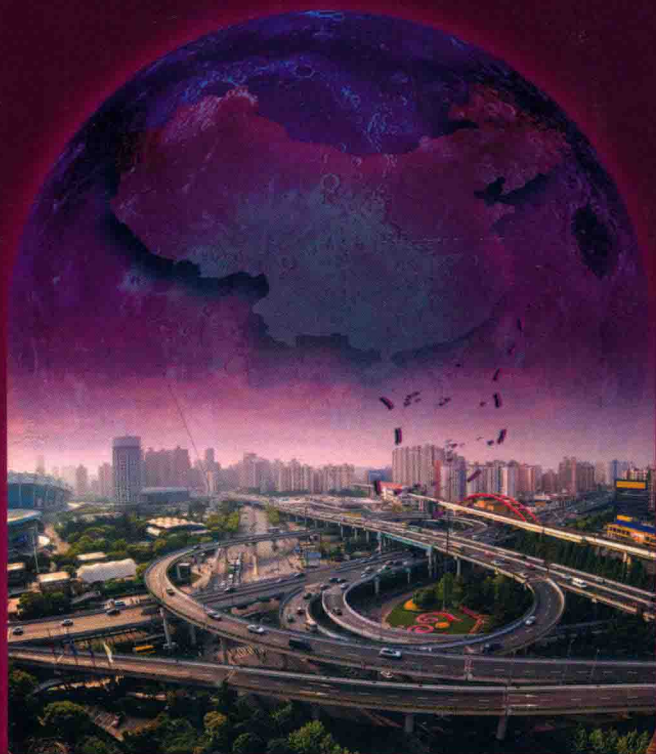


中国人文地理丛书（典藏版）

中国交通地理

陈航 张文尝 金凤君 等著



科学出版社

中国人文地理丛书（典藏版）

中国交通地理

陈 航 张文尝 金凤君 等著

科学出版社

北 京

内 容 简 介

本书在简要回顾我国交通运输地理学的研究及其成就,系统评价我国交通运输发展条件、区域背景与总结实践经验的基础上,论述了我国交通运输地理的全貌、地域组合的结构特点与类型、发展演变规律及其产生原因,以及存在的问题和对未来的展望。同时分别探讨了各交通部门的发展条件、历史演变、现状特征与今后发展方向,各大区域及港澳台地区交通运输的发展水平、结构类型、分布特点与运输流向等。全书包括:总论、交通网络地理、运输与客货流地理、区域交通运输地理4大篇,共24章。这次重印时新增一章,即第二十五章,近10年来我国交通运输发展的重大变化。

本书可供从事交通运输研究、交通运输管理、国土规划、区域规划、经济区划的有关科研人员与管理人员,以及大专院校有关师生参考。

图书在版编目(CIP)数据

中国人文地理丛书:典藏版/吴传钧著.—北京:科学出版社,2017.4

ISBN 978-7-03-048209-9

I. ①中… II. ①吴… III. ①人文地理学—中国 IV. ①K901

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第094604

责任编辑:吴三保等/责任校对:刘小梅

责任印制:张 伟/封面设计:黄华斌 陈 敬

科 学 出 版 社 出 版

北京东黄城根北街16号

邮政编码:100717

<http://www.sciencep.com>

北京教图印刷有限公司印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

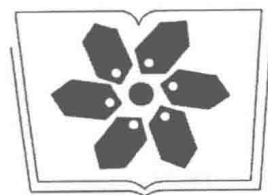
2017年4月第 一 版 开本:787×1092 1/16

2017年4月第一次印刷 印张:19 1/2

字数:425 000

定价:3680.00元(共12册)

(如有印装质量问题,我社负责调换〈科印〉)



中国科学院科学出版基金资助出版

《中国人文地理丛书》编辑委员会

学术顾问 胡焕庸 周立三 宋家泰 钱今昔

主 编 吴传钧

副主编 郭来喜(常务) 王恩涌 许学强 陈宾寅
沈道齐 李润田 吴三保 黄效文 陈宗兴
邬翊光

委 员 (按姓氏笔画为序)

于希贤 王 铮 王兴中 王恩涌 刘 毅
刘君德 刘继胜 邬翊光 张文尝 张小林
张家桢 张绍飞 张耀光 许学强 陆大道
陆俊元 吴三保 吴传钧 吴楚材 吴建藩
李小建 李文彦 李润田 李振泉 陈 航
陈宗兴 沈伟烈 沈道齐 杨吾扬 邹逸麟
周一星 周尚意 周钜乾 金其铭 金学良
姚士谋 姚岁寒 郭来喜 郭焕成 黄效文
崔功豪 鲁 奇 谢香方 谢让志 彭 斌
蔡人群

学术秘书 陈 田 毕金初

《中国交通地理》编写组

主 编 陈 航

副 主 编 张文尝

编写成员 陈 航 张文尝 金凤君 高小真

刘 毅 杨荫凯 荣朝和

《中国人文地理丛书》序一

人文地理学是一门以地域为单元,研究人类活动和地理环境相互关系的学科。经过长期的探索,人们认识到它的核心是研究人地关系地域系统的形成过程、结构特征和发展趋向规律,在此基础上,进一步探索把客观存在的人地关系地域系统作为整体,加以优化和调控的可能途径和对策,其目的是为了谋求社会经济的持续发展。

我国古代在很多哲学、历史和文学的作品中包含了人类活动和自然界相互关系的论述,认为人地关系有和谐的一面,也有矛盾的一面,这可以看作是人文地理思想的渊源。比较系统的论述则见诸历代的正史中的地理志、各类地方志和游记中,涉及面广,但零星而分散,又和其他学科交错在一起,因而古代人文地理学的个性是不明确的,只是知识和资料的积累过程。直到鸦片战争后,西方的近代人文地理学才随着其他科学技术开始传入中国,特别是20世纪二三十年代,通过外国学者、传教士和我国派往欧美的留学生而陆续引进。此后在大学中设置地理系,成立地理学会,并建立了专业的地理研究所,广泛开展近代人文地理学的讲授和调查研究,但限于经费,工作规模小,出版成果少。

解放后,地理工作者得到了良好的工作条件,配合各项经济建设,作出了贡献。但在初期的十多年中,国内各项工作都向原苏联学习,我国地理学基本上也按原苏联的模式发展,引进了不少原苏联地理学的新理论和新方法,如农业区划、经济区划、地域生产综合体等,加快了我国人文地理学的现代化过程。但同时也带来了严重的消极影响,即三四十年代原苏联地理界在当时左的政治干预下,把人文地理学当作唯心主义“伪科学”加以全盘否定,以经济地理学取代人文地理学的观点也引入了我国,致使我国人文地理学中一度出现经济地理学“一花独放”,而其他一些分支学科被视为禁区的极其不平衡的状态。同时原苏联地理学强调发展二元论,把它肢解为自然地理学和经济地理学两门属性不同、互不联系的学科,深刻地影响了我国地理学的健康发展。

经过“十年浩劫”,党的十一届三中全会拨乱反正,国家政治经济形势发生了战略性的大转变,带来了科学的春天,使人们敢于从教条的、空洞的概念中解放出来,实事求是地研究中国地理学的理论和实际问题,重新评估和认识人文地理学在社会主义建设中的作用和地位。我国地域辽阔,民族众多,自然环境和人文现象的地域差异性大,加以历史悠久而变化大,近年又处于改革阶段,在建设发展过程中必然会出现多种多样的问题,这就为人文地理工作提供了广阔的研究领域。正因为如此,在我国发展人文地理具有天赋的优越条件。1980年初,中国地理学会因势利导,在第四届全国代表大会上发出了复兴人文地理学的号召,并相应地成立了专业委员会来组织、推动、交流人文地理研究。原国家教育委员会也决定在各大地理系中开设人文地理课程,个别大学还成立了专业的人文地理研究所,出版《人文地理》学术期刊,很多富有才华的中青年地理工作者踊跃投入到人文地理的教学和研究工作中。原先被冷落的一些人文地理分支学科,现在已成为热门;原先被视为禁区的一些分支,现在有人敢于钻研;至今尚无人问津的一些新学科,也有人开始探索。经过十多年的努力,中国人文地理学确实已走上复兴创新的道路。

今后的发展,总的目标是要建立具有中国特色的人文地理学。这就要求联系我国的社会、政治、经济实际,根据中国的国情特点,适应社会经济的发展趋势和改革、开放、搞活的需要,研究社会主义初级阶段中出现的一些具有明显地域性和综合性相结合的问题,主题是协调人类活动和地理环境的关系。并要求通过多方面的大量实践,逐步总结我国在特定的地理环境下,配合社会主义建设进行的各项人文地理研究工作取得的有效经验,系统建立我国人文地理学的理论体系。

已故中国科学院副院长竺可桢先生,生前曾主张要从五个方面来衡量一门学科是否成熟,即:一要有一大批高素质的专业科学家;二要有学科本身的理论体系;三要应用具有本门科学特点的方法;四要在为国民经济服务中发挥非其他学科所能替代的作用;五要有大量本门学科的成果资料的积累。这五方面的尺度是相互联系的,其中成果出版发行的数量和质量显然是最具体的衡量。

为了系统展示我国现代人文地理学的成就,中国地理学会人文地理专业委员会和科学出版社合作,计划组织人文地理学界合力编写一整套《中国人文地理丛书》,包括人文地理学及其主要分支学科,争取于近几年内陆续出版。这在学术上无疑是对中国人文地理研究的一个阶段总结,还可和80年代已由科学出版社出版的《中国自然地理》丛书相匹配,完善对中国地理的研究。甚望通过《中国人文地理丛书》的出版,把中国人文地理学的研究推进到一个新的发展阶段。

中国地理学会理事长
中国科学院院士

吴传钧

1998年中秋

《中国人文地理丛书》序二

新世纪迤降,纪元晋双千,地理学发展迈入多元多维结构的全息化时代。向为地理学研究的核心——人地关系地域系统,演化为众多学科关注的热点,既表征地理学研究对象的意义重大,又展示地理学在现代科学体系中的基础地位和强大生命力。

若把哥伦布(Cristoforo Colombo)15与16世纪之交航海引起的地理大发现,视为地理研究空间的大拓展,为后来的工业革命激发了推动力,从而导致近代地理学的萌发,那么500年后的今天,人类进入可持续发展的新历史时期,航天地理学应运而生,“人地关系”将进一步演变为“人宇关系”,可以预见21世纪中期,将会给人类带来意想不到的巨大效应。人类的“天地生人巨系统”观会赋予地理科学研究全新的内涵,无论是从研究的广度还是深度,都将推动地理科学产生巨大的变革,不过人地关系仍将是研究的基础。

人文地理学是以研究人地关系相互作用、相互影响及其变化规律和地域分异系统为基本宗旨。作为世界上最高智能动物群体的人类,从其诞生之时,就和其所处的地理环境密切相关。人类的繁衍与发展既受人类社会形态与结构的支配,也受所处地理环境的影响与制约。有的学者把地理演化史分为天文时期、地文时期和人文时期,而人文地理学则是研究人文时期的人地系统,亦即研究各种人文现象的形成、演化、地域分异规律及其与地理环境之间关系的一门学科。

人地关系论(man-nature relationship)作为人文地理学的理论基础,在古典地理著作中便有所论述。《山海经》、《尚书·禹贡》是先秦时期我国古典地理学发轫期的杰出代表作。战国时代,在百家争鸣中,对人地关系先后产生了早期的环境决定论、人定胜天思想、天人相关论以及因地制宜等不同流派。尽管后来司马迁的《史记·货殖列传》、班固的《汉书·地理志》,乃至唐代刘禹锡主张人地相关论等,对人文地理学发展都有重要贡献。但是在我国,由于长期受封建社会的束缚,从而阻碍了人文地理学成为一门真正的近代科学。

近代人文地理学萌生源于西方国家。德国地理学大师李特尔(Karl Ritter)堪称近代人文地理学的奠基者,他最早阐述人地关系和地理学的综合性和统一性,主张地理学是一门经验科学,应从观察出发,而不能从观念和假设出发,认为地理学的研究对象是布满人的地表空间,人是整个地理研究的核心和顶点。他在《地理学——地理对人类素质和历史的关系》(1822~1859)这一著作中,探讨了自然现象和人文现象的相互关系,把自然作为人文的基本原因,强调了自然界对人类历史的影响。

嗣后,德国地理学家拉采尔(Friedrich Ratzel)受达尔文进化论的影响,认定人是地理环境的产物,同时,又主张由于有人类因素,地理环境控制是有限的,并把位置、空间和界限作为支配人类分布和迁移的三组地理因素。其代表作《人类地理学》(1882, 1891)、《政治地理学》(1897)、《生存空间:生物地理学》(1901)、《民族学》(1885, 1886, 1888)、《地球与生命:比较地理学》(1901, 1902)等,对地理学的发展有很大影响,被有的学者认为“是所有对人文地理有贡献者中最伟大的一位”。

19世纪后半期德、英、法、美、俄等国学者在阐述人地关系时,先后出现了“地理环境

决定论”(environmental determinism)——以 F. 拉采尔、E. 森普尔(Ellen Churchill Semple)、E. 亨丁顿(Ellsworth Huntington)为代表;“二元论”(dualism)——以 O. 佩舍尔(Oscar Peschel)、F. 李希霍芬(Ferdinand von Richthofen)和 A. 彭克(Albrecht Penck)为代表;“或然论”(possibilism)——以 P. 维达尔·白兰士(Paul Vidal de la Blache)、白吕纳(Jean Brunhes)和 G. 弗勒(Herbert G. Fleur)为代表;“适应论”(adaptablism)——以 P. 罗士培(Percy Maude Roxby)为代表;“文化景观论”(cultural landscape theory)——以 O. 施吕特(Otto Schluter)、S. 帕萨尔格(Siegfried Passarge)和 C. 索尔(Carl Owtwin Sauer)为代表;“协调论”(adjustablism)又称“和谐论”(harmony)——以 B. A. 阿努钦(Всеволод Александрович Анучин)、M. 怀斯(Michael John Wise)为代表。这些学术流派先后传播到中国,对近代人文地理学发展产生了不同的影响。

不可忽视的是,自 16 世纪以来,西方列强殖民地不断扩大,伴随这种大扩展,一批批传教士来华,也带来不少新的地理知识。较著名的代表人物有意大利人利玛窦(Matteo Riui, 1552 ~ 1601)、艾儒略(Julius Aleni, 1582 ~ 1649)、龙华民(Nicolaus Longobardi, 1559 ~ 1654),比利时人南怀仁(Ferdinandus Verbiest, 1623 ~ 1688),法国人白晋(Joach Bouvet, 1656 ~ 1720)、杜德美(Petrus Jartoux, 1668 ~ 1720)、蒋友仁(Michael Benoist, 1715 ~ 1774)等。19 世纪以来还有不少西方学者来华考察,对中国地学(包括人文地理)有较大影响的代表人物有:李希霍芬(Ferdinand von Richthofen, 1833 ~ 1905)、斯文·海定(Sven Anders Hedin, 1866 ~ 1952)、葛利普(Amadeus William Graban, 1870 ~ 1946)与德日进(Teilard de Chardin Pierre, 1882 ~ 1955)等。

20 世纪以来,中国地理学家也在非常困难的条件下开展了人文地理的理论与实践研究,其中自然会受到西方人文地理学的影响。竺可桢先生作为中国地理学的一代宗师,既是近代中国地理学的奠基者,同时又是开拓人文地理研究的先驱。他的《地理与文化之关系》(1916)、《气候与人生及其他生物之关系》(1922)、《天时与战争之影响》(1923)、《论江浙两省人口之密度》(1926),是竺老早年对人地关系之论述。丁文江先生的《关于中国人文地理》(1923),张其昀先生的《中国人之传统》(1926)、《人地学论丛》(1932)、《中华民族之地理分布》(1935)、《论中国之人地关系》(1947),翁文灏先生的《中国地理区域及其人生意义》(1929)和《中国人口之分布与土地利用》(1932),胡焕庸先生的《江宁县之耕地与人口》(1934)、《中国人口之分布》(1935)、《安徽之人口密度与农业的区域》(1934),黄国璋先生的《政治地理学研究》(1941),李旭旦先生的《白龙江中游人生地理观察》(1941),王成组先生的《人生地理学的派别问题》(1941),周立三先生的《农业地理》(1942),吴传钧先生的《中国粮食地理》(1942),陈尔寿先生的《重庆都市地理》(1943),任美镔先生的《建设地理新论》(1946)等等,对人地关系研究和人文地理学建设均做出了重要贡献。

再以刊物为例,中国科学院地理研究所的前身——中国地理研究所主办的《地理》季刊,1942 ~ 1949 年共出 6 卷,发表论文 136 篇,其中人文地理学论文即有 56 篇,若把地理学通论、地理学思想史、区域地理、外国地理、地理教育等论文计入,则人文地理论文居于绝对优势,这种格局和国外地理学发展状况完全一致。

中国学者在介绍西方人文地理学名著方面也做了不懈的努力。30 年代初王海初先生翻译美国地理学家亨丁顿等所著《人文地理学原理》(Principles of Human Geography),30 年代中任美镔、李旭旦先生翻译法国地理学家白吕纳的《人地学原理》(La Geographie Hu-

maina),陈健民先生翻译美国地理学家森普尔所著《地理环境之影响》(Influences of Geographic Environment),葛绥成先生翻译澳大利亚地理学家泰勒(Griffith Taylor)的《环境与人》(Environment and Race)(也译为《人种地理学》)等,在近代中国人文地理学发展史上起过不同的作用,特别是白吕纳的《人地学原理》所提出的人类在地球表面所做的事业按三纲六目人地学基本事实来阐述,并指明人类受地理环境的影响,反过来人类也可影响地理环境,影响程度随科技发展水平而异。人类与地理环境的关系与作用是相互的,而人类居于主导地位的观点在中国影响十分深刻。

然而,20世纪50年代中国的特殊政治环境造就“一边倒”和“学习苏联”的大气候,在地理学界,尽管对推动现代中国地理学,特别是自然地理学、经济地理学和地图学发展功不可没,可是对于人文地理学来说却造成了严重的负面影响,而且是一场劫难。某些人把原苏联30~40年代非常时期的学派之争,生搬硬拉强加于中国地理学界,且无限上纲,恣意扩大,以致把人文地理学赶出学术殿堂,这不能不说是一场历史悲剧!

记得1955年正当批判人文地理学高潮迭起之际,我在大学的一门必修课,称作“人文地理学批判”,它不是批判人文地理学的某种学术观点、思想和流派,而是批判这门学科,并给予全盘否定,满篇都是政治大帽子,诸如“唯心主义”、“资产阶级腐朽没落思想”、“为帝国主义服务”、“伪科学”等等,给当时青年学子们纯洁的心目中,造成了“人文地理学”与“恶魔化形象”等同的极坏影响。这样,人文地理学在中国大地上便无立锥之地,被逐出地理学界。那时老师授课无讲义,更无教科书(也许奉命而教,违心讲授),我的笔录较详,还被一位报考留苏同窗借去参阅。嗣后我赴莫斯科大学学习,并没有感受到像国内那样剑拔弩张的学术氛围。实际上,当时苏联地理界已在起变化,随即出版的《地理学的理论问题》导致苏联统一地理学的复兴,出现了地理学的生态化,经济地理学的社会化,并以社会经济地理学的名义在苏联恢复了人文地理学。

极左思潮在地理学界某些人群中泛滥,造就一些专门给人戴帽子、打棍子的“学术新贵”,直到中苏关系破裂若干年后还在肆虐,党的“百花齐放、百家争鸣”的方针,被践踏和蹂躏。“文化大革命”中连经济地理学也不复存在,研究队伍被迫改行。

1979年底至1980年初在广州举行的中国地理学会第四届代表大会,堪称现代中国地理学发展的里程碑!300多位地理学家出席了这次规模空前的盛会,收到900多篇论文。许多著名科学家在大会上做了精彩的学术报告。对于人文地理学来说,李旭旦先生的《人地关系回顾与瞻望——兼论人文地理学的创新》和吴传钧先生的《地理学的昨天、今天与明天》(又名《地理学的特殊研究领域和今后任务》),揭开了我国复兴人文地理的序幕,迎来了人文地理学的春天!

李旭旦先生在报告中指出:“30年来我国自然地理学的各个部门都得到长足进展,但在人文地理学方面,则仅仅是一花独放,这个局面似应有所改变”。李先生进一步阐明:“人文地理包括经济地理、人口地理、聚落地理、民族地理、历史地理、文化地理、社会地理、疾病地理等,近年西方国家还出现感应地理、行为地理学科,内容极为丰富。人类除经济生活外还有政治生活、文化生活、文娱生活等方面。经济活动空间结构也不限于生产配置,还存在着物质生活水平和消费水平的地区差异问题。因此,仅仅以研究生产配置为主旨的经济地理学虽然是一个极为重要的方面,但是不足以概括人文地理学的全貌”。因此,李先生疾呼:“应该复兴全面的人文地理学。这决不意味着要恢复20世纪初期西方各

国的各种人文地理学流派,也不在于全盘照搬现今流行于西方的以福利为出发点的人生地理学,而是主张参考现代人生地理学的革新方向,运用新技术、新方法,结合我国社会主义建设的实际需要,创立一门中国式的人文地理学,其内容应在正确的人地相关论基础上,分析研究如何按照自然规律与社会主义经济规律,利用自然、改造自然、因地制宜地使自然为人类谋福利,而不受自然惩罚,把自然环境引向有利于提高全民族的文化物质水平的方向,研究在不同民族和文化区内的有关人文地理理论等”。

如果说在复兴人文地理学中,李旭旦先生是一位杰出的宣传家,那么,吴传钧先生则是一位卓有成效的组织家和实践家。20世纪50年代后期和60年代前期,吴先生主持中国科学院地理研究所经济地理研究室工作(20世纪80年代扩展为经济地理研究部),则在经济地理的大旗下,掩护发展了人文地理学的主要领域,除了工业地理、农业地理、交通运输地理外,还有人口地理、城市地理、历史地理、世界地理等,一个研究室竟有近60名研究人员,不能不说是一个奇迹。

吴传钧先生在广州会议上提出了“地理学的研究核心——人地关系地域系统”,指出人地关系地域系统研究是一个跨学科的大课题,地理学研究目标是协调人地关系,重点在于将人地关系地域系统的优化落实到地区综合发展基础上,探求系统内各要素的相互作用及系统的整体行为与调控机理。其主要内容包括:①人地关系的形成过程、结构和发展趋向的理论;②各子系统相互作用强度的分析、潜力估算、后效评价与风险分析;③两大关系间相互作用和物质传递与转换的机理、功能、结构和整体调整的途径与对策;④地域的人口承载力分析;⑤根据一定地域人地系统的动态仿真模型以及系统内各要素间相互作用结构潜力,预测特定的地域系统演变趋势;⑥地域分异规律和地域类型分析;⑦不同层次、不同尺度的各种类型地区人地关系协调发展的优化调控模型。从而对人地关系地域系统研究给出了明确的目标与研究方法,使人文地理研究得以升华。

我清晰地记得,李旭旦先生做完学术报告后,1980年元旦中国地理学会副理事长郭敬辉先生召开敬老座谈会,出席会议的12位70岁以上的老地理学家(如今大多作古)中,有不少多年没有参加过全国性学术会议,出席广州盛会激动不已,座谈时说到伤心处声泪俱下,泣不成声。中国地理学会创始人之一的董绍良先生说:“我20年代就接触人地相关论,这次会上听大家谈人文地理学,我真像遇到久别的老友一样,我们要继承优良传统,为了繁荣人文地理学而勇于创新”。

然而就在会后不久,有着失落感在“文革”中又自命为“红线代表”的某位以批判他人出名的人物,在座谈会上做了肤浅应景式检讨和言不由衷的道歉后,竟又炮制新的“批判”大作,罗织罪名,妄图把复兴人文地理之举,当作“回流”、“复辟”、“新动向”,再度置人于死地,李旭旦先生首当其冲。《西北师范学院院刊》把李先生的复兴人文地理学的论文和“批判”文章同时刊登,更增添了对他的压力。在这种形势下,《中国大百科全书·地理学卷》委托李旭旦和吴传钧先生担任人文地理学分册主编,1981年冬在上海举行大百科条目研讨会,李先生忧心忡忡,此时,吴先生劝慰说:“难道您还怕戴第二次帽子?!时代不同了,不必理那一套!”

1982年2月胡乔木同志在中共中央高级党校作了要求领导干部学习人文地理的重要讲话,国家第六个五年计划特别把人文地理学列为要加强的薄弱学科之一,从最高层次支持人文地理学的复兴,使一度对人文地理持否定态度的“批判家”不得不偃旗息鼓,这不

能不说是人文地理学发展的历史性转折点!

为了适应人文地理学新发展,在吴传钧先生主持下,1981年5月中国地理学会经济地理学专业委员会杭州会议决定成立人文地理研究筹备组,推举8位学者为成员,李旭旦先生任组长;1983年5月在南宁举行首次人文地理学术研讨会,吴传钧先生代表中国地理学会宣布,正式成立中国地理学会人文地理研究组,李旭旦先生为组长。1984年3月中国地理学会人文地理专业委员会正式成立并在南京举行第一次专业委员会会议。在吴传钧先生主持下,1984年7月教育部高教司和中国地理学会联合在北京举行人文地理讲习班,加速培养高校人文地理师资。之后中国地理学会、中央人民广播电台、北京教育学院又举办了几期人文地理师资培训班,使人文地理师资培训和科学普及成为全国性的活动。李旭旦先生作为首任专业委员会主任抱病参加了第一次人文地理专业委员会会议,做了“如何进一步开展人文地理学研究”的讲话。李先生强调复兴人文地理学不是复旧,要以马列主义、辩证唯物主义和历史唯物主义哲学为准则,走正路,技术手段必须创新,论题内容要创新,要采取实地考察与社会调查方法来进行研究工作,向人文地理学领域的薄弱环节进军……。李先生因病没能出席人文地理讲习班,但他仍以教育家的智慧和极大的注意力关注这项活动。在张文奎、邬翊光、郭来喜协助下,他主编了《人文地理论丛》、《人文地理概说》两本论文集。

李旭旦先生的仙逝,是中国人文地理学界不可弥补的损失。他为之奋斗的未竟事业,在吴传钧先生直接领导下,由鲍觉民、张文奎先生主持的人文地理专业委员会做了不懈的努力,使人文地理学研究在教育得以蓬勃发展,学科理论建设和为国民经济主战场服务更上一层楼。鲍、张两先生的辞世,又一次使人文地理学界蒙受损失!

综观近14年来,我国人文地理专业委员会组织了一系列的学术活动,其中规模较大的有:1985年6月与西安外国语学院合作,在西安举办的中美人文地理学术研讨会;同年11月在无锡召开的中英日城市地理学研讨会;1987年12月在深圳举行的人文地理学研讨会;1990年8月参加在北京举行的国际地理联合会亚太会议;1990年11月与经济地理学专业委员会在上海共同举办的学术研讨会;1993年5月与沿海开放研究分会在昆明共同举办的沿海沿边开放学术研讨会;1996年11月与自然地理学专业委员会、经济地理学专业委员会在郑州联合举办的区域可持续发展学术研讨会;1997年6月与西安外国语学院共同举办的人文地理学与持续发展国际研讨会;1998年4月在北京与经济地理学专业委员会、城市地理学专业委员会联合举办的中国地理学与21世纪可持续发展研讨会等。20世纪90年代以来,不仅从人文地理专业委员会中分立出城市地理学专业委员会、旅游地理专业委员会,并举行了一系列的学术活动,还成立了全国高校人文地理教育与研究会,也举办了一系列的学术活动,使人文地理教学与研究空前活跃,人文地理已作为一门基础课程列入全国高校的必修课,有的大学把人文地理学建成了重点专业,国务院学位委员会把人文地理与自然地理并列,设置了博士点、硕士点。

近10年来先后出版了《中美人文地理学术研讨会文集》(中英文版,1988)、《人文地理研究》(1989)、《区域可持续发展研究》(1997)等会议文集,吴传钧先生主编出版一套《人文地理学丛书》,创办了《人文地理》杂志(原名为《国外人文地理》)。一些学者还出版了不同版本的人文地理专著,如《中国人文地理》、《现代人文地理》、《理论人文地理》、《人文地理概念》、《人文地理学》,以及多版本的《人文地理词典》等,还有更多的分支学科专著先后出

版。一大批青年人文地理学家迅速成长起来并成为研究与教学的中坚,使中国人文地理出现了前所未有的崭新局面,特别是以人地系统为核心的可持续发展问题,成为世界共同关心而亟待解决的紧迫任务,人文地理学的基础学科和核心地位更凸现出来。

钱学森先生从人类认识世界的思想史出发,提出现代科学技术体系时,明确指出以研究地球表层为对象的地理科学的内容与方法。他高瞻远瞩地指明:“地理科学是一门学科体系,是现代科学技术体系十大部门之一,与自然科学、社会科学并列”。“地理系统是开放复杂的巨系统”,要运用“从定性到定量的综合集成法”来研究。地理工作者要树立“地理哲学”思想,从事“地理建设”,从基础理论、应用理论和应用技术三个层次来建设“地理科学”。黄秉维先生认为,钱学森先生所倡导的“地理科学不等于地理学,而是在若干科学基础上的改造、重组和发展”。

在 21 世纪来临之际,地理学,特别是人文地理学,要在继承优良传统基础上,充分运用空间技术、计算机技术、生物工程技术、环境工程技术成果,从区域解释性描述和地理数据图表简式表述,向全球与区域的监测、规划、设计、调控、优化方向过渡,实现不同尺度地域系统的人地关系协调与可持续发展,逐步达到钱学森先生所期盼的“地理建设”和“地理科学”的前瞻性设想。

鉴于 20 世纪 70~80 年代由科学出版社出版了《中国自然地理》(丛书),集中展现了新中国成立 30 多年在认识自然、改造自然、发展自然地理学及各主要分支学科方面的成就,如今编辑出版《中国人文地理丛书》,既是体现完整的中国地理学、全面评估中国地理建设成就的需要,也是为着总结过去,展望未来,实现中国 21 世纪可持续发展所必需。

自 1992 年酝酿、策划出版《中国人文地理丛书》以来,先后在北京、昆明做了多次协商,又于 1996,1997,1998 年分别在开封、西安和北京召开三次丛书编辑委员会,集中讨论了丛书编辑的宗旨、书目、纲要、体例、结构、分工和进度,确立了精而准、系列化、中国化的撰稿原则。来自全国各地的 40 多位专家及其代表,一致表示争取在 1999 年完成本丛书的编辑出版工作,作为向中华人民共和国成立 50 周年、迎接 21 世纪来临的献礼。

借此良机,我谨代表中国地理学会人文地理专业委员会和丛书编辑委员会,向为发展中国人文地理学做出贡献,参加丛书编辑出版,以及支持和赞助的各方人士,表示衷心的感谢!

中国地理学会人文地理专业委员会主任



1998 年 4 月 22 日于北京中关村

《中国交通地理》新版序言一

近代运输方式在我国的出现已有一个半世纪,其中发展最为迅速的新中国时期也经历了近 50 个年头,因而无论是在中国交通运输发展的总体水平和结构类型,还是其布局演变与地域组合特点等方面,均有许多经验与教训是值得认真思考与总结的。另外,交通运输地理作为人文地理的一个分支学科,在我国的形成与发展也有数十年的历史了。在这期间,经过全国交通运输地理工作者的共同努力,在结合我国交通运输布局实践进行专门研究方面也取得了不少成就,这些成就同样需要很好与不断地回顾、整理与归纳。然而,以往对上述研究成果、经验和教训进行全面的归纳和总结尚不多,相应的专著也较少。

有鉴于此,中国科学院地理研究所陈航、张文尝等人于 1991 年就着手《中国交通运输地理》专著的编写,并于 1993 年由科学出版社出版。但由于该书是《中国人文地理丛书》(简称《丛书》)中的一卷,而《丛书》其他各卷大多于 1997 年后开始编写,根据《丛书》编委会的要求,所有各卷尽可能都以 1995 年的资料为基础,同时在内容上涵盖港澳台地区,以保持国家领土的完整性。而本书的 1993 年版本因编写时间较早,所用资料均以 1990 年甚至 1988 年前的数据为基础,而最近七八年间我国交通运输业发展飞速,变化很大,特别是我国高标准等级的各种交通线路多在此期间建成与投入使用,交通运输的结构与布局出现了许多新的重大变化;再则,从大交通看,也未将具有明显交通属性的、且发展十分迅速的通信网地理内容包括在内,因此在这次重新编写时,在资料上作了全面与相应的增补与充实,在内容上进行了相应的重新分析、归纳和总结,使其更能体现出我国交通地理的许多新面貌与新特点,对其布局变化规律也有一个比较完整的新认识。与此同时,对港澳台地区的交通和我国通信网地理又分别设立专章,予以专门的具体介绍与论述,从而相应地也将该卷书更名为《中国交通地理》。这样,一方面可与其他各卷书一起组成为一套具有统一标准要求的完整的《中国人文地理丛书》,另一方面也保持了大交通地理内容的完整性。

通过以上必要的增补、充实,重新分析与修改,本书的新版本可说具有以下一些主要特点:

1. 本书系在长期实践与理论总结的基础上,借鉴国内外有关的经验与方法而编写出的一本《中国交通地理》专著,既有一定理论分析,又包含有较丰富与翔实具体的内容;
2. 本书是在系统评价我国交通运输发展条件、区域背景与总结历史经验的基础上,全面论述我国交通运输地理的全貌、地域组合及其结构特点与类型,以及发展演变规律及其产生原因,并分别探讨了各交通部门和各大区域交通运输的发展条件、现状特征与未来发展方向,内容覆盖面较广;
3. 本书与交通部门类似著作相比,更具有其突出的地域性与综合性特点,更侧重于对交通发展的地理条件、区域背景、地域差异与地域结构类型进行评述、分析与归纳,更注意从综合观点、从与整个国民经济相关性出发,来阐明我国交通运输发展与布局的演变规律、现状特征和问题;

4. 从全书结构与体系上看,既包括分部门的交通地理内容,同时又以较多篇幅来论述综合性与区域性的交通地理内容。例如对综合交通网地理、综合交通枢纽地理、对外交通运输地理,以及各大区域与港澳台地区交通地理等,都分别设立专章进行详细论述。即使是对部门交通地理的介绍,一般也都着重于对其地域差异的揭示和各种类型的地域划分与分析,如在公路网地理的阐述中,就将全国划分为 10 个公路网类型区等等。

总之,本书在编写指导思想、内容结构和所运用的方法等方面,都具有一定的新意。

我本人虽然在建国初期参加过铁路新线的经济选线调查,20 世纪 50 年代后期又进行过黑龙江航运考察,此后在各项地区性综合研究中都涉及到交通运输方面的问题,但毕竟浅尝辄止,涉猎不深,如今年逾古稀,工作头绪繁多,再想在这方面深入研究已力不从心,而感到遗憾。因而看到我的同事们完成了这本书的编著工作,觉得分外欣慰。我相信从事交通运输实际工作或是科研和教学的同志们都会乐于阅读和参考它,并希望通过大家共同努力,进一步探索研究,对我国交通运输现代化建设,作出更新、更大的贡献。

中国科学院院士

吴传钧

1999 年初夏于中关村

《中国交通地理》新版序言二

这本书的前身是作为《中国人文地理丛书》的一册于1993年出版的《中国交通运输地理》。古往今来,炎黄子孙就十分重视道路开发与河海舟楫之利。秦修“驰道”,将全国通商大邑同首都联结起来。西汉张骞通西域,开古代中西贸易之先河。15世纪初至17世纪初,西方进入了“文艺复兴”时代,殖民探险促进了全球的经济联系,也使西方列强瓜分殖民地和奴役弱小民族延续了数百年之久。与文艺复兴相伴而行的是15世纪末开始的“地理大发现”,它促进了地球上各族人民的相互交往。西方的哥伦布固然功不可没,实际上,我国明初的宫廷内官郑和,早在14世纪初,就受命组织庞大船队,29年间7次下西洋,到达37个国家,足迹遍及现东南亚、南亚、西亚和东非。所到之处,进行了大量经济和文化交流,扩大了各国人民相互交往的眼界。通过海陆交往和之后的大陆腹地探险,近代地理学终于在上世纪中叶在西方诞生了。我国的近、现代地理学虽出现较迟,但却具有自己的特色。比如在交通地理方面,我国古代对河湖水道和通商大埠在历代的地理志、地方志、游记中,比比皆是,浩若烟海,已成为中华民族的一笔财富。

对于近代和现代地理学,我觉得有必要追忆一下我国民主革命的先行者孙中山先生的关于我国经济地理和国土规划的见解。中山先生早在本世纪初,就在辛亥革命后的1919年完成了他的名著《建国方略二——物质建设(实业计划)》。这是他提出的一个改造自然和全国生产力布局的伟大设想方案,内中对我国经济建设的10大事业,包括交通、商港、城市、水力、工业、矿业、农业、灌溉、林业、移民实边,做了自然和社会经济条件分析和远景部署。在交通建设方面,他的思想更具远见卓识。中山先生所规划的北方大港在青河口,东方大港在乍浦澉浦间的杭州湾口,南方大港在珠江口上的黄埔。三者均具备优越的水深条件,并可借助于河道和运河分别同天津、上海以及广州联系,同时避开了当时被帝国主义盘踞的租界区。孙氏的10万英里铁路建设规划,总起来看也是具有参考价值的。当然,由于辛亥革命的失败,他的设想在当时是无法实现的。

建国半个世纪来,作为人文经济地理学的一个方面,交通运输地理经历了从原苏联引进理论与方法,在综合大学和交通运输高校设立相应课程,以及参与国家计划和设计部门的实际任务等三大方面的工作,并取得了可喜的成绩。1986年,经过高校(如北京大学、北方交通大学)教师、科研和设计部门的工程技术人员以及规划管理部门干部的通力合作,从《交通运输地理学》出版开始,已逐渐形成了交通地理论著逐年增多、学术空气不断繁荣的局面。

欣闻《中国交通运输地理》更名再版,又值世纪转换之始,企盼交通地理在下世纪获得更为笃实的成就,而交通地理亦会成为融自然、技术、经济为一体的地理学和经济学的排头兵。

杨孚扬

1999 国庆

写于中关村北京大学