

• 科学技术史 •

中国铁路史研究现状、热点与拓展 ——基于Cite Space的可视化分析

Research Status, Hot Spots and Development of Chinese Railway History: Visual Analysis Based on Cite Space

王浪 /WANG Lang 田永秀 /TIAN Yongxiu

(西南交通大学马克思主义学院, 四川成都, 611756)
(School of Marxism, Southwest Jiaotong University, Chengdu Sichuan, 611756)

摘要: 中国铁路史作为中华民族伟大复兴历程的缩影长期以来受到学界关注。Cite Space软件具有量化评估和可视化呈现的分析优势, 能够系统梳理中国铁路史研究的整体样态, 动态揭示中国铁路史研究热点主题的演变脉络, 从而为中国铁路史研究的进一步深化与拓展提供有益参考。1998–2023年, 中国铁路史研究经历了三个发展阶段, 研究热点汇聚于以保路运动为代表的铁路利权史研究、重要人物与铁路关系史研究、近代铁路外债史研究以及铁路与社会经济变迁研究四个方面。中国铁路史研究先后经历了三次转向, 进一步深化研究需要充分挖掘学术热点, 加强中国铁路史的重大理论与现实问题研究; 拓展研究时域与视域, 以丰富中国铁路史研究; 加强交流合作, 开展交叉学科研究。

关键词: 铁路 中国铁路史 可视化分析 知识图谱 Cite Space

Abstract: The history of Chinese railways has long been of interest to the academic community as it serves as a microcosm of the nation's journey toward great rejuvenation. CiteSpace software has the advantages of quantitative assessment and visual presentation, enabling a systematic review of the research patterns in Chinese railway history and a dynamic revelation of the evolution of research hotspots. This provides useful references for further deepening and expanding research in the field. From 1998 to 2023, Chinese railway history research has gone through three stages of development. The research hotspots have concentrated on railway rights history research based on the Baolu (Railway Protection) Movement, the history of important figures and their relationship with railways, the history of modern railway foreign debts, and the research on railways and social and economic changes. Chinese railway history research has undergone three shifts; further deepening of research requires fully exploring academic hotspots and strengthening research on major theoretical and practical issues in Chinese railway history, expanding the research time frame and perspective to enrich Chinese railway history research, and strengthening exchanges and cooperation and conducting interdisciplinary research.

Key Words: Railway; Chinese railway history; Visual analysis; Knowledge graph; Cite Space

中图分类号: F531.9; N09 DOI: 10.15994/j.1000-0763.2025.12.007 CSTR: 32281.14.jdn.2025.12.007

基金项目: 国家社会科学基金一般项目“中国共产党的铁路接管及新中国铁路体系建构研究(1946–1957)”(项目编号: 19BDJ043)。

收稿日期: 2023年11月7日; **返修日期:** 2025年9月29日

作者简介: 王浪(1999–)男, 四川安岳人, 西南交通大学马克思主义学院博士研究生, 研究方向为中国近现代史基本问题、新中国铁路史。Email: wangl0129@126.com

田永秀(1970–)女, 四川中江人, 西南交通大学马克思主义学院教授, 研究方向为中共党史、新中国铁路史。Email: yxtian2005@126.com

铁路是人类现代化的重要助推器。马克思指出,当马车和大车在交通工具方面已经不能满足日益发展的要求,当大工业所造成的生产集中(其他情况除外)要求新的交通工具来迅速而大量地运输它的全部产品的时候,人们就发明了火车头,从而才能利用铁路来进行远程运输。^[1]自铁路以知识形态传入中国以来,国人经历了从“贻害无穷”到“利国利民之大端”,再到将铁路视为“民命国脉”的转变历程。^[2]铁路建设经过近一个半世纪的发展,实现了从“跟跑”到“并跑”再到“领跑”的巨大飞跃,高铁发展成为中国的黄金名片。

可以说,中国铁路史就是中华民族伟大复兴历程的缩影。学界基于经济史、政治史、社会史等视角对中国铁路史的研究成果丰硕。但对这些理论成果的梳理存在着一定的不足:一是中国铁路史的研究述评整体上较为匮乏,不仅不能掌握中国铁路史研究领域的热点与趋势,还难以体现该领域的最新成果;二是缺乏采用量化分析等客观手段,致使述评结论多依赖研究者的主观判断,客观性与全面性均显不足。^{[3]-[7]}有鉴于此,本文拟运用Cite Space软件对近25年中国铁路史研究的高水平理论成果进行可视化计量分析,旨在系统梳理中国铁路史研究的整体样态,动态揭示中国铁路史研究热点主题的演变脉络,从而为中国铁路史研究的进一步深化与拓展提供有益参考。

一、研究方法与数据来源

运用知识图谱可以清晰地呈现中国铁路史研究的整体样态、研究热点以及发展趋势。目前,在计量分析领域中,Cite Space是运用最为广泛的绘制知识图谱的软件。其关键词共现、聚类、突现检测以及发文作者、机构分析等功能可以对近25年中国铁路史研究进行系统梳理和生动呈现。本文选取CNKI为数据库进行检索,限定篇名或主题为“铁路”,语种为“中文”,来源类别为“CSSCI”,时间区域限定为1998-2023,经过反复比对筛选,最终选出有效文献647篇,所得文献质量高且具有代表性。以上

有效文献的题录通过Cite Space软件进行转码和去重处理成为了本文量化分析的基础数据。

二、中国铁路史研究整体样态分析

通过对1998-2023年中国铁路史研究的发文趋势、主要研究者与主要研究机构、主要发文期刊以及文献被下载被引情况等因素进行综合分析,能够总览近25年中国铁路史研究的全貌。

1. 发文趋势分析

为了更为直观地呈现中国铁路史研究的热度变化,本文绘制了近25年中国铁路史研究论文发表趋势图,如图1所示。以文献发表整体趋势和重要历史节点为划分依据,中国铁路史研究可划分为三个阶段。第一阶段(1998-2007年),中国铁路史研究经历了波动式上升的变化,但总体发文量较低,基本上在每年20篇以下。第二阶段(2008-2017年),中国铁路史研究的发文量呈现出激增然后逐渐下降的趋势。2008年8月1日,我国第一条具有自主知识产权、国际一流水平的高速城际铁路——京津城际铁路开通运营。这是中国铁路进入高速时代的庄严宣告,标志着我国高速铁路技术取得了重大突破。^[8]在此背景下,中国铁路史研究热度激增,到2010年达到40篇,是2007年发文量的近2倍,并在随后几年一直保持着较高的



图1 近25年中国铁路史研究论文发表趋势图

发文量,2016年开始回落。第三阶段(2018年至今),2017年10月,党的十九大报告首次提出建设交通强国。中国铁路总公司随即提出了“交通强国、铁路先行”的战略目标。中国铁路史研究再次呈现出波动式上升的趋势。总体看来,相较于其他领域来说,中国铁路史研究发文量不高,这与铁路系统高度集中关联颇大。历史研究的基础就是解读史料,而由于前述特点,学者对中国铁路史尤其是新中国铁路史的研究囿于史料欠缺而几乎无从下手,仅能从散见于公开出版物的资料中寻找灵感。再者,铁路作为现代化科学技术的集成,仅铁路技术即可分为修建、车辆、供电、调度和安全等领域,细而划分,则更加复杂。这种跨越了文科、理科、工科等多个大学科的知识障碍,给历史学者们的研究造成了极大的困难。^[4]

2. 主要研究者与主要研究机构分析

作者合作网络图谱(见图2)能直观反映中国铁路史研究领域的作者及其合作情况。利用Cite Space软件选取“Author”为节点类型进行计算,共生成457个节点,节点之间只有119条连线,合作网络密度仅为0.0011。这说明学者们大多独立地进行研究,而相互之间的交流合作较少。不过,通过可视化图谱也能看出,熊亚平、江沛、朱从兵、田永秀等学者注重相互交流与合作,都与多位学者合作发文。

高产作者与主要研究机构可以体现中国铁

路研究的主要力量汇聚何人、何处。故本文对中国铁路史研究高产作者与主要机构及其对应的发文量进行了统计。(表1)根据普赖斯定律计算可知,发文量5篇及以上的作者可以算作中国铁路史研究领域的核心作者。统计结果显示,马陵合发文32篇,高居高产作者榜首,熊亚平次之,且有18位作者的发文量超过5篇,核心作者占总作者人数的3.9%,远低于普赖斯定律规定的10%。另外,核心作者发文量占总量的26.3%,远不及普赖斯定律规定的50%,说明该领域“核心作者群”正在形成过程中,论文产出还有待提高。

由表2可知,发文量超过10篇的机构共计9家。其中南开大学与安徽师范大学是中国铁路史研究主要的发文机构。9家主要发文机构中,6家主要发文机构位于南方,表明南方地

表1 中国铁路史研究高产作者及发文量一览表

作者	发文量	作者	发文量
马陵合	32	熊亚平	20
苏全有	14	朱从兵	13
江沛	10	黄华平	10
张卫东	9	葛玉红	7
孙自俭	7	刘晖	6
李丽娜	6	马义平	6
田永秀	5	刘莉	5
曲晓范	5	安宝	5
段海龙	5	岳钦韬	5



图2 中国铁路史研究作者合作网络图谱

区是研究中国铁路史的重地。高校占比88.9%，表明高校学者是中国铁路史研究的主要群体。

表2 中国铁路史研究主要机构及发文量一览表

研究机构	发文量	研究机构	发文量
南开大学	40	安徽师范大学	36
苏州大学	23	中国社科院	22
四川大学	14	河南师范大学	14
复旦大学	12	南京大学	11
西南交通大学	10		

3. 主要发文期刊分析

对近25年来中国铁路史研究的发文期刊分析显示，该领域的成果发表呈现出明显的期刊聚集现象和特定的学科分布格局。统计数据表明，发文量超过10篇的期刊共有12种（图3），其中《历史教学》《史学月刊》和《兰台世界》位列前三甲，载文量均逾20篇，构成了该研究的核心发表阵地。这12种期刊的累计发文量达199篇，占总量的30.8%，充分说明，中国铁路史研究领域已形成一个高影响力的核心期刊群。铁路史既具有历史学的一般共性，又具有其自身的特性；既属于经济史的研究范畴，又具有技术史、社会史的性质；既是一门专史，又具有综合性的特点。^[9]从已刊发中国铁路史研究论文的期刊学科分类就能看出（以CNKI数据库中的期刊学科分类为标准）研究主要分

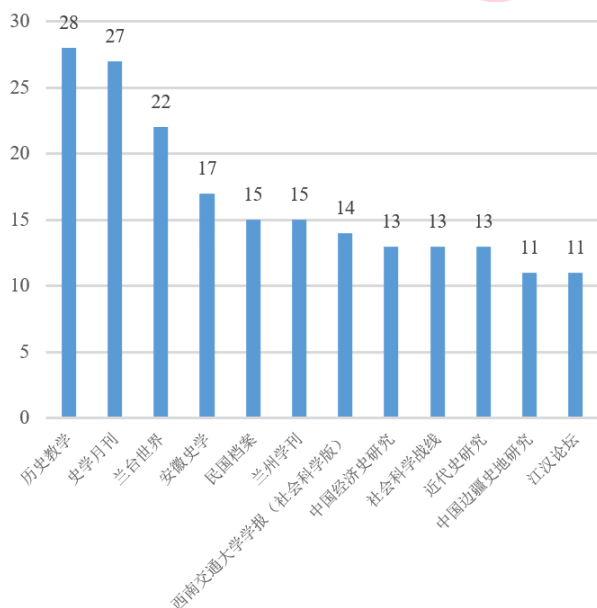


图3 1998-2023中国铁路史研究主要发文期刊

布在文史哲综合、史学理论、中国近现代史、教育综合、经济与管理科学等多类期刊。其中，综合社会科学中的文史哲综合和教育综合类期刊较多，表明中国铁路史研究主要分布在综合性社会科学的刊物中。充分说明，中国铁路史研究是一个综合性极强的领域，各个相关学科的学者以及相关专业的期刊都理应肩负起更多的理论责任。

4. 被下载被引文献分析

文献的高下载量通常可视为其获得学术界广泛关注的重要标志；而文献高被引频次则表征着学界在一定程度上对相关问题达成了共识。在中国铁路史研究领域，下载频次最高的5篇论文分别是“蒋介石、张学良与中东路事件之交涉”（6558次）、“铁路与石家庄城市的崛起：1905-1937年”（2888次）、“晚清铁路建设与发展”（2229次）、“晚清收回利权运动新论”（2077次）、“基于文献研究方法的我国高速铁路对经济发展影响综述”（2048次）；被引频次最高的5篇论文分别是“铁路与石家庄城市的崛起：1905-1937年”（99次）、“满铁附属地与近代东北城市空间及社会结构的演变”（90次）、“港口、铁路与近代青岛城市变动：1898-1937”（55次）、“铁路与华北内陆新兴市镇的发展（1905-1937）”（55次）、“蒋介石、张学良与中东路事件之交涉”（43次）。不难看出，“铁路与石家庄城市的崛起：1905-1937年”“蒋介石、张学良与中东路事件之交涉”两篇论文在下载量和引用率上均位居前列，是中国铁路史研究领域具有重要影响力的文献。其中，“蒋介石、张学良与中东路事件之交涉”一文从“中东路事件”切入，论述了蒋介石、张学良以及苏联三方的政治博弈，是中国铁路史与中国革命史的有机结合，是传统中国铁路史研究革命史研究范式的典型文章。而“铁路与石家庄城市的崛起：1905-1937年”一文则研究了1905-1937年间正太、京汉铁路与石家庄城市崛起间的关系，具体展示了铁路运输业与石家庄城市的交通运输业、工商业、城市人口增长和街市扩展等方面的关联作用，以及以铁路为代表的新式交通对近代华北城市群

体的分布特点、城市空间结构、等级规模所产生的重要影响。^[10]这是全面展现铁路与社会密切互动的典范，深入阐释了铁路与经济社会变迁的重要关系，拓展了中国铁路史的研究视域。

三、中国铁路史研究热点与趋势分析

对中国铁路史研究热点的分析主要依托以下三个维度：关键词频次与中介中心性用以识别核心热点；聚类分析能够廓清不同的研究主题簇；而关键词突现检测则有助于追溯研究前沿的动态变迁，从而预见未来趋势。三者共同构成了分析中国铁路史研究热点与趋势的完整框架。

1. 关键词频次和中介中心性分析

作为论文核心内容的浓缩，高频出现的关键词集中表征了某一研究方向在学术共同体中受关注的程度。因此，如果某些关键词在某领域反复出现，则说明这些关键词就是该领域研究的热点主题。图4展示了Cite Space软件绘制的中国铁路史研究关键词共现图谱，一共得到381个节点及其组成的390条连线。其中，关键词节点与字体大小代表关键词出现的频次；连线代表紧密程度。某个关键词出现的次数越多，则节点越大，也就说明它是该领域的研究热点。

为分析研究热点，根据已有数据实际情况，笔者以频次≥10为阈值，筛选出高频关键词并计算了中介中心性，最终结果见表3。“铁路、中东铁路、保路运动、胶济铁路、粤汉铁路、晚清、滇越铁路、近代、清末、东北、华北”等是中国铁路史研究的高频关键词，“铁路、中东铁路、近代”等词中介中心性较高，在衔接相关主题时，发挥作用较大。此外，“铁路”“中东铁路”“胶济铁路”等具体铁路线是中国铁路史研究的重要载体，“晚清”“近代”表明了现有中国铁路史研究的时代背景，“东北”“华北”则体现了中国铁路史研究的主要地理范围。

表3 中国铁路史研究高频关键词及其中心性

关键词	频次	中介中心性
铁路	78	0.45
中东铁路	20	0.11
保路运动	17	0.07
胶济铁路	15	0.02
粤汉铁路	14	0.04
晚清	12	0.04
滇越铁路	12	0.04
近代	11	0.12
清末	11	0.03
东北	10	0.08
华北	10	0.01

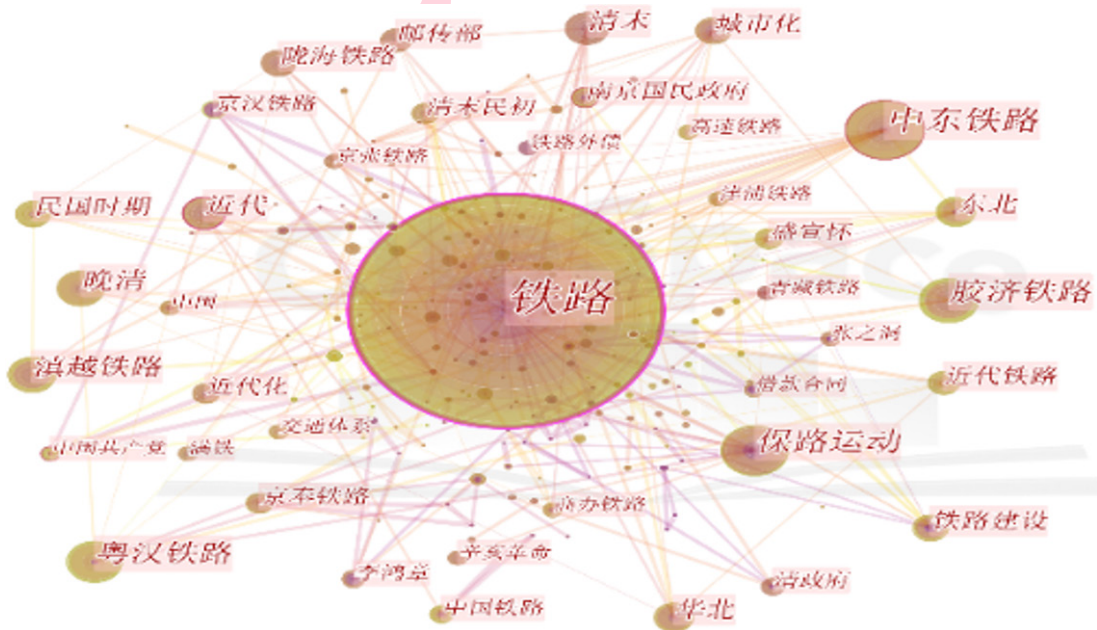


图4 中国铁路史研究关键词共现图谱

一般认为,当关键词的中介中心性大于0.1时,标志着该关键词具有高热度的特征。普遍说来,关键词的频次与其中介中心性成正相关。但也有特例,如表3中“保路运动”出现的频次明显高于“近代”,但它的中介中心性却低于“近代”,甚至没有达到0.1的标准。同样,“近代”和“清末”频次相同,但是中介中心性却又相差甚远。因此,想要获取更具说服力的研究热点需要对图谱数据进行综合考量,才能得出科学的结论。

2. 关键词聚类分析

共词聚类分析法以能概括文章内容的词汇作为分析对象,通过一系列的统计手段,将具有一定语义联系的词汇聚集起来形成类团,用以表达学科研究结构与研究热点。^[11]运用CiteSpace软件的聚类分析功能,可以为综合分析中国铁路史的研究热点提供另一维度的支撑。本文采用LLR对数似然率算法进行聚类标签提取,选取关键词为提取对象,生成了中国铁路史研究关键词聚类图谱,如图5所示。该图谱聚类模块(Modularity) $Q=0.7966$,平均轮廓值(Mean Silhouette) $S=0.9313$,两者均大于校验标准(Modularity $Q>0.3$ 、Mean Silhouette

$S>0.5$),故聚类效果理想,结果有效,可以采用。中国铁路史研究关键词聚类图谱共计生成了#0铁路、#1清末、#2保路运动、#3中东铁路、#4滇越铁路、#5清政府、#6京汉铁路工人、#7商办、#8近代、#9京张铁路等10个最大聚类。

以中国铁路史研究关键词聚类图谱为参照,结合大量文献阅读,综合文献被下载被引情况、核心作者群发文情况等数据,本文将中国铁路史研究的学术热点归结为以保路运动为代表的铁路利权史研究、重要人物与铁路关系史研究、近代铁路外债史研究以及铁路与社会经济变迁研究四个方面。

第一,以保路运动为代表的铁路利权史研究。此聚类含“辛亥革命”“公债”“川汉铁路”“利权”“干路国有政策”等主题词。近代中国的铁路产权问题根源于铁路的融资途径和渠道,有其独特的复杂性面相,贯穿于整个线路过程,产权牵涉国权、官权和商权,国权还较多地与国家主权相联系,产权主体的分裂、变化意味着权利和权益的纠缠和争夺,严重影响着近代铁路的建设进展、经营效益和对外交涉。^[12]四川保路运动是辛亥革命的导火索,是近代史研究中都必须重点研究的重要历史事件,以保路

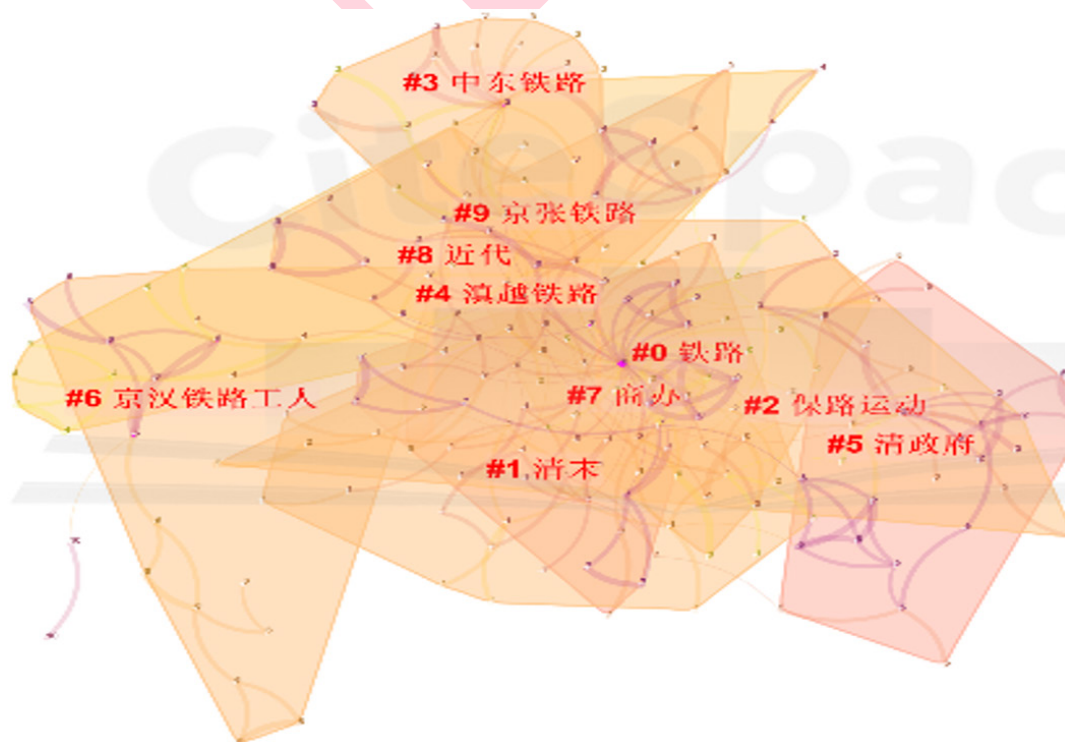


图5 中国铁路史研究关键词聚类图谱

运动为典型的各铁路利权史研究自然成为了中国铁路史研究热点之一。鲜于浩、隗瀛涛两位教授是研究保路运动的杰出学者,在保路运动各方面进行了先驱性的探索,亦充分涉及到其利权问题。不过两位先生的研究刊出时间多在本文研究范围之前。此后的研究主要分为两种:一种是保路运动利权再审视研究。以租股章程作为切入视角,有学者认为对租股章程的理解也不能局限于条文层面,章程在实际执行中的变通及其影响也值得关注。^[13]而以政府治理能力的视角审视,保路运动作为晚清政府面临的重大社会危机,研究清廷在处理路事过程的哪些关键问题上出了差错,从而导致事件向最严重的方向发展,其间的历史启示亦可发人深思。^[14]还有学者从现代化的角度重新审视保路运动,通过分析“从近代中国基本国情看,是谁阻碍了中国的早期现代化?”“‘四国银行借款合同’是对中国有利的平等协定吗?”“保路运动是‘经济排外主义+地方主义+立宪派’吗?”三大问题,得出了以保路运动为先导的辛亥革命促进了中国早期现代化进程的结论。^[15]另一种则是其他近代铁路利权史研究,包含了中日、中俄、中德等国与国之间对中国路权的争夺,以及晚清皇室与重要官员、央地之间、官商之间的多方博弈。

第二,重要人物与铁路关系史研究。此聚类由“铁路”以及各类人名、铁路线路名称为主题词。马克思认为,人的本质是一切社会关系的总和。因此,社会中的每一个人都有其特定的经济关系、政治关系、社会关系等,将重要人物放到其所处的历史环境中去考察,才能实事求是、全面客观地看待重要人物在中国铁路史发展中的重要作用。一是晚清时期重要人物与铁路研究。十八世纪六七十年代,清廷围绕“中国是否应该修铁路”进行了一场大讨论,李鸿章、左宗棠、刘铭传等极少数官员的思想认识发展变化轨迹足以窥探其对铁路利弊认知;而张之洞则是在洋务运动后期思想观念发生改变,成为近代铁路的积极倡导者和力行者。^[16]另外,此时期还有各条线路以及地区铁路发展中的人物史研究,如黄景棠与广东铁路、

张振勋与芦汉铁路等。二是国民政府时期重要人物与铁路研究,这一时期的研究多见关于孙中山父子与铁路的研究。孙中山在《建国方略》中完整的表述了他对建设水陆连接的大交通的构想,提出要在十年内修筑二十万公里铁路,组成中央、东南、东北、西北和高原五大铁路系统。^[17]他所提出的铁路建设与发展的规划,是一笔丰硕的思想财富,理应成为中国铁路史研究的重要内容。三是新中国成立以后的重要人物与铁路研究。党带领全国各族人民在铁路发展事业上取得了举世瞩目的成就,党和国家领导人发挥着不容忽视的作用,新中国成立以后的研究就汇集于此。田永秀教授认为,陈云对中国铁路事业的发展作出了重要贡献;新中国成立前,他曾对东北铁路的接管和修建提出许多宝贵建议,并在新中国成立后,为新中国铁路工作作出重要谋划和指导。^[18]此外,关于周恩来在援建坦赞铁路过程中以及邓小平在铁路整顿时期发挥的作用等也有大量研究。

第三,近代铁路外债史研究。此聚类囊括了“近代”“外债”“借款合同”“借债筑路”等主题词。近代中国要发展铁路面临的最大困难就是缺乏资金,是否要引进外资和如何引进外资是清廷乃至国民政府都需要面临的问题。铁路作为列强对华资本输出的重要领域,铁路外债是外资输入的主要形式,它与近代中国政治、外交、社会、经济各方面均有密切关系。^[19]值得一提的是,维新派代表人物梁启超早就以近代经济学理论,对维护主权和利用外资修建铁路的辩证关系进行了深入分析。他认为要发展铁路,必须重视和借助外资的力量,但外资的介入,却又带有强烈的侵略性。

因此,中国需要尽可能在获得外资好处的同时,最大限度地减少其危害性,平衡好维护主权与引进外资之间的微妙关系。^[20]“高产作者”马陵合教授是这一研究视角的代表学者之一,他以经济民族主义理论为基础,认为作为一个视点,近代铁路外债观所包含的问题,至少可以从近代经济思想的滞后和对民族独立的曲线追求两个方面找寻原因。且提出了两大悖论:一是超经济性与经济利权并存,二是排拒

与依赖依违其间。^[21]

第四,铁路与社会经济变迁研究。此聚类涵盖“社会变迁”“城市格局”“沿线区域经济”等主题词。近年来,以交通社会史视角研究中国铁路史受到了学者们的广泛关注,逐渐成为了中国铁路史的研究主流。近代以来,铁路交通敲开清政府封闭的大门,加速了中国向近代文明发展的进程。

例如,滇越铁路的通车,才使云南有了对外洋的直接出口贸易,并直接使其日益繁荣起来,“所谓滇越铁路又通车,(云南)外贸尤为繁茂”。^[22]同样郑州的棉业则是由于平汉、陇海两路的修建得以发展。铁路不仅对经济发展的促进作用明显,对沿线社会的“改造”,是又一鲜明特点。横贯近代与现代,平绥铁路开通后便利的交通条件和良好的发展前景吸引商人在广大铁路辐射范围内频繁流动,成为推动各地社会经济发展的举足轻重的力量。^[23]而青藏铁路也呈现出同样的特点,青藏铁路的修建与通车直接影响着藏区农牧民思想,包括人的个性认识发生本质的变化,“宿命论”心态环境的潜在性与稳定性被逐步打破;封建等级观念在逐步消除,民主意识已开始为公众所接受;开放意识有所增强,正在努力适应现代化社会的要求;商品经济观念已初步形成,竞争观念有所增强等。^[24]

社会史视角的宗旨在于以铁路史观照近代中国社会的变迁,学术的立意是以中观或微观的历史印证宏观的历史,其基本的方法是将铁路作为一个社会系统,可称为铁路社会,而外

部世界作为一个大的社会系统,在两者之间有一个流动的小的车厢社会系统。^[7]铁路社会的变化或所体现出的问题往往是整个社会变迁的缩影,与前述铁路与大的社会环境的动态互动研究不同,铁路自身的变化也能明显地体现整个社会的变迁。譬如,铁路列车的颜色由“绿色长龙”到亮丽的红色、清新的蓝色,再到粉妆玉砌的白色,这简单的颜色变换,却是中国铁路由慢到快、由弱到强的生动体现。^[25]

3. 关键词突现性检测分析

关键词突现是指其在某时间段内出现频次的骤然变化,此为追踪研究热点演变的重要线索。基于此,本文利用CiteSpace的“Burstness”功能,生成了中国铁路史研究的关键词突现图谱,如图6所示。由图可知,“清末”“邮传部”“近代”“陇海铁路”“滇越铁路”“粤汉铁路”“民国时期”等7个词具有突现性。

在中国铁路史研究的第一阶段突现关键词出现较晚,开始出现的时间在2006年,但持续时间相对较长。表明这一时期中国铁路史研究的热点经历了从分散到集中的过程,此阶段的发文趋势与中国铁路的实际发展不谋而合。1975年邓小平指出,“当前的薄弱环节是铁路”,^[26]故在改革开放以后,国家采取了“挖潜扩能”的政策导向,但仍然不能解决日益增长的铁路运量需求。20世纪90年代开始,国家再次安排了大量铁路新线建设。而令人惊讶地是,与新增铁路一样,CNKI数据库里中国铁路史研究的第一篇CSSCI期刊便刊于20世纪90年代,并在此后逐年上升。而“清末”作为关键词突现,

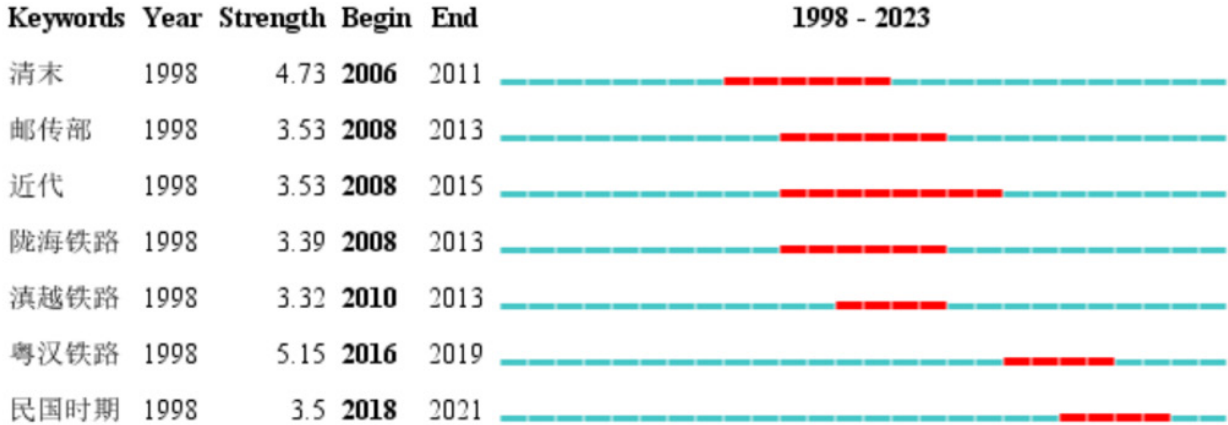


图6 中国铁路史研究关键词突现图谱

则说明此阶段中国铁路史研究学者逐渐从分散的各个领域汇集到清朝末年这一时期的有关铁路史研究,导致研究成果的攀升。

在中国铁路史研究的第二阶段出现了“邮传部”“近代”“陇海铁路”“滇越铁路”“粤汉铁路”五个突现关键词,这一时期出现的突现关键词最多,占全部突现关键词的71.4%,表明中国铁路史的研究理论体系进一步深化且研究的热度有所上升。在这些突现词中,“近代”的出现,说明中国铁路史的研究时间热点范围由清朝末年扩展到了整个近代。此外,这一阶段有三个突现关键词均是具体的铁路名称,表明此阶段中国铁路史研究热点已经聚焦于从具体线路的各个视角切入研究。而“邮传部”的出现同样说明,在上一阶段的“清末”研究中,分化出了更为具体的研究主体。这些都与此阶段铁路相关史料大量出版有着莫大的关联,为中国铁路史研究的学者们深入细致地探讨某一具体问题提供了资料来源。

在中国铁路史研究的第三阶段“民国时期”是仅有的突现关键词。这一时期中国铁路史的研究热点范围又从“近代”当中分化出“民国时期”。图1中2018–2021年中国铁路史发文量相对保持了高发文水平,而这一阶段的研究成果多聚焦于国民政府时期。结合具体文献分析,前一阶段的三条具体铁路的相关研究,在此阶段也多与民国时期相关。而后再无突现关键词出现,表明该领域研究热点再次分散,研究热度逐渐降低,而其论文刊发数量也随之走低。

总体来说,中国铁路史的研究热点经历了三个阶段。虽然每个阶段的热点有所不同,但是历史学者们理所当然对时间极为敏感,因而出现了清末–近代–民国时期的转向。不过现有中国铁路史研究存在一个明显的特点,那就是关注领域分散,从而导致研究热点不显著。

四、中国铁路史研究的拓展与展望

综上所述,中国铁路史研究热点不显著,出现的7个热点词中突现强度最大的仅5.15,热点数量少,突现强度低,说明中国铁路史研

究还有大量的可研究领域。笔者认为,加强中国铁路史研究需要做好以下三个方面:

第一,充分挖掘学术热点,加强中国铁路史的重大理论与现实问题研究。中国铁路史是一部不断发展和丰富的历史,进入新时代以来,为进一步加强铁路以及交通领域建设,党中央提出了“一带一路”“交通强国”等新战略以及“民族复兴”“中国式现代化”等新命题。这些新战略新命题为中国铁路史研究提供了许多新视角新场域,需要历史学者们进行深入挖掘。交通运输是维护国家统一和稳定,经济社会繁荣的基石,是实现中华民族伟大复兴的经济基础和先行领域。^[27]具体而言,铁路发展史为“交通强国”战略提供了哪些经验?铁路在民族复兴进程中起到了哪些作用?铁路现代化与中国式现代化有何关系?这些都是值得研究的重要问题。从多维度重新审视中国铁路史研究领域,增强综合性、系统性和整体性,也是进一步挖掘热点的重要途径。有学者从内与外、古与今、中与西三个向度探讨了中国铁路史的研究的可能拓展。^[28]此外,还应从历史反思、理论审视、实践形态、逻辑演绎等维度深入挖掘铁路促进新战略,回应新命题的历史经验、理论成果、实践路径和发展逻辑。

第二,拓展研究时域与视域,以丰富中国铁路史研究。如前文所析,现有中国铁路史研究时域多集中于近代,对新中国铁路史的研究缺口较大。仅就时间而言,近代至新中国成立与新中国成立之后的时间相差35年之多,近代时间跨度更大、各类关系更为复杂,成为研究主要领域实为正常。但就铁路发展而言,新中国成立初期仅有2.18万公里,仅占现运营里程1/7左右,而且技术水准低,运行速度慢,管理水平也不高。1949年以后的70多年,中国共产党带领全国各族人民在铁路领域取得了从落后到领先的巨大成就,可谓是中国铁路史中最为精彩的部分,理应得到更多地重视和更充分地挖掘。收集整理1949年以后中国铁路发展历史资料,研究中国从没有铁路到铁路大国再到铁路强国的发展历程、成就,分析中国铁路建设模式的内在逻辑,以及铁路的社会影响,

总结历史规律和经验教训,^[9]这理应成为提升中国铁路史研究的纵通性以贯通中国铁路史研究的着力点。在此方面,西南交通大学结合自身特点,组建了由原铁道部副部长蔡庆华领衔,包括铁路行业唯一的两院院士沈志云,铁路史研究专家鲜于浩、张雪永、田永秀等学者的共和国铁路史研究团队,并在短短数年出现了一批研究成果。^[4]但新中国铁路史领域仍然还有很多问题值得研究,是今后中国铁路史研究的重点时域。就研究视域而言,现有研究也存在一定局限,对铁路技术史、铁路思想史、铁路自身的发展史等方面的研究还不够。

例如,对铁路自身的发展史是现今学者忽视的角度,铁路在建成以后自身如何改进完善以进一步助力经济社会发展、新中国成立前后铁路发展样态对比体现了什么问题等等都值得研究。而且关于铁路技术史研究,技术工程人员撰写了许多技术专门史,但是从历史研究的角度去分析铁路技术的发展与革新应该是中国铁路史研究者的重点之一。

第三,加强交流合作,开展交叉学科研究。研究者独立研究、采用单一学科的研究范式似乎一直是中国铁路史研究领域乃至学界的主流。但是这样的研究现状极其不利于推进中国铁路史研究进一步发展,还会局限中国铁路史研究的学术影响力。中国铁路史不单单是筑路史、铁路专门技术史、铁路管理制度史等,它是一部综合的历史。故而加强中国铁路史研究需要将马克思主义理论、政治学、教育学、传播学、人类学、社会学、经济学等甚至工科理论整合起来,开展中国铁路史交叉学科研究。一方面需要研究者本身具有跨学科的思维方式,具备多学科研究的能力,例如,除像本文利用计量软件分析已有成果以寻求学术热点和发力方向外,还可利用质性软件分析铁路相关数据进而厘清铁路与经济社会发展的关系等;另一方面需要打造多学科研究团队,加强团队内部和团队间交流合作,不失为更有成效的方向。

[参考文献]

[1] 马克思恩格斯全集(第3卷)[M].北京:人民出版社,

1960,344.

- [2] 田永秀、曲成举.从“贻害无穷”到“民命国脉”——近代中国人铁路认知历程分析[J].西南交通大学学报(社会科学版),2018,19(1):1-7.
- [3] 江沛.中国近代铁路史研究综述及展望:1979-2009[A],徐秀丽:过去的经验与未来的可能走向——中国近代史研究三十年(1979-2009)[C],北京:社会科学文献出版社,2009,505-526.
- [4] 崔罡、崔啸晨.中国铁路史研究综述及展望[J].西南交通大学学报(社会科学版),2016,17(5):8-21.
- [5] 苏全有.近十年来我国近代铁路史研究综述[J].苏州科技学院学报(社会科学版),2005,(2):110-114;127.
- [6] 钟远明.改革开放以来近代广东铁路史研究综述[J].广东第二师范学院学报,2012,32(6):104-108.
- [7] 刘睿宸、贾凡.1949年以来个碧石铁路史研究综述[J].红河学院学报,2022,20(2):40-45.
- [8] 新华社.聚焦京津城际铁路六大亮点:高速、高效、高科技[EB/OL].https://www.gov.cn/ztzl/content_1060615.htm.2008-7-31.
- [9] 田永秀.中国铁路史研究的若干思考[J].民国研究,2017,(2):202-208.
- [10] 江沛、熊亚平.铁路与石家庄城市的崛起:1905-1937年[J].近代史研究,2005,(3):170-197.
- [11] 钟伟金.共词分析法应用的规范化研究——主题词和关键词的聚类效果对比分析[J].图书情报工作,2011,55(6):114-118.
- [12] 朱从兵.中国铁路史研究方法漫谈[J].社会科学辑刊,2017,(4):111-115.
- [13] 高龙.川汉铁路租股征收问题新探[J].清史研究,2023,(1):138-149.
- [14] 陈廷湘.1911年清政府处理铁路国有事件的失误与失败——以四川为中心的保路运动历史再思[J].四川大学学报(哲学社会科学版),2007,(1):100-109.
- [15] 章玉钧.关于保路运动若干问题的辨正——与“重新认识保路运动”一文商榷[J].社会科学研究,2001,(6):122-125.
- [16] 吴剑杰.张之洞与近代中国铁路[J].武汉大学学报(哲学社会科学版),1999,(3):63-68.
- [17] 李文耀、刘振明.论孙中山的铁路发展观[J].江西社会科学,1998,(12):44-48.
- [18] 田永秀.“铁路通了事情就好办了”——陈云与新中国铁路事业的起步[J].党的文献,2021,(1):71-76.
- [19] 马陵合.近代中国经济民族主义的多质性——以铁路外债观为考察点[J].史学理论研究,2005,(2):34-

- 43; 159-160.
- [20] 朱圆满. 梁启超铁路外资观初探[J]. 广东社会科学, 2005, (1): 125-131.
- [21] 马陵合. 经济民族主义的悖论——关于近代中国对铁路外债认识历程的思考[J]. 天津社会科学, 2003, (3): 124-127; 144.
- [22] 顾继国、杨金江. 滇越铁路与云南近代进出口贸易[J]. 云南民族学院学报(哲学社会科学版), 2001, (5): 137-141.
- [23] 杨文生. 平绥铁路与商人的迁移及其社会影响[J]. 历史教学问题, 2006, (3): 72-75.
- [24] 马林、马学贤. 青藏铁路沿线藏区农牧民思想观念的变迁[J]. 中国藏学, 2005, (3): 107-119; 225-228.
- [25] 邱任. 从列车颜色变化看人民铁路的发展[J]. 求是, 1999, (16): 47-48.
- [26] 邓小平文选(第二卷)[M]. 北京: 人民出版社, 1994, 5.
- [27] 向爱兵、何世伟、宋瑞. 中国交通运输百年发展成就、演进逻辑与基本经验[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2023, 22(2): 63-72.
- [28] 张雪永、曲成举. 三重内涵和三个向度: 中国铁路史研究的可能拓展[J]. 西南交通大学学报(社会科学版), 2021, 22(1): 77-84.
- [责任编辑 王大明 柯遵科]