

2021年7月18日，由中国国家文物局主办，海上丝绸之路保护和联合申报世界文化遗产城市联盟、中国文化遗产研究院联合承办，中国古迹遗址保护协会协办的“海上丝绸之路遗产的保护与研究”主题边会，在位于福建省福州市的第44届世界遗产大会会场举行。

世界遗产中心亚太部主任景峰、国际古

迹遗址理事会主席特蕾莎·帕特里西奥、中国国家文物局副局长宋新潮出席会议并致辞。英国伦敦大学学院教授 Tim Williams、中国广州市文化广电旅游局总工程师刘晓明、澳大利亚西澳大利亚大学教授 Tim Winter 分别作了主旨发言。李和铨（韩国）、木村淳（日本）、Nia Naelul Hasanah Ridwan（印度尼西亚）、Shikha Jain（印度）等国际专家就海上丝绸之路保护、“海丝遗产”价值等重要议题进行了对话。

链接

“海丝”包含的遗产类别极为丰富

尽管会议发言嘉宾数量有限，但这场边会仍是近年来国际遗产领域召开的规格最高、学术氛围最浓厚、交流探讨最为深入的一次关于海上丝绸之路遗产（“海丝遗产”）的交流。原计划90分钟的议程，由于嘉宾发言踊跃，最终延长至2个小时。

自2017年在伦敦召开海上丝绸之路国际专家研讨会以来，“海丝遗产”的定义、价值、类别、申遗与国际合作等议题，一直激发国际学界的广泛关注。本次参会的国内外专家，此前已经进行过多次交流，此次既可是国际“海丝遗产”研究领域在世界遗产大会这一平台上的集中成果分享，更可以视为一个崭新的开始。

本次会议明确表述了“海丝遗产”的3个特点，包括时空界定的包容性、遗产类型的多样性以及申遗路线的开放性。

与会学者表达了一个共同的认知，海上丝绸之路的时空范围乃至命名方式，在不同的国家、地区和文化视野中都有所差异。比如日本就有“海上陶瓷之路”的说法，印度尼西亚和印度的学者也分别提到了各自国家正在推进的“香料之路”和“季风计划”等项目。但“海上丝绸之路”则仍是当下国际遗产领域的最大共识。相对其他地区较强的命名方式，海上丝绸之路涵盖了从东亚到地中海沿线的所有重要文明板块，勾连起了东南亚、南亚等关键节点。从时间范畴上看，海上丝绸之路肇始于公元前1世纪，通过不断发展和调整，其物质遗存和精神价值一直延续至今。因此，“海上丝绸之路”具有极大的时空包容性，同时也为这一概念的解读提供了相对灵活的空间，有助于构建丰富多彩的价值阐释体系。

学者们也兴奋地发现：海上丝绸之路沿线的遗产类别，可能是现有文化线路类遗产中最为丰富的。在海上丝绸之路申遗过程中，由英国伦敦大学学院教授 Tim Williams 主持的主题研究报告曾提出三大类型说——生产设施遗存、基础设施遗存、产物类遗存；而他则在本次会议上提出，海上丝绸之路遗存还包括大量的沉船和海底水下遗存。日本学者木村淳是沉船考古资深专家，他提出日本沿海大量的水下遗迹可以勾勒出海上丝绸之路的地区面貌。印度尼西亚学者 Nia Naelul Hasanah Ridwan 也专门谈及印尼沿海近年来发现与中国有关的水下遗迹。印度世界遗产专家 Shikha Jain 还将“海丝遗产”概念扩展到了自然维度，认为沿海独特的植被也都应被纳入到海洋遗产的范畴。



这是位于马来西亚马六甲城的圣保罗教堂遗址。它因传教士圣方济各·沙勿略到此传教而成为海上丝绸之路的交流见证。如今教堂前还立有沙勿略的雕像。 燕海鸣摄

沿线国家最早于2025年申遗

当然，如此多元的遗产类别，也让未来“海丝遗产”的保护和管理面临更多挑战。

“海丝”申遗对国际遗产界来说，是富有极大吸引力和开放性的议题。包括本次会议在内，近年来数次国际“海丝”学术研讨活动中，活跃的“海丝”专家都不约而同地提出了建设性的方案。来自韩国为代表的“海丝”沿线国家专家纷纷呼吁组建联合研究和申遗的工作组。专家们还具体探讨了申报的具体路径——跨国申遗或具有完整海丝遗存体系的国家单独申遗，二者都有成功的可能性。来自印度尼西亚的专家则表达了印尼将在2025年前后尝试申遗的愿望。

在边会致辞时，特蕾莎·帕特里西奥也明确表达了国际古迹遗址理事会愿积极推动“海丝”申遗。

好事多磨 此次边会筹备了5年

此次会议主办方不断提及的一个事实是：这是一场筹备了5年的会议。早在2016年，在土耳其伊斯坦布尔举行的第40届世界遗产大会已经将中国代表团筹备的海上丝绸之路边会列入日程并计划在左江花山岩画申遗之后举行。但就在会议计划召开的前一天，土耳其当地突发未遂政变事件。大会被迫取消了大部分议题，其中就包括这场边会。

尽管如此，中国对推动“海丝遗产”保护的积极行动，仍获得了国际遗产界的关注。2017年，联合国教科文组织在伦敦举办了海上丝绸之路国际学术研讨会，这是“海丝”申遗的一个标志性事件。在中国国内，“海丝遗产”研究保护的脚步也从未停滞。以广州为牵头城市，海丝保护和联合申遗城市联盟于2017年成立，至今已发展至26个城市的联盟体系规模，共同推动形成了“海丝遗产”的保护、研究、管理、传播、交流合作等多领域全链条的工作机制。

同样从2017年开始，中国参加世界遗产大会的代表团，除了自己的申遗项目之外，不断扩大在会议期间的参与程度和影响力，通过举办若干边会积累了丰富的交流经验，不断提升借助世界遗产大会全方位讲好中国故事的水平。这一系列行动过程，也为此次“海上丝绸之路遗产的保护与研究”边会的召开奠定了基础。

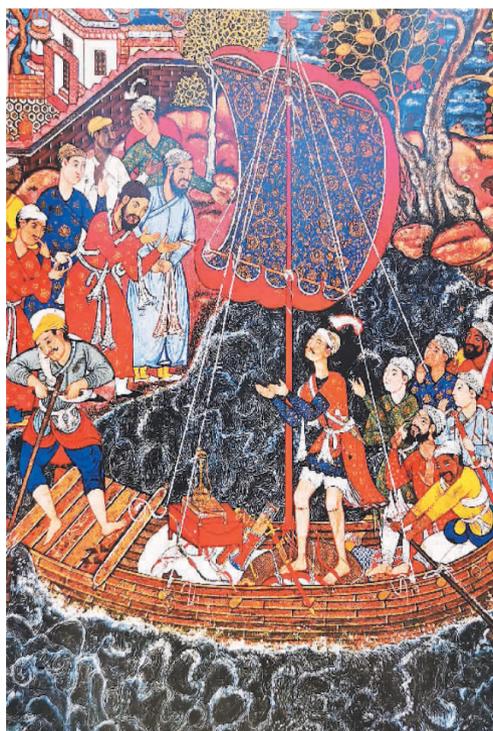
但是好事多磨。原定于2020年召开的遗产大会再次推迟，直到2021年终于得以召开。但人们也欣喜地看到，正因为有了这5年来的积累，此次边会内容极为丰富，“干货”满满。不论是来自中国专家的工作展示，还是外国学者的理论思考与实践分享，都增强了人们对“海丝遗产”的认知和申遗信心。正如中国文化遗

7月18日举办的“海上丝绸之路遗产的保护与研究”主题边会，采取线上和线下同步举办的方式，引起了社会各界的广泛关注。图为在大会会议现场，许多与会专家在会场外被记者团团围住，场面热烈。 本报记者 齐欣摄

在第44届世界遗产大会上，各国专家研讨——

“海丝”遗存何时申遗？

燕海鸣



这幅绘制于1558年的图画，描述了海上丝绸之路沿线贸易往来、友好交流的场景。

延伸阅读

“海丝”申遗

海上丝绸之路是一个大众熟悉又陌生的概念，它既脱胎于历史，更具有浓厚的现实色彩。在文化遗产领域，普遍将海上丝绸之路视为古代人们主要借助季风与洋流等自然条件，利用传统航海技术开展东西方交流的海路网络，也是东西方不同文明板块之间经济、文化、科技相互传输的

纽带。分布于其沿线丰富多彩的物质遗存，则是支撑其历史和文化价值的载体。

上世纪90年代以来，为促进不同文明之间的交流对话和平共存，联合国教科文组织推动了丝绸之路遗产调研与申遗项目，并在2014年成功将中国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦联合申报的“丝绸之路：长安—天山廊道的路网”列入《世界遗产名录》。“海丝”申遗即以同样的方式，推动将遍布“海丝”沿线的物质遗存列入名录，以期更好地保护和传承丝路遗产。

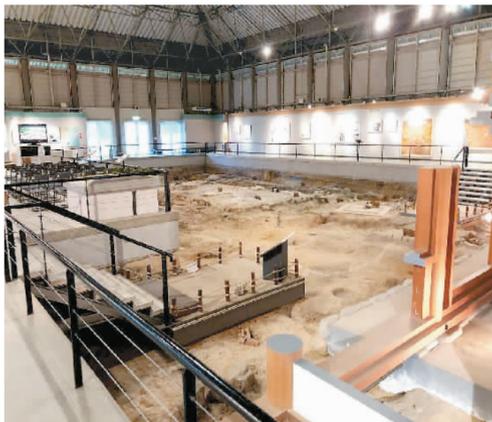
产研究院院长柴晓明说：“5年后会议终得召开，国内外关心‘海丝’的人都感到欣慰，也感到这5年的漫长等待是值得的。”

专家都不约而同提到了“合作”

关于下一步申遗计划，参加边会的嘉宾都不约而同提到了国际合作。世界遗产中心亚太部主任景峰回顾了海上丝绸之路申遗过程中国际合作的重要角色；国际古迹遗址理事会主席特蕾莎·帕特里西奥表示国际古迹遗址理事会愿意为“海丝”主题研究提供技术支持和能力建设方面的帮助。

近年来，中国不断推动“海丝遗产”保护和申遗工作，对国内沿海省市中相关遗存进行全面调查，提出了中国“海丝遗产”的整体价值体系和区域性价值特征并开展了扎实的保护管理工作。2017年以来，海上丝绸之路中国史迹申遗进入全新阶段，在国家文物局统筹指导下，以广州为牵头城市的海丝保护和联合申遗城市联盟积极践行“一带一路”倡议，携手稳步推进各项工作，并初步搭建了和国外海丝城市及学者的互动机制。中国国家文物局副局长宋新潮在边会上指出，中国将继续加强与联合国教科文组织等国际组织、各沿线国家的国际协商与合作，探讨跨国联合申遗策略。

（作者系中国文化遗产研究院中国世界文化遗产中心副主任 本次边会主要组织者）



位于日本福岡的“鴻福館”是奈良和平安时期用于外交的迎宾馆，见证了海上丝绸之路上东亚国家之间交流的历史。 燕海鸣摄

看·世界遗产

“海上丝绸之路遗产的保护与研究”主题边会，围绕“海丝遗产”学术概念，谈论了海丝文化遗产保护研究的实践问题，就海上丝绸之路的概念、价值、遗产类型、保护管理、申遗路径等进行了探讨。

Tim Williams：“没有一条线是单一的”



世界遗产体系下丝绸之路和海上丝绸之路概念之间有着直接关联，但“海丝”保护与申遗的路径和海上丝绸之路的“廊道”体系又有很大区别。海丝线路体系有一个特点：没有一条线是单一的。每条路线之间都有着彼此的互动，有很多区域、很多节点都互相交叠，两个节点之间的路线可以有多种选择。“海丝”不仅包括复杂的线路体系，也涉及到多样的社会背景、遗产构成、遗产与人的关系、历史影响的复杂性以及当与当代社会的紧密联

系。因此，我们应该拓展视野，从区域互动的角度，以港口为中心，重点开展人类学、宗教、航海技术方面的研究。

因为“海丝遗产”基本都和海洋有关系。所以这些遗产的本体是比较脆弱的。海岸的侵蚀、气候变化、地形地貌的变化等因素，对考古、保护和管理都带来了很大的挑战。要保护这些遗产，必须建立完善的保护管理和监测机制。

“海丝遗产”类型众多，要实现申遗，就需要进行高效组织协调，进行周密分工，开展良好的国际合作。这是一个庞大的项目，跨国合作面临诸多挑战，即使是中国、日本、韩国之间的遗产关联特征，目前也没有完全研究清晰。因此如果想真正了解“海丝”对沿岸各个国家都分别带来了什么样的影响，发挥了什么样的作用，还需要认真地思考给出严谨的回答。

刘晓明：构建文化遗产合作体系



中国海上丝绸之路是中华海洋文化最重要的见证，是海上丝绸之路所承载的活跃的航海实践、繁荣的货物贸易和广泛的人文交流在东亚板块内最典型的物化表现，见证了人类曾经依托海洋走向整体的文明历程。 2018年4月，在国家文物局

的指导下，由广州市、宁波市、南京市共同发起，24个中国城市共同签署了《海上丝绸之路保护和联合申报世界文化遗产城市联盟章程》，在海丝文化遗产保护、研究、申遗、传承等方面达成共识。2019年5月，澳门、长沙也加入到其中，联盟成员扩大到26个。

遴选、研究和保护海上丝绸之路遗产，不仅是中国的使命，也是沿线国家共同的事业。在联合国教科文组织“丝绸之路”遗产框架体系下，在国际古迹遗址理事会（ICOMOS）关于丝绸之路概念性文件和相关主题研究的基础上，中国与各国通力合作，在国际多边框架下开展联合工作，推动“海丝遗产”的保护，构建丰富多彩的世界文化遗产合作体系。

Tim Winter：海洋历史是联通和流通史

海洋历史是联通和流通史，是关于人员、文化、语言、食物和建筑的联通和流通，以及人们交通方式的联通。“海丝遗产”也是物品的联通和流通，包括瓷器、金属制品、船舶等。此外，它还是思想和概念的联通和流通。海洋遗产是海洋外交的平台。以遗产为基础的外交可以促成不同文化之间对话，而且能够促成文化之间的相互理解、和平相处，有重要的现实意义。

中国提出的“一带一路”倡议，是当下与历史的一次有益的结合，代表着历史的延续，是丝路精神的延续。“一带一路”倡议要在沿线国家加强基础设施的建设，以及在这个基础之上加强经贸、人文的往来。由此看来，今天的“一带一路”倡议，与古老的丝绸之路有很多交织和融合之处。

海洋的历史也是一部文化线路的历史，这些共同的线路是人



类共有的宝贵财产，分布在不同的地区，也连接了不同的地区，可以把全世界分为若干海洋文明地带，包括东亚、东南亚、南亚、西亚、地中海和东非海洋文明地带。而要研究清楚这些文明地带之间的交流互动史，以及相关的遗产价值，还亟待加强“海丝遗产”研究的能力建设。应该以高效率的科研机构为基础，汇聚专业知识，在海洋遗产保护、政策、博物馆学等方面进行深入研究。中国可在其中发挥巨大作用。

（专家发言照片拍摄于会议现场及线上屏幕）