

保护运河遗产 发挥其重要作用

——傅崇兰研究员访谈录

导语：2014年6月22日，中国大运河在第38届世界遗产大会上获准列入《世界遗产名录》，成为中国第46个世界遗产项目。贯穿南北的大运河是中国运河的主体形态，在2500多年的历史中所孕育的运河文化，沿线城市、乡村与运河生态环境，为中华民族的富强、士农工商的发展、人民的幸福做出了重要贡献，促进了中国与世界各国的经济文化交流和人类文明的发展，是人与自然和谐相处的典范。中华民族自强不息、勤劳勇敢，创造了辉煌灿烂的文明，中华民族五千年文明史有将近一半时间与运河的开凿、使用相伴，为了传承更新，展现其新的生机活力，就需要了解运河的历史，科学、合理地开发、保护和利用大运河。推而广之，将大运河的经验扩展到全国，带动全国运河的保护，让祖先留下来的人与自然和谐相处的宝贵遗产在当代闪耀出璀璨的光芒。《城市与环境研究》编辑部就如何保护运河遗产，发挥其在当代经济、社会、文化发展中的重要作用，对著名历史学家和城市规划学家傅崇兰研究员进行了专访。

傅崇兰：(1940-) 曾任中国社科院城市发展与环境研究中心(今为城市发展与环境研究所)主任，博士生导师。主要成果有《中国运河城市发展史》《中国运河传》《广州城市发展与建设》《拉萨史》《中国城市发展史》《节约型社会研究》《小城镇论》《新城论》《城乡统筹研究》等。

《城市与环境研究》编辑部：傅先生您好！非常感谢您接受专访。您对中国大运河有较深入的研究，今年6月大运河成功申遗，《城市与环境研究》对此非常关注，希望您请教几个问题。首先请您谈谈大运河成功申遗的重要意义和申遗成功的原因。

傅崇兰：大运河成功申遗，是中华民族的骄傲，作为炎黄子孙，我深为感动与自豪。中国大运河成功申遗，是中国历代和现代工业化时代对运河遗产保护与传承所取得的成就，符合《保护世界文化和自然遗产公约》要求。

中国大运河距今已有2500多年的历史，是世界上开凿最早、规模最大、流程最长的人工河道，可以称之为世界历史上最伟大的综合性水利工程。大运河是“天人合一”、人与自然和谐相处的典范，是中华民族勤劳、文明、勇敢、智慧的象征，是世界文化遗产中光辉的一页，与万里长城一起被誉为中国古代文明的象征。

大运河包括隋唐宋南北大运河、京杭大运河、浙东运河。隋唐宋南北大运河，以洛阳为中心，北至涿郡(北京)，南至浙江余杭。京杭运河史称大运河，起源于公元前五世纪春秋末期开凿邗沟，经隋、元两代大规模开挖、整治，京杭运河到元代基本形成，后又经明清修坝建闸，黄河与运河分治等不断加工治理得以逐步完善。

说到大运河成功申遗的意义，我认为中国大运河是世界水运工程的奇迹，它既是我国南北水运交通大动脉，又是一条通航、灌溉、防洪、排涝综合利用的河道，其建设规模和水工技术成就在历史上处于领先地位，对历代政治、经济、社会、军事和文化都发挥过重

要作用，也显示了中华民族智慧和创造力。大运河成功获准列入世界遗产名录，定格为世界历史文化遗产，一方面有利于保护与传承全人类的历史文化遗产，运河沿线城乡的历史文化、科技等物质、非物质遗产均具有可继承性，运河文化复兴是未来发展的必然趋势，为推进国际文化交流与合作，对于世界和平与发展也具有重大历史、现实意义和深远影响。如何传承遗产、复兴运河，是需要不断研究的课题；另一方面，大运河还活着，是“活态遗产”，如何发展运河沿线城乡经济、科技、文化以及保护生态环境，属于可持续发展研究课题。从可持续性生态和经济社会多样化需求考察，保护大运河，成为实现中华民族伟大复兴中国梦的一件具有重要意义的大事。

中国大运河成功申遗的原因，我认为主要有以下两个方面：

第一个方面：党和政府及人民的高度重视。

中华人民共和国成立以来，党和政府十分重视运河的建设，投入了大量的人力、财力和物力。在疏浚运河航道、新建和改建了许多船闸以及相应的配套设施等大运河保护方面，政府和社会都做了大量具体细致的工作，主要集中在以下八个方面：（1）1958年以来京杭大运河规划的编制和实施；（2）运河各段航道的疏浚，桥梁、港口建设和管理的加强；（3）与运河并行的交通道路的建设和管理；（4）运河沿线公共服务设施的建设和管理；（5）运河流域环境的改造和管理；（6）运河文化遗存的保护和管理；（7）减灾防灾系统管理；（8）我国大运河沿线城市和乡村普遍把保护大运河纳入地方规划和建设，取得了扎扎实实的成效。

大运河保护和申遗工作得到了党中央、国务院和沿线各级政府的高度重视和大力支持。2009年，国务院批准开展大运河保护和申遗工作，相继将大运河整体公布为全国重点文物保护单位。在国务院指导下，文化部、国家文物局牵头，沿线8省（市）和国务院13个部门建立了跨地区、跨部门协商机制。在省部会商小组的统一指导和协调下，颁布实施了大运河遗产专项保护法规、联合协定和国家级、省级、市级保护规划，大运河遗产的保护管理水平得到显著提升。大运河沿线35个城市还成立了大运河保护和申遗城市联盟，制定《大运河遗产保护联合规定》，进一步确保大运河遗产得到整体保护。

第二个方面：运河学术研究的进展对运河保护也起到了促进作用。

中国大运河成功申遗，不仅因为中国运河遗产保护制度、法规和实践的逐步完善，国际、国内关于运河学术研究的不断深入也为促进运河保护发挥了积极作用，如世界遗产委员会在1994年巴黎专家会议上对实施《保护世界文化和自然遗产公约》提出了着重认识和保护反映人类与自然和谐相处的遗存遗址的新观点，超出了以往狭隘的遗产定义，这是世界遗产专家高度重视和深入研究的结果。中国运河研究取得的成果，也是申遗成功的重要因素。

总之，大运河项目成功申遗，体现了我国全面重视和积极实施《世界文化与自然遗产保护公约》的操作指南，是中国政府和人民群众对自然和历史文化遗产保护行动的重要成果，证明了新中国成立60多年来，中国运河建设、管理和研究已经取得了巨大成就。

《城市与环境研究》编辑部：请您谈谈大运河的历史内涵与时代价值。

傅崇兰：运河的出现，是人与自然和谐相处的文明开端。从春秋时期（公元前613年）楚国宰相孙叔敖开凿了把长江、汉水连接起来的“荆汉运河”算起，中国开发运河的历史已有2600多年，形成了中国运河发展的四个时期：春秋战国时期局部地区性运河、秦汉魏晋南北朝时期分布于全国范围的地区性运河、隋唐宋时期沟通全国的南北大运河、元明清时期京杭大运河。

从2500年前春秋时代吴王夫差开凿邗沟，到隋炀帝开凿南北大运河，再到元代开凿会通河、通惠河，京杭运河基本形成，成为南北航运（主要是漕运）、灌溉和防洪，促进南北物质文化交流的大动脉，在历经两千余年的持续发展与演变过程中，大运河体系供应了百姓生存所需的粮食物资，养育了隋唐宋元明清各个王朝都城的人口，促进了六世王朝政治、经济、文化的发展和繁荣，同时也直接带动了运河沿线城市、乡村农工商业的发展，以及城乡的富足和生态环境的改善。

运河是活着的遗产，具有传承性、更新性，随时代而发展的普遍价值，反映出中国历史悠久的古老运河伴随时代发展的规律。近代开始，大运河航运面临陆路、海运和航空运输的挑战，以漕运为主的运河运输时代逐渐消退，但海陆空运输并不能完全取代运河的航运功能，特别是运河的自然和文化功能是无法取代的。当今，伴随我国工业化的进程、城镇化和城乡一体化发展，运河又面临工业化以及城镇化的诸多挑战，如环境污染、生态破坏、交通拥挤、城镇千篇一律和城乡差距等问题，因此，运河已不仅仅具有南北航运的功能，早已被赋予了促进经济社会发展、保持人与自然和谐相处以及传承人类文化等诸多方面的意义。

如今的京杭大运河仍然在造福着沿岸人民，呈现着勃勃生机。中国大运河遗产的最突出特征是它的可持续性，即它的主要功能——航运的稳定特征。大运河直到今天仍发挥着重要的交通、运输、行洪、灌溉、输水等作用，是沿线地区不可缺少的重要交通运输方式，在促进经济繁荣和社会稳定方面发挥着重要的作用。从山东的济宁，航运一直可通杭州，除去山东济宁到杭州的运河依然在发挥通航作用外，春秋时期诞生的扬州至淮安末口（今淮安市楚州区）的邗沟，伴随历代的变迁与修筑，2500多年来，她始终存在，并具有通航功能。由于水运与其他运输方式相比具有投入少、运费低、污染小等优点，在市场经济条件下，混合经济发展很快，民营水路运输量大增，因此水路运输的重要性在不断提高。我国通航条件较好的航道集中于“三江两河”水系。“三江”即：长江、珠江、黑龙江，“两河”即京杭运河、淮河。“三江两河”的货运量和货物周转量都分别占到全国内河水运总量的80%以上，其中，京杭运河所占比重仅次于长江和珠江，排第三位。

运河不但是通航、灌溉、防洪、排涝综合利用的水利工程设施，对保持流域自然生态系统勃勃生机，对河流域社会和谐、城乡协调发展，具有更加深远的意义。

《城市与环境研究》编辑部：请您谈一谈如何做好大运河申遗后的管理。

傅崇兰：当代运河管理面临的最大挑战是工业化带来的水资源紧缺和环境污染，快速城镇化也对运河文化遗产保护、传承与发展构成了挑战。我国正处在工业化中后期、城镇化快速发展过程中，水资源短缺趋紧、环境污染事件频发，大运河沿线的物质文化遗产、非物质文化遗产仍然面临严峻的挑战，大运河沿线发达地区与欠发达地区对运河遗产保护也存在较大差别，如何实施区域协同发展战略，实现人与自然和谐相处，是值得探讨的问题。

新时期运河管理的原则主要体现在两个方面：

第一个方面，贯彻执行《保护世界文化和自然遗产公约》的规定。

有人打比方说：“中国大运河项目成功申遗是金靴子。如同巴西世界杯足球比赛，穿上金靴子就可以参加世界杯比赛”。无论这个比喻是否恰当，意思是必须执行国际社会共同遵守的比赛规则。

第二个方面，贯彻执行我国政府制定的相关法规。根据中央精神，探索运河管理体制机制与经济社会发展关系的演变规律，与时俱进，关注不同阶段管理的特点。

为了运河的科学管理，建议学界加强运河研究，要研究运河本身及其管理系统。这里我想就运河学研究的重要性举例阐述，一些关于“运河沿线城市”的研究，不注意先有城市后有运河的史实，甚至认为：“运河城市是运河的产物”。我写《中国运河城市发展史》时曾问自己：“先有运河还是先有城市？”带着这个问题，20世纪70年代末到80年代初，我沿京杭大运河实地调查，才知道先有城市，后开凿运河，通过对文献的研究也证明了这一结论。比如邗沟的开凿，就是先有邗城，后凿邗沟。春秋末期，吴国在蜀冈（今扬州市西北）修建“邗城”，在城下凿运河，向西北至“淮安末口”（今淮安市楚州区北五里北神堰）入淮，水道全长185公里。这条运河所以名为“邗沟”，并没有太复杂的原因，只是因为吴王夫差开凿这条运河之前，在广陵城（今扬州）的“蜀冈”修造了一座以“邗”为名的城，叫“邗城”，水随城名，就称为“邗沟”。其实，从最早的邗沟到隋唐宋南北大运河，再到元明清京杭大运河，以及浙东运河，都是先有城市，后因城市的需要开凿了运河。

我国著名历史地理学家史念海教授于20世纪30年代就提出：“到了元代，国都的选择离开了长安、洛阳和开封，移到大都（今北京），这在中国历史上是一个大的变化。国都移了地方，所以运河也就跟着转了方向”。这是切中了开凿京杭大运河历史实际的要害分析。要不然，元代郭守敬为什么千方百计找水源，开凿通惠河；明代礼部尚书宋礼为什么采纳“白茆策”，筑堰城坝和戴村坝，实施南旺分水，开凿会通河、建造闸河。

相信学术界的研究成果必将对运河遗产的保护、传承和管理做出更多、更大贡献。近悉山东聊城大学成立了“中国运河学研究”组织，使我对运河学研究有所期待。

《城市与环境研究》编辑部：大运河是中国运河的主体形态，在我们国家还有一些小运河，请您谈一谈大运河申遗成功如何带动小运河的保护和发展。

傅崇兰：运河反映中华民族发展的历史，反映优秀的民族性格。保护大运河，不能冷淡了包括“荆汉运河”、“鸿沟”、“灵渠”等为代表的地方性小运河。据悉，我国大运河申遗过程中，世界遗产委员会专家来中国考察，曾建议扩大运河环境保护区，但因有一定的困难，我们只能尽力而为。我认为，研究运河及其管理系统应该包括大小运河，关于地方性小运河，我主要谈谈以下三个：

1. “荆汉运河”的开凿是中国运河的开端。

湖北省洞庭湖以北地方，地处长江中游，历史上是一片沼泽连绵，水草茂盛，鸟、禽、兽出没的地方。这片土地上的先人以渔业、狩猎、种植业为生。“楚天千里清秋，水随天去秋无际”，辛弃疾诗句描写的是云梦大泽原生态环境。公元前613年，在楚国宰相孙叔敖带领下开凿了一条运河，把沮（音jǔ）水和扬水连接起来，因沮水通长江，扬水通汉水，也就是把长江、汉水连起来了。这条运河后人就叫“荆汉运河”。荆江地处今宜昌市到岳阳市之间，是长江中最曲折多灾的一段，也是楚文化最发达的地区之一。楚都郢距荆汉运河很近，后来，楚昭王时，伍子胥率吴师伐楚，即由汉水转扬水，他利用楚国开凿的运河攻打楚国都城郢的同时，又疏浚了这一运河，故又称“子胥渚”。“荆汉运河”经孙叔敖开凿，又经伍子胥疏浚之后，改变了以往荆江与汉水之间无水路联系的状况，大大方便了长江、汉水之间的交通，促进了区域经济文化发展，也促进了江汉地区对外沟通与交流。“荆汉运河”孕育了楚国都城“郢”，“郢”在今湖北荆州市西北，春秋时楚文王定都于此，较早被列为全国重点文物保护单位，我曾去考察过，那里文物、建筑、遗址等物质文化遗产丰富。荆汉运河不仅在沟通长江、汉水区域物质文化交流以及生态环境方

面发挥过重要作用，至今这里生态环境非常宜人。

2. 中国历史上第二条运河“鸿沟”的开凿。

春秋时楚国疆域不断扩大，西北到武关（今陕西商南西北），东南到昭关（今安徽含山北），北到今河南南阳，南到洞庭湖以南。楚国的政治、军事和经济需要，促使孙叔敖开凿了另一条运河，即“巢肥运河”，又称“施肥运河”。孙叔敖开凿巢肥运河的精巧之处，在于把同源而不同流的两段肥水加以沟通。肥水是古淮河支流，源出鸡鸣山（淮阳山脉北支），北流20里，在距离今合肥市不远的地方一分为二：其一，向东南方向流入巢湖，再由巢湖经濡（音 rú）须水，到达长江岸边的濡须口；其二，向西北方向流200里出寿春（今安徽省寿县），与淮水合，这两条水皆称肥水。两条肥水同在鸡鸣山附近分别向东南、西北流向长江和淮河。在二水分流地方开凿一条运河加以沟通，便可使肥水沟通长江和淮河，因为向东南流去的肥水要流经巢湖，便称连接二水的运河为“巢肥运河”。又因流入巢湖的这条肥水称施水，故又称“施肥运河”。这条运河距今合肥市不远，“合肥”的名字，顾名思义，就是因将两条同源异流的肥水，由一段运河联合为一，故称“合肥”。

司马迁给孙叔敖开凿的两条运河分别命名为“荆汉运河”和“鸿沟”。司马迁在《史记》卷二十九《河渠书》中写道：自夏朝、商朝、周朝三代之后，因为孙叔敖开凿了荆汉运河和巢肥运河，楚国“西方则通渠汉水、云梦之野，东方则通鸿沟江淮之间”。可见，司马迁的重点是“云梦之间”和“江淮之间”。正是这两个“之间”，把两条最早的运河所依托的江河湖泊突现出来，把运河的生命之源揭示出来了。

3. 灵渠是世界上最早的越岭有闸运河。

“治水巧妙，无如灵渠者”，秦朝凿通、修筑了著名的“灵渠”，“灵渠”是一条完全由人工疏凿的水道，沟通了长江与珠江水系的灵渠，也沟通了中原与岭南，建造了世界上最早的越岭有闸运河。

灵渠的开凿，是秦代最辉煌的一项工程。秦始皇征伐南越时，为解决军粮运输的需要，于始皇二十八年（公元前219年），“使监禄凿渠运粮”，监禄主持开凿了沟通湘、漓二水的运“渠”。从各种文献记载查证，秦汉时期只是笼统地称之为“渠”，并无“灵渠”之称。唐朝以后才有“灵渠”这一名称，因此，“灵渠”的名称是后人加上去的。因其位于今广西兴安县境内，后来又名“兴安运河”。

秦始皇开凿的这条渠道，当时是为转运粮草方便，后来却成了中原与岭南交通的重要途径。五岭东西绵亘，岭南与北方交通被五岭隔断，由中原到岭南去，或攀越五岭山路，或绕道海上，十分艰难。五岭两旁的水道只有湘水和漓水的源头最为接近，湘、漓之间的陆地，其宽度只有几百步，这里就叫“始安峽”，也称“越城峽”。开凿“灵渠”之后，湘水就和漓水沟通，沿湘水而下，可入大江；沿漓水而下，可入西江。“灵渠”既为当地要津，又成为中原与岭南的交通捷径。

“灵渠”工程，设计巧妙，设置了“泄水天平”。湘、漓二水相距很近处，是两水的上游。湘水上游称海洋河，漓水上游称始安水，皆流到兴安县城附近。但隔着二三十米的小分水岭，两河水位落差6米。因此，要把湘水引向比湘江地势高的分水岭，顺向流入漓江，关键工程是分水塘。设计要求是在湘江中叠起两条相交成“人”字形的挡水坝，“人”字的一撇一捺称作大小天平，来把湘江上游海洋河水位抬高；在“人”字形挡水坝顶端用石砌铧嘴，使被挡水坝抬高的海洋河水一分为二，沿“人”字形石堤分流，三分

入漓，七分归湘，谓之“三七分流”。但是，从分水塘引湘水入漓江，是靠了一条人工开凿的4公里长的“南渠”和人工修浚的35公里长的“灵渠”实现的。石砌挡水坝无法通船，于是，又从分水塘向北另开一条人工运河“北渠”，渠绕兴安县，设斗门积水，可使船只循崖而上，建瓴而下，往来方便。古人评论道：“治水巧妙，无如灵渠者”。灵渠开后，从长江流域沿湘江南下船只，南入桂江，到梧州进入珠江，长江与珠江通了。灵渠在历代中原与南岭地区的物资、文化交流中占有不可忽视的地位和作用。

国际运河专家建议把运河保护区放大一点，我认为很有必要，因此建议与大运河申遗项目一样重视、探索荆汉运河、鸿沟和灵渠等小的、短的运河遗产的线路、城市、文化景观如何共享申遗成果？围绕大运河经过的各个运河段，以及未列入大运河遗产范围的小段运河，制定运河文化遗产保护和生态环境发展战略。

《城市与环境研究》编辑部：最后还想请您谈一谈如何做好运河文化遗产的保护与发展，使之在当代经济、社会、文化事业发展中发挥出更加重要的作用。

傅崇兰：中国运河是一个系统，称之为“系统工程”。中国大运河遗产项目的申遗，是一种保护手段，据此提出了以保护为前提的传承与发展理念、战略、规划及管理措施。

我国运河开凿和治理的历史证明，依靠水利专家实现了黄、运分治，在较长时间里保证了运河的安全。明代大运河的奇迹，更是工部尚书宋礼微服私访民间治水老人的结果。《明史·河渠志》：“南旺者，南北之脊也，自左而南，距济宁九十里，合沂、泗以济；自右而北，距临清三百余里，无他水，独赖汶。”故白英建议“筑堽城及戴村坝，遏汶水使西，尽出南旺，分流三分往南，接济徐、吕，七分往北，以达临清。南北置坝三十八处。”毛主席读到这里，提笔写下：“南旺分水，七分朝天子，三分下江南”，特表赞扬，这在毛泽东读史批注中是独一无二的。

随着经济社会发展和科学技术进步，现代运河管理越来越重要，越来越现代化。运河历史积淀下来的文化遗存和文化底蕴，是目前各地政府建设运河文化名城、名镇、名村的历史依据。运河沿线各地都在谋划将运河的发展潜力转化为发展优势。许多运河城镇确立“运河都市”、“水城风貌，生态宜居”的发展定位，规划建设现代运河特色城镇。原国务院副总理邹家华沿运河考察时曾写道：“运河苏南行，经济随河飞”。

大运河沟通了黄河、海河、淮河、长江、钱塘江五大水系。大运河沿线城市，正在以不可阻挡之势向现代化、国际化城市发展，促使人们加深对运河航运、防洪和排涝等功能的认识，运河沿线城市空前注重水陆交通枢纽建设，对运河在调水、调节气候、养育环境、观光旅游等方面作用认识的加深和扩展，在逐步形成运河城镇规划和建设的特点方面发挥了积极作用。由于运河职能的变化和运河功能的现代化、多样化，推动运河管理越来越现代化。传统功能有些在退化，新的功能在生长，但总体上来说，运河物质与非物质文化遗产成为运河保护和创新的元素与动力，将造福于民。刘海粟九十岁时得知常州市整治修建江南运河常州段的消息，欣然题词“水运开发 万民蒙庥”。刘海粟先生的题词特别突出“万民”二字，“万民蒙庥”的内涵，我体会当然包括物质与文化两个方面。

我相信大运河的成功申遗，必将使运河遗产继续为我国政治、经济、社会和文化事业发展做出新的更大贡献。

《城市与环境研究》编辑部：谢谢您！

责任编辑：薛亚玲

《当代中国城市化及其影响》出版

《当代中国城市化及其影响》一书由中国社会科学院副院长李培林等著，全书40余万字，社会科学文献出版社2013年9月出版，是大型丛书《当代中国调查报告》的第3辑，继《当代中国和谐稳定》、《当代中国民生》之后出版的又一本基于全国范围内大型连续性抽样调查和分析而撰写的学术著作。

全书以城市化为主题，基于中国社会科学院社会学研究所2011年度中国社会状况综合调查结果，通过对城乡居民消费状况、养老方式、教育机会、劳动就业、居住生活、工作交往、社会保障、社会态度、社会分层和社会融入等的分析来反映当前城市化进程中的民生状况和社会问题，揭示全国代表性大规模调查背后当代中国城市化发展中可能存在的普遍规则和运行规律，同时也记录了社会属性在客观上的变迁和社会心态在主观上的变化等一般统计书籍和人口调查难以获取的数据。

全书分12个专题，每一个专题均针对目前我国城市化发展的阶段问题和关键影响因素作重点分析和论述。如针对全球范围内城市化加速发展的显著潮流、我国城市化的阶段进程以及面临的问题和路径等，本书在“城市化与我国新成长阶段”中明确指出：我国目前已经从工业化引领的经济起飞阶段进入城市化引领的新成长阶段，城市化是继工业化之后拉动我国经济社会发展的巨大引擎，但我国城市化过程中还存在城市化滞后于非农化和工业化、人口城市化滞后于土地城市化、城乡居民收入绝对差距较大以及“城市病”和“乡村病”同时显现等一系列突出问题。提高大城市的集约能力，发展城市群网络，建设好小城镇，加快农民工市民化步伐，走城乡统筹发展的新型城市化道路是我国目前促进城市化发展、发挥城市化对经济社会发展引领作用战略选择的战略选择；针对中国新型城镇化中较为热议的农民市民化问题，本书分别在“城市化与农民工的社会融入”、“流动人口的心理融入和社会认同”两章中对农村居民异地城镇化所带来的社会问题和社会影响进行了分析和阐述；针对城市化发展过程中城市规模增长、城市体系构建的问题，本书在“小城镇依然是大问题”一章中对中国特色城市化道路探索过程中是否应该继续重视费孝通先生30年前提出的《小城镇大问题》进行了论证分析，明确指出小城镇发展在当前破除城乡二元结构，走城乡一体化发展道路的背景下仍然具有很大的战略意义，促进小城镇发展和繁荣要重新成为推动我国城镇化发展的一项大政策。

另外，该书还附有《城市化发展的历史阶段与核心问题》和“2011年中国社会状况综合调查问卷”等相关内容供广大读者参考。该书既可作为现阶段进行新型城镇化和城市发展研究的必要参考，也是从事社会问题研究可资参考的珍贵资料。

胡浩供稿