

宋元明之中西交通

緒言

本單元共分三節：第一節是自宋至明陸路及海路交通的發展概況；第二節介紹宋元兩代的市舶司；第三節探討鄭和下西洋的原因、經過、成果及其影響。

本單元每節均設有問題，並附以答案。請先將答案覆蓋，嘗試自行作答，然後閱讀答案，辨識個人見解和答案的異同，並分析異同的原因。這些問答的設計，是幫助你在自學過程中，對本單元的內容有更深入的了解，並且培養個人有效的思考能力。(編者註：本書排印時，問答部分從略)

此外，單元中設有練習題，答案附單元之後，可測試你的學習進度，也是本單元之總溫習。修讀本單元約需時一至二週。

單元目標

當你完成這單元後，應能達到以下目標：

- 認識自宋至明之中西交通發展概況及其主要路線
- 瞭解宋代海外貿易的發展情況
- 認識元代及明初中西海上往來及貿易
- 比較宋元兩代市舶司的職權
- 評述宋元市舶司建置後所產生的影響
- 探討鄭和下西洋的原因
- 認識鄭和七下西洋的歷程與航路
- 評價鄭和下西洋的偉大成就

一、宋元明中西交通概況

宋代海上對外交通空前蓬勃，海外貿易比唐代更繁榮興盛。蒙古建立橫跨歐亞兩大洲的帝國，又發展對外貿易，陸、海兩路交通發達。明代有鄭和先後七下西洋，在世界航海史上書寫了輝煌的一頁。

本節主要介紹宋至明間中西陸、海兩路交通之發展及其特色。

宋遼時期的陸路交通

在唐代西北地區與中亞的陸路交通甚為發達；可是到了宋代，情況已有改變。北宋雖然統一了南方諸國，但對於在後晉時興起的北方大國遼(契丹)和由党項人立國的西夏所佔領的中國土地卻沒有能力收復。由於西北地區被這兩國佔有，宋與西域及中亞諸國的往來便受到影響。相對而言，遼、西夏與西域及中亞各國的交通往來卻十分頻繁。

北宋初期，西域諸國仍有入貢宋廷的，例如于闐、高昌等，都曾經派遣使臣到汴京朝貢；這反映了當時西北陸路交通尚未完全受阻。部分中國僧人也有從陸路往天竺取經的。然而自北宋中葉以後，由於西北邊境不靖，加上天竺本土佛教自九世紀後漸趨式微(而中土佛教之經、律、論已大備)，故取此道者已漸少。在北宋前往今印度之僧侶，據史書記載規模最大、而且路線可考的首推繼業等人的旅程。繼業，俗姓王，耀州人。乾德二年(964)，朝廷詔沙門往天竺求經，繼業即為其中之一。他們從階州(今甘肅武都)出發，西行經靈武(今寧夏境內)、西涼(今甘肅武威)、甘州(今甘肅張掖)、肅州(今甘肅酒泉)、沙州(今甘肅敦煌)，到達伊吾(今新疆哈密)、高昌、焉耆、于闐、疏勒諸國。然後過葱嶺，到達伽濕彌羅，再進入天竺的犍陀羅。此後即周游天竺諸地，到過王舍城、那爛陀寺等地，最後循故道返回階州，這是宋人西行的其中一條路線。

由於宋朝與中亞的交通受到阻隔，因此這時期中亞諸國多誤以

西夏和遼國兩國為“中國”。例如卒於一一二零年的馬西衛記錄了當時由中亞前往中國的路線：從撒馬爾罕出發，經過疏勒、葉爾羌、于闐、克里雅等地，到達沙州。因為沙州是當時前往西夏及遼國之交匯處，各國商旅都在此處停留。據他的記載，當時東方除了中國（西夏）之外，又有一個“中國人”（西夏人）稱為宋的國家，離遼國大約一個月的路程。在北宋時期，擁有河西走廊的西夏國，可說是中西文化交流的樞紐。

契丹人建立的遼國，也一度被誤認為是中國。例如馬合木·喀什噶里編的《突厥語大詞典》解釋“桃花石”一詞時說道：“秦（中國）原分為三部分：上部在東，叫桃花石。”不過遼和西夏雖然是外族建立的國家，但他們的制度、文化實受漢文化所影響，其中以遼的情況更為明顯，因此他們當時與中亞的國家進行文化交流，仍可視為中西文化交流。

遼國的領土一度西達今葉尼塞河上游，和高昌、回鶻、哈拉汗國接鄰。當時臨潢府是中亞地區商人來遼國貿易的集散地。西域及中亞諸國的商人，每三年一次遣使入貢，這種貢使性質的貿易，每次都在數十萬貫上下。遼國為了這種貿易，特別在臨潢府設置榷場。遼國滅亡後，其餘部在耶律大石的率領下往西遷徙，在中亞地區建立了西遼國。耶律大石採用了不少漢人的制度，也引入了漢人的文化生活；在西遼聚居的漢人為數也不少。當時撒馬爾罕的手工業，特別是絲織業、造紙業、陶瓷業，大多仰賴漢人工匠。由於統治者的提倡，漢語更成為在中亞通行的語言。當時西遼在中亞地區威望甚著，而其國人漢化甚深，西遼國人被誤認為是中國人，“契丹”一詞因而成為當時中亞各族人稱呼中國的名稱，拉丁文為Kathay。

元代陸路交通

南宋末年，蒙古民族崛起於漠北。在鐵木真的領導下，蒙古人

建立了統一的國家，並且在亞洲和歐洲地區，發動了多次大規模的戰爭。這些戰爭不但為蒙古人帶來了大片的土地，而且為中西陸路交通發展揭開了新的一頁。

蒙古人驍勇擅戰，自鐵木真(1206年被尊稱成吉思汗)統一漠北，蒙古大軍曾先後“三次西征”：(一)第一次西征在公元一二一九年，由成吉思汗率領的蒙古大軍橫掃了中亞地區的國家。他的部下更越太和嶺(今高加索山)，進軍至欽察草原，至一二二五年大軍才東歸；一二二七年成吉思汗逝世。(二)第二次西征在一二三五年。當時蒙古大汗窩闊台派遣由拔都率領的大軍一直攻打到歐洲維也納以北，前鋒更轉進至意大利北部。歐洲人大為震驚，稱之為“黃禍”。後因窩闊台逝世，戰事才結束；(三)一二五三年蒙古軍在旭烈兀率領下攻西亞地區，佔領今波斯、伊拉克及敘利亞。經過了三次西征，蒙古人的領地橫跨歐亞兩大洲，除了蒙古本部外，西方分為四大汗國：欽察汗國、察合台汗國、窩闊台汗國、伊兒汗國。

由於統治上的需要，自窩闊台建都和林後，把成吉思汗時期的驛路和驛站連結起來，建立正式的驛站制度。規定每隔一段距離(和林至中原地區是每隔七十里左右)便設置驛站，由專員管理，為傳遞命令的官吏和士兵提供住宿及驛馬。這些驛站遍佈帝國境內，東起和林(今蒙古人民共和國之哈爾和林)，西至欽察汗國，只要持有大汗發出的令牌(金、銀符)，便能暢通無阻。這對於促進東西交通來說是很重要的設施。考當時主要的陸路交通路線有二：

(一) 欽察道——自和林或大都(今北京)出發，經沙州(今甘肅敦煌)、哈密、別失八里(新疆烏魯木齊東)、阿力麻里(新疆霍城附近)，沿訛答刺(土耳其斯坦東南地方)、玉龍傑赤(鹹海以南)，抵欽察汗國的塔納(今俄羅斯的羅斯托夫南)，然後可往歐洲各地。(近代考古學家在原欽察汗國各地發現了很多中國產品，像絲織的襟衫和有漢字銘文的銅鏡。)

(二) 波斯道——由和林或大都出發，出沙州後，沿天山南路越過葱嶺，抵中亞。其道一分為二：其一南下印度；其二則前往波斯，可到達報達(今巴格達)，再往前走即到阿亞什(在今土耳其安卡拉以西)，由此可轉赴意大利的威尼斯。

不過，自元世祖忽必烈以後，四大汗國及元朝本部統治者之間的關係日漸疏離，有時甚至為了各自的利益而發生衝突，以致陸路的交通也因而變得不再暢順。到了元中葉以後，各汗國基本上已成為獨立的國家。

自蒙古二次西征後，歐洲人大為震驚。公元一二四五年羅馬教皇遣教士普蘭諾、卡爾平尼等人往蒙古謁見大汗。希望蒙古軍不要侵犯基督教國家的領土。卡爾平尼七月到和林附近，並參加了定宗貴由登基大典。定宗接見卡爾平尼後便覆信給教皇說：蒙古乃受上天之命征服各國。當時歐洲正處於十字軍東征時代，羅馬教廷為了要聯絡蒙古大汗，希望蒙古軍幫助基督徒對抗西亞地區的回教徒，和加強在亞洲的傳教活動，於是派遣不少使節東來。著名的有柏朗嘉賓、亞旭林、盧布魯克(亦受法國國王之託)、孟德高維諾等。其中孟德高維諾更被教廷委任為中國教區的首任主教。

元政府對西方教士十分重視，據說孟德高維諾來華後，受到元成宗的禮遇。一二八七年伊兒汗國的大汗，派遣列班蘇馬到羅馬和巴黎作大使。至於元廷也曾委派來華的基督教徒充當使節，與教廷交往。據一說元政府派遣泉州主教安德烈佩魯賈帶同十六人由陸路前往羅馬教廷便是一例。

在眾多來華的歐洲人中，以馬可孛羅(Marco Polo)最著名。馬可孛羅乃意大利威尼斯人，生於一二五四年。當時威尼斯的商人遠到西亞和中亞貿易。馬可孛羅的父親和叔父都是商人。一二五三至一二五四年間，他們離開威尼斯到君士坦丁堡經商。一二六零年到達克里米亞。後來又沿著欽察草原東游，沿天山北路到達中國。大約在一二六

六年到達大都，謁見了忽必烈。忽必烈任命他們出使教廷，要求教皇派遣僧侶來華傳教。孛羅兄弟經中亞的波斯道返國後，到一二七一年，又帶同十多歲的馬可孛羅東來。他們從陸路自阿克東行，沿途經過今土耳其之南部、東部而至摩蘇爾（在今伊拉克北部），再順底格里斯河而下至報達。由此折向東北，經伊朗，越過帕米爾高原，到達可失哈兒（今新疆喀什）。最後循著古代絲綢之路的南路，經過塔里木盆地、越過沙漠，到達沙州。之後再經肅州（今甘肅酒泉）、涼州（今甘肅武威）、寧夏（今寧夏銀川）等地，抵達上都。馬可孛羅來華後，甚得元世祖歡心，時常隨侍左右。他在中國居住多年，一二九一年得到忽必烈的批准，隨同前往伊兒汗國的使者，乘船回國。

馬可孛羅在中國居住的時候，曾經四處遊歷。回國後，他把在中國的見聞寫成一書，極受到後來的歐洲人重視。馬可孛羅在中國的遊蹤，遍及西北、華北、西南、中南和華東多處。具體遊歷經過雖已不可考知，但他到過繁榮的揚州、杭州、泉州及福州等地。

至於漢人也有留下關於中亞地區見聞的，例如受鐵木真之詔而隨軍西行的全真教道士丘處機寫有《長春真人西遊記》一書。此外還有耶律楚材的《西遊錄》、常德的《西使記》等。

元軍曾進軍安南，並佔領要衝之地，但大軍不敢久留。元軍又入侵緬國和占城（今越南中南部），及後又退還。不過，中緬和中越的商人在和平時期亦常由陸路往返貿易。

由於中西交通發達，大大促進了中西文化的交流。我國發明的火藥和火器，大約在十三世紀時隨著蒙古大軍西征傳入了西亞地區（旭烈兀西征時，徵集了一千名中國拋石機手、火炮手及弓弩手從軍，並帶去大量武器）。當時西亞諸國很快便學會了製造和使用兩種稱為“契丹火槍”和“契丹火炮”的作戰工具。十三世紀末到十四世紀初，阿拉伯人改造了這種火器，在他們和歐洲人的戰爭中，這些火器的製造方法又傳到歐洲。

其次是天文學知識。十三世紀時，在伊兒汗國的旭烈兀支持下，波斯天文學家納昔刺丁徒昔在馬拉蓋建了一所天文台。當時一些精通天文曆算的中國學者也參與了工作，在波斯一帶傳播中國的天文知識。徒昔主編《伊兒汗曆數書》時，更曾向這些中國學者學習過推步術。又中亞地區的天文知識，亦於此時傳入中國。據說波斯人扎馬魯丁到中國後，曾經編撰《萬年曆》，並獲得政府頒行。此外，扎馬魯丁又製造了“西域儀象”七件，包括多環儀、方位儀、斜緯儀、平緯儀、天球儀、地球儀、觀象儀。此外，當時秘書監中藏有的回回曆書為數也不少。

再次，在醫學方面，十一世紀時阿拉伯的醫學家已開始注意到中醫藥的成果。例如伊本西拿在《醫典》中已採用中醫的脈學。後來他更編寫《中國醫藥百科全書》，將中國的醫書和醫學智識傳入波斯一帶。此外，中醫的針灸法和一些中藥的用法也傳入西亞。另一方面，回回醫學也傳入了中國。當時在大都（北京）和上都（和林）均設有回回藥物院。據現存元本的《回回藥方》一書記載可知，回回醫學中如內科、外科、婦科、兒科、骨科、藥劑科等都傳入了中國。

明代陸路交通

元朝亡後，中亞地區戰爭再起，蒙古裔的帖木兒乃乘勢在中亞建立起強大的帝國。最初，帖木兒與明廷間亦有使節往來，但在洪武二十八年（1395）明廷使節傅安等被帖木兒扣留後，雙方的關係曾一度中斷。明成祖即位後，帖木兒正積極謀劃東征中國。永樂三年（1405），帖木兒死於東進途中；其孫哈里在撒馬兒罕繼位不久即與明廷修好，放還傅安等人，並遣使朝貢。自此以後，撒馬兒罕每數年即遣使來朝貢一次，而中亞的商人亦往往以朝貢為名，到中國來販易。

除中亞諸國入貢之外，明政府也常派遣使節前往中亞諸國。與鄭和下西洋差不多同時，明成祖曾三度派遣陳誠等出使中亞一帶，賜

以璽書、文綺等物；而每次明使回國時，中亞諸國皆遣使入貢。永樂十二年(1414)明成祖命宦官李達、吏部員外郎陳誠、戶部主事李暹等出使。陳誠等東歸後，撰《使西域記》，頗為詳盡地記載了當時我國人西行的路線。他們歷經哈密、別失八里(今新疆吉木薩爾北)、柳城(新疆魯克沁)、火州(新疆吐魯番東)、土魯番、鹽澤(吐魯番西)、卜花兒及撒馬兒罕及哈烈(阿富汗之赫拉特)等。書中也記述了這些國家的山川、城郭、風土人情和物產等。在陳誠等出使後不久，哈烈的君主沙哈魯·把都兒於永樂十七年(1419)遣使來華，其使者亦把行程記載下來，即《沙哈魯遣使中國記》。使者及隨員由都城哈烈經巴里黑(阿富汗北之巴爾克)抵撒馬兒罕，復經達失干，然後再經吐魯番、哈刺和卓(即火州)、柯模里(即哈密)、肅州、甘州，越過黃河，而至北京；至於回國之路線，是由北京循天山南路，經和闐、喀什噶爾，然後重經撒馬兒罕，回抵哈烈。

因明成祖採開放政策，中亞和西亞的商人甚至遠在麥加的，也由陸路經中亞和河西走廊進入中國境內販易。這些商隊直到萬曆(1573-1619)年間，仍從不間斷地往來於西、中亞和中國之間。他們帶來了阿拉伯出產的金珀、寶石、珍珠和各種動物如駝駝、長頸鹿、阿拉伯馬等。中國的絲綢、瓷器、鐵鼎、鐵鈔等，亦遠運至中亞及阿拉伯。

明代中國和中南半島國家的陸路交通主要是通安南、老撾、緬甸三國。安南：明初曾派兵經略安南，但最後仍得撤軍，與黎利王朝言和。當時中越交通要道有三：一經廣西、一經雲南、一經廣東。但廣東商旅多用海道，因北風順利一二日便可到安南。老撾：即今寮國，明朝常遣使入貢。老撾商人可入廣西、雲南境內貿易。緬甸：元朝曾在緬北設立了蒙光、雲遠、太公、木邦諸路。明代則任土人，設置宣慰使司或長官司等；但是，緬甸中部的阿瓦王朝對中國並不友善。兩地商人販易，多循伊洛瓦底江北上直達雲南，或沿江南下至孟加拉灣。

兩宋中西海上交通

兩宋時北方先後有遼、西夏、金、元與宋對峙，所以東北、西北的對外陸路交通並不發達。海上交通卻有很大的發展；又因對外貿易發達，政府在多個港口建置市舶司徵收關稅。

中國的經濟重心原在北方黃河流域，不過自魏晉南北朝後逐漸南移，尤其經過唐代安史之亂與藩鎮割據後，南方的經濟發展突飛猛進。到了宋代，都市繁榮興盛，而農業技術又有改進，生產力日高；手工業發達，分工既精細，產品種類繁多，加上質量均佳，為對外貿易提供了有利的條件。

宋朝政府在開國之初便很重視對外貿易，宋太宗時曾派遣內侍持敕書與金帛分四道前往海外諸國，招蕃商來華貿易。宋代廣州、泉州、明州（今寧波）、杭州、密州、澠浦、溫州等都是對外貿易的主要港口。北宋政府在這些城市設立了市舶司或支司，專門負責管理海舶進出口的檢查和徵收關稅。市舶司徵收的關稅和舶貨禁權博買的利潤也成了北宋政府的一項重要財政收入。

羅盤的廣泛應用於導航也促進了宋代對外海上交通的發展。十一世紀末或十二世紀初宋人航海已使用水針羅盤，並出現了記載海路的專書——《針經》；宋代造船技術日見進步，製造出載重量達五千石（約合今之三百噸），船底呈“V”型的巨型海舶。中國商船便常遠航至印度沿岸的港口，南宋時亦有到今阿拉伯半島沿岸的（1974年在泉州出土的一艘約宋末元初的木船，長24.2公尺、寬9.15公尺，全船用十二道木板分為十三艙，載重量約在二百噸以上）。此外，七世紀以來伊斯蘭教興起，很多大食和波斯的伊斯蘭教徒見販易香料（主要是乳香、龍涎香、蘇合香油、薔薇水、薔梔子、木香、沒藥、丁香、金顏香、安息香、檀香和肉荳蔻等）可獲厚利，便乘商船遠航至中國。中西海上交通乃呈現一片興旺的景象。

據宋代周去非的《嶺外代答》和趙汝适的《諸蕃志》等書的記載，與

宋人有海上貿易的國家主要包括交趾(越南北部)、占城(越南南部)、真臘(柬埔寨)、蒲甘(緬甸)、三佛齊(在今蘇門答臘)、閩婆(爪哇)、渤泥(婆羅洲地方)、天竺諸國(在今印度)、鵬茄囉(孟加拉)、細蘭(斯里蘭卡)、波斯(伊朗)、大食(阿拉伯)、勿巡(阿曼)等。

其時，我國商船由廣東沿海港口出發，只需數日便可抵達占城；然後繼續南行，五天便可到達三佛齊。再由三佛齊遠航至今印度地方。一些商人更乘大食海舶西行至大食及非洲東岸的港口；南宋則有中國商船在冬季，乘東北風由今蘇門答臘北端直航阿拉伯半島南岸，航程約六十天。至於西方諸國之來華，周去非《嶺外代答》提到三佛齊為諸國海道往來的要衝，中西商船往來多在這裡停留，先行修理船舶和販易貨物，然後再繼續航程。宋時，三佛齊與廣州、泉州商船往來頻密。從三佛齊向北行，經過今南中國海，要到廣州的可循香港屯門一帶水路進入，要到泉州的可由甲子門(廣東惠來與碣石間)取道北上。印度洋一帶國家來華的船舶亦多取道三佛齊。

宋代海外貿易輸出的貨品，除了傳統的絲綢之外，瓷器也佔了相當重要的地位。宋代的製瓷技術有極大進步，產品各具特色，很受外商歡迎，甚至遠銷到東非地方。北宋年間廣東的潮州窟遺址(俗稱“百川窟”)所出產的日用和美術瓷中，有高鼻捲髮的西洋人頭像和短臉、垂耳、身矮的西洋狗，這都是專為外銷而製作的。宋代另一大量外流的是銅錢。由於中國與外國的貿易擴大，中國錢幣外流的情況相當嚴重，雖禁而不絕。是以今天考古學家在日本、爪哇、印度、波斯灣沿岸以及東非海岸都發現宋代的銅錢。

至於從外國輸入的商品，則以香料為最大宗。香料不僅可以調味，而且可以作防腐劑及入藥，用途相當廣泛。其他物品則有象牙、犀角、珊瑚、鑲鐵、鼈皮、玳瑁、瑪瑙(以上七種再加乳香為北宋“禁權”物，由政府收購)、車渠、琥珀、水晶、蕃布、烏櫛、蘇木以及各種海產。除商品貿易外，宋代對外海上交通發達也促進中西文化的交

流。就以中國古代四大發明來說，指南針、印刷術、火藥在宋時亦已傳到西方去。由於蕃商來華日眾，而其中很多是信奉伊斯蘭教的大食和波斯人，這些大食和波斯商人很多都乘到中國來的機會傳教，故伊斯蘭教亦在中國沿海地區傳播。

宋代中西海上交通值得注意的人物，應以娑里三文和蒲壽庚為最有名。娑里三文於大中祥符八年(1015)奉注輦國(印度東南古國之一)國王之命，率五十多人到中國來朝貢。依《宋史》〈注輦傳〉記載，他們從該國出發，至娑里西蘭山(斯里蘭卡)，歷伊麻羅里山(緬甸西南，一說在伊洛瓦底江口)、古羅國(馬來半島北，一說在印度尼科巴群島)至三佛齊，經羊山(越南境內)、九星山(海南島東)抵廣州。蒲壽庚是一個數代居留中國的土生蕃客，他的先世大概是阿拉伯人。蒲氏家族以從事香料為業，壽庚更曾當宋廷的提舉泉州市舶司，後升任福建安撫沿海都置使，擅蕃舶利。及至元兵南下，壽庚降元，並曾官至福建行省左丞。由蒲壽庚作為一個蕃客而能出任為中國的朝廷官員，足見宋元間蕃商在中國沿海地區之基礎已很牢固。

元代的中西海上交通

自至元十六年(1279)起，元廷曾四次遣使者楊庭璧等自泉州入海出使印度諸國，因而大大促進了中印的關係。其時印度南部的馬八兒及俱藍是阿拉伯人到中國海路的必經之地，《元史》〈馬八兒傳〉云：“海外諸番國，唯馬八兒與俱藍足以綱領諸國，而俱藍又為馬八兒後障，自泉州至其國約十萬里，其國至阿八合大王城，水路得便風，約十五日可到，比餘國最大。”又據其時旅行家伊本巴圖塔所記，元末時往來今印度洋至中國的很多是中國商舶，“大者五千料，可載五六百人”。其時最大的海船大都在泉州及廣州製造，有三至十二帆。元代造船業發達，極盛時每年造大小船五千餘艘。

元代在繼承兩宋市舶司制度的基礎上繼續發展海路對外交通。元朝政府在至元十四年(1277)攻取浙、閩等地後，即在泉州、慶元

(即宋明州)、上海、澉浦(今屬浙江海鹽)四處港口設立市舶司，後來又陸續添設廣州、溫州、杭州、雷州四處市舶司。元代市舶司由行省直接管轄，主要職責與宋代相同。其時見於記載與中國建立海道貿易關係的國家和地區在一百個以上，東起日本、高麗(今朝鮮)，南至爪哇，西至印度、西亞和東非地方。元軍曾由海路先後侵略爪哇和日本，但像入侵安南和占城亦以失敗告終。

根據《南海志》的記載，元代入口的物品種類較宋代為多，據學者的考證不下二百五十種：屬於寶貨類的有象牙、犀角、鶴頂、真珠、珊瑚、碧甸子、翠毛、玳瑁；布匹類的白番布、花番布、草布、剪絨單、剪毛單；香貨類的有沉香、速香、黃熟香、打拍香、占城香、乳香；藥物類的有腦子、沒藥、丁香、硫磺、蘇木、番白芷、蘇合油；和雜物類的皮蓆、牛蹄角、風油子、藤蓆、大青等，真是不勝枚舉。中國輸出的物品仍以絲綢、瓷器為大宗，此外如金、銀、茶、米、麥、果品、糖、酒，出口的數量也很可觀。文化交流方面，元代已將火藥應用到武器上，後經海陸兩路傳到阿拉伯及歐洲；阿拉伯的天文學知識、三角數學、弦樂器、伊斯蘭教寺廟建築藝術也在這時期傳達中國。

十四世紀中葉的元代出了一位汪大淵。他曾兩次隨商船出海，到過大佛山(斯里蘭卡)、甘埋里(伊朗霍爾木茲)、撻吉那(伊朗塔黑里)、波斯離(伊拉克巴士拉)、哩伽塔(南也門亞丁)、天方(沙特阿拉伯麥加)、阿思里(埃及庫賽)、麻那里(肯尼亞的馬林迪)。汪大淵回國後撰寫了《島夷誌略》記載自己的行程。如以此書中對非洲東海岸的層拔羅國(桑吉巴爾)與趙汝适的《諸蕃志》的記載作比較，無論在地理位置、土地氣候以至物產方面的記敘都比後者更準確和詳細，由此可見元代對東非一帶的知識實較宋代為高。是書乃元代中西海上交通史的重要著作。

其次，元廷也曾於元貞二年(1296)派周達觀出訪真臘(今柬埔寨)。周氏於二月自溫州出洋，於三月抵占城，因逆風不利，七月才

到達真臘，並逗留一年才回國。周氏回國後將元朝使團前往真臘的行程記下來，寫成《真臘風土記》一書。《真臘風土記》是一部價值極高的外國聞見錄，記述了現今柬埔寨、越南南方在十三、四世紀時的都城、宮室及風土人物，是研究古代真臘的重要文獻。

明代的中西海上交通

明太祖洪武年間先後分別設立了泉州、寧波、廣州三個市舶司。雖曾一度罷廢，但成祖即位後即復置，處理朝貢貿易之事。嘉靖以後，由於海疆不靖，朝廷多次頒佈“禁海”之令，市舶幾度興廢。

在明代的中西海上交通發展過程中，鄭和七下西洋自然最為重要。他從永樂三年(1405)至宣德八年(1433)的二十八年間共七次下西洋，先後到過今東南亞、印度、中東以及東非數十國，大大促進了中國與海外諸國的文化及經濟交流。宣德以後，明室由於國庫空虛，後來又有“北虜”(蒙古)“南寇”(倭寇)的侵擾致無力再派艦隊下西洋，但鄭和的出使已為民間的對外貿易活動建立了基礎。

明代中西商舶自中國港口起航後(由於要利用季候風，所以通常在吹東北風的十月以後)，大都先到占城(越南南部)、真臘(柬埔寨)及暹羅(泰國)等地，然後向馬來半島的滿刺加(馬六甲)進發。明朝時該國與中國關係密切，因而成為西航路線上的一大轉運站。其時南洋群島見於記載的至少有二十一國，其中蘇門答刺(蘇門答臘)、舊港(今巨港)、爪哇、渤泥(在今婆羅洲)以及呂宋、蘇祿(在今菲律賓)都是我國商人常到之處。過今馬六甲海峽後，續向西航可至今印度及錫蘭。其時該地之榜葛刺(今孟加拉)是東印度大國，與明朝亦常有使節往來。至於瑣里、柯枝(分別在印度半島東、西岸)、古里、小葛蘭、錫蘭山以及溜山(馬爾代夫群島)都是自宋以來我國海舶常到的地方，而甘巴里(在西印度)則是從古里到波斯灣忽魯謨斯航道上必經之地。據馬歡之《瀛涯勝覽》所載，由古里乘船可至今阿拉伯半島之天方(今麥加)，而由天方來回中國一次約需一年時間。由古里往西航，可到

達今非洲東岸之卜刺哇(在今索馬里)、麻林(在今肯尼亞)等,但這些港口並非一般中國商旅常到之處。

鄭和死後,明政府一度實行禁止國人出海,但民間對外國產品尤其是香料和藥材需求實殷;加上中國的手工業者亦希望開拓海外市場,一些貧民為生活所迫,下海走私情況遂日趨嚴重。為此,正德四年(1509),明朝政府決定准許“番舶”無論有無“勘合”(明政府發給之證明文件),只要經市舶司抽分,均可進行貿易。但這新政策更促使沿海之人冒充“番舶”,以求取得海外貿易之利。明政府雖曾一度重申過去的禁令,但終因抽分利厚而默許人民私自下海販易。到嘉靖二年(1523),葡萄牙人騷擾沿海一帶,為了防止其侵擾,明朝政府於嘉靖三年(1524)又再頒佈“禁海”之令,一直到穆宗即位(1566)時才撤消。綜觀有明一代,數度實行海禁,又有倭寇為患,其影響所及,是使原先在十五世紀初一度在印度洋甚活躍的中國商人變成該區域的稀客,中國的海外貿易亦由盛轉衰。

從明朝歷史書記載可知,南洋諸國如安南、占城、真臘、老撾(寮國)、八百(泰國北部)、暹羅、緬甸、大泥(泰國北部)、彭亨、柔佛(馬來半島南部)、滿刺加、三佛齊、蘇門答刺、思吉港(爪哇北部)、渤泥、文萊(婆羅洲北部)、呂宋、蘇祿(在今菲律賓);南亞地區的瑣里、小葛蘭、古里、甘巴里、錫蘭山;西亞的忽魯謨斯、祖法兒、阿丹、天方;非洲的米昔兒(埃及)、木骨都束、卜刺哇(均今索馬里地)、麻林(今肯尼亞)等,都與中國有貿易往來。

明朝時棉花、甘蔗等農業作物生產量增加迅速,絲織業、棉織業發達,製瓷技術日臻完美。輸出貨品仍以絲綢和瓷器為大宗,其次是各種雜物和糧食。至於當時海上貿易輸入的貨物,則主要是南洋各地的珍寶如珍珠、寶石,異獸如獅、犀、天馬、長頸鹿、白象、火雞,香料如乳香、丁香、肉荳蔻,藥材和海產。中國居民因海上交通發達而移居南洋各地的日眾;特別是鄭和下西洋後,華僑地位大大提高,這對南洋地區文化、經濟的發展都有深遠的影響。

明中葉以後，我國商人之海外活動範圍漸縮小，推動中西交通發展的力量主要來自西方。自歐洲人發現新航路後，最初是西班牙人、葡萄牙人，及後又有荷蘭人、英國人、法國人等均紛紛乘海舶東來，或強佔土地建立軍事基地和商港，或從事貿易活動。

明武宗正德十二年(1517)葡萄牙船到屯門海面，為明海軍所逐。及後與倭寇勾結，騷擾福建浙江沿海地區。明世宗嘉靖三十二年(1553)葡萄牙人登陸澳門。嘉靖三十六年(1557)葡萄牙人開始在澳門定居。十七世紀初，荷蘭人佔據今蘇門答臘、爪哇及摩鹿加群島。明神宗萬曆三十二年(1604)曾佔領澎湖四個多月，後退兵。明熹宗天啟二年(1622)荷人曾強攻澳門，為明軍所敗。天啟四年(1624)荷人由鹿耳門入侵台灣，在今安平港建築熱蘭遮城(Zeelandia)。清世祖順治十八年(1661)四月，忠於明室的鄭成功率兵二萬五千人東征台灣。經過九個月的戰爭，荷蘭人不敵，願意撤走，十二月鄭成功乃收復台灣。

附：摘要

北宋時期北面與遼國、西北與西夏對峙；南宋時期北方則先後與金國及蒙古為敵，使中國對外的陸路交通不能像漢唐般暢通無阻。然而宋代經濟發展迅速，沿海重要城市都設置市舶司，對外貿易興盛，航海事業比唐代又獲得更大的發展。元代陸、海兩路交通與貿易發達。明初鄭和下西洋時期海路交通與貿易盛極一時，後因海疆不靖，中國海外貿易遂由盛轉衰。

二、 宋元之市舶司

宋元時期海外交通、貿易繁榮的重要標誌之一，是在多個港口設置市舶司(市——互市；舶——大海船；司——官府衙門)。市舶司是中國古代管理海上商船和對外貿易的機構。市舶使始設於唐代，但最初僅置於廣州一港口，只有到了宋、元，才在南海、東海沿岸多個

港口設立市舶司。它的職責主要是徵收關稅和負責收購政府專賣的舶來物品。

本節對市舶使的始設加以追溯，但主要介紹宋、元時期市舶司的建置、組織、職權及其影響。

唐代市舶使之始設

中國古代對外交通和貿易的歷史源遠流長，並且很早就設立管理有關事務的官員或機構。秦、漢時，有“典屬國”或“大鴻臚”負責邊疆民族及外交的事務；“少府”或“大司農”則主管外國的“貢獻”（即對外貿易）。隋朝曾在西北邊地設立管理對外貿易的專門機構——“交市監”，後來唐代改稱“互市監”。

至於由海路運輸的對外貿易，據近代學者的考證，任官管理市舶之事，南朝已有之。不過到了唐代才有市舶使名稱的出現。唐代創設市舶使的年代，史書並無明確的記載。但綜合各種載籍來看，市舶使之始置大約不遲於唐玄宗開元年間。市舶使之名可見於《新唐書》〈柳澤傳〉：“開元中轉殿中侍御史，監嶺南選，時市舶使右威衛中郎將周慶立造奇器以進。”又如《舊唐書》已提到開元二年（714）嶺南一帶有市舶使，其他史書則稱為“押蕃舶使”、“監舶使”或“結好使”。市舶使有專任和兼任兩種，位置一般在當地最高長官之下，但由中央政府直接任命。後來，朝廷為加強控制，往往派宦官擔任市舶使。

唐之設置市舶使主要原因約有下列數點：（一）管理對外貿易（海運）。根據各種史書的記載，唐代來往於南海航線的各國商船規模巨大、名目繁多，有番舶、蠻舶、南海舶、西南夷舶、西域舶、崑崙舶、婆羅門舶、師子國舶、波斯舶等，如廣州“江中婆羅門、波斯、崑崙等舶，不知其數，並載香藥珍寶，積載如山”（日本真人元開《唐大和上東征傳》）。海外貿易如此興旺，自然需要有專門的官員來管理，所以唐朝首先在海外交通、貿易的中心地——廣州，設立了市舶

使。(二)地方官因得外來商賈的進貢，收入極豐，而中央政府得益不多。(三)南海諸國貢使來華於廣州登陸，必須設立一部門專責接待各貢使，並代安排入貢事宜。(四)管理在廣州一帶居住的外國僑民。

市舶使初設時，職權尚未有明確的規定，但進出口岸的中外商船和貨物，應該都屬於其管轄的範圍。如把各種史書的資料加以歸納，唐市舶使的職責大約有下列幾方面：(一)“納舶腳”：即徵收船舶稅；(二)“閱貨”：進港之海舶泊定，即派員登船檢查貨物；(三)“收市”：以朝廷名義收購域外珍異之物或專賣貨品；(四)“進奉”：接收舶商向政府貢奉之禮品；(五)接待貢使；(六)管理外國僑民。可見唐代市舶使制實已為宋元市舶司制度奠定了基礎。

宋元市舶司的官制

自宋代起，政府在中國沿海多個港口設置了市舶司。宋設市舶司最初以知州兼市舶使，以通判兼市舶判官。不久由各路轉運使(或發運使)兼管市舶事務。後又遣京朝官、三班、內侍三人專領之。最後乃設專任的“提舉市舶司”，其副職稱市舶監官。通常協助市舶司正、副長官工作的，尚有“勾當公事”(或“幹辦公事”)，及十數名吏員，分管點賬、文書、巡檢、倉庫、接待、警衛諸事。此外，市舶司往往下轄市舶庫(保管舶貨倉庫，長官稱監門官)、來遠驛(接待外國使者，由市舶使臣兼掌)等機構。

宋初，市舶司設於州，如廣州、杭州、明州、泉州。後來以總攬一路市舶事務的機構稱司，所屬各州的支司則稱市舶務或市舶場，如兩浙市舶司下屬之市舶務即多達五六個。市舶務設監官，或由縣官兼領。無市舶司、務之處，間設有“覺察拘攔”者，如遇到違法的海舶便封押至附近的市舶司。

元代初期每以高級官員兼領或監督市舶司，稍後也委派專職官員管理。不過其機構名稱比較混亂，有市舶總管府、提舉市舶使司、

市舶都轉運司、市舶提舉司等等，後來才統一稱“市舶提舉司”。

宋元設置市舶司的港口

(一) 宋代

- (1) 廣州：其地本為六朝至唐代的第一海外貿易大港，至宋猶盛而不衰，所以宋太祖在開寶四年(971年)首先於廣州設置市舶司。據記載，北宋熙寧、元豐間，廣州、明州、杭州三地在三年內共進口乳香三十五萬四千多斤，其中廣州一口竟獨佔三十四萬八千多斤，足見其海外貿易之鼎盛。因此，唐、宋時的廣州成了外國人麇集之地，設有外國人聚居的“蕃坊”，有專供諸蕃子弟讀書的“蕃學”。
- (2) 杭州：此處最遲在北宋端拱二年(989年)已建立市舶司，南宋時成了首都(即臨安)，更是對外貿易的中心，“江帆海舶，蜀商閩賈，水浮陸趨”(《輿地紀勝》)。
- (3) 明州：州治在今浙江寧波，北宋淳化三年(992年)始置市舶司，後來與廣州、泉州並稱古代三大對外貿易港口，萬里之舶、四方之賈紛集其間。宋代駛往日本的商船大都從明州出發，到達日本的肥前。
- (4) 泉州：該港在唐代已嶄露頭角，至北宋其地位日趨重要，故於元祐二年(1087年)設置市舶司。到了南宋，泉州在海外貿易方面的地位，已與廣州並駕齊驅，當時“若欲船泛外國買賣，則是泉州便可出洋”(《夢梁錄》)。《宋史》〈杜純傳〉載：“泉(州)有蕃舶之饒，雜貨山積，時官於州者，私與為市，價十不償一，惟知州關詠與(杜)純無私買。”可見因泉州貿易繁榮，官吏多抵受不住引誘，貪污舞弊之事甚多。
- (5) 密州：北宋元祐三年(1088年)，在該州板橋鎮(在今山東膠縣，

市鎮瀕臨膠州灣，灣內水深域闊，為天然港口)設立市舶司，是為北宋最北的重要港口，南宋時淪為金國轄境。

- (6) 秀州：州治在今浙江嘉興。北宋政和三年(1113年)，在該州華亭縣(今上海松江)設“市舶務”(市舶司之支司)。南宋時，該州青龍鎮(今上海青浦東北)也設過市舶務，屬於兩浙市舶司管治。
- (7) 溫州：至遲在南宋紹興二年(1132年)，溫州已設有市舶務，屬兩浙市舶司。
- (8) 江陰：南宋紹興十五年(1145年)，在江陰設立市舶務。
- (9) 澈浦：該地屬南宋嘉興府海鹽縣，南宋淳祐六年(1246年)於此設市舶官，十年(1250年)置市舶務。

(二) 元代

- (1) 泉州：自南宋末起，泉州即逐漸凌駕廣州，到元代便成為中國乃至世界最大的貿易港口。元朝建立後，首先在至元十四年(1277年)設市舶司於泉州，又令大食裔巨商、原泉州市舶使蒲壽庚等人“招諭南夷諸國”，於是泉州成了各國商賈嚮往之地，巨舶番貨薈萃之所。元時威尼斯人馬可勃羅在《行紀》中這樣描述泉州(Zaitun，即刺桐城)：“所有印度船舶運載的香料及其他貴重貨物咸集此港……我敢斷言，如有一艘船運胡椒到亞歷山大港以供應基督教諸國，則同時必有百艘船運來刺桐港。刺桐是世界上最大的兩個港口之一。這裡貨物堆積如山，幾乎難以想像。”另一個摩洛哥人伊本·巴圖塔在《遊記》裏也提到：“我們渡海到達的第一座城市是刺桐城……該城的港口是世界大港之一，甚至是最大的港口。我目睹港口內有大舶百艘，小船多得不可勝數。”

- (2) 慶元：即明州。該地也在至元十四年(1277年)設立市舶司，後屢有遷革。慶元在元代是中國與高麗及日本貿易的主要港口。部分舶商則從事中西貿易，時人稱讚慶元說：“是邦控島夷，走集聚商舸，珠香雜犀象，稅入何其多。”
- (3) 上海：至元十四年，設市舶司於松江府華亭縣(今上海松江)，後併上海的市舶司入慶元。上海與附近的崑山在元代“奇貨善物，往往充上國”。外地來的商人不少，“番漢間處、閩廣混居”。
- (4) 澈浦：至元十四年設立市舶司，後併入慶元。
- (5) 廣州：至元二十年(1283年)，置廣東轉運市舶提舉司於廣州，後遷革不定。廣州自唐宋以來一直是對外貿易的大港。元時雖被泉州超越，但貿易仍十分發達，珍寶貨物，據一些記載比宋時更盛。根據元朝刊印的《南海志》，當時和廣州有貿易關係的地區和國家數目超過一百四十。
- (6) 杭州：至元二十一年(1284年)，設市舶司於杭州，後遷革不定。南宋曾廢杭州的市舶司，至元代杭州對外貿易仍興盛。
- (7) 溫州：元代溫州市舶司始置何年不詳，至元三十年(1293年)併入慶元。溫州在元代十分興旺，有專供海舶用的碼頭。周達觀便是從溫州出發往真臘(柬埔寨)。
- (8) 雷州：至元三十年(1293)，置海北海南市舶提舉司於雷州，約年餘即罷。

元代的對外貿易港以泉州、廣州、慶元最為重要。元朝政府亦從市舶司的抽分和專賣取得巨利。

宋代市舶司的職權

《宋史·職官志》載：“提舉市舶司掌蕃貨、海舶、徵權、貿易之

事，以來遠人，通遠物”。《宋會要》則說“市舶司掌市易南蕃諸國物資航舶而至者”。茲根據以上二書及其他書籍有關市舶司的資料，將宋代市舶司的職責分述如下：

(一) 管理商舶出入港口

審核進出口的海船，加以登記，合法者發給“公憑”、“公驗”作為通行證件。

(甲) 華船往外國貿易：華船出海須申報市舶司，並且要“有物力戶”三人作保。市舶司發出“公憑”(許可證)，上載華船欲往貿易之國家、地點、出口貨物品類、數量等；此外華船保人之姓名，船長及船員之姓名、人數，發船港口及航海規令亦清楚列明。政府又禁止華船前往不許通航的地方(如宋代登州、萊州曾一度列為禁區)；設若華船未取得“公憑”便出海，將被認為是私販，回航時政府以其違例，沒收船貨。如前往部分國家如高麗，則更以盜販法治罪。《宋史·食貨志》載：“元豐二年(1079)，賈人入高麗，貨及五千緡者，明州籍其名，歲責保給引發船，無引者如盜販法。先是禁人私販，然不能絕，至是復通中國，故明立是法。”入口舶貨交稅後，須領有賣貨之“公憑引目”，方可運銷外州。

華船到海外販易後歸國，必須返回出發之港口，繳還“公憑”給市舶司。普通華船往海外從事貿易的期限為一年，越期歸航的華船必須解釋理由，市舶司審度後有權責罰；但在五個月內回航的，政府則在抽稅方面有所優待。設若出海船舶遇險，可看到船身破漏、帆檣損壞的情況，市舶司亦有權對入口貨物免稅。

(乙) 蕃船的出入港口：蕃船駛入中國港口必須向市舶司繳交它出發港口所在地的國家發出的“公憑”。根據歷史的記載，其列明的資料和華船大約相同。蕃船出港，則由市舶司和地方官署官員檢查後，即令啟航，官員並須在岸邊目視其出海。

(二) 進出檢查，防止走私

對中外入口商舶實行嚴格的檢查，主要目的是防止商舶帶進禁止輸入中國的物品和預先私下與本地商人交易，避交關稅。朱彥的《萍洲可談》卷二有以下的記載：

“廣州自小海至潯州七百里，潯州有望舶巡檢司，謂之一望，稍北又有第二第三望，過潯州則滄溟矣。商船去時，至潯州少需以訣，然後解去，謂之放洋。還至潯州，則相慶賀，寨兵有酒肉之饋，並防護赴廣州，既至，船舶市舶亭下，五洲巡檢司差兵監視，謂之編欄。”

“編欄”後，船貨都不許移動，必須待市舶司官員檢查。設若蕃舶因遇風而飄至沒有市舶司的港口，則由地方官派員檢查。

“蕃舶”離開港口時必須接受檢查。因宋代有些物品是不准輸出的，包括金、銀、緡錢、銅器、熟鐵、軍器及一些書籍；此外政府亦要防止“奸細之人”外逃，所以檢查甚嚴密。除了市舶司的官員外，又先報轉運司派一位官員到場監督。《宋會要·職官志》載：“諸船舶起發，所委點檢官覆視官同容縱夾帶銅錢出中國界首者，依知情引領停藏負載人法（失覺察者減三等）；覆視官不候其船放洋而輒回者，徒一年。”當時的外銷主要是工業製成品，如瓷器、絹、帛、錦、綺、漆器、茗、醴等。華船出海亦同樣得接受檢查。

(三) 舶貨的“抽解”

“抽解”即徵收關稅，抽為抽取，解指解送中央。元時又稱“抽分”。《萍洲可談》卷二說：“凡舶至，帥（安撫使）、漕（轉運使）與市舶監官蒞閱其貨而徵之，謂之抽解。”進口的舶貨稅率，在宋代大約是十分抽一，亦有十五分抽一，或十分抽二的。考其原因，主要是和政府財政狀況、貨物類別的鑑定和進口地點有關。當中央政府財政出現困難時，便會命令市舶司調高關稅。宋代將舶貨分為“粗”“細”兩種類

別：細色(值錢的貨物)和粗色(一般貨物)。細色貨物像真珠十分抽一分；粗色貨物像玳瑁、蘇木十五分抽一分。最後因地點不同，稅率亦會有差異。宋代最低的稅率為十九分抽一，最高則高達十分抽四。“蕃舶”載貨出境，亦皆徵稅，但稅率則史無明文記載。

(四) 舶貨的禁榷博買

禁榷即收購政府壟斷專買之物品。博買指“和買”或“官市”。舶來品經抽解後，凡屬政府禁榷物，即由官府盡數收購，不許商人私賣。宋初已頒行禁榷之令。《宋會要·職官志》：“太平興國初，京師置榷易院。乃詔諸蕃國香藥寶貨，至廣州、交趾、泉州、兩浙，非出於官庫者，不得私相市易。”大抵香料、藥材、寶貨一類貨品多屬禁榷之物。宋代的禁榷物初限玳瑁、犀角、象牙、鑲鐵、鼈皮、珊瑚、瑪瑙、乳香等八種，後又加紫礦、鎗石而成十種。乳香則一度開禁，准自由買賣。

市舶司除了收購禁榷之物外，亦常常收購估計可獲厚利的物品。宋初市舶司備有購買舶貨的本錢，稱市舶本錢。宋代的史書記載市舶司以金、銀、緡錢、鉛、錫、雜色帛、精製瓷器，市易香藥、犀、象、珊瑚、琥珀、珠玕、鑲鐵、鼈皮、玳瑁、瑪瑙、車渠、水晶、蕃布、烏櫛、蘇木等，後來政府為防止金、銀及緡錢的外流，又令市舶司改以絹、帛、綺、瓷、漆和進口商人以貨易貨，但因商人覺得不便，政府乃不得不再給市舶司本錢博買。

南宋高宗紹興二十九年(1159)，張闡提舉兩浙市舶，報告朝廷屬下三舶司歲出及和買，約可得二百萬緡，可見市舶司的收入之豐厚。

市舶司收購舶貨，部分要轉運到京師供皇室和政府之用：北宋時運往汴梁，南宋則運往杭州。其餘下貨物，市舶司可以賣給商人；尤其是粗重的貨物，運費昂貴，即海運亦所費不貲，故多就近發賣。至於所得的利潤，仍須交納中央政府。

(五) 招徠遠人，設置蕃坊

“招徠遠人”也是市舶司的基本職責。宋代皇帝曾多次下令各地市舶司要設法誘使蕃舶多來，並規定對蕃舶回國時，設宴款待，名曰“犒設”；又禁止市舶司官員巧立名目，榨取“蕃商”金錢。南宋政府深切瞭解市舶之利對國用的重要性，如《宋會要》載高宗於紹興七年(1137)曾說：“市舶之利最厚，若措置得宜，所得動以百萬計，豈不勝受之於民。”又紹興十六年(1146)高宗答朝臣說：“市舶之利，頗助國用，宜循舊法，以招徠遠人，阜通貨財。”舊法是蕃舶停泊港中，市舶司特准蕃商寬期納稅，使他們得以待價而沽。

宋代廣州、泉州等港口均有許多外國人聚居。宋政府專門為他們設立蕃坊，並置蕃長“管勾蕃坊公事”。《萍洲可談》載：“廣州蕃坊，海外諸國人聚居。署蕃長一人，管勾蕃坊公事。專切招邀蕃商，入貢用蕃官為之。巾袍履笏如華人。”至於由政府指派專責管理外國僑民的機構則是市舶司。外國僑民的事務，如婚配喪葬、子女就學、遺產處分及其他糾紛等，市舶司的官員常協助解決一切。“蕃商”到中國其他地方販易則要市舶司批准。外國僑民犯了罪，市舶司並非審判機構，但市舶長官有權參與審判。宋神宗時廣州城外“蕃漢”雜居已達數萬家，很多“蕃商”帶同妻子兒女在中國居住，亦有娶中國婦女為妻的。

(六) 接待貢使

市舶司的職責之一是負責接待來中國朝貢的外國使臣及其隨從。先引領他們到來遠驛安歇，再候旨及安排他們上路進京謁見皇帝。貢使所帶來的表文即由市舶使收受。有時朝廷會下令外國使臣不用進京；貢使所帶來的貢物，則由市舶使代收，並照朝廷的指示回賜禮物予使臣和他的隨從。貢使離華歸國，市舶使或其下屬須臨水送別。貢品有時會就地發賣，不一定轉運京師。

(七) 祈風，拯溺善後

市舶司官員還須承擔一些其他的事務，首先是為商船祈風。古

代帆船靠信風行駛。“北風航海南風回”，北風期在陰曆十月至一月，南風期在陰曆四月至七月。商船從福建、廣東出發赴南海各國，必待北風；從南海諸國回中國則等待南風。市舶司官員職責之一是為商船祈風。據史料所載泉州的市舶司每年都有祈風的儀典。上半年多在陰曆四月，凡四次；下半年多在十一月，凡三次，十二月一次，但日期與次數亦有變更的。今泉州西門外九日山仍保留了大量祈風石刻，即為市舶司履行此職責之鑑證。此外，拯救遇難海舶，負責海難善後事宜，也都是市舶司的職責所在。

元朝市舶司的職權及出入口商品

元朝的市舶司職權大致和南宋相同。根據《大元聖政國朝典章》卷二十二〈戶部八〉，至元三十年(1292)制訂了市舶法則二十二條，延祐元年(1314)重頒市舶法則二十二條。其內容重點計有：(一)元政府規定粗貨十五分抽一，細貨十分抽一，市舶司官員不得隨意更改；(二)舶商必須取得市舶司發給的公憑和公驗，才可出海，返程時得回到出發的港口，沒有公驗、公憑而擅自發舶，被捕則以犯人治罪，船貨俱沒官；(三)商船必須有物力戶某人作保並與另外一人結為一甲聯保，文件須列明“本船財主某人，綱首某人，直庫某人，火長某人，……，人伴某人”、“船隻力勝若干？檣高若干？船身長若干？船面闊若干”等詳細資料；(四)元政府禁止金銀鐵貨出口，又不許販賣男子、婦女人口。(五)商船出海貿易，必須前往申請時列明的地區；(六)出海貿易須在規定之期限內歸國；(七)“蕃舶”來華，貨物亦依例抽分；(八)各市舶司購入的貨物，主要應集中於杭州發賣。

元朝出口商品以手工業產品為主：瓷器、陶器，包括青白花碗、瓦甕、粗碗、水埕、壺、瓶等；紡織品，包括五色緞、紬、布(花布、青布)等；日用品，包括漆器、雨傘、蓆、針、木梳等；金屬及金屬器皿，包括錫器、銅器(鼎、鍋)、鐵器(碗、鍋)及走私出境的金銀；副食品，包括酒、鹽、糖等；文化用品，包括樂器、文具及書

籍。入口商品則有象牙、犀角、珍珠、珊瑚、香料(沉香、速香、檀香等)、各種藥材、棉布、剪絨、毛駝布、外國銅器、皮貨、藤蓆、木材、漆及各種食物。《四明續志》載市舶物貨約二百二十多種。近代一些學者估計不下二百五十種。

元的舶商及海舶

元代的舶商很多，資金雄厚，像嘉定有朱、管二姓，自置海舶多艘；但也有許多中、小商人，要坐大商人的海舶到外地貿易，時人稱為“人伴”。因海外貿易可獲厚利，故元代的貴族和官僚亦常有遣人下海貿易的。此外又有“官本船”，由政府供給海舶和資本，選人到海外貿易；所得的利潤政府得百分之七十，受委託的商人則得百分之三十。

宋代的海舶，大的達五千料(載重量應達三百噸左右)，常泛海至印度各港口。元代的海舶亦達五、六千料；船身由二層到四層，分隔成十餘艙。海舶普通四桅至六桅；舵杆普遍用鐵梨木；鐵錨大的重數百斤，下有四爪。航海是靠信風(季候風)，導航是用羅盤。泛海的商人和水手視羅盤上的指南針為“命脈所繫”、“針迷舵失”。每艘海舶都有綱首、直庫、雜事、部領、火長、舵工、梢工、碇手等。綱首是船長，直庫管理武器，雜事大概管理日常事務，部領是水手長，火長是領航員以指南針導航，舵工掌舵，梢工是水手，碇工負責碇、錨。

宋元市舶司及地方官員的貪污舞弊行為

市舶司權力大，而沿海貿易日趨發達，所以在市舶司及地方任職的官員多有貪瀆之事。宋初太宗下詔，禁止官員遣親信往海外貿易；又定下市舶司不得欺壓“蕃商”。《宋會要》載至道元年(995)六月詔：“六月，詔市舶司監官及知州通判等，今後不得私自收買蕃商雜貨及違禁物色，如違，當重置於法。”可是到了南宋，高宗又下詔禁止市舶司官員強買“客旅舶貨”。可見因厚利所在，實禁而不絕。《宋

史》〈向敏中傳〉：“是州（廣州）兼掌市舶，前守多涉譏議”；〈楊覃傳〉又載“南海有蕃舶之利，前後牧守，或致謗議”，涉譏議謗議自然是和不法之事有關。

元朝中央政府對各地市舶司官員貪污舞弊之事似知之甚詳。根據史料記載，政府亦曾設法加以糾正，如杭州市舶使因貪污便被革職。元朝政府規定官員不可借故使商舶停滯港口，或阻礙舶商貿易，逼迫後者行賄。官員接受賄賂，必須依例定罪。國家使臣及隨員外出公幹時，回程如順帶貨物，市舶司亦須依例抽分。此外，政府亦明令地方權豪派人至海外販易，回國時恃勢隱瞞不繳交關稅，市舶使應依例沒收其貨財。市舶司官員須以身作則，不准交託商人往海外時做買賣。元朝政府更定下告密之法，告發者可得充公的財物三分之一。

宋元市舶司建置後所產生的影響

市舶司是海外交通和貿易興旺發達的必然產物，但它的設置反過來對海外交通和貿易有所推動和促進。同時，市舶司的建立，對當時的王朝統治和中國社會，也發生了各種各樣的影響。

首先，市舶司的設置推動了中國對外航海交通的發展，增進了中國同外國商民等的往來。宋元時期，中國海上的國際航運事業呈現空前蓬勃的形勢，除了遠洋航線繼續發展外，同南洋諸國的交往更加四通八達。南宋周去非的《嶺外代答》曾記及東大洋海、南大洋海、東大食海（今阿拉伯海）、西大食海（今地中海）等航海外夷的情況。《諸蕃志》作者趙汝适曾出任福建路提舉市舶司，透過與外蕃的接觸，把諸國的方位、山川、風物詳加記載。元代的汪大淵據自己長期航海的經歷寫下了《島夷誌略》，所記域外地名達二百二十多。大德年間成書的《南海志》更對東西洋及南海航線，作了頗有價值的記錄。當時，不僅外國商民紛紛來舉，而中國人也大量出洋，故宋代朱彧的《萍洲可談》云：“北人過海外，是歲不還者，謂之住蕃。諸國人至廣州，是歲不歸者，謂之住唐。”

其次，宋元在多個港口設置市舶司，除了大大促進海外貿易的發展外，亦推動了各港口的建設和在貿易方面的競爭。在宋、元時代，與中國貿易的國家進一步增加，如宋代與廣州有貿易關係的國家就達到五十多個。各種香藥、寶貨多不勝數，國內外貿易空前繁榮。南宋紹興十一年（1141年），戶部統計的香藥舶貨名即達三百三十餘種。同時，中國特產絲綢、瓷器、茶葉等也源源不斷地輸至海外。由渤海到南海沿岸的優良港口，不斷競爭的結果是泉州、明州很快同廣州並立為三大海外貿易港口，而上海一帶也漸嶄露頭角，為未來的興盛奠下基礎。

市舶司建立的一個極為重要之作用，自然是大大增加了國家的財政收入，有助於鞏固當時的王朝統治。當唐代在廣州始置市舶使時，市舶之利的重要性即已顯露。到了宋、元時期，市舶收入更在國家財政總收入中佔有不容忽視的地位；如南宋初年，政府財政總收入不滿一千萬緡，而市舶收入卻達一百五十萬緡，竟佔了其中的百分之十五。無怪乎宋高宗在紹興七年（1137年）的詔書中提到，“市舶之利最厚，若措置合宜，所得動以百萬計，豈不勝於取民？”後來又下詔曰：“市舶之利，頗助國用，宜循舊法，以招徠遠人，阜通貨財。”在南宋的一百多年中，市舶之利對延續偏安政權確實是起了不小作用的。宋神宗元豐六年（1083）知密州范鏐上奏欲設市舶司於密州，說對中央和地方都有利：有“抽解”之利，可助國防費用；可專買寶貨如乳香、象牙、犀角上供；可助京東、河北數路的政府開支；商人到內地販易，則京東河北數路郡縣亦得益；“蕃舶”會把寶貨源源不絕帶到中國北方等等。

不過，市舶司的設置及市舶條例的諸多管制，對中國社會也不是沒有負面影響的。例如，中央王朝通過禁榷博買，把許多香料藥物及奇珍異寶運至京師，貯藏於香藥庫、內藏庫及奉辰庫等處，供皇室享受或賞賜群臣，甚至囤積居奇，賤買貴賣，“大出官庫香藥、寶貨，稍增其價，許商人入金帛買之”。這就加速了統治階級的人生活

更奢侈而不知节制。为了应付财政拮据的窘境，中央王朝还经常加徵舶税，甚至十分抽四，对中外商民的正當貿易也諸多限制，再加上一些權貴、高官利用市舶以營私舞弊，這對海外貿易的進一步發展也產生了不良的影響。

附：摘要

本節簡要介紹唐、宋、元市舶官制，宋元設置市舶司的港口，宋代市舶司職權，元代市舶司職權，宋元市舶及地方官員的貪污舞弊行為，和市舶司的建置對宋元兩代政治、經濟、社會的影響。

三、鄭和下西洋

在宋元時期海外交通、貿易繁榮發展的基礎上，明初出現了一件中國對外交通的盛事——鄭和下西洋。自永樂三年(1405年)起，在二十八年之間，鄭和率領了由巨型船舶組成的龐大艦隊，先後七下西洋，橫越印度洋而遠達紅海與非洲東岸，在世界航海史上書寫了光輝的一頁。本節主要探討鄭和下西洋的時代背景，並透過對史實的介紹分析其成果和深遠影響。

元明間東西洋之範圍

提起“西洋”，現在大家都知道指的是歐、美各國或其間之大西洋；但是在中國古代，“西洋”的概念與此不同，鄭和所下的西洋，並非指今日之歐、美一帶。鄭和下西洋是中國乃至世界航海史上的大事，而中國古代的海洋概念也有一個發展的過程，對此有略加詮釋之必要。

在宋代以前，世上整個海洋都稱為“海”，如“大瀛海”、“漲海”等。宋代開始用“洋”來指遠離陸地的深水區，南宋趙德麟的《侯鯖錄》指出：“今謂海之中心為洋，亦水之眾多處。”由於羅盤已應用於航海

導向，人們對各地海洋的知識較前大增，出現了一些具體的海洋名稱，如南宋周去非《嶺外代答》提到“東大洋海”、“南大洋海”。曾任南宋泉州知州的真德秀在奏摺中則常用“北洋”、“南洋”、“東洋”諸名。不過其劃分係以泉州港口為本位，而且當時未見有“西洋”之名。

東、西洋名稱的同時出現，最早應在元代，見於陳大震等的《南海志》及汪大淵《島夷誌略》諸書。當時係以廣州——加里曼丹島西岸為界來劃分東西洋；西洋又有大、小之分，馬六甲海峽以東的南海西部為“小西洋”，馬六甲以西即稱“西洋”。這種地理概念到明代前期，大致維持不變。

因此，明初鄭和所下的西洋，即從南海西部直至東非沿岸，包括今東南亞的一部分地區和印度洋諸國。

鄭和的先世及生平

鄭和(1371-1433)，本姓馬，回族，世奉伊斯蘭教。先世原居西域，後徙雲南昆陽州(今晉寧縣)。祖拜顏，祖妣馬氏。父哈只，母溫氏。父曾至天方(麥加Mecca)朝聖，被尊稱哈只。馬哈只與溫氏生子二人，長子文銘、次子和，並生女四人。明人李至剛讚美鄭和，說他“才負經緯，文通孔孟”。

明洪武十四年(1381)明太祖命傅有德、藍玉等征雲南，鄭和(時年十一)被軍士擄入軍中，隨軍至北平。後鄭和入燕王藩邸，靖難之役，從燕王起兵有功，燕王登位後累擢內官監太監。史言他“謙恭謹密”、“博辨機敏”、“知兵習戰，帝(明成祖)甚倚信之”。成祖永樂二年(1404)賜姓鄭，故稱鄭和。世稱三寶(保)太監。永樂三年(1405)成祖命鄭和為欽差，率領龐大的艦隊通使西洋；至宣德八年(1433)，前後七次遠涉重洋，歷時二十八年；鄭和於第七次下西洋的回國途中病死於古里(在今印度的西南岸)。鄭和以其兄馬文銘之子立嫡，名賜，故雲南玉溪鄭氏收藏的《鄭氏世系家譜》有云：“一世祖本姓馬，諱和。”

鄭和下西洋之原因

明朝建立之初，太祖曾在廣州、泉州、寧波等地設立市舶司；後來，因恐沿海居民與海盜及外夷相通，使政權不穩，便又撤銷市舶司，“禁瀕海民不得私出海”。在整個洪武年間，明廷實行的是“海禁”政策，即所謂“明初定制，片板不准下海”。這種情況到成祖永樂年間，才發生了大變化。

明成祖(1403-1424)登基後不久，即派鄭和下西洋。為甚麼在永樂三年(1405)，明成祖會有這樣一種海外經略之壯舉呢？

根據近世學者的不同解釋，約可分為下列數種說法：

(一) 追尋建文帝之下落

《明史》載“靖難之變”，建文帝不知所終。明成祖派鄭和下西洋是要找尋建文的下落。近人范金民多方考證，認為此說不可信，建文帝是死於宮中，當時人並沒有異議；但編寫《明史》的學者在《鄭和傳》說：“成祖疑惠帝亡海外，欲蹤跡之”，是沒有清楚考證，誤引後期傳說而已。

(二) 成祖欲揚威異域，以示中國富強

成祖靠“靖難之役”篡奪其姪建文帝之位，甫一登基深恐未能服眾，故急於建樹新功業。他遣使四出，廣為通交，用招諭、賞賜來籠絡異域諸國。成祖屢屢派遣龐大艦隊出洋，耀兵異域，以示中國富強，製造“萬邦臣服”、“禎祥畢集”之盛況。

(三) 明成祖意圖建立“聯邦”，自命為天下之共主

大凡中國古代盛朝帝皇，莫不視其疆土為“天朝上國”，把“御臨萬方”作為其大一統的最高境界。成祖在即位之初，即於永樂元年十月對禮部大臣說：“帝王居中，撫馭萬國，當如天地之大，無不覆載。”永樂七年(1409)鄭和第二次下西洋所持“敕書”載：“朕奉命君主天下，一體上帝元心，施恩布德，凡覆載之內，日月所照，霜露所

濡，其人民老少，皆欲使之遂其生業，不致失所。今遣鄭和齎敕普諭朕意，爾等只順天道，恪守朕言，循理安分，勿得違越，不可欺寡，不可凌弱，庶幾共享太平之福。”

(四) 明成祖的目的是聯絡海外各國牽制帖木兒

近人趙令揚考證後，提出以下的說法。公元1364年，中亞地區蒙古裔人帖木兒 (Tamerlane) 和艾密胡辛 (Mir Hussein) 結盟，擊敗了蒙兀兒斯坦汗國的軍隊，及後雙方續有戰事，最後前者勝利。帖木兒和艾密胡辛再爭霸，終於1370年成為唯一勝利者。艾密胡辛退至今阿富汗巴克城，帖木兒進軍討之，攻克後下令屠城。自後南征北討，1388年稱蘇丹 (Sultan)。後北入今俄羅斯境，南下伊朗，多次殘暴地屠城。1402年攻佔奧圖曼帝國 (Ottoman Empire) 之安喀拉 (Ankara)。1405年意圖攻打中國，但於是年二月十九日病死。據《明實錄》洪武二十年 (1387) 的記載，明朝政府對帖木兒已有認識，及後《明實錄》亦有其他記載帖木兒之事。1400年帖木兒攻陷大馬士革後屠城；1402年攻佔安喀拉更使歐亞兩洲各國君主震動。

趙氏的結論是：成祖應清楚帖木兒的殘暴行為和野心，他登基後即感到必須聯絡海上各國共同合作對抗帖木兒的侵略行動；鄭和下西洋之舉當然是明成祖時在外交和國防上重大的策略。第二至第七次下西洋時，帖木兒對明朝的威脅已解，所以明成祖及宣宗遣鄭和下西洋，除了要顯示明朝乃天朝上國及揚威異域以外，大約亦有以下原因：

(五) 尋找異邦珍寶

古代中國帝皇及宮廷權貴都有追求異域奇珍寶物的強烈欲望，凡珠寶、香藥、珍禽、異獸等等，皆在尋覓之列。永樂帝派出寶船正反映了此種要求：即以中國精緻的手工業品換取外國的奇珍異寶，以供宮中貴人享受。因此，當時下西洋的船通常又稱為“寶船”或“西洋取寶船”。

(六) 擴展海外貿易

鄭和下西洋的另一原因，是要恢復和發展海外貿易，繁榮國內經濟，以增加國庫收入。明初，由於太祖採取自我封閉的海禁政策，造成洪武末年中外貿易的銳減。成祖不僅重新建置市舶司，而且對外宣稱“諸國有輸誠來貢者，聽”。這裏所說的“朝貢”，正是古代對外貿易的一種傳統形式，即由諸蕃國“進貢”奇珍異寶，而中國皇帝給以“賞賜”或“回賜”。據鄭和隨從馬歡的《瀛涯勝覽·祖法兒國》載，“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、蘆薈、沒藥、安息香、蘇合油、木別子之類，來換易貯絲、瓷器等物”，這正是下西洋船隊與海外諸國貿易的真實寫照。

鄭和下西洋的船隊

根據史書的記載，從成祖永樂三年（1405）到宣宗宣德八年（1433），在二十八年間鄭和先後率艦隊七次遠涉重洋。第一次下西洋的船隊由寶船、戰船、糧船、馬船、坐船等組成，大小二百餘艘，人員約有二萬七千多人。前後七次下西洋所經的航路，係由東海轉入南海，出馬六甲海峽，橫越印度洋而抵非洲東岸。其出訪國家與地區共三十餘個。鄭和下西洋的航程之遠、歷時之久、船舶之多、噸位之大、船員之眾，其組織之嚴密、技術之先進、影響之深遠，均屬當時中外航海史上空前之壯舉。

船隊中最大的是寶船。它的尺度問題，近人頗有爭議，據其中一說寶船長四十四丈，寬十八丈；所以明人讚歎說：“體勢巍然，巨無與敵。”現代一些學者估計，寶船的實際長度應是三十二丈，折合今制一百米。英國學者米爾斯推算，鄭和最大寶船載重量約為2,500噸、排水量約3,100噸。船有九桅、十二帆。近年在南京出土的一枝寶船舵杆，全長11.07米。

據史書記載，下西洋船隊的組織如下：（一）主管有正使太監、副

使太監、少監、內監等。(二)航行事務則由火長、舵工、班碇手、水手、民梢、陰陽官、陰陽生、鐵錨、木艙、搭材等航海及保養人員負責。(三)外交、貿易、總務及後勤事務則有戶部郎中、鴻臚寺序班、通事、買辦、辦事、書算手、教諭、舍人、醫官、醫士等。(四)軍事方面則有都指揮、指揮、千戶、百戶、旗校、勇士、力士、軍力、餘丁等。

鄭和下西洋之經過

鄭和之七下西洋大致可分為兩個階段：前三次均抵印度西岸為止；後四次則每每遠航至西亞、東非諸地。下面，依次略述其歷程與航路。

第一次：永樂三至五年(1405-1407年)

永樂三年六月十五日，鄭和奉令率二萬七千八百餘人，乘寶船六十二艘和其他船隻，由蘇州劉家河泛海福建，再由福建五虎門揚帆出海往西洋。船隊經占城(今越南中南部)、爪哇、舊港(今巨港)、滿刺加(今馬六甲)、阿魯、蘇門答刺(在今印尼蘇門答臘)、錫蘭山(今斯里蘭卡)，而抵達印度西南岸的小葛蘭、柯枝以至古里。在返航時，曾擒捉舊港海寇首領華裔陳祖義回朝伏誅。

第二次：永樂五至七年(1407-1409年)

這次的航程大致同前，但所到的國家、地區增加了暹羅(今泰國)、南巫里(在今蘇門答臘)、加異勒、甘巴里、阿撥把丹(在今印度)。其間，鄭和曾在滿刺加設立“官廠”，以此為據點儲存船隊供給物資。另又在錫蘭山勒石建碑，該碑用漢、波斯、泰米爾三種文字鐫刻，1911年發現，現存科倫坡博物館，是為鄭和二下西洋的重要物證。

第三次：永樂七至九年(1409-1411年)

此次航行也到印度的古里等地為止，所經包括占城的新州港(今

越南歸仁)、靈山、崑崙山(在今越南)、交欄山(加里曼丹島西南岸外的島)、九洲山(馬來半島西岸外的群島)、龍涎嶼(蘇門答臘島西北岸外的島)及翠藍嶼(今尼科巴群島)。根據中國史籍所載，船隊經過錫蘭山時，其王亞烈苦奈兒“負固不恭，謀害舟師”，鄭和乃生擒之，連同其妻室、頭目押回朝獻俘；後成祖令釋放歸國，但另立新王。

第四次：永樂十一至十三年(1413-1415年)

此番下西洋所經之地比起前三次有較大的突破，除了到過南亞的榜葛刺(孟加拉)、溜山(馬爾代夫)外，整個航線更橫越印度洋抵達西亞的忽魯謨斯(Hormuz)，至於比刺、孫刺二地則被認為是非洲東北岸外的小島。近人馮承鈞則認為鄭和已到了非洲東岸的木骨都東、卜刺哇(在今索馬里)、麻林(在今肯尼亞)等國。據馬歡記載：“計下西洋官校……通計二萬七千六百七十員”，可見規模之大。

第五次：永樂十五至十七年(1417-1419年)

是次航行新至地區，肯定遠及西亞和東非，包括阿丹(今亞丁)、木骨都東、卜刺哇、麻林(在東非)等地。鄭和帶回獅子、金錢豹、西馬、長頸鹿、駝鳥等珍獸，令國人耳目一新。

第六次：永樂十九至二十年(1421-1422年)

這次出使航線應與前大致相同，到過西亞的祖法兒(在今阿曼)及東非沿岸。

第七次：宣德六至八年(1431-1433年)

成祖死後，仁宗繼位，即下令中止下西洋。到宣宗即位五年後，才再派鄭和率船隊西行。宣德六年十二月出五虎門，船隊共有大小船隻一百艘，其中大型寶船六十一艘，載員二萬七千五百五十名，其規模堪與第一和第四次出使相比。該次遠航仍抵達西亞、東非，並到過天方(即麥加)。

宣德後，由於屢次遠航，費用浩大，造成府庫空虛；再加上明

朝國勢中衰，明廷乃終止下西洋的大規模航海活動，並逐漸恢復海禁政策。因此，宣德間鄭和之第七次下西洋，就成了明朝最後一次的大規模遠洋航行。據一些史料所載，鄭和本人也死在最後一次下西洋的返航途中，於“癸丑歲(宣德八年，1433年)，卒於古里(在今印度西南)。”

鄭和下西洋的成果及其影響

明朝國威遠播

鄭和在二十八年內七下西洋，其行蹤遍及亞、非兩洲的三十多個國家與地區，包括今越南、柬埔寨、泰國、馬來西亞、印度尼西亞、孟加拉、印度、斯里蘭卡、馬爾代夫、伊朗、阿曼、也門、沙特阿拉伯、索馬里、肯尼亞等。明成祖又令他帶厚禮贈送各國國王；在永樂年間，外國來華貢使絡繹不絕，如永樂十九年(1421)有二十一國使者入朝。永樂二十一年(1423)九月，禮部奏有古里等十六國遣使一千二百人同時來京貢方物，當時明成祖親至奉天門慰問，而外國諸使咸集闕下，此誠曠古罕有之盛事。有些國家的國王還親自入朝，卒於神州大地，如渤泥國王麻那惹加那葬於南京，蘇祿國王巴都葛叭哈刺卒於德州，古麻刺朗國王干刺義亦奔敦卒於福建。

明成祖除了採取“厚往薄來”的政策，又予鄭和“宣德化而柔遠人”的使命。大體說來，鄭和七次下西洋都是以和平友好態度和各國交往(當然也有例外)。鄭和的船隊並沒有佔領外國國土，建立軍港或殖民地。反之，他曾掃除在東南亞海域為患的海盜。像永樂五年(1407)鄭和第一次下西洋，回程在舊港(今印尼巨港)便大敗由華人陳祖義率領的海寇。陳祖義被擒，至京師被斬殺。鄭和又曾為東南亞各國的和平而努力，像永樂十三年(1415)第四次下西洋助蘇門答刺王平亂。永樂十七年(1419)暹羅與麻刺加(今馬六甲)發生衝突，成祖給暹羅王敕中勸他不可動武，說：“好兵非仁者之心。”二國息兵後，暹羅人為了紀

念鄭和使團來訪，在國內造了“三寶廟”。鄭和下西洋的結果是明朝聲威遠播，在中國對外關係的歷史寫下光輝的一頁。

促進海外貿易

鄭和七下西洋的重要成果之一，是發展對外貿易。《瀛涯勝覽》等書曾詳記下西洋船隊抵各國時的貿易情形，如“有寶船至暹羅，此處人亦用小船往返貿易”，“去各國船隻回到此處（滿刺加）取齊，打整番貨，裝載船內，等候南風正順，於五月中旬開洋回還”。當時中國輸外的商品有青白瓷器、麝香、燒珠、樟腦、柑橘、茶葉、漆器、絲綢、棉布、雨傘、鐵鼎、銅錢、金銀及其他手工業製品。進口貨物，據《明會典》等書載，至少有一百八十多種，包括五金、木料、珍寶、布類、顏料、香料、藥材、食品、動物及其他用品。

輸出的物品中以瓷器最為重要。鄭和從外輸入“蘇渤泥青”（又名蘇麻離青）作為景德鎮製瓷器的原料，使當時的青花瓷器“開一代未有之奇”，色澤明艷，為瓷器之珍品。鄭和七下西洋拓展了中國瓷器的海外市場；他的船隊更以瓷器為貿易的主要物品。明代瓷器在亞非各地大受歡迎，如《西洋番國志》記載：在柯枝國（今印度西南）一些被稱“哲地”的人便專門收購寶石、珍珠、香料和明船隊交換瓷器和綾羅綢緞。其他史書記載：爪哇國人最喜中國青花瓷器，暹羅人喜用（明）青白花瓷器。近世在東南亞、南亞、西亞及東非洲也掘出不少明初的青花瓷器。由於青花瓷器在國內國外都有市場，所以明代瓷都景德鎮乃有“江南雄鎮”之稱。除了景德鎮的瓷器製造業，江浙的絲綢業，松江、蕪湖的棉織業，江西、福建的陶瓷業，江西、湖廣的礦冶業也因產品運銷海外而得到進一步的發展。

入口貿易方面，由鄭和船隊帶回的商品，再加上各國使者和商旅所帶來的寶貨，亦使一些沿海的港口大大興旺起來。

擴大中外交流

鄭和多次遠航既增進了中國同亞、非各國的來往，自然大大推

動了中外的經濟、文化交流：中國的絲綢、瓷器、茶葉、鐵器、銅錢、紙幣都是深受海外國家歡迎的物品；同時各國的珍奇物品也大量入華，“殊方珍異之寶，麒麟、獅、犀、天馬、神鹿、白象、火雞諸奇畜，咸充廷寶”（《明史稿·鄭和傳》）。隨著鄭和的下西洋，亞非各國都保留不少明代中外交流的遺蹟，如渤泥國後山、滿刺加國西山及柯枝國之山，都被明廷詔封為各該國的“鎮國之山”，斯里蘭卡有三寶太監布施碑，滿刺加有“官廠”遺址。至於各國紀念鄭和等的遺蹟尤多，如三寶廟、三寶寺、三寶山、三寶井、三寶洞等等。

鄭和乘坐的寶船，製造技術高超，吃水深、穩性強、能經得起遠航的大風浪。他的船隊規模龐大，大小船舶二百餘，所到之處，萬人空巷，轟動一時，令亞非各國的人既欽羨、又震驚。這對於當時物質文明比中國落後的國家起了刺激作用，乃設法積極傳入中國的文化和技術。南洋很多地方由於大批華僑帶來了中國文化和生產技術，對當地文化及經濟發展起了促進作用。

發展遠洋交通

中國之遠洋交通，過去多止於印度或波斯灣一帶。如西漢遠航所至的黃支一般認為在印度東岸，東漢甘英臨西海（在波斯灣一帶）而還。宋代商人到印度是乘中國船，再往西去多換大食船，南宋時中國商船亦有到今阿拉伯半島港口的。元代中國商船已到東非，元代文書常說船到“回回田地裏”，指阿拉伯半島和非洲東北部回教國家，但和鄭和時仍有分別。鄭和船隊最多時有船二百多艘，多次渡過印度洋到達阿拉伯半島南部和非洲東岸，又順紅海北上至天方聖地。他的船隊橫越印度洋到達波斯灣、阿拉伯海、紅海以至東南非洲的遠洋航線，不僅有大線主線，而且有分線支線；不僅到過很多港口，而且不少都是多次往返，這樣他便把東亞、東南亞、南亞、西亞和東非各重要港口，連絡成為一個交通網絡，中外商人可以循著其船隊的航線到海外販易。

就時間而論，鄭和下西洋遠在歐洲人發現新航路之先。且不說1405年的第一次下西洋，即以1433年第七次亦即最後一次下西洋返航而言，比1492年哥倫布到達美洲新大陸要早五十九年，比1498年達·伽馬到達印度的卡利卡特(Calicut，即鄭和首次下西洋所抵的古里)要早六十五年，比1519年麥哲倫的船隊開始環繞地球要早八十六年。因此，鄭和可說是世界航海史上“開拓越洋新航路”的前導者之一。

航海技術與組織龐大史無前例

鄭和下西洋的艦隊規模是相當巨大的，通常擁有大舶六十餘艘，連同中小船隻則達二百餘艘。第一、第三、第四及第七次下西洋，隨行之水手、士兵、書記、醫生、通譯等都有二萬七千多人。其大型寶船長四十四丈、寬十八丈，以羅盤、天文定向和航海圖導航，是當時世界上最大的遠洋航船，堪稱木船航海史上的創舉。其下西洋的時間之長、次數之多、航程之遠，在古代中國乃至世界航海史上都屬空前之壯舉。

鄭和船隊從中國遠航到東非的港口，航線漫長。鄭和的部下繪製了航海圖，原圖已毀，幸明茅元儀輯入《武備志》第二百四十卷。從《鄭和航海圖》看，我們知道船隊的火長(領航員，掌管羅盤)是懂得藉助圖中航線上所標注的地名、針位、更數，配合圖面的航行物標，引導船舶航行。明黃省曾的《西洋朝貢典錄》載：“海行之法，以六十里為更，以托避礁淺，以針位取海道。”“針位”是用指南針來確定船的航向和方位。“托”則是沉繩水底，打量水深的工具(每托約五尺)。《鄭和航海圖》記下五百三十多個地名，包括了三十多個國家和地區，又用山水畫立體形式繪記各地山嶽、島嶼、橋樑、寺院、城市等。附錄的四幅“過洋牽星圖”，顯示鄭和船隊除了用羅盤亦用天體導航。《西洋番國志》說：“惟觀日月升墜，以辨東西；星斗高低，度星遠近。”《鄭和航海圖》標出星高指數的有十六處，標出島嶼的有三十四處之多。《航海圖》中註有：“丁得把昔過洋牽北辰星七指平水。”“丁

得把昔過洋燈籠骨星八指半平水。”等)此外，鄭和船隊的領航員亦善於利用季候風航行，並掌握了高超的禦風技術。通過操縱帆索和變換帆角的方法，配合金舵與披水板，無論船後吹來的左右側風，船前吹來的左右側風，左右橫風，再加順風都能前進(“風有八面，唯當頭而不可行”)。單從《武備志》所載已令近人對十五世紀我國航海家的知識和技術讚歎不已。

鄭和多次率領二萬七千多人，海船二百多艘，組織龐大。先後出使七次，每次歷時年餘，都能安然返航，帶回寶物；可見鄭和治軍有法，進退有度，組織能力高強，實在是一位不可多得的海軍將領。

推動海外移民

中國自唐、宋以降，已有部分居民移往海外，僑寓南洋各地。元明之際，海外移民之風日盛，鄭和船隊經過爪哇、舊港、滿刺加等東南亞地區，均見有當地之華僑。自鄭和下西洋後，各地華僑之地位提高，故移民南洋各國者日眾，其中尤以福建、廣東二省為最。《明史·婆羅傳》有云，“萬曆時(1572-1620)，為王者閩人也。或言鄭和使婆羅，有閩人從之，因留居其地，其後人竟據其國而王之”。又如呂宋(在今菲律賓)，中國商人往其地經商，很多久居不歸，名為壓冬；後漸有數萬之眾。華僑移民到南洋各地，對開發當地貢獻頗鉅，故鄭和下西洋之功實不可沒。

提供史地學知識

鄭和下西洋為近代地理和歷史學者留下了彌足珍貴的文獻資料，隨同鄭和遠航的費信、馬歡、鞏珍分別撰著了《星槎勝覽》、《瀛涯勝覽》、《西洋番國志》，記錄了西洋各國的政治經濟情況、山川地理、氣候物產、風土人情。《鄭和航海圖》收有地名五百餘，其中有三百多個是外國地名，它既是當時先進的具有高度使用價值的航海手冊，也是一幅極佳的有關遠洋交通的亞非兩洲地圖。

附：摘要

鄭和下西洋是明初中外關係史、遠洋航海史上的一件盛事。成祖在永樂間派鄭和下西洋的原因，向來眾說紛紜，至今未有定論。由永樂三年至宣德八年，鄭和率大型船隊七下西洋，其行程由東海、南海出馬六甲海峽，橫越印度洋而抵達東非海岸，出訪了三十多個國家和地區，是為古代中國乃至世界航海史上空前之壯舉。鄭和下西洋不僅宣揚了明朝國威，促進了中外交流和海外貿易，推動了海外移民，而且留下寶貴的遠洋航行經驗，顯示出明初航海和造船技術的先進。

參考書

- 1、姚楠、丘進、陳佳榮（著）：《七海揚帆》（香港：中華書局，1990年）
- 2、陳佳榮（著）：《中外交通史》（香港：學津書店，1987年）
- 3、孫葆（著）：《唐宋元海上商業政策》（台北：正中書局，1969年）
- 4、陳高華、吳泰（著）：《宋元時期的海外貿易》（天津人民出版社，1981年）
- 5、紀念泉州市舶司設置九百週年學術討論會論文選集：《中國歷史上市舶制度與海外貿易》（泉州：海交史研究委員會，1988年）
- 6、石文濟（著）：《宋代市舶司的職權》，《宋史研究集》第七輯（台北：中華叢書，1974年）481-556頁。
- 7、莊為璣（著）：《古刺桐港》（廈門：廈門大學出版社，1989年）
- 8、趙令揚（著）：《唐宋時廣州市舶司研究》（香港大學碩士論文，1963年）
- 9、桑原鷲藏（著），楊鍊（譯）：《唐宋貿易港研究》（上海：商務印書館，1935年）
- 10、朱俊（著）：《鄭和》（北京：三聯書店，1956年）
- 11、張維華等（編）：《鄭和下西洋》（北京：人民交通出版社，1985年）
- 12、徐玉虎（著）：《鄭和評傳》（台北：中華文化出版事業委員會，1958年）
- 13、趙令揚：《論鄭和首次下西洋之原因》，《第二屆中外關係國際學術研討會論文集》（淡水：淡江大學，1992年）
- 14、伯希和（著），馮承鈞（譯）：《鄭和下西洋考》（上海：商務印書館，1934年）
- 15、向達（註釋）：《鄭和航海圖》（北京：中華書局，1961年）
- 16、朱鑑秋、李萬權等（編）：《新編鄭和航海圖集》（北京：人民交通出版社，1988年）
- 17、趙令揚、陳璋、陳學霖、羅文（編著）：《明實錄中之東南亞史料》（香港：學津出版社上冊：1968年；下冊：1976年）

（此為香港大學專業進修學院、香港公開進修學院教材《中國文史基礎課程》之單元十八，由作者與廖日榮、楊文信二先生合作，1992年出版）