

鄭和下西洋與“海上絲綢之路”

紀念鄭和下西洋六百一十週年

施存龍*

本文論述四方面問題：一、七下西洋是名副其實的有絲綢輸出的“海上之路”；二、要確切評價鄭和下西洋在海上絲綢之路中的歷史地位，它把“海上絲綢之路”推向頂峰，但鄭和並非海上絲綢之路的開創者；三、如果永樂和宣德兩帝能制訂正確的目的和政策，鄭和下西洋不會有遺憾；四、復興“海上絲綢之路”，貫徹“共同建設21世紀‘海上絲綢之路’”。

鄭和七下西洋是名副其實的 輸出絲綢的“海上之路”

鄭和七下西洋，從決策者的動機和出發點而言是重在政治目的，但從每次下西洋帶到各國開詔賞賜的禮物看，各國隨鄭和的船或自備船而來中國的使節貢獻方物(地方特產)後，中方回贈的禮物，除政治用品(印誥、封冊等)和錢鈔外，主要就是大量絲綢及其製成品。

這種政府外交行為，帶往海外國家的絲綢，在史書中不斷有記載。記永樂朝政事的《明太宗實錄》反映鄭和第一次下西洋時說：“永樂三年[……]遣中官鄭和等齎敕往諭西洋諸國，並賜諸國金織文綺彩絹，各有差。”⁽¹⁾按此行正式訪問十四國，則這十四國家都有一份精美、貴重但數量品種不同的絲綢及其製成品。同書記載，當鄭和於永樂五年九月四日回到祖國時，對隨船來明朝南京的一批國家貢使，“仍命禮部賜其錦綺、紗羅[……]等物”⁽²⁾，也就是又給“海上

絲綢之路”沿線國家使節分別運去一批作為回禮的絲綢。以後各次往來，照例都賞賜絲綢。如同書卷一三四記：“永樂十年，[……]遣太監鄭和等齎敕往賜滿刺加、爪哇、占城、蘇門答臘、阿魯、柯枝、古里、南渤利、彭亨、急蘭丹、加異勒、忽魯謨斯、比刺、溜山、孫刺諸國王錦綺、紗羅、彩絹等物有差。”⁽³⁾這就是說，鄭和第四次下西洋船隊把中國絲綢帶往東南亞的中南半島、馬來半島、印尼和蘇門答臘、爪哇島、印度半島的東西兩側、西亞的伊朗等海灣國家、阿拉伯半島紅海兩岸，直到東非的南部坦桑尼亞、莫桑比克等國。

永樂十九年第六次下西洋也輸出絲綢。據《明成祖實錄》卷一一九記：“忽魯謨斯等十六國使臣返國，賜鈔幣表裏(施按：“表裏”即衣料，當為絲綢)。復遣太監鄭和等齎敕及錦、綺、紗、羅、綾、絹[施按：此六種皆為絲綢]等物賜諸國王，就與使偕行。”⁽⁴⁾船隊中既有鄭和帶的，又有使者自己帶的絲綢。

* 施存龍，原中國國家交通部水運科學研究所學術委員、國家海洋局發展戰略研究所兼職研究員。



以上賞賜海外國家絲綢，祇有籠統的話，缺乏量化概念，人們不免要問究竟數量如何？茲舉其一國某一次實例如下以見一般。

以第三、四次下西洋期間滿刺加（今麻六甲）一國的一次來朝明廷為例。據《明史·滿刺加傳》載：“明年（指永樂六年），鄭和使其國，旋入貢。九年，其王率妻子、陪臣五百四十餘人來朝，[……] 帝親宴之。[……] 賜王金繡衣二襲，麒麟衣一襲，金銀器、帷幔衾綢稠悉具。將歸，賜王 [……]，賜妃冠服。瀕行，[……] 再賜 [……] 錦綺紗羅三百匹，帛千匹，渾金文綺二，金絹通袖膝襪二。”⁽⁵⁾ 僅滿刺加一國永樂九年一次來明，就賞賜了三次：初到、將歸、瀕行，每次都有絲綢及製成品如金繡衣、帷幔衾綢稠、妃冠服，通袖膝襪等。而絲綢衣料達幾百匹至千匹。按絹的輕細者稱紗；質地輕軟、經緯組織顯椒眼紋的絲織品稱羅；帛則是絲織品總稱，包括生帛的縞、素、絹和熟帛的練。綺是素地織紋起花的絲織品，其中，織彩為文的稱錦，織素為文的稱綺。質地厚實而有光澤的稱緞；很薄有彩文的稱綾；彩色的絲織品稱綵或彩。總之，都是絲綢品。

即使賞賜少的另一次來朝，其數量也很可觀。當鄭和第六次下西洋回國時來朝的滿刺加訪問團於永樂二十二年回國時，據《明成祖實錄》記載，僅在絲綢方面就賜“錦六段，彩緞五十八表裏，紗羅各二十二匹，綾四十六匹，絹五百三十六匹，[……] 織金羅衣十八襲。賜王妃素羅女衣十二襲，絹女衣十七襲。賜其從人衣服有差。”⁽⁶⁾ 一國一次如此，則幾十國七次，數量之大，可想而知。

鄭和下西洋時還有一類絲綢輸出，則屬商業行為。這在隨鄭和下西洋的幾位“記者”著作中多有反映。限於篇幅，僅能舉若干有代表性的實例，以見一般。

占城國，親歷人馬歡《瀛涯勝覽》記載：鄭和船員帶去的“中國青瓷盤碗、紵絲、綾絹、燒珠等物，甚愛之，則將淡金換易”。⁽⁷⁾ 另一親歷

者鞏珍《西洋番國誌》也記載：“所喜者中國青磁片碗等器，及紵絲綾絹硝子珠等物，皆執金來轉易而去。”⁽⁸⁾

暹羅國，親歷人費信《星槎勝覽》記載：“貨用青白磁器、印花布、色絹、色緞、金銀銅鐵、燒珠、水銀、雨傘之屬。”⁽⁹⁾

滿刺加國，《星槎勝覽》稱：“貨用青白瓷器、五色燒珠、色絹、金銀 [……] 之屬。”⁽⁹⁾

彭亨國，《星槎勝覽》記：“貨用金銀、色絹 [……] 之屬。”

錫蘭國，《瀛涯勝覽》記：“中國麝香、紵絲、色絹、青瓷盤碗、銅錢、樟腦，甚喜，則將寶石、珍珠換易。”

榜葛刺國，《星槎勝覽》記其“貨用金銀、緞絹、青瓷白磁器、銅鐵麝香、銀珠、水銀、草蓆之屬。”

忽魯謨斯國，《星槎勝覽》記其“貨用金銀、青白花磁瓷器、五色緞絹 [……]。”

祖法兒國，《瀛涯勝覽》記：“中國寶船到彼，開讀賞賜畢，其王差頭目遍諭國人，皆將乳香、血竭、蘆蔡、沒藥、安息香、蘇合油、木別（鰲）子之類，來換易（中國）綢絲、瓷器等物。”

木骨都束國，《星槎勝覽》記貨用色緞、色絹、瓷器。

在明以前的歷史上，中國絲綢通過“海上絲綢之路”的輸出，起初祇是物資互通有無，屬於經濟範圍。到鄭和下西洋時，其政治、外交含義突出，帶有“絲綢外交”的意味。

在鄭和下西洋輸出的物種中，除絲綢外，大宗的物資還有中國另一名產——瓷器，在鄭和下西洋有關著述中也多有反映，一併附列於表中。其它非大宗物資輸出，從建築材料的磚，到各種吃、穿、用、醫、文化、藝術品、貴重金銀，內容十分豐富，恕不一一列舉了。

茲將鄭和船隊交易絲綢、瓷器主要國列表歸納如下：

[表1] 輸往下西洋沿途各地民間交易絲綢、瓷器表

輸出品 到訪國	絲 綢	瓷 器	資 料
阿魯	色緞、色絹	瓷器	《瀛涯勝覽》
占城	色絲、紵絲、綾絹、花繡	青瓷盤碗	《瀛涯勝覽》、《西洋番國誌》
爪哇	錦綺、紵絲、銷金紵絲	青花瓷器	《西洋番國誌》、《明史》
暹羅	彩帛、錦綺、色絹、緞匹	青白花瓷器	《星槎勝覽》、《瀛涯勝覽》
舊港	五色布絹、色緞	青白瓷器，大小瓷器	《星槎勝覽》、《瀛涯勝覽》
滿刺加	錦綺、色絹、紗羅、帛	青白瓷器	《星槎勝覽》、《明史》
蘇門答刺	色絹	青白瓷器	《星槎勝覽》
花面國	緞帛	瓷器	《星槎勝覽》
彭坑	色緞	—	《星槎勝覽》
錫蘭山	色絲、紵絲、色緞、色絹、絲毛巾	青白瓷器、青瓷盤碗	《星槎勝覽》、《瀛涯勝覽》、《西洋番國誌》
小葛蘭 (具喃)	色緞	—	《星槎勝覽》、《瀛涯勝覽》、《西洋番國誌》
柯枝	色緞、白絲、紵絲	青白花瓷器	《星槎勝覽》、《瀛涯勝覽》、《西洋番國誌》
古里	蠶絲、錦綺、色緞	青白花瓷器	
忽魯謨斯	紵絲、五色緞絹、紅青紗錦	青白花瓷器	《星槎勝覽》、《瀛涯勝覽》、《西洋番國誌》、《明史》
刺撒	色緞、色絹	瓷器	《星槎勝覽》
榜葛刺	紵絲、絹、色絲	—	《星槎勝覽》、《西洋番國誌》、《明史》
阿丹	紵絲、色緞、絲帛、金錦、絹繡	青白花瓷器	《星槎勝覽》
佐(祖)法兒	紵絲、色絹、緞帛、金錦	瓷器	《星槎勝覽》、《瀛涯勝覽》、《西洋番國誌》
竹步	色緞、色絹	瓷器	《星槎勝覽》
木骨都束	色緞、色絹	瓷器	《星槎勝覽》
溜山(洋)	絲、色緞、色絹、緞帛、織錦	瓷器	《星槎勝覽》
卜刺哇	緞、絹	瓷器	《星槎勝覽》
天方	色絲、紵絲、緞匹、色絹、綾絹	青花瓷器	《星槎勝覽》
急蘭丹	錦綺、紗羅、彩帛	—	《明史·急蘭丹》
甘把里	織錦	—	《皇明四夷考》



經濟文化交流是雙向的，鄭和下西洋直接運回和隨之吸引各國貢使運來的外國物資也是多種多樣的，其數量和品種也達到空前的程度。當然用蠶農、織婦、窯工辛勤勞動製成的絲綢、瓷器所換回來的，有不少是與國計民生無益而僅供封建統治者少數人享受的奢侈品，有益民生的祇佔少數。

七下西洋樹立了和平友好利用“海上絲綢之路”的榜樣。“海上絲綢之路”，作為人類通過實踐認識海洋的一種文明成果——通道，既可用於正義和平，也可用於不義戰爭；既可造福人類，也可給人類帶來災難；既可載運友好客人、和平使者，也可載運海盜、侵略軍。而鄭和每次下西洋，雖然是一支強大的特混艦隊，擁有兩萬多精兵強將，浩浩蕩蕩馳騁在大洋路上，卻是二十八年間始終和平利用之。

在政治外交上，不但不佔人一寸土地，而且還宣諭和執行各國“共用天下太平”、“強不凌弱”、“富以濟貧”。對於國際糾紛，盡力和平調解之，如幫助暹羅與滿刺加理順國際關係，使之和平共處。對於不可理喻、蠻行搶劫、陰謀害人、阻塞“海上絲綢之路”暢通的舊港陳祖義之流，才最後使用武力解決。所以，我認為美國大華府僑胞在當地中文報刊上發表紀念鄭和下西洋六百週年紀念籌委會啟示，標題稱之為“和平之旅”是合乎實際的，是生動中肯的概括。有些外國學者強調鄭和下西洋的武裝征服，干涉各國內政，未免誇大和偏頗。越南個別學者說成是侵略，則更是歪曲誣讒。

要確切評價鄭和下西洋 在海上絲綢之路中的歷史地位

一、七下西洋把“海上絲綢之路”推向頂峰
“海上絲綢之路”的物質基礎，一是海洋，二是航標港口，三是航海的工具船舶，四是認識航路 and 航海技術的航海家們及其領導下的各類船員。由於大海乃是天賜，在古代的歷史條件下，

航標主要是靠天然物標如陸上山峰、島嶼、高樹，借助其它突出物體如高塔、廟宇等建築物，人工航標是不發達的，僅有像長江吳淞口人為堆積的寶山之類。港口多利用天然海灣、港汊、沙洲、島峰等掩蔽風浪，個別地方有一段拋石作阻浪堤而已。所以，考察這些基礎是否比從前或它地進步，進步多少，主要在於後兩者。鄭和下西洋時，達到的時代水準是：

1. 製造最先進、個體最大的船，組織了古代中西“海上絲綢之路”最大規模的遠航船隊。

長期反覆研究的結果表明，所謂史籍記載鄭和首航最大的寶船長四十四丈，闊十八丈，以及今人在此基礎上推測出的長151米，寬約61.6米之說，是不可信的。首次航行最大的船應是南京靜海寺碑中所記二千料船，因為永樂初，內戰的創傷尚未完全修復，工農業生產才有所復蘇，尚無條件造大寶船，不過是利用徵調收降的建文帝時水軍和民間航商現成的海船中質優體大的加以整修加固、個別改造得高級一些而已，在當時已是載重量很大的船了。第四次下西洋，才有新造的大寶船投入使用，但也不能把新造寶船誇大。最大的當是2010年6月從南京洪保太監墓中出土的墓誌銘所刻的“大福等五千料巨舶”⁽¹⁰⁾。這既符合常理又有實際文物可證，才是有說服力的。何況，十年前出版的中國社科院歷史研究所萬明女士的《明鈔本〈瀛涯勝覽〉》已證實了馬歡著作的可靠版本並無明史抄錄和下西洋小說所講的上述最大寶船資料。⁽¹¹⁾ 2013年我應邀在美國國會圖書館講座上所說的最大寶船就是按此觀點講的。按五千料船在當時已舉世無雙了。儘管迄今造船專家對鄭和船隊中最大“寶船”的尺度和其載重量還有爭議，但這些證據是否認不了的。

每次下西洋的船隊由“百餘艘”各類船舶組成。這裡順便指出，國內有些鄭和下西洋或“海上絲綢之路”的專著和文章，多稱鄭和每次下西洋由二百多艘或二百零八艘船組成，以致流傳到海外，使美國大華府的啟事廣告也寫作“有二百零八艘船舶”。恕我直言，這些都是不確切的。



我已查明“二百零八艘”說出自後人編寫的地方誌，見於由鄭和下西洋一百幾十年後的嘉靖時人編寫的《太倉州誌》：“永樂七年，太宗文皇帝[施按：指明成祖朱棣]命太監和等統領官兵二萬七千有奇，駕海船二百八艘，賞賜東南諸番以通西洋。是歲九月，自婁江口[施按：指劉河口的正名]發舟。”⁽¹²⁾

按永樂七年是第三次下西洋之年，可見並非指第一次下西洋時所率艘數，而是僅就第三次下西洋而言。即使指第三次也不足為據。我們應根據當時下西洋的實踐者和領導者集體鄭和、王景弘等署名的〈天妃靈應之記〉碑所說的每次“百餘艘”才是。⁽¹³⁾筆者見過鄭和下西洋五百八十週年紀念時該碑拓片照片，所以，2004年9月，筆者在“北京市鄭和下西洋研究會”參與為中教部、海洋局、團中央等聯合舉辦的紀念鄭和下西洋六百週年活動的知識競賽擬寫問題和答案時，主張按該碑數，經一致同意確定採用“百餘艘”，該碑雖經近六百年風雨，其原存之道宮雖在抗日戰爭中被毀，而石碑被運往非淪陷區保藏而得以保存至今。2004年12月17日，筆者參觀大福州市轄的長樂市南山“鄭和史蹟陳列館”時，親見該碑字跡仍可辨，可以糾正誇大不實的二百零八艘說。

鄭和船隊是由當時中國最優秀的航海家駕駛的世界上載重最大、裝備最精良的船舶集中起來的規模最大的船隊。

2. 提高了航海圖的科技水平

在鄭和下西洋之前，我國已經具有航海圖，如南宋時有〈海外諸番圖〉，但祇聞其名，不見其圖，諒已佚失。但是積鄭和下西洋六次實踐積累的新經驗昇華而成的航海圖〈自寶船廠開船從龍江關出水直抵外國諸番圖〉，即今人向達先生改名簡稱的〈鄭和航海圖〉，則達到了前所未有的科技水準。原圖也失傳，但被刊載於明代茅元儀《武備誌》卷二四〇中，得以傳世至今。⁽¹⁴⁾雖有少量刊刻錯誤，已可窺見原圖精髓。該圖北起長江內始發港南京，經國內長江口劉家港、閩江口內大平港停泊後再啟航，東折南下，經今東

海、南海至南洋群島、麻六甲海峽，折西北至孟加拉灣，至波斯灣忽魯謨斯，至沙烏地阿拉伯紅海，西南至東非索馬里、肯尼亞、坦桑尼亞。包括西南太平洋東南亞、北印度洋海域內的南亞、西南亞和東非，記錄中外地名五百三十多個。繪出地文航海對景圖，輔以文字說明指導航路的航向針路、航程更數。在沿江（長江、閩江下游）沿海以陸標為主，在汪洋大海中以牽星圖天文定位為主。還標有港口水深、危險礙航區、氣象特點等以策安全，並與航路指南緊密結合。

3. 提高了遠航海外的航行術

這方面要具體說來，專業性太強，敘述文字較長，文史學者未必感興趣，因此，這裡祇能點一下。在鄭和下西洋之前，中國航海家已在航海中應用了航海羅盤等指向儀器，使用了牽星術作天文導航，起於漢唐的天文導航術歷有記載。如晉代葛洪《抱樸子》稱：“並委滄海者，必仰辰極（指日月北斗星等）以得反（返）。”宋代朱或《萍洲可談》記載：“舟師（火長、船長）識地理，夜則觀星，晝則觀日，陰晦觀指南針。”⁽¹⁵⁾但未見宋代有牽星術的記載。鄭和在永樂初下西洋行，利用的航海家是由元末明初洪武時航海家過渡來的人，因此可推測元代已應用，但實際是否已應用，因未有記載，不便斷定。但鄭和船員使用的“過洋牽星術”從〈鄭和航海圖〉看，不但有記載，而且已達到成熟。如果對這方面有興趣鑽研，我推薦參閱〈我國最早記載牽星術的海圖〉一文。⁽¹⁶⁾

4. 主要航線、航路的新發展

我們必須指出，儘管第一次下西洋航海並未超過前代航線和路程，但行駛在這條路上的鄭和船艦之大、船隊之多、設備之精良、船員水師之雄壯、組織工作之嚴密，卻大大超過前代中國和同時代的世界。

那麼對整個七次下西洋又該作何評價呢？章巽《我國古代的海上交通》一書中，在“鄭和下西洋的地名考察”節內，列了一份地名表，接着說：“從這個地名對照表看起來，鄭和船隊在南海方面行蹤所及的範圍，並沒有超過宋、元

兩代，而在印度洋以西一帶，還不如前兩代之遠。顯然可見，鄭和船隊所到的地方，都早已有前代航海家的足跡，為之前驅，先後之間具有一種很清楚的繼承關係。”⁽¹⁷⁾ 章先生此論，我不盡同意，尤其是不同意說“鄭和船隊在印度洋以西一帶，還不如前兩代之遠”。從全書來看，章先生意在發揚我國古代航海事業的成就，決不會有意貶低鄭和七下西洋的成績，祇是研究深度尚不夠，是個認識不到位的問題，如他把比刺誤認是卜拉哇，不知比刺位置是遠比卜拉哇更南的東非。他祇認識到鄭和分船隊最遠僅到麻林，即今肯尼亞的馬林迪，卻不認識船隊到的孫刺為何地，實際遠在莫桑比克的新索法拉。同時他又認為南宋商船遠航到歐洲意大利、西班牙南部，以致論斷欠妥。我們不苛求前人，而是要着力於指出鄭和船隊超過宋元二代之遠的事實。

我們超脫首航而縱觀七下西洋，則情況就大不一樣了。下西洋走出前人未走過的路，有所發展。

縱觀鄭和七下西洋主幹航線，已遠伸到東非的南部。元代雖抵東非但僅到中部的麻林，即今坦桑尼亞的基爾瓦為止。當代中國出版的介紹鄭和下西洋的書，如張維華的《鄭和下西洋》、集體編寫的《中國航海史》，個人著作如孔令仁等《鄭和》、婁曾泉等《明朝史話》、范中義《鄭和下西洋》、章巽《我國古代的海上交通》、孫光圻《中國古代航海史》2005年修訂本，以及日本人寺田隆信《鄭和》等書中的鄭和航線圖以及

長樂市鄭和史蹟陳列館展出的航線圖，都祇畫到麻林為止，都未反映研究新成果。其實，鄭和支船隊已訪問向更南的比刺國即今莫桑比克國的莫桑比克港(南緯15°1')、孫刺國即今該國的新索法拉(南緯20°12')。據西方15世紀航行圖中附記，中國人的帆船已駛過南非風暴角即後來所稱的好望角。

鄭和船隊七下西洋所到國家，按我研究的結果，至少有三十四個。其中有的為以往未到，在東非，除上述孫刺、比刺外，還有木骨都東、卜刺哇、竹步等；新到西亞地方有刺撒(今亞丁的西北)、阿丹、祖法兒等(詳見[表2])。

七下西洋的支航線大大增加，以致交叉成網。雖然有的學者把鄭和船隊支航線分成“抵達航線”、“啟程航線”共計五十六條以上，並不太科學，但分舟船隊形成較多的分支航線則是事實。航線增多，意味着開發了許多新航線和新航路。

對於老航線也有新航路的進步，主要表現在新的橫渡航路代替沿岸航路或小跨度橫渡，如從印度的古里向西北駛往波斯灣，駛往阿拉伯祖法兒(均約1400海里)，向西去阿丹(約1800海里)；向葉門的刺撒(約2000海里)；從錫蘭橫渡西印度洋，直抵東非的卜刺哇(約2100海里)；從小葛蘭直渡到木骨都東(約2000海里)等等。這都是鄭和領導下的中國航海家們對“海上絲綢之路”的里程碑式新進步，也是對世界航海史的新貢獻。然而，七下西洋對航海的貢獻並不僅止於此。

[表2] 鄭和船隊七下西洋到達外國與前代比較表

1) 今中南半島及附近地

鄭和下西洋地名	今地概位	宋《嶺外代答》	宋《諸蕃誌》	元《島夷誌略》
占城	越南的中南部	占城國	占城國	占城
暹羅	泰國	—	—	—

2) 馬來半島及附近地島嶼

鄭和下西洋地名	今地概位	宋《嶺外代答》	宋《諸蕃誌》	元《島夷誌略》
急蘭丹	馬來亞吉蘭丹	—	吉蘭丹	吉蘭丹
彭坑	馬來亞彭亨	—	蓬豐	彭坑
滿刺加	馬來西亞麻六甲	—	—	無枝拔

3) 蘇門答臘島及附近島嶼

鄭和下西洋地名	今地概位	宋《嶺外代答》	宋《諸蕃誌》	元《島夷誌略》
舊港	蘇門答臘巨港一帶	三佛齊國	三佛齊國	舊港、三佛齊
阿魯(啞魯、啞嚕)	蘇門答臘西北部東岸塔咪昂(Tamiang)略東南	—	—	—
蘇門答刺	蘇門答臘西北部東岸洛克肖馬韋附近	—	—	須文答刺
那姑兒(那孤兒、花面國)	在蘇門答臘西	—	拔脊	花面
黎代	蘇門答臘西北角大亞齊略東	—	—	—
南巫里、南淳里(喃勃里、喃渤利)	蘇門答臘西北角大亞齊(即哥打拉夜)附近	藍里	藍無裡國	喃巫哩
爪哇	印尼爪哇島	閩婆國(莆家龍)	閩婆國(莆家龍)	爪哇

4) 孟加拉、印度、斯里蘭卡及附近地島嶼

鄭和下西洋地名	今地概位	宋《嶺外代答》	宋《諸蕃誌》	元《島夷誌略》
榜葛刺	孟加拉和印度西孟加拉邦一帶	—	鵬茄羅國	朋加刺
沙里灣泥	印度納加帕蒂南	—	—	沙里八丹
加異勒	印度東南端土提科林之南	—	—	第三港
古里	印度卡利卡特一帶	—	—	古里佛
柯枝	印度柯欽一帶	—	—	—
小葛蘭(小唎喃)	印度西南端奎隆	故臨國	故臨國	小具喃
甘把里(坎巴夷)	印度西北岸坎貝一帶	—	甘瑟逸	—
阿撥把丹	印度西部阿默達巴德	—	—	—
翠蘭山(裸形國)	尼科巴群島	—	—	羅婆斯
溜山(溜洋國)	馬爾代夫群島中馬累諸島	—	—	北溜
錫蘭(錫蘭山)	斯里蘭卡	細蘭國	細蘭國	僧加刺

5) 西亞、阿拉伯半島

鄭和下西洋地名	今地概位	宋《嶺外代答》	宋《諸蕃誌》	元《島夷誌略》
忽魯謨斯	伊朗東南部格什姆島東北霍爾木茲島	—	甘眉	甘埋里
祖法兒	阿曼南部的佐法爾一帶	—	—	—
天方	沙烏地阿拉伯麥加	麻嘉國	麻嘉國	天堂
刺撒	亞丁略西北	—	—	—
阿丹	亞丁灣西北岸一帶	—	—	—

6) 東非沿岸

鄭和下西洋地名	今地概位	宋《嶺外代答》	宋《諸蕃誌》	元《島夷誌略》
木骨都束	索馬里之摩加迪沙一帶	—	—	—
竹步	索馬里的朱巴河口一帶	—	—	—
卜刺哇	索馬里之布臘瓦一帶	—	—	—
麻林	肯尼亞之馬林迪一帶	—	—	麻那里
比刺	莫桑比克國莫桑比克港	—	—	—
孫刺	莫桑比克國莫桑比克港	—	—	—

以上參考並訂正章巽《我國古代的海上交通》75-87頁簡表。

明代永樂、宣德年間，由鄭和率領的七下西洋，是人類和平利用“海上絲綢之路”最光彩的一頁。但對於“海上絲綢之路”不是開創，而是在中國二千多年來許多沒有留下姓名的航海家開創的基礎上的大發展，達到的高度不妨稱之為頂峰。

二、鄭和並非海上絲綢之路的開創者

有的作者把鄭和稱為海上絲綢之路的開創者，則是不當的過譽。例如大陸學者房仲甫在臺灣出版《鄭和在海上相遇》一書，就持這種論點。再如美國大華府華文報《新世界時報》2004年6月4日一份“慶祝鄭和下西洋的和平之旅行首航六百週年”開展紀念活動的啟事，開頭第一句話就稱“‘海上絲路的開創者’鄭和”。這裡存在史實認識問題，須商榷澄清。

鄭和第一次下西洋船隊往來海外所經中南半島、爪哇島、馬來半島、蘇門答臘島、錫蘭島、印度半島、暹羅灣的航路，都是前代中國航海家一再走過的熟路，無一是新闢的。鄭和首航到占城、爪哇、舊港、滿刺加、阿魯、蘇門答臘、黎代、那孤兒、南巫里、錫蘭、小葛蘭、古里、柯枝、暹羅等十四個國家，絕大數也都是前代中國航海家早已到過並被載入文獻的。宋人朱或《萍洲可談》記載當時有的華商寄住在東南亞。⁽¹⁸⁾ 錫蘭國，西元前西漢官方貿易團就已乘船到達。小葛蘭就是宋人周去非《嶺外代答》所記故臨國：“中國商舶欲往大食(今波斯灣)必自故臨(即奎隆)易小舟而往。”⁽¹⁹⁾ 元代《島夷誌略》所記的小唎喃，即今印度奎隆。而此次航行最遠的終點地古里，元代《島夷誌略》也已記作“古

里佛”(即今印度西岸卡利卡特或譯科澤科德一帶)，表明已去過。意大利旅行家馬可·波羅從陸上絲綢之路到元朝，後來乘船從泉州港沿“海上絲綢之路”跨印度洋回到故國。摩洛哥旅行家伊本·白圖泰說他親見有十三艘中國船在印度古里港靠岸。就以永樂朝而論，鄭和第一次到達最遠的終點港，這個當時的西洋大國，也已有前人出使去過。《明史·古里傳》記載：“永樂元年，命中官尹慶奉詔撫諭其國，賚以彩幣。其酋沙米的喜遣使從慶入朝，貢方物，三年到南京，封為國王。”就是說，在鄭和首次下西洋之前二年，先有另一內臣尹慶下西洋去過古里，取得可觀的外交成就。20世紀70年代，福建省泉州灣後渚地方出土一艘宋代木帆船商船，為我們提供了中國宋代往來今印度洋的實物證據。艙內殘留的龍涎香等應是東非的產品。當筆者住在泉州港務局調查該港對外開放的歷史和現狀時，除曾勘踏該沉船出土處後渚外，還兩次參觀過保存在市內開元寺的該船殘體和船內文物(該船後來已移入新建的泉州中國海外交通史博物館)。《元史》記錄以楊庭璧為首的元朝使團也從該灣出航，在印度洋島國斯里蘭卡遭惡風，緊急避險於馬八兒國(今印度半島西南馬拉巴爾海岸一帶)。⁽²⁰⁾ 所到的沒來國即鄭和所到的小葛蘭國附近，所到的拔颯國(今印度孟買附近洛奇)，遠超過鄭和此行終點古里(今印度的卡利卡特)。唐代宰相賈耽《廣州通海夷道》記載當時從廣州起航的中國船，所到的獅子國⁽²¹⁾即鄭和所到的錫蘭山。唐代船所到終點烏刺國(今伊拉克的奧波拉)則為鄭和此行所未及，鄭和第四

次下西洋到忽魯謨斯國，才接近而猶不及。所以說，如我們現在把鄭和七下西洋首航的“海上絲綢之路”說成是鄭和開創的，則把鄭和下西洋首航前一千六百多年中國航海家的成就無意中都抹煞了，把中國悠久的海外交通史無意中自我壓縮了，客觀上正好被少數西方學者有意妄稱“中國是個大陸國家，自古航海不發達”作把柄。

當然，也不可能如當代英國退役潛艇艇長孟席斯先生所說的：鄭和分支船隊航抵過美洲而後又返回中國的創舉。[筆者曾在中國社科院考古研究所座談會上當面質疑孟席斯先生此說]。

倘永樂宣德兩帝制訂了正確的目的和政策 鄭和下西洋壯舉何來遺憾

鄭和下西洋決策者是永樂、宣德兩帝，其動因完全由此兩個人利益動機和思想作風出發，鄭和不過是他們信任的忠實執行者。鄭和、王景弘等人並無動因，也不會有決策性發言權。傳說中所謂鄭和海權思想言論，查無實據，不過是法國人陰錯陽差的誤作，還不知誰在中間做了手腳，破綻很明顯，迎合了某些中國人的胃口而已，並非真正的鄭和言論的“出口轉內銷”，不可輕信。

下西洋的總動機和目的，都是為了鞏固永樂帝和宣德帝在中國的最高統治權、最大享受權，也為了已知世界以自己為中心，獲得滿足萬國來朝的虛榮心，提高王朝的國際威望。但也不可否認有鞏固國防的意義。所以對清代所寫《明史·鄭和傳》中所說“欲耀兵異域”，我認為其中的函義除間接在阻嚇北方陸上蒙元殘餘勢力侵害之外，意在遏制東南沿海倭寇。因為從明初到永樂時，倭寇就一直在侵掠沿海各地百姓，威脅廣大南方富庶之地和南方政治中心南京。

各次下西洋任務都不會單打一，但重點有所不同，如第一、二次應以密訪建文帝是否逃亡海外為主，以解除當前人心不服朱棣非正統取得帝位，也有建文帝復辟的後顧之憂。以後幾次也留

意在心。直至永樂帝對建文帝死了心也放了心，才無此任務。有時是以採購皇室奢侈品瑞祥物奇禽異獸為主，有時以送還客人為主，但萬變不離其宗。

永樂帝的主導思想是“帝王居中，撫馭萬國，當如天地之大，無不覆載”。不過他的手段並不以武力征服世界，而是恩威並施，以恩為主，到海外各國散發金錢和物資，“以示中國富強”。在這樣的目的和思想指導下的下西洋，其後果必然是，顯示輝煌、壯舉的背後卻在削弱自己，消耗自己。鄭和走出去，走到哪裡就把中國絲綢等名產及金銀賞賜到哪裡。大量無償地饋贈，大擺闊氣，對海外物品高價收購，外國人對財神爺自動送上門撒錢物，豈有不歡迎之理？而收購回國的東西多是歸皇室奢侈享受，與改善人民生產、生活大多無關，與提高科技水準亦大多無關，因為封建統治者根本就沒有通過海外交流提高人民生產生活的想法。我們能看到一些進來積極有益的東西，但祇是副產品。請進來的一批又一批的貢使客人，也是同樣的做法和效果。政治上所得不過是大量招徠海外朝貢使團，滿足封建皇帝高高在上、君臨天下、“萬邦臣服”氣勢虛榮，聽些好聽的讚美辭。這些都是以國內廣大勞動人民辛勤勞動成果付出和廣大軍民的犧牲和痛苦為代價的，從高山密林採伐船材到在水湍灘險下撐筏運抵船廠，從各地徵來的造船匠到打鐵鐵匠，從農村養蠶婦到織坊的絲綢工、繡花娘。廣大海員在航海中被各種海難事故致死致殘，或飄落孤島當難民永不能回家鄉，廣大隨船軍士被誤死（如在爪哇）、或戰死，而帶回來的主要東西卻是無益於國計民生的東西。被一些人捧為“雄才大略”的朱棣，卻並無從下西洋中謀求海洋財富、強國富民、改善和提高人民物質和精神生活水準、發展健康而長遠的海運事業的雄才大略，並沒有制訂正確的對外互利互惠政策。鄭和等下西洋領導人也以朱棣的標準作為成績自豪，如長樂碑中所刻：以造成“際天極地，罔不臣妾[……]若海外諸番[……]皆捧琮執贄，重譯來朝”，“永樂五年[……]王各以珍寶珍禽異獸貢



獻”，“忽魯謨斯國進獅子、金錢豹、大西馬；阿丹國進麒麟 [……] 若乃藏山隱海之靈物，沉沙淩陸之偉寶，莫不爭先呈獻。”缺乏動物學知識的他們，把非洲長頸鹿當作孔子時代出現的瑞靈物麒麟引進，招搖過市，大肆慶賀。如此耗資鉅大的賚賜航海，勞民傷財幾十年的積累，再加其它賦役負擔苦果，人民困苦不堪。正如《明史·食貨志二賦役》所載：“南京禮部尚書童軒複陳工役之苦。吏部尚書林瀚亦言：‘兩畿頻年凶災，困於百役，窮愁怨歎 [……] 庫藏空匱，不可不慮。’”早在永樂十九年四月，翰林李時勉利用宮內火災皇帝徵求直言的機會，上書極言大興土木營造皇帝建築和下西洋招貢使的弊端，迫使獨斷專行的朱棣下令暫停。但他祇是應付並非覺悟，並不改弦易轍，當年又舉行第六次下西洋，周太監又在海外收購珍寶貓眼、珊瑚、大珠、金珀、諸色奇珍異寶，以及麒麟、駝鳥等許多珍禽奇獸，如果沒有皇室旨意，一個不大的太監內臣敢擅自作主嗎？永樂二十二年，朱棣去世，因勸他改正下西洋而受迫害的忠臣夏元吉，能向新任皇帝力陳其弊，才得以停止。有的研究鄭和下西洋的學者不問實際後果，不去總結歷史經驗教訓，反而提出下西洋解決了國家財政困難、開闢了財源等奇談怪論迎合某些不明真相的領導人。試問既然有這麼大好處，為何不一直進行下去？！有的學者反而斥責諫阻下西洋的忠臣為保守派，誣為是鼠光寸目，是廷臣與內臣權力之鬥。他們自以為是在維護鄭和，實際是使鄭和難堪。

當然這種停止也是消極的，除一弊而興另一弊，扼殺了遠程航海事業。如果制訂正確的航海政策，進行改組，解散不必要的和不利經營的人員、兵士和戰船，留下適於經營運輸客貨的運輸船、航海技術和經營管理人員、必要的護航軍隊，繼續從事印度洋商運，即利用下西洋的船舶和人材及航海技術經驗，進行國營海外正常的等價交換的貿易，則不僅不會勞民傷財，反而會增加國庫收入，增加人民財富，並繼續發展海運事業，這已有宋元前例。還可以利用因不再繼續按

老模式下西洋而閑起來的船和人材，組織國家對未知海洋探險隊和科學實驗的航行，不但不會使船白白爛在港灣裡，人材白白閑等着衰老改行，荒廢技能，而且能發揮新的作用。如果這樣，或許真的會像英國退役潛艇長所虛構的鄭和船隊發現南印度洋、大洋洲和越過南非，而進入大西洋，到達西非、歐洲，甚至發現美洲新大陸。不但不會有人稱鄭和下西洋太遺憾，或定論為悲劇，而是非常圓滿。但歷史事實卻是以後朱姓皇朝繼承的最高統治者仍不改舊思維，如宣德帝仍然“以踐祚歲久，而諸番國遠者猶未朝貢”出發，再派鄭和去執行賚貢航海。鄭和身後，國家不去經營，又不許自己的百姓出海外經營商運，更談不上去海洋探險和海洋考察，以致引起私人航商武裝違法造船，抗禁經營海運，引起一系列社會問題。隆慶開禁後，也祇在今東南亞範圍內（那時下的“西洋”已不是鄭和時代的印度洋，而是張燮所寫《東西洋考》中的麻六甲海峽以東，帝汶島到越南範圍的“西洋”），等待着歐洲殖民主義者反方向而來的侵擾，越來越落後挨打，人民更為痛苦。

從現象上看，七下西洋興亦鄭和，衰亦鄭和，其實，責不在鄭和，而在決策者永樂、宣德兩帝。

復興“海上絲綢之路”貫徹 “共同建設21世紀‘海上絲綢之路’”

2007年2月筆者寫的〈“海上絲綢之路”若干理論問題探討〉稿，就曾提出“海上絲綢之路”不應限於鴉片戰爭前的古代，也可根據中國完全獲得獨立自主後的現、當代的新主張。此稿直到2011年向在寧波召開的“跨越海洋：與世界文明進程國際學術論壇”會議提交，方被入選刊於論文集正式出版。其中在“關於可不可以提出有“現代海上絲綢之路”問題中，就論定可以。⁽²²⁾當時尚未料到國家主席習近平會於2013年10月在印尼國會演講時提出“與東盟共同建設21世紀‘海上絲綢之路’的構想”。⁽²³⁾這種巧合，



對我無疑是很大的鼓舞，增強了我對這一學術主張的信心。學術問題可以各有獨立見解，現在正好作更深入的調研和探討。

我們過去研討“海上絲綢之路”幾乎都談歷史問題，並限於經濟、文化方面，而習主席所要構建的，其內涵要豐富、廣泛得多，是綜合性的。與東盟各國共同建設21世紀“海上絲綢之路”提出之後，立即受到東南亞各國紛紛響應。

作為倡議國，我國已在制訂規劃，要付諸行動，已不是一個坐而論道的問題了。21世紀“海上絲綢之路”（21st-Century Maritime Silk Road）的提出，是基於歷史，着眼於中國與東盟建立戰略夥伴十週年這一新的歷史起點，為進一步深化中國與東盟的合作，構建更加緊密的命運共同體，為雙方乃至本地區人民謀福祉的戰略構想。

一、“21世紀海上絲綢之路”與古代“海上絲綢之路”有很大不同

根據2015年3月28日由國家發展改革委、外交部、商務部28日聯合發佈的〈推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動〉看，一方面強調了歷史承傳，並突出了和平合作精神：“千百年來，‘和平合作、開放包容、互學互鑒、互利共贏’的絲綢之路精神薪火相傳，推進了人類文明進步，是促進沿線各國繁榮發展的重要紐帶，是東西方交流合作的象徵，是世界各國共有的歷史文化遺產。”另一方面刷新時代，大量的提出根本不同的內涵。其中涉及“海上絲綢之路”的有：“‘一帶一路’相關的國家基於但不限於古代絲綢之路的範圍，各國和國際、地區組織均可參與，讓共建成果惠及更廣泛的區域。”李克強參加2013年中國—東盟博覽會時強調“鋪就面向東盟的海上絲綢之路，打造帶動腹地發展的戰略支點。”“21世紀海上絲綢之路重點方向是從中國沿海港口過南海到印度洋，延伸至歐洲；從中國沿海港口過南海到南太平洋。”“抓住交通基礎設施的關鍵通道、關鍵節點和重點工程，優先打通缺失路段，暢通瓶頸路段，配套完善道路安全防護設施和交通管理設

施設備，提昇道路通達水準。推進建立統一的全程運輸協調機制，促進國際通關、換裝、多式聯運有機銜接，逐步形成相容規範的運輸規則，實現國際運輸便利化。推動口岸基礎設施建設，暢通陸水聯運通道，推進港口合作建設，增加海上航線和班次，加強海上物流資訊化合作。”“沿海和港澳臺地區，利用長三角、珠三角、海峽西岸、環渤海等經濟區開放程度高、經濟實力強、輻射帶動作用大的優勢，加快推進中國（上海）自由貿易試驗區建設，支援福建建設21世紀海上絲綢之路核心區。充分發揮深圳前海、廣州南沙、珠海橫琴、福建平潭等開放合作區作用，深化與港澳臺合作，打造粵港澳大灣區。推進浙江海洋經濟發展示範區、福建海峽藍色經濟試驗區和舟山群島新區建設，加大海南國際旅遊島開發開放力度。加強上海、天津、寧波、舟山、廣州、深圳、湛江、汕頭、青島、煙臺、大連、福州、廈門、泉州、海口、三亞等沿海城市港口建設，強化上海、廣州等國際樞紐機場功能。以擴大開放倒逼深層次改革，創新開放型經濟體制機制，加大科技創新力度，形成參與和引領國際合作競爭新優勢，成為‘一帶一路’特別是21世紀海上絲綢之路建設的排頭兵和主力軍。”“由於東盟地處海上絲綢之路的十字路口和必經之地，將是新海絲戰略的首要發展目標，而中國和東盟有着廣泛的政治基礎，堅實的經濟基礎，21世紀海絲戰略符合雙方共同利益和共同要求。”⁽²⁴⁾“21世紀海上絲綢之路的戰略合作夥伴並不僅限與東盟，而是以點帶線，以線帶面，增進同沿邊國家和地區的交往，串起連通東盟、南亞、西亞、北非、歐洲等各大經濟板塊的市場鏈，發展面向南海、太平洋和印度洋的戰略合作經濟帶，以亞歐非經濟貿易一體化為發展的長期目標。”

這份〈願景與行動〉總體是好的，但並不完善。有些提法還有商榷的必要。如“古代背景”中說：“海上絲綢之路，是指古代中國與世界其他地區進行經濟文化交流交往的海上通道，最早開闢於秦漢時期。從廣州、泉州、福州、杭州、揚州等沿



海城市出發，抵達南洋和阿拉伯海，甚至遠達非洲東海岸。其中，廣州從3世紀30年代起已成為海上絲綢之路的主港，唐宋時期成為中國第一大港，明清兩代為中國唯一的對外貿易大港。”所點港口與史實不盡符合，因而是不夠確切的。

對於現實，點出了十五個要發展的沿海港口。我建議海港考慮連雲，長江口內考慮可停泊萬噸級海船泊位的港口增入。

憧憬美好發展多，分析和破解阻力少。戰略上對前景樂觀是對的，但戰術上並不然。所謂“願景”，帶有一廂情願的成份，與“實景”往往差別甚遠，實際會別有一番艱難奮鬥，決不會順風順水。

二、要多想到困難，多備好應對攪局的辦法。我們遠不如鄭和時代擁有海上絕對優勢，相反是處於某種相對劣勢。要避己所短，揚己所長。政治、經濟、軍事攪局問題已橫在我們面前，今後會層出不窮。南海的東南亞國家就有眾所周知的與中國對立的國家如越南、菲律賓，他們既想從中國得益，又要參與抑制中國，奪取中國南海島礁。而如美國、日本都推出了與東盟合作的平臺，其中最主要的是TPP。日本、美國主導的亞洲開發銀行，幾十年來對交通基礎設施落後的東南亞無所作為，但當中國政府提出設立亞投行和共建“一帶一路”後，日、美第一個動作就是想攪黃。他們不料，東盟國家回應積極，甚至在南海島礁有主權爭議的越南和菲律賓也聲稱參加。於是日本提出東南亞基礎設施建設方案，要獨立提供一千億美元貸款來推動亞洲基礎設施建設，欲與亞投行一比高低，有的東南亞國家就撕破或變相拖延與中國的基礎設施建設合作方案，這就是經濟攪局得逞的實例。儘管我們盡力避開美國勢力範圍方向，但美國藉口並不存在的航行自由問題插手南海，甚至在軍事上派軍艦、軍機巡航。日本安倍晉三也跟上，要在印度、澳洲、越南、菲律賓設基地圍堵中國。美媒稱中國倡“海上絲綢之路”，意在解南海困局。這是在提醒美國執政者去針對性地加劇南海困局。美國有個學者不久前撰文，說他們已經找到了對付中國

的辦法，就是祇要掐斷海上通道，中國就死定了。死定未必，麻煩挑釁不會少。

中國宣導共建“一帶一路”是在做好事，但是現今世界做好事也不容易，也要有策略，不然，好人沒好報。在東南亞，中國吃這種虧，過去已不少，今後也不會沒有。

我們沿着南海—印度洋—中東走去，沿途所經之地，都涉及伊斯蘭世界，這是個亂局地區，三天二頭在自殺式爆炸，由內部引起或外來挑起的派別武裝鬥爭不斷，我們都得想到應對辦法，決無輕鬆愉快之旅。

【註】

- (1)《明太宗實錄》卷四三，國家圖書館藏本。
- (2)《明太宗實錄》卷七十一。
- (3)《明太宗實錄》卷一三四。
- (4)《明成祖實錄》卷一一九，國家圖書館藏本。
- (5)《明史·滿刺加傳》。
- (6)《明成祖實錄》卷一百二十九。
- (7)萬明：《明鈔本〈瀛涯勝覽〉校註》，海洋出版社2005年。
- (8)《〈西洋番國誌〉、〈鄭和航海國〉、〈兩種海道針經〉》合編本，中華書局2000年。
- (9)(明)費信：《星槎勝覽》。
- (10)《太監洪公壽藏銘》，載江蘇《鄭和研究》2010年第3期頁10。
- (11)萬明：《明鈔本〈瀛涯勝覽〉校註》，海洋出版社2005年，頁27。
- (12)嘉靖《太倉州志》頁十、頁十三。
- (13)《天妃靈應之記》碑，今存福州市轄長樂市南山“鄭和史跡陳列館”。
- (14)同(8)《鄭和航海圖》。
- (15)(18)(宋)朱彧《萍洲可談》頁91。
- (16)載《鄭和下西洋論文集》第一集，頁249-266。
- (17)章巽：《我國古代的海上交通》，北京：中華書局，1986年，頁74。
- (19)(宋)周去非：《嶺外代答》。
- (20)《元史》卷二一〇，〈楊庭壁傳〉。
- (21)(唐)賈耽：《廣州通海夷道》。
- (22)《跨越海洋：與世界文明進程國際學術論壇文選》，浙江大學出版社，頁18。
- (23)中國廣播網。
- (24)文載《面向現代世界的五百年：哥倫布以來東西兩半球匯合的世界影響》，北京大學出版社1994年，頁385-398。
- (25)文載《海上絲綢之路與中國南方港學術研討會論文集》，廣東省人民政府文史研究館《嶺南文史》2002年增刊，頁218-231。

(2016年1月20日定稿)

