

鄭和下西洋與中國海洋文化的發展

李金明*

公元1368年，明太祖朱元璋在元末農民大起義的基礎上建立了明王朝。當時國內面臨的形勢是：在北方，蒙古殘餘勢力與帖木兒帝國遙相呼應，伺機南下，妄圖扼殺新生政權於襁褓之中；在南方，張士誠、方國珍的勢力被消滅後，其殘部遁去海外，與倭寇相互勾結，頻繁入寇。在這種情況下，明太祖祇好把防禦重心放到北方，派兵攻打元朝的殘餘勢力。而在南方，他不可能同時對倭寇進行戰爭，於是就採用保守的做法：一方面與海外諸國和平共處，實行人不犯我，我不犯人的原則，以營造一個比較安定的國際環境，保證國內社會經濟的恢復和發展；另一方面實行嚴厲的海禁，規定“片板不許入海”，以防禦倭寇的侵擾，防止海外和內地的反抗勢力勾結起來，危害剛建立的明朝政權。

明太祖的海禁政策，雖然起到了對日本實行經濟封鎖，加強海防的作用，卻把本國的海外貿易給切斷了。而一個國家不可能沒有對外貿易，即使是當時統治階級需要的奢侈品、香料等也必須從海外進口，故朱元璋就採用“朝貢貿易”作為唯一合法的對外貿易形式，即以“朝貢”為名把海外貿易嚴格地置於官府的控制之下。這樣一來，“朝貢貿易與海禁就成了明朝政府對外政策的兩大支柱”⁽¹⁾。明太祖實行的這種海禁與朝貢貿易相結合的政策，在明成祖朱棣繼位後得到進一步的發展。明成祖不僅廣泛地派出使者遍賜海外諸國，招徠他們入明朝貢，而且還主持了鄭和七下西洋的偉大壯舉，使朝貢貿易發展到鼎盛時期。

鄭和下西洋的動因

明成祖派鄭和下西洋的目的是甚麼，史書上的記載紛紜不一，有的說是明成祖懷疑建文帝流亡海外，派鄭和等人尋找其蹤跡⁽²⁾；有的說是“耀兵異域，示中國富強”⁽³⁾。這些說法都很難令人信服。綜觀鄭和七下西洋，統領將士兩萬七千多人，船隻近百艘，歷程數萬里，往返近三十年，倘祇是為了尋找建文帝的蹤跡，何必如此大張旗鼓，興師動眾，即使是找到了建文帝，三十年後亦垂垂老矣，根本不會對明成祖的政權構成威脅，找來又有何用？如果是為了“耀兵異域，示中國富強”，鄭和第一次下西洋已遍歷東南亞及印度洋各國，並在蘇門答臘的舊港生擒海寇陳祖義等人，械送至京誅之；第二次下西洋也是統領舟師遍歷東南亞及印度洋各國。這樣做足以顯示中國的富強，擴大明朝的政治

影響，何必一而再再而三地反複“顯耀”達七次之多呢？這裡面看來還有其它更重要的目的。

我們不妨先看看明成祖繼位時的國內形勢。明成祖是通過“靖難之役”登上寶座的，當時持續三年之久的內戰剛結束，天下百姓疲於兵旅，社會經濟殘破不堪，而明成祖又急於封賞靖難功臣，增設武衛百司以鞏固新生政權，不久又發兵八十萬攻打安南、大興土木遷都北京等等，財政耗費極其浩大。⁽⁴⁾為了彌補財政上的虧損，明成祖除了加緊對人民的剝削以及派人到全國各地開採銀礦外，就是繼承明太祖的遺緒，對海外朝貢國家實行開放政策，鼓勵他們入明朝貢，以求輸入大量的海外物品。這些海外物品在當時的贏利是異常優厚的，就以蘇木與胡椒來說，明政府給貢使的定價是每斤蘇木鈔一貫、每斤胡椒鈔兩貫，而同時支付給京師文武官員充作俸祿的規定是蘇木每斤準鈔五十貫、胡椒每斤準鈔

* 李金明（1944-），歷史學博士，廈門大學南洋研究院教授、博士生導師，廈門大學海洋政策與法律研究中心副主任。

一百貫，這樣一進一出，贏利就達五十倍之鉅。正因為利潤驚人，故明成祖才會採取各種積極措施，招徠海外諸國入明朝貢，甚至於不惜耗費鉅資，派遣鄭和下西洋，攜帶敕書及精致手工業品，遍賜海外諸國，招徠其遣使入明朝貢，為之掃清海道，這才是明成祖派遣鄭和下西洋的目的所在。

我們從鄭和每次下西洋時間之緊迫，幾乎是首尾相銜，中間沒有多少間隔，可以看出明成祖急於營利，力求彌補財政上重大虧損的迫切心情。而鄭和每次下西洋返航時，海外諸國總是遣使隨行朝貢，其附載來進行交易的寶物、香料數以千萬計。如永樂五年（1407）九月，鄭和第二次下西洋回返時，遣使隨行朝貢方物的就有蘇門答刺、古里、滿刺加、小葛蘭、阿魯等國⁽⁵⁾；永樂二十年（1422）六月，鄭和第六次下西洋回返時，亦有暹羅、蘇門答刺、哈丹等國遣使隨行來貢方物⁽⁶⁾；翌年九月，又有西洋、古里、忽魯謨斯、錫蘭山、阿丹、祖法兒、刺撒、不刺哇、蘇門答刺、滿刺加等十六國遣使一千二百人至京朝貢方物。明成祖在敕令皇太子接待這些貢使時就特別指出：“其以土物來市者，官給鈔酬其值。”⁽⁷⁾意思是說，貢使隨船帶來交易的土物，官府給價收購。可見鄭和下西洋不純粹是為了“耀兵異域”的政治目的，而是帶有濃厚的經濟目的。明成祖採取這種“派出去，招進來”的辦法，不僅解決了當時所面臨的財政危機，而且使百姓從轉販土物中得以營生，因此明朝官員都稱贊這是“不擾中國之民，而得外邦之助”的好辦法。⁽⁸⁾

由各國貢使大量載運進來的香料，對抑制明初的貨幣貶值和通貨膨脹起到了一定的積極作用。明朝自洪武八年（1375）開始發行大明寶鈔，當時規定每鈔一千貫折銀一千兩、折金二百五十兩。但不久之後則開始貶值，永樂中，每鈔一千貫僅值銀十二兩、值金二兩五；至弘治時，每鈔三千貫祇相當於銀四兩多，寶鈔已形同廢紙。⁽⁹⁾為了抑制寶鈔的貶值，避免因濫印寶鈔而造成通貨膨脹，明朝政府則盡量減少以寶鈔支付官員的俸祿，而代之以經鄭和下西洋大量進口的香料。自永樂二十年（1422）至二十二年（1424），文武官員的俸鈔已俱折支胡椒和蘇

木⁽¹⁰⁾，規定春夏兩季折鈔，秋冬兩季則支蘇木、胡椒，五品以上的官員折支70%，五品以下折支60%。⁽¹¹⁾到宣德九年（1434）又具體規定，京師文武官員的俸祿以胡椒、蘇木折鈔，胡椒每斤准鈔一百貫、蘇木每斤准鈔五十貫。⁽¹²⁾正統元年（1436），再把配給範圍由兩京文武官員擴大到包括北直隸衛所官軍，折俸每年半支鈔，半支胡椒、蘇木。⁽¹³⁾這種現象大概維持到成化七年（1471），因貢使很少到來，京庫的胡椒、蘇木不足才宣告停止。⁽¹⁴⁾

在這裡有必要談談關於朝貢貿易的問題。由於明朝政府經常提出“懷柔遠人”、“厚往薄來”一類的話，故人們普遍認為，朝貢貿易是種蝕本生意，是“政治重於經濟”⁽¹⁵⁾，是“出的多，進的少，根本不計價值”⁽¹⁶⁾。但如果我們冷靜地思考一下，朝貢貿易的執行幾乎與明朝的統治相始終，假如祇是從政治上考慮而不計價值，怎麼有可能維持長達二百多年呢？實際上，當時海外貢使帶來的貢物是由三個部分組成，即進貢方物、國王附進物和使臣自進、附進物。對於進貢方物來說，雖然明朝政府考慮的政治因素比較多，在賞賜物上的虧損比較大，但其數量在進貢物品上祇佔極小的一部分，“所費不足當互市之萬一”⁽¹⁷⁾。至於國王附進物和使臣自進、附進物的情況就大不一樣，它們在進貢物品中佔絕大多數，據《明鑒》記載，往往超過進貢方物的數十倍。⁽¹⁸⁾明朝政府對如此巨大數量的附進物是採取官府給價收購的辦法，且不說從中徵收50%的貨物稅，僅以低價買進，高價賣出，就可獲得鉅額利潤，這一點我們在前面已經談過。這些情況說明，海外國家入明朝貢的次數越多，朝貢使者附帶進來的貨物也就越多，明朝政府則可從中獲得更高額的利潤。因此，明成祖以“派出去，招進來”的辦法，頻繁地派遣鄭和下西洋，招徠海外諸國入明朝貢，以迅速改變國內所面臨的財政危機，這才是鄭和下西洋的真正動因。

鄭和下西洋的終止

轟轟烈烈的鄭和下西洋，到1424年明成祖去世後即宣告停罷。後來雖說在1430年，因繼位的明宣

宗感到外國貢使很少來朝貢而復遣鄭和第七次下西洋，但這已是接近尾聲，名噪一時的下西洋壯舉就此終止。在這裡人們不禁要問，既然鄭和下西洋是為經濟原因所使，那麼為甚麼不能長期持續下去，而如此匆匆來去曇花一現呢？為了探索下西洋終止的原因，我們必須從當時明朝國內的形勢變化以及鄭和下西洋自身所存在的問題等方面來進行分析。

首先，從當時海外貿易的特點談起。15世紀初，東南亞絕大多數地區仍處於未開發狀態，當地的手工業生產相對落後，使者來華朝貢，一般都是把本國的土特產，如胡椒、蘇木等香料作為貢品，載運來中國交換絲綢、瓷器等手工業品。即使是鄭和船隊本身到達東南亞各地，也是兼營做香料貿易，甚至組織士兵到山上砍伐香木等等。出現這種現象的原因是，當時香料在中國國內的需求量很大，不僅宮中每天要消耗大量的香料，而且民間在禱祀時也需要甚多，有時遇到香料不足還使用松柏、楓桃等作為替代品。因此，把香料販運到中國是贏利鉅大的買賣，有的海外小國如琉球，因本國資源缺乏，無土特產可充貢品，則每年派船到馬六甲等地購買香料，轉運入明朝貢，然後把換取的絲綢、瓷器等手工業品再轉運到日本、朝鮮等地販賣，以充當中介商的贏利來維持其國人的經濟生活。另外當時這些“貢使”經營的是國與國之間的長途販運貿易，其載運的“貢品”都盡量做到貨輕價貴，即所謂的“一美珠而償銀數百，一寶石而累價鉅千”，說穿了就是一些奇珍異寶。類似這些海外香料和奢侈品的大量輸入，不僅對當時國內社會經濟的發展沒有起到甚麼積極作用，也不能滿足人民群眾的日常生活需要，相反卻導致統治階級越來越腐化墮落，從而加重了對百姓的敲詐勒索。即使在所謂的“永樂盛世”，也照樣是“貪官污吏遍佈內外”。在永樂十九年（1421），山東、河南、山西、陝西諸省因水旱災不斷，發生飢荒，人民剝樹皮掘草根為食，而官府不僅不能賑濟，反而徭役不休，徵斂不息。^{（19）}對此階級矛盾的不斷激化，明成祖不能不引起警覺，在奉天、謹身、華蓋三殿遭災後，他被迫引咎自責，於1421年下詔書，把下西洋

列為“不便於民及諸不急之務”而宣告停罷。^{（20）}1425年明仁宗一繼位，亦採納原戶部尚書夏原吉“以賑饑、省賦役、罷西洋取寶船”的建議，詔告天下，徹底終止了下西洋的一切事務。^{（21）}

其次，鄭和下西洋的隊伍過於龐大，所統領的官兵約二、三萬人，寶船近百艘。這些寶船體勢巍然，據記載，最大者長44丈寬18丈，勘稱當時世界上最大的船隻，船上的蓬帆、錨舵，非二、三百人不能舉動。有人估計，在永樂年間，新建和改建的海船約有二千艘。^{（22）}這種船在當時的造價每艘需白銀七、八千兩，由此可以想象，建造下西洋寶船的耗費極其浩大。就連明成祖也為“船數又多，製作又細，費用又大，須是支動天下一十三省錢糧來，方才夠用”而深感憂慮。^{（23）}再說每次下西洋的航程過於遙遠，遍歷南海、印度洋、阿拉伯海，直至非洲東海岸，一次往返需二、三年，且每次返航後不久馬上又接着下一次航程，中間很少有間隔。寶船在途中經常遭遇風浪或海盜搶劫，人員傷亡異常慘重，很難有可能長期持續下去。如此巨大的人力、財力耗費，在永樂、宣德年間所謂“百姓充實，府藏衍溢”的情況下，尚勉強可以維持。而到了正統年間，太監王振擅權，發生了“土木之變”，明朝自此“國勢寢弱”，哪裡還有可能負擔得起下西洋的鉅額耗費。儘管明英宗在復辟後幾個月，曾經打算倣倣永樂時的做法，也派遣都指揮馬雲等出使西洋，但馬上遭到朝官的極力反對，張昭上疏指出，目前河北、山東仍歲歲災荒，百姓四處逃亡，飢不裹腹，衣不掩體，橫屍荒野，慘不忍睹。望陛下應把下西洋的費用，趕快撥到地方用於賑濟災民。^{（24）}面對這種民不聊生、衰敗不堪的殘破局面，明英宗也祇好罷馬雲之遣，放棄重下西洋的夢想。

再次，鄭和下西洋從事的是官方貿易，是由朝廷直接指揮的，即使每次下西洋的時間也都是由皇帝親自決定。鄭和下西洋使用的大批海船是由工部、都司衛所及地方官府分別建造的，賞賜用的大量絲織品是由各地方織染局供應，船上人員多數是來自南京、直隸等地的衛所運糧官軍，這一切充份顯示了明王朝高度集中的權力。這就是說，鄭和下

西洋所需的各種物品，如絲綢緞匹、瓷器、船舶等，大多是出自於官手工業。在洪武、永樂時期，明朝政府所控制的官手工業有五個系統，即工部、內務府、戶部、都司衛所和地方官府領導的官手工業，其工匠人數大約在三十萬人左右。⁽²⁵⁾這些工匠按當時的規定，是三年為一班，輪流到京城勞役三個月，到期交班，名為“輪班匠”。⁽²⁶⁾他們的勞動屬於封建徭役制的強制性無償勞動，往返路費均須自理，到京師應一次役，往往弄得傾家蕩產，加之負責的官員完全是依靠棍徒來管理生產，因此，工匠的勞動積極性很差，經常以怠工、故意降低產品質量、逃亡等辦法進行反抗。至宣德年間，官手工業已逐漸走向衰落，在京工作的工匠大多逃亡，所生產的物品不僅數量極少，而且質量很差。就以下西洋帶出去作賞賜用的絲織品來說，主要是來自各地方織染局，而各地方織染局的供役工匠就是通過匠籍制強徵來的，並以不同的勞役形式編入織染局。在明初，各地方織染局每年上繳的織造定額大約為35,436匹。⁽²⁷⁾這些緞匹的織造，皆是使用所屬府州縣百姓交來的稅絲，但由於逃民現象嚴重，故往往無法完成任務。如自永樂二十一年（1423）至宣德四年（1429），河南布政司織染局就因百姓逃亡，欠下稅絲22,520兩，遂造成缺536匹絲綢無法上繳。⁽²⁸⁾似此各地方織染局上繳的絲織品缺額越來越大，朝廷當然無法繼續給下西洋提供賞賜用的絲織品。

再來看看下西洋所需的船隻，多數是由南京龍江造船廠建造，這個廠雖然擁有工匠四百餘戶，全都是洪武、永樂年間從江西、福建、湖廣、浙江、南直隸等沿海省份招來的熟於造船者，外加民工二千多人，但是工效很低，每年僅修造船隻二十艘，且質量很差，在一些船板的接縫處、船艙內部查看不到的地方或高層水淹不到處，均祇在表層填灰，裡面不填，或乾脆全部不填。船一經下水振動，灰全部脫落，水即進入船艙。⁽²⁹⁾例如弘治三年（1490），工部曾下令福建布政司建造海船兩艘，後來因福州近年山林已被砍伐殆盡，而轉到龍江造船廠建造，共花費白銀一萬五千兩，結果建成後不堪駕運，被風

吹毀後，賣破船僅收回原價的四十分之一。⁽³⁰⁾可見由於明朝官手工業的衰落，下西洋已失去雄厚的物質基礎，要求織造大量可供賞賜的絲織品或建造可航行遠洋的海船已日見困難，下西洋活動當然不可能再持續下去。

鄭和下西洋的歷史功績

在世界歷史上，15世紀是遠洋航行探險取得重大突破的時代。在東西方先後出現的四次空前偉大的航海活動中，鄭和作為世界上第一個洲際航海家，作為人類征服海洋的先驅，他揭開了世界航運史從大陸轉向海洋的序幕，成為達·伽馬、哥倫布和麥哲倫的先行者。他雖然沒有起到像哥倫布遠航那樣的作用，使人類社會發生了質的變化，從根本上改變了東西兩半球相對隔絕發展的格局，但是他對中國航海史和世界航海史的發展，對中國古代航海技術的完善，以及對加強中外友好交往等方面都留下了不可磨滅的歷史功績。

眾所周知，世界中古時期的航海是一個帆船時代。當時的中國帆船位於世界造船業的前列，據說在南宋時所造的大型海船已長達二、三十丈，載乘六、七百人，從中國到波斯、阿拉伯的帆船，因船體大不能進入波斯灣，一般須在南印度的奎隆換乘小船，而從波斯、阿拉伯東來的商人，則須在奎隆換乘中國帆船，才能經得起馬六甲海峽的風浪。⁽³¹⁾至鄭和下西洋時，其統率的寶船有近百艘，最大者長達四十四丈、寬十八丈，載重量約數千噸，遠遠超過近一個世紀後達·伽馬、哥倫布或麥哲倫所率領的船隊。鄭和船隊不僅利用了中國人的偉大發明，即指南針以及配有船尾舵和風帆，能在逆水頂風的情況下航行，而且將其進一步完善與發展，在地文航海、天文航海、季風運用和航海氣象預測等方面都達到了相當高的水平。可以說，鄭和航海技術是集宋元以來中國古代航海技術之大成，並在某些方面有了新的提高和發展。從這一點來說，鄭和船隊作為中國航海史和世界航海史一次空前的壯舉，在印度洋許多前人未涉及的海域留下了航跡帆影，這本身就是對中國航海史和世界航海史的最大貢獻。

鄭和下西洋還豐富了中國人民的地理知識，開闊了中國人民的眼界，特別是由鄭和隨行人員馬歡、費信、鞏珍分別撰寫的《瀛涯勝覽》、《星槎勝覽》和《西洋番國志》，對下西洋所到國家和地區的位置沿革、重要都會、地理形勢、宗教信仰、風俗習慣、物產氣候等都做了詳細的描述，使中國人民對東南亞、北印度洋沿岸、阿拉伯海、紅海乃至非洲東海岸一帶的廣大地區有了更多的瞭解和認識。由茅元儀收入《武備志》的〈自寶船廠開船從龍江關出水直抵外國諸番圖〉（俗稱〈鄭和航海圖〉），採用了中國傳統繪圖法，把沿途經過的山川河流、島嶼淺灘、碼頭港口、城鎮廟宇等一一形象地標明在紙上，繪出了從南京到東南亞沿海、北印度洋沿岸最遠到非洲東海岸今肯尼亞的蒙巴薩的航路，分別標出了航向、航程、針路及牽星圖，不失為一部出色的航海手冊。英國業餘歷史學家加文·孟席斯（Gavin Menzies）在《1421：中國人發現美洲》一書中贊揚說，中國天文學家測定華蓋星和南十字星座的高度是人類認識地球歷史的一個關鍵時刻，因為他們懂得地球的圓周，則可計算南極的正確方位。通過觀察南十字星座正確方位與他們羅盤正確方位之間的差距，他們可以確定南磁極的方位，從而對他們的羅盤做必要的校正。《武備志》證實了這的確是中國航海家的一種做法，而葡人到五十年後才採用這種計算緯度的方法。^{〔32〕}這些說明鄭和下西洋不僅開闊了中國人民的眼界，而且完善了包括天文航海在內的中國古代先進的航海技術。

鄭和船隊雖然前後航行達二十八年之久，遍歷亞、非洲三十多個國家和地區，就其統領的官兵之多和船隻數量之大，完全可以說是當時世界上規模最大的一支船隊。但是，如果與後來西方殖民者的海上擴張相比，鄭和船隊無疑是典型的和平之師、友好使者，因為他們沒有在海外建立一塊殖民地，甚至沒有對他們到達的任何地方聲稱擁有主權以誇耀自己的“發現”。儘管當時明朝擁有比世界上其他國家或民族都雄厚的國力，但是鄭和船隊並沒有因此而凌辱小國，霸佔別國的土地。這些說明，中國人沒有掠奪其他民族土地，或者把其他國家的土地

開拓為殖民地的習慣。養成這種習慣的根本原因有兩個方面：一是經濟原因，中國是傳統的農業經濟，以龐大的耕地和廣闊的內河航運網來支持，更多的是自給自足，不需要海外的市場和原材料。二是文化原因，儒家學說教導中國人要以“王道”服人，而不是以“霸道”。這種文化與其他游牧部落或重商民族的文化正成明顯對比，游牧部落當一個地方的食物和水草資源枯竭時，則要流動到新的地方以尋找綠洲，他們甚至掠奪其他民族的土地，與其他游牧部落發生衝突。重商經濟則依賴於製造和貿易經濟，被迫要尋找新的市場和外部的資源供應。在一些島國或資源缺乏的國家，如英國和日本，在這方面的壓力顯得更大，這就是為甚麼英國在工業革命後會如此狂熱地尋求殖民地，以擴大自己的國力和建立盡可能多的海外市場。日本由於其火山群島的潛在威脅，使問題更加複雜，為此它尋求東南亞豐富的自然資源。反觀中國在近代以前，強大的國力至少也延續了數千年，但是中國從無濫用其國力對其他民族進行過擴張的記錄。美國學者詹姆斯·赫西昂（James C. Hsiung）談到上述情況時，無不贊歎地說：“由於缺乏一種更好的辭彙，我祇能稱之為真善美。”^{〔33〕}

正因為鄭和船隊是和平之師、友好使者，故鄭和下西洋密切了中國與海外諸國的友好交往，增進了中國人民和亞非人民的傳統友誼。在鄭和下西洋的影響下，有不少海外國家的國王親自率領使團來華朝貢，據不完全統計，在鄭和下西洋期間，有東南亞四個國家的九位國王八次來華進行訪問。他們之中，有的因病不幸去世，將“體魄托葬中華”，作為世代友好的象徵。如永樂六年（1408），渤泥（今文萊）國王麻那惹加那乃率其王妃、子女、弟妹、親戚、陪臣一行一百五十餘人來華朝貢，不幸因病去世，葬於南京安德門外；永樂十五年（1417）蘇祿國東王巴都葛叭答刺與西王、峒王率領家屬、隨從及頭目共三百四十餘人來華朝貢，返國途中，東王病逝，葬於山東德州；永樂十八年（1420）古麻剌朗（今菲律賓的棉蘭老島）國王干刺義亦敦奔率其妻、子、陪臣來華朝貢，歸國途中，因病在福州去世，

葬於閩縣。這些國王留在中國各地的墳墓，至今仍成為中國與東南亞友好交往的歷史見證。⁽³⁴⁾由於鄭和下西洋期間奉行的是和平外交政策，故所到之處深得當地民眾的愛戴，他們尊稱鄭和為“三寶”。在東南亞各地就有許多以三寶命名的地方，如泰國有三寶港，馬來西亞有三寶山、三寶井，菲律賓有三寶裡，印尼有三寶壟、三寶廟等等。至今在東南亞各地仍廣泛流傳著許多有關鄭和下西洋的傳說，他們把鄭和的功績作為神話來傳頌，把鄭和的偶像供在廟裡崇拜。這些事實說明，鄭和作為一位和平使者，確實為發展中外友好交往作出了一定的貢獻。

中國海洋文化的發展

明初出現的鄭和下西洋壯舉並不是孤立的、偶然的現象，它是當時中國封建社會經濟發展到一定高度的產物。首先，中國古代的造船與航海技術在宋元時期已有了長足的進步，可以說是居於當時世界造船業和航海技術的前列，而鄭和船隊正是集宋元以來中國造船與航海先進技術的大成，並將之再提高到一個新的水平。其次，明初中國的水師力量可以說是比較強大，據李約瑟先生在《中國之科學與文明》一書中說，明初的水師在歷史上可能比任何其他亞洲國家的任何時代都出色，甚至較同時代的任何歐洲國家，乃至於所有歐洲國家聯合起來，都可說不是他的對手。⁽³⁵⁾而鄭和下西洋就是這種強大水師力量的集中表現。有人曾做過這樣的假設，如果葡萄牙人早八、九十年來到印度洋，他們將會遭遇到鄭和船隊的打擊，則不可能如此輕而易舉地佔領馬六甲。⁽³⁶⁾再次，我國是一個陸海兼備的國家，海岸線長達 18,000 多公里，還有 14,000 多公里的海島岸線和 7,000 多個海島。早在漢唐時期，我國已開闢了與東南亞、印度和阿拉伯的海上交通和海上貿易往來，我國人民在長期的航海生活與實踐中產生了海洋文化，而鄭和下西洋就是這種海洋文化發展到一定程度的表現。

海洋文化是人類文化的一種基本形態，它是以人類所處的自然環境的地理特徵與政策取向作為參照物來劃分的一種文化形態，凡是擁有海洋的地

區，凡是擁有海岸的民族，在其文化中就或多或少會帶有海洋文化的成份。我國位於太平洋地區，走向海洋，開發海洋的歷史已很悠久。兩千多年前，當漢武帝從張騫通西域在大夏（今阿富汗）看到蜀布、邛竹杖，獲悉有海路可通印度時，則派使者從徐聞、合浦出發，沿海岸航行，經中南半島到南印度的康契普臘姆，開闢了與東南亞、印度的海上交通，也就是人們所說的“海上絲綢之路”。至唐代，自公元 751 年安西節度使高仙芝在中亞的怛羅斯被阿拉伯軍隊戰敗後，陸上絲綢之路被切斷，對外貿易重心遂轉向海外，當時的貿易航線從廣州一直通向波斯、阿拉伯各地。南宋時，由於偏安於半壁江山，加之抵禦北方少數民族的入侵，大量的軍費開支須來自於海外貿易的稅入，故南宋政府特別注重發展海外貿易，鼓勵私人貿易商出海貿易。這種情況持續到元代又有了進一步的發展，以致於意大利旅行家馬可·波羅和摩洛哥旅行家伊本巴都也都盛贊當時的泉州是世界上最大的港口之一。歷經幾個朝代開闢的海外交通和發展的海外貿易，都為明初鄭和下西洋奠定了堅實的基礎。

有人把中國的海洋文化與西方的海洋文化做比較，認為西方是海洋商業文化，他們把海洋看作是進行貿易、開闢市場、探索和認識世界的通道；而中國是海洋農業文化，把海洋看作是陸地農田的延伸，單純強調海洋具有的農業價值，而忽視了海洋本身具有的開放性。⁽³⁷⁾這種看法有一定的片面性。在我國東南沿海的某些省份，如福建沿海一帶，因山多田少，人們素以海外貿易為生，產生了一種“利商舶，輕遠遊”、“恬波濤而輕生死”的海洋文化，即使在明朝厲行海禁期間，不少福建人仍為謀求厚利而敢冒殺頭之險，出海從事走私貿易。就以當時對日本的貿易來說，儘管明朝政府一再嚴禁，但自嘉靖二十三年（1544）十二月至嘉靖二十六年（1547）三月的兩年多裡，到日本從事走私貿易而為風漂到朝鮮，並被解送回國的福建人就達千人以上。⁽³⁸⁾另據萬曆四十年（1621）明朝兵部的估計，當時往日本進行走私貿易的福建海商已達數萬人之多。⁽³⁹⁾明朝官員馮瑋在《通番舶議》中就感慨地

說，福建泉州、漳州一帶的風俗，為謀利而出海貿易，今雖定下充軍、殺頭的重罰，但仍成群結隊造船出海從事走私貿易，一點也不畏懼。⁽⁴⁰⁾

正是這種敢於冒險，置生死於不顧的海洋文化習俗，使明朝政府不得不採取讓步措施，於1567年在福建漳州海澄月港部分開放海禁，准許私人海外貿易商申請文引，繳納餉稅，出洋貿易。於是，數以百計的商船湧向海外，據漳州文士張燮在《東西洋考》一書中描述：“大者，廣可三丈五、六尺，長十餘丈；小者，廣二丈，長約七、八丈”，“多以百計，少亦不下六、七十隻，列艘雲集，且高且深。”⁽⁴¹⁾當時在東亞海域，存在着激烈的商業競爭：西班牙殖民者佔據菲律賓後，開闢了從馬尼拉至墨西哥阿卡普爾科的大帆船貿易航線，把墨西哥銀元轉運來換取中國商人載運到馬尼拉的生絲和絲織品；荷蘭東印度公司在印尼巴達維亞設立司令部後，又佔據了我國的臺灣南部，並以此為基地，把中國商人載運到那裡的生絲和絲織品販運到日本，以換取白銀；葡萄牙殖民者在我國澳門居留後，則經營著印度－澳門－日本的三角貿易，把在廣州購買的生絲和絲織品販運到日本以贏利。在與歐洲殖民者激烈的商業競爭中，中國商人以其敏銳的商業頭腦和強烈的競爭意識立於不敗之地。使西班牙經營的大帆船貿易離不開中國商人提供的貨物，否則它們將無貨可載，為此在墨西哥的西班牙人經常把載運中國貨物的大帆船親切地稱為“中國船”(nao da China)；而中國貨物是經由中國商人先載運到馬尼拉集中，然後再轉運到墨西哥，故在墨西哥的西班牙人竟稀裡糊塗地把菲律賓稱為“中華帝國的一個省”；在南美，他們還把轉運中國貨物的主要道路命名為“中國路”。⁽⁴²⁾中國商人成功競爭的結果，使世界各地的白銀源源不斷地流入中國，使中國成為當時東亞海域的貿易中心。德國著名經濟學家貢德·弗蘭克在其著作《白銀資本》中這樣評價道：“中國貿易造成的經濟和金融後果是，中國憑藉着在絲綢、瓷器等方面無與匹敵的製造業和出口，與任何國家進行貿易都是順差……美洲白銀或者通過歐洲、西亞、印度、東南亞輸入中國，或者用從阿卡普爾科出發的馬尼拉

大帆船直接運往中國。”“作為中央之國的中國，不僅是東亞朝貢貿易體系的中心，而且在整個世界經濟中即使不是中心，也佔據支配地位。”⁽⁴³⁾這些事實說明，16世紀在中國東南沿海一帶不僅產生了海洋文化，而且已發展到一定高度。這種海洋文化可以與西方的海洋文化相提並論，屬於一種開放性的商業文化。

那麼，中國海洋文化後來是如何走向衰落呢？有人將之歸咎於清初實行的海禁，認為海禁使中國人不能出海，以致於形成一種封閉性的農業文化。這種說法不符合當時的歷史事實，清初雖然實行海禁，甚至實行過殘酷的遷海政策，把沿海省份內遷30-50里，但是其目的是為了切斷鄭成功反清勢力與大陸的聯繫。至康熙二十二年(1683)，清政府消滅鄭氏反清勢力，統一臺灣後，海禁的主要意義已消失，第二年則宣佈開海貿易。於是，中國商船大量湧向海外，“偏於占城、暹羅、真臘、滿刺加、渤泥、荷蘭、呂宋、日本、蘇祿、琉球諸國”，真可謂“極一時之盛矣”。⁽⁴⁴⁾而清政府為了鼓勵海外貿易也經常採取一些獎勵措施，如為了解決鑄造銅錢的銅斤缺乏問題，則鼓勵中國商人到日本販銅，運回後一半由商人自銷，另一半由官府收購；為了解決因人口增長而產生的大米短缺、米價驟增問題，則鼓勵商人到東南亞各地販運大米分別予以免稅、賞給官銜等獎勵。因此，中國商人在東南亞海域仍然是非常活躍，還是保持着相當大的競爭力，中國海洋文化在某種程度上仍繼續在發展。

中國海洋文化真正走向衰落應是在鴉片戰爭之後，當時由於西方航運業的衝擊，特別是19世紀50-60年代輪船的推廣使用，使中國傳統的帆船漸漸遭淘汰，至19世紀70年代，中國帆船已幾乎在海外貿易中絕跡。而在此後的近一個世紀裡，中國基本上是封閉的，很少在海洋方面有所發展，錯失了許多良機。直至20世紀80年代改革開放後，我國海洋文化才重新獲得發展的機會，我國領導人開始對海洋投入了關注，認識到海洋具有廣闊的空間和巨大的資源，對人類的生存和發展至關重要，特別像我國這樣一個世界人口大國，陸地空間不足，資源有

限，海洋更是我國今後可持續發展的重要空間和資源支援，21世紀中國的振興和發展必然越來越多地依賴於海洋。開發和利用海洋，對於我國的長遠發展將具有越來越重要的意義。我們一定要從戰略的高度認識海洋，增強全民族的海洋意識。綜觀世界上經濟發展速度較快的國家和城市，一般都是臨近沿海地區，在21世紀，經濟的全球化勢必加速世界經濟的佈局更向沿海地區聚集。在世界各國的沿海地區，誰能抓住這一機遇，誰就能在經濟全球化的過程中得到發展，反之將逐漸被邊緣化。我國沿海地區的發展就是一個例子，當前，我國沿海城市如上海、天津、青島、大連、寧波、福州、廈門、廣州、高雄、基隆等，都是依靠其特有的海洋資源和海上交通優勢，並將這些資源和優勢轉化為經濟發展的優勢，使其經濟得到迅速地發展。因此，在國與國之間的政治經濟文化交流日益增多，經濟全球化的程度越來越高，中國經濟體制和世界經濟體制接軌的速度日漸加快的前提下，要想振興中華民族，繁榮中華文化，就必須在全民族中樹立起海洋國土的概念，發展海洋文化，重視海洋文化在中華文化中的地位和作用。我們今天紀念鄭和下西洋600週年，目的就是要弘揚鄭和船隊面向海洋，走向世界，不畏艱險，勇於探索的開拓精神。通過這些活動來提高國人對海洋的認識，增強全民族的海洋意識，以創造出更加燦爛的海洋文化，為把我國建設成真正的海洋強國而做出不懈的努力。

【註】

- (1) 田中健夫：〈東亞國際交往關係格局的形成和發展〉，《中外關係史譯叢》第二輯，上海：譯文出版社，1985年，頁153。
- (2) 陸錫熊：《歷代通鑑輯覽》卷一〇二。
- (3) 張廷玉：《明史》卷三〇四，〈鄭和傳〉。
- (4) 《明史》卷一四九，〈夏原吉傳〉。
- (5) 《明太宗實錄》卷七十一，永樂五年九月壬子。
- (6) 《明太宗實錄》卷二五〇，永樂二十年六月壬寅。
- (7) 《明太宗實錄》卷二六三，永樂二十一年九月戊戌。
- (8) 丘浚：《大學衍義補》。
- (9) 傅維麟：《明書》卷八十一，〈錢法〉。
- (10) 《明宣宗實錄》卷九，洪熙元年九月癸丑。
- (11) 黃瑜：《雙槐歲鈔》卷九，〈京官折俸〉。
- (12) 《明宣宗實錄》卷一一四，宣德九年十一月丁丑。
- (13) 《明英宗實錄》卷十九，正統元年閏六月戊寅。
- (14) 《明憲宗實錄》卷九十七，成化十年十月丁丑。
- (15) 胡如雷：《中國封建社會形態研究》，北京：三聯書店，1979年，頁180。
- (16) 楊翰球：〈15至17世紀中葉中西航海貿易勢力的興衰〉，《歷史研究》1982年第2期。
- (17) 張瀚：《松窗夢語》卷四，〈商賈紀〉。
- (18) 印鸞章校注：《明鑒綱目》卷十，〈嘉靖二十八年七月倭寇浙東〉。
- (19) 鄒緝：〈奉天殿災上疏〉，《皇明文衡》卷六，〈奏議〉。
- (20) 《明太宗實錄》卷二三六，永樂十九年四月乙巳。
- (21) 《明史》卷一四九，〈夏原吉傳〉。
- (22) 中國航海史研究會：《鄭和下西洋》，北京：交通出版社，1985年，頁64。
- (23) 羅懋登：《三寶太監西洋記通俗演義》第十五回。
- (24) 《明史》卷一六四，〈張昭傳〉。
- (25) 許瀚新、吳承明：《中國資本主義的萌芽》，北京：人民出版社，1985年，頁113、114。
- (26) 申時行：《明會典》卷一八九，〈工匠二〉。
- (27) 《明會典》卷二〇一，〈工部二一〉。
- (28) 《明宣宗實錄》卷七十二，宣德五年十一月庚子。
- (29) 李昭祥：《龍江船廠志》卷六，〈孚革志〉。
- (30) 《明孝宗實錄》卷三十八，弘治三年五月丙子。
- (31) 周去非：《嶺外代答》卷二，〈故臨〉。
- (32) Gavin Menzies, 1421: The Year China Discovered America, New York: Harper Collins Publishers Inc., 2002, p. 145.
- (33) James C. Hsiung, "Pacific Asia in the Twenty-First Century World Order", *Asian Affairs*, vol. 29, no. 2, Summer 2002, pp. 106-107.
- (34) 李金明：《明代海外貿易史》，北京，中國社會科學出版社，1990年，頁51-54。
- (35) 李約瑟著、陳立夫主譯：《中國之科學與文明》第十一冊，臺北，商務印書館，1980年，頁241。
- (36) Tien Tse Chang, *Sino-Portuguese Trade (1514-1644)*, Leiden: E. J. Brill, 1933, p. 68.
- (37) 倪健民、宋宜昌主編：《海洋中國：文明重心東移與國家利益空間》，北京，中國國際廣播出版社，1997年，頁1361。
- (38) 《明世宗實錄》卷三二一，嘉靖二十六年三月乙卯。
- (39) 《明神宗實錄》卷四九八，萬曆四十年八月丁卯。
- (40) 馮璋：〈通番船議〉，《明經世文編》卷二八〇，《馮養虛集》。
- (41) 張燮：《東西洋考》卷七，〈餉稅考〉。
- (42) W. L. Schurz, *The Manila Galleon*, New York: E. P. Dutton & Co., 1959, pp. 63, 384.
- (43) 貢德·弗蘭克著、劉北成譯：《白銀資本》，北京，中央編譯出版社，2000年，頁167、19。
- (44) 魏敬中：《重纂福建通志》卷八十七，〈海防·總論〉。