

新海絲 新夢想

綜述

翻閱古代「海上絲綢之路」這段厚重的歷史，福建是一個不容忽略的省份。遠至唐朝中葉，當戰爭失利與叛亂導致陸上絲綢之路無以為繼，中國的經濟、文化重心開始向東南沿海轉移。與此同時，波斯人主導的中古全球化把航線推到中國東南沿海。風雲際會，「福建」由此登上世界海洋文明的舞台。在這條興起於唐、興盛於宋元、衰落於明清的海上絲綢之路上，居於東南一隅、毗鄰太平洋的福建一直承擔著開路先鋒的角色。今天我們回顧波瀾壯闊的古代海上絲綢之路，對於共建 21 世紀海上絲綢之路有著極大的啟發和現實意義。

古代「海絲」重要起點

據學者考察，海上絲綢之路是古代中國與外國交通貿易和文化交往的海上通道，它主要有東海起航線和南海起航線，形成於秦漢時期，發展於三國隋朝時期，繁榮於唐宋時期，轉變於明清時期，是已知最為古老的海上航線。

福建省地處中國大陸東南沿海、台灣海峽西岸，是「海上絲綢之路」的主要發祥地。福建的泉州港、福州港和漳州港在不同時期對「海絲」發揮了重要作用。

據福州師範大學歷史系教授徐心希介紹，海上絲綢之路的主港歷代有所變遷，福建泉州是被聯合國教科文組織公認的海上絲綢之路的起點。漢代「海上絲綢之路」始發港為徐聞古港，從公元 3 世紀 30 年代起，廣州取代徐聞、合浦成為「海絲」主港，宋末至元代時，泉州超越廣州，與埃及亞歷山大港並稱為「世界第一大港」。明初海禁，加之戰亂影響，泉州港逐漸衰落，漳州月港興起。

海上絲綢之路起點位於福建省泉州市，顯示出福建在海上絲綢之路中的重要地位。而在 2012 年，中國國家文物局遴選了 9 個較有影響力的城市組團「申遺」，在組團的（廣州、泉州、寧波、揚州、蓬萊、北海、漳州、福州、南京）9 個城市中，福建省更是獨佔三席：福州、泉州與漳州。正如福建省海洋文化中心主任、全國海洋意識教育基地主任蘇文菁教授所言，這意味著：福建省在海洋文化遺產方面、在新世紀「重走海上絲綢之路」方面具有獨到的歷史資源與現實意義。

蘇文菁指出，福建有幾千年海洋文化發展歷程，且在發展中海洋文化一直經久不息，沒有間斷。從疊石山時期海洋文化的起源，到宋元時期泉州港成為國內最大的對外貿易港口之一，海上絲綢之路幾千年來一直和福建的發展緊密相連。海外貿易的發展推動了福建經濟文化各方面的進步，福建也對海上絲綢之路綿延起了重要的作用。比如，福建盛產的陶瓷、漆器等產品在海外眾多國家、地區，包括東南亞、日本，甚至非洲都有發現；在航海方面，福船是航海最重要的一種交通工具。可以說，福建對海上絲綢之路的發展作出了巨大的貢獻。

閩省「海絲」歷史豐厚

「海上絲綢之路」的興起緣於唐中葉，由於怛羅斯戰役的失利（751）與安史之亂（755）使得陸上絲綢之路無以為繼，中國的經濟、文化重心開始向東南沿海轉移。與此同時，大食（波斯）人主導的中古全球化把航線推到中國東南沿海。「福建」開始進入國際文化視野。

由唐代，福建逐漸形成了沿海經濟文化帶，並初步出現了三個主要河流入海口為中心的繁榮區：閩江入海口區域、木蘭溪入海口區域和晉江入海口區域。這對於強化自古以來的閩地經濟文化區域性特色有十分重要的意義——以福建為中心的中國東南沿海成為構建中古世界海洋經貿交通與文化交往的重要樞紐。

宋代提倡「開洋裕國」。這是價值觀構建、經濟重心轉移的過程，更是培育新社會階層——海商群體的過程。「閩商」就是在這樣的時代走向歷史的前台。

北宋元祐二年（1087 年）在泉州設置福建市舶司。市舶司的主要職責是吸引海外商人前來貿易。其中，阿拉伯的蒲壽庚是典型例子。《宋史》記載，福建本土商人不僅在東亞海域上與阿拉伯等地的商人共同編織亞洲通過海洋形成貿易網絡，同時還承擔著宋朝中央政府與周邊朝貢國家的使者工作。

閩北的建陽麻紗刻書通過沿海口岸成為海外貿易商品；指南針是在這個時期通過阿拉伯人傳到歐洲。在全國的經濟格局裏，福建的經濟模式已經凸顯。蘇軾在《論高麗進奉狀》總結說「唯福建一路多以海商為業」。

到了元代，蒙古人的國家政策在兩個方面強化了閩商作為海商族群的特色：大量外籍商人本土化與對國內北方市場的開闢。外籍商人的本土化，首先是將宋代以來閩商國際貿易網絡進一步擴展與強化；其次，他們的多元化背景加強了閩商的開放性，為閩商在此後的國際化貿易中的作為打下了良好的基礎。

元代泉州升為世界第一大港。在國際上打破了阿拉伯人作為中國與歐洲貿易的中介。《馬可波羅遊記》等勾引起歐洲人對富裕東方的無限遐想。福建德化的精美白瓷，成為歐洲宮廷貴族享用的奢侈品。

閩商的文化、造船技術、海外商業網絡早就為鄭和下西洋準備了包括海外的路線與人脈在內的文化、物質支持。因緣際會，促成了鄭和七下西洋之偉業。明朝的海禁，卻從側面上促成了漳州月港的異軍突起。漳州克拉克陶瓷大量運送到海外，成為王宮貴族專享的貢品。

福船開啓大航海時代

很早以前，《山海經》裏就曾這樣描述福建，「閩在海中」。臨海而生的閩人有數千年悠久的航海傳統。福建擁有全國最曲折的海岸線，以及由此出現的眾多的天然海灣。尤其是福、泉、漳、廈四大港口，接力寶般地成為中國的海上門戶，與其他區域不同的是：福建的港口都以港口群的方式存在。以福州為例，福州港周邊的有：甘棠、馬尾、吳航、江陰、三都澳等；泉州港周邊有：後渚、安平、蚶江等 3 灣 12 港；漳州月港則有雙嶼、浯嶼、梅嶼，這些都是歷史上赫赫有名的商業集散地。

由於台灣海峽的獨特地理優勢，福建各港口出發的船隻可以上北洋（朝鮮半島、日本群島）、下西洋（中南半島、過馬六甲海峽進入印度洋）、走南洋（菲律賓群島、部分印尼群島）、過台灣；這是廣東、浙江的地理位置所沒有的。福建各港口成為福建以北下西洋、走南洋與南邊人民上北洋的重要樞紐。藉助季風、洋流的作用，由福建各港口出發的商船持久地、大規模地進入東盟地區；因而使得該區域的文化深深打上了帶著福建口音的中華文明的烙印。

歷史上，一艘艘福建製造的「福船」滿載絲綢、茶葉、瓷器，沿著「海上絲綢之路」駛向遙遠的國度，拓展對外貿易往來；閩人亦搭上商船，順著「海上絲綢之路」漂洋過海，創造了「下南洋」的輝煌歷史。

宋朝官員呂頤浩認為：「南方木性與水相宜，故海舟以福建為上，廣東、西貳次之，溫、明州船又次之」。從此，以「福建」命名的「福船」就成了木質帆船時代的世界典範。正如英國科學家李約瑟所說：沒有中國在航海技術上的指南針、水密艙等的影響，就沒有歐洲人的世界大航海。

鄭和下西洋創文明範式

福建人以航海聞名於世，西洋對閩人來說並非神秘的海域，明初的福建在宋元的基礎上已經形成了相當廣闊的海上交通網。當時由泉州和福州出發的海船，北抵日本、朝鮮、南通東南亞各國，西達印度洋、波斯灣的阿拉伯世界。最遠處到了非洲東岸。

唐宋元以來，閩人的海洋文化、造船技術、海外商業網絡早就為鄭和下西洋準備了包括海外的路線與人脈在內的文化、物質支持。

宣德懷柔 經濟大海

明永樂至宣德間，憑藉著閩人世代用生命、白骨開闢出來的航線，三寶太監鄭和舟師累駐福建長樂太平港，七次下西洋。歷史上，鄭和下西洋是中國明代對外關係和中外交通史上的一件大事，也是世界航海史上的空前壯舉。從永樂三年至宣德八年（1405—1433 年），他率領巨舶百餘艘，七次下西洋，歷時 29 年，航程十萬餘里，到達西南

福建長樂市鄭和研究所秘書長曾國新分析稱，鄭和下西洋，沒有像歐洲殖民者那樣掠奪財富，屠殺無辜的人民，送去的是禮物，維護的是和平和尊嚴，帶回的是尊重 and 貿易。

有的。福建各港口成為福建以北下西洋、走南洋與南邊人民上北洋的重要樞紐。藉助季風、洋流的作用，由福建各港口出發的商船持久地、大規模地進入東盟地區；因而使得該區域的文化深深打上了帶著福建口音的中華文明的烙印。

歷史上，一艘艘福建製造的「福船」滿載絲綢、茶葉、瓷器，沿著「海上絲綢之路」駛向遙遠的國度，拓展對外貿易往來；閩人亦搭上商船，順著「海上絲綢之路」漂洋過海，創造了「下南洋」的輝煌歷史。

宋朝官員呂頤浩認為：「南方木性與水相宜，故海舟以福建為上，廣東、西貳次之，溫、明州船又次之」。從此，以「福建」命名的「福船」就成了木質帆船時代的世界典範。正如英國科學家李約瑟所說：沒有中國在航海技術上的指南針、水密艙等的影響，就沒有歐洲人的世界大航海。

太平洋、南亞印度洋、東非等地區的大小 30 多個國家，以其規模之龐大、航跡之廣遠而稱雄於古，蜚聲於今。

對於鄭和下西洋的目的，從古到今一直是個備受爭議的問題。有人稱是為了「蹤跡建文」和「耀兵異域」。但福建省長樂市鄭和研究會秘書長曾國新卻稱此論為沒有根據的臆測。據他多年研究與通過分析鄭和下西洋的決策者明成祖朱棣的碑文、敕書，執行者鄭和刊立的長樂天妃碑碑文，隨行者馬歡、費信、鞏珍等人的航海筆記，可以證實鄭和下西洋的真正目的是「宣德化柔遠人」和「經濟大海」。

他認為，鄭和下西洋，面對的是有著豐富資源然而絕非中國對手的東南亞、西亞和非洲各國，卻沒有像歐洲殖民者那樣掠奪財富，屠殺無辜的人民。鄭和送去的是禮物，維護的是和平和尊嚴，帶回的是尊重 and 貿易。比起歐洲殖民者的暴力掠奪，鄭和時代東方海洋秩序的建立，為人類多遠文化的和平共存，也為人類合理利用海洋和開發海洋提供了一種文明範式。像「鄭和下西洋」這樣的壯舉沒有去破壞世界的自然秩序才是人類文明的更好選擇。

福建海絲大主場

重提「海絲」意在復興

福建位於中國東南沿海，歷來是海外了解中國的窗口和中外交流的橋樑。在中原文明的框架內，福建只是東南海域的一隅；但對西方人而言，福建可是這個東方大國的一個奇特現象：在老歐洲人中國從海路實現與國外交往的主要區域，也是國外認識中國的窗口，許多外國人尤其是歐洲人通過了解福建進而了解中國。

閩人自唐、宋、元不斷開闢的新航線，以及其所積累的航海技術成就了鄭和下西洋，當歐洲人開始突破陸地的局限駛向大海，明朝卻從海上退縮了。東南沿海的閩商開始以各種方式撕開明朝的海禁，延續「海上陶瓷之路」，開啓中國的白銀時代。在明清兩朝嚴厲的「海禁」政策下，我們看到了中西文明交流史上的一個奇特現象：在老歐洲人的眼裏，中國民間的海外貿易商代表的就是中國；而在明清統治者的眼裏，這些違例下海的閩人卻是一些不安分的王朝棄民。

可以看到的是，正當明清實施閉關鎖國時，歐洲列國開始了以海上開拓、殖民為特徵的資本主義發展。歐洲的海商是政府特許、皇家支持，他們是資本主義發展的急先鋒，他們不僅在當時為自己的政府、文化所褒獎，而且名垂青史，是民族英雄。而被視為棄民的閩人，卻是在自己生存文化的推動下，世世代代、前赴後繼，以累累白骨砌成了一條海洋之路。他們以民間微薄之力，搏得西葡法英五國政府殖民之強，居然在東南亞也開發出那萬里叢地，季風穿行，椰林搖曳。

正因明清政府的海禁，福建海洋文明在世界工業化浪潮中的夾縫生存，舉步維艱慢慢走向萎縮，直接造成了古中國被迫參與到近代三千年未有之大變革。近代百年以來的屈辱不容淡忘。在這個背景下，回顧中國古代海上絲綢之路，打造 21 世紀新海上絲綢之路的現實意義便逐漸明晰。

蔡易成

平潭九梁沉船遺址採集。