

海上丝绸之路： 一个文化遗产概念的知识生产*

赵 云 燕海鸣

内容提要 本文回顾了“海上丝绸之路”概念在文化遗产维度的知识生产过程与特点。作为一个仍然处于定义过程中的文化遗产知识体系，海上丝绸之路受到历史研究领域丝绸之路概念体系的塑造，并与现实中世界遗产层面的实践操作以及由于地缘背景原因导致的认知差异互相影响。一个文化遗产概念的塑造不仅是一个学术过程，更是文化系统在知识领域构建话语权的过程。“海上丝绸之路”概念的界定，是国家文化遗产实践者在国际层面的价值观和世界观的表达。海上丝绸之路不应是一个“给定”的概念，其价值在于不断对它进行知识探求乃至对其进行定义和再定义的过程。

关键词 海上丝绸之路 文化遗产 知识生产

一 问题的提出

“一带一路”倡议发布以来，“海上丝绸之路”这一概念被广泛关注。在官方文件中，对于“海上丝绸之路”更多强调其当代意义，但这一概念所具有深刻历史内涵的表述体系尚存在模糊性。我们目前所看到的对于海上丝绸之路的官方表述更多采用描述性语言^{〔1〕}，而其概念的界定仍有体系化不足的局限。要使“一带一路”影响力更为持久，需要关注其概念和话语体系建构的重要性。对“丝绸之路”和“海上丝绸之路”这两个核心概念的定义、解读，实际上是知识生产过程。尤其是作为一个由后世对历史进行建构和解读的概念来说，需要清晰认识其形成发展过程中各个关键环节及所承担的角色，才能更有效地把握这一概念所辐射的认知体系，树立和传递准确的历史观。

无论是“丝绸之路”还是“海上丝绸之路”，在不同领域都有各自的认识角度，我们无意跳出自身的学术视野去评判政治、外交、经济等领域对于丝绸之路的运用。作为文化遗产，丝绸之路文化线路拥有独特

* 本文为教育部哲学社会科学重大课题攻关项目“中国海洋遗产研究”(项目编号：19JZD056)的阶段性成果。

〔1〕 如林华东所作《“海上丝路”的影响与启示》写道：“古代海上丝绸之路从中国东南沿海，经过中南半岛和南海诸国，穿过印度洋，进入红海，抵达东非和欧洲，成为中国与外国贸易往来和文化交流的海上大通道，并推动了沿线各国的共同发展。”参见《“海上丝路”的影响与启示》，《人民日报》2014年10月19日第8版。

的话语体系，这一体系随着对遗产载体的不断深化的认识而愈加丰富。陆上丝绸之路通过列入联合国教科文组织世界遗产项目而获得了相对完整的价值论述，与之相比，“海上丝绸之路”仍处于概念梳理和文化线路模式构建的过程中。笔者认为，目前正是回顾丝绸之路作为文化遗产的概念体系形成过程，并提出“海上丝绸之路”概念塑造路径的关键时刻。

本文将首先回顾“海上丝绸之路”作为文化遗产概念的演化过程，分析联合国教科文组织层面关于“丝绸之路”申报世界遗产事件的进程，并深入剖析“海上丝绸之路”在概念建构过程中面临的种种挑战。作为一个相对较新的文化遗产领域概念，“海上丝绸之路”的知识生产受到三个主要因素的影响：第一是国际学界关于“丝绸之路”这一概念体系的认知基础；第二是国际遗产界在丝绸之路文化线路遗产实践过程中的经验积累；第三是不同国家因历史和现实原因对这一概念认识的差异。

笔者认为，中国应在充分理解和尊重现有国际文化遗产知识生产模式的基础上，以国际视野去开展学术对话，相对淡化历史语境下的中国主导性，强化当下语境下中国对于海上丝绸之路知识体系的贡献，并完善中国自身的海上丝绸之路历史话语体系建构。“海上丝绸之路”不应是一个“给定”的概念，其价值恰恰在于不断对其进行知识探求、对其进行定义甚至再定义的过程。

二 “海上丝绸之路”概念的“知识考古”

“海上丝绸之路”并不是一个独立产生的概念，而是“丝绸之路”的衍生物。“丝绸之路”概念本身也是近代的创造^①，原本指涉由古希腊地理学家马利奴斯记录的从幼发拉底河向东通往赛里斯国(Seres)的商路。1877年，德国地理学家李希·霍芬(Ferdinand von Richthofen)在其《中国——亲身旅行和据此所作研究的成果》第一卷^②中首次采用了“丝绸之路”这一名词。瑞典学者斯文·赫定(Sven Hedin)在1936年出版的一本关于中亚探险的著作起名为《丝绸之路》^③，这一概念才逐渐广为人知。在此之前，数千年来生活在这条路沿线的古人们，甚至是用它开展商贸交易的商人们，从未称其为“丝绸之路”，而是采用撒马尔罕道或是其他名字。目前来说，“丝绸之路”作为一个后世建构的概念，已经是学界的共识。

20世纪中后期，伴随文化全球化进程，丝绸之路从一个单纯的商贸之路，逐渐被赋予了更多文化交流的色彩。这一过程并不是自然发生的，而是与国际组织和特定的国家积极参与其概念建构密切相关。联合国教科文组织在1950年代开始关注丝绸之路议题。1955年印尼的万隆会议召开后，新兴国家的涌现，对促进发展中国家和发达国家之间、促进东方与西方之间的文化交流有了更多诉求。在这个背景下，1957年开始，联合国教科文组织启动了名为“关于东方与西方文化价值交融的东西方合作”的项

① [美]芮乐伟·韩森(张湛译):《丝绸之路新史》页8,北京联合出版公司,2015年。

② Ferdinand Freiherrn von Richthofen, *China: Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien*, Verlag von Dietrich Reimer, 1877.

③ [瑞典]斯文·赫定(江文、李红娟译):《丝绸之路》,新疆人民出版社,2013年。

目，这个项目一直延续到1965年。在项目启动后不久，日本驻教科文代表团便积极响应，促成了“历史上的东西方文化交流国际研讨会”，并在研讨会上发布了一份报告，题为《日本关于历史上的东西方交流的研究报告：发展与现状》¹，报告中提及了“丝绸之路”的概念，并明确指出日本在其中的重要角色；除了指出日本在历史上丝绸之路体系中的作用，更是突出了当代日本学者对这一议题的学术贡献，使得日本一跃掌握了解读东西方文明交流的学术话语权。在1980年代初中日合拍12集纪录片《丝绸之路》的过程中，日本人对于“丝绸之路”这一概念的理解和把握，让中国观众深感震撼。

“海上丝绸之路”的概念脱胎于“丝绸之路”。20世纪初，法国学者沙畹(Emmanuel-édouard Chavannes)将“丝路”概念进行了扩展，指出“丝路有陆、海两道。北道出康居，南道为印度诸港之海道”²。但“海上丝绸之路”真正成为一个独立的学术研究对象和概念是在20世纪50年代之后，同样受日本学术界的深刻影响。在上文提及的《日本关于历史上的东西方交流的研究报告：发展与现状》报告中，提出丝绸之路不仅存在于陆上，而是包括三条主要线路：绿洲之路、草原之路、海洋之路，并且详细梳理了在西方文明通过海路与东方建立联系之前，中国和日本之间已经形成的海洋文化交流。这是国际组织层面第一次明确提及“海上丝绸之路”的概念³，再次表现出日本在这一概念构建过程中出色的介入能力。同时，日本学界开始以“海上丝绸之路”概念开展主题研究，其中标志性的学者是三杉隆敏。从1968年开始，他出版了一系列与此有关的著作，均以“探寻海上丝绸之路”作为主题，并辅以“东西陶瓷交流史”“中国瓷器的海上运输与青花编年研究”“绢·香料·陶瓷器”“大航海时代的陶瓷冒险”等副标题。纵观三杉隆敏的一系列著作，其主要探讨的实际上是以陶瓷为代表的中国贸易品，但冠以海上丝绸之路这一概念，表现出“丝绸”在此已经不单是一个货物范畴，而是具有了重要的象征意义⁴。

中国学者采用“海上丝绸之路”作为一项学术议题是在20世纪70年代之后。饶宗颐在发表于1974年的《蜀布与Cinapatta——论早期中、印、缅之交通》一文⁵的附论中以“海道之丝路”的名义论述了中国丝绸的外运路线。1982年，陈炎在《略论海上“丝绸之路”》⁶中论述了不同时期中国丝制品通过海路外传的路线，这是“海上丝绸之路”作为一个独立完整的词首次出现在中国学者的论述中。不过，相较日本学界对于这一概念的象征性的使用，陈炎在当时的用法仍旧紧紧围绕作为物质的丝绸展开。直到80年代末90

〈1〉 Japanese National Commission for UNESCO, *Research in Japan in History of Eastern and Western Cultural Contacts: Its Development and Present Situation*, 1957.

〈2〉 [法]沙畹(冯承钧译):《西突厥史料》，中华书局，2004年。

〈3〉 Japanese National Commission for UNESCO, *Research in Japan in History of Eastern and Western Cultural Contacts: Its Development and Present Situation*, 1957.

〈4〉 三杉隆敏关于海上丝绸之路的系列著作，详见周长山著：《日本学界的南方海上丝绸之路研究》，《海交史研究》2012年第2期，页92—99。

〈5〉 饶宗颐：《蜀布与Cinapatta——论早期中、印、缅之交通》，《“中央研究院”历史语言研究所集刊》页561—584，1974年。

〈6〉 陈炎：《略论海上“丝绸之路”》，《历史研究》1982年第3期，页161—177。

年代初，海洋出版社出版了“海上丝绸之路”主题丛书，标志着这一概念从单纯的对于丝绸海外传播的学术讨论，延伸出内涵更为丰富的文化交流象征意义。

总之，无论是“丝绸之路”还是由其延伸的“海上丝绸之路”，都是在特定的国际学术情境下，由考古、历史等文化研究者不断塑造和演进的概念。正如霍布斯鲍姆在《传统的发明》中所说，这些概念尽管从名称上颇具历史感，但实际上是很晚才出现的名词，服务于当下的学术和政治经济。不过，随着“丝绸之路”概念框架的不断完善，至今已经形成了相对完整的关于其起源、走向、特征和内涵的叙事体系，从学理层面奠定了丝绸之路的认知基础，进而影响和限定了文化遗产界在使用这些概念时的基本路径。

三 从历史概念到遗产实践

具备了一定学理基础后，海上丝绸之路受到第二个因素的影响，即国际遗产界对丝绸之路文化线路的遗产实践。

20世纪80年代末到90年代，联合国教科文组织开展了为期十年的“丝绸之路整体研究：对话之路”项目，继50年代之后又一次从国际组织层面推动东西方文明交流话语体系的建设。这一次明确使用了“丝绸之路”的主标题，并且明确将“海洋之路”(the Maritime Route)作为五条线路之一。1990年10月至1991年3月，项目过程中组织“从威尼斯到大阪的海上线路”考察。来自30多个国家的近百位学者乘坐“和平号”考察船自马可·波罗的故乡意大利威尼斯起航，沿着古代海上贸易之路向东南经地中海、红海、阿拉伯海、东印度洋、中国南海到达中国广州和泉州，再向东最后至日本。这次考察意味着丝绸之路开始被赋予了另一层意义——它不仅停留在学术或文化论述之中，并且与世界遗产申报这一国际遗产实践行动关联起来。

但是，从历史概念到一个遗产概念，“丝绸之路”需要解决一个操作性层面的难题——“路”在哪里。由于自然地理变迁、政权的更迭以及现代化建设，古代道路是最难保存的文化遗产之一。丝绸之路申报世界遗产所采取的策略是引入“文化线路”的概念，不刻意去寻找实体的路，而是将传统意义的遗产——如古建筑、古遗址、古墓葬等有形的物质遗存纳入抽象的“文化线路”体系中。根据《实施世界遗产公约操作指南》，文化线路是由“各种有形的要素构成，这些要素的文化意义来自于跨国界和跨地区的交流和多维对话，说明了沿这条线路上展开的运动在时空上的交流互动”⁴¹。使用“文化线路”的概念，既能够跳出找不到实体“路”的困境，又能够凸显文化线路的文化意涵。

不过，对于“丝绸之路”这一宏大概念而言，文化线路仅仅是一个纲领性的导引。其线路的特征和走向究竟如何，在此之前无论是遗产领域还是自然地理领域都缺乏明确清晰的判定。为此，世界遗产

〈1〉 ICOMOS: Charter on Cultural Routes, 2008.

中心和国际古迹遗址理事会开展了丝绸之路申报世界遗产的《主题研究》¹⁾，专门厘清、设计和选定丝绸之路跨国联合申遗的路径、方式和构成要素。这份文件在技术层面的最大突破是提出了“廊道”(corridor)概念，将跨越亚欧大陆的丝绸之路划分为五十多条文化地理廊道，每条廊道具有不同的自然环境地理气候条件和区域文化脉络、族群差异的内在特性。考虑到不同地区和廊道之间对于道路类物质遗存留存程度的不同，《主题研究》并没有直接把“路”本身列作遗产构成要素，而是采取了一个相对折中的办法，将表现“路”的遗存列为关键要素。这些遗存包括：驿站和小旅馆、军事据点、驻军地和要塞、桥梁、灌溉系统、河流、山口、市场和柱石等。在“长安—天山廊道的路网”中，为了实现对“路”这一名词的支撑，纳入的点是“中国汉唐年间瓜州与敦煌之间往来人员和邮件的一大接待、中转驿站——悬泉置遗址”。驿站的历史功能和象征意义，能够说明当年的“路”，既是对路的一种直接见证，也是在“路”相对无法实体化的背景下的一种折中方案。在“廊道”的统领下，2014年，由中国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦共同申报的“丝绸之路：长安—天山廊道的路网”被联合国教科文组织世界遗产委员会接受，列入《世界遗产名录》。可以说，“廊道”概念的提出是丝绸之路从历史概念转为遗产实践的关键一步。

但是，适用于陆地的“廊道”，在海上丝绸之路的遗产实践中却很难具象化。这也导致了海上丝绸之路在成为一个遗产概念的进程中面临着比丝绸之路更大的挑战。这一挑战集中体现在以泉州为代表的中国海上丝绸之路遗存申报世界遗产的案例中。

1991年的联合国教科文组织考察给了泉州以海上丝绸之路名义申报世界遗产的信心。从1992年开始泉州便着手筹备申遗一事²⁾。不过，与丝绸之路不同，“海上丝绸之路”作为一个完整概念体系并不成熟，在学理研究和文化遗产认定方面都缺乏自成体系的话语系统。《主题研究》并没有对海上线路进行认定，直接导致了海上丝绸之路申遗欠缺一个国际认可的知识范式。

世界遗产的申报虽然是一项实践色彩很浓厚的事务，但其对于概念的界定要求却非常之高。如果核心概念不被认可，那么申遗成功几率将大打折扣。在“丝绸之路：长安—天山廊道的路网”申报之初，曾经采用了“丝绸之路起始段”的名称，而“起始段”这一表述并没有获得国际遗产界的认可，该称呼引发了一些沿线国家的质疑，最终只得改为现有的名字。同样，海上丝绸之路申遗在中国也存在着“起点论”或是“主导论”的局限性问题。一直以来，我们习惯自居为丝绸之路的起点、海上丝绸之路的起点乃至核心。这一表述或是心态，无论在学理上还是在实践中，都很难构建出与“丝绸之路”概念体系相吻合的叙述框架，也不符合文化线路遗产的历史本质。首先，作为文化线路的组成部分，丝绸之路在中国的任何一处遗产点与中国之外的遗产点之间，不存在级别高低、价值优劣、顺序先后的问题，它们共同构成了人类文明史上一段伟大的记忆。同理，对于海上丝绸之路而言，由于海上交流线路的复杂性和多变性，

1) ICOMOS, “The Silk Roads: An ICOMOS Thematic Study”, ICOMOS, 2014, http://openarchive.icomos.org/1487/1/ICOMOS_WHThematicStudy_SilkRoads_final_lv_201406.pdf.

2) 在国家层面，统筹文化遗产申报事务的国家文物局于2006年、2012年分别公布了两次“中国世界文化遗产预备名录”，先后将泉州、广州、宁波等9个城市列作“海上丝绸之路”申遗预备项目城市。

以及历史变迁、港口兴衰、线路变换等原因，更不可能有任何一个城市可以自封为所谓的“起点”或是“终点”。海上丝绸之路并不是一条自某某地起始、至某某地终结的线路。由于贸易的段落性质以及文化的多元融合，每一个地理区域、国家、港口都可以作为海上丝绸之路的起点，又同时也都扮演着终点的角色。因此，过于强调中国的“起点”或是“主导”角色，不利于客观解读历史事实，也无助于构建完整的海上丝绸之路国际话语体系。

因此，泉州启动“海丝”申遗20多年之后，仍然没有形成一个具有说服力的符合国际话语体系的申遗路径，甚至没有提出从世界遗产角度的关于“海上丝绸之路”概念的界定。这也直接导致了泉州在申报世界遗产过程中曾经的磕磕绊绊。2018年申报的“古泉州刺桐史迹”放弃了将“海上丝绸之路”作为申报文本核心概念的尝试，但仍旧没有获得世界遗产委员会的通过。负责评估的国际古迹遗址理事会的评审报告指出，如果作为古城申报，泉州所提出的遗产构成并不能从实物层面支撑起一个“古城”的完整体系；而如果作为海上丝绸之路的一个节点，单独一座城市又无法体现这一宏大文化线路概念的跨文化特征。2021年，“泉州：宋元中国的世界海洋商贸中心”申遗终获成功，但重大调整后的项目定位已进一步远离世界遗产框架下的“海上丝绸之路”概念。就其最终列入世界遗产名录的所依据的标准而言，申报时提出的以“文明文化交流”为核心的标准(ii)和以“海洋商贸传统见证”为核心的标准(iii)都是海上丝绸之路遗产突出普遍价值的内涵，却均未被世界遗产委员会采纳。总之，在世界遗产实践领域，“海上丝绸之路”概念的建构由于缺乏可操作的范式而仍然处于探索阶段。

四 “海上丝绸之路”之外的类似概念：以印度“季风计划”为例

影响“海上丝绸之路”概念构建的第三个因素，是不同国家因历史和现实原因对这一概念认识的差异。本文将以前印度在“海上丝绸之路”概念和遗产实践过程中的行动为例，分析不同文化体系下的差异认知对于一个遗产概念的影响。

印度对“丝绸之路”这一概念的认识是不断变化的。在2013年之前，印度对丝绸之路持开放的态度，历次关于丝绸之路跨国申遗的协调会印度都派员参加，在其2010年列入世界遗产预备名录的项目便是以“印度丝绸之路史迹”(Silk Road Sites in India)为名。不过，这一态度在中国提出“一带一路”倡议之后有了变化。印度于2014年正式提出“季风计划”(project mausam)，当年6月，世界遗产委员会第38届会议期间，印度文化秘书拉文达·辛格通过召开边会的方式向全世界宣告“季风计划：海上航路与文化景观”项目。该项目由印度国立英迪拉·甘地艺术中心牵头，由印度考古研究所和国家博物馆参与。和海上丝绸之路所具有的宏观战略色彩相比，季风计划更为微观和具体，以文化领域切入，且有相当明确的申遗目标。在这一计划的官方网站上，印度表述了计划的宏观和微观两个方面的宗旨：宏观上，该计划旨在将环印度洋的国家通过历史文化的方式联系在一起；微观上，季风计划聚焦文化遗产和文化景观的识别、

保护和申遗¹。

从空间范围来看，“季风计划”与“海上丝绸之路”重合度极高，涵盖了西到东非、东到中南半岛的大片区域。可以看出，“季风计划”针对中国“一带一路”倡议的意图明显。印度选择“季风”作为这一项目的核心概念也是深思熟虑的结果。在蒸汽动力的航海技术产生之前，依托季风的航海是不同文明之间海上交流的主要自然动力，也是为人共知的历史叙事。安东尼·瑞德所著两卷本《东南亚的贸易时代》其中一卷的副标题即为“风下之地”(The Lands below the Winds)，中文翻译版更是将其翻译为浪漫的“季风吹拂下的土地”²。依托季风所形成的海洋文明的景观及其在印度洋周边所产生的深远历史和文化影响，是不容置疑的历史事实。通过“季风计划”推动各国联合申报世界遗产，塑造以印度为主导的环印度洋文化话语体系，甚至是跨文化的区域认同，同样具有深厚的历史基础和现实意义。

2014年之后，“季风计划”的申遗并没有实质性进展，该计划也没有发布更为详尽的战略规划。但可以看出，印度并不将“季风计划”局限于文化领域，而是试图构建一个能和中国“一带一路”相对照的一揽子规划。2017年，由联合国教科文组织召集在伦敦大学举办了海上丝绸之路申遗国际专家研讨会，来自沿线十几个国家的代表参会，希望对“海上丝绸之路”的定义、时空框架、线路、贸易与文化交流模式等进行探讨。研讨在第一个议题——申遗项目的命名上便陷入了冗长的争论。一名印度学者指出，贸易只是这个海洋交流体系的一个环节，因此不应该以丝绸这样的贸易品指代整条线路，相对而言，季风是一个更为“客观”的概念。印度试图通过“季风计划”推动各国联合申报世界遗产，塑造以印度为主的环印度洋文化话语体系，甚至是跨文化的区域认同。在这样一个重要地区大国的影响下，“海上丝绸之路”作为历史概念和遗产实践都面临着不小的挑战。

五 结论：文化遗产的知识生产与海上丝绸之路遗产的未来

一个兼具学理和实践特征的文化遗产概念，其诞生与演变的过程必然受到各种因素的影响。本文回顾了“海上丝绸之路”概念的知识生产过程中的影响条件。作为一个仍然处于定义过程中的文化遗产知识体系，“海上丝绸之路”的概念受到历史研究领域“丝绸之路”概念体系的塑造，更与现实中世界遗产层面的实践操作，以及由于地缘背景原因导致的认知差异互相影响。笔者认为，一个文化遗产概念的塑造，不仅是一个学术过程，更是一个文化系统在知识领域构建话语权的过程。从这个角度而言，“海上丝绸之路”概念的界定，并不只是学者的使命，也是国家文化遗产实践者在国际层面的价值观和世界观的表

<1> Ministry of Culture of Government of India, “Project Mausam”, Ministry of Culture of Government of India, 2015, <http://ignca.gov.in/project-mausam-3/>.

<2> [澳]安东尼·瑞德(吴小安、孙来臣、李塔娜译):《东南亚的贸易时代: 1450—1680年(第一卷)季风吹拂下的土地》，商务印书馆，2010年。

达。在这一认识前提下，以及在新的海上丝绸之路申遗背景下，笔者认为应重新建构海上丝绸之路在文化层面的话语体系。

首先，认识到海上丝绸之路历史价值的国际色彩，相对淡化历史语境下的关于中国主导性的论述，强化当下语境下的中国对于海上丝绸之路知识框架的贡献。通过上文可以看出，无论是日本还是印度，在介入古代海洋文明体系这一议题时，较少强调本国在历史上对于这一体系的“主导性”。日本在1957年提交给教科文组织的报告中，明确指出日本学者对这一议题进行了充分的学术研究，突出其知识领域的引领；印度则借助季风这样显得相对中立的自然概念，力图建立一个淡化国家色彩的历史体系。而中国学者在论述海上丝绸之路时，往往倾向突出中国立场，以及“中国——世界”的二分逻辑。这种叙事逻辑并不利于“海上丝绸之路”作为一个普世概念的构建与推广。海上丝绸之路并不是中国与世界的对应关系，而是中国在世界之中。因此，应在概念上跳出中国这一视野局限，建构一个更具包容性和国际色彩的海上丝绸之路知识体系。以上述原则为出发点，我们可以初步提出关于“海上丝绸之路”的概念与价值论述：海上丝绸之路是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。海上丝绸之路并不是单纯的一条道路，而是一个体系。从世界体系的视角看，海上丝绸之路是古代文明之间交流的网络，东到东亚，南到东南亚、南亚、经过西亚、非洲，并与地中海相连接。不同板块拥有各自的特征，通过交流互动，形成了延续两千年之久的持续的海洋活动系统；在形态上则具体呈现为以重要港口为基础，由连接各港口的众多航线交织而形成的海路网络。

第二，应完善中国自身的海上丝绸之路历史与遗产知识框架。作为海上丝绸之路的重要构成，中国学者对于其概念和历史文化内涵的研究相较日本要薄弱，往往将一些核心问题视为想当然，缺乏成体系的理论建树。这是导致“海上丝绸之路”概念近年来在国际文化遗产层面影响力相对有限的主要原因。应从历史维度充分掌握海上丝绸之路知识体系的主导权，形成完善的概念、时空体系，以及物质和精神领域的支撑载体系统——即海上丝绸之路遗产知识框架以及名录清单。基于对海上丝绸之路价值体系的认识，可以初步提出中国自身的海上丝绸之路知识框架：中国是古代世界海洋交流体系的重要组成。中国南部海域与东南亚、南亚相连接，北部海域同日本、朝鲜半岛形成了紧密的区域网络；中国内陆的生产体系，通过内部河流系统与海洋相连，通过港口之间相连。以上共同造就了一个相对完整的跨板块—沿海—内陆的贸易、技术、文化系统。

第三，回归世界遗产项目“于人之思想中筑起保卫和平之屏障”的初心，将申遗过程作为国内合作和国际对话的动因和途径。正如本文所分析的，世界遗产的实践是一个遗产概念转变为一套知识体系的一环，但并非其全部。因此，虽然以遗产申报为目的的路径有多重可能，依照全球主题研究的基础，一个国家单独先行申报也是可操作的方略之一，但“丝绸之路”和“海上丝绸之路”概念本身内含的平等共享精神，本质上要求各缔约国或地方坚守合作的信念和承诺。对于中国而言，有必要将海上丝绸之路的突出

普遍价值研究和申遗论证作为中国世界文化遗产理念转向和实践转型的一次重要过程，精心规划、细致开展。

总之，“海上丝绸之路”从来不是一个想当然的概念，而是始终置于国际文化话语体系下不断“再生产”的知识系统。正如Tim Winter在《地理文化权力：21世纪中国复兴丝绸之路》一书中所说，“一带一路”这一命题是新时代国际权力模式下，空间、文化、历史的“去地域化”和“再地域化”的重组过程的表现¹¹。从这个角度而言，“海上丝绸之路”不应是一个给定的概念，其价值恰恰在于不断对其进行知识探求、对其进行定义甚至再定义，构建文化话语权的过程。海上丝绸之路申报世界遗产作为这一过程焦点，不仅是文化遗产领域的要务，更是关乎海上丝绸之路乃至“一带一路”成功建设的关键点之一。

[作者单位：赵云，西北大学中国文化遗产研究院；

燕海鸣，中国文化遗产研究院]

(责任编辑：项坤鹏)

<1> Tim Winter, *Geocultural Power: China's Quest to Revive the Silk Roads for the Twenty-First Century*, University of Chicago Press, 2019, p25.