

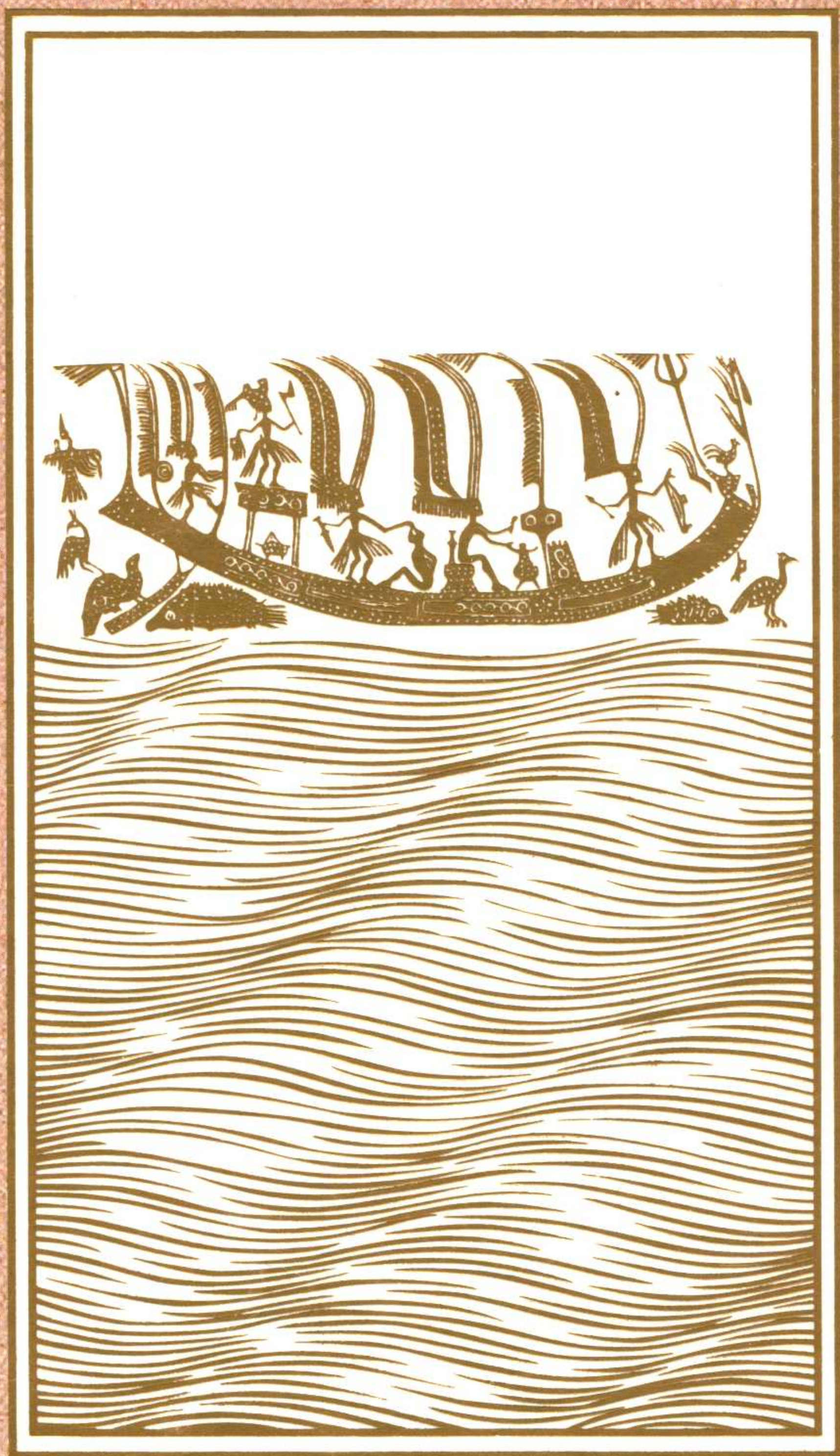


海上丝绸之路研究丛书

廣東文化遺產

海上丝绸之路史迹

广东省文物局 编

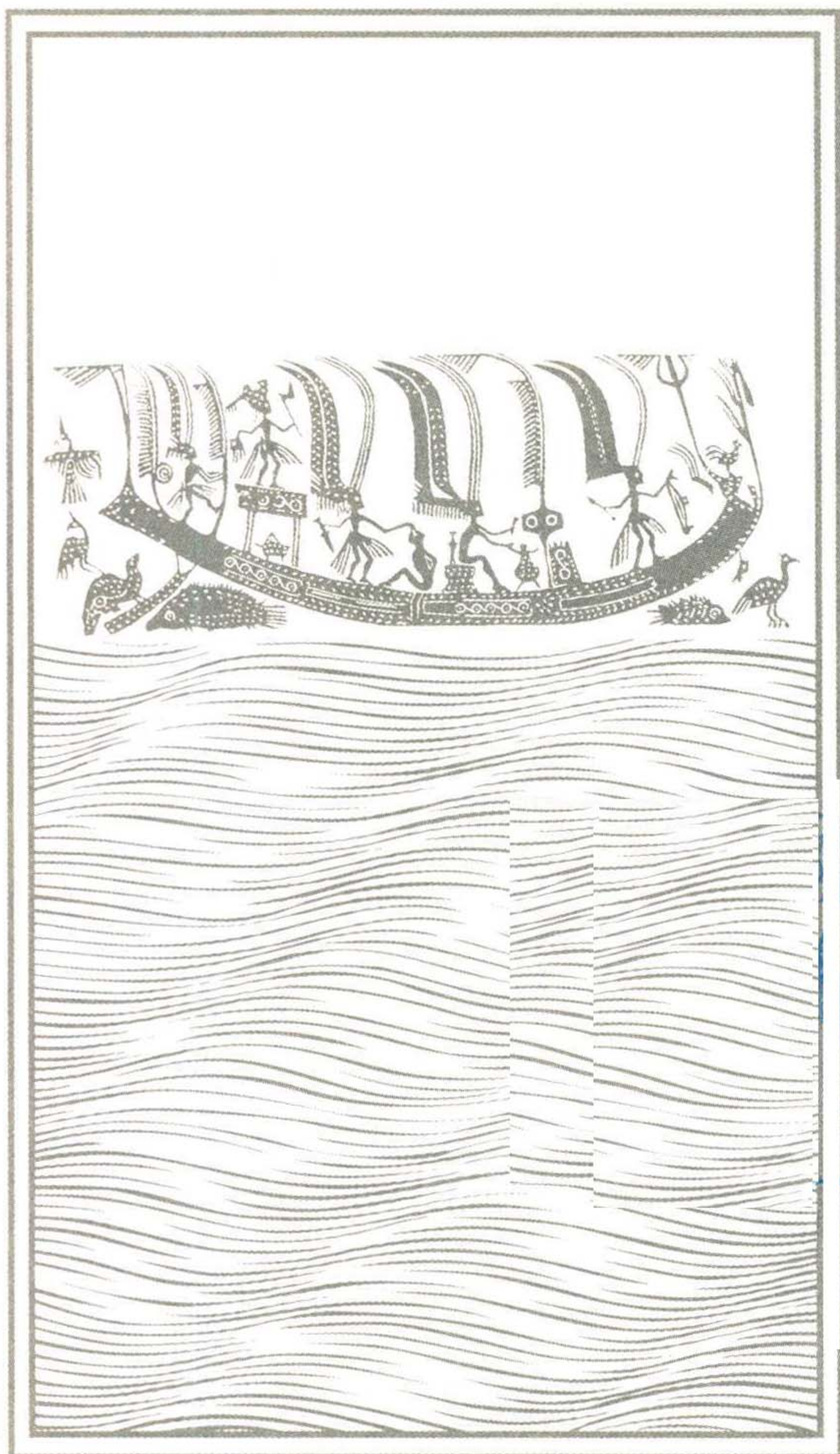


GUANGDONG WENHUA YICHAN
HAISHANG SICHOUZHILU SHIJI



中山大學出版社
SUN YAT-SEN UNIVERSITY PRESS

k2p
86



廣東文化遺產

送書



海上絲綢之路史迹

广东省文物局 编



中山大學出版社
SUN YAT-SEN UNIVERSITY PRESS

· 廣州 ·

版权所有 翻印必究

图书在版编目 (CIP) 数据

广东文化遗产：海上丝绸之路史迹 / 广东省文物局编. — 广州：中山大学出版社，2016.2

ISBN 978-7-306-05599-6

I. ①广… II. ①广… III. ①海上运输—丝绸之路—历史—研究—广东省—古代 IV. ①K296.5

中国版本图书馆CIP数据核字 (2016) 第019325号

出版人：徐劲

责任编辑：王延红 张红艳

封面设计：谢云居

装帧设计：谢云居

责任校对：向晴云 易建鹏

责任技编：何雅涛

出版发行：中山大学出版社

电 话：编辑部 020-84111996, 84113349, 84111997, 84110779

发行部 020-84111998, 84111981, 84111160

地 址：广州市新港西路135号

邮 编：510275 传真：020-84036565

网 址：<http://www.zsup.com.cn> E-mail: @mail.sysu.edu.cn

印 刷 者：广州家联印刷有限公司

规 格：889mm×1194mm 1/16 17.125印张 324千字

版次印次：2016年2月第1版 2016年2月第1次印刷

定 价：390.00元

如发现本书因印装质量影响阅读，请与出版社发行部联系调换。

广东文化遗产丛书编委会

主任：方健宏

副主任：杨伟时 龙家有

主编：龙家有

副主编：何斌

编委：颜永树 刘丽团 邹伟初 胡钰 张晓斌 程国锋
王成晖 冯桂菊 罗泽平 陈映红

《广东文化遗产——海上丝绸之路史迹》编委会

主编：龙家有 郑君雷

编辑：张晓斌 金海旺 张潇 杨荣佳 鲜晶

序
言



海上丝绸之路是人类开发海洋，体现人类开放与包容，促进沿线民族共同发展的经贸之路、文化之路、和平友好之路。2013年10月，国家主席习近平在印度尼西亚提出共同建设“21世纪海上丝绸之路”的构想，随后“一带一路”成为国家战略。

广东省陆地面积约18万平方公里，而海域面积接近42万平方公里，海岸线长达3300公里，居全国之首，拥有得天独厚的优势。广东是我国海上丝绸之路的发祥地，在海上丝绸之路史上占有极为重要的地位。两千年来海上贸易长盛不衰，留下了丰富的海上丝绸之路文化遗存，是海上丝绸之路历史文化资源大省，著名的“南海Ⅰ号”和“南澳Ⅰ号”就是其中的典型代表。

从2014年开始，广东省文物局委托中山大学开展了全省海上丝绸之路史迹的调查和研究，本书的编辑出版，就是此次调查研究工作的初步成果。它初步理清了广东省海上丝绸之路不可移动文物的基本现状，是广东海上丝绸之路文化遗产保护、展示和利用的重要基础性工作，同时，对全省建设“21世纪海上丝绸之路”也具有的现实意义：首先，开展海上丝绸之路史迹调查研究工作是落实中共广东省委省政府关于推进“21世纪海上丝绸之路”建设的重要举措，广东是海上丝绸之路历史最长、港口最多、航线最广的省份，区位优势明显，在“21世纪海上丝绸之路”建设中必将发挥桥头堡的作用；其次，开展海上丝绸之路史迹调查是证明我省作为海上丝绸之路遗产大省的基础性工作。广东是南海丝绸之路的发祥地和经久不变的中心地，保留下来的遗迹十分丰富，而此前未进行过系统摸排梳理工作；此外，开展海上丝绸之路史迹调查研究是我省海上丝绸之路申报世界文化遗产工作的前提。作为古代海上丝绸之路的重要节点，广东很多地区保存的海上丝绸之路史迹重要且珍贵，是中国海上丝绸之路申遗不可或缺的组成部分，尤其是广东丰富的水下文化遗产及其构成的航线遗存，将极大增强我国海上丝绸之路文化线路遗产的完整性和丰富性；最后，开展海上丝绸之路史迹调查研究也可以为广东文化强省建设贡献力量，是我省建设海洋文化、提升文化软实力和增强区域综合竞争力的重要举措，其成果可以为历史文化资源的合理开发和利用提供决策依据，带动博物馆事业、文化产业、旅游行业的发展。

本书收录的254处海上丝绸之路史迹是从全省海上丝绸之路史迹调查的598处史迹中精心挑选出来的，涵盖海港设施、文化交流、外销品生产基地、海神信仰建筑、航线遗存5大类13小类，基本代表了我省海上丝绸之路各类史迹的精华。

广东省文物局局长 龙家有

2015年10月

前
言



广东是海上丝绸之路（中国段）的发祥地，相关历史文化资源非常丰富，在海上丝绸之路和中外海洋交通贸易史上占有极为重要的地位。总体来说，广东海上丝绸之路史迹具有起始年代早、延续时间长、数量众多、类型丰富、保存较好等特点。

遗憾的是，这笔丰厚的遗产资源尚未进行过系统摸查和梳理，全省范围涉及海上丝绸之路的文化遗产数量、类型、保存状况、展示利用情况等均不清晰，遗产价值没有得到充分发掘，未能充分体现广东作为海上丝绸之路历史文化资源大省的地位。在全省范围开展海上丝绸之路史迹的系统调查和研究，不仅是文化遗产保护、展示和利用的基础性工作，而且对全省建设“21世纪海上丝绸之路”也具有现实意义。

本书以广东省第三次全国文物普查登记的37156处各类不可移动文物为调查和筛选基础，结合现场考察和专家论证，共遴选出海上丝绸之路史迹近600处，从中挑选了254处出版该书，并对广东海上丝绸之路史迹的类型划分、认定标准、时间界限等问题进行初步研究。

2012年11月，国家文物局公布了《中国世界文化遗产预备名单》，广州与广西北海，福建漳州、泉州、福州，浙江宁波，江苏南京、扬州，山东蓬莱等9个城市共同列入“海上丝绸之路”（中国段）候选名单。广东其他地区还有一批重要的海上丝绸之路史迹，目前汕头、江门、阳江、湛江、潮州等城市相继加入到海上丝绸之路申遗行列，并已编制申报材料。申报世界文化遗产是一项复杂的系统工程，开展海上丝绸之路史迹调查研究对广东申报世界文化遗产有着积极意义。

一、广东海上丝绸之路史迹的认定标准和时间界定

19世纪末，德国地理学家李希霍芬将古代陆上的中西贸易通道形象地称为“丝绸之路”。其后法国汉学家沙畹等提出

丝路有海陆两道，海路就自然称为“海上丝绸之路”，日本学者三杉隆敏，中国学者饶宗颐、陈炎等对此也有论述。

本书的“史迹”特指与海上丝绸之路相关的不可移动文物，严格上讲不包括可移动文物（只是在遗址、墓葬中有个别涉及），也不包括非物质文化遗产。此外，历史上岭南地区的行政区划多有变化，本书的调查范围限定在当前的广东省行政辖区内。

目前国内对海上丝绸之路相关文物、史迹的研究不多，且主要集中在对申报世界文化遗产的重点史迹的认定方面，极少见到关于海上丝绸之路史迹认定标准的系统讨论。我们主要是从“性质”和“时间”两方面来界定“海上丝绸之路史迹”。

（一）海上丝绸之路史迹的性质界定

邓炳权在全面梳理相关概念与认识的基础上，提出了较具体系的海上丝绸之路史迹认定标准^①，为我们的工作提供了重要参考。在实际的具体操作中，我们感觉有些认定标准可以适当放宽。如第三条标准“和平的”、第四条标准“总体上平等互惠的”，较难在文物本身上反映出来；而一些海上丝绸之路史迹并无明确的文献记载，难于在第六条标准“可与文献互证”的层面上落实。

我们认为，所谓“海上丝绸之路史迹”，是指与古代远洋航行有关，并在此过程中发生的贸易往来、文化交流、物产交流、技术交流、宗教和民间信仰传播、政治交往、民族迁徙等活动所遗留下来的历史遗迹。本着“宜宽不宜窄”的原则，我们尽可能将相关史迹收录进来，有些史迹暂时看来与海上丝绸之路的关联似乎不很密切，但是可以为进一步研究和论证提供材料。

（二）广东海上丝绸之路史迹的时间界定

关于海上丝绸之路史迹的时间界定，学术界存在争议。多数学者认为海上丝绸之路开始于秦汉时期，下限至1840年鸦片战争爆发；有些学者则认为时间下限可以延续

^①邓炳权认为“海上丝绸之路文物古迹的认定，要同时符合下面几条条件：一、与经常性的远洋航线有关；二、与国际交往有关；三、和平的；四、总体上平等互惠的；五、在当地海上丝绸之路活动时间上下限之内；六、实际存在，包括本体尚存或有遗迹存在的，占有独立地域范围，可与文献互证的不可移动历史文化遗产。同时符合上面几条的，可予认定，列入海上丝绸之路文物古迹初选名单。广州如此，其他地方也是如此。”见邓炳权：《海上丝绸之路与相关文物古迹的认定》，载广州市文化局、广州市文物博物馆学会编《广州文博》第二辑，文物出版社2008年版。

至近现代，上限可以追溯到远古时期。此外，还有学者主张不同地区海上丝绸之路的时间界限存在差别。

2011年8月21日在广州召开“海上丝绸之路史迹与申报世界文化遗产座谈会”，专家发言纪要形成的共识认为，“海上丝绸之路的畅通基于各国的官方保障，因此，起始时间为西汉时（公元前206年—前8年），标志事件是官方使者自广东徐闻、广西合浦出发，经过南海、马六甲海峡，到达印度、斯里兰卡，开通了往东南亚、南亚的南海航线……大航海时代（15—17世纪）到来，殖民贸易发展，取代海上丝绸之路贸易，有两个参照性事件：1600年、1602年，英国和荷兰分别设立东印度贸易公司。”^②

在这个问题上，邓炳权认为海上丝绸之路“上起秦汉，下限则至鸦片战争时期”^③；王红光、孙华认为：“清代实行闭关锁国政策，再加之西方列强不平等贸易线路延伸至中国沿海，延续近两千年的海上丝绸之路失去了它存在的社会条件，成为了历史的遗迹，成为那个时期历史和文化的见证。”^④王、孙两位所提到的闭关锁国政策，当是指乾隆二十二年（1757）清政府下令除广州（即广州十三行）外，停止厦门、宁波等港口的对外贸易，也就是所谓的“一口通商”。

海上丝绸之路的下限节点与闭关锁国政策有直接关系。关于“闭关锁国政策”，早在明末倭寇骚扰东南沿海时就已经实行，清王朝入主中原后为避免沿海人民支援台湾郑氏，更是下令“寸板不得下海，片帆不得入口”，并且将沿海居民内迁数百十里。清政府统一台湾后，康熙二十四年（1685）开放海禁，准许澳门、漳州、宁波等四处口岸对外通商。乾隆二十二年（1757）以后因为英国等殖民者对沿海地区的骚扰，下令封闭江浙闽三关，仅保留粤海关一口通商。

上述可知，海上丝绸之路的下限在不同地区是不同的。1757年实行“一口通商”政策后，大多数沿海地区已经无直接对外贸易可言，海上丝绸之路至此中止；而在“一口通商”的广州，海上丝绸之路的下限得以延续至1840年鸦片战争。考虑到广州口岸的经贸活动大致可以辐射广东沿海，所以我们把广东海上丝绸之路的下限设定在1840年。

因海上丝绸之路的历史下限目前在学术界仍未形成广泛共识，本文将广东海上丝

②中国建筑设计研究院历史建筑研究所编：《海上丝绸之路（中国段）申报文本》（征求意见稿），2012年。

③邓炳权：《海上丝绸之路与相关文物古迹的认定》，载广州市文化局、广州市文物博物馆学会编《广州文博》第二辑，文物出版社2008年版。

④王红光、孙华：《“海上丝绸之路”的遗产构成浅见》，载海南省文化广电出版体育厅、三沙市人民政府编：《南海丝绸之路文化遗产保护研讨会论文集》，2014年版。

绸之路史迹的下限设定在1840年主要是基于开展文物认定工作的必要性，也结合了调查对象的当地实际情况。目前也有观点认为海上丝绸之路的历史下限除考虑国内情况外，也需要综合考虑国际等因素，在各方未达成共识前，可将这一问题暂时搁置，与之相关的文物史迹可先认定为海上丝绸之路史迹。

二、广东海上丝绸之路史迹的类型和特点

关于不可移动文物的分类，《中华人民共和国文物保护法》（以下简称“《文物法》”）划分为古遗址、古墓葬、古建筑、石窟寺及石刻、近现代重要史迹及代表性建筑五大类；根据《第三次全国文物普查工作手册》^⑤，每一大类下又可以细分为若干小类。文物统计通常主要沿用此分类法。

在中国建筑设计研究院建筑历史研究所整合各地材料编制的《海上丝绸之路（中国段）申报文本》（2012年）（以下简称“《申报文本》”）中，将海上丝绸之路遗存作了如下分类：

本次海上丝绸之路（中国段）预备名单申报的代表性遗存共53处，涉及6省8市。遗存主要包括三类：海港设施（包括海湾、码头、航标建筑、造船场、仓库、祭祀建筑、贸易管理机构、驿站、桥梁、道路、海防设施、商业街等）；外销物品生产基地与设施（瓷窑、丝绸织造工场）；文明及文化交流产物（宗教建筑、外国人聚居区及墓葬区、贸易市场等）。

以上分类主要是基于6省（区）8市53处申遗遗产点的材料，代表着当地海上丝绸之路史迹的精华，未必能够涵盖海上丝绸之路史迹的所有类型，也未必完全符合其他地区的实际情况。而且《申报文本》已经指出，“具有文化线路类型遗产特征的航线遗存（沉船等物证、重要地标等）、相关地理环境要素遗存、非物质文化遗产等，有待根据海上丝绸之路遗产价值研究和价值载体分析进行深化补充。”

沿用《文物法》的分类，无法充分反映广东海上丝绸之路史迹的特征和特色。我们在《申报文本》的分类基础上，根据实际情况，初步将广东省海上丝绸之路史迹划分为海港设施、文化交流、外销物品生产基地、海神信仰建筑和航线遗存五大类，各大类下又细分为若干小类，概括介绍如下。

^⑤国家文物局编：《第三次全国文物普查工作手册》，文物出版社2007年版。

（一）海港设施（共79处）

第一类“海港码头”。指供船舶停靠、装卸货物和上下客的港口、码头等建筑设施，大多数地处海岸，少数分布在内陆江河沿岸。共收录28处，如广州黄埔古港遗址和南海神庙明清码头遗址、汕头樟林古港、潮州柘林港、佛山民乐窦码头等。

第二类“贸易管理机构及市场”。指沿海各地进行海外贸易活动的管理机构和交易场所。共收录12处，如广州的粤海关旧址、锦纶会馆，雷州的粤海关雷州口部税馆旧址、关部康皇庙，台山上川岛的大洲湾遗址等。著名的广州“十三行”因毁于战火已无迹可寻，甚为可惜。

第三类“海防设施”。海防军事设施在保障社会环境稳定、正常商贸秩序和航行安全上发挥作用，广义上也应该纳入海上丝绸之路史迹的范畴。广东保留下来的海防设施非常丰富，据调查有142处^⑥。本书仅收录较典型的27处，如潮州大埕所城、揭阳靖海所城、惠州平海所城、深圳大鹏所城、湛江乐民千户所城等

第四类“其他”。主要包括造船遗址、古道桥梁，以及与航海有关的岩画石刻等。共收录12处，如广州的秦代造船遗址，珠海的宝镜湾岩画和连湾山岩画，与海上丝绸之路接驳的梅关古道、西京古道、南天门古道等。

（二）文化交流（共59处）

第一类“宗教文物”。指与佛教、基督教、伊斯兰教等海外宗教入华传播有关的宗教遗迹。共收录30处，如广州的光孝寺、怀圣寺光塔、海幢寺、小东营清真寺，肇庆的梅庵、崇禧塔、利玛窦仙花寺遗址，江门的灵湖古寺、新地村天主堂遗址等。

第二类“外国人墓葬”。墓主多与宗教活动有关。共收录5处，包括广州的清真先贤古墓、深井外国人公墓、回教坟场，江门的方济各·沙勿略墓园，汕头的郑信衣冠墓。

第三类“舶来品出土遗址与墓葬”。出土各类“海外制品”或“海外风格制品”的遗址和墓葬亦是古代海上丝绸之路的见证。共收录11处，主要集中在汉代番禺（广州）和徐闻两个港口城市，如广州的南越文王墓、南越国宫署遗址，湛江徐闻的华丰岭墓葬、田西村珊瑚石室墓葬、英斐村墓葬，以及湛江遂溪的边湾村波斯银币窖藏等。

^⑥广东省文物局编：《广东明清海防遗存调查与研究》，上海古籍出版社2014年版，第25页。

第四类“其他”。主要包括反映宗教传播的石刻碑刻、反映海外移民的宗祠故居、反映物产交流的墓葬等。共收录13处，如东莞的却金亭碑、阳江的春城崆峒岩摩崖石刻、通真岩岩画，湛江的东岭村莫氏宗祠、田头陈氏小宗祠、陈莲峰墓等。

（三）外销品生产基地（共52处）

第一类“窑址”。自唐代开始广东已经出现以烧制外销瓷器为主的窑口，主要分布在沿海和临近江河地带，以便于水路运销。共收录38处，比较著名的有广州西村窑、潮州笔架山潮州窑、江门官冲窑、湛江地区唐至宋元时期的雷州窑外销瓷窑址群（如余下村窑址、茂胆窑址、旧洋窑址）；此外，内陆地区的梅州水车窑和余里窑、惠州东平窑和白马窑、佛山南风古灶和高灶窑址以及东莞松岗碗窑遗址等也大量生产外销瓷。

第二类“其他”。共收录14处，包括三小类：一是冶铁工场遗址，如云浮的铁炉村冶铁遗址、筋渣冶铁遗址、炉下村铁炉遗址；二是采石工场遗址，如梅州五华县的西湖石窟遗址和叶湖石窟遗址，云浮的洪塘采石场遗址；三是制蓝工场遗址，如云浮的龙湾制蓝工场遗址、金河制蓝工场遗址、新榕蓝染遗址等。

（四）海神信仰建筑（共42处）

汉唐以后，广东沿海的海洋航行活动日益频繁。由于海上航行经常遭遇狂风巨浪，人们普遍产生了祈求神灵保佑平安的心理需求，海神信仰便应运而生并传播开来。广东沿海地区的民间信仰多与海洋相关，主要有南海神崇拜、妈祖崇拜、北帝崇拜、南海观音崇拜、冼夫人崇拜等。^⑦鉴于北帝、南海观音、冼夫人崇拜比较泛化，本书重点收录与海洋活动最为密切的妈祖崇拜和南海神（也称洪圣）崇拜建筑52处。

这些海神信仰建筑遍布广东沿海与部分内陆地区，最著名的当属广州南海神庙，它是古代皇家祭祀海神的场所；广州南沙天后宫是我国乃至东南亚地区最大的妈祖庙。其他较著名者有汕头升平路天后宫、新围天后宫、妈屿天后古庙，深圳赤湾天后庙、上沙天后宫，珠海淇澳天后宫、白沥岛天后古庙，雷州半岛上的超海宫、夏江天后宫、宁海天后宫等。

^⑦广东省海洋发展规划研究中心编：《广东海洋发展报告》，广东海燕电子音像出版社2015年版。

（五）航线遗存（共22处）

第一类“航标地标”。指古代船舶航行时用于判断航道方向和界限的标志。此类航标主要是借助陆地上较为醒目的人工建筑，不同于近现代专门设置的专业航行标志。共调查11处，最著名的是明清时期广州珠江航道上的“三支桅杆”——莲花塔、琶洲塔和赤岗塔，还有潮州柘林港的镇风塔、龟塔、蛇塔，其他有阳江独石塔、江门石笋村航海标志、揭阳神泉古庙烟墩遗址和玉华塔等。

第二类“水下沉船”。海上丝绸之路的“南海航线”路途长、支线多，连接的国家地区广阔。广东在“南海航线”上的地位、作用均很突出，遗留下来一批水下堆积遗存，尤其是“南海I号”和“南澳I号”两处水下遗产，具有鲜明的远洋贸易特征。广东沿海还发现其他一些沉船遗址，有的尚需进一步甄别确定。共收录11处。

三、广东海上丝绸之路史迹的保护管理与合理利用建议

就调查情况而言，广东海上丝绸之路史迹的保护、管理与利用等工作存在一些问题。

一是保护层级不高。在收录的254处海上丝绸之路史迹中，全国重点文物保护单位24处，约占总数的9%；省级文物保护单位34处，约占总数的13%；市县级文物保护单位73处，约占总数的29%；还有相当一部分仅登记为不可移动文物，还有一部分甚至尚未列入不可移动文物。未列入文物名录的史迹点，长期游离于《文物法》保护之外，容易受到破坏，有的保存状况可以说是岌岌可危。

二是保护力度不够。省级以上文物保护单位的状况相对良好，而市县级文物保护单位和登记不可移动文物保护单位保护措施多不健全，甚至没有建立保护措施。一些史迹点地处荒郊野岭，或者无人问津，或者缺乏管理，或者破旧不堪，亟待有关部门重视并加强管理、修缮。

三是资源利用不足。目前部分重点海上丝绸之路史迹点虽然开辟为博物馆、纪念馆或参观点，但整体上尚未形成海上丝绸之路文化遗产的品牌和旅游线路，知名度不高，影响力不足。占大多数的普通史迹点更是鲜为人知，没有利用起来和对外开放。此外，部分史迹点由于产权、交通、可观性等问题，限制了展示利用功能的发挥。

广东海上丝绸之路史迹是宝贵的历史文化财富，是世界海上丝绸之路文化遗产的重要组成部分。按照中央和广东省关于建设“21世纪海上丝绸之路”的重要部署，必须站在战略高度，全面提升广东海上丝绸之路史迹的各项保护、研究和利用工作。

（一）加强广东海上丝绸之路史迹的保护与研究工作

一是进一步加强全省海上丝绸之路史迹的调查、研究与资料汇编工作。深入发掘其历史文化内涵，提升对文化遗产价值的认识，为保护与合理利用创造条件和打好基础。同时针对海上丝绸之路史迹的不同类别开展专题研究、考古调查发掘、勘察测绘等基础工作，形成对文物发展脉络、价值特征和文化内涵的较为全面、系统和清晰的认识，并积极发表或出版相关研究成果。

二是加紧完善海上丝绸之路史迹的保护措施。按照“保护为主、抢救第一、合理利用、加强管理”的文物工作方针，将调查、遴选的重要不可移动文物尽快公布为各级文物保护单位；尚未列入保护名录的文物点要尽早由县级文物主管部门公布为不可移动文物，从法律上赋予其文物身份。在基础工作方面，要加快公布各级文物保护单位的保护范围和建设控制地带，设立文物保护单位标志牌和说明牌，成立相应的文物保护单位管理机构，建立永久性的档案资料等。

三是加强文物史迹的维修保养和保护规划编制。对存在安全隐患的各级海上丝绸之路文物史迹要进行全面排查，分清轻重缓急，加快抢修，完善日常保养。同时，对重要的海上丝绸之路文物保护单位，尤其是省级以上文物保护单位，必须由当地政府委托具有相应资质的文物保护工程设计单位，尽快开展文物专项保护规划编制工作，以立法手段保护文物本体及其历史风貌，使文物保护单位的日常保护、安全巡查、开发利用等工作得以持续开展。

四是发挥科研机构和专家学者的力量，加强对广东海上丝绸之路的科学研究工作。依靠省内高校和科研院所，成立广东省海上丝绸之路史迹保护与研究专家组，为全省海上丝绸之路研究、申遗和保护工作提供专业咨询。同时举办各种海上丝绸之路研讨会，为遗产保护和申遗工作出谋献策。

（二）加强广东海上丝绸之路史迹的管理与利用工作

一是加强对各海上丝绸之路史迹点的保护和利用工作，委托科研单位编制全省海上丝绸之路史迹的保护与利用专项规划。在保护好文化遗产的前提下，合理规划和串联各类史迹，开发广东海上丝绸之路旅游路线，打造经典和精品文化旅游线路。

二是加大投入，建立健全各级政府文物保护工作经费的保障机制，将海上丝绸之路史迹的保护工作经费列入本级财政年度预算，确保各项工作的落实。建议省级财政设立广东海上丝绸之路史迹保护专项经费，用于开展全省海丝申遗和海丝史迹保护、

利用与规划等工作。

三是加强对广东海上丝绸之路史迹的宣传推介。组织媒体对广东海上丝绸之路史迹进行系列报道，以广东省博物馆和沿海地市博物馆为依托，组织省内重点博物馆引进和策划海上丝绸之路专题展览，提升公众对广东海上丝绸之路史迹的认识和支持。

（三）推进广东海上丝绸之路重点史迹申报世界文化遗产

一是对广东全省的海上丝绸之路重点史迹进行遴选和论证，提炼出广东省的申报遗产点，并重点对其突出普遍价值进行研究，确保申遗点的真实性、完整性和展示利用的可持续性。发挥广东水下文化遗产丰富的突出特色和优势，重点做好以“南海 I 号”和“南澳 I 号”为代表的航线遗存的申遗工作，这两处水下遗产可以成为目前海上丝绸之路（中国段）预备名单中缺失的“航线遗存”类型的重要补充。

二是加紧编制世界文化遗产申报文本和保护管理规划，提升申遗点的保护级别，完善遗产的保护和管理措施。同时在条件成熟时制订各申遗点的专项保护规划，提升展示与利用水平。明确遗产点的遗产区和缓冲区范围内不得新增明显影响遗产真实性、完整性和破坏环境景观的建筑物，原有不协调建筑物也应该随着申遗工作的推进逐步加以拆除或采取有效整治措施。

中山大学课题组

2015年10月

目
录

