

## 论〈郑和航海图〉与海上丝绸之路间的关系

赖进义

台湾中华郑和学会理事长

摘要：

郑和下西洋引领一个，改变世界面貌的伟大航海时代的开始，更是一段带领人类文明向上提升的历史。郑和能够全盘而且成功地完成七下西洋壮举，是在前此中国的科学、技术与航海能力，经过成熟发展的协助之下才能成就。而这一切，又都可以从〈郑和航海图〉中展现。〈郑和航海图〉的高明与先进，是长久以来，中国古代航海技术经验累积的成果，并有中华文明与伊斯兰文明具体交流的意义。这些传承与交流，造就了著名的海上丝绸之路，并在〈郑和航海图〉上具体而完整的呈现。所以如果用〈郑和航海图〉作为「海上丝绸之路」的代表，在目前中国提倡 21 世纪海上丝绸之路政策，为自古以来的丝绸之路精神注入新的时代内涵，将别具意义。

关键词：郑和下西洋、郑和航海图、丝绸之路、海上丝绸之路

<Cheng Ho Navigation Charts> and the Silk Road of the Sea

Jeff Lai Chin-yi

President of Chinese Cheng Ho Society(Taiwan)

Cheng Ho's journeys in the Indian Ocean not only marked the beginning of a great era in naval exploration, but also denoted an important step in the growth of human civilization. Cheng Ho was only able to achieve the remarkable feat of successfully completing seven naval exploration and trade voyages due to the maturity and growth of ancient China's science, technology, and naval abilities. <Cheng Ho's Navigation Charts> serves as a record to remind us of these extraordinary achievements. The <Cheng Ho Navigation Charts> are the accumulation of ancient China's navigational knowledge and skills, and also symbolizes the communication and exchange of ideas between ancient Chinese and Islamic cultures. The exchanges between these two great civilizations formed the famous Silk Road of the Sea, and they are meticulously detailed in the <Cheng Ho Navigation Charts>. If we think of the Charts are the representatives of the Silk Road of the Sea, then they are especially meaningful now. These charts infuse the current 21<sup>st</sup> Century Chinese maritime policy of promoting a new Silk Road of the Sea with a new spirit of diplomacy and cooperation between the different nations.

Keywords: Cheng Ho's 7 Voyages, Cheng Ho Navigation Charts, the Silk Road, the Silk Road of the Sea

## 论〈郑和航海图〉与海上丝绸之路间的关系

### 下西洋开启大航海

公元十五世纪初，人类历史上最伟大的航海家之一，来自中国，没有血腥残暴毁灭人文明的内容，大明帝国的郑和，前后七次完成下西洋壮举。就世界文明史的意义而言，郑和默默引领一个，改变世界面貌的伟大航海时代的开始，现在看来，这也是一段带领人类文明向上提升的历史。

明成祖永乐三年（1405）到明宣宗宣德八年（1433）的二十八年之中，郑和奉命率领当时全世界最精良庞大的舰队：两三万人（第一次 27800 人）分乘几十只（第一次 62 只）可能像足球场那么大的宝船、总共一两百只各种不同功能的大小船只，先后七次下西洋。所谓西洋，明代泛指印度洋，他的舰队总共访问了亚、非卅多个国家，完成世界历史上，绝无仅有的海上外交之旅。

永乐三到五年（1405—07）第一次远航时，郑和带回东南亚各国愿向中国朝贡的使者，还抓了一个在印度尼西亚企图偷袭船队的海盗陈祖义回来处死。永乐六至九年（1408—11）第二次远航时，进入印度洋，俘回觊觎宝船财物的锡兰山（Sri Lanka，今斯里兰卡）国王亚烈苦奈儿并其家属。第三次（一说第四次）远航时（1412—15），进一步抵达中东的波斯湾，迂回联络了准备进攻中国的帖木耳

（Timur, 1336-1405）帝国外围国家，还在苏门答刺抓回贼首苏干刺（Sekandar）。第四次远航时（1416—19），分遣队可能更远抵非洲东岸的木骨都束（Mogadisho，今索马利亚之摩加迪沙）。其后第五次（1421—22）、第六次（1424—25）及最后一次宣宗宣德五年（1430）出发的远航，每一次都有主船队或分遣船队远抵非洲东岸，还有一只分遣船队，到过伊斯兰文明圣地的麦加（Makkah al-Mukarramah）。一般相信，郑和就死在最后一轮的远航途中，他死后中国从此也就停止了类似的行动<sup>1</sup>。

郑和远航的时代，正处于世界史上所谓「大航海时代」的开端。大航海时代将人类由各自孤立的世界，带向今日所谓的「地球村」。现在所谓「全球化」，一般即认为，是由「大航海时代」开始。郑和作为大航海时代的开创者之一，对人类文明的发展，有其一定程度的贡献。所以，郑和远航的历史，是人类历史的资产，其价值不仅为中国所独有，其历史也应由世界史角度审视<sup>2</sup>。

### 〈郑和航海图〉

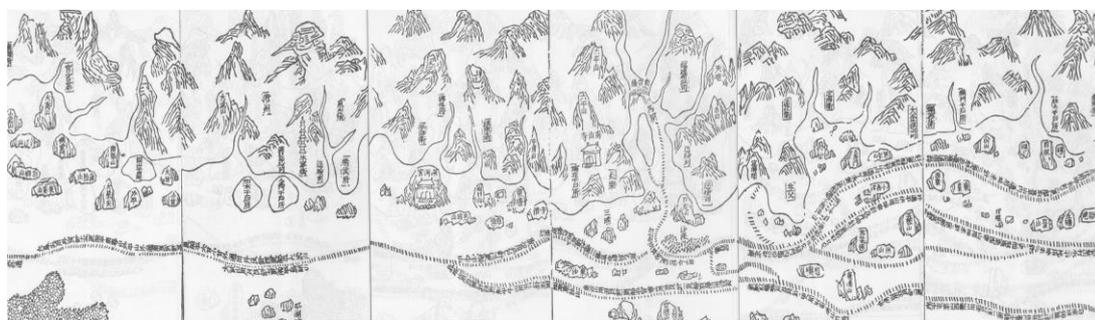
郑和能够全盘而且成功地完成七下西洋壮举，前此中国的科学、技术与航海能力，肯定具有值得探究之处。而能集中国的科学、技术与航海能力之大成者，在郑和下西洋的历史中，除了谜一样的「宝船」外，就要数更具体、明确而且被保留下来的〈郑和航海图〉了。

<sup>1</sup>赖进义，「郑和远航史中王道文化的展现」，中国 2012 郑和论坛，北京，2012 年 12 月。另参考李新烽主编，郑和与非洲，北京：中国社会科学出版社，2012 年。页 50。

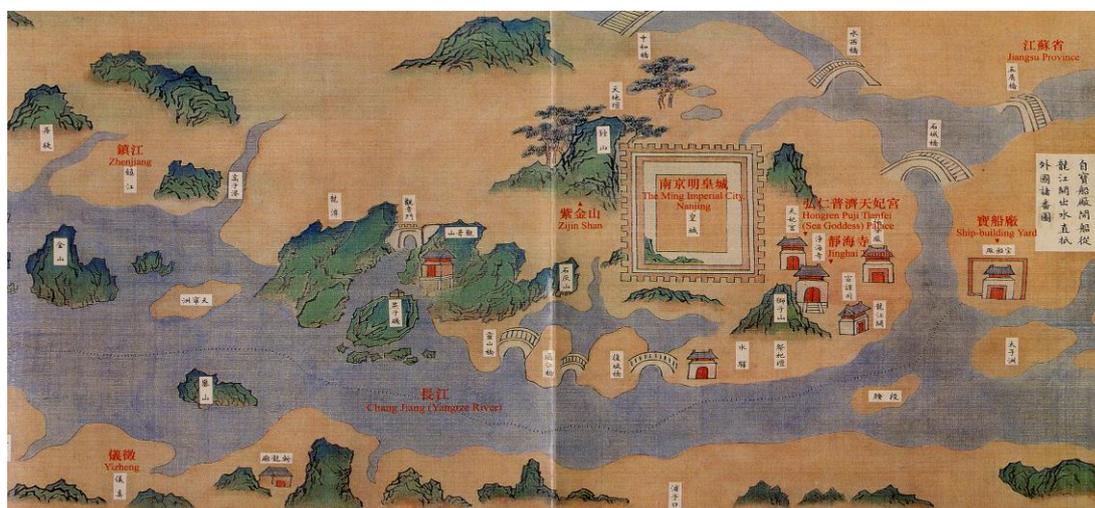
<sup>2</sup>赖进义，「郑和远航与 21 世纪中华文化之坛场」，2011 海峡两岸郑和学术论坛论文专辑，浙江舟山，2011 年 7 月 11 日。页 13。

〈郑和航海图〉原名为〈自宝船厂开船从龙江关出水直抵外国诸番图〉，原载于明代茅元仪编辑《武备志》最后一卷的240卷。一般认为它是明初郑和(1371~1435)从明成祖永乐三年(1405)起28年间七下西洋时的产物，所以被泛称为〈郑和航海图〉，早期西方汉学家以此图缘于茅元仪祖父茅坤，按西方惯例称为〈茅坤图〉。它是中国迄今保存最早的跨洲航海图，也是世界航海史中唯一存世的越洋跨洲最古航海图，中外学者专题研究甚多，是世界古航海图中独一无二的珍宝。

〈郑和航海图〉采中国传统式「长卷」画法，也就是类似〈长江万里图〉和〈清明上河图〉的一字开展式，依前进方向手绘而成，手卷式原图今已不存，估计展开长度将近六公尺。在搜入《武备志》时，为方便刻印及「线装书」的规范，改为一「叶」两幅，依序从「龙江关」出水，到东非「麻林地」止，共计「序言」一「叶」，航海图二十二「叶」，其中传统中国式「针路图」二十「叶」(四十幅)，进入印度洋后为「过洋牵星图」二「叶」(四幅)，合计图式四十四幅，所以郑和航海图实际上是一册图集。但如果叶叶相连，首尾衔接，黏贴起来又是一幅长卷。



连接后的郑和航海图(部分, 大华科大吴仁明制)



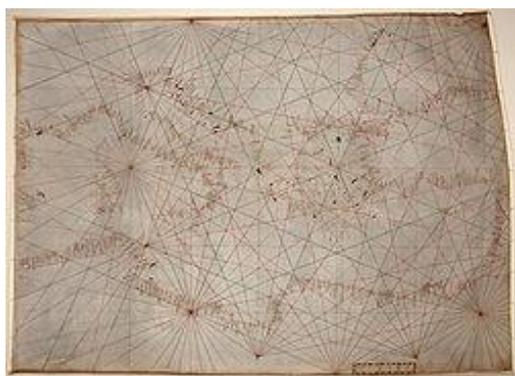
摹想原图可能样式(部分, 近人重绘, 取自2005年香港历史博物馆郑和下西洋600周年特展)

〈郑和航海图〉算得上是一本实用性极强的航海指南,它采取「景观定位法」,以行船者站在船头观测有关景物时产生的视觉感受而绘制,山形、地物以写景法表示,是中国古地图的传统特点。航海时观海看图,依「景」而行,可以准确地到达目的地,虽然各种比例不尽正确,全图是否完整也有疑问,但大致上不失其实用性。

基本上，这册航海图集记述的内容，大致就是郑和在宣德五年(1430)最后一次远航的主要航线，原图完成时间因此即可能就是在郑和第七次下西洋前。其航线以宝船厂(在今江苏南京)为起点，沿江向东，出长江口沿海岸向南，经淡马锡(今新加坡)向西，经锡兰山(今斯里兰卡 Sri Lanka)等地到溜山国(今马尔地夫 Maldives)。从溜山国开始航线分为两支，一是横越大洋到非洲的木骨都束(今索马利亚的摩加迪沙 Mogadisho)，另一是穿过阿拉伯海直达忽鲁谟斯(位于今荷姆兹 Harmuz 海峡北)。图上注出了航线的针位(航向、方位)和更数(航程、距离)，表示了所经海区的主要港口、河口、岛屿、礁石、浅滩，以及沿岸陆地上的山形，可作航海目标的桥梁、宝塔、旗杆等，还详细地表示了 500 多个地名，来回针路 109 条。最后四幅过洋牵星图则是用星辰测向定位的专用图。

就海图而言，世界现存最早的直接为海上活动服务的海图，是公元 1300 年左右制作的地中海区域的「波特兰 (航海方位)型航海图(portolan chart)」，这种图上绘有以几个点为中心的罗经方位线。相较而言，〈郑和航海图〉远及非洲，范围大上许多，而且还有前者所无的沿途一些水深测量和底质探测内容<sup>3</sup>。

再就航海图集而言，郑和航海图的成图时间约为 15 世纪初叶，比西方现存最古老荷兰瓦赫纳尔(Waghenaer)的两卷航海图集 (1584、1585)还要早 100 多年，所以也是世界上现存最早的航海图集<sup>4</sup>。



「波特兰海图(portolan chart)」，图片来自维基百科 [http://en.wikipedia.org/wiki/Portolan\\_chart](http://en.wikipedia.org/wiki/Portolan_chart)

如果把三者相比，郑和航海图除范围较广内容较丰富、地理名称较详细，而且航海图表示的航线自右至左保持连贯，所注针位和更数，虽然不够完整，但相当准确；郑图不如之处是图的绘制没有严密的数学基础，海陆面积缺乏一定的比例等。

以现代地图学的观点来看，会认为〈郑和航海图〉绘制得不够科学，不是按照一定坐标方位和一定比例尺度绘制的。在地理情况比较熟悉的地方，画得很详细很大，对地理情况知之甚少的地方，画得很简略很小，彼此之间，不成比例<sup>5</sup>。不过，郑和的庞大船队靠这些航海图七下西洋，航行数十万里，「幸不辱命」，

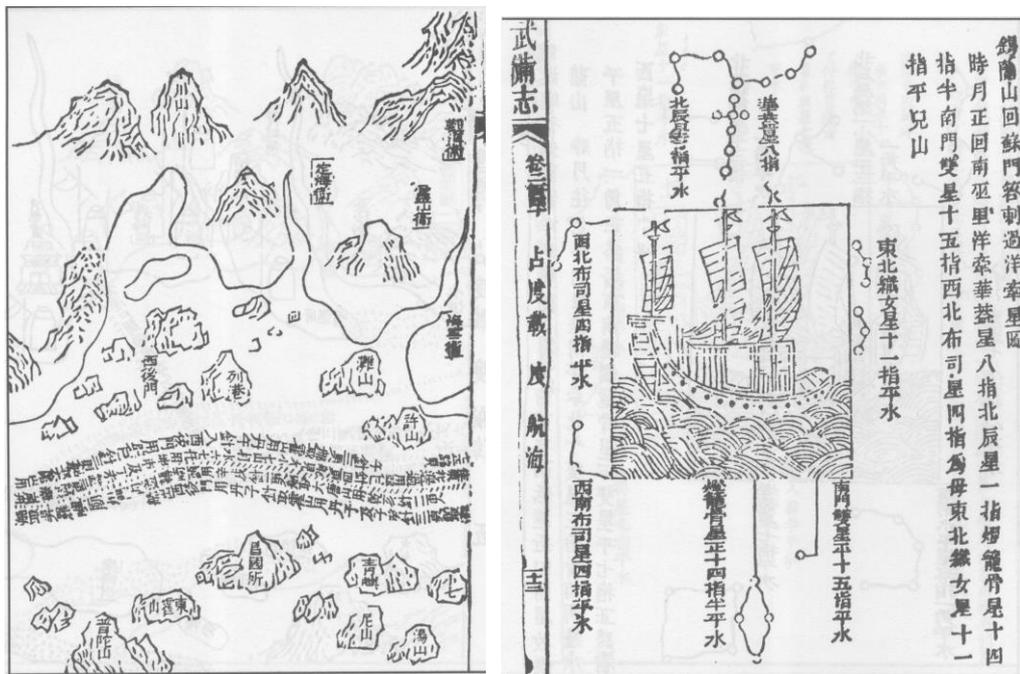
<sup>3</sup>海军海洋测绘研究所等，新编郑和航海图集，北京：人民交通出版社，1988。朱鉴秋，「郑和航海图」，台北大学网页，网址：<http://db2.library.ntpu.edu.tw/cpedia/Content.asp?ID=32177&Query=>4全上注。

<sup>5</sup>钮仲勋，「《郑和航海图》的初步研究」，载《郑和下西洋论文集》第一集，北京：人民交通出版社，1985年。

证明这些地图是能够达到它们的功能。

美国国会图书馆的潘铭燊教授对于〈郑和航海图〉比例的不够周密，认为应该从实用性去考虑。因为如果严格按照比例去描绘，那么郑和航海图的内容大半都会是空白的，因为茫茫大海，没有甚么可画。台湾研究郑和的权威学者徐玉虎，在其《明郑和之研究》一书中也解释这个比例问题，「尤其重要者，于接近航路处，描绘特详，一若今航行术使用各重要地区之放大海图，其不重要或不常见者，多加以收缩或简略之，一若今航行术使用之总图」<sup>6</sup>。所以，郑和航海图缩小大海汪洋，放大山陆岛屿，其收或放，应该并非熟不熟悉的问题，而是基于实用性的理由，把总图和放大图绘在一起。潘铭燊甚至认为郑和航海图的精髓，正在于它的「不成比例」，因为收放得宜，这样才能在尺幅之中，蕴藏数十万里之航程<sup>7</sup>。

类似〈郑和航海图〉这种中国古代航海实用「指南」，宋、元及其以前的资料多已不存。例如宋朝徐兢的《宣和奉信高丽图经》，「经」存「图」佚，唯一图文并存的仅宋末《海道经》（1268年）。明代《针经》虽有多种手抄本传世，而配合的「图」却不见了。但〈郑和航海图〉因已在图上记注「针路」（方位及里程），所以不需依附于「针经」，而能独立用来导航，这也是郑和航海图的一大特点<sup>8</sup>。不过，也不能排除郑和航海图外，另有一册参考用的海道针经（如已佚《针位编》）。传世现存英国牛津大学的《顺风相送》海道针经，学者研究与郑和航海图密切相关，虽时代距郑和已远（完成于16世纪末），或许反应了这种可能。



郑和航海图中的「针路」

过洋牵星图，用「指」占星

其实，以郑和航海图的高明与先进，绝非突然成就，应是长久以来，中国古

<sup>6</sup>徐玉虎，明郑和之研究，高雄：德馨室，1980年。页68。

<sup>7</sup>潘铭燊，「国会图书馆所藏《武备志》在郑和研究上的价值」，美国国会图书馆研究报告，2004年11月19日。参考自网址：<http://www.chinesedc.com/chinesedc/Zhenghe/research/wubeizhi.htm>

<sup>8</sup>龙村倪，「耀眼的六百年——郑和与〈郑和航海图〉」，《科学发展》杂志第379期，台北：2004年7月。页45。

代航海技术经验累积的成果。这些成果，造就了著名的海上丝绸之路，才能在郑和航海图上具体而完整的呈现。

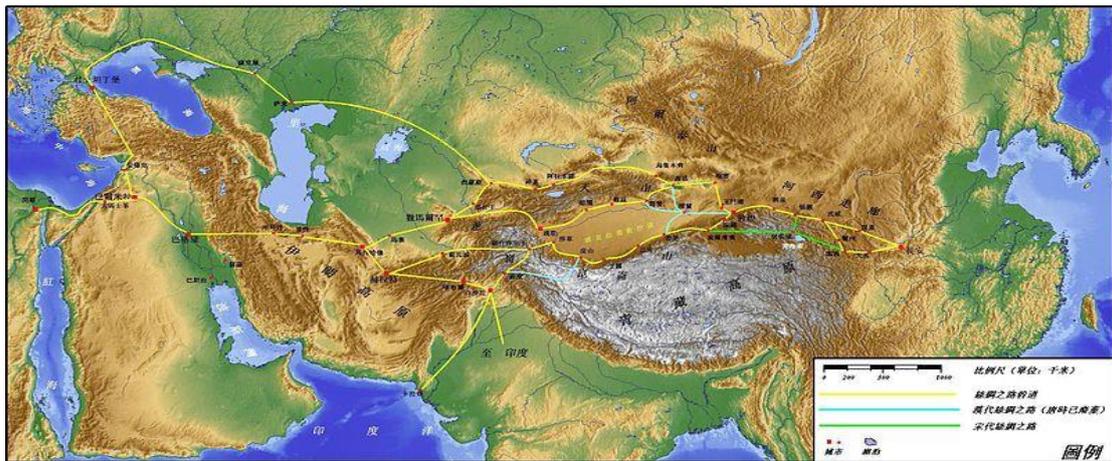
此外，郑和航海图中所蕴藏的科学与技术，恐怕也不单是中国本身的能力而能成就，海上丝绸之路是中国文明与阿拉伯文明共同成就，靠天文协助航海，阿拉伯人是佼佼者。上海复旦大学葛剑雄教授就认为郑和航海的伟大成就得益于阿拉伯人长期积累的航海经验，郑和航海图中的「过洋牵星图」上，用「指」来表示纬度值，可能就是受伊斯兰制图技术的影响。因此，郑和航海图也就有了中华文明与伊斯兰文明具体交流的意义<sup>9</sup>。

中国科学史研究学者龙村倪教授盛誉郑和航海图是中国航海历史成就的最高峰，航程最远、航线最多，由太平洋到印度洋，穿越赤道由北半球到南半球，在古代航海图上，都是独一无二、首屈一指的，全世界无一古海图可以挑战郑和航海图在人类航海发展历史上的领先地位<sup>10</sup>。

总而言之，〈郑和航海图〉不仅在地理学、航海史、地图制图史上及研究古代中西方交通史上具有重要地位，它集中国古代航海技术之大成，也是当时世界上最先进的航海经验结晶的呈现，在世界文明史上，应有其较目前更高的历史地位才是。尤其如果〈郑和航海图〉，最后能被公认，乃「海上丝绸之路」(the Silk Road of the Sea) 最具代表性的航海图，中国航海科技，在世界文明史上，就会有更丰富、更有意义、更能彰显中华文化伟大的一页。

## 丝绸之路

中国古代的对外交通源远流长，内涵丰富。对于此一上下数千载、纵横几万里的交通历史，人们常常冠以各种绚丽多彩的形容词。最脍炙人口的自然是中西陆路交通史上被艳称的「丝绸之路」，也有另称「草原之路」、「绿洲之路」、「玉器之路」或「丝瓷之路」等等，大致指的皆同一范围路线。



丝绸之路范围路线，图片取自维基百科 [http://zh.wikipedia.org/wiki/File:Silk-Road\\_course.jpg](http://zh.wikipedia.org/wiki/File:Silk-Road_course.jpg)

<sup>9</sup>葛剑雄，「和平之旅 人类之光——郑和航海的两大重要特点」，文汇报电子版，网址：[http://big5.news365.com.cn:82/gate/big5/wenhui.news365.com.cn/x1/200708/t20070826\\_1550494.htm](http://big5.news365.com.cn:82/gate/big5/wenhui.news365.com.cn/x1/200708/t20070826_1550494.htm)。

<sup>10</sup>龙村倪，「耀眼的六百年——郑和与〈郑和航海图〉」，页 47。

丝绸之路（The Silk Road）原先被认为是由长安出发，西经河西走廊，出西域，至中亚，然后进抵罗马帝国的一条中西交流道路。后来，廿世纪的丝路学术研究，大大扩展了丝绸之路的范围，除了原来长城以北的「草原丝绸之路」（也称北丝路）外，还有一条范围包括粤、桂、云、贵，从四川成都，跨青康藏高原，到达印度的通商孔道，其中部分古称「蜀身毒道」<sup>11</sup>的南方丝绸之路（也称南丝路）。北丝路也由原仅长安西出，向东延伸，跨海至朝鲜、日本，入海后泛称东洋丝路。再由朝鲜、日本，南下东海至南海经印度洋航行至红海的西洋海上丝绸之路。就这样，现在泛称的丝绸之路，共有海、陆两种范围，可能有数十条路线。

无论海上或陆上丝绸之路，虽是中西古代交流通道，其开辟与缘起，却众说纷云，尚未定论。众所周知的西汉张骞通西域虽早载史册，说明至少汉代即已陆通丝路，唯新近的考古发现，则已把丝路之启，往前推向先秦时代。例如四川三星堆遗址发掘后，学者们注意到其中明显的印度地区和西亚文明的文化因素集结，于是提出南丝路早在商代即已初步开通的看法，更有认为南丝路年代可上溯到公元前 14、15 世纪。<sup>12</sup>

但丝路之名，最早则可能是由德国学者在十九世纪末提出。德国地理学家李希霍芬（Ferdinand von Richthofen, 1833-1905），1877 年在柏林出版了《中国》一书的第一卷（China: Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien, Bd.I）。其中有「丝路」一词，德文作「Die Seidenstrasse」，用以指称中国丝绸西运罗马的交通道路，并用以泛称中西交通及其不绝如缕之意。从此，丝路之名便得到中外学界的一直沿用迄今。

## 海上丝绸之路

但陆上丝路有其局限，如僻处西北横亘沙漠或局处西南要翻越世界高原，一遇战乱即遭阻塞，商品即难运传。骆驼漫越崇山广漠，运量少、运费高，不如一条船可能即可载运几十个骆驼商队货物。而西方世界喜爱的丝绸、陶瓷、茶叶等畅销商品，大都产自中国东南，当中国古代造船航海技术逐渐成熟，配合阿拉伯世界逐渐与中国交流天文航海技术，海外航线乃渐次开辟，虽要经历惊涛骇浪，但船舶运量多、运费低，可营销更多地区。

或许比陆上丝路发展得更早的海上航路，起初因技术上与安全上等等的缘故，不如陆上丝路的可靠与重要。唯唐朝后期西北战乱频繁，北丝路屡废，南丝路也难全盘替代。宋元以后中国经济重心南移，以扬州、明州（宁波）、广州、泉州为起点输出丝绸、陶瓷、茶叶，以及输入香料、药材、珠宝等等。于是东南中外海上丝绸之路便逐渐取代陆路丝绸之路，元代泉州甚至发展成世界第一大港，东南沿海城市，陆续先后繁荣兴盛，至郑和下西洋，攀登历史高峰。

这个海上航路又可分为东洋(海)丝路和西洋丝路两种海路，东洋丝路以日本、朝鲜为终点，西洋丝路则包括南海丝路和其以西的印度洋范围。西洋丝路即中国

---

<sup>11</sup>百度百科(Baidu),「南方丝绸之路」,网址:<http://baike.baidu.com/view/900625.htm>。

<sup>12</sup>全上注。

古代从东海或南海出发，以丝绸、陶瓷、珍珠等为贸易特征，由中国东海、南海连接东南亚、南亚、中东地区直至欧洲的中外经济贸易交流海上通道。最近的海上丝绸之路研究，甚至认为海上丝绸之路不是孤立存在于海上的航线，而是与江河、陆路互联互通，形成网络。广西社科院民族研究所所长赵明龙就认为过去研究海上丝绸之路，分为东洋和西洋研究，现在研究发现，南海丝路实际上并不光是海洋，而是海陆联通的立体网络——海路和内河联通，内河和陆路联通。<sup>13</sup>

而中外学者给中国古代海外航路的各种美称各种描写简直琳琅满目，诸如海上丝绸之路、香料之路、陶瓷之路、陶器之路、丝瓷之路、香丝之路、香瓷之路、白银之路及玻璃之路等等，也正好反映这个航路商品内容的丰富与多样性。这些美称中自然以海上丝绸之路最脍炙人口，法国学者沙畹 1903 年在其所著的《西突厥史料》中，即已注意到「丝路有陆、海二道」。1967 年，日本学者三杉隆敏在其所著的《探索海上的丝绸之路》，更径以海上丝绸之路为书名。以海上丝绸之路为名，也符合中外海洋商贸以运销中国丝绸为主的实情，渐为中外海洋交通史界等的广泛采用。1990 年末至 1991 年初，联合国教科文组织正式以「海上丝绸之路」为名，进行首次国际性学术考察活动，至此确立了 this 美丽而富有诗意的美称，并广为世人采用。<sup>14</sup>

### 郑和下西洋与海上丝绸之路关系

中国研究郑和历史的权威学者郑一钧教授认为，郑和下西洋带来了「海上丝绸之路」最为繁荣的历史时期，远航可说与海上丝绸之路关系密切，从〈郑和航海图〉内容来看，甚至有一个海上丝绸之路贸易网。

郑一钧教授说郑和下西洋时期，中国海洋事业的获得是空前的，呈现主要航线达四十二条之多，其航线最西到达过赤道南面，航线西端延伸到比刺(今莫桑比克港)、孙刺(今索法拉港)两个国家，这可能是郑和舰队抵达的最远的非洲国家，最南到达印度尼西亚爪哇，最北到达红海的天方(今沙特阿拉伯的麦加)，总计航程十六万海里，相当于绕地球三周有余。<sup>15</sup>

郑一钧教授所言，显然即根据〈郑和航海图〉上的记载引申。他强调永乐年间，郑和船队一次次连续下西洋，与西太平洋、印度洋沿岸各国广泛交往，与海外诸国开展大规模的贸易与经济活动。除了在各国来中国朝贡时，与之进行有限的「朝贡」贸易以外，主要的还是依靠郑和庞大的船队有分有合组成大小不等的外交贸易使团，往返穿梭于各国之间，与之进行持久的、大规模的国际贸易和民间互市活动。在漫长辽阔的「海上丝绸之路」上，郑和船队建立了四大海洋交通中心站，两大航海贸易基地和两个东西方贸易的大本营，带领船队在海洋交通运

---

<sup>13</sup>见 2014 年 2 月 19 日广西《南国早报》报导，「《南海丝绸之路与中国-东南亚民族经济文化交流》进入评审结题阶段」，网址：<http://www.chaduo.com/article-shch-55339.html>。

<sup>14</sup>廖渊泉，「中外海交航路美称」，《泉州晚报》，1992 年 12 月 19 日。陈佳荣，「海上丝绸之路，陶瓷之路或丝瓷之路？」，载新加坡《源》杂志，第 20 期，1992 年 10 月。

<sup>15</sup>见 2005 年 05 月 07 日《中国新闻网》记者韩胜宝访问郑一钧报导「探寻郑和之路：郑和揭开了历史性大航海序幕」，引自网址 <http://tech.sina.com.cn/d/2005-05-07/1513600321.shtml>。

输事业不断获得发展，不但为发展中国与亚非国家间的经济交流作出重大的贡献，而且也大大推动了明初海洋经济的发展，使中国成为当时世界上最强大的海洋大国。所以，郑和下西洋在海洋上所作的巨大贡献，无疑是十五至十六世纪世界大航海时代中人类文明的巨大成果。<sup>16</sup>

盛誉郑和七下西洋在探索海洋上取得了巨大成就时，郑一钧总结出下西洋的贡献，在政治上建立了亚非国家间的和平友好局势，在经济上带来了「海上丝绸之路」最为繁荣的历史时期，在外交上使中国与海外各国的关系得到空前的发展，在军事上使海路畅通确保海外各族人民得以安居乐业，在文化方面向亚非各国传播了中国先进的文化和生产技术、医疗技术。郑和七下西洋在发展海洋事业上所取得的一系列成就，不仅在中国历史上，在世界历史上也是前所未有的。<sup>17</sup>而这一切都是建立在，源远流长、绵密发展的海上丝绸之路基础上。

### 用〈郑和航海图〉作「海上丝绸之路图」的代表

不过，海上丝绸之路因路线不只一条而且范围广阔，从未有或至少至今尚未有公认的一张「海上丝绸之路图」。既然研究郑和下西洋的学者，认同郑和远航，大致即循海上丝绸之路而行，并未有太多超越或创新航线。郑和的任务，应该不包括寻找新航路；用两、三万人及 2、300 条船去涉险寻航路，既不符逻辑也非传统中华帝国作风；循古航路，好风相送，安全来回，郑和才能一而再，再而三，最后七下西洋，全套执行。

我们前面提到，〈郑和航海图〉的高明与先进，是长久以来，中国古代航海技术经验累积的成果，并有中华文明与伊斯兰文明具体交流的意义。这些传承与交流，造就了著名的海上丝绸之路，并在〈郑和航海图〉上具体而完整的呈现。所以如果用〈郑和航海图〉作为「海上丝绸之路图」的代表，应不为过。

自从去年底，中国国家领导人在访问中亚及东南亚时，一再提及陆上与海上丝绸之路，今年初更发展出「一带一路」政策，广受世界瞩目。中国外交部长在说明这个政策时指出，「“丝绸之路经济带”、“21 世纪海上丝绸之路”这“一陆一海”两大倡议是要以中国进一步对外开放为契机，为自古以来的丝绸之路精神注入新的时代内涵，与各国一道，为亚洲的整体振兴插上两支强劲的翅膀。“一带一路”的主线是经济合作和人文交流，优先是互联互通和贸易投资便利化，方式是平等协商、循序渐进。」<sup>18</sup>。

公元 2005 年，以中国为主，世界各地热烈纪念郑和下西洋 600 周年后，郑和研究热潮，近年来似有日渐沉寂之势。以〈郑和航海图〉和海上丝绸之路的密切关系而言，现在，配合中国最新「一带一路」政策，其人文交流的主线，用〈郑和航海图〉代表「海上丝绸之路图」，再振郑和研究热潮，提升中华民族海洋意

---

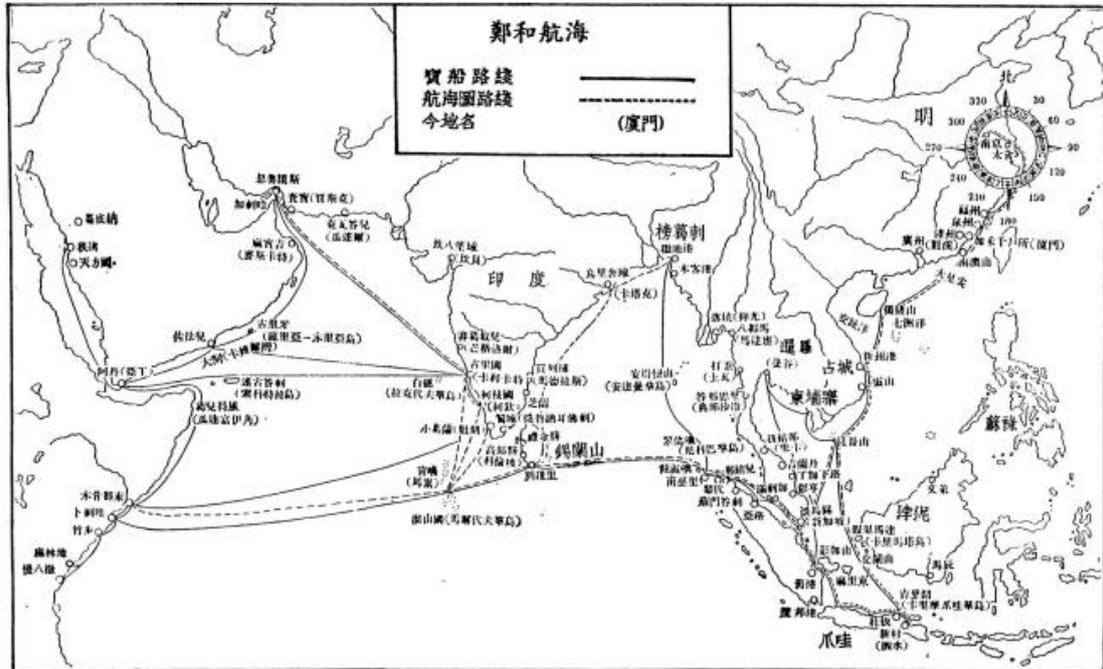
<sup>16</sup>全上注。

<sup>17</sup>郑一钧，「郑和下西洋与海上丝绸之路的发展」，在泉州港务局等编，《泉州港与海上丝绸之路〈三〉》，北京：中国社会科学出版，2005 年 5 月。页 23~32。

<sup>18</sup>见《北京新浪网》2014 年 3 月 8 日报导「王毅：两条“丝绸之路”为亚洲整体振兴插上翅膀」，网址：<http://news.sina.com.tw/article/20140308/11933041.html>。

识，以迎接明年郑和第三次远航完成 600 周年纪念时刻的到来。

郑和航海图范围大致包含海上丝绸之路



图片取自龙村倪，「耀眼的六百年——郑和与〈郑和航海图〉」，页 46。

本文主要参考资料：

- 1.李新峰主编，郑和与非洲，北京：中国社会科学出版社，2012年。
- 2.周运中，郑和下西洋新考，北京：中国社会科学出版社，2013年。
- 3.徐玉虎，明郑和之研究，高雄：德馨室，1980年。
- 4.泉州港务局等编，泉州港与海上丝绸之路〈三〉，北京：中国社会科学出版社，2005年。
- 5.海军海洋测绘研究所等，新编郑和航海图集，北京：人民交通出版社，1988年。
- 6.陈炎，海上丝绸之路与中外文化交流，北京：北京大学出版社，2002年10月。
- 7.陈佳荣、朱鉴秋编着，渡海方程辑注，上海：中西书局，2013年6月。
- 8.钮仲勋，「《郑和航海图》的初步研究」，载《郑和下西洋论文集》第一集，北京：人民交通出版社，1985年。
- 9.谢方，谢方文存，北京：中华书局，2012年11月。
- 10.葛剑雄，「和平之旅 人类之光——郑和航海的两大重要特点」，文汇报电子版 [http://big5.news365.com.cn:82/gate/big5/wenhui.news365.com.cn/xl/200708/t20070826\\_1550494.htm](http://big5.news365.com.cn:82/gate/big5/wenhui.news365.com.cn/xl/200708/t20070826_1550494.htm)
- 11.潘铭燊，「国会图书馆所藏《武备志》在郑和研究上的价值」，美国国会图书馆研究报告，2004年11月19日。
- 12.龙村倪，「耀眼的六百年——郑和与〈郑和航海图〉」，《科学发展》杂志第379期，台北：2004年7月。