

河南大运河文化带建设高层论坛 活化运河遗产 再现千年荣光

——河南大运河文化带建设高层论坛侧记

□本报记者 王利英

“应进一步完善保护基础工作，加强遗产监测管理，紧密结合黄河文化遗产构建河南大运河文化带建设的整体格局。”“在隋唐大运河

沿线各市(县)中，浚县拥有城池、河道、河堤、码头、桥梁、仓窖、水工设施、祭祀建筑等遗产类型，且历史风貌保存较好，是中国古代农业文明时期北方运河城镇的典型代表。”“加强对大运河的研究和保护，并在保护的基

础上，是所有大运河沿线地区的共同责任。”“大运河是开放的复杂巨系统，保护和利用也应着眼于多学科领域……”

群贤毕至，建言献策。11月23日、24日，由河南省社会科学院、鹤壁市人民政府主办，河南省社会

科学院历史与考古研究所、鹤壁市文化广电和旅游局、浚县人民政府承办的河南大运河文化带建设高层论坛在我市举行，政府相关部门领导以及来自北京、天津、河北、山东、江苏、浙江、安徽及河南等地的专家学者100余人出席论坛。

◆围绕四大议题实地考察、充分研讨

中国大运河由京杭大运河、隋唐大运河、浙东运河组成，全长3200多公里，流经北京、天津、河北、河南、山东、安徽、江苏、浙江8省市，沟通黄河、海河、淮河、长江、钱塘江五大水系，是世界上开凿时间较早、沿用时间最久、规模最大的人工水道。2013年，国务院将其公布为全国重点文物保护单位，2014年6月，联合国教科文组织世界遗产委员会正式将中国大运河列入世界遗产名录。

大运河浚县段始于东汉末年的白沟运河，隋炀帝时开通永济渠，北宋更名为御河，明初又改称卫河并一直沿用至今。至20世纪60年代末断航，通航近1800年。历史上该段运河一直是华北平原上沟通南北的重要水路交通，隋、唐、北宋时期是向北部边防运输军队及军需粮饷的主要交通干线，元、明、清时期又作为京杭大运河的辅助河道向北京漕运粮食等物资，在维护国家统一、巩固北部边防、促进区域经济交流、农田灌溉等方面均发挥了重要的作用。卫河今天仍是海河水系的重要支流，同时在农田灌溉和泄洪排涝方面仍发挥着重要作用。

本次论坛采取大会发言、小组讨论、专家点评、实地考察等形式。与会专家学者围绕隋唐大运河历史文化与遗产价值研究、京杭大运河与隋唐大运河比较研究、河南大运河文化带建设研究、鹤壁段运河遗产价值及其当代应用研究等议题进行了广泛深入的研究探讨，并就立足鹤壁市文化特征、资源禀赋和发展趋势，积极建设大运河文化带；打造大运河浚县段国家文化公园和推进遗址公园建设、健全现代博物馆体系、创新传承展示等手段提升遗产展示利用水平；加强文化资源的保护与利用；打造豫北大运河文化展示高地等问题达成共识。

水利部国科司原副司长、国际灌溉排水委员会专家蒋超：

多部门协同保护好传承好大运河文化



蒋超

我们现在拥有发达的交通体系，所以很难想象古代交通的落后。在古代，陆路运输是困难且不实惠的一种运输方式。因此，水路运输就成了古代主要的运输方式。明朝曾有人提议恢复元代开凿的通惠河。他当时算了一笔账，从南方运粮到通州张家湾有3700多里是水路，从通州张家湾到京城是60里陆路。然而，3700多里水运所花费的费用和60里陆运花费的费用相等。从这里我们就能看到，古代的水运有多么重要。但是，大运河的修建十分不易。从水

利工程角度来讲，虽然大运河大部分河段是天然河道，只有少量的河道由人工修建，但修建河道时会遇到许多问题，比如水源短缺和洪水。我们在保护和传承大运河文化的过程中要尊重历史。在现代交通体系当中，漕运已经退出了我们的经济生活。我们对大运河的保护和传承更多是一种文化的传承，是一种民族精神的传承。我希望多个部门可以协同起来，把大运河保护好，把运河文化真正传承下来。

江苏省社会科学院历史研究所研究员、大运河文化带建设研究院副院长王健：

大运河文化带建设要实现三个转变



王健

大运河文化带建设不只是几个省市的事，而应该是所有沿线省市甚至是全国的事。我个人认为，大运河文化带建设要实现三个转变。第一，大运河文化带建设向大运河国家文化公园的转变。第二，从研究层面来讲，过去我们是兴趣研究为主，现在应该向技术研究和专业智库性研究转变，通过智库统筹，在制度建设方面下功夫。第三，运河研究向和国家重大发展战略研究相结合的方向转变，研究运河文化在国家重大发展战略里能起到什么作用。

中原文化在历史上有着举足轻重的作用，浚县就是典型的中原文化。过去，浚县附近有煤炭这种重要的战略资源，也有北方地区少有的水利资源。所以，我认为研究大运河浚县段不能只重视古代，也要看到近现代大运河的发展。一直到上世纪60年代，大运河浚县段还在发挥它的作用，所以我觉得这是一个很值得关注的点。此外，古代发达的水运，到了近现代发生了变化，这个变化的过程同样值得我们好好研究。

◆浚县境内运河遗产价值很高，要保护更要活化

浚县现有运河河道约71公里，运河遗产完整性较好，涵盖了水工遗存、附属遗存、相关遗产三个大类，包括河道遗存、水工设施遗存、桥梁遗存、仓库遗存、运河城镇遗存、运河文化景观六个小类。豫北地区两项大运河世界遗产卫河(永济渠)滑县浚县段、黎阳仓遗址主要分布在浚县境内。大运河浚县段是中国北方地区最早沟通黄河与海河两大水系的运河遗存，也是中国北方地区自东汉末至20世纪中期近1800年运河开发利用史的见证。

浚县古城和大伾山浮丘山文化景观等大运河遗产，基本保持了明清以来的历史风貌。

以枋城堰为代表的水利工程是卫河前身白沟运河的重要水源工程，体现了1800年前的中国古代运河的建造者在引水工程方面杰出的创造性精神。

以黎阳仓遗址、北街土圆粮仓为代表的粮仓遗存见证了卫河悠久的漕运、航运史。浚县借势大运河申遗和文化带建设，审时度势，抢抓机遇，按照《鹤壁市大运河遗产保护规划》和《浚县历史文化名城保护规划》，确定了“山、水、城”三位一体、“点、线、面”三维结合、“文、形、业”三态合一构建运河遗产带三大战略，拉开了巩固和运用大运河浚县段世遗成果，打造文化强县，助推浚县文化旅游产业发展的序幕。

具有浚县特色的大运河文化带建设新模式，在河南大运河文化带建设中先行先试。二、浚县在河南大运河文化带建设中应有大担当大作为。依托河南大运河南北两条遗产轴线，建设河南大运河文化带，既要发挥洛阳、郑州、开封等三大古都的核心带动作用，也要提升伊洛河段、汴河南段、卫河南段、会通河河南台前段的支撑能力。大运河浚县段沿线至今仍然保留有黎阳仓遗址、浚县古城墙、枋城堰等运河遗产遗迹。作为中国大运河文化遗产核心区，大运河浚县段无疑是河南大运河文化带建设不可或缺的关键一环。鹤壁浚县有义务有责任，重新梳理境内的大运河文化资源，进一步提升大运河文化遗产的展示和利用水平，积极探索

嘉宾观点摘要

中国水利科学研究院水利史研究所所长吕娟：

京杭大运河是世界航运工程史上的杰作



吕娟

京杭大运河全长约1794公里，穿过海河流域、黄河流域、淮河流域、长江流域、钱塘江。由于地形地貌、气候等条件的差异，开凿京杭大运河、保障大运河通航会遇到许多阻碍。当时主要有六大难题需要克服，分别是：地形高差较大、季节水源短缺、水量分配调节、天然河流阻隔、洪水暴发冲击以及建设与管理方面的问题。前5个难题可以通过工程来解决的，建

设与管理方面的问题则需要通过别的办法。为了解决这个难题，要安排专人负责，比如河道总督。明清两代均设有一些专职负责人。比如，有在北京主持河道大修官员，相当于现在一些工程建设部的负责人，他们负责工程建设。所以说，京杭大运河的工程系统和管理系统，是古代水利技术的重要组成部分，是中华文明的重要标志，也是世界航运工程史上的杰作。

北京物资学院大运河文化研究院副院长陈喜波：

加强运河文化基础性科学研究



陈喜波

浚县的运河发展脉络从历史角度来看非常完整。东汉末年曹操在这里开挖了白沟，到了隋唐时期，在白沟的基础上发展出了隋唐大运河。从历史记载来看，豫北地区的粮食产量非常高，这些粮食运往北京主要的漕粮转运地就在浚县这一带。此外，大运河浚县段还是茶和盐的重要流通渠道。除了水路运输，浚县的云溪桥也是陆路运输的一个交通要道。从历代河南省地图上可以看出，浚县向东可以到山东、向北到河北，是一个交通枢纽。所以，我认为还可以继

续挖掘一下云溪桥的历史价值。对于大运河浚县段的保护和传承，我的建议是要加强运河文化的基础性科学研究。要从历史的大视野中看运河所蕴含的历史地位。其次，要进行系统保护，对大运河的保护要划分核心区、缓冲区、外围区，政府、学界和民间要加强合作跟互动。然后，要保持区域一体化，大运河浚县段的保护要和滑县、内黄等地联合起来，要和运河沿线的古镇古村落联动起来。最后，浚县附近是黄河故道，要重视浚县和黄河的关系，做好这方面的挖掘和保护。

河南省文物局原副局长、省文物考古学会会长、研究员孙英民：

活化考古成果 着力打造大运河国家文化公园



孙英民

隋唐大运河历史悠久。唐宋时期，永济渠贯通南北，水运成为最经济便利的交通方式之一。此外，隋唐大运河是我国最早的对外开放通道之一。晚清时期，英国商人和意大利商人集资修建道清铁路，将焦作无烟煤运往运河畔的道口，通过隋唐大运河将无烟煤运至天津，最终出口欧洲。正因为隋唐大运河拥有悠久的历史文

化，我们更要保护它、发掘它、研究它。过去，我们在一带做了大量的考古工作，取得了一些成果。但我们也要认识到，因为一些地区在运河保护项目上投入较少，还有大量的文化遗产没有得到有效利用。在继续大力推进考古工作的同时，我们也要做到活化考古成果，加大项目投入，着力打造大运河国家文化公园。在这一点上，相关部门一方面要加强投入，另一方面要做到部门共同发力。此外，我建议浚县、滑县也要打破行政区划限制，齐心协力开发运河文化资源。