

中国“海上文化线路” 遗产的环境法保护

薛晓明 著



中国海洋大学出版社
CHINA OCEAN UNIVERSITY PRESS

中国“海上文化线路”遗产 的环境法保护

薛晓明 著

中国海洋大学出版社

• 青岛 •

图书在版编目(CIP)数据

中国“海上文化线路”遗产的环境法保护 / 薛晓明
著. —青岛: 中国海洋大学出版社, 2016. 5

ISBN 978-7-5670-1162-5

I. ①中… II. ①薛… III. ①海洋—文化遗产—环境
保护法—研究—中国 IV. ①D922.684

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 110277 号

出版发行	中国海洋大学出版社	
社 址	青岛市香港东路 23 号	邮政编码 266071
出 版 人	杨立敏	
网 址	http://www.ouc-press.com	
电子信箱	pankeju@126.com	
订购电话	0532-82032573(传真)	
责任编辑	潘克菊	电 话 0532-85902533
印 制	日照报业印刷有限公司	
版 次	2016 年 8 月第 1 版	
印 次	2016 年 8 月第 1 次印刷	
成品尺寸	170 mm × 230 mm	
印 张	9	
字 数	230 千	
定 价	32.00 元	

前言

中国几千年传承下来的“海上文化线路”，是中国海洋文明发展的历史见证。“海上文化线路”上的每一个岛屿、每一座灯塔、每一个港口，都诉说着中国几千年与世界交流的壮举；而在一条条海上文化线路上发生的海难而沉没于海底的船舶、瓷器、丝绸等物品，则见证了中国先进的物质文明和被世界推崇的往日的辉煌。

这些丰富而又珍贵的“海上文化线路”遗产，昭示着中国昔日世界强国的地位和经略海洋的胸怀，为我们了解自己的海洋文化，增强我们的海洋文化自信提供着弥足珍贵的材料和证据。同时，这些海洋遗产也具有主权宣示的政治和法律意义。所以，它们早已超出历史文物的单一价值，应该为现代人悉心保护和照料。

“海上文化线路”遗产与海洋自然环境资源两者密切联系在一起。因此，保护海洋自然环境资源和保护“海上文化线路”遗产，二者互为一体，不可分割。所以，环境法对文化遗产保护有着特殊重要的意义。它既是保护文化遗产的法律武器，也为政府及其职能部门履行文化遗产保护和管理的职责提供了法律依据，还为公民和社会组织享用和保护文化遗产提供了有力保障，同时也是处理国际文化遗产争端的法律依据。

但目前国际、国内有关海洋环境资源保护的法律法规和有关海洋文化遗产保护的法律法规却是两条平行线，各自缺乏对对方的保护条文，往往会导致为了保护海洋自然环境资源而忽视了海洋文化遗产保护（包括“海上文化线路”遗产保护），或者相反，这不得不说是一种缺憾。

此外，由于当前人类对海洋环境资源的掠夺式开发和利用、相关国家的相关

法律法规不健全以及人们的海洋环境资源和文化遗产保护意识淡漠和对海洋环境资源保护和海洋文化遗产保护的人为割裂等原因,使得海洋环境资源和“海上文化线路”遗产的保护受制于海洋环境资源开发,被破坏的形势日益严重,也使得对其保护所面临的任务变得日益艰巨。

对海洋文化遗产的专门保护,目前国际国内只有对水下文化遗产保护的单项政策措施(条例)(如联合国教科文组织《水下文化遗产保护公约》、我国《中华人民共和国水下文物保护管理条例》等)。这不但割裂了水下文化遗产与海域、岛屿、海岸和海底环境资源的综合性一体化保护,而且由于主要注重于水下文物如沉船、船货的“点”的和静态的保护,割裂了一个个“点”之间的“线”与“面”的有机的整体内在联系,不利于对此类文化遗产进行整体意义上的保护与传承利用。

基于上述问题,本书作者提出中国建立“海上文化线路”遗产专门法律法规的建议,并在立法原则、相关制度设计、执法建议等方面对“海上文化线路”遗产的环境法律建设问题提出了全新的观点。

薛晓明

2016年8月

第一章 “海上文化线路”遗产概述	1
第二章 海洋文化遗产之于海洋环境资源系统的内在属性	29
第一节 “海上文化线路”遗产与海洋环境保护的内在契合	29
第二节 人与自然和谐发展诠释文化遗产与环境关系	43
第三章 国际社会以及《西安宣言》从环境保护角度对文化遗产保护的实践及 理论借鉴	57
第一节 国外文化遗产保护与环境保护的相关法律建设借鉴	57
第二节 从《西安宣言》看文化遗产保护与环境保护关系理念的演变	62
第四章 环境法对“海上文化线路”遗产的保护现状及存在的问题	74
第一节 环境法对“海上文化线路”遗产的保护现状	74
第二节 环境法对于“海上文化线路”遗产保护存在的问题	89
第五章 我国环境法和文化遗产法对“海上文化线路”遗产保护应有的立法思考 及执法建议	99
第一节 我国环境法和文化遗产法对“海上文化线路”遗产保护应有的立法 思考	99

第二节 我国环境法和文化遗产法对“海上文化线路”遗产保护的执法 建议	111
第六章 我国“海上文化线路”遗产保护的热点问题	113
第一节 我国“海上文化线路”遗产保护的国际合作	113
第二节 确保我国“海上文化线路”遗产保护法规有效实施的民间保护 ..	122
参考文献	135



“海上文化线路”遗产概述

一、“海上文化线路”遗产概念的提出

在研究“海上文化线路”遗产的概念之前,我们有必要先简单了解一下“文化线路”的概念。

文化线路(Culture Routes or Culture Itinerary)是 20 世纪 90 年代以来国际上提出的有关世界文化遗产保护的新理念。文化线路的概念是 1994 年在西班牙马德里召开的文化线路世界遗产专家会议上首次提出来的,当时文化线路还被称为“遗产线路”(Heritage Routes)。这次会议是由世界遗产委员会批准、由西班牙政府资助的一次对文化线路的有关问题进行深入探讨的国际会议。专家一致认为应将“路线作为我们文化遗产的一部分”,并在会议形成的专家报告中第一次清晰地提出了文化线路的概念,指出文化线路是“建立在动态的迁移和交流理念基础上,在时间和空间上都具有连续性”的一种动态的文化景观,“是多维度的,有着除其主要方面之外多种发展与附加的功能和价值,如宗教的、商业的、管理的等等”。^a至此,“文化线路”作为遗产类型的理念开始形成,为之后的“文化线路”等相关问题的研究奠定了基础。

第一次开始比较系统、深入地研究“文化线路”的相关问题如内涵、价值、意义等是在 1998 年。该年 9 月 5 日至 8 日,国际古迹遗址理事会在西班牙的特内里费召开会议。这次会议的一个重要成果是成立了对文化线路的专门研究机构——国际古迹遗址理事文化线路国际科学委员会(CIIC),并通过了《CIIC 工作计划》《CIIC 章程》等文件。这说明“以‘对话和交流’为特征的跨地区或跨国

a CIIC. Report of Experts[EB/OL]. [1994-11-09]. <http://international.icomos.org/madrid1994/cultural-routes>.

家的文化线路,作为新型文化遗产理念,已为国际文化遗产保护领域所认同”^a。文化线路国际科学委员会在这次会议上重新定义了“文化线路”,认为“文化线路或线路的概念指的是一套整体大于个体之和的价值,正是借助这套价值,文化线路才具有其意义。鉴别文化线路的依据是能够证明线路自身意义的一系列要点和物质元素。通过在某段历史时期对某个社会或团体的文明进程起到决定作用的线索,来承认某条文化线路或线路中能够联系到某个非物质价值的关键要素和实物”^b。

1999年5月21日至22日,应文化线路国际科学委员会(CIIC)的要求,国际古迹遗址理事会(ICOMOS)主席和各国专家再次汇合,于西班牙伊维萨岛就“文化线路方法论、定义和操作”等方面展开讨论。这次国际会议在最后的报告《伊维萨岛宣言》中,再一次定义了“文化线路”的概念:“文化线路是由于长时间、连续的人类活动促进物质、文化或精神上的交流,产生的一条贯穿历史时空的指导性线路,它使得国家或区域内文化和谐繁荣。”^c会议还对“文化线路”的特征进行了总结,比如,文化线路必须有代表性遗产及其存在的物质性认证等有形元素的支持,而无形元素使得组成遗产整体的各种元素富有意义、应存在于自然环境、要有全球意义、可以为促进和平对话开辟渠道,并促进国家间的合作和理解等。

1999年10月,CIIC国际专题研讨会在墨西哥瓜纳华托召开,会议产生了《瓜纳华托结论》。结论遵循由CIIC在之前国际会议准备的文件内容,以及提交的论文和研讨会上的辩论,认为“文化线路是各民族之间文化碰撞和相遇的见证,是时空里知识的转移和文化的交叉融合”;“在全球背景下,通过文化线路,不同民族的身份揭示了超过他们本土的、地区的或国家的意义”;“对文化和历史而言,文化线路是最重要的贡献之一,它能促进各民族之间的相互理解”。^d

2001年6月于西班牙潘普洛纳举行的ICOMOS国际研讨会达成了《潘普洛纳结论》。这次会议得到了潘普洛纳当地政府的支持和西班牙国际合作社(AECI)

a 单霁翔. 关注新型文化遗产——文化线路遗产的保护[J]. 中国名城, 2009(5):4.

b CIIC. The Canary Islands: a Cultural Crossroads Between Continents[EB/OL]. [1998-09-28]. <http://interenational.icomos.org/tenerife1998/conclusions>.

c CIIC. Ibiza Declaration: Congress on Methodology, Definitions and Operative Aspects of Cultural Routes[EB/OL]. [1999-06-09]. <http://international.icomos.org/ibiza1999/declarations>.

d CIIC. Guanajuato Conclusions[BE/OL]. [1999-10-23]. <http://international.icomos.org/Mexico1999/conclusions>.

的经济协助。会议的总结性文件《潘普洛纳结论》根据 CIIC 之前会议的定义和结论,对文化线路在遗产保护概念上做了质的改变,即“文物古迹从作为脱离周围背景的一部分,逐渐扩展到包括中心、邻邦、历史名镇、文化景观等范围”^a。这个新概念的首要结果就是将民族间、城市间、地区间和洲际间的文化相互联系起来,提供了至今还未建立过的保护措施,涉及领土范围、文化完整性、行为与周围环境的和谐性等。

2002年12月,国际古迹遗址理事会第十三届大会在西班牙首都马德里举行。CIIC 也相伴召开国际研讨会,会议产生了《马德里会议考虑及建议》,明确了文化线路是一项独立于文化景观的特殊的文化遗产,从而消除了二者的概念混淆。《马德里会议考虑及建议》认为:“文化线路具有流动性,并且有文化景观不具有的无形动态和空间运动。尽管文化景观也会随着时间变更而发展变化,但它受到自然的约束比文化线路更加固定。此外,一条文化线路通常包括很多不同的文化景点。文化景观在地理范围内不具有动态性,相反,文化线路则可能覆盖该地理范围。文化线路产生且一直生成文化景观,反之则不然。”^b

2003年5月30日至31日在西班牙马德里国际古迹遗址理事会(ICOMOS)在提交给世界遗产委员会的《行动指南》中系统明确表述了文化线路的定义:“文化线路是一种陆地、水道或者混合类型的通道,其形态特征的定型和形成基于它自身具体的和历史的动态发展和功能演变。它代表了人们的迁徙和流动,代表了一定时间内国家和地区内部或国家和地区之间人们的交往,代表了多维度的商品、思想、知识和价值的互惠和持续不断的交流,并代表了因此产生的文化在时间和空间商交流与相互滋养。这些滋养长期以来通过物质和非物质遗产不断地得到体现。”^c

世界遗产委员会在《世界遗产公约实施指南》中加入文化线路的有关内容,“标志着文化线路的保护已经成为世界遗产保护事业的重要内容,在文化线路发展进程中无疑具有里程碑意义”^d。

a 丁援. 文化线路:有形与无形之间 [M]. 南京:东南大学出版社,2011:35.

b CIIC. Considerations and Recommendation [EB/OL]. [2001-12-21]. <http://international.icomos.org/madrid2002/Recommendations>.

c CIIC. 3rd Draft Annotated Revised Operational Guidelins FOR THE Implementation of the World Heritage Convention [EB/OL]. [2003-06-21]. <http://international.icomos.org/madrid2003/opguidelines>.

d 李伟,俞孔坚. 世界文化遗产保护的新动向——文化线路 [J]. 城市问题,2005(4):8.

对于中国来说,关于文化线路的一个重大事件即是 2005 年 10 月在西安召开的 ICOMOS 第十五届大会。自此次大会始,我国学者也开始对“文化线路”给予了更多的关注和研究。这次研讨会将文化线路列为四大专题之一,并提出了最新的文化线路的概念:“任何线路,无论其是陆路、水路或一些其他一些类型,只要其是有形的并具有动态的和历史性功能的特点,并且符合以下三个条件:它必须在人们的交互活动中产生,并反映这种活动,在一定时期内,于个人、国家、地区或大陆间,多维的、连续的和互惠的交流货物、思想、知识和价值;它必须在一定的空间和时间内,促进不同文化的相互影响,并反映在其有形和无形的遗产上;它必须是一个融历史联系和文化遗存的动态系统。”^a 这个概念更加的系统和明确,并形成了《文化线路宪章》(草案),从而为 2008 年的《文化线路宪章》的正式出台奠定了基础。

2008 年 10 月,国际古迹遗址理事会第十六届大会暨科学委员会会议在加拿大魁北克召开,大会通过了《关于文化线路的国际古迹遗址理事会宪章》(*The ICOMOS Charter on Cultural Routes*)。这是文化线路保护领域具有标志性意义的事件。《关于文化线路的国际古迹遗址理事会宪章》对宪章目标、文化线路的定义、要素、内容、环境、特殊指标、类型、识别、真实性和完整性以及相关的研究、经费、保护和国际合作等问题进行了详细阐释。其中,关于文化线路的定义如下:“无论是陆地上、海上或其他形式的交流线路,只要是有明确界限,有自己独特的动态和历史功能,服务的目标特殊、确定,并且满足以下条件的线路可称为文化线路:① 必须来自并反映人类的互动,和跨越较长历史时期的民族、国家、地区或大路间的多维、持续、互惠的货物、思想、知识和价值观的交流;② 必须在时空上促进涉及的所有文化间的交流互惠,并反映在其物质和非物质文化遗产中;③ 必须将相关联的历史关系与文化遗产有机融入一个动态系统中。”^b 至此,“文化线路作为一种遗产类型,从遗产内涵岛定义与构成、从类别与指标到识别的真实性和完整性,均有了基本确定的解释和界定,具备了一定的可操作性”^c。

《世界遗产名录》上的遗产线路列表如下:

-
- a Maria Rosa. A New Category of Heritage for Understanding, Cooperation and Sustainable Development[C]//Proceeding of ICOMOS 15th General Assembly and Scientific Symposium: Volume 2. World Publishing Corporation, 2005: 1079.
 - b 丁援. 文化线路:有形与无形之间[M]. 南京:东南大学出版社,2011:88.
 - c 王建波,阮仪三. 作为遗产类型的文化线路——《文化线路宪章》解读[J]. 城市规划学刊, 2009(4):86.

目前,线路遗产仍是以线性文化景观的形式提名并登记在《世界遗产名录》上的,大体可以分为四类(部分列出)。

类型	遗产线路名称
运输线路	米迪运河(Canal du Midi, 法国, 1996 年录入); 赛梅林铁路(Semmering Railway, 奥地利, 1998 年录入); 大吉宁喜马拉雅铁路(Mountain Railways of India, 印度, 1999 年录入); 大运河(The Grand Canal, 中国, 2014 年录入)
贸易线路	乳香线路(Land of Frankincense, 阿曼, 2000 年录入); 香料之路(The incense Route, 以色列, 2005 年录入); 丝绸之路(The Silk Road, 中国与哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦联合申报, 2014 年录入); 印加古道(The Inca Trail, 秘鲁、哥伦比亚、厄瓜多尔、智利、阿根廷和玻利维亚联合申报, 2014 年录入)
宗教线路	圣地亚哥—德孔波斯泰拉朝圣线路(The Route of Santiago de Compostela, 西班牙部分, 1993 年录入, 法国部分, 1998 年录入); 日本纪伊山朝圣线路(Kii Mountain Range, 日本, 2004 年录入)
堡垒 / 防御工事线路	古罗马帝国边界线(Frontiers of the Roman Empire, 英格兰, 1987 年录入); 阿姆斯特丹防御战线(The Defence Line of Amsterdam, 荷兰, 1996 年录入)

“文化线路”概念丰富了文化遗产的内涵,其对遗产进行整体性保护的理念,更是对传统保护观的重要突破,即“文化线路”改变了过去世界遗产对人类文明的“点”状展示,而成为以重大的人类活动为脉络的“线”性区域展示,更加真实、准确地反映了人类文化的发展与传播,也使在世界范围内构建以“文化线路”为经纬的“世界遗产保护网络”成为可能。

二、“海上文化线路”遗产的内涵

作为一种新型文化遗产,文化线路遗产拓展了文化遗产规模,而“海上文化线路”遗产是文化线路遗产中不可或缺的重要方面。人类海洋活动主要是“鱼盐之利,舟楫之便”。其中,“舟楫之便”是航海活动的文化遗存,包括港、船舶、船货,以及人类围绕这三者而进行的物质的、精神的、民俗的、科技的和社会的相关活动等可以看得见,摸得着的实物。而通过航海活动而形成的海洋文化遗产,主要是呈“线性”的“海上文化线路”遗产。

“海上文化线路”遗产,就是“人类跨越海洋实现文化传播、交流和融汇的历史形成的线性文化遗产。‘海上文化线路’遗产的存在空间,就是人类历史上的海上航线。‘海上文化线路’遗产的历史内涵广泛而丰富,远远超越人们所熟悉

的海上丝绸之路以海上贸易为中心视域的历史遗产内涵”^a。

中国是世界上拥有悠久航海历史的大国。中国与朝鲜半岛、日本列岛、琉球群岛、东南亚、印度洋沿岸乃至非洲、欧洲之间,不但自古航海交流不断,而且自先秦滥觞,自秦汉时代就逐渐形成了跨越东亚海域以环中国海为中心的“汉文化圈”。东亚环中国海“汉文化圈”形成和发展的历史,也就是东亚环中国海区域以中国为中心跨海互动、梯航不断的航海历史;东亚“汉文化圈”的空间结构,实际上就是中国与环中国海区域包括朝鲜半岛、日本列岛、琉球群岛、东南亚地区之间跨海连结的一条条海上“文化线路”编织而成的。

重视研究和保护中国与环中国海区域包括朝鲜半岛、日本列岛、琉球群岛、东南亚地区之间跨海连结的一条条海上“文化线路”,对于丰富世人关于中国文化(既包括中国内陆文化,也包括中国海洋文化)的历史内涵的了解和认同,认知中国海洋文化在中国文化对外跨海交流、对外辐射影响和构建东亚中国文化圈中的作用,强化国人在中国文化遗产保护中既重视内陆文化遗产保护也重视海洋文化遗产保护的意识和理念,切实加强我国文化遗产的全面系统保护包括跨国合作保护与价值利用,都具有不容忽视、不可替代的理论意义和实践意义。

三、“海上文化线路”遗产的价值

中国是一个海洋大国,北起鸭绿江口,南至北仑河口,有着 18 000 多千米长的大陆海岸线、6 500 多个岛屿和 300 多万平方千米的主张管辖海域(按《联合国海洋法公约》,领海加上大陆架和专属经济区)。很早以前,我国古代沿海居民就已经涉足大海,使中国成为一个海洋历史源远流长的国家。文字记载中,《竹书纪年》有夏代的航海记录,“‘后荒即位,元年,以玄珪宾于河,命九(夷)东狩于海,获大鸟(鱼)。’”(一说‘九’后脱‘夷’字,‘鸟’应为‘鱼’。)^b商朝即有了四方有海的观念,如“维民所止,肇域彼四海。四海来假,来假祁祁。”(《诗经·商颂·玄鸟》)《史记》载:春秋时,吴国水军曾从海上发兵进攻齐国。《说苑》载:齐景公曾游于海上,乐不思归。《论语》中也讲到孔子曾表示过“道不行,乘桴浮于海”,表达了其将海上作为躲避烦恼的理想场所的想法。战国时期的邹衍提出了大九州说,认为九州“有裨海环之”,且“有大瀛海环其外,天地之际焉”(《史记·孟子荀卿列传》)。而辑录上古时代传说的《山海经》则记录了中国最早的海神:“北

a 曲金良. 关于中国海洋文化遗产的几个问题 [J]. 东方论坛, 2012(1): 18.

b 曲金良. 中国海洋文化史长编: 先秦秦汉卷 [M]. 青岛: 中国海洋大学出版社, 2008: 39.

方禺强，人面鸟身，珥两青蛇，践两青蛇。”(《山海经·海外北经》)

除此之外，各类遗址遗物也记载了中国悠久的海洋历史。例如浙江河姆渡遗址发现的独木舟的桨距今已有 7 000 多年的历史；台湾以台北县八里乡大坌坑命名的大坌坑文化，距今也有 5 000～7 000 年的历史；而大汶口遗址中出土的渔猎工具诸如尾部带孔的双倒刺或三倒刺的骨、角质鱼镖、鱼钩及较多的网坠，也说明在距今 4 500～6 300 年的黄渤海先民的渔猎和采集经济在社会经济生活中仍比较重要。而 2002 年 10 月在杭州市萧山区跨湖桥遗址出土的一条独木舟，被专家认为是世界迄今为止发现的最早的独木舟，距今约 8 000 年。截至目前，中国已从地下挖掘出超过 20 艘古代木船。这说明我们的祖先早已借助大海的恩赐生息繁衍，行渔盐之利，舟楫之便。也正是得益于大海的广袤与神秘，人们才有了探索大海奥秘，开辟连接世界的航路的勇气。而随着海上航路的开辟，中国与海外多个国家实现了政治互动、经济互连、文化互通，并形成了丰富的“海上文化线路”遗产。“海上文化线路”遗产至少有以下几个方面的价值。

(一)“海上文化线路”遗产是线路两端及沿线各国经济发展的见证

海上文化线路是东西方海洋贸易的主要通道。中国是东方文明古国，中国产品历来在国际市场上很受欢迎。经由海上文化线路进行的东西方贸易，其进出口商品结构因时而变。唐代以前，中国出口的商品，主要是丝绸和黄金。进口的商品，主要是香料、珠玑、翠羽、犀角、象牙、玳瑁、琉璃、玻璃、玛瑙及各种宝石等奢侈品。唐代以后，陶瓷受到海外市场青睐，成为丝绸之外另一种主要的输出商品。明末，茶叶传入欧洲，成为中国最大宗的出口商品。进口商品除了传统的南洋诸地土特产外，增加了西洋货物如毛织品、棉织品、钟表、香水、皮毛、金属等。东西方各国正是通过海上文化线路等渠道进行经贸交往，丰富彼此间的经济生活，分享人类创造的物质文明。“海上文化线路”的出现，得益于海上经济发展的需要，世界上各国人民在陆上经济交往的基础上也开始了海上的交流，例如西汉的海外贸易。

西汉海上航路的开辟始于汉元鼎六年(前 111 年)。秦朝末年，陈胜、吴广揭竿而起，天下云集响应。此时，已被推翻了的“山东诸侯”，借着农民起义的洪流，重又复辟了战国时期的割据局面。后经刘邦削平了各地的旧贵族势力，建立了统一的汉帝国。当时，由于连年混战，农民死亡流散，城乡人口锐减，社会经济凋敝，百物腾贵，国内一片萧条景象。面对这种局面，汉朝统治者不得不把稳定秩序、恢复生产作为首要任务，认真采取“与民生息”的政策，到文帝、景帝时期(前

179—前 141 年),汉朝达到了初步的稳定。到汉武帝时,则出现了“都鄙廩庾皆满,而府库余货财。京师之钱累巨万,贯朽而不可校”(《史记·平准书》)的盛况。汉武帝刘彻即在这样一个海内物阜民丰的条件下积极开拓了通向国外的商路。

汉代对外的商品主要是丝织品。丝织品是中国的特产,而且产量多,质量好,国内外需求量都很大。特别是海外,地中海一代贵族争相以穿上中华丝绸为荣。因此,汉武帝曾两次派遣张骞“凿空”西域,将我国的丝绸带到了西方,并远达地中海东部一带,开辟了横跨亚洲大陆的路上丝绸之路,扩大了汉王朝在中亚及罗马的声威和影响。

就在汉帝国统一中国时,西方罗马人也统一了意大利半岛,建立了强大的罗马帝国(汉时称大秦,又称犁鞬)。当时世界上的大国,基本上就是东方的大汉帝国和西方的罗马帝国,而东西方两大帝国之间,在中亚地区有大月氏和安息两大国阻隔,所以陆上丝绸之路中国丝绸虽已远销到罗马,但并不是由中国人直接运销到罗马,而是其间由安息商人进行转销。安息商人为牟取暴利,故意隔阻在两国中间,不使中国与罗马接触。《后汉书·西域传》中说的“大秦,一名犁鞬,以在海西,亦云海西国……其王常欲通使于汉,而安息欲以汉缯彩与之交市,故遮阂不得自达”,就是这件事情。而汉武帝最终采纳番禺令唐蒙的建议开辟海上航路的目的,就是为了从海上经由印度沟通与罗马的贸易交往。

西汉经由印度沟通罗马的贸易交往航道史称“徐闻、合浦南海道”。这条航线,被记录在《汉书·地理志》:“粤地……处近海,多犀、象、毒冒、珠玕、银、铜、果、布之凑,中国往商贾者多取富焉。番禺,其一都会也。自合浦、徐闻南入海,得大州,东西南北方千里,武帝元封元年(前 110 年)略以为儋耳、珠厓郡……自日南障塞、徐闻、合浦船行可五月,有都元国;又船行可四月,有邑卢没国;又船行可二十余日有谶离国;步行可十余日,有夫甘都卢国。自夫甘都卢国船行可二有余,有黄支国,民俗略与珠厓相类。其州广大,户口多,多异物,自武帝以来皆献见。有译长,属黄门,与应募者俱入海市明珠、璧流离、奇石异物,赍黄金杂缯而往。所至国皆稟食为耦,蛮夷贾船,转送致之。亦利交易,剽杀人。又苦逢风波溺死,不者数年来还。大珠至围二寸以下。平帝元始(1-5 年)中,王莽辅政,欲耀威德,厚遗黄支王,令遣使献生犀牛。自黄支船行可八月,到皮宗;船行可(二)月,到日南、象林界云。黄支之南,有已程不国,汉之译使自此还矣。”

这条航线的走向,用今天的地名,可作如下表述:“从徐闻、合浦出航,沿北部湾西岸和越南沿岸航行,绕过越南最南部,沿暹罗湾沿岸,顺着马来半岛海岸南下,进入马六甲海峡,到达都元国(今印尼苏门答腊西北巴塞河附近)。在从都

元国绕航,沿马来半岛西海岸北上,到达邑卢没国(今缅甸南部萨尔温江入海口附近)。从这里沿缅甸西海岸向西北方向航行到谿离国(都城在今缅甸蒲甘城附近)。然后沿印度东岸向西南航行到达黄支国(印度南部),最后向南航行,到达已程不国,即今天的斯里兰卡。然后由此回国。”^a往返一次需要 28 个月,航程达数万千米。当时,西汉船队受航海条件的限制,到了今印度东海岸的康齐普拉姆及斯里兰卡等地,已能换回所需货物便折返回航。所以,今印度和斯里兰卡变成了海上丝路上欧亚贸易的中转港。至于印度以西的航路,则由西方航海者开拓。

在唐代,中国的瓷器制作技术有很大的进步,陶瓷釉下彩的发明,唐三彩的问世,在我国陶瓷史上增添了新的光辉。瓷器产地分布很广,瓷业中心大多在东南沿海。如越窑产的青瓷、广州产的白瓷,均颇负盛名。当时,瓷器产品除供应国内外,有大量产品可用于外销。但是,对于瓷器这样质重、易损的商品,海上运输远较陆上运输安全稳靠,商人们便寻求海上航线。因此,瓷器外输便成为海上交通线发展繁荣的经济推动力。于是在唐代,便正式形成了这条海上通道。

在唐代,中国南方和沿海的经济有很大的发展,瓷器的发展尤为引人注目,其发展速度超过了丝绸。因而,在外销货物中所占比例上升,在海外销路很广。至今在航路所及的印尼、菲律宾、印度、伊朗、阿拉伯各国,远至东非、北非都有大量出土。日本陶瓷专家三上次男说,中国陶瓷在 9 世纪真是像流水似地从海路渗透到海外。^b朱杰勤先生也曾谈到,当时,无论中国船或外国船,他们的载货都以陶瓷为大宗。^c

汪大渊《岛夷志略》所记我国陶瓷输出有 50 多个地区。14 世纪阿拉伯旅行家伊本·拔图塔谈到他游中国的见闻时说,广州是世界大城市,“瓷器最甚”,“其间最大莫过于陶器场”。他又谈到“在亚丁,由于价格统制而限制输入”。由此可以推侧,早在 14 世纪时,这个港口中国瓷器输入量很大。拔图塔又说:“中国人将瓷器转运出口,至印度诸国,以达吾故乡摩洛哥。”可知中国瓷器在这时已远销至海道的终点北非。《岛夷志略》记载了中国陶瓷的贸易情况:“货用金银、青白花器(瓷器)”。三上次男的著作中写道:在 10 至 14 世纪,现苏丹境内红海沿岸,有一个阿伊扎布港。据也门犹太商人的记录,从印度运往这里的商品中,瓷器是

a 曲金良. 中国海洋文化史长编:先秦秦汉卷 [M]. 青岛:中国海洋大学出版社, 2008: 245.

b 三上次男. 陶瓷之路 [M]. 李锡经, 高喜美, 译. 北京: 文物出版社, 1984: 25.

c 朱杰勤. 中国陶瓷和制瓷技术对东南亚的传播 [J]. 世界历史, 1979 (2): 21.

占优势的大宗。^a

随着岁月的流逝,海上丝绸之路上来来往往的船只越来越多。海上丝绸之路已经远远不只是向外传布丝绸。随着海外贸易的发展,它把我国古代的发明创造如指南针、火药、造纸和活字印刷术、瓷器、医学、中草药等也像最初传布丝绸一样,传布到世界各地;同时,也把外国的特产如珍珠、宝石、犀角、象牙、香料,矿产如沙金、白银、黄铜,动植物和经济作物如棉花、龙眼、缅茄、占城稻和从南美引入的玉米、番薯、烟草、花生、向日葵、马铃薯、西红柿等新品种传到我国。这种发明创造和生产技术的互相交流,促进了人类历史的前进和社会生产力的发展。日益频繁的海上贸易使得世界各国的物质生活丰富、精神文化繁荣。

(二) 推动各国文化交流和社会进步

海上丝绸之路虽以丝绸为开端,但其意义却远远超过丝绸贸易的范围。它把世界各地的文明古国如希腊、罗马、埃及、波斯、印度和中国,又把世界文化的发源地如埃及文明、两河流域文明、印度文明、美洲印加文明和中国文明等连接在一起,形成了一条连接亚、非、欧、美的海上大动脉,使这些古代文明通过海上大动脉的互相交流而放出了异彩,给世界各族人民的文化带来了巨大的影响。随着海上经济的发达,世界各族人民的文化交流也开始通过海洋频繁和密切起来。这使得海上航路不仅仅是通商线路,更是一条条连接和传播各民族文化的文化线路。“它发生的结果是促使各种文化相融并长,丰富并加深世界文化的内涵。”^b

例如,奥尔梅克文明。

上古三代时期,最著名的海外交通事件之一即是殷人东渡。

长久以来,人们往往把《山海经》当做荒诞不稽的神话来读,一笑了之。直到20世纪,才发现事实并非如此。它原来是一部中国远古时代的航海日志,所标的一些地名今天居然能一一得以印证。

例如书中的《东山经》就似乎与北美洲、中美洲以及墨西哥湾等地区有关。于是,西方人曾提出,早在公元前11世纪,可能就有中国人到过美洲。以后在美洲一些地区,特别是在墨西哥的考古发现中,有许多遗物和遗迹都具有与中国商代文化特征相似的墓碑、雕塑、铜器、石刀、饰纹、陶片、文字、壁画等。

比如在密西西比河下游发现的上古时代的圆形土墩和石斧,就与中国张家

a 王建辉.“海上丝绸之路”应称为“瓷器之路”[J]. 求索,1984(6):124.

b 曲金良. 海洋文化概论[M]. 青岛:中国海洋大学出版社,1999:77.