

中国航海史

中国的航海有着悠久的历史，对历史经济的发展也有着深远的意义。在陆上交通工具不发达的时代，船舶运输担当着主要的交通工具。从“剡木为舟，剡木为楫”到郑和下西洋，再到现代的先进的远洋技术，中国航海有着突飞猛进的发展。中国同时通过海路走向世界，同世界各国进行经济文化交流，发展友好关系，共同促进人类文明的进步。

春秋战国时期，燕、齐、吴、越诸国位于东部沿海，航海活动频繁，相互间还进行海上征战，如公元前 485 年，吴王夫差派大臣自海上伐齐，但在黄海海域被齐国舰队击退。但当时航海还只限于近海。

秦汉时期，由于中国统一，国力强大，航海活动开始从近海走向远洋，从国内走向国外。公元前 221 年秦始皇统一中国，公元前 214 年开拓岭南，为航海提供了空前广阔的空间。起家于内陆的秦始皇初识海洋，就产生不尽的好奇和向往。据《史记·秦始皇本纪》记载，秦始皇多次巡游，北抵渤海南至东海，派“齐人徐市”率数千童男女乘船“入海求仙人”，徐市即后来广为人知的徐福。尽管徐福东渡传说色彩很浓，但作为航海发轫时期的一则史料，仍然有其历史意义。

汉继秦兴，开创了中国历史上第一个皇皇盛世。近代以来被称为丝绸之路的从中国通向中亚、西亚以至欧洲的陆上通道，以及晚近时期被称为海上丝绸之路的中国通向印度洋的海上通道，同时开辟于公元前 2 世纪汉武帝时期。张骞出使西域和汉使南航分别是这两条伟大通道开辟的标志。

几乎与西汉初年(西元前 138 年)汉武帝派遣张骞出使西域，打通

我國與中亞各國的交往通道的同時，海上通道也開始出現了。它的标志便是西漢初年的我国与印度洋之间航线的开辟。

据《汉书·地理志》记载，汉武帝派“属黄门”的“译长”为使，“赍黄金杂缯”，出访东南亚和印度诸国。从中国最南端日南、徐闻、合浦三地港口出发，南航到马来半岛南端转而西航，穿马六甲海峡，越海抵印度南部和锡兰；然后从锡兰归航，经苏门答腊，回到日南等地上岸。整个航程大约历时两年，其中往程历国较多，费时年余；返程历国较少，费时十月。所经之国，计有马来半岛的都元、邑卢没、谿离，缅甸的夫甘都卢，南印度的黄支，锡兰的已程不，苏门答腊的皮宗。汉使在所访国家受到热情接待，“所至国皆稟食为耦，蛮夷贾舶，转送致之”；汉使所携带的黄金杂缯，除作为礼物赠送外，还在市场上交换当地特产，“市明珠、璧琉璃、奇石、异物”带回中国。

海上丝绸之路开辟后，在隋唐以前，即公元6~7世纪，它只是陆上丝绸之路的一种补充形式。但到隋唐时期，由于西域战火不断，陆上丝绸之路被战争所阻断。代之而兴的便是海上丝绸之路。到唐代，伴随着我国造船、航海技术的发展，我国通往东南亚、马六甲海峡、印度洋、红海，及至非洲大陆的航路的纷纷开通与延伸，海上丝绸之路终于替代了陆上丝绸之路，成为我国对外交往的主要通道。

当时通过这条通道往外输出的商品主要有丝绸、瓷器、茶叶和钢铁器四大宗；往回输入的主要是香料、花草等一些供宫廷赏玩的奇珍异宝。这种状况一直延续到宋元时期。到明初郑和下西洋，把这条海上丝绸之路发展到巅峰状态。郑和之后的明清两代，随着海禁政策实

施，我国航海业的衰败，这条曾为东西方交往做出巨大贡献的海上丝绸之路，也随着愈来愈严厉的海禁而逐渐消亡了。

在中国古代航海史上具有划时代的意义：它是中国历史上第一次有准确、具体、详细记载的海上远航；它是中国有史记载第一次从海路向国外派遣使节；它是中国有史记载第一次从海路抵达印度、第一次从太平洋进入印度洋；它标志着中国同东南亚、南亚国家海上友好交往历史的开端；它标志着中西伟大海上通道、亦即晚近以来所称的海上丝绸之路的开辟。

公元 3 世纪三国时期，位于南部沿海地区的吴国，享有交通海外的近距离优势，航海盛极一时。公元 3 世纪 20 年代，吴国派宣化从事朱应、中郎康泰“南宣国化”，出使扶南和其他东南亚国家，在海外活动十多年，“所经及传闻则有百数十国”。归国后写成涉及地区非常广泛，不但包括东南亚，还包括天竺、安息、大秦在内的重要著作——康泰的《吴时外国传》和朱应的《扶南异物志》，为随后好几朝正史的扶南传和海外诸国传提供了资料来源。吴国的近海航运更是兴盛。公元 230 年，孙权曾几次派遣万人舰队越海北上支援辽东的公孙渊反魏；同时曾遣卫温率万人舰队海上南下夷、檀两洲（今台湾、海南）掠夺人口。

公元 3 至 6 世纪魏晋南北朝时期，以中外僧人开始通过海路往返于中印之间为特点，中国航海继续发展。其中东晋高僧法显，从陆路到印度取经，从狮子国（今斯里兰卡）附乘搭载二百余人之“商人大船”归国，途中历尽艰险，经停耶婆提（今爪哇）5 个月，换船“东

北行趣广州”，由于“天多连阴，海师相望僻误”，商船越过广州，往北漂到“长广郡界牢山南岸”（今青岛）。回国后著有《佛国记》。它在世界学术史上占据着重要的地位，不仅是一部传记文学的杰作，而且是一部重要的历史文献，是研究当时西域和印度历史的极重要的史料。

公元 7 至 9 世纪的隋唐时期，特别是唐朝盛世，对外交往的海陆两路空前繁荣。公元 607 年（隋大业三年），隋炀帝派屯田主事常骏、虞部主事王君政出使赤土国（在马来半岛），“赍物五千段，以赐赤土王”。“其年七月，骏等自南海郡乘舟”，沿海岸航行，“至于赤土之界。其王遣婆罗门鸠摩罗以舶三十艘来迎”，给予中国使者十分隆重的招待。

唐代是中国古代的颠峰时代，航海发展也进入一个鼎盛时代。初年，唐朝联合新罗征讨百济，大将刘仁轨率唐海军全歼来援的日本舰队，这让自大的倭人知道了和盛唐差距，遂派“遣唐使”向中国学习，在东海开通了中日航线。当时，中外商船频繁航行于中国、印度和阿拉伯之间。咸亨二年（公元 671 年），中国高僧义净从广州启航前往印度，途中经停室利佛逝（今苏门答腊），咸亨四年（673 年）抵印度恒河口耽摩立底国。在印度求经学法十年，仍从海路东归，在室利佛逝久停，永昌元年（689 年）回到广州。同年又从广州重往室利佛逝，直到证圣元年（695 年）才最后归国，总共在海外 25 年。在取海道往返于中印之间的唐代僧人中，义净是最著名的一位，他的航程反映了唐代海外交通的繁荣。

公元 10 至 14 世纪的宋元时期，中国古代航海臻于极盛。罗盘和水密仓开始应用于航海，大大提高了航海的物质技术能力，使得中国帆船可以长年在海上航行，那时的航线已经可以横跨印度洋远抵东非延岸。元代继承了唐宋繁荣的航海事业，几次西征和横跨亚欧大帝国的建立，通道障碍尽除，东西交通大开，无论陆路海路，都呈现前所未有的繁荣景象。

轰轰烈烈的元末农民大起义，推翻了蒙古贵族的腐朽统治。明太祖朱元璋先后采取了一系列恢复和发展农业生产，繁荣社会经济发展得措施。洪武十八年，明朝下令“士、农、工、商 四民务在各守其业，凡出入作息，乡邻必互知之，其有不事生产而游惰及舍匿他境游民者皆迁之远方”。又“设扶民之官，颁宽恤之条，令天下郡邑，招而抚之，天下之民，感戴宏恩，扶老携幼，竞返桑梓”。这样一来，大明朝越来越强盛。

1398 年明太祖驾崩，由于太子朱标早死，由皇太孙朱允炆即位，年号建文，即明惠宗。明惠宗为巩固皇权，与亲信大臣齐泰、黄子澄等密谋削藩。周王、代王、齐王、湘王等先后或被废为庶人，或被逼自杀。同时以边防为名调离燕王朱棣的精兵，准备铲除朱棣，朱棣在姚广孝的建议下以“清君侧，靖内难”的名义起兵，最后率军南下，攻占南京，史称靖难之役。之后朱棣即位，改元永乐。明惠宗在宫城大火中下落不明。

明永乐大帝朱棣的“锐意通四夷”，向往在临御之年，中国出现一种前代未曾有过的天下太平，万国咸宾的盛世。所以朱棣非常重视

与海外诸国的友好关系。永乐大帝朱棣在对外关系上的各种意图正是通过郑和下西洋，在事实上体现出来的。

郑和祖辈为云南昆阳州宝山乡和代村人士，回族，姓马，世称哈只。在 1381 年名明军征伐云南时被掳，后被分到燕王朱棣藩邸中服役成为内侍。在跟随朱棣起兵“靖难”有功，被赐“郑”姓，改称“郑和”，为内宫监太监。

当时在东南亚，南亚等地明朝政府遭遇到各种困境，据锡兰（今斯里兰卡）史籍记载：“一千四百零五年（永乐三年），有中国佛教徒一队，来锡兰献香火于佛齿圣坛，为国王维哲耶巴虎六世所虐待。”在郑和下西洋前夕，由于中国与东南亚及南海国家关系削弱，外交活动瘫痪，中国国际地位随之降低，以致洪武末年颇有“诸蕃久缺供之感”。对明成祖这样一个有雄才大略的封建帝王，高踞于“临御天下”的大国地位之上，“居华夏而治四方”，在实现对外方针上自有一番抱负，绝不能容忍这种现象继续下去。

正是因为如此，在 1405 年（永乐三年）7 月 11 日，明成祖朱棣在南京颁诏，命郑和从海上出使西洋诸国。从此郑和开始了他长达 28 年的远洋航海活动，航行数十万千米，遍访亚非三十多个国家和地区。郑和船队的规模之大堪称奇迹。据明代编年体史书《国榷》记录：宝船六十只艘，大者长四十四丈，阔一十八丈；次者长二十一丈，阔一十五丈，下西洋官兵人数记为 27870 人。若按船用途来分，大致可以分为宝船、战座船、粮船、水船数种。从这些数据当中可以看出郑和下西洋时的船之庞大，足以体现出当时中国的造船业之发

达。

郑和船队一共七次下西洋，三大任务：

第一、郑和船队主要是进行广泛的外交活动缓解与海外诸国的紧张关系，建立东南亚与南亚之区域和平局势。树立起中国在东南亚和南亚各国中间的威信。（对外宣示实力，发展同各国的关系）

第二、主要着重发展中国与亚非国家的友谊，相互促进经济文化交流。

第三、进行贸易活动，以中国的手工业品换取各国的土特产品。

郑和下西洋的成就与影响：郑和下西洋在政治上主要建立了亚非国家国际间的和平局势，经济上发展了亚非诸国间的国际贸易，文化方面向亚非各国敷宣中国的教化，以及 增进了中国人民对亚非国家的认识与了解。

郑和下西洋过程中告诫那些“喜战好斗”的岛国要安分守纪，另一方面从统一宗教入手，力劝改变不正的宗教信仰，对平衡各国关系，缓解因宗教问题而导致的国与国之间的紧张关系起无比重要的作用。发展了中国与亚非国家间的国际贸易，不仅使明朝获得很大的经济利益，而且一般的贫民也很多因此而致富，严从简曾说：“自永乐改元，遣使四出招瑜，海番贡献毕至，奇货重宝，前代所稀，充溢库市，贫民承令博买，或多致富，而国用亦羡欲矣”。郑和船队传扬了文教，使中国与亚非国家交往空前密切，增进了亚非各国人民对中国的了解，也极大地增长了中国人民的海外知识。开阔了眼界，丰富了中国人民对于海外的地理知识。

郑和下西洋开扩的海外市场极大的发展了像以景德镇为中心地瓷器业，以苏州为中心的丝织业和以松江为中心的棉纺业，以芜湖为中心的漂染业等。并且对中国经济社会的发展起了一定的促进作用。郑和下西洋还促进了向南洋移民的热潮，为中国移民在海外的的发展创造了许多有利条件。

但这个十五世纪震惊世界的壮举，对打通东西海道，密切中外友好交往，促进经济和文化交流，都起到重大作用的航海活动，在郑和下西洋后，却销声匿迹了。为什么在明代中期以后这种航海被终止，中国也由开放政策改为闭关自守了呢？

郑和在第六次下西洋回国后，明成祖便因财政问题，不再大力支持耗资巨大的船队出海。明成祖驾崩后，明宣宗在最后一次（第七次）航行后不久，下令严禁船只出海航行，以及停止所有建造远洋帆船及修缮工作，违反者都被处决。

永乐年间，新建和改建了约二千艘海船。另据计算，每只宝船造价约五六千银两，由此可见，下西洋船舶耗资之巨。而这还只是一部分，此外，对外邦来朝贡者，论级行赏，数字极为可观，明成祖曾说：“朝廷取四夷，当怀之以恩。今后朝贡者，悉以品级赐赆，虽加厚不为过也（《永乐实录》卷一百一十九）。”其实说到底，终止下西洋的主要原因还是由于国力由盛而衰。

至此，中国的海上事业日渐衰落，自此开始步向闭关自守的时期。也正是从这个时候开始，国际贸易和其后的工业革命，把西方世界推向了现代化。郑和西洋之行曾经畅通无阻的马六甲海峡，不久之后也

被葡萄牙人扼住了咽喉，中国的商船只能步步后退，直至蜷缩到长城脚下，从此谈海变色。

当时的统治者以为闭关锁国最安全，最保险，其结果是使得我们的国家丧失了由封建时代向近代工业文明转变的先机，与这样一个伟大的历史机遇擦肩而过。随之而来的是由兴盛走向衰败，由富强走向贫弱，由先进走向落后，乃至被后起的西方列强用坚船利炮敲开了我们的国门。

相反，西方国家的远洋航行继哥伦布、达伽马、麦哲伦之后，海洋事业的大发展一浪高过一浪，取得了率先进入近代工业时代的门票，带来了西方国家的崛起，称雄于世界。从这个对比的历史教训中，我们更能深刻体会到郑和当年在海洋方面的觉醒具有无法估量的价值。