中东铁路乡村站点聚落文化景观的空间特征研究

Research on the Spatial Characteristics of the Cultural Landscape in Rural Station Settlements Along the Chinese Eastern Railway

徐一书[1]　唐岳兴[2,3]　赵志庆[2,3*]
XU Yishu[1]　TANG Yuexing[2,3]　ZHAO Zhiqing[2,3*]

（1.复旦大学文物与博物馆学系，上海 200082；2.哈尔滨工业大学建筑与设计学院，哈尔滨 150001；3.寒地城乡人居环境科学与技术工业和信息化部重点实验室，哈尔滨 150001）

（1. Department of Cultural Heritage and Museology, Fudan University, Shanghai, China, 200082; 2. School of Architecture and Design, Harbin Institute of Technology, Harbin, Heilongjiang, China, 150001; 3. Key Laboratory of Cold Region Urban and Rural Human Settlement Environment Science and Technology, Ministry of Industry and Information Technology, Harbin, Heilongjiang, China, 150001）

文章编号: 1000-0283(2025)08-0023-11
DOI: 10. 12193 / j. laing. 2025. 08. 0023. 003
中图分类号: TU986
文献标志码: A
收稿日期: 2025-03-27
修回日期: 2025-05-17

摘　要

中东铁路乡村站点聚落文化景观是中东铁路沿线文化景观的典型代表，但近年来面临严重的保护压力。为实现中东铁路乡村遗产的整体性保护，围绕三生空间，通过历史档案与田野调查，基于 ArcGIS 系统对遗产的历史格局进行识别，综合 sDNA 空间网络分析与视域分析，从聚落建成环境内部、建成环境—自然空间关系两个角度探索空间差异，对中东铁路乡村站点聚落文化景观的空间特征与演化机制进行分析。结果表明，中东铁路乡村站点聚落演化至今以山地景观为核心生态特征；早期生产生活空间集中在聚落内，形成“一线两群”的布局特征。经过乡土社会的影响，当下生产空间向聚落外的农业空间转移，而聚落空间则成为生活空间。在空间属性上，当代空间有更好的交通连接性；在视线关系上，历史空间与自然空间关系更加密切，二者表明中东铁路乡村聚落文化景观历史空间与当代空间存在分离，并不以历史格局为基底扩张，体现出本土规划思想与外来规划思想的不同选择。

关键词

中东铁路；铁路遗产；乡村文化景观；空间特征；三生空间；站点

Abstract

The cultural landscape in rural station settlements on the Chinese Eastern Railway (C.E.R.) is a typical representative of the cultural landscape along the C.E.R.. Still, it has been under severe conservation pressure in recent years. To achieve the holistic conservation of the C.E.R. rural heritage, this research explores spatial differences from two perspectives: the interior of the built environment of the settlement and the relationship between the built environment and natural space, focuses on the production-living-ecology space and analyzes the spatial characteristics and evolution mechanism of the cultural landscape through combining sDNA spatial network analysis and viewshed analysis. The results show that rural station settlements initially covered multiple landscape areas, and the mountain landscape has remained the core ecological feature throughout their evolution. The early production and living spaces were concentrated in the settlement, forming a layout feature known as “one line and two groups”. Under the influence of rural society, the current production space has shifted to the agricultural space outside the settlement, while the settlement space has become primarily a residential area. In terms of spatial attributes, contemporary spaces have better traffic connectivity; in terms of visual relationships, historical spaces are more closely related to natural spaces. On the surface, the historical space and contemporary space of the cultural landscape of rural settlements along the Middle East Railway are separated and do not expand according to the historical pattern, reflecting the different choices of local planning ideas and foreign planning ideas.

Keywords

Chinese Eastern Railway; railway heritage; rural cultural landscape; spatial characteristic; production-living-ecology space; station

徐一书
2000年生／男／江苏盐城人／在读博士研究生／研究方向为文化景观与乡村遗产保护

唐岳兴
1986年生／男／辽宁辽阳人／博士／副教授／研究方向为遗产廊道全域旅游、文化遗产保护与利用

赵志庆
1969年生／男／黑龙江哈尔滨人／博士／教授／研究方向为文化遗产保护、城乡治理与空间规划

*通信作者（Author for correspondence）
E-mail: zhaozq88@126.com

基金项目：
国家自然科学基金面上项目“绿色收缩理念下的中东铁路城镇空间高质量发展模式研究”（编号：52278055）；国家自然科学基金国际（地区）合作与交流项目“中东铁路作为跨境社会文化系统：基于建造历史与数字信息的文化遗产保护机制研究”（编号：T2261139560）；黑龙江省艺术科学规划项目“龙江红色文化旅游开发创新利用研究”（编号：2023A005）；黑龙江省经济社会发展重点研究课题（红色文化研究专项）“黑龙江东北抗联红色文化遗产传承度评价及提升策略”（编号：24504）

近代以前，黑龙江省与内蒙古北部地区在人口与开发上远不如中原地区繁盛，呈现出自然的景观风貌，渔猎聚落成为主要的文化景观，直至1898年，沙俄借道中国东北地区，修筑中东铁路。从满洲里到绥芬河，中东铁路干线横跨中国内蒙古北部呼伦贝尔高原与黑龙江省，成为区域近代化的重要文化源之一。随着铁路的修筑，大量站点为满足铁路运行需求被设立，异域的文化随之被植入自然环境中，人类与自然形成与以往风格迥异的交互，中东铁路中的文化景观由此诞生。在此后的120年中，铁路沿线的空间从最初的站点演化为更加复杂的聚落，创造文化的人群不断转变，所进行的文化创造也不尽相同，在这一过程中，中东铁路站点聚落文化景观逐渐发展，最终形成当下自然与人文兼具、异域与本土融合的景观风貌特征。

“景观”一词在西方语境下最早由希伯来人所创造，用以描述犹太圣殿的壮美景色（scenery）[1]。在文艺复兴后，伴随浪漫主义引发的乡村景观追捧与文化地理学的兴起，景观逐渐与自然形成了越发密切的关联[2-3]。至于“文化景观”，世界遗产组织将其定义为“人与自然的杰出创造”，视之为文化群体在与自然的互动中形成的文化成果，兼具文化与自然属性，关注文化与自然的互动关系成为文化景观最为鲜明的特色[4]。中东铁路作为自然环境中的文化系统，相关研究主要集中在历史文化领域[5-7]，但针对中东铁路遗产的研究亦不少见，如高飞[8]从遗产廊道视角出发，引入时序区域框架与主题模型框架等方法，构建中东铁路工业遗产价值评价体系，实现对于遗产价值的深度解读；李沛伦等[9]运用深度学习方法，提出对中东铁路历史建筑外形的风格识别技术方法，对历史建筑的单体保护有重要意义；唐岳兴等[10]关注中东铁路修建的规划遗产，以哈尔滨为案例地分析中东铁路附属地的框架规划特征。在相关研究中，同样有部分研究者意图从文化景观的视角理解中东铁路，如江畔等[11]利用SWOT分析工具，对中东铁路工业文化景观资源进行战略性分析；曲蒙等[12]以文化生态学为切入点，提出中东铁路文化景观的系统性保护思路。在国外，针对中东铁路的研究多着眼于宏观角度，多从历史文献出发剖析区域历史，缺乏对具体站点的关注，其中Datsyshen[13]从中东铁路修筑的历史背景思路出发，研究了1920–1924年的中俄关系；Dmitrieva[5]的研究则从中东铁路出发，研究俄罗斯西伯利亚地区的铁路建设相关问题；Starovoytova[6]结合中东铁路管理局档案梳理了中东铁路的管理细节。纵观国内外相关研究，对于乡村环境的思考普遍缺少。文化景观强调文化与自然的融合，那么作为文化系统中与自然环境链接最为密切的组成部分，乡村成为研究文化景观的最佳样地。中东铁路乡村站点聚落文化景观是中东铁路文化景观的最典型代表与体现，其背后蕴藏着各类文化群体开发、建设东北地区乡村的行动与思考，因而具有较高的历史价值。目前，大量针对乡村文化景观的研究以三生空间为视角展开，如刘鑫晶等[14]围绕文昌乡村的三生空间讨论了椰林农业文化景观的价值；贺鼎等[15]基于三生空间对景德镇传统手工业遗产进行划分，展现出从生产—生活—生态视角解读乡村文化景观的全面性与准确性。基于此，本文以中东铁路乡村站点聚落文化景观为研究对象，围绕乡村站点聚落的三生空间，通过空间特征与演化机制的研究，透析中东铁路乡村文化景观背后的价值内涵，以期为乡村文化景观的可持续保护提供参考。

1 中东铁路乡村站点聚落的概念与界定

中东铁路乡村站点聚落，即以中东铁路站点为核心形成的行政等级与聚落人口相对较低、建成环境面积相对较少的乡村聚落①，并且保有中东铁路的历史遗存。在本文语境下，中东铁路乡村站点聚落一般以自然村的形式出现，属于一类在行政体系上处于末端、在遗产保护领域关注度相对较低的聚落，因而并不是所有在行政层面属于“村”的站点区域均被本文纳入研究范畴。以中东铁路一面坡站为例，其在设站之初有较高的规划等级，在发展中形成了相对成熟的村镇空间，当下所在行政区位为哈尔滨市尚志市一面坡镇镇北村。依照行政区划，一面坡站所形成的聚落（即镇北村）应当被视为乡村，但其村镇规模、开发程度均远远超过本文所研究的中东铁路乡村站点聚落，并被广大研究者普遍视为城镇[16-17]。针对类似情况，本文综合田野调查结果与中东铁路乡村的一般特征，通过城乡分类代码识别界定中东铁路乡村站点聚落。根据国家统计局制定的《统计用区划代码和城乡划分代码编制规则》，可通过城乡划分代码区分所在地域。城乡分类代码以1开头的表示城镇，以2开头表示乡村②。基于此，本文将中东铁路沿线所在行政村城乡分类代码为220村庄的自然村视为中东铁路站点聚落。

① 不包括所在行政村中的其他聚落与自然村。
② 具体含义如下：111表示主城区，112表示城乡结合区，121表示镇中心区，122表示镇乡结合区，123表示特殊区域；210表示乡中心区，220表示村庄。

在沙俄建设与管理时期，中东铁路共设站155处，根据功能定位的不同分为一至五等站与会让站[18]。通过筛选，从全部站点中识别出中东铁路乡村站点聚落86处，包括四等站3处、五等站9处以及会让站74处。对各个中东铁路乡村的空间位置在ArcMap中进行标注，得到相关聚落的空间分布信息如图1所示。在中东铁路乡村站点中，会让站由于在建设之初形成的铁路建筑数量就极少，缺乏足够的研究价值。四、五等站遗存相对较多，是本文主要的关注对象。在除会让站以外的12处站点中，高岭子站受到铁路线停运的历史原因，已经废弃并作为旅游景点进行开发；赫尔洪得站受到土地荒漠化影响，居民大量迁出，同样处于废弃状态；庙台子站历史建筑破坏严重，遗存数量极少。综合考虑遗产的丰富度与资源现状，研究选取四等站伊列克得、细鳞河，五等站乌固诺尔、扎罗木得、兴安岭、雅鲁、虎尔虎拉、代马沟、太岭共9处乡村站点聚落进行文化景观特征的讨论。这既考虑到文化景观的动态发展性，又兼顾遗产资源的丰度与价值，能够对中东铁路乡村站点聚落文化景观做出全面描述。

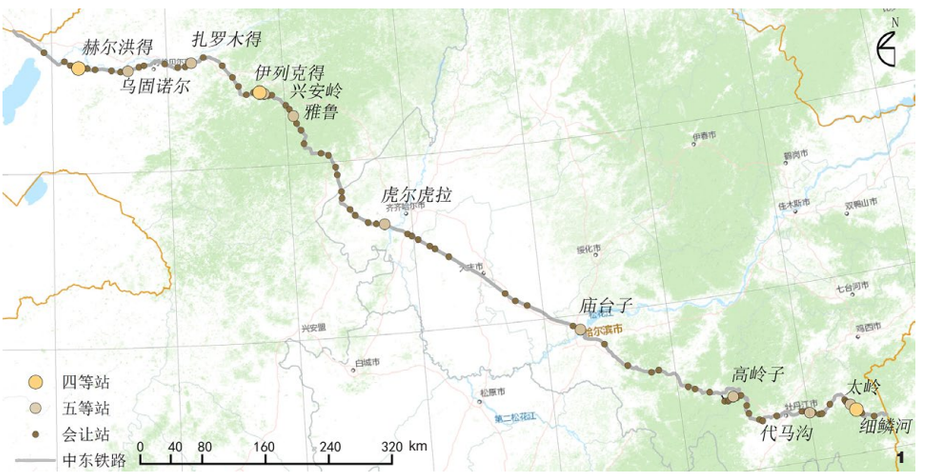

图1 中东铁路沿线乡村站点的等级与分布
Fig. 1 The level and distribution of rural stations along the C. E. R.

2 中东铁路乡村站点聚落文化景观的基本结构与演进逻辑

中东铁路乡村因中东铁路而生，具体而言，中东铁路在此地设站，形成铁路站区，在此基础上促使人群集聚并改变地貌。换而言之，中东铁路乡村站点聚落的发展存在两个阶段：伴随中东铁路修建的文化景观形成阶段，以及中东铁路运行带来站区规模扩大的文化景观演化阶段。中东铁路乡村文化景观的基本结构可以概括为生活、生产、生态三个层级，在形成与演化过程中，三个空间相互影响，不断转化。

2.1 中东铁路乡村站点聚落文化景观的基本结构

2.1.1 中东铁路乡村文化景观的生活空间

生活空间是文化的创造者进行日常生活的空间，即中东铁路乡村站点的聚落空间。中东铁路乡村最初的空间为铁路站区，既包含站舍、水塔、工区等服务于铁路运输管理的区域，也建设有大量的住宅供铁路职工使用。其中，大量住宅构成了文化景观形成阶段的生活空间。当下，大部分站点的生活空间已扩大到聚落整体。

2.1.2 中东铁路乡村文化景观的生产空间

作为铁路乡村，中东铁路乡村站点聚落文化景观的生产空间最初局限在铁路站区中，即以站舍、水塔为代表的铁路工程区域，这与农业文化景观有着很大的不同：铁路社区的生产空间并未对自然环境造成很大影响，二者之间也存在很大的孤立性。但在当下，大部分中东铁路乡村文化景观的生产空间已经与农业文化景观存在很大的相似性。其中，大量的生产空间为农田，但同时还有部分因自然地理环境的影响，以畜牧草地、林地为核心生产空间。目前，中东铁路乡村站点聚落文化景观的生产空间仍然属于农业与工业混合的空间形态，但由于铁路站点本身在很大程度上已经不承担交通职能，沿线的生产空间也大多转化为生活空间，因此在生产空间中农业文化景观的比重越发超过工业文化景观。

2.1.3 中东铁路乡村站点聚落文化景观的生态空间

中东铁路乡村文化景观的生态空间，即除用于农业耕作的生产空间之外未被开发利用的自然环境与地貌，保留了较为原始的地貌特征，也赋予了中东铁路乡村文化景观独特的自然基底风貌特征。在铁路建设阶段，中东铁路乡村站点聚落文化景观的生态空间未发生显著改变，生态空间的变化主要源自区域内生态空间向生产空间的转化。

2.2 中东铁路乡村站点聚落文化景观的演化逻辑

中东铁路乡村站点聚落文化景观诞生于沙俄的铁路建设。在19世纪末至20世纪20

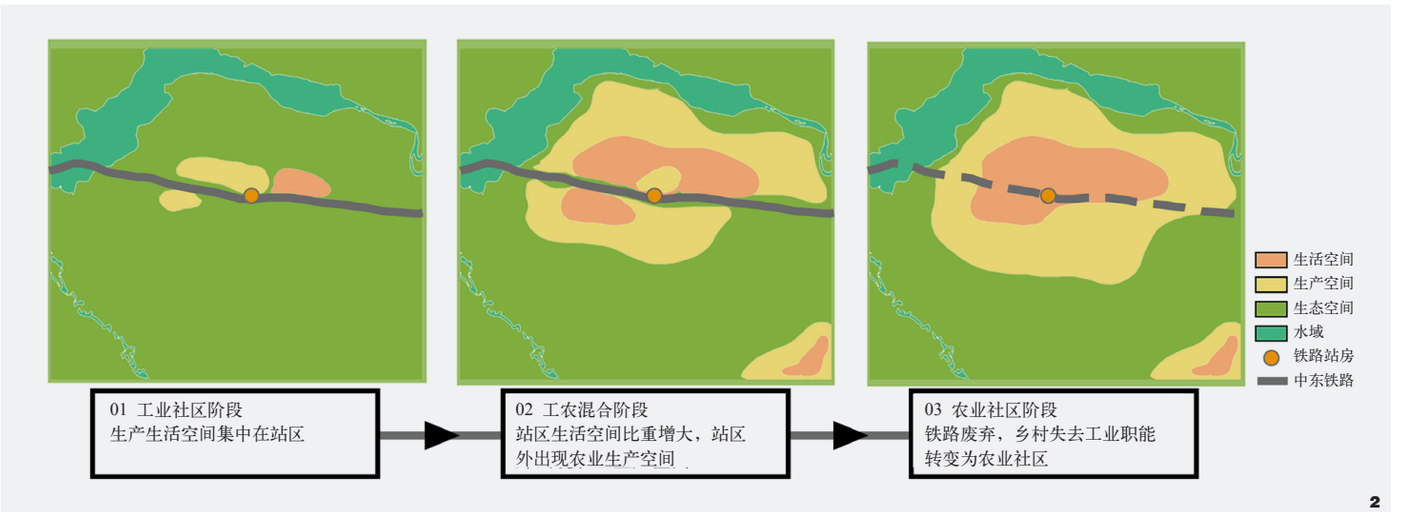

图2 中东铁路乡村站点聚落文化景观三生空间的基本模式与演化逻辑
Fig. 2 The basic pattern and evolutionary logic of the production-living-ecology space of the cultural landscape in the rural station settlements on C. E. R.

年代，中东铁路各站点在沙俄的管理之下。此阶段，聚落与站区的概念重合，二者描述的空间范围一致。换而言之，聚落既是生活空间，也是生产空间，在建成环境外，即是广阔的生态空间。此时期，聚落的居民全部是服务于铁路管理的工人群体。

20世纪20年代末期，伴随着沙俄政府的崩溃，中东铁路乡村站点的地亩管理逐渐松懈。出于对相对完善的基础设施与更加便利的交通条件的追求，大量当地居民开始迁入站点聚落，并在其中或周围修建大量乡土建筑，形成了风貌与一般聚落无异的生活区。在此过程中铁路的生活区范围逐渐扩大，这也构成了中东铁路文化景观生活空间演化的最基础逻辑——乡土社区融入铁路聚落。由此，随着乡土社会的涵化，聚落的范围扩大，成为包含站区的更广阔空间。与此同时，新迁入的居民并不是铁路工业上的一环，坚持其自身的农业生产传统成为大多数人的选择，文化景观的生产空间由单一的铁路工业转变为工业与农业结合的状态。农业生产空间的出现使得生产空间的范围同样得到扩大，生产空间不局限于站区聚落，而是向生态空间延伸，形成人与自然新的交互方式。

20世纪八九十年代后，伴随着东北地区人口收缩与铁路提速，大量乡村铁路站点不再承担与过去类似的重要铁路交通职能，大量铁路人员迁出，铁路功能弱化。在这一过程中，原有的铁路工业生产空间出现真空，并很快被当地农业社会填补，完成从生产空间向生活空间的转变（图2），演变至今，形成当下兼具工业与农业景观的中东铁路乡村站点聚落文化景观。在这一过程中，铁路工业与农业社区逐渐向纯粹的农业社区发生转变：一方面，农业生产对周边地貌产生了深远的影响，生产空间有了很大的扩大；另一方面，部分原先作为生产空间的建筑在铁路职能退去后被作为一般的生活建筑，完成了生产到生活的过渡，也使得中东铁路乡村文化景观的生产与生活空间的界限逐渐模糊。当下，从生产空间的角度来看，中东铁路乡村站点聚落的工业生产空间已经完全不存在或仅剩站房，主要生产空间已经转化为生活空间，铁路附属设施在乡村环境中已经褪去功能性，成为视觉景观。因此，本文进一步针对中东铁路乡村站点聚落的生活空间和生态空间展开研究。

3 中东铁路乡村站点聚落文化景观的生活空间特征

3.1 中东铁路乡村站点聚落生活空间的基本范式

中东铁路遵循了按等级施工的建造原则，在其所设立的5个等级站点中，一等站哈尔滨经历了大规模的城市建设，每一轮城市建设都伴随着周密详细的城市规划，留存有城市规划图纸[18]。而在中东铁路的其他站点中，二、三、四等站点均留存有其最初的设计图纸。其中，二等站与三等站留存图纸较多，四等站则只有一张伊列克得站规划图纸在《中东铁路工程与建设图集1898–1903》中得到记载[19]。由于四等站与五等站在建造上差异较小，综合田野调查发现，可以确定

伊列克得站的规划图纸与本文研究的9处中东铁路乡村生活空间的基本格局相同。根据伊列克得规划图纸，可以将中东铁路乡村站点聚落生活空间的基本模式概括为“一线两群”的基本模式（图3）。

在“一线两群”的基本布局中，“一线”指贯穿建筑群的中东铁路，“两群”即中东铁路两侧形成的建筑群。其中，站舍与其他生活设施位于铁路北侧，铁路南侧则有工区等建筑。就体量而言，北侧建筑群的规模远大于南侧，且沿一条主要道路展开。从功能上来说，北侧建筑群承担着更重要的生活空间职能，建筑类型丰富，同时可能包含浴室、俱乐部等较为完备的配套设施。而南部建筑群则主要服务于铁路日常运行，在铁路功能逐渐衰败后转为生活空间。

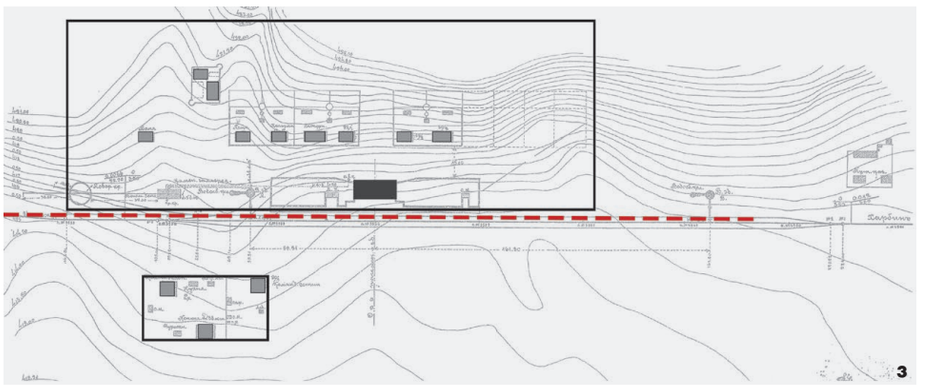

图3 中东铁路乡村景观生活空间“一线两群”基本布局结构
Fig. 3 Basic layout structure (one line and two groups) of rural landscape living space along the C. E. R.

3.2 中东铁路乡村站点聚落文化景观生活空间的格局识别

以“一线两群”为基本格局，综合现存各个乡村中的遗产分布，可以对各个乡村生活空间的历史格局与后续演化形成的空间作出区分与识别，判断中东铁路乡村文化景观生活空间的基本特征。结合田野调查，对所研究的中东铁路乡村中与中东铁路相关的沙俄铁路遗产进行识别与定位，在此基础上可对各乡村的历史格局作出推断。各个中东铁路乡村空间格局的识别结果如图4所示。

根据现存的伊列克得站规划图纸，伊列克得建设时规划生活性建筑超过12处，因此对于当代中东铁路乡村，生活空间中历史建筑少于12处的即可认为存在建设低于预期或是存在历史建筑损坏现象，二者都说明流传到当代的站点空间格局可能存在不完整的现象。目前，仅有虎尔虎拉与代马沟的遗存数量能够达到并超过伊列克得规划图纸的建设数量，其他中东铁路乡村均存在建筑数量较少的情况，因而其历史空间并不完整。乌固诺尔与扎罗木得现存历史建筑较少，呈较为集中的线性分布，满足了伊列克得规划中铁路北建筑群的分布特征；在扎罗木得，存在大量建筑地面结构完全毁坏存留下的地基，这也说明扎罗木得的历史格局遭到严重破坏。伊列克得本身存在规划记载，但现存历史建筑与乌固诺尔、扎罗木得相似，形成集中的线性分布，历史空间并不完整。兴安岭则存在较多的建筑地基，证明其原本空间结构较为复杂，但已经被严重破坏。就现存的历史建筑而言，其布局形成了较长的核心道路，且道路出现部分支路，这与伊列克得规划存在一定差异，但本质上是由于建筑损毁造成的空间改变，仍然属于兴安岭历史格局的组成，但其历史格局显然相较眼前所见已经损坏较多。雅鲁历史遗产相对丰富，且建筑形制较多，出现了在其他乡村中并未出现的兵营、浴室等建构筑物，彰显出雅鲁在历史时期的建设上具有高度的成熟性。但同时，由于建筑的损毁，当下雅鲁历史建筑之间的联系呈现出较为曲折的状态，因而当代道路并不一定与历史格局存在覆压情况，历史格局不可考。太岭则与乌固诺尔等站类似，形成较为核心的笔直道路，现存历史格局相对清晰。细鳞河则与雅鲁情况较为类似，通过田野调查与村民访谈得知，由于高速铁路修建与山洪，大量历史建筑损毁，而当代的空间格局与历史建筑形成了“Y”状的空间关系，与规划设定并不完全一致，因而细鳞河历史格局亦不可考，并不一定与当代路网形成覆压关系。虎尔虎拉与代马沟的历史格局较为完整，在铁路北形成了较为核心的贯穿东西主要道路，连接两个主要的居住组团；同时两村保存铁路南的空间格局，均体量较小，完全符合规划图集中“一线两群”的布局特征。可以说，中东铁路乡村站点聚落文化景观生活空间在一定程度上保留了沙俄工业区划特征，但在历史格局的保存情况上各个站点聚落存在很大差异。

明确历史结构后，可对历史空间与当代空间的位置关系进行分析。在乌固诺尔，历史空间是南侧聚落的核心，但在铁路北侧发展出更大的生活空间。在扎罗木得，历史空间是聚落的核心，聚落也在铁路南侧发展出生活空间，但其体量逊色于历史空间所在的北侧。伊列克得历史空间则位于聚落边缘，

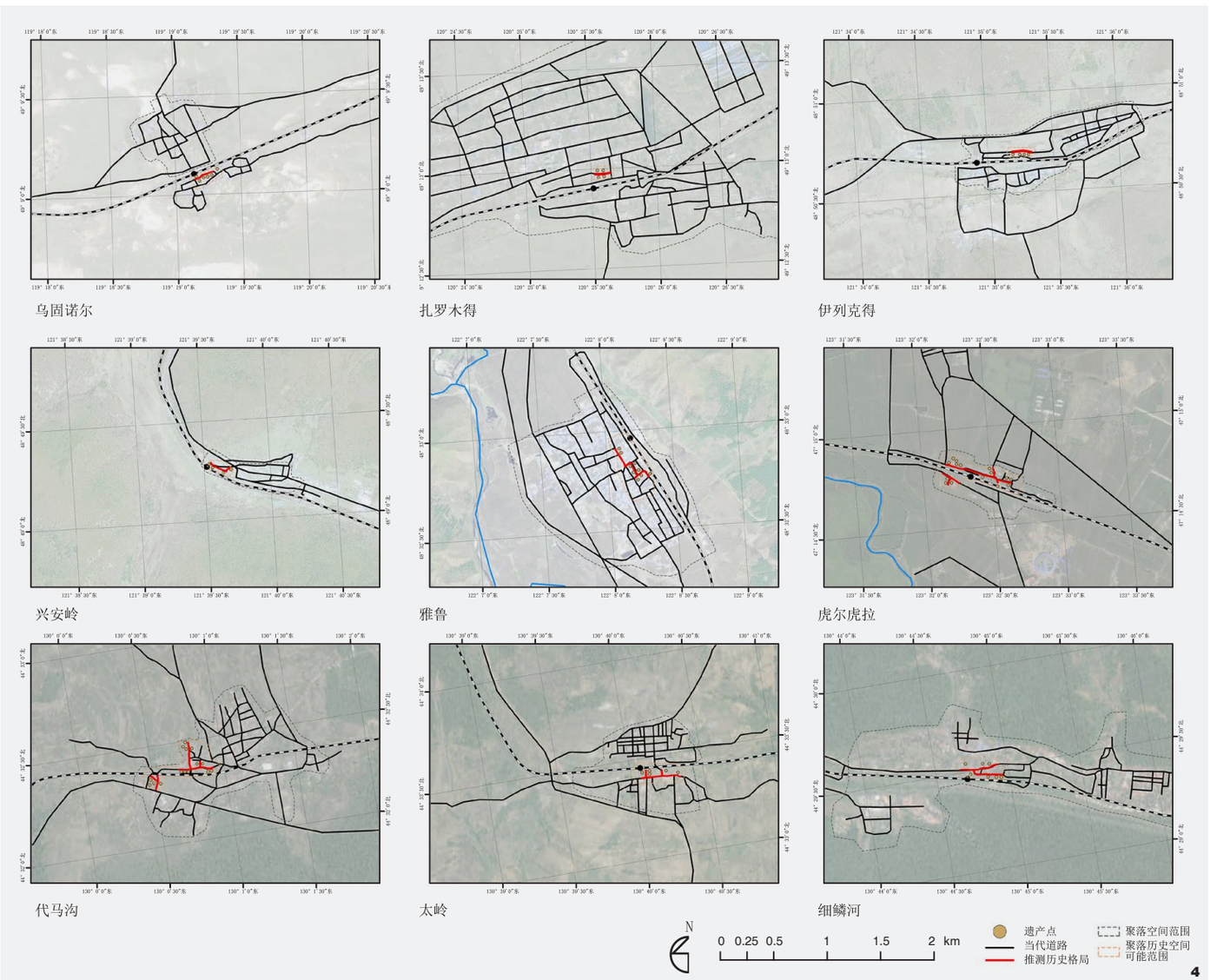

图4 中东铁路乡村站点聚落文化景观生活空间历史格局的识别结果
Fig. 4 Identification of the historical pattern of the living space in the C. E. R. rural stations

聚落的核心区域位于相对东侧的空间，而铁路南侧同样形成了较为完整的聚落。雅鲁历史空间位于聚落的核心区域，且聚落围绕铁路一侧发展，另一侧的空间发展相对较少。虎尔虎拉历史空间基本是聚落的全部空间，但就整体区域而言，其南北稍远处均形成体量远大于虎尔虎拉的聚落。兴安岭、代马沟和细鳞河的历史空间均位于聚落西侧边缘。太岭历史空间虽然处于南侧聚落的核心区域，但是北侧聚落仍然大于南侧聚落。

在此基础上，研究运用sDNA（spatial Design Network Analysis）空间网络分析方法计算各聚落的空间属性。sDNA是由卡迪夫大学研发的基于GIS平台对城市街道量化分析的空间网络分析模式，通常使用中间度（betweenness）作为主要计算指标，其主要度量街道网络中的路径被选择的频率，是关于空间流的全局性动态指标[20]。相较现有空间句法分析模式，sDNA更加强调不同尺度与行动力下的对偶拓扑与空间网络的整合协同，在农村聚落分析上具有一定优势。研究基于乡村站点聚落的

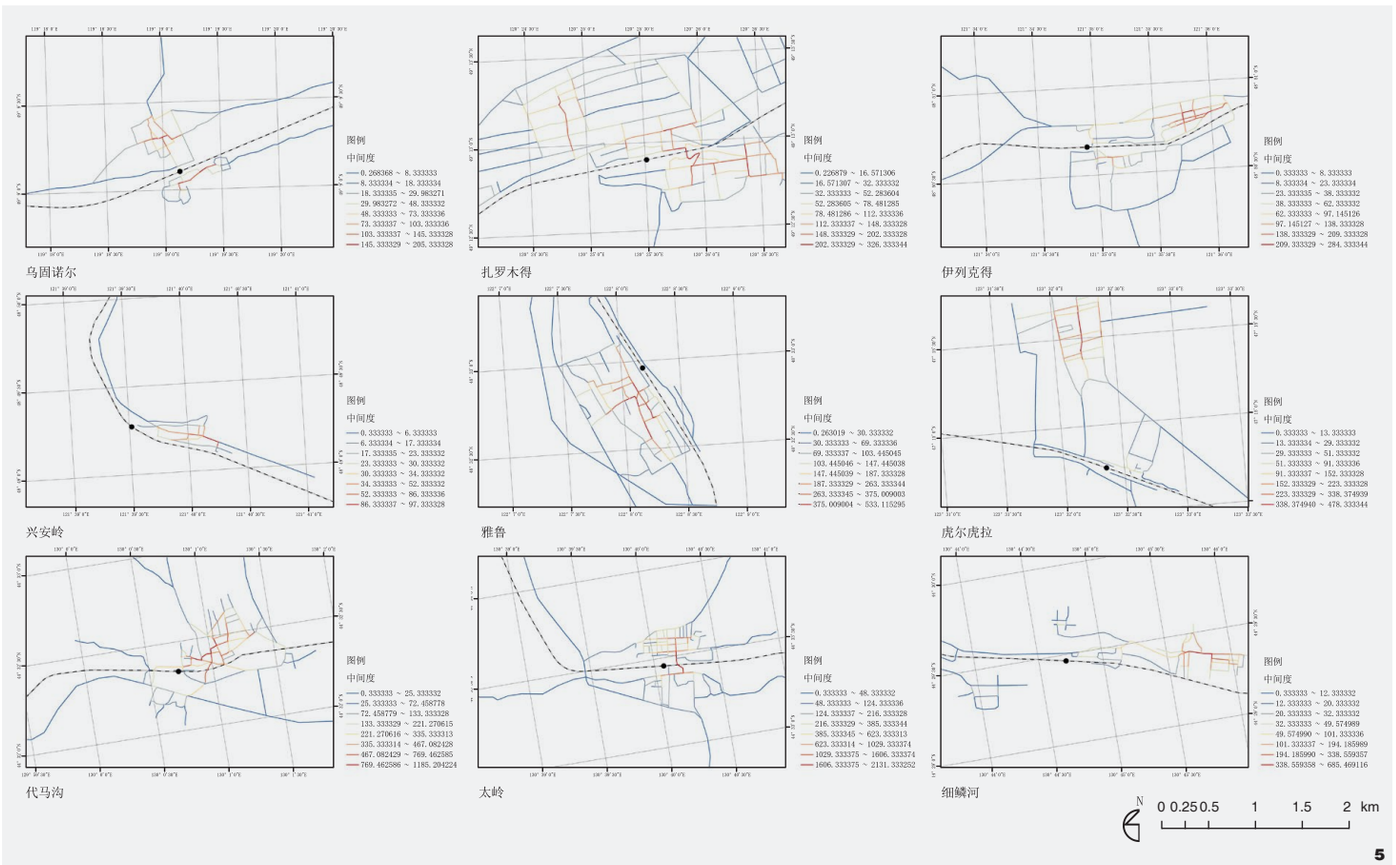

图5 中东铁路乡村站点聚落空间网络计算结果
Fig. 5 Spatial network analysis of settlements in the C. E. R. rural stations

实际情况，以800 m为半径进行计算，计算结果如图5所示，其中颜色越红则表明交通连接性越好。结果表明，大量聚落的交通核心出现在了当代空间，而非历史空间。在发展中，聚落在全部建成空间或铁路一侧形成了一个或多个交通核心，部分核心与历史空间的重叠性较好，如乌固诺尔站、雅鲁站；部分核心与历史空间的中心（即铁路站房）存在偏移，但总体而言历史空间的交通属性在全局来看并不弱，如代马沟站、太岭站等；而其余站点历史空间的交通连接度则远弱于当代空间，如虎尔虎拉站、伊列克得站等。

综合9处乡村可以发现，仅有乌固诺尔和雅鲁中东铁路乡村站点聚落，其历史空间与当代空间呈现出较好的融合态势，历史空间成为当代空间的核心，能够满足“以历史空间为核心形成当代聚落”的聚落演化一般认知。但同时，更多站点的历史空间处于当代空间的边缘地段，通过田野调查发现，在当代空间聚落道路已经硬化的情况下，历史空间的乡村道路为土质的情况尤为常见。由此可以认为，在百余年的建成环境扩张与演化中，在多数情况下，当代空间的演化机制与历史空间的最初选址并不一致，当代空间脱离历史格局向其他方向寻求发展成为中东铁路乡村站点聚落生活空间最核心的特征。

4 中东铁路乡村文化景观的生态空间特征

4.1 中东铁路沿线的自然地貌与景观

中东铁路位于内蒙古与黑龙江两省，在各个景观类型区域中都有乡村分布。自满洲里起，中东铁路穿越内蒙古自治区呼伦贝尔市西部的草原丘陵，进入呼伦贝尔东部的大兴安岭山地，从齐齐哈尔驶入平坦的松嫩平原，直至哈尔滨市阿城区逐步驶入张广才岭—长白山脉，最终在绥芬河进入俄罗斯境内，囊括了平原、山地、丘陵等多种地貌类型。

中东铁路沿途市域地貌以低海拔平原为主，低海拔丘陵为辅，间杂中海拔丘陵与其他山地。中东铁路西缘为内蒙古低海拔平原，

向东进入大兴安岭低海拔丘陵，在伊列克得等大兴安岭深处火车站周边为中海拔丘陵，其后海拔降缓，进入齐齐哈尔至哈尔滨地区的松嫩低海拔平原，其后向东进入低海拔丘陵地段。中东铁路先由舍利屯—白帽子站区域进入张广才岭低海拔丘陵，而后海拔下降转入牡丹江河谷平原，其后驶入长白山脉低海拔丘陵，在高岭子站区域起伏度较大，属于低海拔小起伏山。结合地貌类型，中东铁路沿线自然景观分为4类（表1）。在本文研究范畴中，乌固诺尔与扎罗木得生态空间属于呼伦贝尔平原与丘陵景观；伊列克得、兴安岭、雅鲁生态空间属于大兴安岭山地景观；虎尔虎拉生态空间属于松嫩平原景观；代马沟、太岭与细鳞河生态空间属于长白山地景观。概括而言，山地景观属于中东铁路乡村站点聚落文化景观最主要的自然风貌特征，河流的影响并不明显。

4.2 中东铁路乡村文化景观的生态特征

本文关注的9处中东铁路乡村站点聚落文化景观的生态空间如图6所示。从各自的所处区位来看，在站点2 km范围内，地势都存在较为明显的起伏，仅虎尔虎拉、乌固诺尔、扎罗木得起伏相对较小，其他站点都有较为明显的山地景观，成为中东铁路乡村站点聚落文化景观最主要的生态特征（表2）。

基于DEM高程数据，以聚落铁路站点为视点，对各个聚落空间进行视域分析（图7）。结果表明，在生态空间的影响下，生活空间内部历史空间与当代空间存在一定的异质性。乌固诺尔的可见域集中在历史空间与北部生态空间区域；扎罗木得的可见域集中在聚落生活空间中，以历史空间为核心；伊列克得总体可见域较多，历史空间呈现出俯瞰的良好视觉效果，但当代空间则更多处在不可视的范围中；兴安岭历史空间南北通透，视线通廊效果良好，而当代空间则不可视；雅鲁可见域集中在聚落内部与北侧区域，历史空间与当代空间都存在较好的可见性；虎尔虎拉可见域则集中在聚落当中以及聚落以北的田地，聚落外其他区域可见性不佳；代马沟的可见域同样集中在历史空间与周边生态空间，当代空间可视性一般，太岭和细鳞河的情况亦是如此。概括而言，在生态空间的整体基底下，乌固诺尔、扎罗木得与雅鲁乡村站点聚落内部具有较为一致的可见性，而其余6处站点的可见性在聚落内部存在很大差异。总之，中东铁路乡村文化景观体系中，历史空间与周围自然环境形成的生态空间存在良好的视线交互，但与同属生活空间的当下聚落空间之间的联系反而不如与自然空间那样紧密，体现出两个空间的割裂，反映出历史空间与当代空间不同的发展逻辑以及自然环境对聚落空间演化的重要影响。

5 中东铁路乡村站点聚落文化景观空间特征与形成缘由

中东铁路乡村站点聚落文化景观空间形成于中东铁路的建设，其本身属于兼容铁路与农业景观、根植于东北地区自然人文环境的聚落文化景观。最初的中东铁路乡村站点聚落文化景观以铁路工业为文化基底，由于沙俄铁路建设的站点按里程均匀分布，在

表1 中东铁路沿线的自然景观类型
Tab. 1 Types of natural landscapes along the C. E. R.

主要自然景观 Main natural landscape	起点 /km Starting point	终点 /km End point	全长 /km Total length
呼伦贝尔平原与丘陵景观	满洲里 (0)	261	261
大兴安岭山地景观	261	580	319
松嫩平原景观	580	987	407
长白山地景观	987	绥芬河 (1 483)	496

表2 中东铁路9处乡村站点聚落的生活生态空间特征
Tab. 2 Characteristics of living ecological space in 9 rural station settlements of the C. E. R.

站点名称 Station name	站点等级 Station level	遗产数量 / 处 Number of heritage	历史格局 Historical pattern	历史空间与当代空间的关系 Relationship between historical space and contemporary space	自然景观 Natural landscape
乌固诺尔	五等站	6	不完整	重叠	呼伦贝尔平原与丘陵景观
扎罗木得	五等站	4	不完整	重叠	呼伦贝尔平原与丘陵景观
伊列克得	四等站	4	不完整	边缘	大兴安岭山地景观
兴安岭	五等站	4	不完整	边缘	大兴安岭山地景观
雅鲁	五等站	9	不完整	重叠	大兴安岭山地景观
虎尔虎拉	五等站	15	完整	边缘	松嫩平原
代马沟	五等站	15	完整	边缘	长白山地景观
太岭	五等站	5	不完整	边缘	长白山地景观
细鳞河	四等站	7	不完整	边缘	长白山地景观

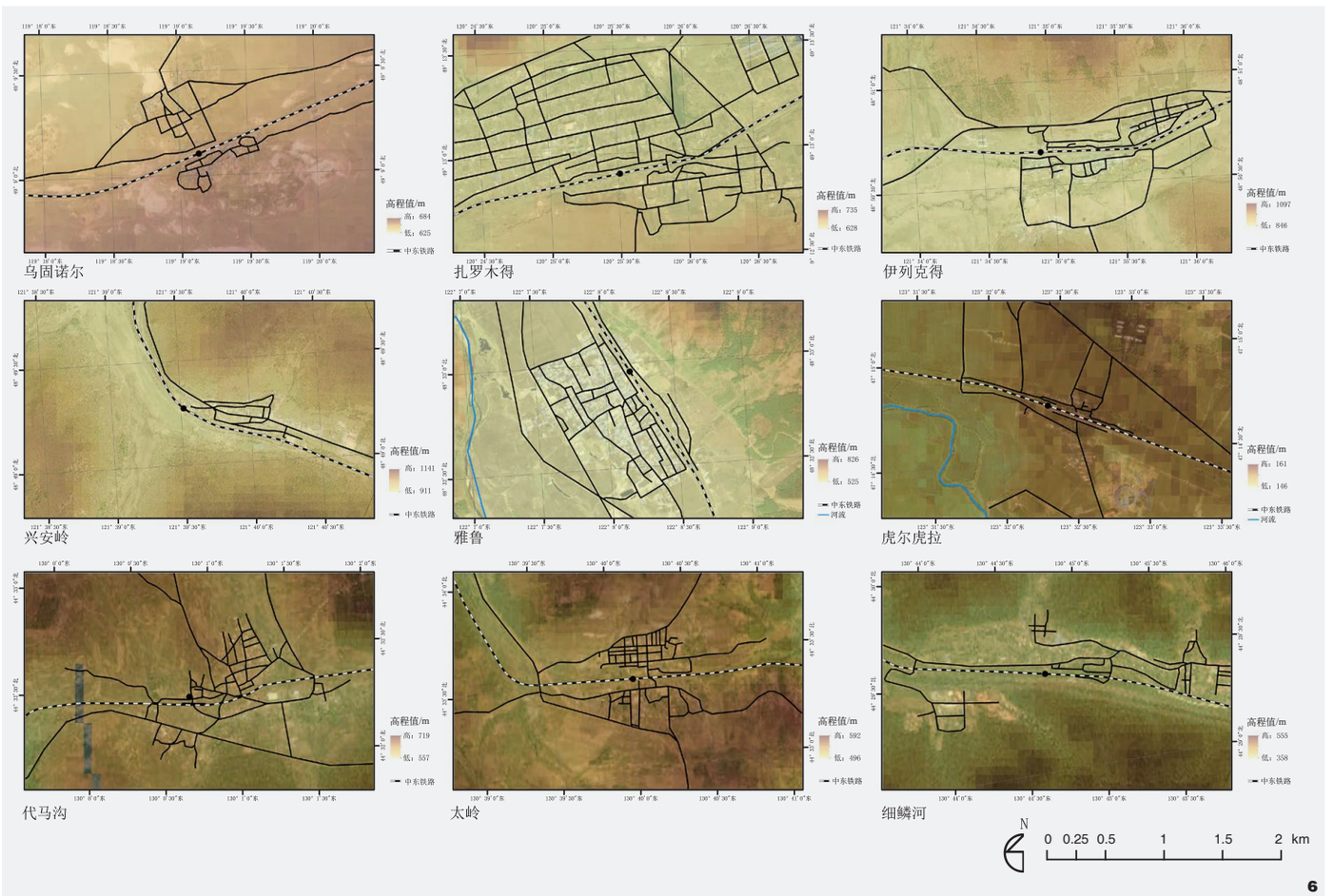

图6 中东铁路乡村站点聚落文化景观的生态空间
Fig. 6 Ecological space of the cultural landscape in the rural station settlements on C. E. R.

自然空间上分布在中东铁路沿线各个景观区域，在聚落空间上呈现出沿铁路线纵向延伸的空间布局特征。在生产活动的空间性上，生产局限于建成聚落环境，缺乏与自然空间的交互，成为中东铁路乡村站点聚落文化景观重要的空间特征。其后，在多样的内力与外力影响下，中东铁路乡村站点聚落文化景观呈现出动态演化的态势。由于铁路站点便捷的交通与基础设施条件，站点聚落人口增加，规模扩大，带来了两方面影响。(1) 从中东铁路沿线全部乡村整体来看，伴随聚落规模的扩大，大量乡村站点聚落不再能够被视为乡村。而仍然保持乡村身份的聚落，往往位于自然条件相对恶劣的区域。因而，发展至今，山地景观成为中东铁路乡村站点聚落文化景观的核心生态空间特征。(2) 伴随乡土空间的植入与形成，中东铁路乡村站点聚落的形态出现明显的改变，原先的以站舍为核心、纵向延伸格局被打破，转变为以新形成的乡土聚落为核心、向四周发散的发展态势。发展中心的改变，以及历史空间与当代空间的分离，展现出外来文化与本土文化的抗争，呈现出中东铁路乡村站点聚落的核心空间特征。而伴随着工业属性的下降与农业属性的上升，逐渐形成了功能与传统聚落相似、形式保存着多元文化交融的中东铁路乡村站点聚落文化景观 (图8)。

历史空间与当代空间的分离是在历史发展中逐渐形成的，其形成存在较多的可能原因。一方面，铁路站点聚落的历史空间属于中东铁路附属地的一部分，其管理与建设与附属地外不尽相同。20世纪20年代末期，沙俄对中东铁路的地亩管理逐渐松懈，但地方

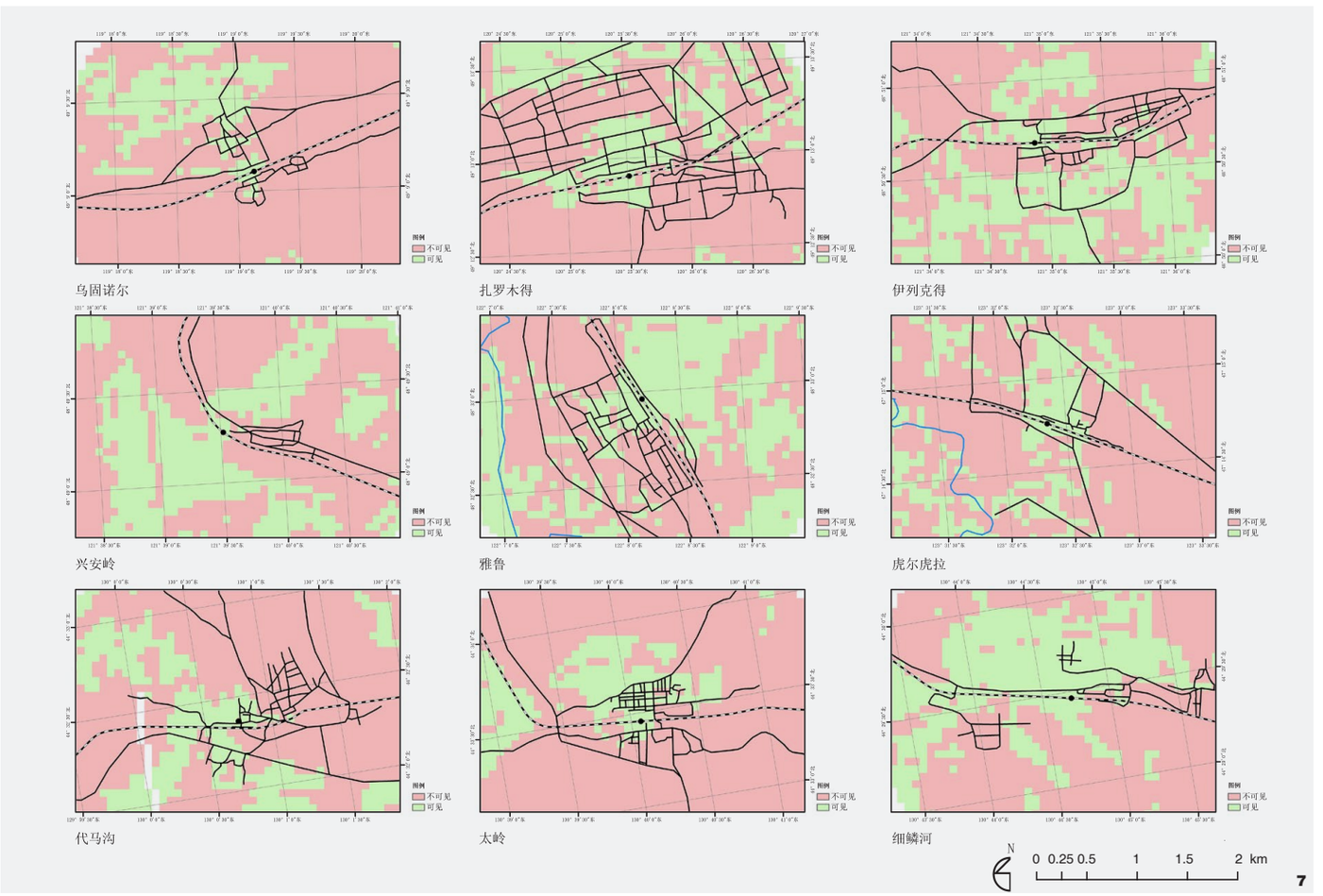

图7 中东铁路乡村站点聚落的视域分析
Fig. 7 Visual analysis of rural station settlements on C. E. R.

社区与铁路站区的融合依旧是渐进过程，沙俄管理的历史空间与地方社区形成的本土空间存在一定割裂，这一现象成为历史空间与当代空间分离的历史原因。另一方面，站点聚落的历史空间以服务铁路运行与管理为第一要务，其布局模式并不符合农业社区的营建习惯，因而在其之外重新形成核心成为聚落属性转变的重要见证。随着历史发展，聚落铁路属性不断下降，农业属性上升，二者在空间上的分离也逐渐突显。同时，空间的分离与地形存在密切关联。铁路站点的设置有自身的地理环境需求，这与地方社区从事的农业生产并不吻合，生产上的差异影响到了聚落的建设。在地形较为平坦的区域，历史空间与当代空间融合较为明显；而在地势崎岖、起伏度大的山地，二者则存在更加明显的分离现象。

6 结语

19世纪末，沙俄修筑中东铁路，深刻影响了中国东北地区铁路沿线的社会经济与地貌景观，影响至今深远。中东铁路乡村站点形成于中东铁路修建时期，通过百年来的演化形成更加丰富的聚落，伴随着沙俄铁路痕迹的淡去与乡土社区的涵化，形成了今日所见具有独特风格的中东铁路乡村站点聚落文化景观。针对文化景观的空间特征，研究表明，中东铁路乡村站点聚落文化景观多以山地为空间基底，以铁路遗产为历史特征，形成包含历史格局与当代格局的完整文化景观体系。早期中东铁路乡村站点聚落文化景观继承沙俄铁路建设风格，生产生活空间联系紧密，聚落空间沿铁路纵向延伸。在其后

的动态演化中，铁路属性削减，乡土社会涵化，聚落从原本的工业属性转变为工农并重，并向纯粹的农业社区发展。在这一过程中，聚落生活空间不断侵入旧有生产空间，而新的生产空间则不断侵入生态空间，形成对地貌进一步的改造。当下，中东铁路乡村站点聚落文化景观以山地景观为主要生态空间特征，历史空间与当代空间的分离性为主要生活空间特征，农业化为主要生产空间特征。相关变化反映出乡土社会对于外来乡村规划思想的冲突与改造，是东北地区近代文化碰撞的典型例证。

2025年，党和国家一号文件《中共中央国务院关于进一步深化农村改革扎实推进乡村全面振兴的意见》提出，“加强乡村文化遗产保护传承和活化利用，深入实施乡村文物保护工程”。当下，乡村遗产作为凝聚乡村文脉、推动乡村振兴的抓手，其系统保护与活化利用得到了广泛关注。中东铁路乡村站点聚落文化景观具有较高的历史文化价值，但相关保护举措存在缺位。近年来，中东铁路乡村文化遗产在人口收缩的冲击下大面积废弃，其受到的保护压力剧增。由此，本文从空间特征的视角出发，识别中东铁路乡村聚落站点文化景观的空间特征，并对其成因进行分析，以期为中东铁路乡村文化遗产的整体性保护提供研究基础。

注：图3底图源自参考文献[19]；其余图表均由作者绘制。

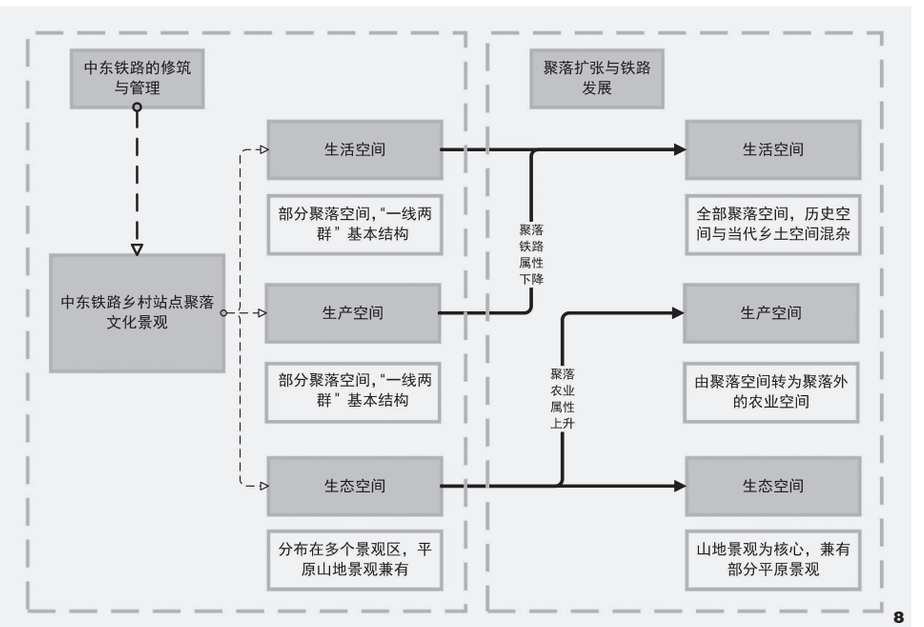

图8 中东铁路乡村站点聚落文化景观的特征与演进
Fig. 8 Characteristics and evolution of the cultural landscape in rural station settlements on C. E. R.

参考文献

[1] 周详. 遗产社区共生上海原点与正在消失的历史性城市景观[M]. 武汉: 华中科技大学出版社, 2023.

[2] 李旭芳, 周向频, 翁飞帆. 城市历史公园文化景观层积解译及遗产价值评估——以厦门中山公园为例[J]. 风景园林, 2025, 32(06): 132-141.

[3] 徐一书, 唐岳兴, 张陆琛. 十八世纪前中国园林的欧洲认知探源[J]. 低温建筑技术, 2023, 45(12): 14-19.

[4] 梁芷彤, 张斌, 杜雁. 从“基于遗产地”到“基于文化景观”——文化遗产资源管理的国际实践[J]. 中国园林, 2024, 40(08): 85-90.

[5] DMITRIEVA N V. On the Way to the Chinese Eastern Railway: Financial Aspects of the History of Kaidalovo Line Construction[J]. Modern History of Russia, 2023, 13(04): 861-874.

[6] STAROVOYTOVA E O. Chinese Eastern Railway in 1920s: Perspectives from ‘Izvestia’ Newspaper[J]. Nauchnyi Dialog, 2024, 13(08): 523-547.

[7] KIM T O. Historical Review of Russia-China Relations Surrounding the Dispute on the Chinese Eastern Railway[J]. Institute for Russian and Altaic Studies Chungbuk University, 2021, 22: 59-90.

[8] 高飞. 遗产廊道视野下的中东铁路工业遗产价值评价研究[D]. 哈尔滨: 哈尔滨工业大学, 2018.

[9] 李沛伦, 赵志庆, 谢佳育, 等. 基于深度学习的历史建筑功能原型识别研究——以中东铁路建筑群(黑龙江段)为例[J]. 建筑学报, 2024(S1): 60-65.

[10] 唐岳兴, 徐一书, 赵志庆. 哈尔滨城建初期中东铁路附属地城市街道网络形态的演进与基因解析(1898-1926)[J]. 当代建筑, 2024(07): 126-129.

[11] 江畔, 邵龙. 中东铁路工业文化景观体系保护规划研究[J]. 城市发展研究, 2019, 26(05): 40-46.

[12] 曲蒙, 刘大平. 基于景观生态学的文化景观遗产保护研究——以中东铁路干线线性文化景观遗产为例[J]. 建筑学报, 2017(08): 100-104.

[13] DATSYSHEN V G. Russians in a Special Area of the Eastern Provinces of the Republic of China: Problems of Russian-Chinese Relations on the Chinese Eastern Railway in 1920-1924[J]. Modern History of Russia, 2024, 14(03): 636-656.

[14] 刘鑫晶, 钟慧敏, 赵书彬. 三生视角下文昌东郊椰林农业文化景观特征解析[J]. 广东园林, 2024, 46(02): 80-86.

[15] 贺鼎, 胡萍, 王子瑜. “三生空间”视角下景德镇传统瓷业遗产类型特征研究[J]. 世界建筑, 2022(02): 55-61.

[16] 许桐. 城镇收缩背景下中东铁路遗产空间精明保护策略研究[D]. 哈尔滨: 哈尔滨工业大学, 2023.

[17] 唐岳兴, 邵龙, 曹穹. 遗产廊道城镇旅游开发潜力评价——以中东铁路滨绥线为例[J]. 规划师, 2016, 32(02): 96-101.

[18] 郑琦. 中东铁路编年简史(1891-1954)[M]. 哈尔滨: 哈尔滨铁路局, 2018.

[19] 中东铁路工程局. 中东铁路结构及标准图册1897-1903[M]. 哈尔滨: 中东铁路工程局, 1903.

[20] Spatial Design Network Analysis (sDNA) Version 4.1 Manual[EB/OL]. [2025-03-20]. http://www.cardiff.ac.uk/sdna/software/documentation