

郑和下西洋对我国海洋事业发展的启示

黄 勋, 张 州

(南京政治学院 军事思想及军事历史系, 江苏 南京 210003)

摘 要:文章在说明郑和下西洋成行原因的基础上,分析了郑和死后中国远洋活动沉寂的原因,提出了郑和下西洋对我国海洋事业发展的几点启示,为提升我国海洋开发力量提供了借鉴。

关键词:郑和下西洋;海洋事业;启示

中图分类号:K248.105

文献标识码:A

文章编号:1671-9891(2016)03-0062-04

0 引言

郑和在明永乐三年(1405年)到宣德八年(1433年)的28年中,先后七下西洋,每次下西洋“随行者总在两万七八千人之间”,船舶上百艘,航行曾远至非洲东海岸。^[1]但在郑和死后,官方的远洋航行迅即宣告终结,民间的海洋活动也被明令禁止。中国的海洋开发事业如同昙花般在中国的航海史上迅速闪现,随之而来的是长达数个世纪的没落。这不由得让人感到困惑:为什么郑和下西洋能够成行,可拥有如此实力的中国人,却在随即而来的海洋时代逐渐走向没落?

1 郑和下西洋何以成行

1.1 先进的科学技术为郑和下西洋提供了技术支持

一直以来中华文明都被视为典型的农耕文明,但实际上中国人对海洋的开发,却也有着极为悠久的历史。如同很多其他领域一样,中国的航海技术长期处于世界领先行列,郑和的成功远航,正是建立在中国航海技术的积累之上。中国人早在汉代就已掌握了利用北斗星在夜晚确定海上航向的技术:“夫乘舟而惑不知东西,见斗、极则悟矣”(《淮南子》)。而到了宋代,指南针被应用于航海,使得在海上航行的方向判断可以全天候实施,宋代朱彧在《萍洲可谈》中就讲到:“舟师识地理,夜则观星,昼则观日,隐晦观指南针”。与海洋发展相关的气象、水文、船舶制造、驾驶技术、航线的发掘和航海图的绘制均有较大发展,宋朝航海活动的标志成就便是横渡印度洋航线的开辟。^[2]而水程仪、测深仪等水文航海仪器也在此时被发明并不断改进。

除了航海技术的提高,中国的船舶制造业,在经历了宋元两朝后,也进步显著。吴自牧在《梦粱录》中就曾描述过不同规模的南宋海船:“海商之船大小不等。大者五千料,可载五六百人。中者二千料至一千料,亦可载二三百人。”甚至横扫欧亚大陆的蒙古铁骑在向南方拓展时,也逐渐继承学习了宋朝的航海技术,并将其应用于海战,元以南宋水师为基础,组建元水师,先后多次征伐日本、占城、安南、爪哇等地区。史料记载,至元二十九年(1292年),忽必烈就以元使孟珙前往爪哇通款遭刺面为由,命史弼、高兴、亦黑迷失率福建、江西、湖广兵力二万,“发舟千艘,给粮一年、钞四万锭”,从福建泉州出发,远征爪哇。^[3]这都足以证明,早在明朝之前,中国已具备大规模远洋航行的能力,并有了相当多的实践。

而郑和为顺利完成使命,在航行前对当时已有的航海资料进行了细致的搜集整理:“永乐元年,奉使差官郑和、李愷、杨敏等出使异域,躬往东西二洋等处……较政(校正)牵星图样,海岛、山屿、水势,图形一本,务要选取能识山形水势,日夜无歧误也。”同时,在船队安置大量技术人员作保障:“司战具者为直库,上檣桅

收稿日期:2016-03-20

作者简介:黄勋(1989—),男,河南南阳人,南京政治学院军事思想及军事历史系硕士生。

者为阿班,司舵者有头舵、二舵,司繚者有大繚、二繚,司舵者为舵工,亦二人更代。其司针者名火长,波路壮阔,悉听指挥”。^[4]正是因为对航海技术和技术人员的重视和任用,使得郑和的七次远洋航行得以成功施行。

1.2 强盛的国力为郑和下西洋奠定了物质基础

宋朝时中国的商业得到了空前发展,科技文化也取得了辉煌的成就,但国力孱弱一直为北方游牧民族所扰,民富但国不强。蒙古人后以武力征服中国,间接地促进了民族融合,但却施行落后的民族等级制度,无法在国家建立起有效的统治。朱元璋经过十余年的征战,推翻统治中国不足百年的元朝,击败陈友谅、张士诚等元末起义军,后在国内采取了一系列稳定民心、发展经济的措施,使得明朝国力日益强盛。在朱元璋死后,虽然经历了三年的“靖难之役”,但重新掌握政权的朱棣进一步强化了中央集权,全国经济得以迅速复苏,工商业持续繁荣,国家的财政收入也不断增加。“计是时,宇内富庶,赋入盈羨,米粟自输京师数百万石外,府县仓廩蓄积甚丰,至红腐不可食”。^[5]雄厚的经济实力为大规模远洋航行奠定了坚实的物质基础。除此之外,早在明朝建立之初,为剿灭残居海上的方国珍势力,并防范倭寇袭扰,明太祖朱元璋就接受镇海卫士兵陈仁建议,于沿海各地建厂造海船,并派遣退休将领赴各卫所负责督造。到郑和下西洋前夕,明朝已进行了数十年的大规模造船。^[6]这些都为郑和未来数次大规模下西洋活动提供了强有力的物质基础保障。

1.3 统治者的主观意志为郑和下西洋提供了政治保障

在中国数千年的封建历史上,经历过多次盛世,也出现过众多颇具雄才伟略的开明君主。经“靖康之变”夺取皇位的朱棣,也是这样一位有胆有识的著名封建君主。但与之之前和之后的开明君主不同的是,他在治理国家的同时,更注重国际交流,“锐意通四夷”,在永乐年间,他先后派郑和、王景弘出使西洋,李达出使西域,海童出使迤北,侯显通使西番。这些举措,都能够显示出作为封建一统的大明朝的国君,对国家强大的统治力。郑和七下西洋,前六次在朱棣永乐年间,最后一次在朱瞻基宣德年间,七次均是奉旨行事。在封建国家中,皇帝的旨意即代表了国家的最高意志。正是因为受命于皇帝,郑和下西洋实质上便成为了一个“国家行为”,也只有由国家层面主导的下西洋,才能够担负得起如此庞大的开支。

2 下西洋活动缘何沉寂

2.1 没有经济利益牵引,缺乏持续动力

不论是在学界还是公众当中,长期以来存在一种认识,认为郑和下西洋扩大了中国的对外贸易,作为“一项长期的海外贸易政策”,“给明王朝带来了巨额财富,其他珍异奇宝不计其数”。甚至“使中国的对外贸易完成了以海路为主渠道的历史转变。”但这种观点实际上是值得质疑的。《明史》中确实记载,郑和下西洋,“所取无名宝物,不可胜计”,但同时也说“而中国耗费亦不貲。”单就郑和下西洋这一事件来看,在开拓贸易区,扩大贸易范围方面,确实有较大贡献,为永乐朝带回了大量的珍奇异宝,但从整个航海活动的开支与收入情况来看,则明显是入不敷出,朝廷为了航海活动花费的财富难以计数,而带回的所谓奇珍异宝则只是供皇室欣赏把玩,根本没有成为贸易往来的货物,更谈不上为民间积累财富,显然没有实现经济建设层面的“开源”。继朱棣登基称帝的仁宗朱高炽在征询大臣夏元原赦诏时,夏答以罢西洋之行。^[7]可见,在当时看来,郑和下西洋实为劳民伤财之举。到了明嘉靖年间,南京工部右侍郎吴廷奉甚至向皇帝进言:“海船之造,劳民伤财,无异于用,请革之。便下工部议,以为可,上从之,诏自今海船罢造,勿复征派扰民。”之后,在万历三年,更是“罢海运,船亦停造”。

郑和在下西洋过程中建立起的“朝贡贸易”,在贸易过程中,强调“厚往薄来,以示怀柔”。永乐元年,刺泥国回回“来贡方物,因携胡椒与民市。有司请征其税。”永乐皇帝却说:“征税以抑逐末之民,岂以为利。今远人慕义而来,所得几何,而亏损国体多矣,其已之”。故而在永乐皇帝逝世以后,这项劳民伤财、耗费巨大的海上外事活动便再也难以为继。因为其没有发展起真正的海洋贸易,无法为明朝带来经济效益。这种充满政治意义的经济活动,无视经济规律,忽视经济效益,自然难以为继。

2.2 没有政治制度保障,缺乏政策连贯性

郑和自明成祖永乐三年(1405年)至宣德五年(1433年),之所以能够七次“通使西洋”,皆因奉皇帝旨意。正是靠着皇帝的“政策支持”,作为国家行为的“下西洋”才得以施行。但这种利于海洋发展的“政策扶持”却并非明朝长期的基本国策。在明朝建立之初,由于国家根基不稳,为防范残居海岛的张士诚、方国珍势力

及日益壮大的倭寇,明太祖朱元璋实施了极为严厉的“禁海”政策,规定“片板不许入海”,并先后撤消了负责管理中外互市船舶的五个市舶司,中国的海洋事业实际上是受到了抑制。在朱棣离世后,即位的仁宗在敕诏中就宣布了罢西洋之行。仁宗之后,宣德皇帝在游历太液池时,说“治天下犹此舟矣,利涉大川”。郑和的最后一次下西洋才得以成行。其在此次下西洋途中病故,船队归国后,朝廷便再次颁布“禁海”令。此后,由于皇帝的更替,明朝又多次进行了“宽海”、“禁海”。明朝的海洋事业就在这一次次政策反复中逐渐没落。

而清朝实行了比明朝更为严苛的禁海措施,例如在顺治十七年为打击蜗居台湾的南明势力,颁布迁海令,尽迁沿海五省民众。尽管这一政策只执行了二十三年,但却给已经孱弱的海洋发展沉重打击。回望历史,郑和下西洋犹如中国海洋事业发展的一次“回光返照”,在永乐朝经过一次绚丽的绽放后,彻底沉沦。终至近代,西方列强从东南沿海打开中国的国门。由此可见,国家政策对海洋事业影响力可见一斑。

3 郑和下西洋对今天海洋事业发展的启示

近年来,随着中国改革开放的深入,中国的海外利益不断拓展,中国与世界的联系日趋紧密。中国已坚定不移地走上了一条拥抱海洋、拥抱世界的道路。2013年,国家主席习近平同志先后提出了“新丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的战略构想,随即,“一带一路”的国家战略应运而生。这是中国历史上首个主要针对对外交往、发展的国家战略,表明了我国对外开放迈向了新的高度。站在这样的历史关头,再次回望历史,审视当年中国人勇闯大洋的辉煌与没落,对于今天我国“海上丝绸之路”的重建,乃至新的海洋战略的发展,意义重大,启示良多。

3.1 巩固国民海洋意识

海洋意识在中国人当中萌芽和发展曾经历了一个漫长的、反复的过程。中华文明发源自黄河流域,地处中原,距离海洋较远。这使得中国的先民在相当长的历史时期内,都将目光聚集在土地上,形成了极为典型的农耕文明。这从中国古代朝廷建都地亦可略窥一二,古代封建王朝,多定都关中、中原地带,国家的发展重心,也主要面向西域和北方。隋唐时期,随着大运河的开凿,使得中国的经济发展得以向东、东南延伸,但仍未改变国家“重本抑末”的发展方向:“历代国威以唐为最。萍洲可谈谓唐威令行于东南,实则西北亦甚发展。唐之天子。同时为塞外诸族、西域各国共同之大君主”。^[8]到了宋元时期,随着中国人活动范围向沿海地区扩大,中国人与海洋接触的机会增多,海洋意识开始萌芽,但传统的农本思想依然占据主流。直到19世纪中后叶,在国门被迫打开后,中国人的海洋意识才在国家上层、知识分子中觉醒,而真正的研究热潮直到上世纪八十年代才逐渐在学界兴起。近些年来,随着中国与世界交往的日益加深,中国人一步步通过海洋走向国门,走向世界。海洋意识开始在越来越多的普通中国人当中萌芽。“思想永远不能超出旧世界秩序的范围”,中国人这种全民海洋意识的普遍提高,正是靠着不断拓展海洋实践的范围而逐渐加深的。^[9]这种由民众活动而形成的了解海洋、重视海洋的自觉意识是改革开放近四十年来中国人宝贵的精神财富,应不断地加以引导,使其得以不断巩固。

3.2 制定国家层面连贯有效的海洋发展战略

“海洋发展战略的制定是一项政府行为,是政府将全体民众的海洋观念和意识提升到国家行为高度的综合型战略规划”。^[10]海洋力量的壮大绝对不是一朝一夕,甚至不是一代人两代人的时间就能实现的。这就要求在国家层面有着连贯有效的海洋发展战略作政策支撑,确保海洋开发的持久。2013年,国家主席习近平同志先后提出了“新丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的战略构想,随即,“一带一路”的国家战略应运而生。这是中国历史上首个主要针对对外交往、发展的国家战略,表明了我国对外开放迈向了新的高度。其中的“21世纪海上丝绸之路”战略构想,即为我国未来海洋事业发展提供了基本遵循。这一战略构想,是对历史成功经验的现代运用,以经济发展为主线,兼顾政治、军事、外交各领域,其贯彻与实施必将给我国的海洋事业发展乃至整个国家未来发展带来深刻变革。

3.3 重视海洋科技的发展应用

在15世纪之前,中国的航海技术,曾长期独步世界,正是这种科技上的积累,才使得郑和下西洋这样的“世界壮举”能够在明代发生。在科学技术作为发展主要推动力的今天,要想实现海洋事业的发展,更要充分依靠科技的力量。通过建立起系统的、科学的海洋开发科技体系,为开展海洋事业提供有力的技术支撑。

3.4 以经济利益为核心,促进海洋建设持续发展

和平与发展,是当今时代的主题。和平是为了更好的发展,更好的发展才有永久的和平。和平与发展的这种辩证关系,在人类的海洋活动中也得以体现:当前的海洋活动主要以海洋贸易和海洋资源开发等经济活动为主,在海上所进行的军事活动,也是紧紧围绕着经济目的开展的,这就要求必须以经济发展作为开展一切海洋活动的行动基点。不论是利用海洋进行政治、军事、外交、科技活动,都要服务于经济发展这个大局。政治、军事、外交、科技的发展,都是为了更好地进行海洋贸易和海洋开发,也只有海洋经济活动快速发展,所带来的经济效益才能支撑起在海洋上所进行的政治、军事、外交、科技等其他活动。

3.5 政府与民间力量合作,形成官民共建的开发合力

海洋的探索、开发,充满了风险与挑战,仅仅依靠政府或者民众,都无法顺利完成。而政府与民众在对海洋的开发利用上,有着各自不同的优势。政府可以利用所拥有的政策优势、组织优势和资源优势,在宏观上给出政策指导,还可以集中力量,进行重点开发。民众则可以依托数量庞大,参与海洋活动广泛的优势,在海洋事业的各个领域施展本领。双方的合力既提高了海洋开发的深度,又拓展了海洋开发的广度,从而实现海洋开发的全面性。

4 结束语

鉴古知今,郑和在第六次下西洋被迫停止后,曾上书皇帝力陈发展远洋事业之利弊,指出:“欲国家富强,不可置海洋于不顾。财富取之于海,危险亦来自于海。”这体现了他作为一个航海家的先知先觉,在今天看来,仍然闪烁着智慧的光芒。但是受限于历史的各种客观制约,中国航海事业却在郑和下西洋之后陷入停滞,止步不前。今天只有真正地了解过去中国人在航海事业上的经验和教训,才能在今天这个全球趋于整体的世界里,以更加积极的姿态去拥抱海洋、拥抱世界,不断提升我国的海洋开发力量。

参考文献:

- [1]郑一钧.论郑和下西洋[M].北京:海洋出版社,1985.
- [2]孙光圻.宋代航海技术综论[J].中国航海,1984(2):69-81.
- [3]宋镰.元史(卷210)[M].北京:中华书局,1976.
- [4]张燮.东西洋考[M].北京:中华书局,1981.
- [5]张廷玉.明史[M].北京:中华书局,1974.
- [6]刘义杰.明代南京造船厂探微[J].海交史研究,2010(1):31.
- [7]时平.元明时期的海权观念和郑和下西洋[C].大连:大连海运学院出版社,1993.
- [8]桑原鹭藏.蒲寿庚考[M].陈裕菁,译.北京:中华书局,1954.
- [9]马克思,恩格斯.马克思恩格斯文集(第一卷)[M].北京:人民出版社,2009.
- [10]李珠江,朱坚真.21世纪中国海洋经济发展战略[M].北京:经济科学出版社,2007.

Enlightenment of Zheng He's Voyages to China's Marine Career

HUANG Xun, ZHANG Zhou

(Dept. of Military Thoughts and History, Nanjing Political Academy, Nanjing 210003, China)

Abstract: Based on an introduction of the causes of Zheng He's success in navigation, this article analyzes the causes of the failure of China's marine career after Zheng He's death as well as puts forward the enlightenment of Zheng He's voyages to China's marine career, which is expected to serve as a reference in this field.

Key words: Zheng He's voyages; Marine career; Enlightenment