

单霁翔 / 著

新视野·文化遗产保护论丛（第一辑）

大运河遗产保护

单霁翔 / 著

大运河遗产保护

图书在版编目 (C I P) 数据

大运河遗产保护 / 单霁翔著. — 天津: 天津大学出版社, 2013.10
(新视野·文化遗产保护论丛)
ISBN 978-7-5618-4825-8

I. ①大… II. ①单… III. ①大运河—文化遗产—保护—研究—中国 IV. ①K928.42
中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第249714号

策划编辑 金磊 韩振平

责任编辑 韩振平

装帧设计 胡珊瑚 安毅

出版发行 天津大学出版社

出 版 人 杨欢

地 址 天津市卫津路92号天津大学内 (邮编: 300072)

电 话 发行部 022-27403647

网 址 publish.tju.edu.cn

印 刷 北京华联印刷有限公司

经 销 全国各地新华书店

开 本 148 mm × 210 mm

印 张 6.25

字 数 180千

版 次 2013年10月第1版

印 次 2013年10月第1次

定 价 28.00元

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页等质量问题, 烦请向我社发行部门联系调换

版权所有 侵权必究

目录

2004年

- 19 关于大运河文化遗产保护亟待加强的提案
- 21 大运河保护迫在眉睫——国家文物局局长单霁翔访谈

2006年

- 25 大型线性文化遗产保护初论：突破与压力
- 33 在向全国政协介绍京杭大运河保护有关情况时的讲话
- 39 运河申遗胜算几何——国家文物局局长单霁翔畅谈京杭大运河申遗
- 41 在京杭大运河保护与申遗研讨会上的发言
- 45 关注线性文化遗产——推进京杭大运河保护与“申遗”

2007年

- 47 关于推进大运河申报世界文化遗产工作的提案
- 51 在全国政协“大运河保护与申遗”集体采访预备会上的报告
- 57 大运河申遗进入提速期
- 59 对话国家文物局局长单霁翔：大运河申遗复杂无先例
- 63 流动的活态的文化遗产
- 67 关注线性文化遗产 积极推进大运河保护与申报世界遗产工作——专访全国政协委员、国家文物局局长单霁翔
- 73 在“‘流淌的文明’大运河文化遗产特展”开幕式上的讲话
- 75 在大运河保护与申报世界文化遗产工作协调会议上的讲话

2008年

- 85 关于尽快制定《大运河保护条例》的提案

大运河保护不能再等了	89
——访全国政协委员、国家文物局局长单霁翔	
依法保护大运河 使社会在大运河的保护中受益	91
在大运河保护与申遗工作会议上的报告	95
在大运河保护规划第一阶段编制要求课题评审会上的发言	101
在大运河遗产第一阶段保护规划培训研讨会上的讲话	104

2009年

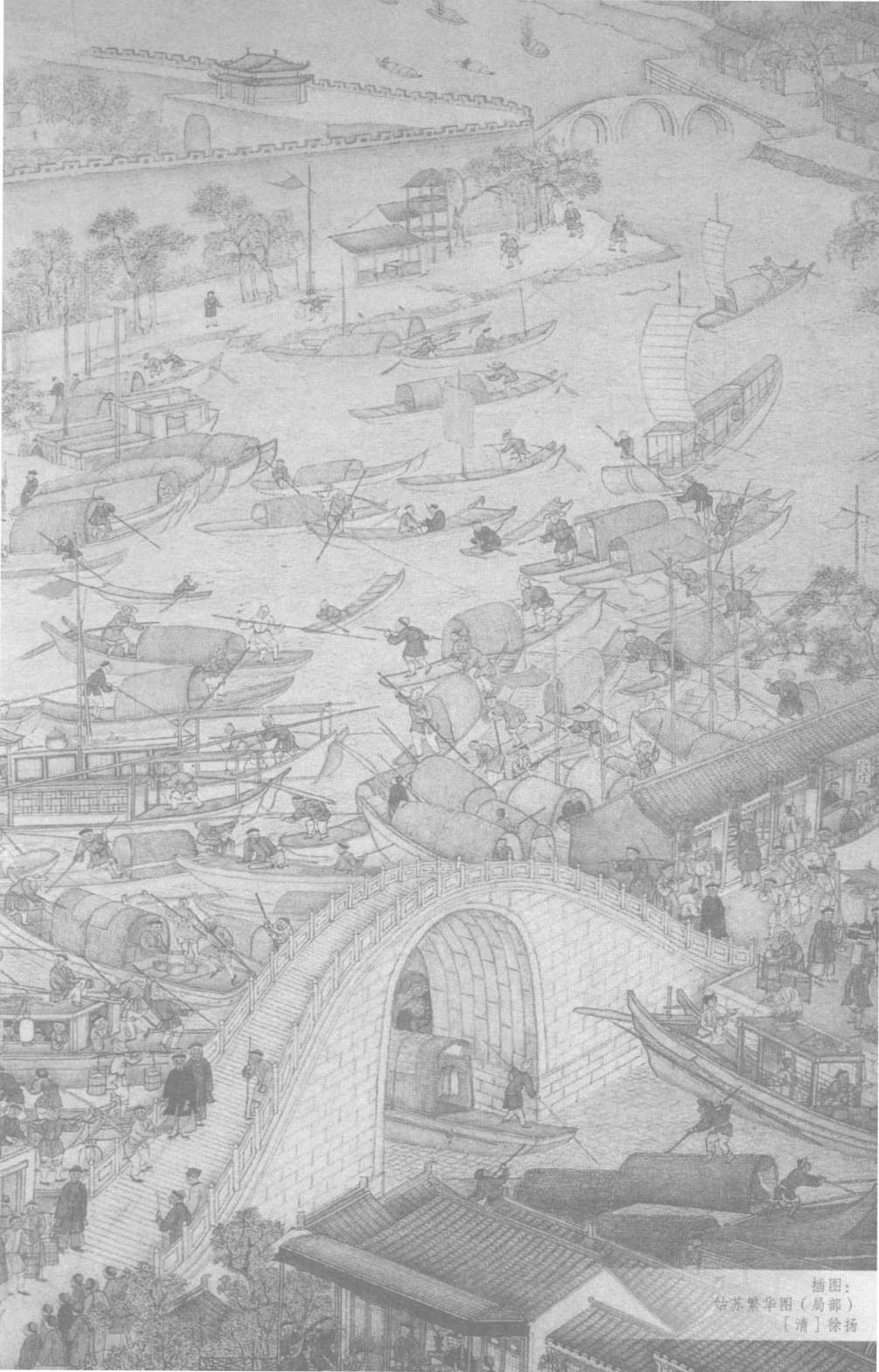
关注新型文化遗产——文化线路遗产的保护	109
在大运河保护与申报世界文化遗产工作会议上的报告	145

2010年

在大运河保护与申报世界文化遗产工作会议上的报告	155
国家文物局局长单霁翔表示：大运河文化遗产面临严重威胁	167
在大运河南旺枢纽工程遗址保护研讨会上的讲话	169
在“大运河与海上丝绸之路”宁波论坛上的致辞	173

2011年

关于在通州运河核心区建设中加强运河遗产保护的提案	177
八省市联手 有望2014年完成	180
——国家文物局局长单霁翔透露大运河申遗将启动环境整治	
中国大运河的突出普遍价值研究	182
在南旺枢纽考古遗址公园奠基仪式上的讲话	192
在世界运河城市市长论坛的主旨演讲	194



插图：
姑苏繁华图（局部）
〔清〕徐扬



单霁翔 / 著

大运河遗产保护

写在前面

2004年初，在参加南水北调东线工程中文物保护项目的调研时，发现虽然东线工程主要是利用大运河古河道整修后进行调水，但是在有关可行性研究报告中，对大运河和沿线文物古迹的保护没有给予应有的重视，使大运河文化遗产保护面临严峻挑战。通过进一步调查了解，得知南水北调东线工程仅一期工程就涉及文物地点达919处，而工程前期设计过程中因未充分征求文物部门意见，文物保护工作未能充分纳入工程规划设计、工程建设计划、工程项目预算的可行性研究之中。为此，在2004年3月召开的全国政协十届二次会议上，我邀请樊锦诗、安家瑶、刘庆柱、夏燕月、陈漱渝、王洪华、杨力舟等7位委员联名，提交了《关于大运河文化遗产保护亟待加强的提案》，指出“大运河主河道和沿线文物古迹始终没有被列入全国重点文物保护单位，没有列入世界文化遗产名录，没有制定一部法规来肯定和保障它的历史地位。所以，亟须重新确定大运河作为人类文化遗产的历史特质与重要地位”。建议“将大运河遗址保护的各项工作纳入南水北调东线工程规划设计、纳入工程建设计划、纳入工程预算，使大运河文化遗产保护工作切实落到实处”。

这项全国政协提案引起了文物保护界和新闻媒体的关注。我在接受《中华遗产》记者采访时，提出“长城早已作为全国重点文物保护单位跻身于《世界遗产名录》之中，而造福千年的大运河至今仍游荡在文物保护视野外”。因此，“作为中国古代文明的重要载体和人类历史上伟大的水利工程之一，大运河及其沿线相关古迹不仅应在南水北调工程中得到有效保护，而且也应作为一个整体申报世界文化遗产”。鉴于大运河保护和申报世界文化遗产需要大量基础研究作为支撑，国家文物局于2004年启动了“大运河整体综合性保护可行性研究”课题。该课题初步分析了大运河保护的科技需求，提出了大运河综合保

护的技术思路。同年，国家文物局设立了“京杭大运河遗产廊道研究”课题，为大运河保护提供新的思路，并探讨了文化遗产廊道保护规划的理论和方法。

2004年3月下旬和2005年5月上旬，结合南水北调东线工程中文物保护的调查，我和同事们开始对大运河及其沿线的文化遗存进行考察。在考察中，一方面为大运河丰富的文化遗产资源而兴奋不已，另一方面，也为大运河不容乐观的保护状况忧心忡忡。由于长期以来，大运河文化遗产保护未受到应有的关注，因此相关研究不够，对于大运河文化内涵认识不足，对大运河保护对象和范围的认知存在较大差异。在考察中看到，大运河流域环境污染严重，文物本体年久失修。沿线一些城市由于控制失当，造成城市形态、城市面貌的趋同化，建设性的破坏时刻威胁着文化遗产及其背景环境，使大运河的独特价值和真实性、完整性被逐渐削弱。同时，大运河多头并管，缺乏统一有效的协调管理机制。这种状况既影响大运河文化遗产保护，也不利于大运河功能发挥。为此，在当时评审第六批全国重点文物保护单位的过程中，提出应将京杭大运河及其沿线文化古迹列入保护之列，这一建议获得评审专家们的赞同。2006年5月，在我国第一个“文化遗产日”前夕，国务院将京杭大运河公布为全国重点文物保护单位。

大运河文化遗产保护的提出，促进了对于线性文化遗产的研究。线性文化遗产作为国际文化遗产保护领域提出的新理念，在我国开始受到关注。2006年3月，我在《南方文物》上发表了《大型线性文化遗产保护初论：突破与压力》一文，以南北纵贯数千里的大运河等为例，阐述了保护大型线性文化遗产的重要性和紧迫性。京杭大运河作为我国第一项大型线性文化遗产，整体列为全国重点文物保护单位，不但使大运河保护工作进入一个崭新的阶段，而且也引发了文化遗产保护领域的一场思想变革。在认真分析大运河文化遗产资源和

价值的基础上，归纳出其六个方面的特征，一是在保护要素方面，大运河是由文化要素与自然要素相互作用而形成的“文化景观”；二是在保护类型方面，大运河是静态与动态共同构成的“活着的、流动着的文化遗产”；三是在保护空间尺度方面，大运河是由点、线、面共同构成的“线性文化遗产”；四是在时间尺度方面，大运河是由古代遗址、近代史迹还有当代遗产共同构成的“文化遗产廊道”；五是在保护性质方面，大运河包括了反映普通民众生产生活的工业遗产、乡土建筑等“民间文化遗产”；六是在保护形态方面，大运河是由物质要素与非物质要素结合而形成的“文化空间”。事实上，对大运河文化遗产价值的认识，开阔了文化遗产保护的视野，促进了从“文物保护”走向“文化遗产保护”的思考。

2006年5月下旬，全国政协组织开展了京杭大运河保护与申报世界遗产考察活动，并在杭州举办了“京杭大运河保护与申遗研讨会”。2006年12月，国家文物局将大运河列入我国重新设定的《中国世界文化遗产预备名单》。2007年3月，在全国政协十届五次会议上，我又会同41名全国政协委员提交了《关于推进大运河申报世界文化遗产工作的提案》。提出“应积极探讨构建高效的申报世界文化遗产的机制，制订切实可行的战略和计划，争取早日将我国大运河成功列入《世界遗产名录》”。实际上，从京杭大运河成为全国重点文物保护单位，到将大运河列入《中国世界文化遗产预备名单》，对大运河文化遗产资源的认识得以不断深化。大运河是世界上开凿时间最早的人工河，部分河段始建于2 500多年前的春秋时期，至隋代全线贯通，经唐宋时期的发展，最终在元代取直后形成目前的规模，明清两代又有不同规模的改造和整修。

由此来看，大运河的历史是动态的发展过程，其各组成部分都有内在的渊

源，不能隔断和孤立起来，应该作为一个整体来看待和保护。一方面，已经列入全国重点文物保护单位的京杭大运河，穿越今日4省2直辖市区域，连接22座城市，全长1 794公里，是我国历史上南粮北运、商旅交通、军资调配、水利灌溉等用途的生命线，也是贯穿南北流动的血脉，应该整体纳入申报世界文化遗产的内容。另一方面，近年来隋唐大运河遗址的真实性和完整性已经通过考古调查、勘探、发掘逐步加以验证。隋代大运河以洛阳为中心并利用既有河道开通，唐、宋、金、元各代均有改建并继续利用。自北向南，大运河分为永济渠、通济渠、邗沟和江南河道四大段，其中的永济渠和通济渠均以洛阳为起点，并流经河南西北与东南。隋唐大运河凝聚着厚重的历史文化信息，作为地下文化遗产宝库，它既是各时代的缩影，又是研究中国漕运史、商贸史、陶瓷史以及隋、唐、宋时代兴衰的历史见证，更是研究各时代政治、经济、文化的重要载体，值得全面深入研究和加强保护。因此，隋唐大运河也应该纳入大运河保护与申报世界文化遗产的范围。

基于以上认识，在重设的《中国世界文化遗产预备名单》中，明确了大运河的保护范围，既包括“京杭大运河”，也包括“隋唐大运河”，形成完整科学的概念。此后，经研究又将“浙东运河”也纳入了保护和申报世界文化遗产范围。至此，大运河保护和申报世界文化遗产范围，包括京杭大运河、隋唐大运河和浙东运河，地跨北京、天津、河北、山东、江苏、浙江、河南和安徽6个省、2个直辖市共计35座城市。这一保护格局具有战略思考。其中古都洛阳既是隋唐大运河的西起点，也是丝绸之路的东起点，它的加入，将丝绸之路和大运河联系在了一起，而浙东运河又将京杭大运河与海上丝绸之路联系在了一起。这样就形成了横贯祖国东西，东连沙漠绿洲丝绸之路，西连海上丝绸之路的气势磅礴的古代大型商贸运输和文化交流通道。大运河和“丝绸之路”，一为世界上最古老、最绵长、最具生命力的

漕运通道，一为历史上连接亚、欧、非三大洲最为重要的交通动脉，二者均在人类社会发展史上留下了不可磨灭的印记，充分显示了中华民族的智慧 and 勇气以及中华文明对于世界历史发展的影响力和推动力。

2007年6月20日，国家文物局与全国政协文史与学习委员会、交通部、水利部等相关部门共同召集沿线有关城市政府和文物部门负责人，在北京召开了“大运河保护与申报世界文化遗产工作协调会议”，此次会议的召开，表明大运河保护与申报世界文化遗产全面启动。会议形成了一系列新的工作思路和方法：一是立足于大运河的内涵和外延尚不完全清晰的现状，进一步深入开展资源调查，进行价值评估；二是立足于大运河长期受自然和人为破坏、保存现状不甚理想的现状，着力于保护大运河的真实性和完整性；三是立足于大运河多头并管、缺乏统一有效的协调管理机制的现状，进一步健全机制，加强管理；四是立足于大运河保护缺少相应的保护规划和专项管理法规的现状，做好大运河保护规划的编制工作，加强大运河保护的法律法规建设；五是立足于沿线城市缺少文化特色，呈现趋同化倾向的现状，根据各城市实际情况，恢复和保留原有的文化多元性；六是立足于大运河保护工作尚没有引起足够重视的现状，深入开展大运河保护宣传教育工作，鼓励公众和社区积极参与。

2007年9月底，大运河联合申遗办公室在扬州正式挂牌成立。2007年11月，国家文物局邀请国际古迹遗址理事会（ICOMOS）担任世界遗产顾问，实地考察大运河杭州段和扬州段。大运河保护与申报世界文化遗产行动正式进入国际文化遗产保护领域的视野。现代科学技术在文化遗产保护中的应用得到重视。为提高大运河保护的技术水平和能力，相继启动了“大运河历史文化遗产综合信息系统可行性研究”项目和国家科技支撑计划重点课题——“空间信息

技术在大遗址保护中的应用研究（以京杭大运河为例）”，有关研究成果为大运河保护和申报世界文化遗产提供了科学技术支撑。相比之下，大运河保护立法进展缓慢。2008年在全国政协十一届一次会议上，我再次会同40位全国政协委员提交了《关于尽快制定〈大运河保护条例〉的提案》。提出“为加强大运河的依法保护，满足整体保护大运河文化遗产的特殊要求，建议尽快制定《大运河保护条例》”。

2008年3月24日，第一次“大运河保护与申报世界文化遗产工作会议”在江苏扬州召开。为确保大运河保护与申报世界文化遗产顺利进行，会议提出措施和要求：一是尽快形成切实有效的联合工作机制，保证大运河保护与申报世界文化遗产工作协调展开；二是大运河沿线各省、各城市应充分认识大运河保护工作的长期性、复杂性和艰巨性，从体制、机制上予以保证；三是提高认识，加强管理，严格控制城乡建设对大运河文化遗产及其环境的不良影响，时刻警惕新的建设性破坏，确保大运河文化遗产的真实性、完整性和延续性；四是努力营造有利于大运河保护与申报世界文化遗产的社会环境。2009年1月，国务院同意将大运河作为我国2014年申报世界文化遗产项目，并安排申报工作进度。这标志着大运河保护和申报世界文化遗产工作从地方、部门层面上升到国家层面，成为国家重大文化工程，进入了全面展开的新阶段。

大运河保护和申报世界文化遗产是一项跨部门、跨系统、跨行业、跨领域的综合工程，迫切需要来自文物、交通、水利、环保、国土、建筑、测绘等各领域相关机构以及专家、学者的共同参与。为此成立了由文化部、国家文物局牵头，与发展改革委、财政部、国土资源部、环境保护部、住房和城乡建设部、交通运输部、水利部、国务院法制办公室、国家测绘局、中国教