

鄭和航行時期的東西洋

(提要)

東、西洋的名稱起源於宋、元時期，明、清兩代沿用。但在不同時期，其含義也不盡相同。元代以至明初的“西洋”，不限於印度洋（大西洋），還應包括南海西部（小西洋）在內，即從加里曼丹島西岸至東非沿岸的廣大地區。綜觀元代《南海志》至明中期的載籍，當時東、西洋的分界並非馬六甲海峽，而是《東西洋考》所概括的加里曼丹島西岸；馬六甲海峽所區分的，只是大西洋與小西洋，而非東洋與西洋。鄭和所下的西洋，應包括當時的大、小西洋在內，亦即《西洋番國志》所記述的國家或地區。

THE EXTENT OF THE EASTERN AND WESTERN OCEANS AT THE TIME OF ZHENG HE'S VOYAGES

(Abstract)

The geographical terms “Eastern Ocean” and “Western Ocean” was originated in the Song-Yuan periods and these terms continued to be in use in the Ming-Qing periods. However, the geographical demarcation implied by these terms varied in different periods. During the Yuan and early Ming periods, “Western Ocean” was applied with reference not only to the “Great Western Ocean” (now the Indian Ocean), but also to the “Little Western Ocean” (now the western part of South Sea), which covered a vast area stretching from the west coast of Kalimantan Island to the east coast of Africa. A survey of historical records, ranging from *Nanhai Zhi* (南海志) of the Yuan Dynasty to those belonging to mid-Ming period, has revealed that the demarcation line between the “Eastern Ocean” and “Western Ocean” was not positioned at the Strait of Malacca. Instead, the line was located at the west coast

of Kalimantan, as described in *Dongxiyang Kao* (東西洋考). The areas demarcated by the Strait of Malacca actually was the “Great Western Ocean” and the “Little Western Ocean”, not the “Eastern Ocean” and the “Western Ocean”. The “Western Ocean” in which Zheng He ventured on should, therefore, include the “Great Western Ocean” and the “Little Western Ocean”, which coincide with the areas and countries recorded in *Xiyang Fanguo Zhi* (西洋番國志)。

中國古代東、西洋等名稱的概念，尤其是明初鄭和所下“西洋”的範圍，可說是一個古老而常青的論題。儘管中外學者已有不少論述，然始終眾說紛紜，莫衷一是。關於元代至明初東洋、西洋的分界線，過去大別有兩種不同的意見：（一）馬六甲海峽：以其時之西洋相當於今印度^①；（二）加里曼丹西岸：以其時之西洋包括南海西部及印度洋^②。筆者也曾發表過數篇拙文，探索上述問題，傾向第二種看法^③。本來已無多少新意，唯見目前流行的古代航海史著作，均以馬六甲海峽西口以東的水域為元、明時代之東洋，覺得對涉及鄭和下西洋這樣大型航海活動的地域概念，仍有進一步討論的必要，故再草此短文求教於四方大家。

眾所周知，東洋、西洋的名稱起源於宋、元時期。南宋周去非《嶺外代答》記有“南大洋海”、“東大洋海”：“三佛齊之南，南大洋海也。海中有嶼萬餘，人莫居之，愈南不可通矣。閩婆之東，東大洋海也，水勢漸低……”^④。宋真德秀在一系列文狀中屢屢提到東洋及南、北洋：“永寧寨去法石七十里，初乾道間毗舍耶國入寇，殺害居民，遂置寨於此。其地闕臨大海，直望東洋，一日一夜可至澎湖”，“圍頭……尋常客船、賊船自南、北洋經過者，無不於此稍泊”，“自岱嶼門內外，直至東洋，法石主之，每巡至永寧止”^⑤。雖然其文的南、北、東洋顯以泉州為本位而劃分，但東洋肯定指今台灣海峽及其東海域，不僅可視為台灣海峽最古老的專稱，而且與上述“東大洋海”及元、明時代的東洋有承前啟後的關係。

到了元代，西洋之名出現，並漸與東洋並列。按照成書的先後，徐明善《天南行記》已提到“西洋國黃毛皮子”，周達觀《真臘風土記》則載及“西洋”布^⑥，其“西洋”所指為印度一帶。但《南海志》、《島夷誌略》已同時提及東洋、西洋的名稱，尤其大德間成書之《南海志》，包含了西洋、小西洋、東洋、小東洋、大東洋諸稱，涉及今東南亞以至印度洋的廣闊海域。此後，東、西洋的名稱遂被明、清載籍大量使用，而明初鄭和的多次遠洋探險也以“下西洋”之名飲譽全球。

綜觀古籍所載，由元代至清代前期，“東西洋”名稱在不同時期有不同的含義。但總體而言，其概念經歷了三次較大的變化，茲列表以明之：

古籍所載東西洋範圍簡表

名 稱		元 代	明 代 前 期	明 末 清 初
西 洋	總範圍	南海西部、印度洋		印度洋至大西洋
	小西洋	南海西部 (中南半島中部—馬來半島—蘇門答臘南部)	南海西部 (中南半島中部—馬來半島—蘇門答臘南部—爪哇—加里曼丹西、南岸—帝汶)	印度洋 (或專指印度)
	大西洋 (西洋)	印度洋 (馬六甲海峽西口—印度—阿拉伯—東非，或專指印度)		歐、美一帶
東 洋	總範圍	爪哇—太平洋西部	東海、太平洋西部	東海、太平洋西部
	小東洋	加里曼丹北岸—菲律賓群島	台灣一帶	琉球群島
	大東洋 (東洋)	爪哇—加里曼丹西、南岸—帝汶—馬魯古群島	加里曼丹北岸—菲律賓群島以至馬魯古群島	朝鮮、日本
分 界 線	東、西洋	粵江口—加里曼丹西岸—巽他海峽	粵江口—加里曼丹西岸、南岸—帝汶	東洋、西洋之間隔—南洋
	大、小西洋	馬六甲海峽		非洲南岸
	大、小東洋	加里曼丹北岸、東岸	呂宋島北岸	琉球群島北面

- * 參考史籍： (1)《南海志》 (2)《島夷誌略》 (3)《西洋番國志》
(4)《海語》 (5)《籌海圖編》 (6)《東西洋考》
(7)《順風相送》 (8)《明史》 (9)《海國聞見錄》

根據上表，在明代前期，南海西部以及印度洋均屬於西洋範圍：南海西部應自占城以下，包含《南海志》所記載的“單馬令國管小西洋”、“三佛齊國管小西洋”、“閩婆國管大東洋”、“單重布囉國管大東洋”；印度洋亦即《南海志》、《島夷誌略》中的“西洋”，《海語》則作“大西洋”。故跟隨鄭和航行的輦珍，把由占城、爪哇、舊港、暹羅以至天方國，都歸入其《西洋番國志》的範疇；馬歡隨“鄭和統領寶船往西洋諸番”，其《瀛涯勝覽》所載地區與《西洋番國志》一樣；費信的《星槎勝覽》前集記“親覽目識之所至”，其範圍與上二書大同，並標明為“歷覽西洋諸番之國”。

但有的主張以馬六甲海峽劃分東、西洋論者，引用《島夷誌略》或《瀛涯勝覽》的某些文句，認為元代、明初的西洋專指印度洋，馬六甲海峽以東均屬於東洋：

《島夷誌略》舊 港條：“後西洋人聞其田美，每乘舟來……”。

龍牙門條：“舶往西洋，本番置之不問”。

崑 崙條：“舶往西洋者，必掠之”。

《瀛涯勝覽》紀行詩：“閩婆又往西洋去（馮承鈞注：觀此足知當時人視爪哇以西為西洋）”。

南淳里國：“（帽山）其山之西，亦皆大海，正是西洋也，名那沒嚟洋”。^⑦

是否可據類似的詩文，得出崑崙、龍牙門、舊港、南淳里等地區不屬於西洋範圍的結論呢？不能。因“舶往西洋”一類文句，可能為順口而省略某些語意，原本或有“繼續前往”之義。如《島夷誌略》北溜條載：“舶往西洋，過僧伽刺傍，……輒漂此國”，北溜一般認為在今馬爾代

夫群島，自非西洋莫屬。另上述“西洋”有些可能只含狹義，專指印度部分地區（參見註釋①、②所引山本達郎、沈福偉諸文），如同元代《天南行記》的“西洋國”，及《真臘風土記》所載產布的“西洋”。至於帽山以西的“西洋”，應即《海語》所稱而《南海志》、《島夷志略》等未出現的“大西洋”一名，故不宜因此而把《南海志》所載的“小西洋”排除在“西洋”總範圍之外。

當然，元代與明代前期的東、西洋範圍，確實不盡相同。如爪哇及加里曼丹西、南岸，《南海志》歸入“大東洋”；《島夷誌略》也稱爪哇“地廣人稠，實甲東洋諸番”。到了明代，其地則入西洋之列，《星槎勝覽》所謂爪哇“地廣人稠，實甲兵器械，乃為東洋諸番之衝要”，應巢襲《島夷誌略》之文。不過無論元代或明代前期，東、西洋的北部分界，大致均以粵江口——加里曼丹西岸為線，即如成書於萬曆四十五年（1617）的張燮《東西洋考》卷五所載：“文萊即婆羅國，東洋盡處，西洋所自起也。”

《東西洋考》關於東、西洋的劃分，在明代前期乃至元代是否具代表性呢？這牽涉到中國古代劃分東、西洋的因由和依據。按情理而言，古代中國人的遠航及對海洋的認識，自應以中國為本位來分東西南北，料不會偏向西南遠至馬六甲海峽而以其為本位。元、明之際，中國遠洋船舶多自泉州、廣州南航，故大致以粵江口為基準，用羅盤而揆航向之東西南北，此應為以針路劃分東、西洋的首要界標。再往下因受海域地貌、洋流等影響，通常由崑崙崙順加里曼丹西岸南航，並以之為劃分東、西洋的另一界標。在風帆時期，古代舟子把今南海諸島稱為“千里長沙”、“萬里石塘”，視作極須迴避的險區。當時西洋航線雖沿必經的海路而行，亦須萬分小心，因有“去怕七洲，回怕崑崙”之諺語。至於加里曼丹北岸，通常另走東洋航線。可以說，南海諸島的險區，成了古代東西洋的一個天然分界，是為難以逾越的鴻溝。故《東西洋考》卷九，東洋針路記曰：“文萊（即婆羅國，此東洋最盡頭，西洋所自起處也，故以婆羅終焉）。 ”

許雲樵《南洋史》有段話頗值得參考：“竊考東西洋針路之分，厥有二因：南海航路，固因謀沿途貿易而闢，然針路之歧分，實受洋流之自然驅使所致。按南海洋流自台灣海峽南下，沿中印半島至崑崙山分為二段，西股乘勢而下入爪哇海，東股折而東，經文萊折而北上。古時航程端賴風向，洋流每與風向平行，兩洋針路之分，頗合自然條件。西洋針路自福建出發抵馬來半島，取蘇島、爪哇而達地悶，或更繞婆羅洲西南而返，不特與洋流相符，沿途且商港連接，無曠程迂道。其沿婆羅洲北返者，亦不擬更越文萊而東，西洋針路以是止。至東洋針路，經澎湖、台灣而達呂宋，由是乘洋流越蘇祿海而取西里伯，東達美洛居而返，沿途亦商港連接，惟自蘇祿而下，不及西洋之密耳。若自美洛居南下，固亦可達西洋針路之地悶，顧其洋流均橫行，南北航既不利，且航途所經，均蕞爾荒島，無貿易價值，且若繞道西洋而返，曠延過久，非歸心如箭之旅人所願，東洋緣是而盡。”^⑥

李金明〈明代‘東西洋’分界考〉則主張不能單純考慮沿途貿易，尚須留意利用季候風航行的問題：“明代‘東西洋’的分界係以航向、風向、洋流三種因素作為準則，其中以航向與風向為主要。正是由於開往西洋船舶的航向一般是偏西南方向，故命其名為‘西洋航路’，由此航向到達的各個國家和地區，概稱為西洋；而開往東洋船舶的航向一般是偏東南方向，故命其名為‘東洋航路’，由此航向到達的各個國家和地區，概稱為東洋。同時也由於季候風的作用，東西洋船舶均不能逾越的文萊則成為東西洋的分界點。”^⑦

依上所述，可見加里曼丹的北岸與西岸間，確是元、明時東西洋的重要分界標。當然，馬六甲海峽也頗重要，但誠如蘇繼庠所說，其地乃大、小西洋之區分線，而非東、西洋的界標：“藤田云：‘西洋一名或以浣泥分，或以藍無里分，此書西洋概謂印度以西之國。’案：藤田所言以浣泥分，蓋謂東西洋之分；所言以藍無里分，蓋謂大小西洋之分。據此，是汪大淵所言西洋，殆謂大西洋，即今印度洋是也。”^⑩

《東西洋考》所載的文萊，作為東、西洋的分界，在元代及在明代前期都是相同的。但它僅僅是由粵江口而下的一個中間界標。自加里曼丹西岸再向南航行，此後的東、西洋分界線，元代及明代前期就不同了。《東西洋考》是明代後期的載籍，它反映了明初至明中葉的實際情況，將爪哇—加里曼丹西、南岸—帝汶一帶，亦即原大德《南海志》所載的“大東洋”，改劃入西洋的範疇。這與鞏珍等人所記載的“西洋番國”，及鄭和歷次下西洋的實際航線，是相符合的。這也從另一角度證明，東、西洋的劃分與針路、地域、洋流等的密切關係，及明人對南海航線比元人更為熟悉：明瞭由西洋航線至爪哇、帝汶，或由東洋航線至馬魯古一帶，都比較方便；因為望加錫海峽、佛羅勒斯海一帶，也存在帆船難以通過的珊瑚礁^①。故《東西洋考》卷九·西洋針路記曰：“池悶（即吉里地間，是諸國最遠處也）”。或謂《東西洋考》劃分東西洋的標準，只反映明代後期的情況，與明初頗不相同，唯若仔細比對，則又似非如此；因《東西洋考》的有關結論，自元代《南海志》到明代前期諸書，均有蛛絲馬跡可尋，並無太多新意。其好處主要在於明確，可視為對元明載籍關於東西洋界說的一個總結。而在此結論作出的同時，有關東西洋的界定已朝著新的方向大大擴展了，如西洋已被開始用來指歐美之間的大洋。後來《明史》在不同卷中，卻未加區別地收入不同時期對東西洋的不同解釋或概念，此則應加以辨正。

其實，如果追溯至兩宋之際羅盤針的始用於遠洋航行，還可進一步發現：由《嶺外代答》到《東西洋考》，中國古代關於東西洋概念的發展是一脈相承的。宮崎市定〈南洋を東西洋に分つ根據に就いて〉指出，東洋、西洋源自《嶺外代答》的東南諸國、東南海上諸國與西南諸國、西南海上諸國，並把《嶺外代答》、《島夷誌略》、《東西洋考》的區域劃分各列成表^②，頗有見地。《嶺外代答》卷一·三合流云：

“海南四郡之西南，其大海曰交趾洋，中有三合流，波頭噴湧而分流為三；其一南流，通道於諸番國之海也；其一北流，廣東、福建、江、浙之海也；其一東流，入於無

際，所謂東大洋海也。南舶往來，必衝三流之中，得風一息可濟，苟入險無風，舟不可出，必瓦解於三流之中。傳聞東大洋海有長砂石塘數萬里，尾閭所洩，淪入九幽。昔嘗有船舶為大西風所引，至於東大海，尾閭之聲震洶無地，俄得大東風以免。”¹⁶

不計上文的北流，“東流”、“南流”正好發展為元代的“東洋”、“西洋”，所以這裡的“南流”及早期的“西洋”等概念均應包含大、小西洋，小西洋即南海西部地區。後來到明代，由嚴從簡《殊域周諮錄》另見有“中路”一詞：

“自廣州船舶往諸番，出虎頭門，如入大洋，分東西三路；東洋差近，周歲可回；西洋差遠，兩歲一回；宋於中路置巡海水師營壘。”¹⁷

而在胡宗憲等的《籌海圖編》諸書，則逐漸把“小西洋”、“中路”稱為“南洋”：

“太倉生員毛希秉云：

……然聞南洋通番海舶，專在琉球、大食諸國往來，……南洋、西洋諸國，其隔閭廣也，近則數千里，遠則數萬里，通番海舶無日無之，使其下海必遭漂沒，人亦何苦捨生而求死哉。況東洋有山可依，有港可泊，南北不過三千里，往來不過二十日，非若南洋、西洋一望無際，舟行而再不可止也。”¹⁸

不過“南洋”一詞在明代應用尚未普遍¹⁹，西洋的範圍通常都包括南海西部在內。

此外，還有一個問題值得研究，即鄭和所下的“西洋”既包括了大小西洋，即南海西部及印度洋，但是《東西洋考》卷四的〈西洋列國考〉

及卷九的〈西洋針路〉所載，均未出馬六甲海峽，這是否意味著該書因見識不廣而把西洋的範圍收窄呢？如果將《東西洋考》與明末、清初的兩種海道針經——《順風相送》、《指南正法》略加比對，或可見解決問題之端倪。《順風相送》成書早於《東西洋考》，仍記有來往印度洋的六條針路，目的地包括羅里、傍伽喇、古里、忽魯謨斯、阿丹、祖法兒。《指南正法》成書遲於《東西洋考》，除序文沿襲他書提及忽魯謨斯之名外，同樣未載西出馬六甲海峽的針路。原來隨著西方勢力的東來，駕駛古老帆船的中國舟子舵工漸漸絕跡於印度洋，而十五世紀後期及十六世紀初正是這種轉變的階段，這就難怪《東西洋考》、《指南正法》對馬六甲海峽以西航線之缺載了。

向達在〈《兩種海道針經》序言〉中指出：“明代以交趾、柬埔寨、暹羅以西今馬來半島、蘇門答臘、爪哇、小巽他群島，以至於印度、波斯、阿拉伯為西洋，今日本、菲律賓、加里曼丹、摩鹿加群島為東洋。《順風相送》多紀西洋及一部分東洋，關於日本的不多。《指南正法》加多了關於日本的記載，而今馬六甲以北則不之及。”^①這確實反映了自鄭和下西洋至西方殖民者東來，中國古籍關於東、西洋劃分的基本情況。這種以中國為本位的海洋分界法，雖不無值得商榷或改善之處，但它畢竟作為中國古代航海史最光輝的一頁，而永遠載入了史冊！

註釋：

- ① 參見馮承鈞《瀛涯勝覽校注》，商務印書館1935年版，校注序5頁、紀行詩注；馮承鈞《中國南洋交通史》，商務印書館1937年版，序例、91頁；陳高華、吳泰《宋元時期的海外貿易》，天津人民出版社1981年版，40頁；洪建新《鄭和航海前後東、西洋地域概念考》，載於《鄭和下西洋論文集》第一集，人民交通出版社1985年版；中國航海學會《中國航海史（古代航海史）》，人民交通出版社1988年版，253頁；孫光圻《中國古代航海史》，海洋出版社1989年版，第498頁；陳高華、吳泰、郭松義《海上絲綢之路》，海洋出版社1991年版，61頁。日本藤田豐八則謂“或以浮泥分東西洋，或以藍無里分之”（《島夷誌略校注》，雪堂叢刻本）。另高桑駒吉《赤土國考》（載《史學雜誌》三十一篇第七期，1920）認為明東洋、西洋係以馬來人或波斯人的季風（monsoon）為基礎而劃分；唯和田清在《東洋學報》第十二卷第三號，發表〈明代以前の支那人に知られたるフィソツピン諸島〉一文，對此表示反對，主張以實際航路及針路為標準；山本達郎的〈東西洋といひ稱呼の起源に就いて〉一文（載《東洋學報》第二十一卷第一號，1933）主張元代西洋非如明代所指的整個印度洋，只局限於南印度；宮崎市定〈南洋を東西洋に分つ根據に就いて〉（載於《東洋史研究》第七卷第四號，1942，另收入《アジア史研究》第二集，同朋舍1963年版）認為元、明的東、西洋可溯源於南宋周去非的《嶺外代答》，並引用《瀛涯勝覽》，主張明初之西洋即印度洋。
- ② 參見張星烺《中西交通史料匯編》第六冊，輔仁大學圖書館1930年版，見中華書局1979年校訂本408

頁；李長傳《中國殖民史》，商務印書館1937年版，104-105頁；方豪《中西交通史》第三冊，台北，華岡出版有限公司1953年版，180頁；朱傑《鄭和》，三聯書店1956年版，1頁；向達校註《兩種海道針經》，中華書局1961年版，序言7-8頁；許雲樵《南洋史》上卷，星洲世界書局1961年版，第1-3頁；蘇繼康《島夷誌略校釋》，中華書局1981年版，第189、195、281頁；吳晗《明史簡述》，載《吳晗史學論著選集》第四卷，人民出版社1988年版，69頁；沈福偉《東西洋區劃考源》，載於《中華文史論叢》1986年2期；沈福偉《鄭和時代的東西洋考》，載《鄭和下西洋論文集》第二集，南京大學出版社1985年版；王爾敏，《近代史上的東西南北洋》，載《中央研究院近代史研究所集刊》15期，台北，1986年；李金明《明代“東西洋”分界考》，載《中國東南亞研究會通訊》1988年第3、4期合刊；邱炫煜《中國海洋發展史上“東南亞”名詞溯源的研究》，載《中國海洋發展史論文集》第四輯，台北，中央研究院中山人文社會科學研究所1991年版；張維華主編《中國古代對外關係史》，高等教育出版社1993年版，第284頁。另可參見J.V.G.Mills, MA Huan, Ying-Yai Sheng-Lan, London, 1970。

- ③ 〈古代南海交通史上的“海”“洋”考釋〉，載《廈門大學學報》1981年史學增刊；〈東西洋考釋〉，載於《中國東南亞研究會通訊》1981年第2期；〈“南洋”新考〉，載於新加坡《亞洲文化》第16期（1992年6月）；〈宋元明清的東西南北洋〉，載於《海交史研究》1992年1期。拙著《中外交通史》七編第一章第一節〈明初對外政策及東西洋之範圍〉，學津書店1987年版，第437-441頁。筆者與謝方、陸峻嶺的《古代南海地名匯釋》（中華書局1986年版）有下列詞目詳細資料索引：〈大東洋〉：140頁；〈大西洋〉：140-141頁；〈小東洋〉：160頁；〈小西洋〉：160-161頁；〈東洋〉：260-261頁；〈西洋〉：329-331頁。
- ④ 卷二，海外諸蕃國，四庫全書本。
- ⑤ 《西山文集》卷八〈中樞密院措置沿海事宜狀〉，另見卷十五，四庫全書本。
- ⑥ 《天南行記》，《說郛》（宛委山堂本）；《真臘風土記》，中華書局1981年校註本76頁。
- ⑦ 參見馮承鈞《瀛涯勝覽校注》，商務印書館1935年版，校注序第5頁、紀行詩注。宮崎市定《南洋を東西洋に分つ根據に就いて》，載《東洋史研究》第七卷第四號（1942年）；另見《アジア史研究》第二集，同朋舍1985年四版第543-544頁。
- ⑧ 《南洋史》上卷，星洲世界書局1961版，2頁。
- ⑨ 見《中國東南亞研究會通訊》1988年3、4期合刊。
- ⑩ 《島夷誌略校釋》，中華書局1981年版，第189頁。
- ⑪ 參見道比《東南亞》，商務印書館1960年版，第233頁。
- ⑫ 見《アジア史研究》第二集，同朋舍1985年四版537、542、545頁。
- ⑬ 卷一，地理門，四庫全書本。
- ⑭ 卷之八，瑣里，古里，中華書局1993年點校本，第305頁。
- ⑮ 見《籌海圖編》卷七，山東事宜。《武備志》卷二一七，山東事宜引文同，亦標明為“毛希秉曰”。鄭若曾《海運圖說》也有該文摘引，未標明來源，見《鄭開陽雜著》卷九，四庫全書本。
- ⑯ 《籌海圖編》等書另有多處記及南洋，但未必專指南海地區，須加辨別。如該書卷十三云：“沙船能調戲，使鬥風，然性便於北洋，而不便於南洋。北洋淺，南洋深也，沙船底平，不能破深水之大浪也。北洋有滾塗浪，福船、蒼山船底尖，最畏此浪，沙船卻不畏此。北洋可拋鐵錨，南洋水深，惟可下木碇。”（《武備志》卷一一七文同），另，鄭若曾《江南經略》卷七上，行軍節制載：“如遊兵，則從北洋巡至南洋，南洋巡至某處”，卷八，海船論云“北洋利用沙船，南洋利用廣、福船”（均見四庫全書本）。此南洋、北洋或以長江口而區分，上承南宋姚寬《西溪叢語》：“今自二浙至登州與密州，皆由北洋”（卷下），下啟清代以上海為本位之分南北洋。
- ⑰ 《兩種海道針經》，中華書局1961年版，序言7頁。

（1995年9月在南京舉行的“鄭和下西洋590周年國際學術研討會”宣讀論文，後收入《走向海洋的中國人》，海潮出版社1996年出版）