



京杭大运河·北京通州



京杭大运河·浙江杭州

运河影像志

The Grand Canal of China

副主编 李华春 孙卫国 王忠克

浙东运河·浙江绍兴



浙江摄影出版社 主编 胡晓阳

隋唐大运河·河南安阳



运河影像志

The Grand Canal of China

主 编 胡晓阳

副主编 李华春 孙卫国 王芯克

杭州市文化创意产业专项资金扶持项目 浙江传媒学院策划

主 编：胡晓阳

副 主 编：李华春 孙卫国 王芯克

摄 影：胡晓阳 孙卫国 李华春 蒋胜祥 王芯克 傅拥军 金 辉 石战杰
严新荣 李 越 芦 夏 王原平 黄 煜 王昊星 王子诚 季 瑶
渠 程 张宝仪 夏 枫 张 驰 陈雨禾 麻寿和 马文嘉 胡嘉原

撰 文：李清华 胡晓阳等

助 理：刘浩伟 褚国娟 何承忆 汪晓林

责任编辑：郑幼幼

责任校对：高余朵

责任印制：朱圣学

装帧设计：张世锋 胡晓阳

版式调整：融象设计工作室

图书在版编目（CIP）数据

运河影像志 / 胡晓阳主编. —杭州：浙江摄影出版社，

2015. 9

ISBN 978-7-5514-1100-4

I. ①运… II. ①胡… III. ①摄影集—中国—现代
②大运河—中国—摄影集 IV. ①J421

中国版本图书馆CIP数据核字（2015）第204281号

运河影像志

胡晓阳 主编

全国百佳图书出版单位

浙江摄影出版社出版发行

地址：杭州市体育场路347号

邮编：310006

电话：0571-85151350

网址：www.photo.zjcb.com

经销：全国新华书店

制版：杭州立飞图文制作有限公司

印刷：浙江影天印业有限公司

开本：710×1000 1/12

印张：24

2015年9月第1版 2015年9月第1次印刷

ISBN：978-7-5514-1100-4

定价：200.00元

后记

隋大业六年（610年），江南运河凿通。自此，杭州成为长达2700多公里大运河的南端。大运河航道的完善，便利了杭州的交通，繁荣了杭州的经济，滋养了临河而居的世代杭州百姓，孕育了具有运河特质的杭州城市文化，最终成就了这座“世界最美丽华贵之城”。

杭州市从2002年起就启动了运河综合保护工程，逐步形成了以运河自然景观为中轴线，以历史文化街区、历史遗址保护区和历史文化名镇为核心区，以沿河历史建筑等遗存为节点的运河文化长廊。《运河影像志》正是杭州市文化创意产业办公室和杭州经济技术开发区管委会支持的杭州市文化创意产业专项资金扶持项目，旨在以多视角、多侧面的纪实影像文献和视觉形象传播运河文化，彰显运河所承载的历史与人文精神，积极回应对运河历史和现实的反思。

此书的拍摄和编撰历时两年。浙江传媒学院的师生组成精干团队，一次次沿北京、天津、河北、山东、河南、安徽、江苏、浙江的运河两岸行走拍摄，用相机记录沧桑厚重但依然生机勃勃的中国大运河。提供照片的其他朋友用镜头持续关注运河变迁，有的已坚持了二三十年，积累了众多珍贵的图像素材。编撰工作紧张有序，从立意和结构框架的确定，到图片的遴选编排和文字的编撰配写，历经深入讨论和反复斟酌。画册多选取个人视点中的运河，力求以个性化、细节化的影像，从人文、历史、地理三个维度来记录大运河的千古印记，呈现正在悄然发生的点滴变化。当然，大运河博大精深、姿态万千，挂一漏万在所难免，敬请方家和读者指正。

《运河影像志》付梓之际，感谢浙江传媒学院的长期支持、《青年时报》社的精诚合作、浙江摄影出版社的高度重视和浙江影天印业有限公司的特别关照。尤其感谢本画册责编郑幼幼女士的全程指导，感谢浙江传媒学院师生团队李华春、石战杰、李清华、张世锋、刘浩伟、芦夏、王原平、褚国娟、李越、黄煜、王昊星、王子诚、季瑶、渠程、张宝仪、夏枫、何承忆、汪晓林、张驰、陈雨禾、马文嘉等付出的汗水和努力，感谢蒋胜祥、孙卫国、王芯克、傅拥军、金辉、严新荣等提供积累多年的运河精选照片，也要感谢我家人对项目的支持和参与。总之，对此番运河文化记录与传播活动的所有参与者、见证者和无私帮助者，我心存感念。

期待《运河影像志》得到更多人的关心和关注。

胡晓阳

2015年夏

目录

运河随想 004

京杭大运河 013

 流韵 013

 河岸 074

 水乡 092

 乌镇往事 148

 杭州 158

 那么运河 200

 船家 212

隋唐大运河 224

浙东运河 252

运河影像志

The Grand Canal of China

主 编 胡晓阳

副主编 李华春 孙卫国 王芯克

目录

运河随想	004
京杭大运河	013
流韵	013
河岸	074
水乡	092
乌镇往事	148
杭州	158
那么运河	200
船家	212
隋唐大运河	224
浙东运河	252

运河随想

2014年6月22日,在卡塔尔首都多哈召开的第38届世界遗产大会上,中国大运河被正式列入世界遗产名录。大运河文明,即将开启一段崭新的生命之旅,再度创造和谱写灿烂辉煌的篇章。

从北京城出发,沿着滔滔不息的运河水一路向南,巡视水中往来穿梭的船只,眺望沿岸历史上因河而兴、今天依然生机勃勃的无数历史文化名城,你是否会为大运河历经千年沧桑而依旧年轻旺盛的生命力而感慨万千?

一

中国大运河流贯北京、天津、河北、山东、河南、安徽、江苏、浙江8省市,全长2700多公里,是世界上最长的人工河。如果从最早开凿的邗沟和鸿沟(分别开凿于公元前486年和公元前361年)算起,至今已有2400多年的历史,是人类最早开凿的人工河。

大运河的开凿不但是人类工程史上的奇迹,更是人类文化史上的奇迹。大运河的开凿、维护和使用,对中国的政治、经济和军事影响巨大而深远,在中华民族的文明史上占据着无可替代的重要地位。中国大运河是少数几个至今仍在发挥巨大作用的人类伟大古代工程奇迹之一。跨越数千公里、流经千年岁月,逐渐积淀、孕育出了璀璨辉煌而又独具特色的运河文化。

有学者指出,大运河文化是以黄河文明和长江文明为基

石,并且在漫长的孕育和积淀过程中,接受了流经地域的古国文化和区域文化的影响,最终形成了跨越和融汇吴越文化、荆楚文化、齐鲁文化、秦晋文化和燕赵文化等地域文化类型的灿烂辉煌而又有着自身鲜明特色的运河文化。¹显然,一部中国大运河的历史,不仅是一部漕运史和经济史,更是一部历代国家政权和文明兴衰的政治史和文化史。纵览华夏版图可知,大运河流经区域,正是中国经济最发达、人口最集中、古代文化遗址最密集的地区。大运河流贯之地,都毫无例外地留下了数量极其丰富的古代历史文化遗产,中国大运河也因此被誉为“古代文化长廊”、“古代科技库”、“名胜博物馆”、“民俗陈列室”,具有重要的历史、科学和艺术价值。

大运河申遗成功,意味着中国大运河作为重要的人类文化遗产,其巨大而无可替代的遗产价值获得了全世界的承认。正如联合国教科文组织在《保护世界文化和自然遗产公约》最新一版的《行动指南》中,把“遗存运河和文化线路”的世界文化遗产类型特点归结为,“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。”在这一点上,中国大运河与同期获批的中国、哈

¹ 参看单霁翔《只有保护好申遗之路才能平坦》,《中国文化报》,2014年9月18日;高建军《运河民俗的文化蕴义及其对当代的影响》,《济宁师专学报》,2001年第5月。

萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦联合申报的“丝绸之路：长安一天山廊道的路网”世界文化遗产具有共同特点：它们都为世界文化的交流和地域文化的孕育、滋养做出了卓越贡献，并且这种贡献和影响在新历史时期仍将持续发挥其重要影响力。

对于我们来说，在全球化进程不断加快、传统生活方式日渐式微、环境压力不断加大和经济可持续发展问题日益凸显的时代大背景之下，充分认识大运河文化遗产的巨大价值，并身体力行地投身到大运河文化遗产的保护与可持续开发实践中，就显得尤为重要。

通常来讲，大运河遗产可划分为物质和非物质两个层面。物质层面是运河文化遗产的物质基础和承载者，非物质层面则是大运河文化遗产的核心和灵魂，它们之间互为表里而又相互依存。与此同时，大运河流经地域的自然和生态环境，又构成了大运河文化遗产的自然支撑系统。因此，中国大运河遗产的保护、管理和开发，就是一个融合自然、经济、文化，三位一体的综合保护措施与多目标体系。

大运河首先是人类古代最伟大的水利工程之一，是一座宏大鲜活而又令人目不暇接的古代水利工程博物馆，是中国古代水利工程史的缩影。在历代大运河的开凿、疏浚、治理和维护过程中，中华民族创造了无数人类水利工程奇迹，积累了丰富的水利工程经验。大运河还是一座全世界绝无仅有的建筑博物馆。大运河船运和商业的繁荣造就了独具特色的

商帮和会馆文化。历史上，单单聊城一地就有山陕、苏州、江西、武林、赣江等八大会馆；扬州也有湖南、江西、湖北、安徽、岭南、绍兴、嘉兴、山西等会馆十余处。这些商帮会馆为了方便商人、船员的联谊、娱乐和交往，往往不惜靡费巨资，修建富丽堂皇、装饰精美的馆舍，每逢富商巨贾聚会，馆内往往热闹非凡，歌舞、杂耍、戏曲等娱乐形式应有尽有，一派歌舞升平的景象，更彰显了运河经济的高度繁荣。从桥梁建筑和设计的角度来看，大运河还是一座藏品丰富的桥梁博物馆。数不胜数的桥梁建筑风格各异，建造技术和工艺精良，历经千年的风霜雨雪至今仍然屹立在大运河之上或两岸众多历史文化名城的大街小巷。北京的通州八里桥见证了1860年的第二次鸦片战争；杭州的拱宸桥，桥身修长纤巧，给人飘逸俊秀之感；苏州宝带桥有53孔，长达316.8米，有如长虹卧波，美不胜收；枫桥因唐代大诗人张继的《枫桥夜泊》一诗而名垂千古。大运河又是一座罕见的古塔陈列室。这些塔的结构和造型各异，有砖结构、石结构、砖木结构的，还有生铁铸造的；有楼阁式、密檐式、亭阁式等；还有喇嘛塔、过街塔等。它们中的许多历经千年至今矗立依旧，美轮美奂，成为中国古代建筑艺术中的瑰宝。各个历史时期建造的运河遗迹、遗址和遗物，正是中国大运河文化最坚实的物质载体，也正是有了它们，才真正承载起了中国大运河深沉厚重、源远流长并且至今仍然光彩夺目、鲜活生动的非物质

文化层面。

中国大运河文化除了作为基础和承载主体的物质层面外，非物质层面的文化遗产也占据着举足轻重的位置，它们是大运河文化遗产的核心和灵魂所在。

首先，历代运河管理制度是运河文化的重要组成部分。在历史上，大运河所发挥的主要作用是漕运。据历史记载，唐宋两代，通过运河输送的漕粮每年就高达 700 万石。明清两代的东南漕运，一般年份为 400—600 万石。大运河重要的漕运功能，使得明代政府所设置的 20 多个织染局，半数以上在运河区域。清代所设的北京、江宁、苏州、杭州等织造局，全部分布在运河沿线。而明代在运河上所设钞关，其商税收入就高达每年八九十万两，到了清康熙年间则猛增到每年一百四五十万两，占全国关税收入总额的 30% 到 50%。清代的六大产盐区，其中有四个分布于运河地区。运河的畅通成为直接关乎王朝兴衰的大事。因此，唐以后的历代王朝都把运河的疏浚与治理作为治国要务，逐步形成了一套较为完善的运河漕运与运河航道的管理、疏浚制度。比如明代政府在淮安设置了漕运总督，清代政府则同时在淮安设立了漕运总督与河道总督，分别管理朝廷的漕运事务和运河航道的疏浚与管理事务。

其次是繁盛而独具特色的运河商业文化。运河的贯通推动了中国历史上规模最大的南北物资的大交流，密切了全国各地的市场联系，促进了古代商品经济的繁荣。同时，大运

河的贯通还加速了内河与海上交通的发展，推动了中国与世界经济和文化之间交流。在这一层面上，大运河文化是一种典型的商业文化。在漫长的中国古代社会中，正是以大运河为主干线的商贸网络，在将巨额商品输送到全国各地乃至世界市场的同时，也打破了地域经济和文化习俗的封闭状态，最终形成了流动开放而又别具一格的大运河商业文化。

第三是独特的运河民俗文化。汨汨滔滔、川流不息的大运河带来了南北商船和熙熙攘攘的客商，把北京、天津、济宁、南京、苏州、杭州……乃至全世界的诸多历史文化名城联为一体，它们吸纳古今中外文化之精华，融汇南北东西之风俗民情、饮食习惯、服饰惯例、制度礼仪、宗教信仰等，最终形成了独特的运河民俗文化。商业的繁荣与市民阶层的壮大，孕育了各种争奇斗艳的表演艺术——京剧、天津曲艺、吴桥杂技、扬州评话、苏州评弹、绍兴越剧等，它们随着大运河的奔流不息而增进了相互之间的交流，从而促进了自身的发展与繁荣；中国明代南曲系统的所谓四大声腔（浙江海盐腔、浙江余姚腔、江西弋阳腔和江苏昆山腔）与徽班和秦腔也随着运河经济的繁荣和会馆、商帮文化的兴盛而在大运河沿线争奇斗艳、活跃异常。还有杨柳青、东昌府、桃花坞的年画，扬州的木版刻印，精美绝伦的陶瓷、玉雕、漆器等工艺，也曾繁盛一时。

最后，商业文化的繁荣，不但造就了繁盛的大众市井民俗文化，也成就了以文人士大夫文化为代表的知识分子精英

文化。中国大运河，将中国的诸多文化中心联为一体，极大地促进了运河沿线的文化发展，使它们成为名副其实的人才荟萃和文风昌盛之地。自宋元时代开始，运河沿线地区便书院林立。济宁是公认的孔孟之乡；山东一地在明代就有书院50余所，到了清代居然发展到75所；天津和淮安等地，还最先设立了专供商人子弟学习的“商学”；明代南京设有国子监。宋代杭州的刻书最为精良；聊城等地亦有发达的刻书业、印刷业、制笔业等；湖州的“湖笔”名震天下；清代的刻书局则以扬州、江宁、苏州、杭州等最为著名。著名的藏书楼也先后在运河沿线兴起，清代有常熟瞿氏“铁琴铜剑楼”、杭州丁氏“八千卷楼”、吴兴陆氏“皕宋楼”、聊城杨氏“海源阁”等四大私人藏书家。书院等文化事业的繁盛，造就了运河沿岸人才辈出的局面。据清代统计，通过科举获取功名的人数，以运河沿线的江苏、浙江、安徽、直隶（包括顺天）、山东5省区最多。仅清朝一代的状元、榜眼、探花等，江苏就有184人，浙江有137人。在大运河的历史上，无数的文人墨客，在途经大运河或游览运河名城之后，也往往留下诗词歌赋。在大运河的申遗过程中，中国辞赋学会的一些学者就曾提出过《大运河诗词歌赋书画国学申遗提案》，倡导开展大运河诗词、歌赋和楹联的系统整理与研究工作。

如果说，同为世界伟大工程奇迹的长城，在历史上曾有效地阻挡了北方游牧民族的入侵，那么它同时也阻滞了不同文明之间交流的步伐，而且在今天它已经变成了真正的历史

陈迹，不再能发挥其往昔的功能。而相比之下，中国大运河的开凿不但在历史上繁荣了封建帝国的经济，而且其高度繁荣的运河文化至今仍在不断滋养着现代意义上的中华文明，使得中华文明在不断加强自身融合的同时，也最终走向了世界。大运河不仅仅是中国南北和东西文化交流的纽带，而且还是中华文明和世界文明之间交流和联通的纽带。可以预见，这种影响和辐射力量将持续不断地被推展到未来中国经济发展的蓝图和伟业中去。

大运河文化遗产的保护，就应该既立足于现在，又放眼于未来，这样才能真正实现运河经济与文化的可持续发展。大运河的成功申遗既是一次总结，又预示着新的出发，但这次出发的目的地，将不再是“烟花三月”的扬州，也不是“淡妆浓抹总相宜”的西子湖，而是那波澜壮阔的世界文明的大洋。在这一层面上，《运河影像志》所要呈现的，既是大运河文化灿烂辉煌的历史，更是它生机勃勃、蓄势待发的现在和未来。

二

近年来，有美国学者提出了著名的遗产廊道（Heritage Corridor）概念，并系统阐释了遗产廊道的保护与管理理论。²这一理论认为，遗产廊道首先是一种线性的遗产区域，它把文化意义提到了首要位置，它可以是河流峡谷、运河、道路、

2 Diamant R. *National Heritage Corridors: Redefining the Conservation Agenda of the 90s*. George Wright Forum, 1991, 8(2): 13-16.

铁路线等，也可以是把单个遗产点串联起来的、形成具有一定历史和文化意义的线性廊道。相应地，对遗产的保护也应该着眼于全局而非局部。从这一角度来看，中国大运河与同期申遗成功的“丝绸之路：长安—天山廊道的路网”，毫无疑问都可以看作是遗产廊道。因此保护和管理措施也应该是一个“融合了自然、经济、历史与文化三位一体的综合保护措施与多目标保护体系”。在这方面，国内就有学者运用了遗产廊道理论，来对大运河遗产廊道的保护与管理提出过系统的策略。³ 这些策略在后申遗时代的运河系统管理、保护与开发过程中尤其具有重要的意义和价值。

无论从空间跨度还是时间跨度来看，中国大运河在世界工程史上都是绝无仅有的。从空间来看，大运河跨越了多种不同的气候带。主要流经华北平原和长江中下游平原，沿线众多湖泊和长江、黄河、淮河等大江大河构成的水系地理和水文状况复杂，植被、滩涂、沼泽、湿地、耕地等自然和生态环境迥异。从时间来看，在 2400 多年的穿越历程中，它分别跨越了前工业时代、工业时代和后工业时代，人类的历史活动给大运河烙下了无数不可磨灭的印记。中华民族在各个历史时期对运河的开发、利用和改造实践，显然已经与错综复杂的气候类型、地理状况和自然生态环境等要素，盘根

错节地融为一体，正是它们共同孕育和创造了灿烂辉煌的中国大运河文化。在这一过程中，每一座桥梁、每一块碑刻、每一处历史遗迹都在讲述着大运河韵味悠长的故事，它们共同编织和创造了一部波澜壮阔、大气磅礴的交响乐章。《运河影像志》中的每一幅照片、每一道光影，显然都是这一美妙乐章的一次回响。

穿越时光，大运河文化仿佛是一道记录了地壳运动沧桑巨变的岩层切面，其中的每一个褶皱都忠实记录下了运河变迁的沧桑历史——自然变化和无数人类活动所留下的蛛丝马迹。正因为如此，我们对大运河文化的保护、管理和开发措施也应当是立体、多维的，是一个巨大的综合性、系统性工程。它需要我们同时从物质层面、非物质层面和自然生态层面来认识各种各样的运河历史文化遗存的现状和价值，采取最有效的管理、保护和开发措施，这样才能最大限度地保证大运河文化遗产的原真性和可持续发展。

物质层面的大运河文化遗产，包括大运河的水利工程系统、航运工程系统、古遗址、古墓葬、古建筑、石刻、古城镇和古聚落。水利工程系统又包括为保证通航、运输以及运河水量补给、蓄积和分泄的各种河道，主要有正河、月河、支线运河、自然河道、减河、人工引河、城河和水柜，以及大量的闸、坝、堤防和引水涵洞等。水利工程系统也包括为维护运河航道正常运行的附属工程设施，主要有船闸、桥梁、

3 俞孔坚，奚雪松《发生学视角下的大运河遗产廊道构成》，《地理科学进展》，2010 第 29 卷（第 8 期）975-986 页。

纤道、码头、渡口等。古遗址主要有历代漕运和河道管理机构的遗址，如钞关、浅铺、仓库和造船厂等，以及城址、窑址、驿站古道、军事设施、寺庙、宫殿衙署遗址等。古建筑则包括历代建造的各种城垣、城楼、宫殿府邸、宅邸民居、祠堂庙宇、衙署官邸、学堂书院、驿站会馆、店铺作坊、牌坊影壁、亭台楼阁、寺观塔楼、苑囿园林等。在历经千年沧桑和人类活动的巨大影响之后，这些物质层面的大运河文化遗产的保护面临着史无前例的危机与挑战。这种困境在“后申遗时代”更加明显。

拨开历史的尘埃，大运河这座气势恢宏的“历史博物馆”，正在以其“共时态”的独特方式，生动、鲜活地呈现和讲述着它那“历时态”的、波澜壮阔的故事。在倡导民族文化自觉、缔造中国梦宏伟蓝图的今天，她无疑是中华民族一笔蕴藏丰富的巨大文化遗产。大运河在过去曾经参与到了中华民族辉煌历史篇章的创造过程中，并且留下了浓墨重彩的一笔。毫无疑问，它还将参与到中华民族未来辉煌和民族伟大复兴篇章的创造与续写伟业中去。并且可以预见，在新的历史条件下，它将创造出更加辉煌的篇章。

几千年来，奔腾不息的运河水浇灌和滋养了运河沿线多姿多彩而又鲜活生动的民俗文化，它们早已融入到了两岸民众鲜活生动的生活经验中。直到今天，这些民俗文化还活在运河沿线村镇市集坊间巷里的百姓生活中，这些民俗也无时

无刻不在滋养着中华民族的文化精神。

运河通航带来了沿线工商业的长期繁荣，物资和人员的频繁流动又孕育了运河文化特有的商业习俗，它们包括漕运习俗、商业经营习俗、造船习俗、城镇集市习俗和行帮会馆习俗等，长期以来已成为运河文化的重要组成部分。据历史记载，山东聊城和江苏扬州等运河历史文化名城，都曾经会馆林立，孕育了独特的行帮会馆习俗，直到今天，在山东聊城，我们仍能从保存相对完好的山陕会馆那精美绝伦、宏伟壮观的建筑和装饰设计中，想见其当日的繁盛。其中的园林、祠庙和戏台的设计建造，都可见其高度的艺术水准。山东聊城山陕会馆的一幅楹联，就反映出商业文化经世致用精神对传统儒家文化信念的影响和冲击。对联说：“非必杀身成仁问我辈谁全节义，漫说通经致用笑书生空谈春秋。”

正是中国东西南北文化甚至中外文化之间的碰撞、交流和融合，才造就了独特的运河民俗文化。在大运河几千年的开凿、运营、维护和管理历程中，燕赵文化、齐鲁文化、荆楚文化和吴越文化几大文化圈之间不断交融，并广泛吸纳了古今中外的文化精华，融合中国东西南北各地的风俗民情、饮食习惯、服饰特点、宗教信仰、官员礼仪等，从而形成了独特的运河民俗文化。这些文化之间的相互影响和融合，在至今仍然鲜活的民俗文化中也能找到大量的例证。

在后工业时代，随着旅游休闲产业的迅猛发展，大运河

沿线多姿多彩而又独具特色的民俗文化，正逐步焕发出蓬勃的生机与活力，正在以无可替代的独特魅力吸引着全世界游客的目光，创造着一个个经济发展奇迹。在对运河遗产廊道的保护和管理过程中，这些鲜活生动的民俗文化及其背后有着强大生命力的独特的民众生活方式，也正应该被纳入系统全面的保护与管理视野中来，从而使得运河遗产廊道成为真正有生命力的事物，在未来国家和区域的可持续发展中继续发挥其巨大的影响力量，使得运河遗产廊道的保护与管理真正成为一项造福子孙后代、造福人类的宏大事业。

三

有国外学者指出，当一个国家的人均 GDP 达到 3000—5000 美元时，就会进入休闲消费的爆发性增长时期。现在我国人均 GDP 已超过 3000 美元，中国人休闲消费的爆炸性增长时期已经来临。

显然，消费经济和休闲经济是典型的后工业时代的产物。后工业社会的概念首先由美国学者丹尼尔·贝尔（Daniel Bell）提出。他根据人类社会组织、技术发展状况、生产模式和经济结构在不同历史时期呈现出的不同面貌，把人类社会划分为三个阶段，即前工业社会、工业社会和后工业社会。⁴在前工业时代，人类的经济活动主要是传统意义上的农业、畜牧业和家庭作坊手工业，经济的主体成分是自给自足的自然经济。到了工业时代，伴随着技术的飞速发展和机器的

4 丹尼尔·贝尔（Daniel Bell），《后工业社会的来临：对社会预测的一项探索》[M]，高铨、王宏周、魏章玲译，高铨校，新华出版社 1997 年 8 月第 1 版，P128。

发明、改进，人类经历了三次工业革命，经济增长的重心由传统农业、畜牧业和手工业转移到了以大规模、批量化、标准化生产为特点的现代工业。随着工业产品的进一步丰富和收入水平的提高，人类社会的经济增长重心又逐步从现代工业转移到以休闲、娱乐和旅游等服务业为支柱的所谓第三产业上来。社会因此进入后工业时代。近年还有美国学者在后工业经济的基础上进一步提出了体验经济的概念，认为世界经济增长模式在从 20 世纪初到现在的短短百年历程中，已经实现了由工业经济到后工业经济（或称服务型经济）再到当下的体验经济的过渡与转变。⁵

生活的世界永远是鲜活的，尽管前工业经济、工业经济和体验经济这些概念是经济学术语，但结合自身的生活经验，我们确实能真真切切地感受到人类经济活动所带来的巨大的时代变迁。在经历了工业时代经济活动对环境所造成的触目惊心的破坏之后，人类越来越强烈地认识到，经济活动的最终目标，绝不能仅仅停留于对经济增长速度和效率的追求上，而应该考量这种经济增长能否给人类带来真正的福祉。

尽管在当下的经济活动中，体验在很大程度上仍然是资本追逐利润动机背后的一个噱头或一种手段，但也应该看到，对于用户体验的重视与尊重，对于文化、民俗和人类生存意

5 基姆·科恩约瑟夫·派恩二世在《湿经济：从现实到虚拟再到融合》中就指出，“体验已经成为经济的主要产品，让 20 世纪下半叶里风行一时的服务型经济相形见绌。服务型经济当时取代了工业经济，而工业经济此前替代了农业经济的地位。”王维丹译，机械工业出版社，2013 年 5 月第 1 版。

义与价值的追求，正越来越成为人类经济发展的主流。著名学者科斯洛夫斯基就指出：“因为文化必然构成一种与主体的抉择相关联的情境、意义网络。……文化是个人与社会的历史之网。它使个人抉择的事件融入个人生活的历史中，使生活的历史融入一个充满意义的更广阔的历史中。”⁶ 人类经济活动越来越注重对于人类文化、意义和价值领域的追寻，这毫无疑问是一个实实在在的进步。显而易见，相对于丰裕的物质享受，在这些东西中，人类更容易探寻到生存的意义和价值。

那么，在体验经济的世界大背景之下，中国大运河遗产廊道又具有什么样的价值呢？我们又应当如何在系统保护与管理的前提之下，充分发掘其巨大的文化价值，从而助推区域和国家经济的可持续发展呢？这正是在“后申遗时代”的大运河遗产保护过程中应该着力思考的核心问题。

在大运河申遗历程中和申遗成功后的今天，大运河的政治、经济、文化和环境价值得到了越来越多的人文学者和各领域专家的共同关注与探讨。运河沿线各地方政府也都纷纷从区域经济和产业发展战略的立足点出发，来对运河遗产廊道的未来规划和管理做出了诸多大胆的设想。所有的这些探讨、研究和设想对于大运河遗产廊道的系统保护、管理和开发都具有重要价值。显然，在中国大运河遗产廊道的管理和系统保护的工程中，大运河遗产的文化价值应该被提到首要

位置，并进而以一种系统而非局部的视野，把自然环境和生态系统的保护、历史文化的发掘保护与经济开发有机结合起来，形成一个完善的管理和保护体系。

经历了工业经济的洗礼，人类在饱尝物质丰裕背后的传统沦陷、精神贫乏、环境污染和资源危机之苦的同时，也开始对于人类生存意义和价值的思考。体验经济毫无疑问应该真正回归到人文关怀上来，把人类真正意义上的福祉置于一切经济和社会活动的核心位置上来。

随着时代的进步和申遗工程的全面启动、推进和成功，人们越来越深刻地认识到运河遗产廊道在体验经济时代巨大的文化价值和经济价值，以及它们在未来城市可持续发展战略中的重要意义和价值。已经有越来越多的城市开始借鉴发达国家遗产保护的经验和做法，把运河沿线的自然和生态环境综合治理、把对运河遗产廊道巨大的文化价值发掘、把对城乡文化精神和文化性格的塑造放在首要位置。从中国当下政治、经济、社会和文化发展的良好态势来看，我们有理由相信，随着保护和管理工程的系统推进，中国大运河更将焕发出勃勃生机，在未来国家和区域经济、社会和文化的可持续发展战略中，源源不断地释放出无以伦比的巨大能量。

李清华

2015年夏于上海

6 彼得·科斯洛夫斯基，《后现代文化：技术发展的社会文化后果》，毛怡红译，姚燕校，柴方国审校，中央编译出版社，2011年10月第1版，P68-69。

