

从陶瓷考古看 郑和下西洋的性质

王冠宇 吴震霖

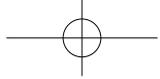
内容提要 关于郑和下西洋的研究，自20世纪初即在国内展开。而关于郑和下西洋性质的探讨，也在文献及考古资料不断丰富的背景下逐渐深入。那么，郑和下西洋时期，中国与西洋诸国间是否真的存在着繁盛且规模巨大的贸易往来？在对私人海上贸易严厉禁断的情况下，仅存的以国家关系为前提的朝贡贸易及在郑和船队主持下的民间贸易，究竟是海上贸易的巨大拓展还是萎缩？本文即在这样的疑问下，尝试通过重新审视郑和下西洋的背景、人员配置、航行规模以及主要活动的文献记载等，结合考古材料的发现，对郑和下西洋的性质进行再思考，并提出自己的看法。

关键词 郑和下西洋 性质 贸易 外交

永乐三年(1405)，明成祖朱棣以郑和为钦差正使，带领二万七千余员组成船队前往南太平洋、印度洋及东非诸国公干，揭开了明初下西洋活动的序幕，此后郑和船队不断往返于大明与“西洋”诸国之间，一直持续到宣德八年(1433)，前后共计七次。在持续28年的航海活动中，郑和船队先后打通了沿线海盗及部分国家的阻碍，航程最终远及东非沿岸各国，与30多个西洋番国建立了外交关系并进行了深入接触，这次航海活动成为大航海时代开始之前，我国开拓航海事业的重要里程碑，也促成了各国频繁与深入的社会经济、文化交流，对远航所及各国社会风尚、科学技术、统治阶层治国方略、饮食起居等方面均产生了深远影响。

然而第七次下西洋之后不久，有关买办及营造部门即“悉皆停罢”，郑和之名也消匿于有关政令与文献记载之中(学界一致认为郑和即故于此时期，而对于其葬地，还存在印度古里——即今印度卡利卡特与中国南京之争)^①，明朝统治者亦开始实行长期的海禁政策，清代以降更闭关禁航，下

① 古里之说，以郑鹤声、郑一钧、孔远志等学者为代表，具体参见郑鹤声、郑一钧：《郑和下西洋史事新证》，《郑和研究百年论文集》页145—163，北京大学出版社，2004年；孔远志、郑一钧：《东南亚考察论郑和》页47，北京大学出版社，2008年。1982年，郑一钧在北京图书馆柏林寺分馆发现明天顺元年(1457)所撰《非幻庵香火圣像记》一文，其中记载：郑和“宣德庚戌(宣德五年，1430)，钦承上命，前往西洋，至癸丑岁(宣德八年，1433年)卒于古里国”。是对此观点的重要推进。南京之说，以季士家等学者为代表，具体参见季士家：《南京郑和文化遗存简论》，《郑和远航与世界文明》页554—565，北京大学出版社，2005年。《明史》卷三〇四《列传第一九二·宦官一》“郑和”条：(页7768，中华书局，1975年)，“和经事三朝，先后七奉使……自宣德以还，远方时有至者，要不如永乐时，而和亦老且死。”这一记载是郑和葬于南京的重要理据。



西洋的宏伟事业就此戛然而止，日后更几乎绝迹于人们的视野之中。从世界范围来讲，重新关注郑和下西洋活动始自1874—1875年，英国外交官梅辉立(W.F.Mayers)在《中国评论》(China Review)上发表了《十五世纪中国人在印度洋上的探险》一文¹。而在国内，直到1905年梁启超于《新民丛报》发表《祖国大航海家郑和传》²，才使得郑和下西洋事重新进入国人的视野，相关研究由此展开。

从20世纪80年代开始，随着所见文献和考古资料的不断丰富，关于郑和下西洋目的的探讨逐渐成为研究的热点问题。有关郑和下西洋时期考古材料的发现与相关遗迹的深入发掘，也为郑和下西洋研究的开展提供了更新的实物材料和研究视角。然而，笔者注意到，诸多学者根据历史文献记载所得出的郑和下西洋时期为新的贸易高峰期的结论³，与此时期考古材料零星发现的情况似乎并不相符。

一 考古材料对传统认识所构成的质疑

与郑和下西洋受到的关注和丰富的研究成果相比，相关考古材料的发现显得十分寂寥。在国内，有关郑和下西洋时期宝船厂遗址、三座朝贡藩王墓葬以及相关港口遗物的发现⁴，对我们了解此时期的诸多问题有所帮助，但若探讨郑和下西洋的贸易情况，则需要更多资料。考察某时期海上贸易的最适宜对象之一，即是各地销往海外的瓷器。如已有巨量的9~10世纪唐宋之交的外销瓷在国外各地被发现，范围远至东非沿岸，而近年来一些出水沉船的贸易陶瓷更多达几十万件⁵。然而明永乐间，甚至明初贸易陶瓷的发现都是细碎而零星的，这颇值得我们思考。

〈1〉 W. F. Mayers, "Chinese Explorations of the Indian Ocean During the Fifteenth Century", *China Review*, Vol.3, No.4 and NO.6, 1875; Vol.4. No.2 and No.3 1875. 见载于王国强:《“侨居地汉学”与十九世纪末英国汉学之发展——以〈中国评论〉为中心的讨论》,《清史研究》2007年第4期,页51—64。

〈2〉 梁启超:《祖国大航海家郑和传》,《新民丛报》第三年第二十一号(1905年5月18日)。

〈3〉 有关郑和船队贸易性质的问题,早在20世纪三四十年代就曾引起学界激烈讨论,以吴晗、童书业先生为主的学者认为,郑和下西洋之最大使命为“经营国际贸易”;以许道铃、李晋华等先生为代表的学者则主张,下西洋之主因为“巩固帝位”(踪迹建文)。部分讨论之经过可详参童书业:《重论“郑和下西洋”事件之贸易性质——代吴春晗先生答徐道龄、李晋华二先生》,《郑和研究资料选编》页125—134,人民交通出版社,1985年。此后,韩振华等先生亦主张贸易高峰期之说,详见韩振华:《论郑和下西洋的性质》,《厦门大学学报(哲学社会科学版)》1958年第1期,页172—188。此外,持此观点学者还包括林文勋、吕昭义等,他们关于“郑和下西洋,是我国古代传统对外贸易的鼎盛期”的论述,参见林文勋、吕昭义:《郑和下西洋后国外白银的流入与中国经济发展》,《世界的郑和:第二届昆明郑和研究国际会议论文集》页260—271,云南大学出版社,2005年。

〈4〉 计有南京宝船厂遗址、勃泥王、苏禄王、古麻刺朗王墓葬,以及《天妃灵应之记》石碑、郑和行香碑等。可参看以下文章:南京市博物馆:《宝船厂遗址 南京明宝船厂六作塘考古报告》,文物出版社,2006年;杨新华等:《勃泥国王墓探源》,南京大学出版社,1991年;夏春江:《苏禄王和苏禄王墓》,中国海洋大学出版社,2002年。

〈5〉 相关论述参见王冠守:《9—10世纪的中国外销瓷器与海上贸易》,2004年北京大学学士论文,藏于北京大学图书馆。



根据考古发现，14~19世纪，东非地区一些国家曾大量进口中国瓷器¹¹。三上次男认为，15世纪以来出现中国陶瓷生产大幅增长的现象，与郑和下西洋之间关系密切¹²。然而考察这些瓷器的年代，以数量较多的肯尼亚为例，其北部海岸地区发现大量15世纪晚期到16世纪早期的青瓷及16—19世纪早期的青花瓷；中部海岸地区也有大量清真寺、房屋及墓葬装饰中使用中国陶瓷，时代属于15世纪到万历晚期；南部海岸地区出土的瓷器以东非沿岸最多，有上千件，主要是明末清初的青花瓷与彩瓷¹³。可见，所谓15世纪以来的大量中国陶瓷，实为郑和下西洋结束之后才出现，二者并无直接关联。而据马文宽的调查，东非发现的中国陶瓷实以嘉万以后一段时期的瓷器为大宗，正属葡萄牙人占领东非时期，推测是据此地进行转运贸易的结果¹⁴。

东非沿岸的重要遗址格迪(马林迪西南16公里)发现的中国陶瓷可分为两期。其中第二期(15世纪)中国陶瓷中，几乎仅见龙泉青瓷与青花瓷两类，青瓷相对集中于15世纪前期，青花瓷多可归入15世纪下半叶。而第一期(14世纪)则包括了青瓷、影青瓷、白瓷、青花瓷、釉里红及缸胎瓷器等诸多类型¹⁵。可见，出土早期中国陶瓷的种类相对丰富，进入15世纪后转而成为两类瓷器(青瓷与青花瓷)此消彼长的情形。这种单一化倾向暗示着官方对贸易及赏赐活动的控制¹⁶，以及此时期陶瓷贸易规模的式微。而根据2010—2011年对此地古城遗址进行的最新考古调研，该地出土中国瓷器的年代主要集中于元代至明初及明代晚期两个阶段，再次证明郑和下西洋时期陶瓷贸易之衰弱¹⁷。

此外，整个阿拉伯半岛，仅南部遗址及东岸地区出土极少此时期瓷器，种类亦不出青瓷及青花瓷两项¹⁸。跨越地中海，伊斯坦布尔托普卡比宫殿藏瓷中，有不少属于此时期¹⁹。然而直到16世纪，中国瓷器才以商品的形式分别由海陆进入奥斯曼帝国，此前的藏品当是从波斯、开罗等地掠夺而来²⁰，无法作为郑和下西洋时期陶瓷贸易的合理证据。

11 马文宽：《肯尼亚出土的中国瓷器》，《景德镇陶瓷》中国古陶瓷研究专辑 第一辑(1983年，总第21期)，页156—163。

12 [日]三上次男(李锡经、高喜美译)：《陶瓷之路》页43，文物出版社，1984年。

13 前揭《肯尼亚出土的中国瓷器》页156—163。

14 前揭《肯尼亚出土的中国瓷器》页156—163。

15 前揭《肯尼亚出土的中国瓷器》页156—163；马文宽、孟凡人：《中国古瓷在非洲的发现》页13—14，紫禁城出版社，1987年。

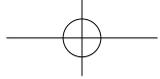
16 秦大树先生曾著文指出，“龙泉窑明代初年的瓷器曾较多用于海上贸易，可能由工部委派烧造而用于官方的活动及赏赐器物。”这一分析也是此一现象的侧证。参见秦大树、施文博：《龙泉窑记载与明初生产状况的若干分析》，《龙泉大窑枫洞岩窑址出土瓷器》页28—36，文物出版社，2009年。

17 刘岩、秦大树等：《肯尼亚滨海省格迪古城遗址出土中国瓷器》，《文物》2012年第11期，页37—60。

18 分别为13—15世纪的青瓷、15—17世纪的青花瓷，以及14世纪后半叶至15世纪初的青瓷(以龙泉青瓷为主)。[法]米歇尔·皮拉左里(程存浩译)：《阿曼苏丹国苏哈尔遗址出土的中国陶瓷》，《海交史研究》1992年第2期，页100—116。

19 前揭《陶瓷之路》页56—59；北京市文物局：《托普卡比官的中国瑰宝》，燕山出版社，2003年。

20 前揭《龙泉窑记载与明初生产状况的若干分析》，页28—36。



波斯湾沿岸遗址中虽出土有极少中国明初青花瓷，但作为郑和下西洋的重要地点忽鲁谟斯（即霍尔木兹港附近），则未有任何发现。在巴基斯坦，仅于印度河上游的旁遮普地区发现15世纪前后的青花瓷片⁴¹。而三上次男子印度调查所见的14、15世纪中国陶瓷，种类同样仅限于青瓷及青花瓷。同时，除印度东岸发现14—15世纪龙泉窑青瓷大平碗以外，斯里兰卡的科伦坡博物馆中，与布施碑共存的15世纪中国瓷器，是少有的与郑和下西洋有关联的古物⁴²。

至于东南亚地区，20世纪60年代马六甲的发掘中，古代城市镇墙基下曾发现7件15世纪青花瓷片⁴³。旧柔佛地区的哥打宜丁出土33件中国瓷器，全部为明代白地青花瓷，有盘、碗、手压杯三大类。叶文程认为，这些器物 and 瓷片的年代属于永乐朝，是随永乐朝下西洋活动带去的⁴⁴。而附近地区发现的明初白地青花大盘及甘榜的中国贸易瓷窖藏，均无法确定与郑和下西洋的关联。此外，仅于菲律宾苗丹牙省卡拉达岸清理的墓群中，发现1115件中国、暹罗、安南瓷器，其中70%为中国明初瓷器，较为可观，然而，中国瓷器与泰国、越南出口粗制瓷器的共存关系，无疑暗示着其使用阶层的平民化，削弱了其作为官方赉赏货物的可信性⁴⁵。印尼可见若干与此相同者，然而来源不明⁴⁶，亦不能佐证郑和下西洋事。

由此可见，环印度洋地区的重要遗址中，郑和下西洋时期遗物的缺失，对我们关于此时期贸易空前繁盛的传统认识提出挑战。而继续向东，以马六甲为中心的东南亚地区，发现的明初瓷器数量似乎有所增加，但相较此地区其他时期中国陶瓷的巨量发现，仍属十分有限。而东南亚海域众多沉船遗址中，更未见报属此时期者。

那么，是否真如学者们所分析的，郑和下西洋时期，中国与西洋诸国间存在着繁盛且规模巨大的贸易往来。在对私人海上贸易严厉禁断的情况下，仅存的以国家关系为前提的朝贡贸易及在郑和船队主持下的民间贸易究竟是海上贸易的巨大拓展，还是萎缩。下面笔者即尝试结合《明史》、《明实录》等基本文献，并分析《瀛涯胜览》、《星槎胜览》、《西洋番国志》、《西洋朝贡典录》等关于永宣之间航行南海的相关记载，对郑和下西洋的性质进行再思考并提出自己的看法。

〈1〉 前揭《陶瓷之路》，页120。

〈2〉 前揭《陶瓷之路》，页128。

〈3〉 Othman B. M. Yatim(李培俊译)：《马来西亚发现的商业陶瓷》，《中国古外销瓷研究论文集》页409—411，紫禁城出版社，1988年。

〈4〉 叶文程：《明代我国瓷器销行东南亚的考察》，《中国古外销瓷研究论文集》页117—139，紫禁城出版社，1988年。

〈5〉 戴国华：《东南亚古陶瓷研究综述》，《海交史研究》1990年第1期，页66—75。

〈6〉 叶喆民：《印尼所藏中国古陶瓷考察记略》，《故宫博物院院刊》1997年第4期，页40—49；金秋鹏等：《中国与东南亚的交通和交流》，《海交史研究》1998年第1期，页1—8。



二 郑和下西洋再思考

(一) 郑和下西洋的背景

在明成祖朱棣派遣郑和前往西洋诸国的时期，明代的外交政策、与诸国关系是理解郑和下西洋性质的重要突破。对这一时期的情况有客观的认识，可以避免结论的片面武断，从而理解这一活动背后的真正原因。

明朝开国之初的洪武二年(1369)，朱元璋即先后派遣两批使者诏谕日本、占城、爪哇、西洋诸国⁴¹，此后不久即有占城、爪哇、西洋、安南、渤泥、朝鲜、三佛齐、暹罗、日本、真腊等10国先后遣使朝贡⁴²。同时，遣使西番、西域各地，招谕各部落的活动亦逐渐展开。洪武十四年(1381)“哈梅里⁴³”回回阿老丁来朝贡马⁴⁴《明史·西域传四》“撒马儿罕”条载：“洪武中，太祖欲通西域，屡遣使招谕……二十年九月，帖木儿遣回回满刺哈非思等来朝，贡马十五，驼二。诏宴其使，赐白金十有八锭。自是频岁贡马驼”。⁴⁵洪武二十四年(1391)，“别失八里王黑的儿火者遣其千户哈马力丁，百户斡鲁撒等来朝，贡马十一匹，海青一。诏赐其王彩段十表里……黑的儿火者遂遣使刺刺来贡”⁴⁶。可见，在成祖朱棣继位之前，明朝已与西洋及西域多国建立并发展了通贡关系。

成祖继位以降，“锐意通四夷”的态度与开放的外交政策⁴⁷与明初太祖时期一脉相承。永乐时期全部的外交往来及仪式的根本，也都遵从于太祖时期的建制。永乐三年(1405)，成祖遣中官郑和等赉敕往谕西洋诸国⁴⁸，前后共计七次。而永乐十一年，遣中官李达、吏部员外郎陈诚使西域⁴⁹，前后共计五次。记录其过程的《西域行程记》与《西域番国志》，与《西洋番国志》、《瀛涯胜览》等著作相类。《明史》“郑和传”中亦载，“西洋则和、景弘，西域则李达，迤北则海童，而西番则率使侯显”⁴¹⁰。平行而观之，明成祖拓展外交的过程是水陆并重的，而郑和下西洋只是他为达到“威德遐被，四方宾服”⁴¹¹理想的部分策略。由此亦可知，所谓踪迹建文、耀兵异域之说就有附会武断的嫌疑了。而可

〈1〉 参见《明太祖实录》卷三八所记洪武二年事册2，页755—782，台北“中央研究院”历史语言研究所校本印本，1962年(以下《明实录》皆为此版本，不一一注明)。

〈2〉 《明史》卷二《本纪第二·太祖二》，页25—26，中华书局，1975年(以下《明史》皆为此版本，不一一注明)。

〈3〉 即哈密，明初称哈梅里。

〈4〉 《明太祖实录》卷一三七“洪武十四年五月乙酉”条，册5，页2165。

〈5〉 《明史》卷三三二《列传第二二一·西域四》，页8599。

〈6〉 《明太祖实录》卷二一〇“洪武二十四年七月癸丑”条，册7，页3131—3132。

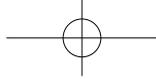
〈7〉 《明史》卷三〇四《列传第一九二·宦官一·郑和》，页7768。

〈8〉 《明史》卷七《本纪第六·成祖二》，页82。

〈9〉 《明史》卷三三二《列传第二二一·西域四》，页8599。

〈10〉 《明史》卷三〇四《列传第一九二·宦官一·郑和》，页7768。

〈11〉 《明史》卷七《本纪第七·成祖三》，页105。



以肯定的是，作为成祖，“欲威制万方，遣使四出招徕”，以达到“大小诸国莫不稽顙称臣，献琛恐后。又北穷沙漠，南极溟海，东西抵日出日没之处，凡舟车可至者，无所不屈”⁴¹的理想，郑和下西洋活动具有强烈的外交目的与政治色彩。

（二）郑和船队人员组成及船舶形制

关于郑和下西洋的人员组成，《郑和家谱》“随使官军员名”条及《瀛涯胜览》中均有详细记录⁴²，《前闻记》及《三宝太监西洋记通俗演义》也有涉及⁴³。再参照郑鹤声、郑一钧先生在《郑和下西洋资料汇编(增订本)》中的总结⁴⁴可知，郑和使团历次奉使人数主要在二万七千左右⁴⁵。

关于郑和船队人员组织，据《三宝太监西洋记通俗演义》记载，“雄兵勇士”占去全部人员的80%强。而在记载更为精确可靠的《瀛涯胜览》中，共二万七千六百七十名船队人员，军员占二万六千八百名，约全部人员的96.9%。可见，郑和船队在本质上仍以海军编制为其组织基础，是以军事性为前提的。而在官员的配置中，职属武官者占64.7%，负医护之责者占34%，其余执掌朝贡外事官员2—3名、粮草官员1名、观星导航官员不足5—10名、执掌通译翻书者不足1—10人，并不见执掌贸易官员的设置⁴⁶。由此可知，整个船队的组织及人员编制，皆围绕保证航行安全、行间庞大的生活消费及各项活动的运转正常而制定。这样的设置暗示着，经济与贸易并未被纳入到郑和下西洋活动的主要考量之中。

而从船队的规模及船舶形制方面来看，这一特点就更加明显。根据船舶功能差异，郑和船队基本可分为宝船、战船、坐船、马船、粮船、水船六类，其航行队列亦以水军编制为基础⁴⁷。而根据文

〈1〉 《明史》卷三三二《列传第二二一·西域四》，页8625。

〈2〉 《影印原本郑和家谱校注》，晨光出版社，2005年；（明）马欢（冯承钧校注）：《瀛涯胜览》，中华书局，1955年。

〈3〉 （明）祝允明：《前闻记》“下西洋”条，页73，商务印书馆，1937年；（明）罗懋登（陆树伦、竺少华校点）：《三宝太监西洋记通俗演义》，上海古籍出版社，1985年。

〈4〉 郑鹤声、郑一钧：《郑和下西洋资料汇编：增编本》，海洋出版社，2005年。

〈5〉 较详细的记载有：第一次的“二万七千八百余人”（《明史》）、“三万七千人”（《罪惟录》，郑鹤声、郑一钧先生以其为二万之误，参见前揭《郑和下西洋资料汇编(增编本)》，页61—63）；第三次的“二万七千余人”（《星槎胜览》）、“三万人”（《菽园杂记》）；第四次的“二万七千六百七十人”（《瀛涯胜览》）；第七次的“二万七千五百五十人”（《前闻记》）以及次第未明的“二万七千四百十一人”（《郑和家谱》）、“三万八千六百余人”（《三宝太监西洋记通俗演义》）。

〈6〉 具体记载主要参考《郑和家谱》、《瀛涯胜览》、《前闻记》及《三宝太监西洋记通俗演义》等四部著作。

〈7〉 郑明：《永乐造船、郑和航海与宝船》，《郑和远航与世界文明》页544—552，北京大学出版社，2005年。有关船队编制形态，亦可参看《三宝太监西洋记通俗演义》记载：“每日行船，以四帅字号船为中军帐；以宝船三十二只为中军营，环绕帐外；以坐船三百号，分前后左右四营环绕中军营外。以战船四十五号为前哨，出前营之前，以马船一百号实其后，以战船四十五号为左哨，列于左，人字一撇撇开去，如鸟舒左翼；以粮船六十号，从前哨尾起，斜曳开列到左哨头止；又以马船一百号副于中；以战船四十五号为右哨，列于右，人字一捺捺开去，如鸟舒右翼。以粮船六十号从前哨尾起，斜曳开列到右哨头止；又以马船一百二十号实于中；以战船四十五号为后哨，留后分二队，如燕尾形；马船一百号当其当；以粮船六十号从左哨头起，斜曳收到后哨头止，如人有左肋；又以马船一百二十号实于中，以粮船六十号从右哨头起，斜曳收到后哨头止，如人有右肋；又以马船一百二十号实于中”。前揭《三宝太监西洋记通俗演义》页239。





献记载，其中仅马船一类承担“供送官物”的功能¹¹。此类船舶总长约61.2米，船宽13.8米，吃水3.9米，排水量约1170吨¹²。同目前考古发现的元代新安沉船（总长约30米，最大宽度约9.4米，型深约3.7米）¹³及蓬莱古船（总长32.2米，型宽6.0米，型深2.6米）¹⁴等一般商船的规模相比，约大一倍。然而，将其放入郑和船队的背景中进行考量，其经济效益实与私人海上贸易盛行之时相距甚远。

首先，在私人海上贸易中，商船为了最大限度地获取经济利益，均采用“商人分占贮货，人得数尺许，下以贮物，夜卧其上。货多陶器，大小相套，无少隙地”¹⁵的空间配置形式，而对于郑和船队中的同类船舶，则兼“为备水战”之责¹⁶，且“更多储刀、枪、弓箭之属，佛郎机二架”¹⁷，两者以经济利益或航行安全为不同考量，其装载货物量之差异可知矣。其次，从综合船队航行的周期来看¹⁸，平均每4年，某藩国才可与自中国出发的船队进行一次直接贸易。而考虑到下西洋船舶的大致数量¹⁹，整个下西洋时期只有约为不足13艘/年的交易量，远不及之前海上贸易繁盛时期，海商一人所执掌船舶交易量（80艘）²⁰，且在私人海上贸易中，商船与各藩国往来之频繁，无疑更远超越郑和下西洋时期。

此外，郑和船队主要运载的亦并非贸易货物。根据收录于《西洋番国志》中的宣德五年敕书可知，令有关部门及官员放支于郑和等人的物品有六类：“原交南京入库各衙门一应钱粮”、“赏赐番王头目人等綵币等物”、“番国进贡方物给赐价钞买到纰丝等件”、“原下西洋官员买到磁器铁锅人情物

11 (明)王圻：《续文献通考》卷五三《职官考》载，“马船专司供送官物”。页2675，商务印书馆，1936年。（明）何乔远：《名山藏》卷五〇“漕运记”载，“太祖都南时所用今京师果品菜蔬雪梨青杏……俱于在京该库开出，装载马快船往南京织染局染造，染毕兵部复拨马快船装运入京南……岁以为常”。册4，页2837—2838，北京大学出版社，1993年影印本。

12 席龙飞：《中国造船史》页273，湖北教育出版社，2000年；郑明：《大号宝船与二千料海船在郑和下西洋周师中之关系考辨》，《传承文明 走向世界 和平发展——纪念郑和下西洋600周年国际学术论坛论文集》页497—504，2005年；席龙飞：《郑和宝船的文献文物依据》，《传承文明 走向世界 和平发展——纪念郑和下西洋600周年国际学术论坛论文集》页476—483，2005年。

13 [韩]金在瑾：《新安海底文物发掘调查报告书》，1980年9月，转引自席龙飞：《中国造船史》页199，湖北教育出版社，2000年。

14 山东省文物考古研究所等：《蓬莱古船》页30，文物出版社，2006年。

15 (宋)朱彧：《萍洲可谈》卷二，页18，商务印书馆，民国28年(1939)。

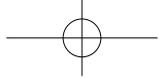
16 (明)何乔远：《名山藏》卷五〇“漕运记”，页2836，北京大学出版社，1993年影印本，册4。

17 (明)严从简(余思黎 点校)：《殊域周咨录》卷四“东夷东南琉球国条”，页141，中华书局，1993年。

18 整个下西洋活动跨时28年，为数7次。而关于郑和七次下西洋历时情况，综合《明史》、《明成祖实录》、《郑和家谱》及相关碑文的记载，每一次往返约在2年左右。

19 郑和七次下西洋船舶数见于记载者有：第一次62艘（《明史》卷三四〇《宦臣·郑和传》）、第三次48艘（《星槎胜览》“占城国”条；明代陆容：《菽园杂记》卷三，《丛书集成新编》册12页635，台北：新文丰出版公司，1985年）、第四次40艘（《殊域周咨录》卷九“苏门答腊”条）及第七次的61—63艘（《西洋番国志》；《瀛涯胜览》；《明史》卷三四〇《宦臣·郑和传》）。

20 详见下文，仅蒲寿庚女婿佛莲一人，即掌控80艘海船从事远航贸易。



件”、“随舡合用军火器纸割油烛柴炭”、“内官内使年例酒油烛等物”¹¹。其中钱粮一项当为最众，有学者考证，历次出使西洋，郑和随行人员大约在二万七八千左右，经时2—3年，日常生活消费量巨大。以粮为例，如每人每日消耗一升，整个航行即需消费20—30余万石，需近几十艘大船运载¹²。而相应的，文献记载中郑和船队于海外设立中转、盖造库藏亦出于此种考量，以马六甲为例，“中国宝船到彼……盖造库藏仓廩”的最终目的即是“一应钱粮顿在其内”¹³。而《南京静海寺郑和下西洋残碑》载，锡兰山“国王阿烈苦奈儿谋劫钱粮船只”之事¹⁴，或可作为郑和船队所载钱粮巨大的侧证。一些学者将“钱粮”作为货物的遍指而造成郑和船队运载贸易货物之盛的误解。实际上，敕书所列几类物件互不包含，构成郑和船队运载大宗的“钱粮”属自身消费之用，并不包含赏、贸易物品。

海上贸易自唐宋勃兴以来，各国船舶即辐辏中国东南沿海，与中国进行着频繁的商品贸易。仅在爪哇海域一处，即发现前后于百余年间相继沉没的3条沉船（826年或之后的黑石号沉船¹⁵、920—960年间的印坦沉船¹⁶和约在968年后的井里汶沉船¹⁷），皆为载货巨量的重要商船。而元代以降，海上贸易更为繁盛，形成了官营、民营并进的海外贸易局面。有元一代，以经营南海为利的蒲氏家族中，仅蒲寿庚女婿佛莲一人，即掌控80艘海船从事远航贸易¹⁸。

入明之后，洪武年间即有“禁濒海民私通外海诸国”¹⁹，“敢有私下诸番互市者，必置之重法”¹¹⁰等法令。成祖即位后，在此基础上更以严刑峻法断绝民间海商经营的可能性¹¹¹。其力度直渗透到对海

〈1〉 (明) 巩珍(向达校注):《西洋番国志》页10, 中华书局, 2000年。

〈2〉 据此文所载推测: 胡沧泽:《郑和下西洋与中西海上交通“生命线”》,《传承文明 走向世界 和平发展——纪念郑和下西洋600周年国际学术论坛论文集》页268—273, 2005年。

〈3〉 前揭《瀛涯胜览》页25。

〈4〉 1937年《南京静海寺残碑拓片》, 碑文收入前揭《郑和下西洋资料汇编: 增编本》页919。

〈5〉 Michael Flecher, “A 9th century Arab or India Shipwreck in Indonesia: First Evidence of Direct Trade with China”, *World Archaeology*, Vol. 32, No. 3 2001.

〈6〉 杜希德、思莹:《沉船遗宝: 一艘十世纪沉船上的中国银锭》,《唐研究》第十卷(2004年), 页383—431。

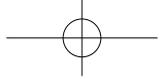
〈7〉 Adi Agung Tirtamarta, M.M.(辛光灿译):《井里汶海底十世纪沉船打捞纪实》,《故宫博物院院刊》2007年第6期, 页151—154。

〈8〉 高荣盛:《元代海外贸易》页114—116, 四川人民出版社, 1998年。

〈9〉 《明太祖实录》卷一三九“洪武十四年十月己巳”条, 册5, 页2197。

〈10〉 《明太祖实录》卷二三一“洪武二十七年正月甲寅”条, 册8, 页3374。

〈11〉 陈仁锡《皇明世法录》卷七五及明陈懋仁等《泉南杂志》卷下, 均有载。除“下令禁民间海船”外, 更“禁民间用番货、番香……, 皆不许贩鬻”, 以封闭海商的国内市场, 同时规定, “私运下海者, 杖一百, 货、船一并没收。窝藏出口货物, 装运下海者, 以窃主问罪, 枷号三月。邻里知情不举, 枷号一月发落。”具体论述可参考陈尚胜:《怀夷》与“抑商”: 明代海洋力量兴衰研究》页201, 山东人民出版社, 1997年。



上贸易大家族的铲除，“禁泉州蒲寿庚、孙胜夫之子(孙)，不得齿于士”⁴¹，更使得诸多民间海商家族竟在此时大量没落、消失，如蒲氏家族被迫举家迁离泉州，“流离失所，靡有孑遗”⁴²。由此看来，此时期的海上贸易确以郑和下西洋活动为主要内容，而综合对郑和船队贸易性的考察，其必然走向消极可知矣。

（三） 郑和船队贸易之实

永乐之间，朝贡往来因郑和下西洋而兴，其繁盛程度空前绝后。关于论述朝贡贸易规模巨大的观点，此处不再赘言³。然而回溯到历史文献的记载中，其时的西洋番国，无力承担远途航行者不在少数，藩商、使臣只能附随郑和船队或古里、爪哇等大国船舶来朝⁴，其朝贡频率受到郑和船队往来明廷与西洋间的时间限制，而随行人数、贡物规模等又因附舶而无法扩展，这也是郑和下西洋活动结束后，这些国家再无朝贡的原因所在。而国王、使臣来朝，虽有浩荡成行，收获颇丰者，亦有番国使臣返航时遇风舟坏，另造船舶的费用都需向明廷申援的情况出现⁵。这些记载都提醒我们以更为客观的眼光看待所谓朝贡贸易的实际规模与影响。

从文献记载可知，与明廷往来频繁的，仍是与其在政治上关系密切的东南亚国家，如地处中国以南的占城，西南的暹罗、榜葛刺以及近中国南海的琉球，掌握中西交通核心海域的爪哇、须文达那(苏门答腊)、满刺加等国。自满刺加以西诸国来朝的频率与规模就明显下降，甚至全部相加，都远不及琉球一国朝贡总数之多⁶。可见在朝贡贸易中，最根本的决定因素仍然是政治与外交。

而关于郑和船队在西洋的贸易情况，通常以“郑和船队以朝贡贸易开道，与当地进行平等互惠的贸易为大宗”等观点⁷最具代表性。有关古里国贸易的文献记载，更成为支持郑和船队在西洋贸易规模之大，并反对“厚往薄来”说的重要文献。然而，仔细梳理《星槎胜览》、《瀛涯胜览》及《西洋番国志》等文献的相关记载可知，郑和船队仅在锡兰山、古里国等几个地点，有较大型交易行为的记

〈1〉 《永春龙溪蒲氏族谱》，转引自林仁川：《明末清初私人海上贸易》页422，华东师范大学出版社，1987年。

〈2〉 (明)王应山：《闽都记》页258，方志出版社，2002年。

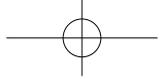
〈3〉 文章参见王天有等：《郑和研究百年论文选》，北京大学出版社，2004年。

〈4〉 此类记载，见于《星槎胜览》、《瀛涯胜览》、《西洋番国志》等书。

〈5〉 《明宣宗实录》卷五四“宣德四年五月壬戌”条，册18，页1296—1297。

〈6〉 永乐一朝，西洋主要国家朝贡次数如下：琉球50、占城17、暹罗16、真腊5、满刺加14、须文达那(苏门答腊)13、南巫里(南渤里)9、爪哇15、古里7。更详细的总结数据，亦可参见李庆新：《郑和下西洋与朝贡体系》，《郑和远航与世界文明》页238，北京大学出版社，2005年；李庆新：《明中期海外贸易转型与“广中事例”的诞生》，《郑天挺先生百年诞辰纪念文集》页189—199，中华书局，2000年。

〈7〉 席龙飞：《郑和远航最本质的概括当是开放交流和发展》，前揭《郑和远航与世界文明》页144—150。



载¹¹。以古里国为例，“其两大头目受中国朝廷升赏，若宝船到彼，全凭二人主为买卖。王差头目哲地未讷儿计书算于官府……”¹²可见，贸易仍是局限于地方头目与郑和船队间的货物交换，而贸易时，也有专人由国王派遣前来，并未达到所谓民间自由平等贸易的盛况。“其哲地财主多收买各色宝石珍珠，并做珊瑚珠等，遇各处番舡到，王遣头目并计算人来，眼同发卖，亦收税钱”¹³。这些国家中，“名称哲地者，皆是财主”¹⁴，负责采买货物，伺各国商船交易，郑和船队只是其中一小部分。同时文献可查，船队于古里国仅作四日停留¹⁵，而所谓“议价非一日能定，快则一月，缓则二三月”的记载¹⁶，更非船队与当地贸易过程，而是本地哲地财主之间事，船队于此的货物交易规模是十分有限的。

此外，郑和船队与一些国家明显更专注于外事活动的开展，而所谓贸易往来实则微乎其微。作为通向东非沿岸的重要中转地溜山国（今马尔代夫岛），船队仅派遣宝船“一二只亦到彼处，收买龙涎香、椰子等物”¹⁷。而其后不久，溜山王亦速福即“遣使来贡，自后三贡，与忽鲁谟厮诸国偕”¹⁸。宣德五年（1430），郑和等往各番国开读赏赐，分宗到古里国时，见天方国人，“就选差通事等七人……附本国船只到彼”¹⁹。此次贸易仅为分宗之下的七名负责通译翻书人员携货物往返，其贸易的规模与范围之有限可知矣。而接触之后，即有天方国“默伽国王亦差使臣将方物同原去通事七人献于朝廷”事²⁰，可见，郑和船队与各番国接触的实质性目的是出于外交的考虑。

最后，关于郑和船队下西洋的收获，被引用最多的即是有关“国用充足”的记载，即出自《殊域周咨录》卷九佛郎机条的记载：“自永乐改元，遣使四出，诏谕海番，贡献毕至。奇货重宝，前代所希，充溢库市；贫民承令博买，或多致富，而国用亦羨裕矣。”²¹然而著书于万历年间的严从简，实从嘉靖《广东通志》中得此记载，实际所指为成弘年间商舶贸易兴起、官方抽分制以后的情形，与永

〈1〉 此类记载见于《星槎胜览》、《瀛涯胜览》、《西洋番国志》等书相关条目。

〈2〉 前揭《瀛涯胜览》“古里国”条，页45—46。

〈3〉 前揭《西洋番国志》“古里”条，页30。

〈4〉 前揭《瀛涯胜览》“柯枝国”条，页41。

〈5〉 前揭《前闻记》“下西洋”条，页72—75。

〈6〉 前揭《瀛涯胜览》“古里国”条，页46。

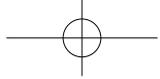
〈7〉 前揭《瀛涯胜览》“溜山国”条，页52。

〈8〉 前揭《西洋番国志》“溜山国”条，页33。

〈9〉 前揭《瀛涯胜览》“天方国”条，页72。

〈10〉 前揭《瀛涯胜览》“天方国”条，页72。

〈11〉 前揭《殊域周咨录》卷九“佛郎机”条，页324。



乐年间的朝贡贸易并无相关⁴¹。而与之相对的事实是，郑和下西洋时期，生擒海贼头目陈祖义、大破苏干刺，且于爪哇、锡兰山均有战争⁴²，“费钱粮十万，军民死且万计”，成“一时弊政”⁴³，亦有“三宝太监下西洋，赀银七百余万，费十载，尚剩百万余归”、“中国耗费不赀”⁴⁴的记载，车驾郎中刘大夏甚至要求将造船航海的珍贵资料“毁之以拔其根”⁴⁵，在经济之不济与朝臣的强烈反对下，下西洋活动终不复举。

综合对郑和船队人员、船舶编制以及下西洋活动的考察可知，整个下西洋活动的配置，从未将贸易及经济效益纳入考量。而船队运载的主要内容是用于消费的钱粮之物，再除去赉赏、卫守及其他杂物，真正作为货物交易的商品数量十分有限。在下西洋活动忽视经济利益的同时，对私人海上贸易严厉禁断更使得郑和下西洋时期，中国与西洋诸国的贸易往来走向消极。进一步讲，此时期以国家关系为前提的朝贡贸易及在郑和船队主持下的民间贸易，其开展程度是十分值得商榷的。

三 结 语

郑和七下西洋，并不以经济为主要目的，而更着重于拓展外交领域，因此其劳民伤财的同时，于国家所带来的实际利益十分有限，郑和去世之后，经济不济，朝臣群起反对，下西洋活动终不复举。甚至各国使臣皆托爪哇使船返航，并责以遣各使还国之任⁴⁶。此后朝贡往来亦日渐稀少，至于宣德九年(1434)，竟有广东省舶提举司奏：“怀远驿⁴⁷乃永乐初所置，以馆海外番国贡使，今厅堂门庑颓坏，使臣往来，皆无所寓。”⁴⁸下西洋活动停办之后，明朝廷与西洋番国关系之萧条，可见一斑。

同时，政府对造船规模与载重量的严格限制，更导致国内造船业逐步萎缩，中国海上力量急剧衰减。据统计，永乐时代400艘可以远涉风滔的舰船到1474年只剩140艘。郑和下西洋之后不足百年，大航海时代开始，印度洋海上贸易被欧洲人掌控。而从1597年(明万历二十五年)到1820年(清

〈1〉 具体论述，参见李庆新：《郑和下西洋与朝贡体系》，前揭《郑和远航与世界文明》页228—252。

〈2〉 相关文献记载繁多，可参看前揭：《郑和下西洋资料汇编：增编本》页919—925。

〈3〉 前揭《殊域周咨录》卷八“琐里古里”条，页307。

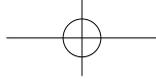
〈4〉 (清)夏燮：《明通鉴》卷二十《纪二十·宣宗章皇帝》，页169，上海古籍出版社，1990年。

〈5〉 (明)焦竑：《玉堂丛语》卷五“鉴识”条，《四库全书存目丛书》，册243，页109，齐鲁书社，1996年影印中国科学院图书馆藏明万历四十六年徐象榘曼山馆刻本。前揭《殊域周咨录》卷八“琐里古里”条，页307。

〈6〉 前揭《郑和下西洋资料汇编：增编本》页59。

〈7〉 设立于明成祖永乐三年(1405)，为专供海外各国使节来华下榻之所。

〈8〉 《明宣宗实录》卷一一二“宣德九年九月丁丑”条，册21，页2529—2530。



嘉庆二十五年)，中国驶往东南亚的远航帆船数从137增至295艘，223年中只增长了一倍多⁴¹。水师战船制式日益减小，前朝所造者更破败失修，“仅能就近海巡查，不能放洋远出”⁴²，中国沿海安全危机日渐深重。

然而七下西洋时期，在强有力的政府介入下，仍然对东南亚及印度洋的国家格局产生了深远的影响。首先是满刺加国的建立，以及东南亚贸易圈核心由三佛齐向满刺加的转移⁴³。旧柔佛的葡萄牙人皮瑞斯(Pireaus)居住此地时(1512—1515年)，记录了东非的基尔瓦、马林迪、摩加迪沙和蒙巴萨在马六甲进行贸易并运走大量商品的情况⁴⁴。郑和航海结束后，马六甲东南亚贸易中心的地位仍然稳固，葡萄牙更藉此路线一直到广州、澳门，进而打开中国的大门。而以马六甲为转运中心的东南亚贸易格局，至今仍存。其次，对印度古里国的扶植，使得这个建立于13世纪的新兴港口，在极短时间内“序诸藩之首”⁴⁵。16世纪初，葡萄牙人在入侵东南亚之前，甚至将印度孟买果阿(即古里一带)作为东侵总部所在⁴⁶，其于环印度洋贸易的重要性可知矣。由此看来，郑和下西洋虽未行贸易之实，却仍因明廷巨大的政治实力，对之后海上贸易的格局产生了深远影响。

附记：本文通过现阶段考古材料的发现情况，对传统的历史结论提出质疑，并通过再读历史文献而尝试寻找自己的答案。然而发掘、辨识工作尚未深入，资料尚未发布或笔者搜集不齐，都会成为影响考古资料发现不足的重要因素，因此考古资料的情况是动态的，甚至有可能被推翻的。然而在此基础上得到抛开成见的机会，对此时期贸易情况进行重新的思考与认识，仍然是我们更接近事实的必要尝试。希望本文能够对读者从另一个角度了解郑和下西洋时期中国与西洋各国贸易之实有所裨益，文中失误与不当之处，恳请各位读者斧正。

[作者单位：王冠宇，香港中文大学艺术系博士研究生；

吴震霖，ERM[HK]经验考古学家]

(责任编辑：项坤鹏)

〈1〉 主要参见张炜：《郑和下西洋前后中国造船业之盛衰分析》，《福建论坛(人文社会科学版)》1996年第3期，页42—45。

〈2〉 《清史稿》卷一三五《志一百十·兵六》“水师”条，页921，中华书局，1976年。

〈3〉 见《星槎胜览》、《瀛涯胜览》、《西洋番国志》等书满刺加条，及生擒陈祖义事。

〈4〉 前揭《肯尼亚出土的中国瓷器》页156—163。

〈5〉 13世纪，由印度贵族Swami Nambiyathiri Thirumulpad 建立。《明史》卷三二六《列传第二一四·外国传》“古里”条载，永乐间，诸藩使臣充斥于廷，以古里大国，序其使者于首。而永乐十三年、永乐十四年、永乐十七年、十九年、二十一年，每次有十几国使臣，通过古里的安排一起出使中国，页5389，中华书局，1975年。

〈6〉 马文宽、孟凡人：《中国古瓷在非洲的发现》页123，紫禁城出版社，1987年。

