

中西医理论的根本差异及其兴衰史观

Essential Differences of Theories of Traditional Chinese and Western Medicine

李志超

(中国中医研究院,教授 北京 100700)

医学是一门研究人的生命过程、增进健康体魄的科学技术体系。

西方生物医学理论是建立在近代经典物理学基础之上,研究对象属组织解剖学视野所见之实体本体,其认识论基于牛顿机械还原论,研究方法自然侧重于线性分解剖析、重复性实验和数理统计。在这样一套科学哲理指导下产生的应用基础理论,必然形成以清除组织病灶、抑制体内致病菌毒为基本特征的对抗性临床医学技术。

20 世纪 30 年代后,磺胺药及抗菌素的发明使细菌性感染得到大幅度地控制,外科手术,从普外、胸外、脑外再到断肢再植、器官移植、试管婴儿培育乃至基因重组、克隆技术……无不闪烁着科学理性的光辉,不愧为 20 世纪造福人类的主流医学。

但是,人毕竟不仅仅是一部可拆可卸可安装可还原的机器,人至少应具备五种不同的属性:(1) 自然属性的人;(2) 社会属性的人;(3) 精神心理属性的人;(4) 证候信息属性的人;(5) 组织结构(包括器官、细胞、分子)属性的人。单纯针对人的组织结构属性进行研究,实施防病治病之术,并不足以使生命最大限度地保持健康状态,这一见解已逐渐为现代人类所共识(参见联合国世界卫生组织公布的健康定义。1948 年的定义为:“健康不仅是免于疾病和衰弱,而且保持体格方面、精神方面和社会方面的完美心态。1990 年最新定义为:“一个人在躯体健康、心理健康、社会适应良好和道德健康四个方面皆健全”。

中国的医学理论,自《黄帝内经》问世,已有 2 500 年的历史,它的生命观是建立在中国古代哲学理论“气一元论”的基础之上的,中医从一开始就把人视为天、地、生大环境中的一个子系统,研究的本体是阴阳二气(阳气与阴血),继而引伸出气行经、血主络的经络系统与五脏六腑相生相克有机协同,构成了一套自治的整体医学理论——阴阳五行、经络藏象学说。它独尊天人相应、心身协同,融自然、生物、社会、心理、信息、证候为一体,强调局部与整体的

统一协调,应用四诊(望、闻、问、切)合参配合内视法进行人体气血信息的综合演绎,实施辨证论治,创建了一套以中草药、针砭、按摩、导引为主要手段的综合自然疗法。应该承认,正是这一中国的传统医学维系着中华民族上下 5 000 年的健康繁衍,华夏大地上才有了拥有数亿人口的泱泱大国。

同时,我们也应该清醒地认识到:正是由于中医重视人的无形的关系本体,而相对轻视了实体本体的研究,故而不可能再建立另一套分析、实验的研究方法。也正是由于中医一开始就视人为天人合一的复杂系统,很难将人作为简单、线性系统进行分解剖析,故而没有走西方对抗医学之路,去着力发展外科手术、合成药物治疗法。(西方对抗医学是指:西方现代医学的主体模式是把人视为一个孤立的封闭系统,且与其生存环境中的致病因子相抗衡,对外采取杀菌抑菌方法,对内用手术刀剥离清除病灶。简称为对抗医学)在近代医学的竞争中,中医长期处于受排挤、歧视和被改造的地位,忽视、无视中西医学理论上的差异便是 20 世纪以来中国医学百年衰落的根本原因。

但是,随着现代科学技术的迅猛发展,伴随人类社会物质、精神生活的提高和自然生态环境的恶化,人的疾病谱已发生了结构性变异,现代综合征、癌症、心身疾病、药源性疾患等的困扰正迫使人类痛感现代医学的局限性,强烈呼吁“回归自然”。2 500 年以来发展起来的中国生命医学和整体医学思想恰恰可以从理论到技术上补充现代生物医学的缺陷和不足,拯救现代医学危机。这一历史契机预示着 21 世纪中医复兴的曙光。

如前所述,由于中西医学在研究对象和认识方法上的迥异,故而中国生命医学与现代生物医学的结合,决不能仅视为一种技术上的简单叠加,更不是两种知识体系的强行兼并。近 50 年来我国“中西医结合”已走过的历史已证实了这一论断。真正中西医学理论层面上的结合不但有待于现代基础科

(下转第 64 页)

上一一直由涡桨飞机占主流的支线飞机市场,终于被喷气飞机占了上风,1999年喷气支线飞机的订货几乎增加了50%,而涡桨支线飞机的交付量却下降了30%。支线航空公司不再钟情于涡桨飞机。目前固守涡桨飞机阵地的制造商只有法/意合资的ATR公司一家了。产销两旺的喷气支线飞机市场已形成由加拿大庞巴迪公司、美/德合资的费耳柴尔德公司和异军突起的巴西航空工业公司三分天下的格局。现代喷气支线飞机正在取代骨干航空公司一些上座率不高的窄体干线飞机,还在长距离、低密度航线上开辟新航线或增加航班频率,目前在支线飞机所经营的航线中,有40%是新开辟的。

面对支线航空运输的红火,波音和空客公司分别推出了100座级的波音717和A318,波音还打算把717再缩小为70座级的,两家公司还各自推出了全新的公务机。

针对“两霸”的挑战,一些传统的支线喷气飞机制造商反其道而行之,把支线飞机越做越大,突破了最多70座的传统限制,正在推出100座级支线飞机。如加拿大庞巴迪公司准备推出108-115座BRJ-X,巴西航空工业公司宣布研制100座的ERJ-170/190,美国费耳柴尔德也推出了928JET/1128JET 100座支线客机。干线和支线飞机制造商交会于100座级飞机市场,成为21世纪民机市场竞争中一道全新的风景线。

我国的国土面积与美国大体相等,但人口却是美国的5倍。美国现有各种民用客机近10 000架,大小民用机场10 000个,而我国只有不到500架民用飞机和300个民用机场。因而,我国民用飞机工业应当是大有可为的。事实上,中国航空工业也有过极好的契机。80年代中期,我国决定以喷气支线民航机起步,曾与德国MBB公司合作开发一种支线喷气客机MPC-75,如果这个计划能坚持下来,那么,中国的民机工业正好赶上支线飞机喷气化的浪潮。但在“八五”计划中,中国航空工业总公司改行“三步走”的航空工业“腾飞”计划,与原美国麦道公司合作在上海总装MD-80/90飞机,以及与空客公司准备发起名为AE100的100座干线飞机计划,由于对计划前景、自身实力和合作对象均考虑不周,两项计划先后流产。其根本原因是我国航空工业的机制问题没有得到很好解决,人治因素太大,致使决策漏洞百出;且不定因素太多,计划太脆弱。

21世纪给中国民机工业又带来了一次极好的机遇,特别是当前中央的西部大开发战略,将给中国支线航空运输的发展带来很大的空间。目前,虽然我国新研制的“新舟”-60涡桨支线客机对当前西部开发战略有着很好的实用意义。但是,根据世界支线飞机市场的动向和态势,涡桨支线客机将很难在国际市场具有竞争力。所以,要使中国民机工业走出国门,还需要制定一个更具远见卓识的计划。

(上接第14页)

学前沿的发展,更有赖于对科学哲学的再认识,即认识到人类科学体系发展的多元性结构,承认它至少有东西方的两个源、两个流,摒弃以西方现代分析科学的认识论方法论作为评估科学发展取向的唯一标准。只有在这个大认知前提下,东西方科学

封面图 空中客车公司正在启动超大A3XX客机计划,它可载运550~650名乘客,航程可达15 000公里,预计2005年可投入使用

封二图1 走进A3XX的客舱,好像进入了豪华宾馆

封二图2 空中客车公司通过近30年的努力,发展了一系列机型,以其新一代客机的形象挑战一直独领世界客机市场风骚的美国波音公司。图为在1999年巴黎航展上空客的“全家福”飞行表演,从里向外为:A320, A321, A310, A300-600, A330-200, A340-300和“大白鲨”超大型运输机

封二图3 将于2002年投入使用的空客公司的A318(图3a)和已经投入市场的波音公司的波音717(图3b)都是100座级的最新客机,波音公司还正在考虑将波音717进一步缩短为70座级,要和支线飞机公司争夺市场

封三图1 21世纪的支线客机市场将以喷气支线客机为主,并已形成加拿大庞巴迪公司(1a)、美国费耳柴尔德公司(1b)和巴西航空工业公司(1c)三分天下之势。现代喷气支线客机以速度快、航程远、乘坐舒适和运营灵活而越来越受到欢迎,甚至对干线飞机市场形成威胁

封三图2 法国和意大利合资的ATR(雅泰)公司是目前唯一还在全力开发涡桨支线客机的支线飞机制造商,涡桨支线客机以其油耗小、低噪声和价格相对便宜还有一定的市场

封三图3 由我国西安飞机公司研制和生产的最新涡桨支线客机——“新舟”-60,前不久在北京进行了汇报飞行表演。该机将对我国的西部开发起到一定的作用,现在已收到20架的定货

封三图4 1999年11月9日,由我国生产的首架MD90-30在上海获得美国FAA单机适航证,标志着我国已具备生产100座级大型飞机的能力

封底图1 波音777是世界上第一种“无图纸”客机,它全部用计算机设计、制造和装配,代表了当前民机工业的最高水平

封底图2 一种外形像“飞翼”的巨型客机方案已经被列入飞机制造商的发展计划,它将宣告几十年没有改变的直机翼加直机身加外吊发动机的传统客机布局时代的结束。这种“飞翼”的巨型客机可一次载运800~1000名乘客,相比常规布局的客机,直接使用成本可减少15%以上。波音公司和NASA在明年将进行缩比模型的飞行试验

封底图3 美国和欧洲航空界一直没有停止对新一代超音速民航机的研制,并声称:从满足飞机性能要求方面看,技术上已经完全能够解决,现在的挑战是如何满足21世纪的环保要求和严格的噪声限制规定。乘坐这种客机从北京到纽约只需5~6个小时 (责任编辑 刘永培)

文化才有可能在相互理解、相互尊重的基础上构筑起互相结合的“融通走廊”,建立公平、兼容的科学评价体系,才有可能熔东西方医学为一炉,在新千年中,创建人类统一的新医学。

(责任编辑 蔡德诚)