

■ 今年是“一带一路”倡议提出10周年。中国大运河不仅是人工开凿的运输河流，更是重要的中华文化涵养带，它还联通着海洋和不同的地区文明，成为构建人类命运共同体的桥梁。贺云翱教授多年来致力于大运河考古、大运河文化遗产保护及研究等工作，重点参与中国大运河申报世界遗产的基础调研及主持多项大运河田野考古工作、大运河文化带尤其是江苏段的决策咨询调研工作，以及大运河国家文化公园建设等相关研究工作。在作为第十三届全国政协委员履职期间，多次提交关于大运河文化遗产保护，以及与大运河国家文化公园紧密相关的长江国家文化公园的建设建议等。本期讲坛邀请贺云翱教授从大运河入手解读中国大运河与世界的互联互通。

——编者的话

中国大运河与世界互联互通



▲ 贺云翱

大运河是人类创造力的杰出范例

人类的文明创造活动离不开自然的支撑和规约，但是人类也可以通过大型工程对自然进行改善和空间重组，创造更优化的文明生存条件，这种文明一旦创造并取得重大成就，就会超越创造者本身的时空限制，从而产生世界性意义。中国大运河的发生和发展大体上符合这样一个原理。

中国大运河是世界上唯一——一个为确保粮食运输安全，以稳定政权、维持统一为目的，由国家投资开凿和管理的巨大工程体系。它是解决中国自然大河都是东西流向而缺失南北沟通、南北区域社会与自然资源不平衡等问题的重要措施，以世所罕见的时间与空间尺度，展现了农业文明时期人工运河发展的悠久历史阶段，代表了工业革命前水利水运工程的杰出成就。中国大运河实现了在广大国土范围内南北资源和物产的大跨度调配，沟通了国家的政治中心和经济中心，促进了不同地域间的经济、文化交流，在国家统一、政权稳定、经济繁荣、文化交流和科技发展等方面发挥了不可替代的作用。

中国大运河由于其广阔的时空跨度、巨大的成就、深远的影响而成为文明持续发展的重要动力，对中国乃至世界历史都产生了重大而深远的影响。那么，大运河是如何形成的呢？这要从距今8000万年—300万年间发生的喜马拉雅造山运动形成的中国及周边国家的河流与地貌格局说起。这样的地貌格局呈现出这样的特点：一是中国境内几乎所有的自然大河都是从西向东流淌，并最终进入太平洋，只有少数河流进入印度洋或北冰洋；二是中国形成从西向东逐级降低的“三级阶地”，使中国的平原集中在东部，西部则以山地为主，从而导致东、西部不同的自然条件和经济模式。

大运河的存在，不仅推动中国形成“四大文化板块”（草原高原文化板块、黄河文化板块、长江文化板块、海洋文化板块）现象，从而导致中国文化的多样共生甚至文明中心的多次转移；还推动中国形成“胡焕庸线”现象，从而导致东、西部地区社会发展的不平衡现象。所谓“胡焕庸线”，即中央大学地理系主任、地理学家胡焕庸先生在1935年提出的划分我国人口密度的对比线，在某种程度上也成为目前人口、城镇化水平的分割线。这条线的东南各省区市，绝大多数城镇化水平高于全国平均水平；而这条线的西北各省区，绝大多数低于全国平均水平。同时，还促使中国与外部世界的沟通形成主要的三条通道：一条是蒙古高原的“草原丝路”，为欧—亚之间最古老的文化通道；第二条是从中国中原地区经“河西走廊”或“青海道”及新疆通向中亚乃至环“地中海文明圈”区域的“陆上丝路”；第三条是从中原乃至整个中国“东南区域”通过环海港口到达环太平洋乃至印度洋地区国家的“海上丝路”。当然还有西南高原丝路、西藏高原丝路、万里茶道等对外交流路线。

为此，我国必须对喜马拉雅造山运动所导致的自然大河彼此分隔所形成的多元文化板块进行联通和整合，否则，南北分离、政治中心与经济中心分离、“陆上丝路”及“草原丝路”与“海上丝路”间的分离等问题就无法得到解决。于是，中国大运河的形成，就是重组和改善喜马拉雅造山运动带来的中国自然大河格局并解决诸多深层次问题的一种最重要的工程措施。这也是中国古代的大运河工程总是由国家主导的根本原因。或者说，古代中国的大运河开凿、管理、运行本身就是一项纯粹的交通、水利工程。

古代中华文明的持续发展、中华民族的统一与融合、中国国土的长治久安，都需要一条纵贯南北的水上大通道，即“中国大运河”。从这个意义上说，我国土地上古代唯一的南北贯通而且是联通所有东西走向自然大河包括海洋的大运河，实际上是一个人工重新建构的贯通南北、连接东西的巨型水系流域和水运网络系统。它也是确保中华文明持续发展未曾断裂的重要支撑条件，因为至少从隋唐开始，中国的政治中心再也不能离开大运河。

▲ 江苏无锡段古大运河

大运河是当之无愧的世界性文化宝库

中国大运河是公元前5世纪到公元20世纪上半叶持续完成的巨型人工运河工程，包括先秦到南北朝的大运河、隋唐大运河、元明清京杭大运河。它经过北京、天津、河北、河南、山东、安徽、江苏、浙江8省市，涉及数以百计的大中小城市。河道总长约3100公里（包括隋唐大运河和京杭大运河），其中主线长度约2681公里。它经历过运输河道、南水北调输水通道、国家级重点文物保护单位、世界文化遗产（长1011公里）、国家文化带及国家文化公园几个阶段。今天它具备着生活、生产、文化、运输、供水、水利、旅游、生态、景观等综合性功能，仍然是中国现代化建设的重要参与力量。

21世纪以来，文化战略成为世界性话题。在全球化背景下，中国适应这一形势，也开始高度重视文化问题。在这个过程中，大运河的身份发生了里程碑式的转化，即从一般性运输河道转变为“国家级重点文物保护单位”和“世界文化遗产”乃至“国家文化公园”。

2005年12月，郑孝燮、罗哲文、朱炳仁三位专家联名致信大运河沿线

各市市长，呼吁大运河申报世界遗产。2006年，全国“两会”期间，58位政协委员联合提交提案，呼吁启动对大运河的抢救性保护，并申报世界文化遗产。同年6月，大运河被国务院公布为第六批全国重点文物保护单位，12月被列入《中国世界文化遗产预备名单》，大运河申遗工作正式启动。2007年9月，“大运河联合申报世界文化遗产办公室”在江苏扬州挂牌成立。

2014年6月23日，中国大运河成功入选世界文化遗产。世界遗产委员会对中国大运河的价值评价是：“大运河是人类历史上最伟大的水利工程杰作。大运河起源古老，规模巨大，不断发展，适应了千百年来环境，提供了人类智慧、决心和勇气的确凿证据。大运河是人类创造力的杰出范例，展示了人类在直接起源于中国古代的巨大农业帝国中的技术能力和对水文地理学的掌握。”

列入世界遗产名录的是隋唐大运河、京杭大运河和浙东运河各个河段的典型河道段落和重要遗产点，共包括河道27段，遗产点58处，涉及沿线8个省市的27座城市，河道总长1011公里，约占总长的三分之一。

联合国教科文组织主导下的“世界遗产”事业在发展中，先后产生了世界文化遗产、自然遗产、工业遗产、农业遗产、文化景观、灌溉遗产、非物质文化遗产等各类遗产类型，其中包括“线性遗产”类型，而中国“大运河”属于“文化线路”遗产。

党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央高度重视大运河的保护利用，要求以世界文化遗产的标准保护和利用好大运河文化遗产。习近平总书记多次进行重要指示——“大运河是宝贵遗产，是流动的文化，保护大运河是运河沿线所有地区的共同责任，要统筹保护好、传承好、利用好。”

第三个阶段是全国性大运河的进一步发展的京杭大运河阶段，历元、明、清三代。从首都北京到宁波，包括通惠运河、北运河、南运河或御河、会通河、中运河、运河、江南运河、浙东运河等。这个时期的前期（元、明代早期），海上丝绸之路保持发达期，大运河与庆元（今浙江宁波）、太仓刘家港（今江苏太仓）、河北黄骅海丰镇等海盐城、镇关系密切；后期转为衰弱期。

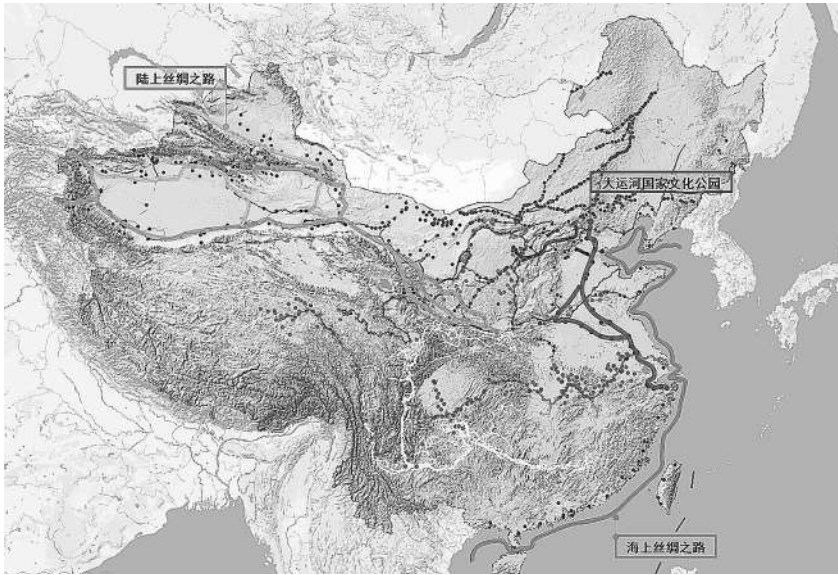
过去，学者们已经从历史文献中探讨了走过中国大运河的诸多海外人士，他们中有来华使者、商贾、僧人、传教士、旅行家等。

我于2015年以来开展了与大运河考古相关的工作，包括与唐代日本遣唐使团历史有关的江苏南通如东掘港国清寺遗址的发掘和如皋隋唐掘港遗址的考古发掘。这项工作是在2015年由南京大学文化与自然遗产研究所诸多同志调查勘探确认，2017年7月—2018年8月对大运河重要支流“通扬运河”（隋唐“掘沟”）东端近海的掘港（今南通如东县主城区）古国清寺遗址进行考古发掘。考古结果表明，该遗址最下层的土建筑台基遗存是始建于1200年前唐代晚期元和年间（806—820年）的掘港国清寺建筑遗存，是中日通过海上丝绸之路建立友好关系的重要历史见证，是南通及江苏海上丝绸之路的重要标志性遗迹，是海上丝绸之路东海航线的重要见证地和遗产点，也是联系日本、东海、掘港运河及盐运河、大运河及扬州乃至长安等海上丝绸之路文化交流线路的重要节点。

2019年10月至2020年4月，在江苏省文物局的支持下，南京大学和如皋市博物馆联合，对如皋境内唐代大运河连接海上丝绸之路的重要支线运河——隋唐古“掘沟”遗址暨古通扬运河遗址区域开展考古调查勘探工作。

经过6个多月的调查勘探，在如皋市如城街道—东陈镇段运河遗址两侧发现有多处文化遗址，其中以十里铺（古代称“邦沟铺”）路以北、兴源大道以东紧靠古掘沟运河的徐家桥段区域勘探发现的一处古遗址文化堆积最为丰富，遗址南北长约90米（东段）—120米（西段），东西宽约200米，地下遗迹保存相对完好，当时经考古试掘，获知遗址的年代不晚于宋元时代。

经2022年3月至12月近10个月的发掘和勘探，我们还在徐家桥遗址发现不晚于唐代的古运河“掘沟”遗迹及晚唐五代时期的灰沟、宋代的古河道、灰沟、灰坑等各类遗迹11处；出土唐代至宋代



▲ 大运河与丝绸之路关系示意图

2019年7月4日，习近平总书记主持召开中央全面深化改革委员会会议，审议通过《长城、大运河、长征国家文化公园建设方案》，该方案于2019年12月由中共中央办公厅、国务院办公厅印发全国执行。方案要求大运河沿线各地与“建设方案”进行对接，制定充分体现区位优势的高质量实施规划。

因此，大运河不仅是中国古代最伟大的交通运输工程，也是支撑中华文明持续发展的重要保障，还是多样文化共生共通共荣的空间廊道，更是“海上丝绸之路”“陆上丝绸之路”“草原丝绸之路”的交汇纽带。大运河区域是影响近代中国经济格局的重要力量，大运河已成为当代中国最宏大的国际文化“名片”。

大运河是沟通世界的桥梁

考古发现证明大运河是我国古代重要的国际性交通通道

中国大运河虽然是内陆运河，但是由于它的区位在中国的东部地区，与汇入渤海、黄海、东海、南海诸海洋的长江、淮河、黄河、海河、钱塘江、甬江等自然江河下游直接连通，加上一些连接海洋的大运河支线运河如掘沟（古通扬运河，又称盐运河）、娄江（浏河）、连云港境内的盐河等，使大运河与诸海区连为一体，由此，大运河遂成为从中国内地都城通往外部世界的通途。

中国古代大运河的发展与世界互联互通主要经历了三个阶段：

第一个阶段是区域性运河阶段。从公元前486年前后邗沟、胥河、古江南河（丹徒水道）、黄沟运河（沟通泗水与济水，入黄河）、鸿沟等开始，一直到隋代之前。主要涉及黄河、淮河、长江、钱塘江之间的运河；浙东运河在这一阶段也已成形。还有西汉吴王刘濞开凿的“东邗沟”、西汉的漕渠、东汉的阳渠、三国时期的破岗渎、越国山阴古水道、西晋西兴运河（沟通钱塘江与曹娥江）等。

这个时期中国与外部世界的沟通主要是通过陆上丝绸之路。后期海上丝绸之路逐步崛起，但是运河的作用还不显著。

第二个阶段是全国性大运河形成阶段，历隋、唐、宋三代。北及涿郡（今北京），南至明州（今浙江宁波），西通长安（今陕西西安）、洛阳、东京（汴梁，今河南开封）等，包括联通隋唐东都洛阳和北宋首都东京的通济渠（汴渠）、山阳渎、永济渠、江南运河、浙东运河、盐运河等，当然，长江、淮河、黄河等自然大河这一时期也被纳入大运河的运输系统。

正如唐《元和郡县志》所写：“通济渠，自洛阳西苑引谷、洛水达于河，自板渚引河入汴口，又从大梁之东引汴水入于泗，达于淮，自江都宫入于海……自扬、益、湘南至交、广、闽中等州，公家运漕，私行商旅，舳舻相继。”

主讲人简介：

贺云翱，十三届全国政协委员，国家文化公园建设工作专家咨询委员会委员，南京大学历史学院考古文物系教授、南京大学文化与自然遗产研究所所长。其研究方向为文化遗产考古、保护及利用，多次主持国家级、省级重大课题。出版著作有：《六朝瓦当与六朝都城》、《紫砂大师访谈录》、《中国金银器》（合作）、《帝王陵寝》（合作）、《陶都揽胜——宜兴市历史文化遗产研究》（合作）、《文化遗产学论集》、《新时代长江之歌》等。

2022年的考古发掘证明，如皋境内徐家桥遗址段古运河遗址的时代不晚于唐代，结合唐代开成四年（839年）日本遣唐使团中请益僧圆仁在《唐求法巡礼行记》里所记载的内容可知，这段古通扬运河遗迹应该是隋炀帝时期开挖的“掘沟”运河遗迹，也是唐开成四年日本遣唐使团去扬州及长安所行走过的重要运河河道，它与如东国清寺遗址共同构成了江苏南通“海上丝绸之路”的重要历史遗迹。

如皋历史城区考古勘探所获资料证明，今天的如皋历史城区至少在唐代后期已经是古通扬运河上的重要城镇。在地下发现的唐代晚期古井位于古运河“掘沟”南岸，井中出土长沙窑瓷器大约属于公元9世纪时期的遗物。日本高僧圆仁在《唐求法巡礼行记》中记载的“如皋镇”“如皋院”“如皋茶店”以及“掘沟北岸，店家相连”“水陆左右富贵家相连”的历史场景由此获得了考古资料的证实。

勘探发现的五代至元明时期的砖铺道路呈南北走向，被今天的如皋城市南北中轴线主干道“人民路”所叠压，表明1000多年来如皋城市的南北中轴线一直北依古通扬运河而未曾移动，这为认识现代如皋城市的空间格局之形成和作为运河城市的规划特征等提供了考古实证材料。

大运河对海洋城市的形成发展有着支撑作用

中国古代的海上丝绸之路城市或海港城市都分布在自然大河与渤海、黄海、东海、南海等海洋区域交汇之地，但由于天然良港形成所需特殊条件及从港口通向内陆区域需要更加广阔的运输网络，沟通中国南北方与东南沿海的大运河运输网络遂成为支撑中国古代海上丝绸之路城市或港城形成与发展的极重要条件。

对此，我们试举与唐代扬州港城和元代庆元港城的两项考古发现为例：

一例是1998年在印度尼西亚勿里洞海域发现的唐代时期的“黑石号”沉船，该沉船出水6.7万件唐代瓷器、金银器、铜镜等物品，其中仅长沙窑瓷器就有5.65万件，还有越窑、邢窑、巩县窑等诸多中国南北方不同窑口的瓷器。据著名学者齐东方等人研究认为，该船的始发港应是大运河隋唐港城扬州。

另一例是在韩国全罗南道新安近海海域发现的元代时期的“新安沉船”。这艘沉船上发现的中国瓷器包括大运河及长江、淮河沿线的诸多“窑口”生产的产品，如景德镇窑、吉州窑、赣州窑、磁州窑、宜兴窑、老虎洞窑等，当然也有来自

中国沿海的龙泉窑、义窑、磁灶窑、洪塘窑、石湾窑等产品。专家们认为，新安沉船作为从中国（元朝）装载货物前往日本并不幸于韩国（高丽）海域沉没的国际商贸船只，其在中国的始发港正是当时中国大运河最南端的著名国际化港城——庆元。

这些沉船上的考古发现本身就构成了一个“国际化”的多样文化结构与商贸经济景观，生动展现了当时中国通过大运河与外部世界发生深刻关联的历史事实。

大运河对文化产品的国际流通发挥重要作用

古代从域外运入中国的商品包括香料、玻璃、宝石、陶瓷、硬木、银元、金银器、药材等，当然还有除商品之外的宗教文化、建筑文化、艺术等海外文化元素，其进入中国内地，尤其是进入中国的都城，大运河是其最重要通道。

这里仅以在古代中国唯一进入中国宫廷与市场的瓷器——“高丽青瓷”为例。从20世纪50年代开始到近年的70年间，在中国境内的浙江、江苏、安徽、山东、河北、内蒙古、辽宁、黑龙江、北京、广西、台湾等地陆续出土了一批高丽青瓷器（含残片标本）。其时代为北宋至明代早期，代表着这一时期中国不同王朝与高丽王朝（918—1392）之间的外交、商业与文化交流，具有不可替代的学术价值。

高丽青瓷的出土具有显著特征：一是主要出土于宋、元时期由国家指定的可以进行国际贸易活动的海港城市，如北宋时期的明州、南宋时期的明州（1195年改称庆元）、杭州；元代的庆元、太仓、登州（今山东蓬莱）等，它们大多数和大运河直接相连的都城区域。迄今，中国出土高丽青瓷数量最多的是南宋的都城临安（今浙江杭州）和元朝的元大都（今北京）。二是重要的大运河沿线地方城市。除两宋、辽、金、元、明初国际贸易港口城市和都城之外，在诸多地方性大运河城市也有高丽青瓷的发现。如江苏淮安、扬州、元代“六国码头”太仓浏河港附近的吴江同里镇、安徽北宋汴渠线上的淮北市等。

总之，中国古代大运河作为中国古代最大的人工运河，不仅对中华文明的持续存在和发展发挥过难以估量的作用，而且在古代中国与外部世界的交往中同样发挥过难以估量的作用，特别是后者，迄今所知的资料还非常有限。除了历史文献，考古学在其中可以发挥重要作用。今天，中国大运河作为全球“世界遗产名录”中的一员，作为中国国家文化公园建设的重要对象，她同样在发挥着连通世界之“桥梁”和“使者”的作用。（文中图片由作者提供）



▲ 贺云翱教授及其考古团队在江苏省南通市如东掘港国清寺遗址考古发掘中