

国家社会科学基金青年项目
曲阜师范大学青年学术文丛



世界遗产视野下的 线性文化遗产旅游合作研究

——以京杭大运河为例

刘庆余 / 著

Research on Linear Cultural Heritage Tourism Cooperation
from Perspective of World Heritage
— Taking the Grand Canal as an Example



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

本书出版受“国家社会科学基金青年项目”（编号11CGL110）资助

世界遗产视野下的 线性文化遗产旅游合作研究

——以京杭大运河为例

Research on Linear Cultural Heritage Tourism Cooperation
from Perspective of World Heritage
—Taking the Grand Canal as an Example

刘庆余 / 著



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

北 京

图书在版编目(CIP)数据

世界遗产视野下的线性文化遗产旅游合作研究:以京杭大运河为例 / 刘庆余著.
北京:中国经济出版社,2015.12(2016.6重印)

ISBN 978-7-5136-1470-2

I. ①世… II. ①刘… III. ①大运河—文化遗产—旅游资源开发—研究—中国 IV. ①F592
中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第321324号

责任编辑 宋庆万
责任审读 贺 静
责任印制 巢新强
封面设计 华子图文设计公司

出版发行 中国经济出版社
印刷者 北京艾普海德印刷有限公司
经销者 各地新华书店
开 本 710mm×1000mm 1/16
印 张 19.75
字 数 340千字
版 次 2015年12月第1版
印 次 2016年6月第2次
定 价 58.00元
广告经营许可证 京西工商广字第8179号

中国经济出版社 网址 www.economyph.com 社址 北京市西城区百万庄北街3号 邮编 100037

本版图书如存在印装质量问题,请与本社发行中心联系调换(联系电话:010-68330607)

版权所有 盗版必究(举报电话:010-68355416 010-68319282)

国家版权局反盗版举报中心(举报电话:12390)

服务热线:010-88386794

总序

学术者,天下之公器也;青年者,学术之希望也。本“孔子文库——学术文丛”,即以汇聚青年,襄助学术为宗旨,以积累吾校青年俊彦之著述,展现人文社会科学之成绩为鹄的。

作为山东省重点高校,曲阜师范大学以“学而不厌,诲人不倦”为校训,秉承“孔颜型范,春秋学统,海岱情怀,洙泗遗风”,数十年来为社会培养出众多精英人才及优秀师资,享誉海内。

“南沂西泗绕晴霞,北岱东蒙拥翠华。万里冠裳王者会,千年邹鲁圣人家。”岱岳之阳,洙泗之滨,钟灵毓秀,人杰地灵,斯为黄帝诞生之地、少昊活动之墟,商奄旧壤,周公封国,素称人文荟萃之域、周礼尽在之邦。春秋战国之际,天子失官,学术下移,私学兴起,诸子争鸣,九流十家,蔚为大观,此中华文化之轴心时代也。而此轴心时代之轴心人物,则鲁国之仲尼也。仲尼祖述尧舜、宪章文武,集上古文明之大成,端赖鲁国历史人文之得天独厚也。

遥想当年,夫子承上启下,继往开来,删订诗书,修起礼乐,赞明易道,制作春秋;杏坛设教,修成康之道,述周公之训,以教七十子,使服其衣冠,修其篇籍,弟子三千,七十二贤,成儒家之集团,士阶层亦以此登上历史舞台,兹后诸子蜂起,百家争鸣,演为中国思想文化之黄金时代。时人已赞其“大哉孔子”“天将以夫子为木铎”,弟子更叹“天纵之圣”“自生民以来未之有”。炎汉以降,士大夫及庶民无不尊崇孔子之道,其影响垂两千余年,且远播海外诸国,沾溉后世,垂范千秋。近世史家柳翼谋谓“孔子者,中国文化之中心也”,西哲雅斯贝斯将孔子与苏格拉底、佛陀、耶稣并誉为人类思维范式的奠定者,良有以也。

孔子者,伟大教育家;曲阜,东方之圣地。立上庠于斯,其义深且大焉,非特有功于一时一地,尤别具文化传承与创新之大义也!曲阜师范大学建校迄今,庶乎一甲子矣。经数代曲园人之耕耘,今日之曲阜师大,已成师范教育之沃土,综合性之高等学府,拥有曲阜、日照两大校区,占地二千余亩,涵盖文、理、工、法

等十大门类,名家荟萃,桃李芬芳,人文底蕴深厚,九州海外驰名。

然忆昔建校之时,新中国初建,百废待兴,亿兆斯民,同心同德,戮力建设,气象一新。1955年,山东省师范专科学校建于泉城济南。翌年,举校迁圣地,更名曲阜师范学院,升为本科院校。长校者,高赞非先生也。高先生出郾城高氏,幼承庭训,及长,师事大儒黄冈熊十力与大儒桂林梁漱溟二先生,宅心仁厚,学养深邃。受命出任曲阜师院院长,筚路蓝缕,艰困万端,书“犹有洙泗遗风,更加众志成城”一联,勉励师生,奋力开拓,使曲园迅速崛起于教育界,其德其勋,永铭史册。尤可言者,高先生自建校伊始,即于孔子文化研究,颇属意焉。曲园之孔子研究,今日于学界占居一席之地,赖高先生开创之力也。戊午年杪,改革开放,国家,曲园亦随之振兴,文、史、哲、政、经、法、教、管、艺诸科,蓬勃发展,欣欣向荣。

“旧学商量加邃密,新知培养转深沉。”数十年来,曲园之人文学术,扎根文化圣地,吸纳传统养分,根深叶茂,硕果累累。洙泗学人,僻处小邑,登三尺讲台,授业传道,退而伏案,执笔撰著,孜孜矻矻,未敢或怠,于学问亦三致其意焉。虽未得大都市之声华,然反得以沉潜学术,安心著述,此其失之东隅,得之桑榆之谓乎!

学术之事,诚非同寻常之事也。梁任公有言:“学术思想之在一国,犹人之有精神也,……欲观其国田野强弱之程度如何,必于学术思想焉求之。”王静安亦谓:“提倡最高之学术,国家最大之名誉也。”国家且勿论焉。而学术之于大学,事业之基也;之于学人,立命之本也。夫子倡“为己之学”,后儒秉“知行合一”之教,华夏两千余年之人文学术史,群星璀璨,光耀千古,不逊泰西,然近代以来,重理轻文之风大扇,新世纪以来,商业大潮席卷而来,人文社科无用论,甚嚣尘上;人文学者之清贫,有目共睹。尤其青年学者,于学术念兹在兹,精力充沛,意气风发,思维活跃,惜乎其资历尚浅,负累甚大,困难与机遇并存,痛苦与快乐兼具,民间所谓“青椒”一族是也。虽甘心寂寞,清贫自守,怎奈“压力山大”何!若此,欲得学术繁荣,岂不痴人说梦耶?职是之故,纾困解难,助其一臂之力,走上学术之康庄大道,则学校主事者之所思所念也。有鉴于此,学校社科处积极谋划方案,多方筹集资金,设立“孔子文丛”,以襄助青年学者专著之出版,推动我校之人文社科学术之繁荣发展。

本文丛面向全校人文社科领域青年学者全面开放,凡符合条件之学者皆可

自愿申报,学校组织专家匿名评审,入选者由学校组织统一出版。自2013年始,每年拟出版一辑,每辑不超过10种。

综观当今之世,学术之发展繁荣,端在打破学科藩篱,开展学科对话,实现协同创新。然突破成规,谈何容易?必当审慎擘划,期以长远。千里之行,始于足下;九尺之台,起于累土。此“曲阜师范大学青年学术文丛”计划,面向人文社科诸学科,海纳百川,兼容并包,搭建不同学科交流之平台,其我校人文社会科学协同创新之起点乎?其我校人文社科学术发展繁荣之基础乎?

“曲阜师范大学青年学术文丛”编委会

2013年7月

前言

本书的主要内容是笔者主持的2011年度国家社会科学基金青年项目结题成果“‘申遗’背景下线性文化遗产旅游合作机制及其制度响应研究(以京杭大运河为例)”(项目编号11CGL110)。该项目于2014年7月被全国哲学社会科学规划办公室鉴定通过,鉴定等级“良好”,证书号20140999。最初结题成果于2013年年底提交,现在相关资料已被更新,尤其是2014年6月22日中国大运河申报世界文化遗产成功,这一运河发展史上的“大事件”对本书产生了一定影响。同时,相关研究内容的变化、角度的调整、社会各界对大运河世界遗产的密切关注等因素的切入,推动笔者继续跟踪、继续研究。现在,笔者又增加了小部分内容,对原来内容也稍加改动,但总体上还属于国家社科项目结题成果范围。

本书的出版同时又得到了孔子与山东文化强省战略协同创新中心科研创新项目(编号KZXT04YB04),国家旅游局旅游业青年专家培养计划项目(编号TYEPT201431)的资助,以及曲阜师范大学历史文化学院的大力支持,在此表示衷心的感谢!

2011年7月,中国大运河(包括京杭大运河、隋唐大运河和浙东运河)的“申遗”工作正如火如荼地进行着。因此,项目的选题确定为:“申遗”背景下线性文化遗产旅游合作机制及其制度响应研究(以京杭大运河为例)。如今,大运河的“申遗梦”已变为现实,这必将对京杭大运河的旅游发展、生态环境和遗产保护产生深远的积极影响,对运河遗产旅游合作亦起到极大的促进作用。

由“申遗背景下”变为“后申遗时代”,大运河吸引了全社会的目光,极大地提高了运河沿线城镇居民、政府官员、企事业单位、行业协会等的旅游发展自信心和文化自豪感。“时代”变了(主要是大运河的世界遗产价值得到认可),同时随着笔者4年多来对该选题认识的逐渐深入,最后本书的名称相应调整为:世界遗产视野下的线性文化遗产旅游合作研究——以京杭大运河为例。

世界遗产视野下的线性文化遗产旅游合作研究

——以京杭大运河为例

本书的研究内容、思路方法等,受到了以下成果的启发:

论文方面的“灵感”源于原国家文物局单霁翔的《大型线性文化遗产保护初论:突破与压力》(《南方文物》2006年第3期)、《关注新型文化遗产——文化线路遗产的保护》(《中国名城》2009年第5期);阮仪三等《运河踏察——大运河江苏、山东段历史城镇遗产调研初探》(《同济大学学报》(社会科学版)2007年第1期)、《京杭大运河的申遗现状、价值和保护》(《中国名城》2009年第9期);马耀峰等《跨国丝绸之路旅游合作研究》(《开发研究》2006年第2期)等。

项目方面的“灵感”源于北京大学俞孔坚主持的国家文物局课题“为实现整体保护目的的京杭大运河遗产廊道研究”(编号2003003),兰州商学院李巧玲主持的2008年国家社科基金西部项目“丝绸之路申遗中国段旅游区旅游形象设计与推广策略研究(编号08XJY027)”,以及西北师范大学南宇主持的国家社科基金青年项目“西北丝绸之路旅游区域合作开发创新研究(编号08CJY052)”等,从本书第一章的表1.2“有关线性文化遗产研究的各类基金项目”来看,李巧玲与南宇主持的这两个项目也是国内研究线性文化遗产旅游合作较早的。

规划方面的“灵感”源于2009年5月,国家旅游局关于《京杭大运河旅游线路总体规划》的招标公告。该规划由山东省旅游规划设计研究院主持,2013年1月通过评审,最终名称改为《京杭大运河旅游总体规划》。

近年来,中国大运河、丝绸之路、蜀道、茶马古道等文化遗产项目的系列“申遗”活动,掀起了国内对大尺度线性文化遗产(Linear Cultural Heritage)保护、管理与利用研究的高潮。作为一种特殊的公共资源,线性文化遗产的综合利用必然要涉及大量的协调工作,其中旅游合作是一个重要环节。从资源属性来看,线性文化遗产往往强调在线状(带状或网状)区域文化上的影响、交流和对话,各节点遗产元素共同组成有机统一的文化线路遗产系统。线性文化遗产的这种资源特性决定了在其保护与旅游利用过程中必须进行跨区域、跨部门合作,才能保证遗产资源保护的统一性以及旅游体验的真实性和线路完整性。

线性文化遗产作为国家旅游线路的资源载体,吸引了沿线各地利益相关群体的高度关注,对其利用的方式亦多种多样(旅游、房地产、园区经济、环境景观整治等),实践中也产生了一系列问题。如何从制度层面把此类遗产线路(Her-

itage Routes)上富集的文化资源串联起来,把全社会多元利益主体的积极性调动起来,把遗产保护和旅游开发整合起来,从而构建高效的合作与协调机制,已成为国内外遗产理论与实践创新的重大课题。

线性文化遗产具有大尺度、遗产元素复杂、边界复杂模糊、跨区域、利益主体多元等特点,使得其保护与利用方式有别于一般性文化遗产。作为一种特殊的公共资源,线性文化遗产的保护、利用与管理,将更加依赖社会多元主体的广泛参与。构建合作机制,才能形成合作共赢局面。

本书围绕“线性文化遗产旅游合作(以京杭大运河为例)”这一主题,在以下几个方面有所突破:

(1)首次借鉴国外线性文化遗产保护、管理与利用的成功经验。详细检索了已列入《世界遗产名录》的线性文化遗产 39 项,并选取了国内典型案例——京杭大运河,进行研究示范与应用,从宏观层面上为线性文化遗产旅游合作机制与制度建设奠定了基础。

(2)在线性文化遗产旅游合作理论溯源的基础上(文化线路、区域旅游合作、公共治理、博弈论),开展了一系列实证研究,如京杭大运河、丝绸之路、北京城市中轴线、四川剑门蜀道以及典型文化轴线等。从空间属性、功能属性、供需属性、资源属性、边界属性、合作内容、合作主体、合作机制、保障措施等方面,全面分析了线性文化遗产旅游合作的基本特征。

(3)以京杭大运河为例,从宏观与微观两个层面,详细检索了沿线政府部门公布的各类规划、文件,从中考察旅游合作主体对于运河旅游合作的战略意图,为旅游企业开展旅游合作与产品开发提供了市场结合点,为旅游协会的实践运作指明了方向。这种研究视角丰富了线性文化遗产旅游合作学术视野,便利了其他案例开展类似研究。

(4)基于公共治理角度研究京杭大运河遗产旅游合作,是贯彻研究 2013 年 11 月中共十八届三中全会提出的“推进国家治理体系和治理能力现代化”“处理好政府和市场的关系”等重大战略部署的一种尝试。主要讨论如何从政府、市场、公民、协会的角度,形成合作共赢局面,共同做好运河遗产旅游开发工作。提出的对策亦颇具启发,如界定京杭大运河旅游合作主体的有效作用空间,充分发挥多种机制的协同作用,构建京杭大运河多层次区域旅游合作治理体系等。

(5)在实地调查了京杭大运河区域旅游合作现状及存在问题的基础上,从

合作平台与协调机制、旅游合作模式(区域联动、产品整合、形象整合)、空间布局与战略部署三大方面提出了破解思路。详细检索了京杭大运河沿线6省市拥有的代表性旅游资源,以此为基础与运河“申遗”资源点组合形成了多样化的旅游开发模式,如增长极、点-轴发展、双核联动、网络开发等,并进行了实证分析。

(6)借鉴城市大事件营销有关研究思路与方法,以“后申遗时代”大运河山东段遗产旅游合作为例,分析了大运河申报世界遗产前后与旅游合作有关的一系列事件,尤其是大运河申遗成功这一重大事件对运河沿线城市旅游发展、运河旅游线路合作、运河旅游项目设置等方面的影响及对策,“大事件”视角能够拓宽区域旅游合作的研究领域,扩展了相关研究的学术视野。

(7)最后从“跨界旅游合作”角度研究了京杭大运河旅游合作的影响因素、类型划分,重点对市场驱动型和地缘文化凝聚型跨界旅游合作的演化特征进行了理论分析,并总结了运河跨界旅游合作的动力机制。运河跨界旅游合作是在沿线地区旅游行为主体合作意愿增强与合作能力提升双重动力驱使下的必然结果,是市场机制配置旅游要素在运河沿线一定范围内优化组合所形成的良性格局。

本书的学术价值与应用价值主要体现在:构建了一个线性文化遗产旅游合作及其制度响应研究框架,并将其应用于京杭大运河开展研究与示范。为京杭大运河这类特殊公共资源的多元治理提供理论依据和基本手段,同时也是贯彻研究“推进国家(旅游)治理体系和治理能力现代化”等战略部署的一种尝试。从管理体制层面探讨京杭大运河遗产旅游合作与协调机制,为相关旅游合作措施与行动约束提供了保障。在实践中,为大运河、丝绸之路、长城、灵渠、茶马古道、蜀道、唐蕃古道、北京中轴线等线性文化遗产,在资源保护与旅游开发、管理体制与运行机制、规划编制与法制建设等方面提供了参考。

本书的部分成果发表在《北京社会科学》(2012年第5期)、《东南文化》(2013年第2期)、《旅游学刊》(2014年第9期)、《中国旅游报》(2012年7月25日),还有两篇论文被ISSHP收录。部分成果获得2015年山东省高等学校优秀科研成果(人文社科类)一等奖、2013年度山东省软科学优秀成果三等奖、2013年山东省文化艺术科学优秀成果三等奖。

目 录

第一章 引 论	1
1.1 研究背景	1
1.2 研究现状	7
1.3 研究意义	20
1.4 研究框架与方法	26
第二章 国外借鉴篇:国外线性文化遗产保护与利用经验借鉴	33
2.1 线性文化遗产研究与申遗的发展历程	36
2.2 国外线性文化遗产保护与利用的成功经验	38
2.3 国外线性文化遗产保护与利用的启示	41
2.4 本章小结	43
第三章 “申遗”背景下的京杭大运河遗产保护与利用	45
3.1 京杭大运河申遗国际背景与历程	46
3.2 中国线性文化遗产保护与利用存在的共性问题	48
3.3 京杭大运河遗产保护与利用面临的问题	49
3.4 京杭大运河遗产保护与合理利用的途径	55
第四章 理论探讨篇:线性文化遗产旅游合作的系统研究	62
4.1 理论基础	62
4.2 线性文化遗产与线性文化遗产旅游	66
4.3 线性文化遗产旅游合作的特点	75
4.4 本章小结	93

世界遗产视野下的线性文化遗产旅游合作研究

——以京杭大运河为例

第五章 专题研究篇(一):中国大运河的遗产特征与价值	96
5.1 中国大运河的起源	97
5.2 中国大运河的遗产类型划分	97
5.3 中国大运河的遗产特征与价值	102
5.4 中国大运河遗产的属性	105
5.5 本章小结	110
第六章 专题研究篇(二):京杭大运河沿线区域以运河为资源本底的旅游 规划与综合性功能发展战略	112
6.1 北京市	116
6.2 天津市	121
6.3 河北省	125
6.4 山东省	128
6.5 江苏省	138
6.6 浙江省	151
第七章 专题研究篇(三):基于公共治理的京杭大运河遗产旅游合作研究 ..	157
7.1 公共治理范式与旅游合作的相关性	159
7.2 京杭大运河遗产旅游合作存在的公共治理问题	162
7.3 京杭大运河遗产旅游合作创新研究——基于公共治理视角	163
7.4 本章小结	177
第八章 专题研究篇(四):“申遗”背景下京杭大运河区域旅游合作的系统 障碍与理性破解	179
8.1 京杭大运河区域旅游合作现状	180
8.2 京杭大运河区域旅游合作的系统障碍	184
8.3 京杭大运河区域旅游合作的理性破解	190
8.4 本章小结	200
第九章 专题研究篇(五):京杭大运河沿线旅游资源开发模式	202
9.1 京杭大运河沿线旅游资源概述	203
9.2 京杭大运河沿线旅游空间范围界定	211
9.3 京杭大运河沿线旅游资源开发利用存在的问题	211
9.4 京杭大运河沿线旅游资源开发模式的战略构想	214
9.5 本章小结	238

第十章 专题研究篇(六):后申遗时代大运河山东段遗产旅游合作研究——“大事件”视角	240
10.1 大运河山东段运河遗产旅游发展现状	242
10.2 后申遗时代大运河山东段旅游合作的具体事件	246
10.3 本章小结	254
第十一章 专题研究篇(七):京杭大运河跨界旅游合作特征及其动力机制	257
11.1 京杭大运河跨界旅游合作的影响因素	258
11.2 京杭大运河跨界旅游合作的必要性与可行性	264
11.3 京杭大运河跨界旅游合作的类型划分	265
11.4 运河跨界旅游合作演化阶段理论解析	268
11.5 京杭大运河跨界旅游合作的动力机制	271
11.6 结论与讨论	274
参考文献	277
附 录	285
附录一 中国大运河申遗历程	285
附录二 关于加快京杭大运河遗产保护和“申遗”工作的信	287
附录三 京杭大运河保护与申遗杭州宣言	288
附录四 京杭大运河遗产保护与可持续发展通州宣言	289
附录五 大运河保护与申遗扬州共识	290
附录六 加强中国大运河遗产保护的倡议	291
索 引	295
后 记	297

第一章 引 论

1.1 研究背景

线性文化遗产 (Linear Cultural Heritage) 是近年国际上新兴的文化遗产研究领域,它由文化线路演变而来,并综合了遗产廊道、文化景观、系列遗产 (Serial Heritage)、线状遗迹等遗产内涵、元素,内容更加丰富、形式更为多样,如峡谷、运河、道路、铁路线、廊道、防御体系等,一般具有重要的历史、文化、美学、科学、艺术等价值。它一经引进,便在国内文化遗产理论与实践方面产生了极强的生命力与巨大的指导价值,同时吸引了社会各界的广泛关注。故宫博物院院长、国家文物局原局长单霁翔对此进行了开创性研究,他认为线性文化遗产是指在拥有特殊文化资源集合的线形或带状区域内的物质和非物质的文化遗产族群(单霁翔,2006)。^①

世界遗产视野中的线性文化遗产保护与利用研究是从西方发达国家兴起的。1984年,美国以法令形式指定伊利诺伊和密歇根运河 (the Illinois and Michigan Canal) 为国家遗产廊道。此后,西班牙圣地亚哥·德·孔波斯特拉朝圣之路 (1993)、法国米迪运河 (1996)、奥地利的塞默林铁路 (1998)、日本纪伊朝圣路线 (2004)、以色列内盖夫沙漠的熏香之路 (2005)、加拿大里多运河 (2007)、荷兰阿姆斯特丹的运河带 (2010)、巴勒斯坦“耶稣诞生地:伯利恒主诞堂和朝圣线路” (2012)、中国大运河 (2014) 和“丝绸之路:长安-天山廊道的路网” (2014)^②等一些

① 单霁翔. 大型线性文化遗产保护初论:突破与压力[J]. 南方文物,2006(3):2-5.

② 在下文中,该遗产项目名称仍为“丝绸之路:起始段和天山廊道的路网”,以反映其申遗过程以及当时所用名称的思考。2014年6月22日,联合国教科文组织第38届世界遗产委员会会议在卡塔尔首都多哈举行,由中国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦联合申报的“丝绸之路:起始段和天山廊道的路网”,成功入选《世界遗产名录》。世界遗产委员会在会议审定时将其名称修改为“丝绸之路:长安-天山廊道的路网”(Silk Roads: the Routes Network of Chang'an-Tianshan Corridor)。

长安、洛阳关于丝绸之路“源头”之争由来已久,有意思的是,联合国教科文组织世界遗产中心网站将其描述为(<http://whc.unesco.org/en/list/1442>):“This property is a 5,000 km section of the extensive Silk Roads network, stretching from Chang'an/Luoyang, the central capital of China in the Han and Tang dynasties, to the Zhetysay region of Central Asia.”对于丝绸之路“源头”,联合国教科文组织认定为“从汉唐的都城长安/洛阳出发,一直延伸到中亚的七河地区(哈萨克语为 Zhetysay),但其名称却为“Chang'an-Tianshan Corridor”(长安-天山廊道)。因此,国内各种媒体在介绍时均一致采用“丝绸之路:长安-天山廊道的路网”这一说法。至于联合国教科文组织为何没有采用“起始段和天山廊道的路网”,可能的解释是为了更加准确地描述丝绸之路的“源头”,而不是像国内初期申报时所采用的“模糊化”处理法(即用丝绸之路的“起始段”代表它的“源头”)。

世界遗产视野下的线性文化遗产旅游合作研究

——以京杭大运河为例

线性文化遗产相继被列入《世界遗产名录》(World Heritage List)。

我国文物保护界近年来在实际工作中不断与时俱进,及时借鉴和吸收新的理念、新的方法,紧跟国际潮流,甚至在某些方面有所超越。如“丝绸之路:长安-天山廊道的路网”是世界上第一个以联合申报方式列入《世界遗产名录》的丝绸之路项目,也是我国第一个跨国联合申报的世界遗产项目。2014年4月,国际古迹遗址理事会对该项目的重要意义进行了评估,评估报告指出,三个缔约国进行跨国界提名申报,是将丝绸之路列入《世界遗产名录》过程中的一个重要里程碑;此次申报将为未来丝绸之路系列遗产项目申报奠定基础。

根据《国家“十一五”时期文化发展规划纲要》,国务院决定从2007年开始开展第三次全国文物普查,号称新中国成立以来开展的最大规模文物普查,时间从2007年4月起至2011年12月。其中,乡土建筑、工业遗产、文化景观、文化线路、文化空间、老字号等在前两次文物普查中被忽视的内容,此次都被纳入普查范围,显示出文物资源保护的多样性和研究视野的多元化。《国家文物博物馆事业发展“十二五”规划》(国家文物局2011年6月)提出,在“十二五”期间“基本形成以西安、洛阳、荆州、成都、曲阜、郑州6个大遗址片区,长城、大运河^①、丝绸之路、茶马古道4条文化线路,环国境线分布的重要大遗址为重点,150处大遗址为支撑的大遗址保护格局”。其中,值得一提的是,这种“文化线路”类型,从文物保护与利用角度来看,可以将其扩展为对“线性文化遗产”进行整体研究。国内线性文化遗产研究在借鉴国外研究的基础上,已取得了一系列成果,但总体来看还处于初级阶段。

近年来,随着对遗产概念与内涵认识的不断深入,文化线路(Cultural Routes)、遗产运河(Heritage Canal)、遗产廊道(heritage corridor)等一系列反映自然与人文景观的整体性与延续性,体现人类在各个历史时期的社会、经济与文化发展动态特征的跨区域的遗产,已成为国内外遗产保护领域探讨的热点(俞孔坚等,2009)。^②国内对线性文化遗产研究的引进、消化、吸收、创新等也逐渐反映在实际工作中。国家文物局于2012年11月17日公布了更新后的《中国世界文化遗产预备名单》(共45项),包括:北京中轴线、大运河(即中国大运河,包括京杭大运河、隋唐大运

^① 关于本书中简称为“大运河”的具体运河段落说明。在本段“大运河”是指“中国大运河”,2007年12月全国政协副主席徐匡迪率政协考察团对隋唐古运河沿线的河南、安徽等地进行考察,引发了有关部门和社会各界对隋唐古运河的重视,从此以后,以“中国大运河”代替当初“京杭大运河”进行申遗的命名工作就已经确定。但在本书后文中,除特别说明之外,有时“大运河”指“京杭大运河”,有时指“中国大运河”,这两种指代方法都有道理;有时在同一章中出现几次“大运河”,读者根据具体语境不难看出“大运河”到底是指哪一条运河。

^② 俞孔坚,奚雪松,李迪华,等.中国国家线性文化遗产网络构建[J].人文地理,2009(3):11-16.

河以及浙东运河,涉及8个省级行政区)、丝绸之路(涉及6个省级行政区)和海上丝绸之路(涉及6个省级行政区)、闽浙木拱廊桥(涉及7个县)、凤凰区域性防御体系(湖南省凤凰县)^①、灵渠(广西壮族自治区兴安县)、蜀道-金牛道广元段(四川省广元市)、坎儿井(新疆维吾尔自治区吐鲁番地区)等8项线性文化遗产。从类型来看,这8项线性文化遗产包括文化线路、遗产运河、线状遗迹、交通廊道等。如此众多的线性文化遗产被统一列入《中国世界文化遗产预备名单》,反映了国内文化遗产理论与实践研究的最新趋势,同时与国际上申遗政策的变化以及“捆绑”系列遗产进行申报具有整体优势(如中国明清城墙、江南水乡古镇、闽浙木拱廊桥、土司遗址)等现实考虑息息相关。

目前,中国已建成由19个线性文化遗产约250000千米线性要素所构成的国家线性文化遗产网络,主要有交通线路、军事工程、自然河流与水利工程以及历史主题事件四大类型(俞孔坚等,2009)。^②其中,丝绸之路、京杭大运河、长城、茶马古道、古蜀道、唐蕃古道等比较著名。在我国,有许多线性自然遗产、文化遗产因其丰富的文化和景观财富而成为具有极高潜力的战略性休闲资源,其中多数已成为著名的旅游景区或旅游目的地,其旅游价值和经济价值十分突出,已得到政府、企业、民众、游客的普遍认可。2009年3月,国家旅游局公布了首批中国国家旅游线路^③,包括京杭大运河、丝绸之路、长江三峡、青藏铁路、万里长城、红军长征、松花江-鸭绿江、黄河文明等12条,目的是形成若干具有统一、清晰、明确形象的国家旅游线路品牌,并作为中国国家旅游总体形象的有力支撑。^④2009年5月,国家旅游局“十一五”重点规划《京杭大运河旅游线路总体规划》(这一工作也是为配合“中国大运河”申遗所做的基础工作之一)对社会公开招标,主要解决运河旅游开发过程中的重大战略问题,如战略目标、形象定位、空间布局、节点规划、合作机制等。

① “凤凰区域性防御体系”由镇城、营城、汛堡、屯堡、碉楼、哨卡、边墙7大类别15个保存相对完整、最具代表性的军事防御遗址点构成。包括凤凰古城、中国南方长城、黄丝桥古城等在内,是中国南方目前具有特殊性遗址面积最大、保存最好、功能最齐全的明清时期军事遗址之一。(滕建岑. 凤凰区域性防御体系入选《中国世界文化遗产预备名单》[EB/OL]. (2012-11-18)[2013-06-20]. 红网, <http://hn.rednet.cn/c/2012/11/18/2817045.htm>.)

② 俞孔坚,奚雪松,李迪华,等. 中国国家线性文化遗产网络构建[J]. 人文地理,2009(3):11-16.

③ 国家旅游线路是依托品牌线路、连接重要旅游区(点)的旅游产品组合,不是主题类旅游产品组合(如世界遗产之旅、皇家文化之路、冰雪之旅、温泉之旅等),必须具有品牌化的航线、交通、河流、海岸等线路作支撑。(佚名. 旅游局就《中国国家旅游线路初步方案》征求意见[EB/OL]. (2009-03-23)[2013-05-19]. 中央政府门户网站, http://www.gov.cn/gzdt/2009-03/23/content_1265798.htm.)

④ 佚名. 旅游局就《中国国家旅游线路初步方案》征求意见[EB/OL]. (2009-03-23)[2013-05-19]. 中央政府门户网站, http://www.gov.cn/gzdt/2009-03/23/content_1265798.htm.

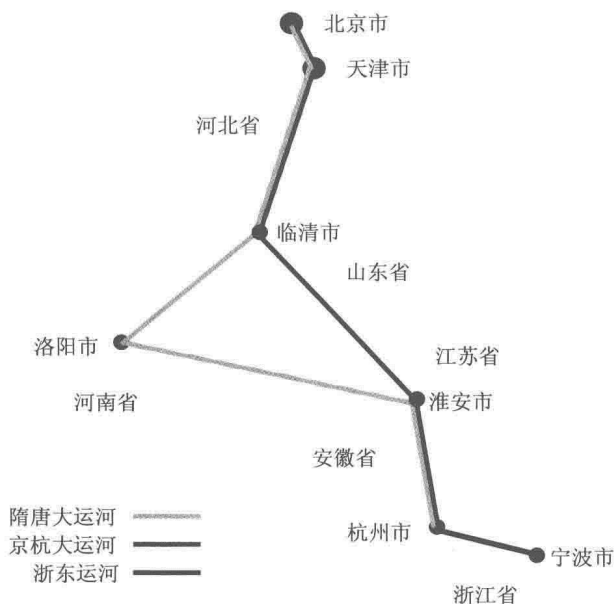


图 1.1 中国大运河遗产分布示意图

中国大运河是世界上开凿时间较早、规模最大、线路最长、延续时间最久、跨越自然文化区域最为复杂,且目前仍在使用的人工运河。大运河始建于公元前 486 年,公元 1293 年全线通航,前后共持续了 1779 年。春秋末期,吴王夫差为北上争霸中原,征调民夫数万人(当时工地场面可以用“举锸如云,决渠为雨”来形容)在长江与淮河之间开凿了邗沟,长约 150 千米,也就是在今江苏淮阴、高邮、扬州一线,成为后来大运河在江苏境内最早的一段。中国大运河具体包括:①隋唐宋时期,以洛阳为中心,北至通州、南达杭州的南北大运河或隋唐大运河;②元明清时期,以北京、杭州为起始的京杭大运河;③从宁波入海,与海上丝绸之路相连的浙东运河,西起萧山西兴镇,经绍兴、宁波,由甬江入海(又称杭甬运河),全长 239 千米。

2014 年 6 月 22 日,联合国教科文组织第 38 届世界遗产委员会会议在卡塔尔首都多哈举行,中国大运河被批准列入《世界遗产名录》,成为中国第 46 个世遗项目。此次大运河申遗选取了各个河段的典型河道和重要遗产点,包括河道遗产 27 段,以及运河水工遗存、运河附属遗存、运河相关遗产等共计 58 处遗产点,河道总长度 1011 千米。

其中,京杭大运河与万里长城、埃及金字塔、印度佛加大佛塔并称为世界古代最宏伟的四大工程,它全长约 1794 千米(比苏伊士运河长近 10 倍,比巴拿马运河