



浙东运河上虞—余姚段是连接曹娥江和姚江水系的重要水上航道，历史上对于促进沿线城镇的繁荣发挥了重要作用，至今仍保留着运河两岸村镇相依的自然风貌。这一段始建于宋代（公元10-13世纪），是利用当地的湖泊沼泽，经人工整理后形成的运河。

大运河（宁波段）申遗点段位置图

浙东运河（宁波段）主要包括慈江—剡子港河段，是宋代（公元10-13世纪）浙东运河黄金时期开凿的河道，取代了文亭以东姚江自然段，避免海潮对航运的影响。这种自然江河与人工塘河并行结合、复线运行、因势取舍的设计、构筑理念与航运方式，是宁波地区古代航运系统的一个重要特征。

宁波三江口是大运河与海上丝绸之路的连接点。宋代（公元10-13世纪），浙东运河全线贯通后，到达宁波的内河航船，一般从三江口换乘海船经甬江出海。同样，东来的海船，在宁波三江口驻泊后，改乘内河船，经浙东运河至杭州，与京杭大运河对接。

## 申遗的过程也是保护的过程 ——访中国大运河申遗国家专家组专家张廷皓

本报记者 汤丹文

如何正确看待大运河申遗？大运河申遗对中国、对宁波有什么重要意义？大运河宁波段在中国大运河体系中的作用价值和贡献是什么？申遗后我们如何更好地保护大运河，宁波将面临怎样的机遇和挑战？

6月13日，记者来到北京，专程采访了中国文化遺產研究院原院长、中国大运河申遗国家专家组专家张廷皓。张老是全国政协委员，中国著名的文博专家，曾主持陕西法门寺地宫的考古发掘。

“无论这次大运河申遗是否成功，是不是被列入世界文化遗产名录，大运河都是我们心中的世界文化遗产，我们要有这样的自信。”采访刚开始，张廷皓就对大运河在人类历史上的价值和地位作了这样的认定。张廷皓说，早在1992年在加拿大举行的世界运河年会上，中国的大运河和法国的米迪运河一起被列入世界运河名录，是人类历史上科学文化价值最高的运河遗产。在历史上，运河的开挖促进了跨国、跨地区的经济文化交流。中国的大运河是农业时代开挖的，体现了当时世界唯一的漕运制度；法国米迪运河是工业时代的产物。两条运河牢牢占据了两个时代的制高点，其普遍的科学文化价值世人皆知。

张廷皓认为，大运河申遗做了10年，国家投入了10多亿元来保护大运河。申遗的过程也就是保护的过程，更是提高沿河政府和人民保护大运河意识的过程。中国是世界遗产保护公约的缔约国，承担着责任也履行了自己的义务。充分享受申遗过程，切实提高大运河保护管理水平，发现保护大运河的各种力量，这是大运河申遗实现的最大价值。

世界文化遗产申报要求具备真实性和完整性，大运河申遗在这一方面做得如何呢？张廷皓认为，对大

运河认识是一点点增加的。比如对大运河历史上的走向，元明清后的走向没问题，只是局部地方有改道，江南一段基本没动。但隋唐的运河到底在哪儿呢？现在我们认定的古隋唐运河只有30多公里的现存，大部分由于黄河的泛滥而淤塞，河南、安徽境内的大量隋唐运河属于这种情况，我们能寻其踪就可以了。

张廷皓说，大运河作为文化遗产另一个鲜明特点是，它是“活态”的。大运河在当下中国的经济社会发展中，仍起着重要的作用，发挥着它的功能。以航运为例，济宁以南的大运河在全国内河航运中的运输量排在长江、珠江之后名列全国第三。现在有的地方大运河从四级航道改为三级航道，有的改为二级航道，运输量大增。保持功能延续，体现了大运河生机勃勃的生命力。当然，大运河的现状也有让人忧心的一面，像淮安—高邮—宝应段的大运河在一些地方成了垃圾河甚至废弃河，水体污染严重。大运河的保护管理要从整体人居环境上下功夫，管理保护水平有待提高。

对于浙东运河在大运河体系中的价值，张廷皓说：“宁波所处的宁绍平原原来是富庶之地，隋唐时通过浙东运河运输粮食等货物，在漕运史上占据着重要位置。南宋时高丽与日本的使者就是在宁波弃舟上岸，再通过浙东运河抵达当时的都城临安。所以，从地理经度与历史纬度上来看，浙东大运河是京杭大运河的重要延伸。”

不久前，张老刚到过宁波，他去了天一阁和白云庄书院。他说，书院是中国历史上独特的知识创新传播场所，藏书楼与书院配套，是当时私人特别是大知识分子一生知识积累的文化象征所在。像



张廷皓在北京接受专访。（周建平 摄）

宁波的天一阁和湖州嘉业堂等藏书楼或书院，就应该世界文化遗产，只是没申报而已。

“保护大运河是中华民族对全世界的责任，保护主体是人民群众，他们是文化遗产保护的主体性力量。习近平总书记提出要建设丝绸之路经济带，进一步推进改革开放，把中国与世界紧密地联系起来。宁波作为大运河与‘海丝’交相辉映的节点，更应该保护好大运河，为改革开放作出更大贡献。”张廷皓最后说。

## 后申遗时代需要宁波“集体有意识”

——宁波文保专家谈申遗成功后的运河保护

本报记者 陈青

“大运河申遗成功不是目的，保护大运河、造福后代才是目的。高兴之余，我们要借助中国大运河申遗成功的东风，集体有意识地保护运河，让人们生活得更好，因为后申遗时代要做的事更多。”市文化广电新闻出版局文博处处长郭向东和我市文保专家杨古城对申遗成功后的宁波如何保护好大运河提出了这样的看法。

郭向东多年来从事中国大运河（宁波段）申遗工作，“中国大运河申遗是统一的国家文化工程，自2008年宁波参与申遗，大运河（宁波段）经历普查、遴选、规划、价值判断等，形成了宁波运河体系，由姚江、慈江、中大河、文亭、虞余运河等构成大运河宁波网，运河保护形成一个包含市级、省级、国家级、世界遗产级的金字塔体系。当下我们要按不同的等级和对象对宁波大运河进行整体保护，而不是只限于列入世界文化遗产的‘两段一点’。”

宁波被列入世界文化遗产的“两段一点”包括浙东运河虞余段、浙东运河宁波段和宁波三江口的庆安会馆，其中庆安会馆是中国大运河和海上丝绸之路的连接点。两位专家认为，不管有没有申报世界文化遗产，宁波的运河文化遗产和海丝文化遗产一直是存在的，“申遗成功让这座城市对文化遗产的认知上升到更高的位置，而这是政府、社会、民众的共同认知，我们创造、拥有、保护的遗产不仅是宁波的，更是世界的。”

两位专家认为，宁波有了第一项世界文化遗产后，城市将会发生很大的变化。“它必将促进宁波经济、社会、文化的进一步发展，给城市带来新面貌，我们

因此有了新的使命，要进行更广泛的宣传，让更多人知道运河，保护、发展、共享运河世界文化遗产。”

两位专家提出的“集体有意识”是要求城市的管理者和民众有世界文化遗产所在地的正确心态和价值观念。“在城市建设发展中，对世界文化遗产有系统的认知和准确的保护，全面宣传、明确要求、详细规划、持续保护，使遗产与当地经济社会发展相吻合。”专家举例，“比如对承载了运河文化和海丝文化双重遗产的庆安会馆本身如何保护和利用？对三江口和庆安会馆整体环境如何保护利用？现在

宁波区域往西、往北发展时如何与姚江、慈江等世界遗产走廊结合起来……这些都要求我们在生产、生活、可持续发展上要有新的手段和新的模式。”

专家认为，“文化遗产不仅体现历史性，还包括正在进行的当下。浙东第一街的中山路西段与省级文物保护单位西塘河是平行的，古代水上交通和现在轨道交通并合在一起；轨道交通1号线的西端就是运河的大西坝附近，而大西坝是当时进入宁波府城必经之地。世界遗产与宁波城市轴心是一致的。我们对运河的保护是世代代的事。”



马屠门车坝



运河宁波段

## 大运河（宁波段）保护申遗这些年

调重点、难点问题，极大地推进了申遗的顺利开展。

在2009年1月至3月完成大运河（宁波段）遗产资源普查工作。2010年10月12日，市政府第89次常务会议审议通过《大运河（宁波段）遗产保护规划》。完成大运河（宁波段）遗产点段遴选，构筑起大运河（宁波段）遗产体系的基本框架。制定《大运河（宁波段）申遗点段保护和整治工作方案》，结合重大水利、交通和城建工程，分阶段整体实施大运河（宁波段）遗产保护规划。

2011年11月以来，市申遗办编制了《大运河（宁波段）遗产保护整治规划与方案编制工作分解》和《大运河（宁波段）申遗预备名单涉及县（市）区保护整治工作方案》。市文广新局、市规划局、市水利局、市港航局等部门和余姚、江北、鄞州、海曙等县（市）区相互配合，落实各点段的整治任务。

2012年1月，围绕三个遗产区重点实施河道、水利设施等遗产本体的保护（保养）、水质及周边环境的清理、保洁和绿化工作。在2013年6月底，基本完成了运河整治工作任务。同时对正在实施的姚江东排工程、新江桥重建工程等与申遗工作相关的重点工程进行协调，要求对涉及的遗产和环境进行严格保

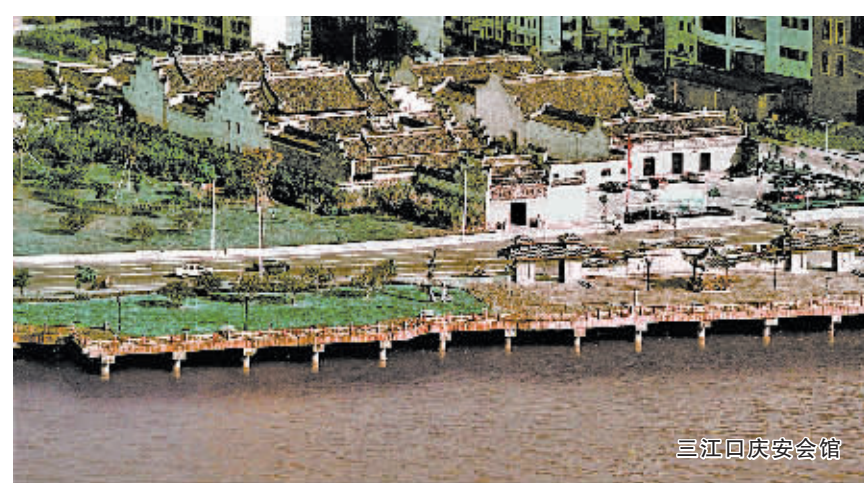
护，对工程的实施工期和相关事宜进行调整，确保了申遗工作的顺利进行。

我市积极推进运河遗产保护规划颁布实施和保护立法工作。2012年3月，我市与其他34个申遗城市在扬州共同签署《大运河遗产保护联合规定》；2012年11月我市颁布实施《大运河（宁波段）遗产保护规划》；《宁波市大运河遗产保护办法》自2013年9月1日起施行。

遗产监测和档案是世界遗产申报和保护管理体系的核心内容。根据申遗要求和国家文物局的总体部署，我市重点编制遗产的记录档案、保护档案，在规定时间内完成了遗产档案系统建立工作。

为加强对运河遗产的保护和管理，我市建立了大运河（宁波段）遗产监测预警平台和遗产展示体系。庆安会馆内建立了大运河（宁波段）遗产专题陈列；建立大运河遗产标识系统；建立遗产界桩，制作安装了石质界桩131个，不锈钢界桩53个。

国际组织专家实地考察运河遗产是多年来申遗工作总体体检，也是申遗工作极为关键的环节。我市根据国家文物局的总体要求，精心编制了迎检工作方



三江口庆安会馆