

中东铁路

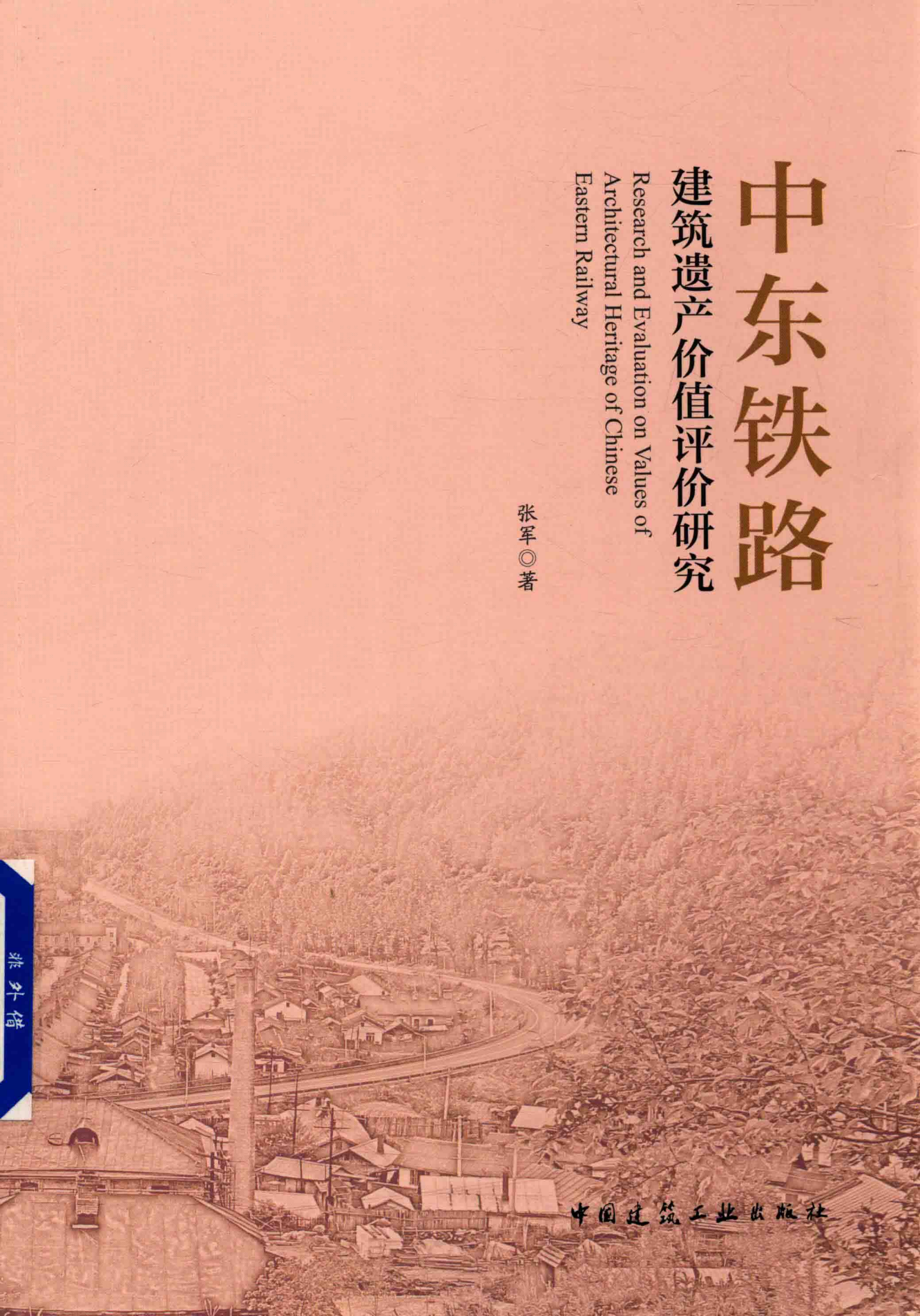
建筑遗产价值评价研究

Research and Evaluation on Values of
Architectural Heritage of Chinese
Eastern Railway

张军◎著

中国建筑工业出版社

非外借



中东铁路

建筑遗产价值评价研究

Research and Evaluation on Values of
Architectural Heritage of Chinese
Eastern Railway

张军◎著

中国建筑工业出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中东铁路建筑遗产价值评价研究/张军著. —北京:
中国建筑工业出版社, 2017. 9
ISBN 978-7-112-21046-6

I. ①中… II. ①张… III. ①铁路沿线-古建筑-研
究-东北地区 IV. ①K928. 713

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 183414 号

责任编辑: 陈海娇 徐 冉

责任校对: 王宇枢 姜小莲

中东铁路建筑遗产价值评价研究

张 军 著

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京海淀三里河路 9 号)
各地新华书店、建筑书店经销
北京佳捷真科技发展有限公司制版
北京建筑工业印刷厂印刷

*

开本: 787×1092 毫米 1/16 印张: 16½ 字数: 359 千字
2017 年 9 月第一版 2017 年 9 月第一次印刷

定价: 52.00 元

ISBN 978-7-112-21046-6
(30693)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

前言

中东铁路附属地内的城镇建设在规模、速度、品质上都体现了当时的技术水平和时代特点。这种建设活动的时空发展模式具有一定的规律性，中东铁路建筑遗产在新时代背景下作为城镇的重要组成部分，其多元价值仍在延续；而且随着时代的发展，作为中东铁路文化传播的重要载体，遗产本身的价值范畴也在不断地拓展。除了持续的使用，它还承载了人们的记忆和情感，很多遗产成为当地重要的文化节点。只有充分厘清遗产的价值内涵，建立合理的遗产价值评价模型，才能进一步高效地对遗产进行保护和管理。本书主要包括以下内容：

(1) 以多元的视角分析了中东铁路建筑遗产的特征及价值脉络，探寻隐藏在建筑遗产空间形态之后的本质价值内涵；建构属于当代的中东铁路建筑遗产的价值体系；分析了遗产多维价值的逻辑关系及价值指标体系在建构过程中受到遗产特殊性的影响和制约；完善了遗产评价指标体系和评分标准；体现了中东铁路建筑遗产的价值构成的多样性与价值评价的独特性。

(2) 在遗产整体保护的前提下建立了中东铁路建筑遗产多维价值评价模型；采用熵值法、雷达图法和德尔菲法等评价方法综合实现了遗产的多维价值评价。模型能够清晰地反映遗产多维度价值及指标因子的变化规律及差异，反映遗产的价值特性及价值排序；通过雷达图的叠加还可以进行多种价值分类和判断，简化评价过程，提高评价效率，把遗产保护和遗产价值评价建立关联；模型具有直观、形象的特点，使评价过程逻辑性强、有针对性，评价结果更有利于中东铁路建筑遗产特色价值的传承。

(3) 在评价方法上强调了各价值维度相对于遗产的平等性和独立性，评价的权重通过熵值法结合评价统计计算出来，符合数学逻辑，避免了先验的、主观的权重确定；明确了遗产进行价值评价的目的，不仅是为了分级，也是为了分类。正视遗产的当代价值，而不是仅仅关注遗产文化层面的价值，以正面和积极的视角去面对遗产与社会发展的联系，纳入多元视野的价值构成与保护规划衔接，拓展了中东铁路建筑遗产的价值范畴，为中东铁路建筑遗产保护的研究提供新思路、新方法。

目录

第一章 导论	1
第一节 研究的背景与意义	1
一、研究背景	1
二、研究意义	4
第二节 相关概念	5
一、遗产概念	5
二、铁路附属地与中东铁路建筑遗产	5
第三节 研究的范围与内容	5
一、研究范围	5
二、研究内容	6
第四节 国内外研究现状	8
一、关于遗产保护文献	8
二、关于价值与价值评价	9
三、中东铁路建筑遗产	11
四、研究现状综述	12
第五节 研究方法 with 框架	13
一、研究方法	13
二、研究框架	14
第二章 建筑遗产多维价值评价模型	16
第一节 建筑遗产价值	16
一、建筑遗产价值认知发展	16
二、建筑遗产价值类型的多元化趋势	17
三、当代建筑遗产价值类型拓展	20
四、以价值为导向的建筑遗产保护	22
第二节 评价理论与方法	23
一、建筑遗产价值评价的本质与内涵	23
二、建筑遗产价值评价的方法	24
三、遗产价值评价效度提升途径	26
第三节 建筑遗产评价体系	27
一、建筑遗产评价体系层级划分	28
二、价值指标体系的特点	32
三、建筑遗产价值评价体系的研究趋势	33

四、建筑遗产评价案例分析	35
第四节 遗产多维价值评价模型	37
一、评价方法对比	38
二、模型创建的缘起	39
三、模型中使用的方法	41
四、模型图示解析	48
第五节 遗产多维价值评价模型的特点	50
一、同层次分析法评价模型的差异	50
二、模型的价值排序的功能	51
三、各维度价值评价的独立性	53
四、价值评价与保护措施关联	53
第六节 评价模型的效度与信度	54
一、信度与效度的差异	54
二、信度与效度检验	55
第七节 本章小结	56
第三章 中东铁路建筑遗产价值体系	57
第一节 中东铁路建筑遗产特征	57
一、建造与发展的分形	58
二、建筑文化的包容	66
三、建筑技术的地域性	72
四、建筑遗产的活态	74
五、遗产功能类型多样	76
六、承托精神情感	82
第二节 中东铁路建筑遗产价值建构	83
一、遗产价值建构基础	84
二、遗产价值建构的价值观	84
三、遗产价值的本质与内涵	85
第三节 中东铁路建筑遗产的多维价值	92
一、遗产多维价值构成	93
二、遗产的多维价值解析	94
三、多维价值的递进层级	100
四、遗产多维价值的整体关联	101
第四节 本章小结	102
第四章 中东铁路建筑遗产价值指标体系	103
第一节 价值指标体系的影响因素	103
一、遗产信息自相似带来的同质化倾向	103
二、遗产价值的历时性延续	105
三、遗产形成与分布的地域差异	108
四、区域保护缺少衔接和配合	113
第二节 遗产价值指标因子提取	117

一、遗产价值指标因子提取的原则	117
二、遗产价值指标因子提取的方法	119
三、遗产价值指标因子集的预设与筛选	119
第三节 遗产价值指标因子释义	121
一、历史价值指标因子	121
二、科技价值指标因子	125
三、艺术价值指标因子	133
四、使用价值指标因子	139
五、环境价值指标因子	144
六、情感价值指标因子	151
第四节 遗产价值指标因子评分标准	158
第五节 本章小结	164
第五章 中东铁路建筑遗产价值评价实证	165
第一节 中东铁路建筑遗产价值评价的目标与原则	165
一、评价目标	165
二、评价原则	166
第二节 中东铁路建筑遗产价值评价主体	174
一、专家作为评价主体	174
二、“情感利益”相关者评价主体	174
第三节 中东铁路建筑遗产价值评价客体	177
一、评价客体基本情况调查	177
二、专家评价指标数据分析	179
三、公众参与评价指标数据分析	180
第四节 中东铁路建筑遗产价值评价过程	188
一、评价指标评分处理	188
二、熵值法权重计算	189
三、利用评价模型综合求值	190
四、评价模型的执行逻辑	196
五、遗产价值特征与价值分类	198
第五节 中东铁路建筑遗产价值评价与遗产保护	204
一、基于雷达图的遗产价值排序	204
二、价值评价与保护对策	205
三、价值评价与价值传承	205
第六节 本章小结	208
第六章 结论	210
附录	212
参考文献	251

第一章 导 论

第一节 研究的背景与意义

中东铁路的修建直接影响了东北地区的工业化进程。中东铁路附属地内的建筑活动和城镇建设从规模、速度、品质上都反映了当时的技术水平和时代特点。时空发展都有其独特之处，铁路建设的影响涵盖了社会生活的各个方面，而且留下了大量实用、精美的建筑遗产。在新的时代背景下，有些建筑遗产已成为城镇的重要组成部分而且其功能仍然在延续，它承载了人们的记忆和情感，成为当地文化的重要节点。然而，随着中东铁路原有功能的衰退，很多以中东铁路运营为依托形成主导产业的城镇也因此而衰退，大量的建筑遗产在自然和人为因素的破坏下衰败或消失（表 1-1），对这些建筑遗产进行合理的评价、保护、管理和修缮势在必行，只有充分厘清这些遗产的价值内涵，建立合理的评价体系，才能进一步编制好保护规划，从而进行科学的管理。

残破、废弃的中东铁路建筑

表 1-1

名称	一面坡	下城子	马桥河	绥芬河
图片示意				
名称	庙台子	肇东	宋站	安达
图片示意				
名称	富拉尔基	扎兰屯	博克图	兴安岭
图片示意				

一、研究背景

1. 中东铁路建设概况

中东铁路全名是中国东清铁路，也称“东清”或“东省”铁路。这段铁路是指沙皇俄国西伯利亚大铁路在中国境内的部分，以俄罗斯赤塔为起始点从满洲里进入中国境内，经过哈尔滨，从绥芬河出中国国境，最后到达终点俄罗斯的符拉迪沃斯托克，即海参崴。^[1-2] 从满洲里到绥芬河全长 1480 多公里，是中

东铁路的干线，修建于清朝光绪二十二年（1896年）。沙俄与清政府签订了《中俄御敌互相援助条约》，其主要内容是允许俄国在中国修筑“东清铁路”。

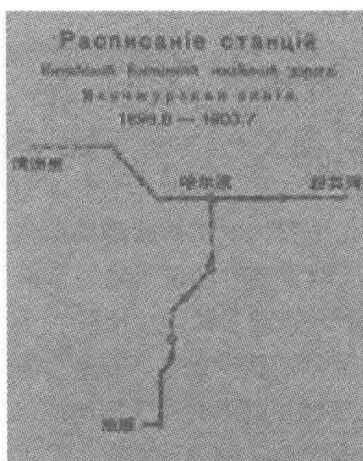


图 1-1
中东铁路的“T”字形分布^[5]

1898年2月14日，中东铁路全线勘测完成。1898年3月27日，中俄签订了《旅大租地条约》，允许中东铁路公司，由中东铁路干线向南修筑一条支线铁路，一直到旅顺口，全长940km。干支线合计2489.2km。^[3] 1898年8月，中东铁路开工，以哈尔滨为中心，东线、西线为主干线，南线为支线，三条线路同时相向动工。北部干线、南满支线及其他支线，采用1524mm的俄制轨距，干线、支线相互交错，平面形态呈现“T”字形（图1-1）。^[4] 1903年7月14日，东清铁路全线通车。其枢

枢纽站曾想建在呼兰，后改在哈尔滨。

日俄战争后，俄军战败，南支线从长春到大连为日本所占，称为“南满铁路”。“十月革命”后，中东铁路干线由中苏合办。中国抗日战争取得胜利以后，中东铁路全线改为中国长春铁路，由中苏合营。1952年末，苏联将中东铁路完全交还我国。

随着中东铁路的修建，沿途城镇建设及建筑业随之快速发展。伴随着铁路沿线站房的修建，为铁路员工服务的学校、商场、医院、浴池、俱乐部、管理单位、护路兵营等公共建筑，为俄国铁路工作人员服务的教堂，以及为铁路运营直接服务的各类工厂、砂石场、机车库、食品厂等服务配套建筑也随之建设（图1-2）。

中东铁路从开通之日起（图1-3），先后经历过沙俄、日本和苏联的管制，直至1952年回归中国，期间经历了跌宕起伏的历史发展过程，修建了数量巨大的交通、公共、居住建筑及工业、军事等铁路与城市市政设施。异域风格浓郁的建筑以点、线、面的空间分布方式呈串珠状散落在中东铁路沿线上，俄罗斯传统建筑风格、新艺术风格、装饰艺术风格，甚至中西合璧的多元化建筑风格，奠定了中东铁路沿线建筑的基本格调。很多建筑由俄罗斯设计师设计，或是以国际招标方式设计建造，工艺精美，反映了当时建筑艺术与技术的较高水平。

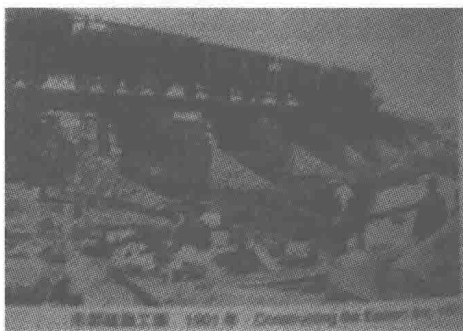


图 1-2 横道河子施工现场^[6]



图 1-3 1897年中东铁路开工典礼^[7]

中东铁路的修建同样带动了沿线附属地城镇的建设,铁路的布局模式同样也影响了附属地城镇的建设模式,铁路所经之处按配套需要分别于不同的城镇规划了机车修理厂、机车库及相关的生活附属用房,形成了较完善的铁路产业,带动了其他类型近代工业产业的产生和发展,同时也带动了沿线的城镇建设,沿铁路逐渐发展起了不同规模的城市,如哈尔滨、绥芬河、满洲里、海拉尔、大连、沈阳和旅顺等。至今还有相当规模的基础设施和铁路配套建筑经过修缮和改造仍旧在使用。

2. 中东铁路建筑遗产保护

中东铁路是我国 20 世纪早期工业化、近代化进程中唯一一个完整的铁路遗产实物例证,它的完整性和系统性使其有着高度的代表性和典型性。黑龙江省境内的中东铁路时期的建筑遗产多建于铁路建造之初至民国年间,即 1901~1927 年,共保存有 800 多座;辽宁、吉林、内蒙古三地保存有单体建筑 1000 多处,各地共计 2000 多处。这一时期黑龙江省境内东、西干线的建筑物包括车站站房、机车库、教堂、俱乐部、医院、学校、兵营等,也包括大量的铁路住宅和附属建筑,如冰窖、仓库、浴池、厕所等。日伪时期修建的历史建筑在黑龙江境内现存较少,只有 100 余栋。除一等站哈尔滨外,西部干线的昂昂溪镇、富拉尔基镇,东部干线的横道河子镇、一面坡镇、绥芬河市等城镇均尚存众多的中东铁路时期的历史建筑,反映了那一时期外来文化侵入和本土文化转型的时代背景。

随着时代的变迁,尤其是近年来中国经济的快速发展和高铁建设的新需求,历经百余年沧桑变革之后,中东铁路沿线的建筑及各类基础设施早已不能满足当代的使用要求,大规模的铁路建设活动伴随着经济发展而来。与此同时,拆旧建新以及其他破坏性建设问题凸显,大量的历史建筑消失,遗产保护工作迫在眉睫。2007 年,中东铁路沿线建筑遗产被列入全国第三次文物普查范围,遗产保护问题受到高度重视。2010 年,单霁翔在“两会”上《关于加强中东铁路文化遗产保护的提案》中强调:“应加强该文化遗产保护的宣传方式和途径,让广大群众给予高度的重视,增强保护的意识并积极参与到保护的行动中”^[8]。2011 年,黑龙江省文化厅将这一庞大的建筑遗产纳入黑龙江省文物保护单位“十二五”规划,并于 2012 年组织开展相关城镇的整体保护规划编制工作,2013 年上报国家文物局。中东铁路建筑遗产的保护问题,已经得到各级政府和文物部门的高度重视和关注。

3. 区域化遗产保护热潮

随着国际社会对文化遗产认识的深入,对建筑遗产的保护已经不再是对某一历史建筑单体、历史街区的局部保护,而是逐渐扩展为建筑遗产及其周边环境的保护与研究,这已成为共识,很多学者提出了遗产区域化、整体化的保护概念,包括遗产区域、文化线路、遗产廊道等,这些都是基于遗产整体保护的理念而产生的保护体系。其中,遗产廊道是一种典型的宏观性、线性区域整体化保护的形式。“文化线路”是 1994 年世界遗产委员会在西班牙马德里举行的“线路成为文化遗产一部分”主体会议中首先提出来的(CIIC,

1994),在1998年成立的国际古迹遗址理事会文化线路科技委员会(International Scientific Committee on Cultural Routes)的积极推动下,2005年“遗产线路”与“遗产运河”的遗产类型正式入选世界遗产名录。2008年11月举行的国际古迹遗址理事会第16次会议上,《文化线路宪章》(Charter on Cultural Routes)中定义和表述了遗产的类型、线路判别、真实性与完整性的评价方法,成为指导、研究及保护文化遗产线路的重要纲领。^[9]

二、研究意义

目前,在中东铁路建筑遗产的保护规划编制中,对遗产的价值构成还没有形成共识,遗产的评价体系也不够完善,随之而来的遗产保护管理和保护设计也无法有的放矢。因此,结合当代社会发展状况,在多维价值观的视野下建立与保护工作相关联的遗产价值评价体系十分必要。

(1) 形成中东铁路建筑遗产基础资料库。对现存建筑遗产进行分类、归档,结合文物资料的整理,完成对建筑遗产原始档案的深入整理工作。对相关资料数据进行归类。为中东铁路建筑遗产价值评价及保护实践工作提供直观的参考依据。

(2) 探寻中东铁路建筑遗产特征。隐藏在建筑遗产空间形态之后的是其最本质的价值内涵。作为中东铁路文化传播的重要载体,中东铁路建筑与特定的使用人群产生了紧密的联系,这种联系本身已经超越了铁路和建筑遗产本身的功能范畴,成为当地民众的一种主观情感的依附、认同,并形成了自身独特的发展规律。在遗产特征的基础上,梳理遗产的价值构成。

(3) 厘清当代中东铁路建筑遗产价值范畴。从建筑学、社会学、哲学、经济学的多元视角分析中东铁路建筑遗产的特征,总结中东铁路建筑遗产的独特个性,分析遗产的价值特点,梳理遗产的不同价值的内涵和内在联系,进而准确判断和选择遗产价值评价和遗产保护中的重点和方向。

(4) 完善遗产价值评价指标体系。建立中东铁路建筑遗产的价值评价模型,明确遗产价值评价的目的,正视保护与开发之间的问题,避免单一地关注遗产在历史层面的价值而对遗产的当代价值构成视而不见的问题,以正面和积极的态度去面对遗产与社会发展的联系,纳入多元视野的价值构成与保护规划,引入与遗产价值特征相吻合的价值因子,将定性评价和定量评价相结合,完善遗产的保护与管理,拓展遗产的价值内涵,将遗产价值评价的理论和实践与国际学术发展趋势接轨,为中东铁路建筑遗产保护的研究提供新思路、新方法。^[10]

(5) 探索更加符合逻辑的建筑遗产价值评价方法。强调了中东铁路建筑遗产各价值维度相对于遗产的平等性和独立性,引入相对客观的统计学方法计算评价因子的权重,避免先验的、主观的权重确定。分析、对比既有评价方法的优势和不足,探讨评价效率提升的途径,降低评价过程中的主观影响,探索多种评价方法的综合,实现基于当代遗产保护价值观的多维价值评价。

第二节 相关概念

一、遗产概念

(1) 文化遗产。文化遗产是人类社会发展中有价值的遗留物，包括物质文化遗产及非物质文化遗产两种。

“文化遗产”的内涵和外延较为广泛，不仅包含了“文物”概念所包含的“不可移动文物”“可移动文物”等有形的物质文化遗产，还包括“文物”一词未能涉及的各类非物质文化遗产。

(2) 工业遗产。工业遗产包括工业建筑物，如车间、厂房、仓储、住宅、宗教建筑、教育建筑或相关的生产加工提炼场地、传输及能源使用的场所，是经过时间的积淀而保存下来的具有历史价值、技术价值、社会意义的建筑，或具有科研价值的工业文化遗存。

(3) 建筑遗产。虽然学术界对建筑遗产仍然没有统一且准确的定义，但一般认为“建筑遗产”是历史上遗留的，包含一定历史信息的，具有历史意义、文化意义的构筑物、建筑物、人类聚落及其环境。文物概念中的不可移动文物包含建筑遗产，所以建筑遗产的价值构成与文物具有相似性，它也是构成乡镇物质空间的主要内容，是延续城乡传统风貌的主要载体，是人文景观的重要构成要素。所以，它还具有“人文价值”。建筑遗产所包含的一系列价值，为形成稳定、完整的生活提供了一种不可缺少的环境品质。^[11]

二、铁路附属地与中东铁路建筑遗产

(1) 中东铁路附属地。它是沙俄与日本侵略我国东北地区获取铁路筑路权和富饶资源的产物。“附属地”类似于“租界”，拥有行政、军事、警察等多种权力，限制中国在此区域内行使主权。满清政府于1909年与沙俄在北京签订的《东省铁路界内公议会大纲》中规定，“铁路两侧十五华里的中东路铁路属地之范围”，“承认中国对中东铁路附属地之主权”。中东铁路附属地范围内的工业用地向城市用地过渡，表明了东北地区殖民程度的加深。^[12]

(2) 中东铁路建筑遗产。它是中东铁路文化遗产中的一个重要类型，指中东铁路时期在铁路附属地内创造的、以建筑物（或构筑物）的形式呈现的文化遗产以及它们所处的环境、附属设施，以及蕴含在物态遗产背后的建筑文化理念、制度、历史与情节等非物态遗产。中东铁路建筑遗产的基本属性既包含有形的、不可移动的、物质性的实体，也包含无形的、人与建筑实体相互影响、共同构建的“场景”。

第三节 研究的范围与内容

一、研究范围

中东铁路的建设从地域环境、时代背景和外来文化影响上可以大致分为

俄占和日占两个历史时期，大致对应的空间形态就是“T”形的路网结构：自满洲里经哈尔滨到绥芬河是中东铁路的东西线，即干线，受俄罗斯文化影响较大；自哈尔滨经长春到大连是中东铁路的支线，也称“南满铁路”，受日本文化影响较多。干线和支线在设计建造、建筑类型构成、人文特征等方面存在着明显的差异。但是干线和支线的建造和权属关系又不是简单孤立的，在时空上又存在着诸多的交叉，本书的研究内容以干线为主，适量地引用支线案例。其范围西起满洲里，东至绥芬河，南至宽城子（长春），不包括后期被日本人占领的“满铁”附属地范围。研究的这一范围与历史发展脉络吻合，受俄罗斯文化影响较多，遗产特征有比较统一的规律性（图 1-4）。

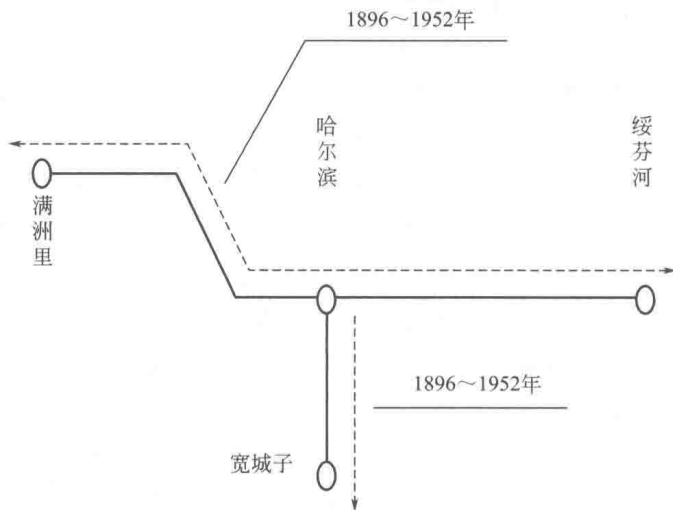


图 1-4
本书研究的时空范围^[13]

哈尔滨是中东铁路沿线最为典型的枢纽地，其中东铁路建筑遗产的分布和规模类型最具有典型性，建筑遗产保存类型和保存状态也最全面和完善，但是它的发展有作为枢纽城市的特殊规律，其城市建筑功能在发展转型过程中不断完善，逐渐发展成为区域的中心城市，其城市的发展范围已超过“铁路附属地”的范围。中东铁路的相关功能已经和城市功能紧密地结合在一起，并逐渐强化与拓展，建筑发展更多的是基于城市本身的发展规律，很多建筑遗产和中东铁路建设的相关性已经减弱。所以，本书关注更多的是中东铁路沿线的宏观遗产分布和特征。哈尔滨作为中东铁路沿线的重要枢纽城市，与其他地域的发展也存在着割不断的联系，因此从整体性的研究视角出发，也是本书讨论的内容。就时间节点来说，研究范围限定为从 1896 年中东铁路开始建设到 1952 年苏联交还中东铁路经营权。

二、研究内容

(1) 深度梳理中东铁路建筑遗产。中东铁路建筑遗产是与中东铁路建造过程中的历史事件、人文活动紧密相关联的，是独特的、有代表性的、稀缺的文化资源，既包括充分地体现中西方文化交融的建筑物、构筑物、城镇聚落、历史街区等物质文化遗产，又包括遗产廊道等和中东铁路沿线周边环境密不可分的文化景观类型遗产资源，具有丰富的内涵和复杂性。本书通过田

野调查和资料整理,完成了建筑遗产基础资料的整理,理清了遗产产生、发展的脉络以及遗产分布的状态及类型,并对其进行了分析和特征描述,从描述性的史实、资料中解读建筑遗产所包含的深层次的文化内涵,厘清了建筑遗产的艺术特色、技术理念和人文情感的内涵。

(2) 系统认知中东铁路建筑遗产价值内涵。对建筑遗产价值内涵的准确认知不单是遗产价值评价的核心问题,由于遗产保护措施的制订依赖于对遗产价值的认知,所以它同时也是遗产保护和管理的核心问题。本书通过梳理国内外学术论述中遗产价值评价的发展脉络、相关论点及实施案例,对比国内外价值概念认知的差异,探讨遗产价值概念的多元构成,发现既有成果遗产价值判定的特点和局限,探讨我国法规及研究层面遗产价值理论的不完善^[14];提出符合国内外学术发展动态的当代遗产价值认知;体现近现代建筑遗产的当代属性,在遗产整体保护的前提下建构遗产多维价值评价模型,明确评价目标,划分评价层级,选择确定评价权重的方法;强调遗产价值的特殊性和多元的遗产保护方式相关联;采用熵值法、雷达图法和德尔菲法等评价方法,实现遗产的多维价值评价。

(3) 阐释中东铁路建筑遗产的特征。中东铁路建筑遗产本身的建造、发展具有一定的模式,从而衍生出了独具一格的线性遗产风貌。中东铁路建筑遗产文化的包容性直接体现在建筑风格上,即表现为独特的多元建筑风格。中东铁路建筑遗产的设计与建造代表了当时高超的科技水平。它在地域适应性和材料与技术表达等方面形成了自己独特的手法,而且遗产本身的功能性价值在随着社会的发展而不断拓展,同时能够满足人们的集体记忆并诠释过去。本书总结了遗产特征,梳理了遗产价值内涵,是进一步完成中东铁路建筑遗产价值建构与价值评价的基础。

(4) 建构中东铁路建筑遗产价值体系。建构和描述中东铁路建筑遗产的完整的价值类型,整合区分遗产的多维价值是对遗产进行评价的首要步骤。遗产的价值建构是遗产保护实践的重要组成部分。^[15] 中东铁路建筑遗产在其存在的初期有其独特的内在价值,随着社会的发展,其价值构成也发生了转变,它作为工具的价值部分产生延续,使用主体不断地发生转变,主客体的相互关系也发生了转变,建筑遗产价值类型构成也随之发生了转变。本书将遗产多元的价值脉络进一步凸显,对中东铁路建筑遗产价值类型进行了甄别与建构,厘清了不同价值类型之间的逻辑关系,并精确描述了各种价值类型,是实现包容、完善的遗产价值评价的基础。

(5) 建立中东铁路建筑遗产价值评价体系。本书从影响中东铁路建筑遗产价值的影响因素入手,提出中东铁路建筑遗产价值维度是整体的、不可分割的。同时,建筑遗产反映了不同区域独特的文化内涵,受环境影响,与环境共同形成独特的价值系统。遗产的整体价值超越了“各组成部分价值之和”,遗产价值系统的系统性与整体性同多样性与协调性是统一的,共同建构了多元的中东铁路建筑遗产的多维价值。^[16] 每一维度价值又都由若干个价值子集构成。这些价值子集在建构的过程中又会受到遗产特殊性的影响和制约,

体现了中东铁路建筑遗产价值的多样性与独特性的统一。本书在中东铁路建筑遗产价值建构的基础上进行价值指标因子细化,更全面地描述遗产在每一维度上的价值内涵,更深入地挖掘遗产的价值特性。准确的价值因子提取能够形成全面的遗产价值评价指标体系,进而确定评分标准,构建完善的评价模型。

(6) 中东铁路建筑遗产价值评价实证研究。统一了中东铁路建筑遗产价值评价体系,确定了评价原则、评价主体和评价客体以及组织评价的程序,选取中东铁路沿线有代表性的遗产案例进行完整的评价活动。评价本身即是对遗产多维价值评价模型的检验过程,同时,本书展示了评价结果独特的比较和分类功能,总结评价过程中的不完善,进而提出了有针对性的遗产保护对策。

第四节 国内外研究现状

一、关于遗产保护文献

1933年的《雅典宪章》提出建筑遗产的价值包括艺术价值、历史价值、科学价值。这一价值类型划分对后世研究影响较大,随着时代的变化,虽然对建筑遗产价值的认知也随之发展,国际上对遗产价值的阐述越来越细化,但是仍然主要围绕着艺术、历史、科学三个领域展开。^[17]

1964年的《威尼斯宪章》是文物建筑和历史地段保护的的代表性文件,它强调建筑遗产价值认知应具有独特性、重要性以及关联性等。在保护与修复的过程中,强调整体性和真实性,在注重伟大建筑本身的存在价值的同时,把平凡建筑的年代价值或岁月价值也纳入保护的范畴。它强调了文物建筑的岁月价值,对遗产的价值认知日渐饱满。^[18]

1975年的《欧洲建筑遗产宪章》认为建筑遗产具有多种价值,包括社会价值、文化价值以及精神价值等,它提供了和谐的生活环境,创造了社会价值,所以人们对建筑遗产存在着直觉的感情。它还强调了遗产整体保存的重要性。它继承了《威尼斯宪章》的精神,认为即使是再简单不过的平凡建筑遗产,也会因其时代特色而表现出它的精彩和意义,所以对待遗产应该和谐整体地保存。^[19]

1979年澳大利亚的《巴拉宪章》在遗产的价值认知方面,扩展了古迹遗址的范围,以“地方”的概念阐释文化遗产,将遗产定义为具有重要文化意义的场所;赋予文化价值以时代精神,并与保护措施相结合;尊重遗产价值的多样性,充分尊重和鼓励遗产的多元价值,避免过分强调某一类型的价值;把遗产价值与遗产整体保护程序相关联,在实施遗产保护前就应对遗产有价值的信息进行分析和研究,进而形成针对性的保护政策和保护措施。^[20]

2005年的《西安宣言》强调了“环境”的概念,指出对“环境”的理解、记录和阐释对遗产价值的界定与评价非常重要。“环境”一词中包含了与遗产价值相关的信息,对这些信息的理解,是准确进行遗产价值评价的基础。^[21]

在针对不同遗产类型的遗产保护法律文件中，我们能看到不同时期的建筑遗产价值认知的侧重点及其发展脉络，从《威尼斯宪章》到《巴拉宪章》，建筑遗产的价值认知体系日渐完整。^[22]

二、关于价值与价值评价

1. 关于遗产价值

国内外的遗产保护文献都反映了对遗产价值认知的变化过程，现代遗产保护中的核心问题是价值问题这一观点已成为学界的共识。建筑遗产价值认知的变化导致对遗产的保护观念也处于动态发展之中。正是由于对遗产价值理解的不断拓展，逐渐形成了多元化的遗产价值认知体系，而这一体系是对建筑遗产进行价值评价的基础。

我国对于遗产的价值认知是根据《中华人民共和国文物保护法》的第二条形成的，其中，历史价值、艺术价值、科学价值是人们经常提到的“三大价值”，也成为对建筑遗产价值进行评价时的划分标准。我国三大价值的划分受到《雅典宪章》和《威尼斯宪章》的影响，这种价值划分在文化遗产价值评价中已经得到广泛的认可。

2015年《中国文物古迹保护准则》（修订版）中，对价值认知的理解在三大价值的基础上增加了文物的社会价值和文化价值，确立了五大价值的说法。这种价值划分是基于“文物”的概念提出的，并不是完全针对建筑遗产特殊的价值属性提出的，所以它只是建筑遗产价值划分的重要参考依据。

吕舟教授是国内对遗产保护文献中遗产价值类型不完善有较早认知并论述的学者，2012年他在《基于价值认识的世界遗产事业发展趋势》中提出了社会发展导致价值观的变化，这种价值观的变化又促进了文化遗产评价标准的发展和对遗产价值类型的再认知。

数十年来，我国的遗产保护法律文件对遗产的概念已有所扩展，也紧随国际遗产界在相关概念上的推进，在遗产的定义和对遗产的价值认知上都有了修正和补充。关于建筑遗产的价值认知和价值评价的已经有了一定的研究基础，遗产价值评价的研究经历了从定性到定量分析的过程，对定量评价的探索，目的是使遗产的价值评价结果客观、可靠、准确。

2. 关于遗产价值评价

当代中西方关于建筑遗产价值评价的哲学观点多元，有关注价值范畴的研究（如讨论建筑遗产群体价值、建筑遗产单体价值等基本范畴），重视基本价值评价原则的研究（如真实性、原真性、整体性、可持续性、必要性、可识别性、合理与适度利用等价值评价原则），关注价值关系的研究（如使用与非使用价值、内在与外在价值、经济与文化价值的关系），以及涉及具体价值问题的研究（如评价指标的选取、评价方法的适用性、评价主体的参与等问题）等。^[23]

我国的建筑遗产价值评价工作近年来取得了较多的研究成果。

1998年东南大学的朱光亚教授相继进行了“苏州历史传统建筑综合价值

评价体系”“苏南建筑遗产评价体系”“非法定保护类遗产的评价”的研究，对此研究领域有着重要的影响。2000年朱光亚教授在《城乡历史地段综合价值的模糊综合评价体系》中运用系统模糊决策理论建立评价体系，使建筑遗产评价的方法研究更加多元。^[24]

2001年同济大学的朱晓明教授提出了古村落的评价体系。

2005年刘先觉教授在《澳门建筑文化遗产》中使用交叉评价系统完成了对澳门历史建筑的现状评估与评价研究，形成了完整的评价体系，为澳门的历史价值遗产的保护与发展提出了意见。

2006年，同济大学黄松在《历史建筑评估及其指标体系研究——以上海地区的文化遗产管理为例》中，对上海市的历史建筑遗产进行了深入的分析，研究了遗产的价值构成与评价方法，形成了一套完整的、与其相适应的历史建筑的定位评价方法与评价流程。^[25]

2008年尹占群、钱兆悦在《苏州建筑遗产评估体系课题研究》中指出，建筑遗产的评估体系是以评估学理论为依据，将历史建筑遗产的评估体系分为若干个子系统，对其进行分解，单独进行评估列项，用加权平均与权重的组合来表达子系统间的关系，其中权重的确定由专家评分形式确定。^[26]

2008年赵勇在《历史文化村镇评价指标体系的再研究》中以遗产的价值特色和针对遗产的保护措施为核心指标，构建了历史文化村镇评价指标体系，以我国历史文化名镇（名村）为重点，在文化遗产定量评价方面进行了有益的探索。该标准已被国家采纳并应用。^[27]

2010年韩冰、罗智星在《建筑遗产价值评价方法研究》中探讨了将“专家打分法”“德尔菲法”“层次分析法”引入建筑遗产评价的可能性，并且指出了这三种方法的一些不足和补救方案。

2010年，胡斌、陈蔚在《木结构建筑遗产价值综合评价方法研究》一文中强调了遗产保护价值评价的重点与难点在于对建筑遗产的评估结果的量化，并且针对性地结合国内外相关研究对中国传统建筑中的木结构建筑进行了评估，并且全面地对评估方法与程序进行分析，以得到理性的判断结果。^[28]

2011年王静伟在《上海市浦东新区登记历史建筑的分级保护策略研究》中，具体分析了上海浦东新区内的历史建筑遗产的特色和保护中的不足，旨在建立一套历史建筑的价值评价体系，以此为基础，提出了建筑遗产应分级保护的理念，根据历史建筑的不同等级进行有层次的保护。^[29]

2011年宣莹在《点状历史文化资源分类评价体系探索》一文中以南京市为例，结合南京历史建筑评估与分级的实际工作，从评估因素和分类系统等方面阐述了创建一个合理的历史文化资源评价体系的意义与价值。

2011年张艳玲在《历史文化村镇评价体系研究》中，根据评价因素的本质特征和操作过程及方法的差异等，把历史文化村镇的评价体系一分为二，划分为主观和客观评价体系，进行综合全面的评价。

2013年宋刚在《近现代建筑遗产价值评估体系再研究》中，运用层次分析法、熵值法、德尔菲法，建立了近现代建筑遗产价值评估体系层次结构模型，