

人类的海洋意识在实践中不断深化

人类认识海洋的历史，是在沿海地区和海上从事生产活动开始的，它的发展有一个漫长的历史过程。在科学不发达的古代，人们对海洋自然现象的认识和探索，主要是依靠很不充分的观察和对海洋的原始利用。虽然当时只限于直观地、笼统地把握海洋一些性质，但也提出了不少有价值的见解。随着社会和科学技术的发展，使人类对海洋的认识逐渐深化。海洋环境的客观存在，必然要反映到人们的头脑中，使人类利用科学技术对海洋的认识、探索和征服海洋，以求得对海洋的开发、利用。海洋一直为人类的生存和发展做着奉献，相信今

需要全本请访问 www.ertongbook.com

后一定会做出更大的贡献。

时空海洋，这是近年来一个新颖的概念。那么，什么是时空海洋呢？概要说，时空海洋就是时间和空间海洋客观世界根本观点的简说。时空是指一切运动着的物质存在的形式。任何物质只有在一定的时间和空间内才能运行，绝对没有离开时空单独存在的事物。海洋有一个广阔的水体空间，蕴藏着极为丰富的资源。因此，在浩瀚的海洋空间和漫长的海洋演变时间内，人类依赖海洋、认识海洋，对海洋的探索、开发、利用有了一定的广度和深度，并随着时间的延续有了质的飞跃。海洋，逐渐成为人类生存与发展不可或缺的第二空间世界。

人类的进化史开始于浩瀚的海洋，广阔无垠的海洋是地球上生命交响曲的第一乐章。它孕育着生命，环绕着陆地，调节着气候，把地球装扮得更加美丽。海洋，以它千变万化、瑰丽雄伟的姿态展现在人们面前。有人把它比做水晶宫、聚宝盆、生命的摇篮、风雨的故乡，这些都毫不夸张。

21 世纪既是人们经略海洋的世纪，又是人们争夺海洋的世纪。在这个海洋的世纪，人类将在更大程度上依赖海洋，围绕海洋权益的矛盾与争夺越来越突出，海洋问题已上升为重大而复杂的国际事务之一。当前，唤起全人类关注海洋的新时代到来了。

海洋是实施可持续发展战略的重要领域。海洋是大气、海水、生物与岩石圈相互联系、共同作用的区域。海洋是生命的发源地，海洋环境的发展变化与人类社会息息相关。经略海洋是解决人口膨胀、资源匮乏和环境恶化三大难题的可靠途径。随着陆地资源因长期开发而日渐短缺，海洋资源的开发、海洋环境的保护与利用，已经成为世界各国普遍关注的问题。人们要维持自身的生存与发展，在现实条件下，充分利用地球上这块最丰富的资源空间，是最为切实可行的途径。海洋这块地球表面的空间，其

资源量尚未充分开发，潜力是很大的。据预测，今后大规模的海洋开发，将形成“蓝色革命”的浪潮。我国陆地资源按人均分配，处于世界平均水平之下。因此，重视经略海洋，维护海洋权益，开发利用与保护海洋这块蓝色空间，对我国经济建设、人民生活水平与综合国力的提高，都具有重要的战略意义。

我国既是一个陆地国家，又是一个海洋国家。我国四大海区是太平洋西部的边缘海，有众多的岛屿和漫长的海岸线。海区南北纵跨热带、亚热带、温带三大气候带，有丰富的资源和广阔的海洋空间。我们作为太平洋地区的一个沿海国家，更应积极开发利用海洋，以期收到更大的效益。

地球的生命起源于海洋。在漫长的历史演变进化中，从单细胞生物进化到水生无脊椎动物和水生植物，从无脊椎动物进化到脊椎动物。大约距今1.6亿年前，两栖类脊椎动物从水中扩展到陆地和空中进化成爬行动物，这时水生植物也有一支演化为陆生植物，爬行动物中的恐龙一度成为地球的“主宰”，爬行动物又演化出哺乳动物，最后，猿人直立变化成人，进入了人的世纪。人类从出现到现在，大约经历了二三百万年的时间。可见，从原生体生命到单细胞生物，再到多细胞生物都源自海洋，海洋是生命发生最早、最原始的生活环境。

古代人类的海洋意识

人类认识海洋的历史，是在沿海地区和海上从事生产活动开始的。古代人类已具有关于海洋的一些地理知识。距今4000～5000年前，居住在地中海地区的美索不达米亚、埃及和希腊克里特岛的居民，已具有一定的海洋知识。公元前2000～前1000年，腓尼基人曾利用太阳和行星的位置确定方位，开辟了从直布

罗陀海峡远航大西洋的航线，发现了加那利群岛。公元前 6世纪，腓尼基人通过红海，进行了环非洲的航行。公元前 5世纪，出现了以地中海为中心的地图。公元 8 世纪到 11 世纪之间，挪威人曾越过大西洋，发现了格陵兰和纽芬兰，并在那里从事渔业活动。可见，人类最初是在海岸附近接触到海洋，不仅在沿海地区进行航海活动，而且在滩涂区域采拾海贝、虾、蟹类和其他海洋食物。

在中国，5000 年前就出现了在沿海活动的独木舟，3000 年前又出现了木帆船。公元前 200～公元 100 年间，在我国的沿海航线已经畅通各港口，并开辟了通往朝鲜半岛，甚至到达日本诸岛，绕过中南半岛到达印度和斯里兰卡等航线。据文献记载，公元 12世纪初中国人民把指南针应用于航海。这些活动使人们对海洋有了新的认识。

据我国考古报道，在北起辽东半岛南至广东沿海地区，发现了许多新石器时代人类留下的贝壳堆，因此得出这样的结论：沿海地区的原始人群，他们的生产活动是从海边采拾贝类，以海贝肉作为生存的食物。考古又发现，随着生产力的发展，到夏、商、周代海洋捕捞技术已有初步发展：有了纺轮、坠网、鱼钩、鱼叉等渔具 在历史文献《庄子》、《竹书纪年》等中已载有‘ 投竿而求诸海 ’‘ 投竿东海 ,旦旦而钓 ’‘ 东狩于海获大鱼 ’等捕鱼活动；在河南郑州商代早期遗址中发现的直径 1.5 厘米的大鱼牙、鱼鳞、海贝和海产蛤蜊 ，以及在安阳殷墟出土的产于南海和印度洋的大龟骨、鲸骨和鳙鱼骨，这都说明商代贵族在 3000 年前就已能在中原地区吃到海产品了，当时海产品已经成为贡品。到了春秋时代，海洋捕捞已经广泛使用船只，《管子·禁藏篇》载‘ 渔人之入海 ,海深万仞 ，就彼逆流，乘危百里。宿夜不出者，利在水也。 ’说明当时的渔船、网具和捕捞方法都已相当进

步。古代人在从海洋里捕捞食物的同时，还从海洋里取得食盐。春秋时代海产鱼虾贝类和食盐已经成为沿海地区和内地进行交换的重要商品。《荀子·王制篇》中写道：“东海则有紫陈、鱼、盐焉，然而中国得而衣食之”。可见当时的沿海诸侯国已经把海洋渔业和盐业作为主要经济活动和富强源泉，等等。历史文献所述都证明了沿海的人群对海洋的认识首先是兴渔盐之利，也就是依海而生，这就是人类最早的海洋观念的一个重要部分。

我国的考古工作者又发现，古代人群为了获取生活资料，在兴渔盐之利的同时又通舟楫之便，创造了带有海上活动特色的龙山文化和百越文化。他们以舟筏水上运载工具为条件，以漂航为特征，开始了上古先民的海上活动。龙山人是生活在山东沿海的新石器时代的先民，他们以独木舟为漂浮工具，把龙山文化从山东半岛传播到了辽东半岛。百越人主要分布在今江苏、浙江、福建、广东沿海，他们“以舟为车，以楫为马”长于海上活动，把百越文化传播到舟山群岛以及台湾岛等地。随着龙山人和百越人海上活动的发展，不仅把文化传播到南北沿海各地，同时也流传到遥远的海外。近代考古发现，朝鲜、日本、太平洋东岸、大洋洲以及北美阿拉斯加等地，都有龙山文化或百越文化的古文化，证明了古人漂航海外的业绩。到了夏、商、周代以至春秋战国时期，出现了木板船，有了一定的航海技术水平，形成了横渡渤海、航行舟山与台湾的沿海航线，以及东航朝鲜与日本的航线，产生了沿海的一些港口城市。秦、汉以及三国时期航海事业有了较大的发展，秦始皇统一中国后曾经四次巡海，并且积极开辟海上航路，秦始皇两次派徐福率队东航体现了向海外发展的愿望和行为，据后人考证徐福一行很可能是到了日本并且使日本出现了弥生文化。汉代中国开辟了海上丝绸之路，这条航线以广东的徐闻、合浦为起点，经过马六甲海峡，到印度东岸、斯里兰卡、波

需要全本请访问 www.ertongbook.com

斯湾和红海，沟通了太平洋与印度洋的航路，能将中国的丝绸经海路运往波斯以至罗马，同时汉代还开辟了东航日本的航线。唐、宋时期中国的航海事业繁荣，造船技术达到了新高峰，远洋海船长 30米、宽10.5 米，排水量达 400～450 吨，出现了铁锚、平衡舵与舭龙骨等先进设备，产生了海洋潮汐研究、海图绘制与指南针用于航海等三项先进的航海技术，当时均居世界前列。特别是指南针运用于航海则是中国的首创，我国海船使用指南针航海的最早历史记载是公元 1100 年左右，后来于 1180 年左右传到欧洲，中国由磁针发展为罗经导航是在 1226 年，传到欧洲则是在 1391 年了。唐、宋时期我国的海上航线比之汉代又有发展，中国海洋船所到地区比汉代为广，往南、往西可到东南亚“南洋诸国”、阿拉伯以及非洲东岸的广大地区，往东可以到达高丽(朝鲜)、日本以及勘察加半岛。

在中国古代航海活动发展的同时，欧洲地中海地区的海上活动也发展较快，他们航行于欧洲沿岸以至非洲西海岸。阿拉伯、印度的航海船舶也已活动于从中国沿海到非洲东海岸之间。由此可见，古代人认识到海洋能兴渔盐之利的同时也认识到海洋可以通舟楫之便，逐步发展了航海活动。但是直到 15 世纪，世界各国的航海活动的航程还很有限，都只是在从本国的海岸出发的就近航海。亚洲与欧洲之间并未沟通直接的海上航路，亚洲人或欧洲人都没有直航美洲或大洋洲，更没有沟通全球性的航路。所以我们称这种古代的海洋航行为“就近航海”，把它作为古代人类海洋观念的又一个重要部分，并把“依海而生与就近航海”归纳为人类海洋观念的第一阶段，是人类初级的海洋观念。

古代人类海洋意识的有限性

人类对海洋的认识，从古代直到 15 世纪，虽然受到社会发展的影响而在不断进步，但仍然处于粗浅与局部的状态，其原因主要是受到人类社会发展的限制。在这一历史过程中，人类社会的主流是原始社会、奴隶社会和封建社会，生产力的发展比较缓慢，商品的生产特别是交换的范围都很有限，使得海洋上的交往需求也有限。大规模的远洋航海以至开辟全球性的航路都缺乏社会经济的原动力，因而人类的海洋实践也十分有限。无论是亚洲人与欧洲人对海洋的认识都只是粗浅的，到达的海域也都只是局部的。人们对于海洋的全貌缺乏了解，并不知道世界上的海洋究竟有多大，也不知道海洋与陆地究竟是怎样分布和什么关系，更弄不清宇宙天地的关系。那时的人类社会中占主导地位的宇宙观是地球中心学说，也就是“地心说”，认为天体是围绕地球而运动的，地球则是天体的中心，地球是静止不动的。虽然古希腊天文学家与数学家阿里斯塔克（约公元前 310～约前 230 年）曾首次提出过地球自转及围绕太阳公转、太阳是宇宙中心的“日心说”，但他只是假设与推断，当时未能被人们接受，他的学说到了后世才被公认。对于海洋与陆地的关系，占主导地位的是天圆地方，地的四周是海，海的边缘是深渊。认为如果向海洋深处航行，必将连船带人一起坠入深渊。因而，在漫长的岁月中人类海洋观念的主流始终处于初级阶段，只是“依海而生与就近航海”，直到 15 世纪以后人类的海洋观念才脱离初级阶段而产生飞跃。

近代人类海洋意识的兴起

当人类社会从古代发展到中世纪时，封建社会的母体内逐渐形成和发展了资本主义的生产关系。西欧封建社会中生产力的发展为资本主义的产生创造了前提。14～15 世纪的西欧各国中主要工业生产部门的生产技术有了很大改进，纺织业、冶金业等生产技术发展很快。随着工业技术的发展，农业生产技术也有很大进步。生产技术的进步促进了生产力的发展，扩大了社会劳动分工，使生产活动越来越专业化，开始形成许多较大规模产品专业化地区，从而提高了产品的质量和增加了产品的数量。工农业产品不仅能满足本地的消费，而且适应了国内外广大市场的需求，促进了商品的生产和流通，也促进了欧洲货币经济的发展。这种商品货币经济日益瓦解着封建社会自给自足的自然经济，为资本主义生产准备了条件，促进了资本主义的萌发。

发展资本主义需要资本的积累，资本的积累必须通过商品生产和交换关系的发展来实施，这就促使货币需要量的相应增加。15世纪欧洲的货币实行金本位制，黄金是起货币作用的商品，它不仅是当时西欧各国国内外贸易的重要支付手段，而且也是一种巨大的社会力量，黄金在人们心目中有至高无上的地位。但是14～15 世纪欧洲生产的黄金逐渐减少，西欧与东方的贸易又使大量黄金外流。这一切都使欧洲感到金、银不足，各国官僚、贵族、商人都梦寐以求黄金，实现资本的积累，以发财致富。这些寻求黄金者从传说中特别是《马可波罗行记》等著作中了解到中国、印度和南洋各地财富如山、黄金遍地的奇迹，如痴如醉，极力向往，决心远涉重洋到东方去寻求黄金。正如恩格斯在《论封建制度的瓦解和民族国家的产生》一文中指出的：“葡萄牙人在

非洲海岸、印度和整个远东寻找的是黄金；‘黄金’一词是驱使西班牙人横渡大西洋到美洲去的咒语；黄金是白人刚踏上一个新发现的海岸时所要的第一件东西。”（《马克思恩格斯全集》第21卷，第450页）寻求黄金以积累资本就成了发展世界性大航海的一个主观条件。

商品生产和交换的发展，是发展世界性大航海的又一个主观条件。西欧资本主义生产的萌发要求扩大海外市场，需要加强与东方的贸易。当时东西方贸易的交通要道主要有三条：一是陆路，由中亚沿里海和黑海经小亚细亚后转运到欧洲；二是海路，由波斯湾经两河流域到地中海东岸的叙利亚；三是海路到红海，再由陆路到埃及的亚历山大里亚。所有这三条商路都是以东部地中海为贸易中枢，都要经过中间商的多次转手，要被中间商层层盘剥甚至垄断。西欧商人不能直接地大批得到亚洲商品，能得到的商品也是数量少价格贵，各类商品往往比原价高8～10倍。西欧销往亚洲的商品也遭到同样的命运，既不易销售又获利不多。因此，西欧各国贵族、商人和新兴的资产阶级分子急切需要发展对东方的直接贸易，迫切要求开辟一条从西欧直达印度和中国的新航路。

欧洲人为了寻求黄金和为了发展对东方的直接贸易而迫切需要开辟直达东方的新航路，只是主观上的愿望，科学技术的进步则正好为这种愿望的实施准备了客观的条件。15世纪时，欧洲已能制造用于大海中航行的多桅快速的大型帆船，中国传去的罗盘针已被广泛应用于海船上，占星仪的应用使海船能测定船位，这些为新航路的开辟准备了物质条件。与此同时在精神方面也具备了条件，欧洲人已在地中海和大西洋沿岸的长期航行中积累了丰富的航海经验，海图的绘制也日趋精确。在天文学和地理学方面也有了显著进步，知识界已普遍接受了地圆学说与日心说，意

大利著名的地理学家托斯堪内里绘制的世界全图就是根据地圆学说把中国和印度画在大西洋的对岸。许多学者和航海家断定，从欧洲西航横渡大西洋必定可以直达东方的亚洲。这些物质和精神的客观条件符合了远航东方的主观愿望，主客观条件的结合催唤了世界探索海洋与航海时代的兴起。

人类海洋意识的进步

我们华夏民族依据中国的海洋环境条件，自古就有许多人民在沿海活动的记录，当时沿海人民萌发了靠海洋而生存的意识。据记载，我们的祖先早已与海洋发生了密切的关系。他们不仅把贝肉作为食物，而且把贝壳当做显示美的装饰品。由此可见，先民们都较充分地认识到海洋的财富能够为国家带来富足和强盛。正是这样，在先秦时期的轩辕黄帝时代（公元前 26 世纪中至前 25 世纪中期），即开始了探索海洋，并同海外民族进行交往的尝试。随后在汉朝、三国、隋、唐、元、明朝时期，海洋探索与交往得到进一步的发展，引起世界许多国家的注目。在欧洲的一些发达国家，由于海洋意识的大发展，从 15 世纪到 18 世纪就掀起了海洋远航探索的热潮，开辟了新的海洋探索活动，认识到海洋是一个能够拓展的地理空间和沟通国际航行的大通道，发展海洋是各国发展致富的共同道路，从而形成了一个引起世界历史进程巨变的海洋探索认识的大发展。

中国古代海洋意识的兴起和发展

人类的起源以及生存与发展无不依赖于海洋空间。海洋事业的发展，促进了世界各国的交往。古老中国的文明，是海业发源地之一。当公元前 2000 年，腓尼基人驾驶着桨船航行在地中海及附近有关国家进行贸易的时候，东方的华夏民族亦已在“兴渔

盐之利，行舟楫之便”了。据可靠的考古材料来看，至迟在距今7000年前的新石器时代，中国已拥有相当成熟的独木舟了。在福建出土的殷商时期的熬盐器皿，亦证明了中国至少在3700多年前就已经利用海水煮盐了。到公元前770～前476年的春秋时期，濒海和沿江的各国已能制造出各种系列的战船。秦汉时期，我国的造船技术已经赶上和超过西方各个文明古国，跃居世界之首，形成我国古代造船技术发展史上的第一个高峰。汉代的船舶，不但比当时西方的船只大，而且种类亦繁多，质量也好。三国时期，吴国就有较大的造船厂，能造600吨的船只。唐朝，是我国历史上的鼎盛时期，经济繁荣，海运业也很发达。宋朝（公元10～13世纪）是我国对世界文明历史作出巨大贡献的时期。印刷术、火药武器制造、船舶指南针和罗盘等项发明都出在这个时期，这些技术的运用是对航海史上划时代的贡献。这使得人类可乘船舶远离大陆而走向海洋。指南针的应用为人类征服和利用海洋、发展海洋事业，提供了前所未有的手段。同样，华夏民族在开拓海业方面，那种冒险、探索和创新精神，令世人瞩目而留下光辉的篇章。

秦王朝时期，在秦始皇统治的12年中，他不仅统一了中国，使国家政治、经济和军事等方面都有很大的发展，而且在他曾先后五次出巡，其中就有四次到过沿海，察看沿海港口重镇，可以说，秦始皇称得上我国航海事业的积极推行者，曾对中国海洋事业作出了有益的贡献。就当时来讲，秦王朝不仅树立了大陆观念，而且也树立海洋观念，增强了海洋意识。这就是在国家实现统一之后，首要的就是发展经济，实行商品交换，自然要积极占领中原地区的市场，还要试图通过沿海港口大量向海外发展。

汉武帝（公元前140年），对海洋的认识比秦始皇更甚。在他先后七次巡海期间，汉武帝不仅邀请各方外国商人同行，而且

需要全本请访问 www.ertongbook.com

还赏赐给他们大量的金银财宝、丝织锦缎。经过坚持不懈的努力，到汉武帝晚年时，在我国沿海开通了北起辽宁丹东，南至广西北仑河口的南北海运大航线。同时，还开辟了两条国际航路：一是由广东省番禺、徐闻、合浦经南海通向印度和斯里兰卡；二是从山东沿岸经黄海通向朝鲜、日本，这就是汉代有名的“海上丝绸之路”。当时，汉代开辟的海上航路尽管还没有越出沿岸或逐岛航行的水平，但海上航路之长、海区环境之复杂是世界上其他国家所没有的。尤其是在当时能够利用各种星体，即是北斗星与北极星来进行定位导航，这在当时可以说是世界上航海活动中最高的水平，也是中国古代航海史上的第一个大发展时期。它为推进世界各国的经济发展、文化交流，加强各国人民的友谊，做出了重要的贡献。

唐朝鉴真东渡日本是直接穿越东海的航海活动。鉴真，俗姓淳于，扬州江阳（今江苏省扬州）人，出生于一个商人家庭。他14岁时随父亲到扬州大云寺，见佛像后敬仰之至，请求父亲允许他出家。鉴真从20岁起就前往河南洛阳、长安各寺潜心研究佛学，他26岁回到扬州时，已成为大和尚。之后他在江淮一带讲经弘法，经他剃度出家和授戒的弟子先后有4万人之多。公元742年10月，日本僧人荣睿、普照，到我国江苏扬州大明寺拜谒鉴真，发现鉴真学识渊博、佛学精深，邀请他到日本去传扬佛法。从公元743年起，曾五次乘船前往，因海洋环境复杂而失败了。尤其是在第五次东渡时，船队在海上遇到飓风一直漂流到海南岛。此次航程一万多里，费时三年多。日本僧人荣睿与弟子祥彦相继在端州与吉州途中去世。鉴真大师也因暑热煎熬而双眼失明。为实现东渡的意愿，在公元753年，这位56岁高龄的“盲圣”又带领弟子第六次东渡，终于在这一年12月抵达日本萨摩秋妻屋浦（今日本九州南部）。之后，鉴真大师留居日本传授佛

法，开创日本的律宗。到公元 763 年享年 76 岁，因身体健康原因，他在奈良唐招提寺坐东朝西，面向祖国而逝。鉴真大师是一位通晓三藏、学问渊博的高僧。他生于初唐，成长在盛唐，处在我国中古世纪一个政治上稳定、经济上繁荣、文化上发达、对外交往十分活跃的年代。之所以能涌现和产生这样一个人物，不能不与当时的历史环境和社会状况紧密相关。可以说，鉴真大师不仅是我国从海上东渡日本的传教大师，而且也是我国海上友好交往和贸易运输空前高涨中的杰出代表。

宋朝时期，也是我国海上贸易十分活跃的时期。在我国沿海各地重要港口城市，如广州、明州（今宁波）、杭州等地都设立了市舶司，以输出丝绸、瓷器为大宗。宋朝的陶瓷制品行销至朝鲜、日本、南洋诸国，甚至东非、地中海等 50 多个国家，驰誉全球。这种海运的繁茂程度，不仅与当时政府重视海外贸易政策有着重要关系，而且也与造船业的进步，造船工艺水平的提高密不可分。

明朝的海洋探索活动更令人瞩目。明朝初年，由于社会经济的恢复和发展，特别是造船业的发展和航海技术的进步，为对外贸易创造了有利条件；又由于明成祖朱棣急于扩大明王朝的国际声威，满足上层贵族追求异域珍奇的享受欲望，便提出了“锐意通四夷”、拒“海禁”，行开放，抱负临御三年建树“四海安宁、万邦来朝”的国政，产生从海上对外通商的策略。他重视“就事择人”,便决定选派精明干练的郑和太监率领船队,担负重任。

郑和（1371～1433 年），原姓马，名和，小字三保，又称三保太监，出生于云南昆阳州（今云南晋宁）和代村，世奉回教。其祖父和父亲都有航海经历，因此，郑和自幼就受到海洋和航海知识的熏陶。1382 年（洪武十五年），郑和入宫，任太监。后随燕王朱棣，在起兵发动“靖难之役”中有功，受到永乐帝朱棣的

宠信，任内官兼太监。明成祖朱棣为了扩大明王朝的国际声望，和为适应社会发展和海外贸易，除陆路之外，拟探索海洋，开辟海洋航路，决定派郑和率领船队出使西洋。郑和为履行这项重任，视实现“耀兵异域和示国家富强”为政治使命，决心“不辱君命”，全力以赴，为实施明政府的对外方针。曾夜以继日建造各类船舶，选拔诸多官兵，加紧航海训练和各项准备工作。从1405年起郑和先后七次下西洋进行探索活动。为中国古代航海事业推向顶峰并奉献了毕生的精力，成为中国历史上彪炳千秋的航海英雄。具体实施情况是：

郑和第一次奉诏探索西洋，为永乐三年六月十五日（1405年7月11日）由苏州刘家河（今江苏太仓浏河口）起航。其船队有船舶200艘，将士2.78余人。船队至永乐五年九月二日(1407年10月2日)回国到南京复命,历时2年3个月。

第二次探索西洋，郑和船队于永乐五年（1407年）九月十三日）起航，至永乐七年（1409年）七、八月间回国，历时1年半。

第三次探索西洋，郑和船队于永乐七年九月（1409年10月），自江苏太仓刘家港起航，有船舶48艘，将士2.7万余人。至永乐九年六月十六日（1411年7月6日）回国，历时1年8个月 。

第四次探索西洋，郑和船队奉诏于永乐十一年（1413年）十月起航，至永乐十三年七月八日 1415年8月12日）回国，历时2年多。

第五次探索西洋，郑和奉诏为永乐十四年十二月十日（1416年），永乐十五年五月十六日(1417年）郑和等来到福建泉州灵山回教先贤墓行香，同年冬天船队于泉州港起航，至永乐十七年七月十七日(1419年），郑和船队返回国内，历时2年多。

第六次探索西洋，郑和船队于永乐十九年一月三十日（1421年3月3日）起航，至永乐二十年八月十八日（1422年），船队返回国内，历时1年多。

第七次探索西洋，郑和船队于宣德五年六月九日（1430年）奉诏，同年闰十二月六日（1431年1月19日）由南京起航，至宣德八年六月二十一日（1433年），船队返回江苏太仓刘家港，历时2年半之多。

郑和率船队先后七次探索西洋，历时28年，船队规模之宏大，组织之严密，技术之先进，都居世界前列，其航迹经东海，遍历南海、爪哇海、马六甲海峡、印度洋、波斯湾和红海区域及其沿岸的南洋、南亚和非洲国家和地区达35个之多。在航行实践中，发明和成功地运用简易天体观测工具——牵星板，并开天文导航之先河，绘制出了第一部远洋航海图，这是世界航海史上的创举。郑和下西洋，为沟通太平洋同印度洋、亚洲和非洲之间的海上交往，为建立和加强中国同亚非国家之间的友好关系，尤其是传播华夏文明，包括中国的四大发明以及丝绸、瓷器、茶叶等精美生活日用品和生产工艺做出了杰出的贡献。也是人类征服海洋、认识海洋、改造世界进程中的里程碑，为促进世界大航海、地理大发现时代的到来，唤醒人类对海洋认识和海权观念的大发展。建立了“四夷顺，中国宁”和“万邦来朝，威镇四海”的大好形势，维护船队久盛不衰的良好局面。正如郑和为说服明皇仁宗朱高炽保留船队时的一段话，他说：“欲国家富强，不可置海洋于不顾。财富取之海，危险亦来自海上……一旦他国之君夺得海洋，华夏危矣。我国船队战无不胜，可用之扩大经商，制服异域，使其不敢觊觎南洋也……”郑和在这里鲜明地揭示了国家、海洋、舰队之间的关系，认定了建立海洋观念和控制海洋对国家富强的重要意义。这也充分说明，郑和在长期航海实践活动

中形成了爱国精神和海权意识，热爱海洋，抱负航海，连通世界，弘扬中华，强我国威，建立了一支庞大的战无不胜的船队，将航海事业推向鼎盛，置中国海与印度洋的广阔区域于我控制之下，使中国的旗帜飘扬在南洋和南亚各地，威震四方，强我中华起到了十分重要的作用，也为世界航海事业作出了杰出贡献。

国外对海洋的认识与探索

在 15 世纪欧洲文艺复兴走向高潮的时候，西欧有些国家谋求向海外开拓，借助航海的发展而走向世界，从而揭开资本主义原始积累序幕，加速了资本主义的发展，在人类历史面临大转折的关键时刻，西方的海洋探索船队逐渐发展起来。欧洲人的远洋船队，虽然晚些，规模也小，比郑和船队有天渊之别，但在郑和船队停滞后约有半个世纪时，哥伦布、达·迦马、麦哲伦率领的船队才兴盛起来，并开创了一个新世纪，比人类征服海洋的先驱者郑和更加闻名世界，其根本原因是欧洲的航海活动适应了时代发展的潮流。

哥伦布探索海洋通向美洲的新航路

克里斯托弗·哥伦布（1451～1506）出生于意大利热那亚一个毛纺手工业者的家庭，他读过《马可波罗行记》，自幼憧憬东方并向往东方的财富，20 岁左右就当水手到过欧洲沿海各国，熟悉大西洋东部海域的航路。他受意大利地理学家托斯堪内里的影响，坚信地圆学说，认为从欧洲向西航行可以直达亚洲东部。哥伦布要求组织远航的探险队，1492 年 4 月 17 日西班牙王室同哥伦布签订协议，任命哥伦布为他所发现或取得的一切岛屿和大陆的海军司令、总督和钦差大臣，西班牙国王则是这些土地的宗主和统治者；这些领地所出产的或交换而得到的一切珍宝、黄金和白银、香料以及其他物品的十分之一归哥伦布，十分之九交西班牙国王。协议的签订使哥伦布的探险远航才有了实现的可能。

1492 年 8 月 3 日，哥伦布在西班牙国王斐迪南和女王伊萨伯拉的资助下，携带了国王致中国皇帝的国书，率帆船 3 艘、船员 87 名从巴罗斯港出发，开始了探索横渡大西洋航路的第一次远航，先向西航行后转向西南航行，经过 34 个昼夜的航行于 10 月 12 日登上了马哈马群岛的华特林岛，12 月 7 日到达海地岛。哥伦布误认为到了印度，所以称当地的居民为“印第安人”。1493 年 3 月 15 日，哥伦布返航回到巴罗斯港，受到盛大欢迎。西班牙国王对哥伦布待若上宾，并大力资助他于 1493 年 9 月、1498 年和 1502 年进行了第二、第三和第四次远航，哥伦布等人先后到达了多米尼加岛、瓜得罗普岛、安提瓜岛、维京群岛的波多黎各岛、特里尼达岛、委内瑞拉海岸以及巴拿马一带。哥伦布于 1506 年 5 月逝世。就在哥伦布探险远航期间，1499～1502 年佛罗伦萨人亚美利哥·味斯普奇两次进行远航活动，到哥伦布“发现”的土地上考察，于 1503 年出版了一部游记，断定那里根本不是东方的印度，而是一片“新大陆”。1507 年德国教授马丁·华尔西穆勒印出一张世界地图，按照亚美利哥的说法，把“新大陆”命名为“亚美利加洲”，简称美洲，并把哥伦布最初到达的南北美洲之间的岛群称为“西印度群岛”。

达·迦马探索海洋绕过非洲直达印度的新航路

15 世纪葡萄牙的统治者积极鼓励与支持航海事业，要寻找一条直达东方的航路，以求打破意大利城市对东方贸易的垄断，并摆脱阿拉伯统治阶级的勒索。葡萄牙殖民者组织了大西洋探险队于 1415 年起先占北非摩洛哥的休达地区，尔后沿西非海岸南下，陆续侵占沿海岛屿、利比亚沿海、加纳沿海、刚果河口，以至西南非洲的克罗斯角，以整整 70 年时间为开辟通往印度的海洋新航路作了必要的准备。1486 年巴托罗缪·迪亚士带领三只小船沿西非海岸继续南下，因遇风暴先向东再向北航行，终于

需要全本请访问 www.ertongbook.com