公约》的《行动指南》中,将遗存运河列入文化线路世界遗产种类,规定遗产运河“代表了人类的迁徙和流动,代表了多维度的商品、思想、知识和价值的互惠和持续不断的交流,并代表了因此产生的文化在时间和空间上的交流与相互滋养,这些滋养长期以来通过物质和非物质遗产不断得到体现”。大运河完全具备了“遗产运河”要求的基本要素,具有十分突出的普遍价值。古代中国在大运河挖凿、航运、水利用等方面的技术和贡献早已为世界所瞩目,其中京杭大运河和灵渠更被认为是世界上价值最为突出的遗产运河中的两个重要代表(ICOMOS, 1996, International Canal Monument List)。

二 中国南水北调东线工程唤醒对 京杭运河文化遗产保护的关注

南水北调是缓解中国北方水资源严重短缺局面的重大战略性基础设施。南水北调工程东线、中线、西线三条调水线路,与长江、淮河、黄河、海河相互连接,构成我国水资源“四横三纵、南北调配、东西互济”的总体格局。南水北调东线工程的基本任务是从长江下游调水,向黄淮海平原东部和山东半岛补充水源,与南水北调中线、西线工程一起,共同解决我国北方地区水资源短缺问题。南水北调东线工程中有相当长的渠段是利用古代运河修整、疏浚、拓宽后输水的,工程沿线穿过江苏省、山东省历史文化遗存密集的区域,积淀着深厚的历史文化,保留着丰富的文物古迹。在南水北调工程实施的同时,大运河历史文化景观的保护与运河区域开发也迎来了难得的挑战和机遇。

南水北调东线工程建设对京杭大运河文化遗产的各个元素、环境风貌、生态系统都产生着重大的影响。一方面,大规模建设对遗产本体、环境和生态系统的现实威胁,城市化带来的沿河居民思想观念、文化传统、生活方式的急剧变化令许多人无法适应。另一方面,居民文化遗产保护意识在不断增强,经济发展带来了更多的资金投入,为大运河沿线的文化遗产保护提供了有利机遇。南水北调工程在给京杭大运河保护带来巨大挑战的同时,其大规模调水还可以激活古代遗产水系的功能,不



仅对断流和生态功能瘫痪区域进行系统的生态修复,而且对大运河线性文化遗产实施系统保护。

三 运河申遗需要重新整理与认知 运河文化景观资源系统

2006年5月,京杭大运河整体申遗工作启动。沿线20个市、区(北京通州区,天津武清区,河北廊坊、沧州,山东德州、临清、聊城、济宁、枣庄,江苏徐州、宿迁、淮安、扬州、镇江、苏州、无锡、常州,浙江嘉兴、湖州、杭州)都开展了对各自运河沿线文化遗产的挖掘、整理、保护工作,但是各地对京杭大运河保护对象和范围的认知存在差异,直接影响到大运河及其相关文化遗产保护与申遗范围难以明确界定,也是目前制约大运河保护与申报世界文化遗产的主要因素之一。

“大运河申遗”唤起了更多的人关注运河、保护运河,大运河正面临着重新焕发生机的历史机遇。《中国文化遗产》2006年第1期提出“遗产廊道的保护难题”;《中国国家地理》2006年第5期特别策划“大运河凭什么申报世界遗产”,提出“三千里行程,两千年兴废,帝国的生命,流淌的智慧”。进一步认识大运河作为文化遗产的特性,明确大运河申报世界文化遗产的内涵与外延,重新整理与认知运河文化景观资源系统,更深入地评估运河文化景观资源的科学价值和经济价值,是一个值得探索的前沿课题。

四 新的时代需要重新审视运河 文化景观资源的经济价值

在经济发展日新月异的今天,文化产业可持续发展已经成为人类对未来经济增长模式的普遍共识,因为文化的延续性和承接性是社会发展的基本动力之一。然而,一般人都习惯性地认为,文化景观资源是无穷无尽的,从不稀缺的,所以其“初始价格”是可以忽视的。在文化景观资源的开发利用方面,对文化景观资源价值的漠视,较自然景观资源有过之而无不及。不切实际的文化景观资源开发规划不仅达不到预期的目



的，而且还会给当地造成不可估量的经济或文化损失。这种例子在现实中比比皆是。

以文化景观为资源基础的产业，必须为文化景观资源的使用与消耗付费，把生产能力的增长建立在科学的资源观之上。既满足当代人的需求，又不对满足后代的需要产生危害，是文化资源的保护与开发必须遵循的原则。所以保护和开发运河文化景观资源，要以正确评估运河文化资源价值为前提，合理规划，统筹开发，确保运河文化的持久生命力和文化资源的永续利用。

五 经济带建设是保护和开发京杭 运河文化遗产的价值导向

运河在铁路、高速公路的竞争下，逐渐失去了优势。如何实现京杭运河经济带的崛起，是全球化背景下区域经济发展和经济带研究的全新课题，这对完善区域经济发展理论以及区域带状文化遗产理论建设具有较为重要的理论意义。同时，京杭运河的经济带建设，对我国区域经济社会、国家南水北调东线工程建设、运河文化遗产保护具有重要的现实意义。

经济带开发是区域开发的最佳组织方式，京杭运河经济带建设，有利于该区域经济的迅速高效崛起，实现区域人民生活水平的迅速提高。在土地、水资源、电力等资源紧张、劳动力成本上升等因素的推动下，京杭运河经济带建设，有利于苏南、山东半岛地区产业转型与有序转移，实现资源的优化配置。京杭运河是南水北调东线工程的输水通道，该经济带建设是保护水源水质的战略保障。

京杭大运河与长城并称为中国古代的两大工程奇迹，沿线既有古桥古塔、古闸古碑、古镇古街、古坊古窑、宗教建筑、名人祠庙等物质文化遗产，又有民风民俗、民间工艺、传统艺术等非物质文化遗产，被誉为“古代文化走廊”、“名胜博物馆”和“民俗陈列室”。京杭运河经济带建设更有利于保护与开发世界文化遗产，可以说运河经济带的建设是保护和开发京杭大运河这个世界文化遗产的价值导向。



第一章

千年审视：
京杭大运河的价值体系



京杭大运河是世界上开凿最早、里程最长、工程最大的运河。北起北京（涿郡），南达杭州（余杭），流经北京、天津、河北、山东、江苏、浙江六省市，沟通了海河、黄河、淮河、长江和钱塘江五大水系，全长1794公里，相当于苏伊士运河的10倍多、巴拿马运河的22倍，是世界上最长的人工河流，也是最古老的运河之一。京杭大运河对中国南北之间的经济、文化发展与交流，特别是对沿线的工农业经济的发展和城镇的兴起均起了巨大作用。在其开凿和利用的漫长历史过程中，孕育产生了丰厚的文化元素，留下大量历史文化遗存，形成了丰富的运河文化景观。

在以“漕运”为主导功能的农业时代，河道、水利设施、航运工程设施以及管理与运行机构是保障大运河漕运功能的基本要素，也是构成京杭大运河的社会功能发挥和文化景观组织的基本体系。随着大运河漕运功能的通畅，运河沿岸地区城镇与乡村发展繁荣，大量商市街区、建筑园林、石刻墓葬以及戏曲歌舞、民俗传说等应运而生，从而形成了中华大地上极其独特的自然与文化景观。

第一节 京杭大运河的基本概况

京杭大运河从春秋时期吴王夫差开凿邗沟开始，到元代至元三十年（1293）杭州至北京全线贯通，历经1000多年。从始凿邗沟到明清历代，运河地域不断变迁，运河的开凿和维护工作从未间断，但其主体成型工程主要集中在三个时期。第一个时期是春秋时期。这个阶段各诸侯国出于战争和运输的需要竞相开凿运河，但都是以区间小运河为主，规模不大，时兴时废，没有形成统一体系。其中最著名的是邗沟的开挖，它沟通了淮河与长江两大水系，具有重要的交通作用和历史意义。邗沟是京杭大运河河道成型最早的一段，也是我国历史上第一条有明确记载的人工运河。第二个时期是隋朝。隋王朝结束了300多年的长期分裂局面，为了沟通国都与东南富庶地区的联系，便于从黄河下游和江淮地区转运漕粮，从584年到610年先后开凿了通济渠、永济渠，重修了江南运河，形成了以洛阳、开封为中心，北抵涿郡，南达浙江余杭（今杭



州)的大运河体系,是运河开凿的鼎盛时期,由此形成了现今运河系统的基本骨架。南北大运河开通于隋代,造福于唐宋。晚唐诗人皮日休评述:“尽道隋亡为此河,至今千里赖通波。若无水殿龙舟事,共禹论功不较多。”唐宋以后,南北大运河的个别河段渐渐淤断湮废,无法完全通航。第三个时期是元明清时期。元代定都北京后,在隋代京杭运河之间运河的基础上“弃弓形走玄形”截弯取直。1281年元世祖忽必烈派奥鲁赤主持开修济州河,1289年进一步开凿会通河,1292年郭守敬主持开凿通惠河,使大运河直接贯通南北,呈多支型分布的运河成为单线型的大运河,奠定了京杭大运河的基本走向与规模。明清两朝对京杭大运河进行了多次大规模的维护与修缮,对局部河道进行了改建。

西高东低是我国自然地理的一大特点,我国的大江大河基本上是东西走向,而大运河却是利用黄河、淮河、长江等河流的部分河段再修凿新渠连接而成,因此,运河各段水位高低不一、水量盈亏各异。加上沿途各段地貌与气候等自然条件差异,京杭大运河不同河段的水源、水流向、通航方式等也各不相同。根据这些差异,京杭大运河从北到南依次分为通惠河、北运河、南运河、会通河、梁济运河、南四湖段、不牢河段、中运河、里运河和江南运河十段^①。按照目前运河基本运行态势,可以分为三大区段:京津冀区段、山东区段、苏浙区段。

一 京津冀区段

(一) 通惠河

通惠河的干流西起北京东便门的大通桥,向东经过乐家花园八咀桥、通惠闸,在通州区卧龙桥接北运河,全长20.34公里。现在已经成为北京城外泄雨水、污水的渠道。

通惠河于元朝至元二十九年(1292)八月由都水监郭守敬主持开凿,至元三十年(1293)完工。此次开凿以积水潭为起点,向东通往通州。明初通惠河开始淤废。明永乐年间(1403—1425)改建北京皇城,通惠河城内故道被围入宫墙之内,通惠河改以大通桥为起点,又有“大通河”

^① 俞孔坚等:《京杭大运河国家遗产与生态廊道》,北京大学出版社2012年版。



之称。清嘉庆十三年（1808）九月，通惠河与北运河交接处的张家湾镇泥沙淤积严重，运河改走康家沟。自民国时起，通惠河不再通漕运、商旅行船，河道犹存，但是缺水断航，船舶绝迹，严重淤荒。1949年新中国成立之后，先后对通惠河进行了多次治理和改造，逐渐变成北京城的排水河道。

（二）北运河

北运河，也称白河，约自汉末三国起开始通漕运。由通州至天津，全长186公里，是利用河北省东北部的潮白河下游水源，通州区东南到连接天津的天然河道，现在已经成为排洪和灌溉的输水河道。

元代时北运河属白河运道下游，即从通州境至天津静海县界的部分。明朝时北运河被称为白漕，当时政府主要通过不断地堵决修堤、挑浚淤浅来维持航运。清朝时，由于北运河常在河西务、南蔡村及杨村一带决口，故为防洪水泛滥冲毁运河，清政府于康熙四十三年（1704）在杨村以北筐儿港建坝，并开减河，又于康熙五十年（1711）在河西务东开新引河，次年开直河。新中国成立后，政府多次加强对这一地区的治理。1960年建成北运河拦河闸；1963年建成北关分洪闸；1963年开挖运潮减河，分泄从北运河上游温榆河来的洪水，以缓解北运河的洪水压力；1972年10月至1974年汛前，分两期对北运河进行了工程治理；1989年经北京市水利局批准，将北关至杨坨村3.1公里的左堤西移^①。

（三）南运河

南运河，也称御河或卫河，是指京杭大运河临清至天津段，全长414公里，是利用发源于山西境内太行山东麓向东北流的卫河自临清到天津以南的一段天然河道。南运河从西南流向东北，在沧州进入河北境内，直抵天津。流经河北省临西、清河、故城、景县、阜城、南皮、泊头市、沧县、沧州市区、青县等县市和山东省的临清、夏津、武城、德州城区，在天津市与子牙河、北运河合流汇成海河。新中国成立后将四女寺水利枢纽以南河段称为卫运河，建有四女寺、祝宫屯两个船闸；四女寺水利

^① 北京市北运河管理处：《北运河水旱灾害》，中国水利水电出版社2003年版。



枢纽以北称为南运河，建有杨柳青、独流、北陈屯、安陵四座船闸。本书所言南运河仍指大运河临清至天津段，局部可通行 100 吨级船舶。

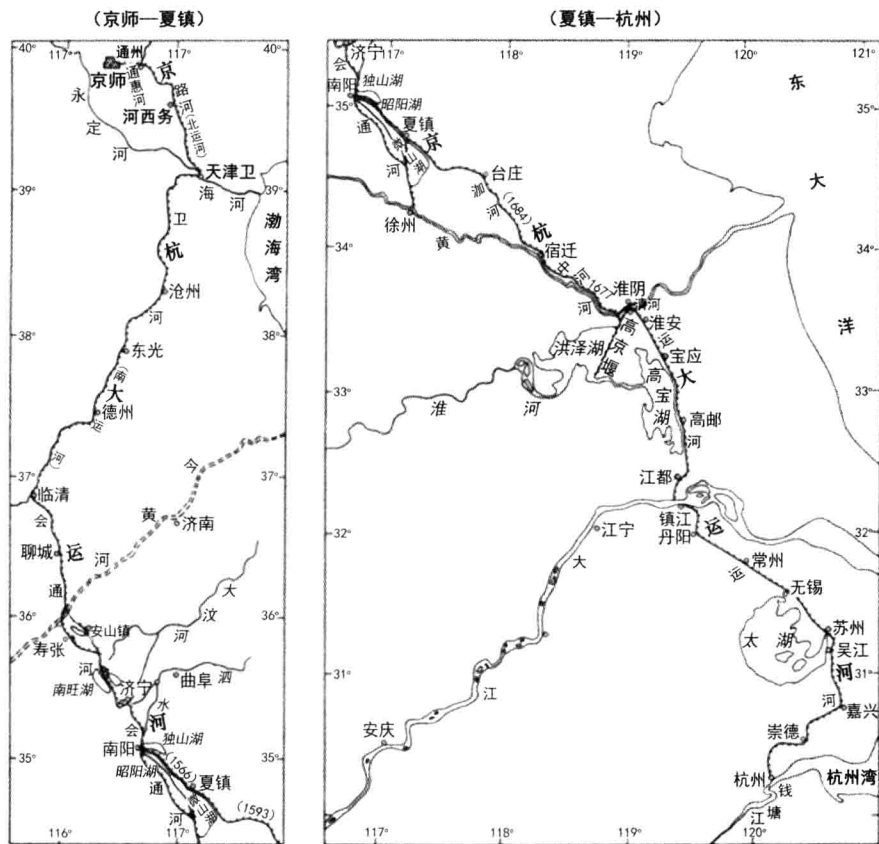


图 1-1 明清时期的京杭大运河

南运河可追溯至东汉建安九年（204）曹操兴建的白沟水运工程。建安十八年，曹操凿利漕渠，引漳水入白沟，使白沟与清河以及河北诸水联成水运网。隋大业四年（608）开挖永济渠，引沁水南达于河，北通涿郡，长约 1000 公里。北宋后永济渠更名为御河（也称卫河），指临清到天津段运河，后形成目前的卫运河与南运河。宋元时期都曾以漳河济卫。明朝对卫河最重要的措施是开凿减水河，曾先后于德州城西北、德州西面四女寺、沧州城南捷地镇以及兴济县（今河北沧州北兴济镇）等处开



凿减水河以分流洪水。明后期至清初，卫河常常干涸，故清康熙（1662—1723）时又以漳河入卫，但由于河道淤塞而有决溢之苦。乾隆五年（1740），在吴桥县境开凿宣惠河，作为南运河泄水入海干流。由于南运河地势较高，且河道曲折，经常决溢，乾隆时，在大堤危险地段加固或修建月堤以缓解地面险情。光绪二十八年（1902）漕运停止后，南运河仍可通航。20世纪70年代，卫运河水源减少，航运功能渐失。1982年德州航运局撤销，南运河停止通航（《漳卫南运河志》，2003）。

二 山东区段

（一）会通河

大运河在聊城境内分为并行的两段，一段是元代开凿的临清至张秋与会通河；另一段是新中国成立后开挖的临清至位山的位临运河。目前，元代的会通河被称作小运河，而位临运河则是地图上标示的京杭大运河。

会通河始凿于元至元二十六年（1289），从山东梁山县安山西南至临清。后又将临清与徐州之间的运河，包括安山以北至临清的原会通河、安山与微山县西部鲁桥之间的原济州河以及鲁桥至徐州间的泗水，统称为会通河。元末会通河因水源不足而被废弃不用。明朝初年，由于国都北迁，漕运增加而重开会通河，在此过程中出现了修复堽城坝、筑戴村坝等著名的水利工程，并形成了南旺湖。清康熙（1662—1723）时，会通河较为繁荣，两岸的张秋、聊城、临清等均为运河名镇。至光绪（1875—1909）时，各湖区尚能间段通航，而会通河北段淤塞。民国二十三年（1934），曾重新疏浚黄河以北至临清的会通河，但由于抗战爆发，不仅工程未能实现，运河亦因长期无人管理而成为废河。新中国成立后，于1951年重新治理小运河，即黄河以北的会通河，治理工程于1952年11月底完成。1959年10月至1960年4月又新开挖了位临运河（位山至临清），但由于工程未能达到通航要求，后来作为灌溉和调水的河道（《聊城地区水利志》，1993）。20世纪70年代，为防止和减轻沿河地区的洪涝灾害、改造盐碱、发展灌溉，对小运河进行了分段治理。会通河聊城段（即黄河以北段）南段用于排涝，中段基本淤废，北段经治理后主要担负引黄灌溉任务。



（二）梁济运河

梁济运河主要是指山东省梁山县至济宁市之间的一段运河。此段运河曾有济州渠、济州河之称，其部分工程在隋初就开始修建；济州河为元代新开，但之前运道东有汶、洗之沟通，西有桓公沟及古济水之通航。元代称济州（今济宁）至须城（今东平县）安山镇一段为济州河、安山以北至临清为会通河，后来二河常混称会通河；明代二河成为一河之两段。济州渠于至元十三年（1276）正元兴工，二十年八月开成（姚汉源，1998）。它起于济宁，终于安山，长150余里，南接泗水，北通大清河。明永乐九年（1411），曾对北起临清、南至济宁的运河进行过全面疏浚和局部改线；清代对会通河的主要贡献是管理和维护，后来由于黄河决口的影响，于光绪二十七年（1901）停运（《山东省志·水利志》，1994）。济宁至安山间老运河连通北五湖和南四湖，1958年以前尚可通行30吨以下的木船，在梁济运河修建后全部废弃（《济宁市水利志》，1997）。

今天所称梁济运河为开挖于1959年的新运河，北起梁山县路那里村东，南至济宁李集村西南入南阳湖与湖内运河相接，全长87.8公里。1967年因航运需要按六级航道（100吨驳船，一拖五驳）标准整治。1970年梁山至济宁开始通航，但由于河道淤积和入黄船闸达不到黄河防汛要求等原因，1981年封堵船闸停止航运。1989—1990年对运河进行第四次治理，目前此段运河底宽15米，枯水期水深0.5米，季节性通行4—6个月，通航里程27公里左右。

（三）南四湖区段

南四湖由南阳湖、昭阳湖、独山湖和微山湖四个自然湖泊相连而成，湖形狭长，只有独山湖由运河隔开，其他三湖均无明显湖界。南四湖区京杭运河包括上级湖从梁济运河入湖到二级坝微山船闸的航道，下级湖二级坝以下分东西两支：两支由微山船闸沿湖西至蔺家坝，长58公里，下通不牢河；东支由微山船闸转向东股引河至韩庄，长50公里，下通韩庄运河。

南四湖是由于宋末黄河南徙，河水滞留今南叫湖一带而形成。南四湖最早出现于元初，方圆仅数里。明永乐（1403—1425）时，南阳以西、以南已积水，始称昭阳湖。嘉靖（1522—1567）以后，由于黄河溃决汇