

## 七 古代的海运大国

我国不但有着源远流长的内河航运史，而且有着悠久的海洋航运史。海运史包括近海航运史和远洋航运史两个部分。一般说来，先有近海航运，以后才逐步发展到远洋航运。而内河航运和近海航运，却不是航运发展的两个阶段，它们是同时向前发展的。下面我们介绍包含近海航运和远洋航运两个部分的海运史的简况。

### 1 近海航运的进步

在很早的时候，我们的祖先就已经同海发生了关系。近年来，我国大陆在原始社会新石器时代创造的彩陶文化和黑陶文化的器物，纷纷在台湾岛等地发现。这说明至迟在新石器时代晚期我国已经有了航海活动。周朝成王时，“越裳献雉，倭人贡畅”（王充：《论衡》）。越裳是古南海国名，倭人是指古代的日本人。这也反映了西周时海上航行已是经常事了。从我国最早的古籍《诗经》、《书经》、《左传》、《山海经》和《论语》中，已显现出我国先秦时期劳动人民与海的接触相当频繁。春秋战国正是我国社会大动荡时期，激烈的战争对航海事业提出了更高的要求。这一时期，我国航海活动最发达的主要是从山东到江浙一带沿海地区，一些沿海地方发展成了优良的海港。其中，吴国、越国和齐国是主要的航海诸侯国。公元前7世纪中期，齐桓公任用管仲为相，改革内政。齐国以靠近大海的地理之便，大兴渔盐之利，进行海洋资源开发，使它有了很大的经济优势，终于先后灭掉了30多个诸侯国。公元前651年，齐桓公召集众多诸侯在蔡丘（河南兰考县境内）会盟，周王也派代表参加，齐国的霸主地位得到承认。齐国成为能直接控制环绕山东半岛及渤海航行的海上强国，甚至还能控制远达东海和钱塘江口的航线。吴国的地理环境也非常优越，海上运输有悠久历史，被人们称为“不能一日而废舟楫之用”的国家。公元前496年，越王允常去世，其子勾践继位。吴王阖闾乘机攻越，吴军败，阖闾受伤，回师途中身亡。其子夫差继位后，不忘前耻，公元前494年拜伍子胥等为将，亲率水师从太湖出发攻打越国。勾践未采纳大夫范蠡、文种劝告，在实力远逊于吴国的情况下，与吴交战大败于夫椒（今太湖中的西洞庭山），越都失陷，勾践不得不向吴国臣服。此后，吴王夫差积极北进，力争霸主地位。越国人自古擅长航海，对造船航海技术较为娴熟。他们造的船有适于海战的戈船，也有民用的扁舟、轻舟、舫[líng 灵]等。勾践被吴国战败后卧薪尝胆，在他的率领下艰苦奋斗十几年，越国终于强盛起来。公元前482年，勾践乘吴王夫差率精兵北上到黄池（今河南封丘附近）会盟之机，一举

攻下了空虚的吴都姑苏（今江苏省苏州），杀死太子友，并派一支军队泛海北上进入淮河，切断了吴王夫差的退路。可见这时的航海活动已具有相当的规模。

春秋战国时期，航海事业的发展，也加强了我国与朝鲜、日本等近邻国家的来往。西周时，曾封商代的贵族箕子于朝鲜，战国时，燕、齐两地人民为了反抗封建统治，成批地从陆地或海上迁徙到朝鲜去。朝鲜半岛曾出土铜铎、铜剑等物，据考证有一些是战国时代中国的文物。这些说明春秋战国时代我国劳动人民已能在黄海进行远航。此外还有不少中国人为躲避战祸渡海到了日本。他们带去青铜器和铁器等生产工具和水稻种植技术。在日本发现过战国时期的中国铜剑和货币刀钱等文物。我国东南沿海的越人也经常在南海进行航海活动，并通过番禺港（今广州市）开展海上贸易。航海实践使人们的地理、天文知识扩展了。沿海居民把大海分为东海、北海等几个海域，他们已深知海洋气象特别是风向对航海安全的重要性。天文学的发展为航海的定向定位提供了条件。

秦朝结束了战国时期分裂的局面，使航海事业得以进一步的发展。秦始皇非常重视航海。统一全国后曾五次巡视各地，其中有四次巡游海上。如第一次巡游海上，是在秦始皇二十八年（公元前219年）。这是我国古代史上第一次有计划有组织的大规模航海。他先上邹峰山（今山东邹县境内），立石颂功德，然后封（筑坛祭天叫封）泰山，禅（辟基祭地叫禅）梁父（泰山下的小山），再东游海上，到渤海湾的黄（今山东黄县）、腓[yóu 邮]（今山东福山县）两港，又东到成山、（今山东半岛成山头）、芝罘（今属山东烟台市）。由此南行到琅邪港（今山东胶南县境内）留住三月，建琅邪台，下令自内地迁徙百姓三万户于琅邪台下，免征12年赋税。后又渡淮河、浮长江，至洞庭湖，返回咸阳。秦始皇以后又三次巡游海上，最后一次病死在途中。他的巡游海上，有其政治、军事和经济的目的，也加快了我国航海事业的发展。秦朝除了秦始皇巡游海上外，还曾有过几次较大规模的航海活动。徐福东渡日本就是其中的一个重要事件。徐福是战国末年齐国的一个方士，为求得资助，对秦始皇谎称自己到蓬莱找长生不老药，可是仙人嫌礼品太薄，自己已见到仙药，但不能取到。还说他曾向神仙探问求药需要多少代价？神仙说：必须带大量五谷及百工男女数千人才行。“秦始皇大悦，遣振（儿童）男女三千人，资之五谷种种百工而行。”（《史记·淮南衡山列传》）结果徐福第二次出海后就再也没有回来。据考证，徐福可能是从琅邪港出发北上，经成山角向西至芝罘港和蓬莱头，沿庙岛群岛继续北上，经辽东半岛南端的老铁山，向东南至朝鲜半岛西南海岸，再向东至朝鲜半岛东南角釜山，往东南经对马岛，过对马海峡，到日本北九州海岸，向东进入濑户内海，东至大阪湾，最后到达和山歌新宫町熊野津。据日本《和山歌县史迹名所志》中记载：徐福之墓在新宫町，墓前有石碑，上面刻着“秦徐福之墓”。还记着：“相传往昔秦始皇时，徐福率童男女五百人，携五谷种籽及耕作农具渡至日本，在熊野津登岸，从事耕作，养育男女，子孙遂为熊野之长，安稳渡日。”徐福率童男女东渡日本，表明我国在秦代时的航海能力居于世界领先地位。他们的海外开拓精神对后人极大的激励。他们把中国先进的文化和生产技术带到日本，使日本迅速地进入了文明社会阶段，并且加强了中日两国人民海上的友好往来。总之，秦朝开创了我国航海业的新时代。如果说，夏、商、周是我国航海事业的初创时期，那么，到了秦统一中国后，我国航海事业就步入了它的新的时期。

汉朝和唐朝是我国历史上两个繁荣强盛的时代，在此期间，造船和航海技术都有了很大的进步。汉武帝时期，汉朝出动强大的水师征服了东瓯（今浙江东南部）、闽越（今福建部分地区）、南越（两广部分地区）等地方割据势力，巩固了海疆，为沿海航路的畅通创造了条件，并开辟了北起辽宁丹东南至广西白仑河口的南北沿海航线、从山东沿岸经黄海通向朝鲜和日本的航线，以及著名的海上丝绸之路。汉武帝极力开辟海上交通，他自己就亲自巡海七次，有时一年一次，甚至直到他临死前两年，已达 68 岁高龄时，他还在巡海。三国时期，东吴地处我国历史上航海最发达的地区。东吴组织的几次大规模航海，人数都在一万人以上，最长达三万多人。船队先后到达了辽东、海南、台湾以及朝鲜和东南亚诸国。最值得一提的是东抵夷州的航海活动。夷州就是我国神圣领土台湾岛。东吴还三次大规模出动船队开辟了自长江口直达朝鲜的航线。虽未到日本，却为南朝时开辟中日南道航线打下了基础。中日南道航线是从建康出发，过长江口和山东成山，然后横渡黄海，经朝鲜南部和对马岛，到日本福冈，过关门海峡和濑户内海，最后到大阪。这条航线要比中日北道航线近得多，当然航海技术也要求更高。南朝刘宋时期，日本曾先后八次遣使者经南道航线来中国，“献方物”，求诏封。来往中除了中国的文化和生产技术大量传入日本外，梁武帝时汉人司马达还把印度的佛教带到日本，从此日本文化又受到佛教的影响。

汉唐时期的沿海航行，已经比较安全可靠了。船工们积累了丰富的经验，能够根据山形水势来进行正确的引航。特别是到唐朝，航海技术达到了相当高的水平。中国的水手以航海技术高超而闻名于世。他们不仅掌握了亚洲东南信风和季风的规律，而且也有一定的航海天文知识了。唐代宗大历五年（公元 770 年）前后，浙江人窦叔蒙还写出了我国最早的一部潮汐专著《海涛志》。潮汐理论的研究也反映了唐代航海业的繁荣。唐人除利用秦汉开辟的我国沿海航线外，还历经艰辛，打通了去堪察加半岛的航线，并使往来于日本与我国的海上航线增加到八九条之多。

宋元是我国历史上海上交通最繁盛的时期之一，造船和航海业非常发达，造船技术和航海技术也都有重大的突破。但是在沿海航运上，宋朝主要是使用了汉唐两代所开辟的航道，在沿海航线方面没有什么扩展。这里需要强调的是元朝的沿海航运事业。元朝以前虽有海运漕粮，但次数较少。大规模海运漕粮，则开始于元朝。为了克服河运的困难和补充河运的不足，元朝统治者对另一条漕运干线——海运，给予了更大的重视。他们派朱清和张瑄等人监造海船 60 艘，招募漕丁漕夫，开辟海道运输。最盛时年运量达 360 万石。当时海运漕粮由南向北沿海岸航行，航道上有许多浅滩、暗礁，往往发生船沉人亡的惨剧。海道府根据船户的建议，在长江口设置了航标船，船上树立标旗，指引粮船进出。后来又在一些港口设置标旗，并高筑土堆，在土堆上白天高悬布幡，夜间悬灯点火，以指挥粮船行驶。这些航标的设置，是我国航运史上的又一个创造。它对保障航行安全，起了很大的作用。

明朝前期，我国国势富强，造船业与航海业都达到中国古代航运史的顶峰。坚固耐用、性能优良的大型战船在戚继光抗倭和以后郑成功收复台湾的战斗中，都大显了神威。元末明初，日本九州一带的诸侯纠集失意的武士及商人、海盗等，骚扰我东南沿海，杀人抢劫，无恶不作，成为大患。人们称他们为“倭寇”。民族英雄戚继光率领戚家军，让福船、广船和沙船在抗倭斗争中大立奇功，终于在

公元 1565 年，彻底肃清了东南沿海一带的倭寇，胜利保卫了海疆。另一位民族英雄郑成功，则以金门、厦门为根据地大练水师，于公元 1661 年亲率战船 350 艘，将士 25000 人，横渡海峡，与侵占台湾的荷兰殖民主义者展开激战，终于到 1662 年把荷兰总督揆一及其残兵败将逐出台湾，被侵占了 38 年之久的宝岛回到了祖国怀抱。但是，清政府为阻挠郑成功的抗清斗争，切断大陆人民与郑成功的接触，于顺治十二年（公元 1655 年）颁布了海禁令，禁止民间的海外通商活动。从此，我国沿海的航运事业就一蹶不振了。

## 2 远洋航运的兴盛

我国的远洋航运事业的出现，可以追溯到遥远的先秦时期。到了汉朝和唐朝，由于航海技术的进步，远洋航运有了较大的发展。

据《汉书·地理志》记载，汉武帝时曾派使臣、贸易官员和应募商民，从广东出发行船约五个月到都元国（苏门答腊），再行船四个月到邑卢没国（缅甸太公附近），又经二个多月到黄支国（印度马德拉斯附近），自此往南到已程不国（斯里兰卡）。最后由黄支国返航，约八个月到皮宗（马来半岛），又行八个月返回中国。这是我国航海船舶经南海，穿越马六甲海峡，在印度洋上航行的真实记录。当时，已不程国是交通中转站，中国从此处可购得珍珠、璧琉璃、奇石异物等，中国的丝绸等则由这里转运到罗马等地。东汉桓帝在位时，大秦（罗马帝国）派遣使者航海来到中国，从而开辟了中国和大秦之间的海上通路。这是中国同欧洲国家直接友好往来的最早记录。这种友好往来，把当时世界上两大帝国——东方的汉帝国和西方的罗马帝国连结起来，构成了一条贯通欧、非、亚洲的海上航线。这是继陆上著名的丝绸之路之后，又开辟的一条海上丝绸之路。

到了晋朝，有一个重要事件在我国远洋航运史上有特殊意义，这就是公元 409 年至 412 年东晋的著名僧人法显从印度洋远航归来。西汉末年，佛教自印度传入我国，佛教的经典也开始翻译过来。一些外国僧人来到中国，如西晋怀帝永嘉四年（公元 310 年）印度僧人佛图澄来到中国，中国的僧人也到印度去求法，最有名的是东晋后期的法显。公元 399 年，法显从长安约得同伴九人西行，历经艰难坎坷，达到印度寻求戒律。同行僧人有的丧身异域，有的不再返回，但法显“欲令戒律流通汉地”，弘扬佛法。最后只有他一个人从海路远航归国，这时他已是 70 岁的老人了。回国后，他除了翻译带回来的大量佛经外，又撰写了记述这次求经见闻的《佛国记》一书。它是我国详细记述古代中亚以及印度、斯里兰卡南海诸国政治、经济、宗教、历史、地理、风土人情等情况的第一部著作，也是我国有关 1500 年前中印远洋航行的纪实之作，史料价值极高，对促进中国同印度、尼泊尔等国的相互了解和文化交流，起了重要作用。

唐朝与各国的海上交往达到了全面繁荣时期。唐都长安发展成为国际性的大城市。海外各国的使者、留学生、留学僧、商人不断地到中国来，学习中国先进的文化、政治典章制度，进行贸易。这是唐代国家强盛、物产丰饶、科技发达、文化领先的必然结果。中国人在海外被称为“唐人”。“唐人”也常常乘海船前

往海外。唐代开辟了多条海上航线，加强了对海外的经济文化交流及友好往来。与盛唐同时，8世纪中期西方崛起了地跨欧、亚、非三洲的阿拉伯帝国。我国史书称之为“大食”帝国。其边境东部的北段与唐朝边境相接。阿拉伯人擅长航海，长期同中国有着广泛的经济文化交流。据不完全统计，从唐高宗永徽二年（公元651年）阿拉伯国家首次派人入唐，至唐德宗贞元十四年（公元798年）的148年间，阿拉伯对中国正式派遣使者39次之多，平均三年多就有一次。阿拉伯商人、伊斯兰教士也多次从海道到唐朝经商、传教。到唐中期，海上丝绸之路的文化贸易来往进入新的高峰。这条海路的起点我国南方的广州，港口桅樯林立，旗帜飘扬，巨舶进进出出，从广州开出的远洋船只每天就有10余艘。在这里中外各国商贾云集，市场熙熙攘攘。唐德宗贞元时（公元785年—805年）宰相、地理学家贾耽（公元730年—805年）所著《广州通海夷道》一文纪录了这条海上航线的所经之处。这条航线从中国广州开始，过海南岛东南，沿南海的印度支那半岛东岸而行，过暹罗湾，顺马来半岛南下，至苏门答腊岛东南部，航抵爪哇岛。再西出马六甲海峡，经尼科巴群岛，横渡孟加拉湾至狮子国（今斯里兰卡），再沿印度半岛西岸行，过阿拉伯海，经霍尔木兹海峡抵波斯湾头阿巴丹附近，再溯幼发拉底河至巴士拉，又西北陆行到底格里斯河畔的阿拉伯帝国都城巴格达。如果继续两行，除陆上通往地中海外，还可由波斯湾再出霍尔木兹海峡，沿阿拉伯半岛南岸西航经阿曼、也门至红海海口的曼德海峡，南下至东非沿海各港口。贾耽所记这条航线从广州出发至巴士拉用90余天。从巴士拉向西航行至东非坦桑尼亚的达累斯萨拉姆用48天。唐代远洋海船能航行于西太平洋和北印度洋水域，可知唐代远洋航行能力之强。唐人将航船泊岸之处盛产之象牙、犀角、珍珠、宝石、珊瑚、琉璃和乳香、龙涎香等各种香料，以及玳瑁等物大量收购后输往中国，而中国的丝绸、瓷器、茶叶、铁器等物产也远销亚非各国。唐代的海外贸易盛况达到了空前的程度。

宋代海外贸易兴盛，远远超过前代。北宋中期西夏崛起于宁夏，控制了河西走廊。宋与西方各国的往来通道只能走海路了。宋代和西方各国通商，据《岭外代答》、《诸蕃志》（赵汝适著，成书于公元1225年）等书记载，就有50多个国家和地区。其中重要的除高丽与日本外，还有交趾、占城、真腊（柬埔寨）、蒲甘（缅甸）、勃泥（加里曼丹北部）、阇[shé蛇]婆（爪哇）、三佛齐（苏门答腊岛的东南部）、大食、层拔（黑人国之意，在非洲中部的东海岸）等，远远超过了唐代的活动范围。据《岭外代答》说，与中国来往密切的国家，第一是大食国，其次是阇婆国，第三是三佛齐国，然后才是其他各国。这些国家大都在亚非航路沿线。宋代远洋航船已能横渡印度洋，沟通了从中国直达红海和东非的西洋航线，这标志着我国航海事业已达繁荣时期。宋代指南针的发明及应用，是我国航海技术的一件划时代的大事。指南针是我国四大发明之一。世界上最早记载指南针应用于航海导航的文献是北宋宣和年间（公元1119年—1125年）朱彧[yù玉]所著《萍洲可谈》。作者追记随其父朱服于公元1094年至1102年任广州高级官吏的见闻。书中写道：“舟师识地理，夜则观星，昼则观日，阴晦则观指南针。”“识地理”是说当时舟师已掌握了在海上确定海船位置的方法。除了采用观日航海、观星航海的导向方法外，在天气阴晦即能见度低的情况下还可利用指南针导航。这种方法是我国首创的仪器导航方法，也是航海技术的重大革命。指南针的应用与天文导航二者配合使用，更能促进航海天文科学的发展。中国使用指南针导航不久，就被阿拉伯海船采用，并经阿拉伯人把这一伟大发明传到欧

洲。恩格斯在《自然辩证法》中指出：“磁针从阿拉伯人传至欧洲人手中在 1180 年左右。”公元 1180 年是我国南宋孝宗淳熙七年。中国人首先将指南针应用于航海比欧洲人至少早 80 年。指南针经过改进，加上方位刻度盘，更便于使用，这就是罗盘。中国海船开始使用罗盘进行导航约在公元 1225 年。在这一年赵汝适写的《诸蕃志》中明确记载：“舟舶往来，惟以指南针为则。昼夜守视惟谨，毫厘之差，生死系矣。”这里所说的已不是一般的指南针，而是罗盘了。若无罗盘上的指向刻度，便不可能做到“守视惟谨”，分辨“毫厘之差”了。罗盘针应用于航海，说明我国导航技术在宋代居于世界的领先地位。它的西传，为公元 1492 年哥伦布发现“新大陆”，创造了前提条件。应用罗盘以后，人类就可以真正摆脱了海岸的束缚，而能够驰骋在更加广阔的大洋上了。

### 3 七下西洋的壮举

在我国古代海运史上，有一桩规模空前的远洋航行之盛举，这就是闻名中外的明朝太监郑和船队下西洋。从公元 1405 年到 1433 年，在近 30 年的时间里，郑和率领着巨大的船队，七次下西洋，途经亚洲、非洲 30 多个国家和地区，最远到达现今非洲东岸的索马里和肯尼亚一带。我国勇敢的船工历尽千难万险，开辟了一条又一条的远程航线，在中国和亚非人民之间，架起了一座又一座的友谊“桥梁”。

郑和生长在元末明初的动荡年代里，他原来姓马，是个回族人。祖籍云南。他祖父和父亲都称“哈只”，在伊斯兰教中这是一个尊贵的称号，只有那些历尽千难万苦到红海之滨的伊斯兰圣地麦加去朝过圣的人，才能够取得这个称号。郑和幼年就听到他的祖父和父亲讲述跋山涉水的历险经过，知道一些国外的风土人情和航海知识，并且立志长大后要航海到麦加去朝圣。

他 11 岁进宫，成了一名太监。后来在朱棣发动的兵变中，他的机敏和才干为朱棣所赏识，亲自赐其姓“郑”。

公元 1405 年，郑和第一次远航西洋的船队组成了。这是个大得惊人的船队，有 62 艘巨大的宝船，连同中小船只，合计有 200 多艘。船队有 27000 多人参加。我国古代所说的东洋和西洋，实际是以南海为界。南海以东为东洋，南海以西则为西洋。西洋还包括印度洋及其沿岸国家。

在启航那天，适逢秋高气爽，海面上刮起了东北风，这正是下西洋的极好时机。

经过 10 多天的昼行夜驶，船队的前方隐现出一片陆地，占城（今越南南部）国到了。这是出国后访问的第一个国家啊！占城的国王听说中国派来了大船队和使者，非常高兴，亲自前来迎接。他骑着大象，头戴金花冠，身着节日的服装，由 500 多名威武的士兵簇拥着。士兵们一手拿刀，一手拿皮盾牌，随着行列中的袅袅椰笛声，翩翩起舞。这是占城国迎接尊贵客人最隆重的仪式。欢迎仪式后，郑和把中国的礼物送给了国王，国王也把占城的礼物送给使者郑和。商人都纷纷前来做生意。驰名世界的中国瓷器、绸缎博得了很高的声誉。中国船队则收购占城商人送来的象牙、香料和药材。

告别了友好的占城，他们又继续向南前进。一路上经过爪哇国、旧港国（这两国均在今印度尼西亚），穿过了马六甲海峡，先后到达锡兰（今斯里兰卡）、古里（在今印度西南沿海阿勒皮一带）等地。

在长达近 30 年的时间里，郑和先后七次出使西洋。这七次远航，可以分为前三次和后四次两个历史时期。前期三次的航海，船队航程主要以古里为限，活动范围不出东南亚和南亚，主要是为了同上述地区诸国建立和平友好关系，并为下一步向南亚以西远航建立中途候风转航的据点。后期四次航海，船队每次均驶往忽鲁谟斯（今伊朗一带）以远，开辟新的航线，同一些从来不通中国的亚非国家建立友好关系，打开中国到亚非各国的海上之路。

在后期航海中，郑和出海航程最远的是第五次。公元 1417 年，经过四次下西洋实践的郑和，这一次又顺利地到了马来亚半岛西岸的满刺加（马六甲）。从这里出发，船队分头活动。其中一部分船，穿过马六甲海峡，到忽鲁谟斯和阿丹（今亚丁）；另一部分船穿过马六甲海峡后，先到了锡兰国。他们又继续西行，经过 20 多天的昼夜行驶，到了非洲大陆。船队又继续沿岸南驶，一直驶到非洲东海岸的麻林（今肯尼亚）。这是郑和船队最远的一次航行。这次出访，满刺加、古里、爪哇、占城、锡兰、麻林等十几个国家都遣使随船到中国朝贡。他们辞还时，明成祖命郑和与其偕往，并赐各国国王锦绮沙罗彩绢等物。应柯枝国王可亦里之请，成祖还赐其印诰并封其国之山为镇国山，亲制碑文赐之，以志友好。

郑和病故于第七次远航途中。此时明成祖及仁宗已逝去，郑和也 60 岁了，但他仍率 27000 多人的船队远航。沿途，他一一拜访前六次访问过的绝大多数国家和地区，会见当地的政界领袖和友好人士，进行经济文化交流。同时，他又增访了一些过去没有访问过的国家和地区。郑和一行足迹遍及南洋和西洋各国，出色完成了出访任务。在归途中，操劳过度的郑和又染病在身，没赶到中华故土就逝世了。他的遗体由随船官兵运载回国，隆重葬于南京中华门外牛首山下。现此墓尚存。

伟大的明代航海家郑和及其船队，依靠集体的力量和智慧在惊涛骇浪中与海洋搏斗。他们勇于战胜困难和不惜生命代价的开拓进取精神，表现了中国人民大无畏的英雄气概。他们与亚非许多国家和地区进行的政治、经济、文化交流，谱写了中外人民友好的新篇章。他们绘制的《郑和航海图》、总结的航海经验和开拓的远洋航路都是留给后人的丰富而珍贵的文化遗产，永远值得我们纪念。人们看到，至今在一些国家和地区一直保存着纪念郑和航海的文物和古迹，如在爪哇有三宝（保）垅、三宝（保）洞、三宝（保）公庙等；在泰国也有三宝（保）寺。

在非洲索马里把当地发掘出土的明代瓷器，作为中索人民传统友谊的象征。明代杰出的航海家郑和以其卓越的才能、英勇无畏的精神所领导的七下西洋的壮举，实为 15 至 16 世纪世界大规模航海时代之开端，是具有世界意义的伟大历史事件。