

何以下西洋

——明朝对世界的整体认知

Zheng He's Voyage to the West: The Ming Dynasty's Comprehensive Understanding of the World

万明

Wan Ming

内容提要：

追寻明朝人何所思，何以下西洋？我们发现在中华民族多元一体格局形成的重要时段，明初当时人超越了此前对于传统世界的认知，海纳百川，有容乃大，对海洋的开拓与西域的重新发现，具有世界意义。下西洋对于地理时空格局认知的演进，不仅整合了陆海丝绸之路之路，推动人类进入了一个整体视野下的大丝绸之路时代，促使多元文明交往互鉴发展到一个新的阶段，而且给世界格局带来前所未有的趋向性变化，拉开了全球化诞生于海上的序幕，是中华民族共同体对全球人类命运共同体的重大历史性贡献。

关键词：

郑和 西洋 西域 世界 文明互动

ABSTRACT:

In exploring Zheng He's voyage to the West, we discover that during a crucial period in the formation of Chinese multi-cultural and unified structure, people of the early Ming dynasty transcended their previous understanding of the traditional world. With an open mindset, embracing all and being tolerant of diversity, they made groundbreaking advancements in maritime exploration and the rediscovery of the Western regions, which held global significance. Zheng He's voyage to the West not only enhanced the understanding of geographical and temporal and spatial frameworks, integrating the land and maritime Silk Roads, but also ushered humanity into an era of the Great Silk Road from a holistic perspective. This interaction of multiple civilizations reached a new stage, bringing about unprecedented changes in the world order and marking the beginning of maritime-based globalization. It was a significant historical contribution made by the Chinese nation to the global community of shared future.

KEYWORDS:

Zheng He, the West, the Western regions, world, cultural interaction

2025年是明朝郑和下西洋620周年。郑和七下西洋“云帆高张，昼夜星驰，涉彼狂澜，若履通衢者”，^①远航西太平洋至印度洋30多个国家和地区，是中国古代乃至世界史上熠熠生辉的国家航海活动之一。其基本特征主要表现在规模庞大、人员众多、船舶精良，持续28年之久。远航动用的人力物力在中国历史上史无前例，在中国古代安土重迁的农业社会中，产生下西洋这样的航海盛事，非比寻常。对于这一航海壮举，100多年来学界持续探讨，已经产生了极为丰硕的研究成果，涉及方方面面。关于明朝何以下西洋，长期以来中外史界众说纷纭，莫衷一是，而郑和下西洋肇始于明朝永乐皇帝的一通诏书，这已是一个众所周知的事实，并由此诞生了当代中国的航海日。永乐三年（1405）六月十五日，永乐皇帝颁下诏书：“遣中官郑和等赍敕往谕西洋诸国。”^②可以说没有诏敕就没有下西洋，郑和被赋予了下西洋统帅的历史重任和使命。这一切不是无源之水，而是具有特定的“语境”与特定的“认知”，因此更需要置于一个宏大的时代背景中加以考察。

一、宏大背景：内外文明互动的高潮时期

由郑和出任明朝正使，统帅27000—28000人，几百艘船只的大型船队，作为大明王朝的代表，持续28年大规模下西洋，航程“涉沧溟十万余里”，与所到30多个国家与地区交往互动的航海壮举，实难以想象是突发奇想的偶然因素所促发，而迄今我们清楚地知道七下西洋是以郑和去世终场，这也足以说明了郑和本人与下西洋的密切关联。所谓时代造英雄，这一切还需要从当时内外文明互动的宏大背景谈起。

（一）内部：中华民族多元一体格局形成的重要时段

考察郑和下西洋的研究史，已有百年以上。此前，古代中外交往通道丝绸之路的基本发展脉络都很清晰，是以亚欧大陆为主，这个格局为东西方交往提供了西域的陆上场域。换言之，下西洋之前，中外交往的模式主要定于陆路。发展到明朝永乐皇帝起用郑和统帅下西洋，意味着改变了传统的陆上交往模式。这一重大转变发生在一个宏大的历史背景下，就是元明之际形成了继魏晋南北朝以后第二个多民族发展与融合的高潮，也就是中华民族共同体形成的又一个重要历史时段。

7—8世纪以后，伴随伊斯兰文明发展繁盛，从唐宋的番坊番客，到宋代蒲氏职掌市舶司，乃至成吉思汗及其子孙发动的三次大规模西征，先后将中亚、西亚纳入大蒙古帝国版图，在这一过程中青壮年穆斯林被编为“签军”，随蒙古征服者东来，许多穆斯林上层率部归附，同来的还有伊斯兰教神职人员，就这样蒙古西征为丝绸之路畅通扫清了障碍。伴随蒙古西征，西域各族的穆斯林大批来到中国。元代来华的信奉伊斯兰教的中亚、西亚人，及被称为“回人”。追根寻源，“回人”一词从唐宋时期的回纥、回鹘音转而来，元代则主要用以称信奉伊斯兰教的中亚、西亚诸民族，或泛指一切西域人或色目人。^③此后“回人遍天下”，进入统治阶

① 郑和等亲立福建长乐南山寺《天妃之神灵应记》碑，〔明〕巩珍著，向达校注：《西洋番国志》附录，北京：中华书局，1961年，第53页。

② 《明太宗文皇帝实录》卷三五，永乐三年六月己卯，抄本，下同。

③ 杨志玖：《“回回”一词的起源和演变》，《回族研究》1992年第4期。

层,外来民族的迁徙与定居中国,蔚然可观。明朝伊始,从中亚大批来华的外来移民已经融入中华民族共同体之中,以外来移民群体为主,融合中国本土民族成分的回族形成,这已是学术界的共识。由唐代迁徙客居中国的番客,到宋代成为中国职掌市舶司海外贸易管理的官员,再到元代任职地方大员,治理一方,乃至明初由于历史的机缘进入最高中枢,外来移民及其后裔将外来文明的影响直接传递到明朝宫廷,完成的是一个文化认同与国家认同的全过程,是一个本土化的过程,也是一个具有自认同和被认同的文化认同的双向过程,是中华民族多元一体格局形成的过程,更存在一个中华文明与伊斯兰文明交流互鉴的进程。

(二) 外部:“西洋”文明互动的重要现实

当时永乐皇帝派遣郑和等回族下西洋,正是与“西洋”呈现的国家与民族的政教情形相适应。跟随郑和下西洋的马欢是回族,他在《瀛涯胜览》中记述了他所亲自抵达的20个国家的政教情况,他身为通事,了解应该还是比较全面的。值得注意的是,他记述所访问的20个国家中,绝大部分属于穆斯林国家,16个国家是由穆斯林掌控,或穆斯林占有重要地位,即使是国王信奉佛教的古里国,其大头目掌管国事的也“俱回人”。只有4个国家——占城、暹罗、锡兰、小葛兰是信奉佛教的国家,印度文明影响至深,没有回人的记载。但是我们知道,蒲寿庚的家族正是来自占城,阿拉伯人早已有因经商而定居占城的情况,因此,当时几乎遍布西洋的“回人现象”,是一个不容忽视的重要国际社会现象。

一个明显的事实是,当时郑和统帅船队从南海往西洋,并在西洋有着全覆盖的航行。郑和下西洋所到之处的人文环境,主要可分为两大类:一类是伊斯兰文明,另一类是印度文明。而实际上,通过人群的密切交往与迁徙移居,这一地区诸国存在多元文明的交汇和融合现象。最好的历史见证是郑和在锡兰国(今斯里兰卡)所立的迄今传世的碑文,包括汉文、波斯文和泰米尔文三种文字,郑和代表永乐皇帝表达的对于阿拉伯、波斯、印度各文明交往互鉴的美好愿望跃然其上。碑文中有一种是波斯文,其内容就是对阿拉伯人与伊斯兰教的圣人的赞扬。^①立碑时为永乐七年(1409),是第二次下西洋期间。费信于永乐八年(1410)到锡兰山时见此碑,曾记曰:“永乐七年,皇上命正使太监郑和等赍捧诏敕、金银供器、彩妆、织金宝幡,布施于寺,及建石碑。”^②

第四次下西洋,从古里出发前往波斯湾的忽鲁谟斯和广大阿拉伯地区,熟悉“阿拉伯语”的通事马欢,即从此次开始跟随郑和下西洋,直至第七次下西洋。陕西西安大学习巷清真寺《重修清净寺碑》(俗称“郑和碑”)记载永乐十一年(1413)四月,“太监郑和奉敕差往西域天方国,道出陕西,求所以通译国语可佐信使者,乃得本寺掌教哈三焉。乃于是奏之朝,同往”。郑和曾经特地到西安大清真寺邀请阿訇哈三同往西洋,在航程中遇到风涛之险时,“乃哈三吁天,恳恳默祷于教宗马圣人者”,风浪才得平息,而郑和“遂发宏誓重修所谓清净寺”,也有碑为证。^③

根据杨人梗先生研究,7世纪时,阿拉伯人就来到非洲东海岸开港。东非“各商业城市的统治长官均由阿

① [日] 寺田隆信:《郑和——联结中国与伊斯兰世界的航海家》,庄景辉译,北京:海洋出版社,1988年,第64—65页。

② 万明:《从〈郑和锡兰布施碑〉看海上丝绸之路上的文化共生》,《国际汉学》2018年第4期。

③ 陕西西安大学习巷清真寺《重修清净寺碑》,余振贵、雷晓静主编:《中国回族金石录》,银川:宁夏人民出版社,2001年,第185页。

拉伯人或波斯人担任，至16世纪西方殖民者入侵以前，沿海各商业城镇一直处于穆斯林独立自治的局面”。当时的“东非诸港，交易活跃，吞吐可观”，^①说明东非城邦贸易十分活跃。这种情形见证在下西洋之前，阿拉伯人一直是西洋的执牛耳者，穆斯林商人在贸易网络中具有重要地位。

综上所述，这样的“西洋”人文环境，永乐皇帝派遣郑和统帅下西洋使团，是再合适不过的。

二、郑和：下西洋统帅的选任

在由内及外的大环境下，永乐皇帝选任郑和作为下西洋统帅。考察郑和的穆斯林家庭背景，我们可以了解郑和成为下西洋统帅的最佳人选，并很可能参与了下西洋的决策。

《故马公墓志铭》碑，是研究郑和家世及其本人的第一手资料。从这篇碑文，我们可以了解到郑和的出身及其家庭背景。明朝礼部尚书大学士李至刚撰写的这篇碑文，是永乐三年（1405）五月初五所撰，时间上正是在郑和下西洋前夕。而永乐九年（1411）六月，郑和第二次远航归来，皇帝以“远涉艰苦，且有劳效”，曾派遣内官赵惟善、礼部郎中李至刚宴劳于太仓。^②碑阴所记的正是同年十一月郑和告假还乡扫墓之事。

《故马公墓志铭》云：

公字哈只，姓马氏，世为云南昆阳州人。祖拜颜，妣马氏，父哈只，母温氏。公生而魁岸奇伟，风裁凜凜可畏，不肯枉己附人；人有过，辄面斥无隐。性尤好善，遇贫困及鳏寡无依者，恒保护赙给，未尝有倦容，以故乡党靡不称公为长者。娶温氏，有妇德。子男二人，长文铭，次和，女四人。和自幼有材志，事今天子，赐姓郑，为内官监太监。公勤明敏，谦恭谨密，不避劳勤，缙绅咸称誉焉。呜呼！观其子而公之积累于平日，与义方之训，可见矣。公生于甲申年十二月初九日，卒于洪武壬戌七月初三日，享年三十九岁。长子文铭奉柩安厝于宝山乡和代村之原，礼也。铭曰：身处乎边陲而服礼义之习，分安乎民庶而存惠泽之施，宜其余庆深长而有子光显于当时也。时永乐三年端阳日资善大夫礼部尚书兼左春坊大学士李至刚撰。^③

碑文说明郑和出生在云南昆阳一个穆斯林家庭，值得注意的是“世为云南昆阳州人”，也就是说他的家族已经世代定居在昆阳。郑和之父曾去过伊斯兰圣地麦加朝觐，故在家乡被尊称为“哈只”。

由此，凸显了西域回族群入华的背景。李士厚先生在1937年据《郑和家谱》研究郑和家世，后又根据所发现的《郑和家谱首序》《赛典赤家谱》，指出郑和是元代咸阳王赛典赤·赡思丁的六世孙。也就是说，郑和的祖先是来自西域布哈拉的赛典赤·赡思丁，而赛典赤·赡思丁的世系可以上溯到伊斯兰先知穆罕默德

① 杨人梗：《非洲通史简编——从远古至一九一八年》，北京：人民出版社，1984年，第108页。

② 《明太宗文皇帝实录》卷七七，永乐九年六月戊午。

③ 袁树五：《昆阳马哈只碑跋》附录，《郑和研究资料选编》，北京：人民交通出版社，1985年，第30页。

德。^①赛典赤·赡思丁入华为官，元世祖忽必烈任其为云南行省平章政事，故他举家定居云南。在任期间，他对治理云南作出了突出贡献。明人曾盛赞赛典赤，叶向高《苍霞草·咸阳家乘叙》云：

当元之初兴，咸阳王以佐命功守滇，始教滇人以诗书礼义，与婚姻配偶养生送死之节。创立孔子庙，购经史，置学田，教授其生徒。于是滇人始知有纲常伦理，中国之典章，赅赅能读书为文辞。至国朝科举之制初行，滇士已有颖出者，则咸阳之遗教也。^②

这正是外来移民在云南开始中国本土化的过程，同时，也是国家认同与文化认同的过程。虽有学者对赛典赤·赡思丁是郑和先祖提出了质疑，^③但是有一点可以肯定，那就是云南的穆斯林大多是在蒙古西征时由中亚迁徙而来。根据学者研究，元朝是波斯及波斯化的中亚穆斯林移居中国最盛的时期。蒙古帝国西征以后，数以百万计的穆斯林迁徙到中国定居，13世纪时东迁到西域，其绝大多数为信仰伊斯兰教的中亚各族人以及波斯人、阿拉伯人，他们是云南回族的主要来源。^④因此，郑和家族也是其中之一，这是毋庸置疑的。赛典赤家族是最显赫的回人家族之一，影响颇巨。有学者指出，赛典赤和其儿子们在发展云南并在云南与中原融合中发挥了显赫的作用，所以中亚和波斯定居者的后代子孙们都愿意将自己的祖先要么追溯到赛典赤，要么追溯到赛典赤的部属和家族成员。^⑤关于郑和是否为赛典赤后代的问题，学术界有争议，郑和家族与赛典赤的关系也可能受到上述因素的影响。但是有一点是明确的，即自幼生长在穆斯林家庭的郑和，在少年时离开家乡进入明朝宫中，但他对于家乡和亲人一定保留着深刻的记忆，也包括对于伊斯兰文明的历史记忆。

郑和是融入中华民族共同体的中亚移民族群后裔，因“靖难之役”立有战功后赐姓“郑”，深得燕王信任，在燕王以“靖难之役”登上皇位以后，郑和作为其亲信之人，有了施展才能和抱负的有利条件。李至刚，松江华亭（今上海松江）人，时任礼部尚书，在当时拥有“朝夕在上左右”的地位。^⑥郑和与之有同僚之谊，都是在皇帝左右的亲信之人，而郑和由于是内廷之人，亲密程度自然又非外臣可比。因此，我们有理由推测他对于永乐皇帝的下西洋决策有所贡献。郑和生于穆斯林家庭，自小耳濡目染穆斯林朝圣事迹和传说，对海外有所了解，由此对海外交往也有较清楚的认识，在永乐皇帝的亲随大臣中间，这方面的识见应在他人之上，身份的演变使其在下西洋决策中有可能发挥重要的作用。

燕王出生在应天府（今南京），自从封藩以后来到北部中国，长期生活在北方，成为永乐皇帝以后，为什么会对海外情有独钟，并颁旨下西洋？下西洋诏敕不会没有来源，向深发掘各种决策参与者的作用，通过正式渠道和非正式的渠道建言，都是可能的。朝堂之上正式的建言不见于文献记载，而郑和身为宫中

① 李士厚：《郑和家谱考释》，昆明：正中书局，1937年；《郑氏家谱首序及赛典赤家谱新证》，《中南民族学院学报（哲学社会科学版）》1985年第3期。

② 叶向高：《苍霞草》卷八《咸阳家乘叙》，万历刻本。

③ 周绍泉：《郑和与赛典赤·赡思丁关系献疑》，南京郑和研究会编：《郑和研究论文集》第1辑，大连：大连海运学院出版社，1993年。

④ 杨兆钧主编：《云南回族史》，昆明：云南民族出版社，1989年，第2页。

⑤ 王建平：《露露集：略谈伊斯兰教与中国的关系》，银川：宁夏人民出版社，2007年，第31页。

⑥ 《明史》卷一五一《李至刚传》，北京：中华书局，1974年，第4182页。

太监，他的建言没有在官方文献中披露是完全可能的。虽然没有直接文献记载留存下来，但是我们仍然可以在现存史料的基础上，将郑和具有跨文化的知识背景，与对于伊斯兰文明的认知联系起来，推测当时永乐皇帝身边最有可能建言下西洋的人物就是郑和。特别是结合他在当时宫廷中的地位，身为内官监太监，即宦官之首的郑和，是永乐皇帝身边的心腹人物。以他的才智及其显赫地位，特别是具有外来文明的知识谱系，依此我们可以推知他是对下西洋决策施加重要影响的人物之一。更何况内官监在当时是内官衙门之首监，内官监太监，即内官监的长官，这意味着郑和具有内廷宦官之首的显赫地位。不仅如此，内官监职掌礼仪之事，主要有三个方面：一是宫廷礼仪之事，这与对外交往有直接对应关系；二是内府升选差遣之事，这与决策和选派下西洋人员直接相关；最为重要的是第三项，职掌宫廷成造与器用诸事，这更加将下西洋与迁都的宫廷需求直接联系了起来。因此，可以这样认为：正是由于采办是内官监的重要职掌之一，更在下西洋以后成为内官监占据首位的职掌，其与迁都北京宫廷内在动力必然紧密相连。^①特别是考虑到为郑和之父撰写碑文的礼部尚书李至刚，恰恰就是迁都北京的首议之人，当时他与郑和都是永乐皇帝的左右亲信，一议迁都，一为迁都下西洋采办，这应该不仅是一种巧合，而且是合乎逻辑的内外亲信之臣的密切配合。

在外来族群的迁徙和文化认同促成中华民族多元一体格局形成的重要历史时段，明朝决策与世界多元文明交往互鉴，突出体现在郑和的身上。郑和本是西域移民的后裔，融入了中华民族多元一体格局之中，成为中华民族共同体的一员，以他家族传授的知识谱系，他不可能忘却西域——家族的故乡，由于郑和的家世、他的才能，而更重要的是他的职任所在，下西洋的统帅似乎是非郑和莫属，由此生成了永乐帝的决策，产生了中国乃至世界史上史无前例的大规模航海活动。内官第一监长官的地位，为郑和提供了参与下西洋决策与亲身实践下西洋的可能性，而郑和代表中国明朝下西洋，他的出使是隆重而不同凡响的大规模国家航海行为，更体现了中华民族共同体的鲜明特征。

三、郑和下西洋核心地理概念“西洋”

郑和下西洋的“西洋”是哪里，这是认识郑和下西洋的基本问题，也是我们了解明初人何所思，何以下西洋的关键问题。

迄今我们可以看到的下西洋最早记载，即下西洋的原始文献出自郑和的随员之手。它们分别是马欢的《瀛涯胜览》、费信的《星槎胜览》和巩珍的《西洋番国志》，这也是现存的郑和下西洋的三部基本文献。^②结合郑和等人亲立的石刻碑文，以及明人《郑和航海图》，我们可以发现明朝人认知理念中的“西洋”，一开始是有特指的，也就是今天被称为印度洋的海域。

这里是一个关键节点。百年以来，在郑和下西洋研究中，学界从中国与东南亚关系、中国与南亚关系、

① 万明：《明代内官第一署变动考——以郑和下西洋为视角》，《北京联合大学学报（人文社会科学版）》2010年第4期。

② 其中最重要的一部，是通事马欢的《瀛涯胜览》，记述最为翔实。巩珍《西洋番国志》系根据马欢书而成，可以说是马欢书的别本，唯有书前序与三通皇帝敕书具有较高的文献价值。

中国与西亚关系、中国与东非关系出发，都已有相当丰硕的研究成果。然而，鲜见有将郑和下西洋的西洋就是印度洋的概念突出出来，把下印度洋作为一个整体来探讨，以致郑和所下西洋即印度洋的事实往往被有意无意地遮蔽了。换言之，作为郑和大航海时代一个整体的印度洋久已被极大地忽视了。长期以来许多学者仍以文莱划分东西洋界限（明后期人对东西洋的认识），而对郑和所下“西洋”认识不清，更说明我们对于明初的外交观念与实践，还应该有一个重新认识的过程。

第一，明初人认识的西洋是有特指的，即“那没黎洋”。马欢《瀛涯胜览·南淳里国》记载：“国之西北海内有一大平顶峻山，半日可到，名帽山。山之西大海，正是西洋也，番名那没黎洋，西来过洋船只，收帆俱望此山为准。”^①那没黎（嚟）洋即今天的印度洋。之所以记载于“南淳里国”条，是因为“那没黎（嚟）”即“南淳里”，是 Lambri 或 Lamuri 的对音。费信记载的南巫里洋，^②也是 Lambri 或 Lamuri 的对音，是那没黎（嚟）的又一译名。

第二，西濒印度洋的苏门答刺国是通向西洋的总路头。这进一步说明位于今天苏门答腊岛以西的印度洋才是西洋。马欢记载：“苏门答刺国，即古之须文达那国是也，其处乃西洋之总头路。”^③巩珍记：“苏门答刺国，即古须文达那国也。其国乃西洋总路头。”^④

第三，明人将南临印度洋的爪哇视为东洋范围。马欢记：“阁婆又往西洋去。”^⑤费信记：“古名阁婆，自占城起程，顺风二十昼夜可至其国……乃为东洋诸番之冲要。”^⑥

第四，郑和下西洋目的地是西洋诸国的大码头——古里。马欢记载：“古里国乃西洋大国也。从柯枝国港口开船，往西北行三日可到。其国边海，出远东有五七百里，远通坎巴夷国。西临大海，南连柯枝国界，北边相接狼奴儿国地面，西洋大国正此地也。”^⑦巩珍记：“古里国，此西洋大国也。”^⑧费信记：“当巨海之要屿，与僧迦密迹。亦西洋诸番之码头也。”^⑨

15世纪初，郑和统领船队往“西洋”，以上反映的是明初下西洋当时当事人理解和进行航海实践的“西洋”范围。明显的是，当时的西洋是有特指的。明人陆容“历东南诸番以通西洋”，是对于明初人对西洋认识的最佳注解。笔者曾撰专文考证“西洋”这一名词，郑和下西洋使得“西洋”一词凸显，在此后广泛流行于明代社会，并有了狭义和广义的区别。狭义的“西洋”，是郑和下西洋所到的印度洋，包括孟加拉湾、波斯湾、阿拉伯半岛、西非红海和东非一带。广义的“西洋”，在下西洋后则具有了宽泛的海外诸国、外国之义，深刻影响到后世的认识。^⑩可是这样一来，明朝人对于西洋认识的延伸，遂使下西洋的初衷——下印度洋被遮蔽了起来。现在我们应该澄清本源，还原郑和下西洋的“西洋”特指“那没黎洋”，也即今天印度洋的历史。

① 马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》，广州：广东人民出版社，2018年，第45页。

② 费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·前集》，北京：中华书局，1954年，第25页。

③ 前揭马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》，第39页。

④ 前揭巩珍著，向达校注：《西洋番国志》，第18页。

⑤ 前揭马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》，第3页。

⑥ 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·前集》，第13页。

⑦ 前揭马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》，第57页。

⑧ 前揭巩珍著，向达校注：《西洋番国志》，第27页。

⑨ 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·前集》，第34页。

⑩ 万明：《释“西洋”——郑和下西洋深远影响的探析》，《南洋问题研究》2004年第4期。

在人类交往史上，从张骞“凿空”西域，陆上丝绸之路载入史册，到郑和七下西洋，开拓了海上丝绸之路，其间经历了1500年左右，中华文明从未中断，中国的对外联系也从来没有中断过。15世纪初郑和七下西洋，从西洋到西域，明朝人不仅在观念而且在实践上，首次实现了陆海丝绸之路的跨越式连接，促成古代陆海丝绸之路的全面贯通，贯通的汇合点即在“西洋”——今印度洋。当然，在明朝时没有印度洋的概念，印度洋之名在现代才出现。

为了了解下西洋全覆盖的“西洋”航程，这里聚焦于目的地古里国，即今印度南部西海岸喀拉拉邦卡利卡特来说明。古里是西洋大国，也是西洋诸国大码头。郑和七次下西洋，七次必到古里，下西洋前期目的地以及后期关键中转地均是古里。明人云“郑和下番自古里始”^①是有根据的。以古里为中心出发航向印度洋，我们可以依据跟随下西洋的亲历者记述，统计自古里国出发，共有5条航线。

第一条航线：自古里出发，前往祖法儿国。马欢记：自古里国开船，好风投西北，行10昼夜可到。^②费信作佐法儿国，云自古里国顺风，20昼夜可至。^③祖法儿国，在今阿拉伯半岛东南岸阿曼的佐法尔一带，是阿曼湾的海上交通要道之一。

第二条航线：自古里国出发，前往刺撒国。见于费信记：自古里国顺风20昼夜可至。^④刺撒国，故地旧说在今索马里西北部的泽拉（Zeila）一带，近人认为是阿拉伯文Ra's对音，义为岬，即也门沙里韦恩角。

第三条航线：自古里国出发，前往阿丹国。马欢记：阿丹国，自古里国开船，投正西兑位，好风行1月可到。^⑤费信记：自古里国顺风，22昼夜可至。^⑥阿丹国今译作亚丁，位于今也门亚丁湾西北岸一带，扼红海和印度洋出入口，是也门最大海港和外贸进出门户，地扼亚非欧三洲海上航路要冲。红海是指阿拉伯半岛和非洲东北部之间狭长的海域，自古以来就是东西方贸易交流要道；而亚丁湾是阿拉伯半岛与“非洲之角”之间的海湾，是海上交通要道之一。

第四条航线：自古里国出发，前往忽鲁谟斯国。马欢记：自古里国开船投西北，好风行25日可到。其国边海倚山，各处番船并早番客都到此处赶集买卖，所以国人殷富。^⑦费信记：自古里国10昼夜可至。其国傍海而居，聚民为市。^⑧忽鲁谟斯国位于霍尔木兹海峡，在今天的伊朗，是郑和船队在波斯湾头连接亚、非、欧地区的重要节点。而霍尔木兹海峡是连接波斯湾和阿曼湾的水道，是波斯湾通往印度洋的唯一出口，自古以来一直是海上交通要道。

第五条航线：自古里国出发，前往天方国。马欢记：自古里国开船，投西南申位，船行3个月到本国码头，番名秩达。自秩达往西行1月，可到王居之城，名默加国。^⑨费信却记：其国自忽鲁谟斯40昼夜可至。^⑩

① 何乔远：《名山藏·王享记》第8册，扬州：江苏广陵古籍刻印社，1993年，第6211页。

② 前揭马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》，第70页。

③ 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·后集》，第19页。

④ 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·前集》，第38页。

⑤ 前揭马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》，第74页。

⑥ 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·后集》，第18页。

⑦ 前揭马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》，第86页。

⑧ 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·前集》，第37页。

⑨ 前揭马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》，第93页。

⑩ 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·后集》，第26页。

近年南京新发掘出土的洪保墓《都知监太监洪公寿藏铭》，也印证了下西洋的天方之行。^①

郑和下西洋时期，古里是在札莫林王国统治之下。古里的作用，绝非仅为郑和船队主要目的地那么简单，将其放在整个印度洋范围内加以考量，正如卡利卡特大学副校长古如浦所说它“是中世纪印度杰出的港口城市之一，是一个香料和纺织品的国际贸易中心”。正是它吸引了郑和，使其在航行印度洋期间将之作为第一位的目的地，由此，我们了解到郑和下西洋的重要目的之一是贸易。

在郑和第四次下西洋后，船队转向了一个位于波斯湾“各处番船并旱番客都到此处赶集买卖”的西洋诸国码头——忽鲁谟斯。郑和船队从古里航行到忽鲁谟斯，此后每次下西洋都必到忽鲁谟斯。从郑和下西洋的角度来说，无论是古里，还是忽鲁谟斯，都是那没黎洋的大国。从以古里为目的地到成为中转地前往忽鲁谟斯，意义就在于下西洋目的地的延伸，这是明朝海洋政策在印度洋的一次重大调整，忽鲁谟斯可以视为郑和下西洋过程中以古里为中心开拓的新航线。

至于下西洋前往印度洋西部东非的航程，马欢没有记载，为费信所记。

木骨都束国。费信记：自小葛兰顺风20昼夜可至，其国濒海，堆石为城。^②与之可以印证的，是郑和等亲立《长乐南山寺天妃之神灵应记》碑：奉使西洋，抵于木骨都束国。^③此国位于印度洋西部东非地区，是今天索马里首都摩加迪沙。

卜刺哇国。费信记：自锡兰山别罗南去，21昼夜可至。其国与木骨都束国接连，山地傍海而居，垒石为城，砌石为屋。^④与之可以印证的，是郑和等亲立长乐南山寺《天妃之神灵应记》碑：永乐十五年……卜刺哇国进千里骆驼并驼鸡。^⑤此国也位于东非，即在印度洋西部，是今天索马里的布腊瓦。

竹步国。费信记：其处与木骨都束山地连接，村居寥落，垒石为城，砌石为屋。^⑥此国也位于东非，即在印度洋西部，在今天索马里朱巴河口。

在向达先生校注的《郑和航海图》上，郑和船队最远到达东非的慢八撒。^⑦慢八撒也在印度洋西部，位于肯尼亚东南端，是印度洋西部重要的通商口岸，今天的蒙巴萨港仍然是东非最大海港之一。

综上所述，最重要的是以上所至“西洋诸番”，可以发现都是在印度洋周边的国家，处于印度洋航行与贸易的节点位置。于是，在这里我们可以得出一个结论，即明人的航海将一个整体的西洋——印度洋凸显了出来，由此，我们可以认识到永乐皇帝派遣郑和下西洋有一个整体布局。今天我们知道，印度洋是世界第三大洋，面积7056万平方千米，约占世界海洋总面积的19.5%，拥有红海、阿拉伯海、亚丁湾、波斯湾、阿曼湾、孟加拉湾、安达曼海等重要边缘海域和海湾。在古代，印度洋贸易紧紧地将亚、非、欧连接在一起，在世界航运中起着“海上走廊”的作用。古代世界大致可划分为三大贸易区域：欧洲，阿拉伯-印度，

① 南京市博物馆、江宁区博物馆：《南京市祖堂山明代洪保墓》，《考古》2012年第5期，第41—52页。

② 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·后集》，第21页。

③ 郑和等亲立福建长乐南山寺《天妃之神灵应记》碑，巩珍著，向达校注：《西洋番国志》附录，第53页。

④ 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·后集》，第24页。

⑤ 郑和等亲立福建长乐南山寺《天妃之神灵应记》碑，巩珍著，向达校注：《西洋番国志》附录，第55页。

⑥ 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·后集》，第20页。

⑦ 向达整理：《郑和航海图》，北京：中华书局，1961年，第57页；又见附录《郑和航海图地名索引》：“据图，慢八撒在卜刺哇南，今图作蒙巴萨（Mombasa）……明代所知之非洲，以此为极南。”第38—39页。

以及东亚贸易区。从地域来看，郑和七下印度洋，每次必到的是印度古里，将东亚贸易区拓展到了阿拉伯—印度贸易区，而从第四次下西洋起直至第七次，船队都到达了波斯湾的忽鲁谟斯，那里正是亚洲与欧洲贸易的交汇之处，从那里船队还到达了印度洋西部的东非，使得印度洋贯通亚洲、非洲和欧洲的交通要道意义彰显出来。

四、从西洋往西域：明朝人地理时空认知的升华

明初中国人对“西洋”——印度洋有一个整体认知。如果将下西洋航程分为两个阶段，第一阶段是从南海往西洋，进入航程第二阶段，也即西洋的全覆盖航程。郑和七下西洋是以观念变化为基础的航海行为，从当时人们对郑和七下西洋地理时空的认知上，我们可以了解不同以往的变化。自张骞凿空，“西域”一词，通常在狭义上指由中国河西走廊到葱岭以东，大致包括今天的新疆等地；广义上“西域”则泛指亚欧大陆上中国以西被学界称为陆上丝绸之路的地方。明初“西域”一词的具体所指，在下西洋以后发生了巨大的变化。对于郑和，西域是他不可忘却的历史记忆，而当他下西洋时，西域已不同于以往传统的概念。根据亲历者的第一手记述进一步探讨，明朝当时人们在观念和实践上从西洋往西域的转变，反映了明朝人对于地理时空认知的深刻转变，超越了传统西域的边界，形成了西域边界的延展，不仅出现了新的西域观，更由此呈现出一种陆海相连的全新世界观。至此，西洋与西域会通，海陆丝绸之路全面贯通，成为下西洋划时代的主题。下面从下西洋的几个节点为例，进行具体分析论证。

首先，表现在古里地理方位的认识上。费信有诗曰：“古里通西域，山青景色奇。”^①诗中道出古里位于西域与西洋的连接点上。由此，我们可以发现在明朝人规划下西洋目的地时，隐含的西域记忆是现实存在的，古里的重要地位也因此凸显出来。此外，郑和七下西洋每次必到的古里，远离大陆上的德里政治统治中心，因此，郑和七下西洋“宣扬国威”，这一清修《明史》的说法恐怕不够全面。重要的是，当时的古里是一个东西方国际商业贸易中心，正如印度卡利卡特大学副校长古如浦所言：“是中世纪印度杰出的港口城市之一，是一个香料和纺织品的国际贸易中心。”^②更重要的因素，是古里处于西域与西洋的交叉点上，由古里出发的航线在印度洋上辐射四方，正是因为古里的特殊方位和特性，才成为郑和下西洋的主要目的地。郑和在古里有册封，有立碑，马欢记载：“永乐五年，朝廷命正使太监郑和等，赍诏敕赐其国王诰命银印……统领大鲸宝船到彼，起建碑庭，立石云：‘去中国十万余里，民物咸若，熙皞同风，刻石于兹，永示万世。’”马欢还有郑和在古里进行公平交易的鲜活场景的描述。^③

其次，表现在忽鲁谟斯地理方位的认识上。至永乐十一年（1413），郑和第四次统领舟师下西洋，前往忽鲁谟斯等国，乃至成为直至第七次下西洋每次必到之地。在下西洋过程中，还从忽鲁谟斯派遣分队赴红海

① 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·前集》，第35页。

② K K N Kurup, *The Zamorins of Calicut, Calicut University of Calicut*, 1999, p.1 Foreword. 郑和七下西洋时期，古里是在札莫林王国统治之下。

③ 前揭马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》，第57—58页。

和东非，^①意义非比寻常。在郑和遗留的两通重要碑刻——娄东刘家港天妃宫《石刻通番事迹记》碑和长乐南山寺《天妃灵应之记》碑中，都是将忽鲁谟斯置于西域的。娄东刘家港《天妃宫石刻通番事迹记》碑中云：“和等自永乐初奉使诸番，今经七次，每统领官兵数万人，海船百余艘。自太仓开洋，由占城国、暹罗国、爪哇国、柯枝国、古里国、抵于西域忽鲁谟斯等三十余国，涉沧溟十万余里。”^②福建长乐南山寺《天妃灵应之记碑》云：“永乐十五年统领舟师往西域。其忽鲁谟斯国进狮子、金钱豹、大西马。”^③但是，在巩珍《西洋番国志》卷前永乐十八年十二月初十日 and 宣德五年五月初四日的《敕书》中，忽鲁谟斯均冠以“西洋”。^④《明太宗实录》永乐十八年五月记载“命行在兵部：凡使西洋忽鲁谟斯等国回还官旗二次至四次者，俱升一级”。^⑤综上，处于中国与欧洲国际贸易中心的原西域大国忽鲁谟斯，又有了新的西洋大国之称，这意味着忽鲁谟斯的定位，从“西域”转至了“西洋”，却又是西域与西洋名称发生了重叠。笔者曾著文考证“西洋”这一名词，注意到忽鲁谟斯以西域之地，在七下西洋以后，也称为西洋的史实。^⑥从郑和第四次下西洋，我们可以发现西洋与西域之间有着不可分割的紧密联系，忽鲁谟斯经历了从西域到西洋，西域和西洋地理方位两属的认识过程，标志着明朝人将西域与西洋已经重合在了一起，凸显了从西洋往西域的内涵，依此说下西洋的主题是往西域也不为过。永乐帝与郑和等明初人的这种西域观提示我们，从海路前往忽鲁谟斯，丝绸之路从海到陆，至此得以全面贯通。进一步说，联系到当时忽鲁谟斯是由波斯王室成员统治，而郑和的先祖正是来自波斯化的中亚，岂不是更加意味深长？！

进一步了解下西洋联通海陆的重要性，我们还可以从此前历史上发生的两大事件说起。第一件是西汉张骞“凿空”西域，东汉班超派遣甘英西使，受阻于波斯湾头望洋兴叹。^⑦由此，东西方文明汇聚之地定于西域，也即亚欧大陆上，历时上千年不曾发生改变。第二件是明初中西交通大开，与郑和自海路七下西洋交相辉映的，是傅安、陈诚等从陆路出使西域，海陆并举，堪称中西交通史上的盛事。明太祖派遣傅安使团出使西域帖木儿帝国，发生在洪武二十八年（1395），傅安被羁留，曾游历帖木儿帝国：“由小安西至讨落思，安又西至乙思不罕，又南至失刺思，还至黑鲁诸诚，周行万数千余里。”^⑧历时6年之久的游历虽是被迫的，但明朝使团却因此远游到达了今天伊朗的大不里士（讨来思），伊斯法罕（乙思不罕），设拉子（失刺思）以及黑鲁，即哈烈（今天阿富汗赫拉特）等地，成为明初从陆路向西行程最远的使团。^⑨傅安则“自洪武二十八年使西域留撒马儿罕者十有三年”，直至永乐五年（1407）六月才回到中国。^⑩因此，我们知道当郑和首次下西洋时，傅安还没有回国，由此可见当时的陆路交通并不通畅，那么下西洋的一个明显的目的是从海

① 关于忽鲁谟斯，可参考最新的研究成果：〔德〕廉亚明、葡萄鬼：《元明文献中的忽鲁谟斯》，姚继德译，银川：宁夏人民出版社，2007年。

② 郑和等亲立娄东刘家港天妃宫《石刻通番事迹记》碑，巩珍著，向达校注：《西洋番国志》附录，第51页。

③ 郑和等亲立福建长乐南山寺《天妃之神灵应记》碑，巩珍著，向达校注：《西洋番国志》附录，第55页。

④ 前揭巩珍著，向达校注：《敕书》，《西洋番国志》，第9—10页。

⑤ 《明太宗文皇帝实录》卷一一七，永乐十八年五月辛未。

⑥ 万明：《释“西洋”——郑和下西洋深远影响的探析》，《南洋问题研究》2004年第4期。

⑦ 汉和帝永元九年（97）班超派遣甘英出使大秦（东罗马），甘英西经条支（今伊拉克），安息（今伊朗）等国，到达安息西界（今波斯湾），被阻未跨海西行，见范晔：《后汉书》卷八八《西域传》，北京：中华书局，1965年，第2910页。

⑧ 万斯同：《明史纪传》卷五三《傅安传》，清抄本。

⑨ 关于傅安出使事迹，参见拙文：《傅安西使与明初中西陆路交通的畅达》，《明史研究》第2辑，1992年8月。

⑩ 《明太宗文皇帝实录》卷五〇，永乐五年六月癸卯。

路通西域，这是符合逻辑的。

第三，表现在天方国地理方位的认识上。特别的是费信的直接表述：“其国乃西海之尽也，有言陆路一年可达中国。其地多旷漠，即古筠冲之地，名为西域。”^①此外，费信在《天方国》诗中云：“玉殿临西域，山城接大荒。”^②这里表明此前的天方国“陆路一年可达中国”，道路可谓遥远，摆在明朝人面前的选择必然是海路。重要的是，选择海路的明初人认为达到西海的尽头，就是到达了西域之地。由此可见，明人认识中的西洋与西域相连，从西洋往西域，海陆通达，可以全面贯通东西方交往之路。这种认识说明，明朝人对于西洋与西域相连接的认识已经相当明确，意味着对于传统西域的重新定位。

在亲历者马欢的《纪行诗》中，曾经确切告知我们，下西洋就是往西域：“欲投西域遥凝目，但见波光连天绿。”^③《明实录》明确记载永乐十三年（1415），中官李達、吏部员外郎陈诚等出使西域还，“西域诸国哈烈、撒马儿罕、火州土鲁番、失刺思、俺都准等处各遣使贡”。^④但后来在明朝人的观念中，竟将西域撒马儿罕等称为“旱西洋”。《菽园杂记》记天顺七年（1463）“兵部奉特旨，遣使臣下旱西洋，曰哈列地面，曰撒马儿罕地面，曰哈失哈儿地面，曰阿速地面，曰土鲁番地面，曰哈密地面，曰扎加思兰处”。^⑤由此可见，下西洋使得明朝人的西洋与西域混在一起，形成了一个复合的概念。

综上所述，以往笔者认为“与‘西洋’的凸显相对的，是‘西域’的模糊和隐退”的观点应该得到修正，现归纳两点认识如下：

首先，在中国史籍中，“西洋”一词最早出现并非在明代，然而这一词汇的凸显却是在郑和下西洋时代。明初人的西洋观是一个包容性很强的观念，反映在明初下西洋亲历者的记述中，“西域”一词发生了重大变化。历史上的西域是在亚欧大陆上，下西洋从西洋往西域，形成“西域”边界的扩大延伸，表明传统的西域概念有了新的延展，从此，西域可以指印度古里、波斯湾头忽鲁谟斯、阿拉伯地区天方，乃至东非的沿海地方等等，也即延伸到了印度洋沿岸的广大陆地，从此可以指向西洋（印度洋）海上通达的陆上区域。西海之尽是西域的认知，是西域的再现与现场的转向，蕴含的是明初人对于世界认识的深刻转变，而这种转变，正是人类大规模走向海洋的滥觞，这种从海路贯通陆海的新思维，成为人类交往海洋化的开端。

其次，让我们感知到下西洋从西洋往西域这一主题下，是一个整体的世界认知。航海不仅是中国与外部世界多元文明交流互鉴的扩展，而且开拓了陆海合一的大格局，具有探索拓展人类交往新空间的意义。在当时的明朝人看来，西洋的尽头，也就是西域之地的这种认识，说明下西洋是陆上丝绸之路的西域与海上丝绸之路的西洋联通之举，丝绸之路从海到陆，从陆到海，至此得以全面贯通，贯通的交汇之地就是西洋——印度洋。从西洋往西域，这无疑是人类历史上史无前例的海洋连接陆地，海陆贯通的观念与实践。这不仅是传统西域边界的深刻改变，而且意味着对地理时空认知的升华，由此我们可以发现在明初人眼前形成了一个全新的陆海相连的整体世界观。

① 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·后集》，第26页。

② 前揭费信著，冯承钧校注：《星槎胜览校注·后集》，第26页。

③ 前揭马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》，第3页。

④ 《明太宗文皇帝实录》卷九八，永乐十三年十月癸巳。

⑤ 陆容撰，佚之点校：《菽园杂记》卷五，北京：中华书局，1985年，第56页。

中国古代向西方的探寻可谓源远流长。亚欧大陆的大河和平原孕育了伟大的文明，在诸文明之间，如中华文明、印度文明、西亚文明和欧洲文明之间，自古具有一种互动关系，而互动的中心，一直是在亚欧大陆上，而且主要有赖于亚欧大陆上自古形成的陆上通道。汉代张骞通西域，其重大意义就在为陆路交通开辟了新时代，而在人类文明史上为海路交通开辟了新时代的，正是郑和下西洋。

进一步考察，丝绸之路，是中西交往的通道，是流动的多元文明互鉴之路。从张骞凿空西域，到郑和下西洋，其间经历了1500多年，中国人向西的探寻始终没有中断过，史无前例地大规模走向海洋，促成了享誉世界的古代丝绸之路的陆海全面贯通，就此而言，下西洋也是一个凿空的海上壮举。重要的是，明初当时人对于远航的认识，也是将郑和下西洋与汉朝张骞凿空西域相提并论的。明宣宗有诗“莫惮驱驰向辽远，张骞犹说到天河”。^①马欢《纪行诗》云：“曾闻博望使绝域，如何当代覃恩光。”^②追溯丝绸之路的源起，我们注意到这一由民间对外交往活动形成的西域线路，正式成名来自国家层面的推动。2100多年前，张骞的赫赫声名与陆上丝绸之路的开创联系在一起，正是因为张骞出使西域是汉代中国的国家代表；600多年前，郑和航海的辉煌业绩与海上丝绸之路的鼎盛联系在一起，正是因为郑和下西洋是明代中国国家航海外交的代表。中国不仅是一个海洋大国，而且是一个海洋强国的地位，由此凸显出来，正如张骞的名字永远与西域联系在一起，郑和的名字也永远与西洋联系在一起，并成为海上新时代的先驱者。明朝人对于世界互联互通的观念和实践，在印度洋上给陆海丝绸之路画了一个圆，具有极为重大的意义，不仅由此奠定了古代中国在世界航海史上的地位，也为区域史走向全球史提供了重要基础。

五、拉开早期全球化诞生于海上的序幕

15世纪初举世闻名的中国郑和七下西洋，开启了人类大航海时代，中国大航海在印度洋上造就了一个“全球”贸易的雏形，为一个整体的世界——全球化诞生于海上，拉开了序幕。

众所周知，一部人类社会发展史，是人类从各自相对隔绝、相对闭塞的陆地走向海洋，最终融为一个整体世界的历史。追本溯源，全球化自海洋始，海洋的世纪自郑和下西洋始。它与中国强盛的国力和极其辉煌地走在世界前列的航海科技水平相联系，是中国人首次以史无前例的规模走出国门，走向海洋与外部世界交往的壮举，是中华民族的光荣与骄傲，也是对人类文明发展史作出的重大贡献。

人类历史发展到15世纪初，随着科技的发展，海上运输日益显示出比陆上运输更大的优越性，贸易的需求使海上丝绸之路成为各国的共同愿望所在。明王朝建立后，以强盛国力为后盾，郑和七下西洋持续近30年的航海经历，为人类交往打破相对分散和隔绝状态，迈出了从陆上向海上转折的重要一步；作为人类交往史上从陆向海转折的标志性事件，更推动人类文明互动中心从亚欧大陆转移到海上，由此整合形成的印度洋国际贸易网，繁盛了近一个世纪，为15世纪末东西方文明在海上汇合，一个整体的世界形成于海上奠定了坚实的基础，从而揭开了早期全球化的序幕。

① 《大明宣宗皇帝御制集》卷二二《遣使谕西洋古里苏门答刺诸国》，明抄本。

② 前揭马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》，第3页。

郑和七次率领的庞大船队，是和平之师、文明之旅，船上满载着深受海外各国喜爱与欢迎的丝绸、瓷器、药材、铁器等物品，船队所至，大都是当时各国的沿海贸易港口城市。每到一地，他首先向当地国王或酋长宣读明朝皇帝的诏谕，表明中国与各国“共享太平之福”的愿望，随后当地国王或酋长遍谕国人来与中国船队贸易，郑和等即用宝船所载各种货物在当地进行互市交易。这种通过互市方式进行的贸易，是建立在双方互信互惠互利基础上的平等贸易，由此，下西洋成为永乐年间几大工程中唯一有进项的工程，反映出郑和下西洋不仅只有耗费巨大的一面。关于郑和一行的大量海外贸易活动，《瀛涯胜览》的作者马欢亲历 20 国，除了那孤儿和黎代两个小国记载“土无出产”外，其他 18 个国家都程度不同地有产品、流通货币、度量衡、市场价格以及交易情况的记述，对下西洋目的地古里的贸易场景更是描绘得栩栩如生。^①同时，郑和船队的贸易活动在埃及马木鲁克王朝留存史料中也有记载。^②特别是郑和远航与满刺加建立的特殊关系，成为下西洋的一段佳话，更是当时中外交流方式和中国驱动早期全球化的典型例证。

（一）郑和下西洋与满刺加王国兴起

以郑和七下西洋为代表的中国大航海穿越马六甲海峡，抵达浩瀚的印度洋，留下了历史的印迹。在这一过程中，中国大航海影响了世界很多地区，具有代表性的是满刺加王国兴起和因其得名的马六甲海峡的凸显。马六甲海峡又译作麻六甲海峡 (Strait of Malacca; 马来语为 Selat Melaka)，它西连安达曼海，东通南海，是位于马来半岛与印度尼西亚苏门答腊岛之间的漫长海峡，也是沟通太平洋与印度洋的重要航道。满刺加王国处于马六甲海峡这一太平洋与印度洋的咽喉之地，其兴起与郑和下西洋密不可分。

自第一次下西洋开始，中国—满刺加—古里就是下西洋的主导航线。七下西洋，郑和每次必到满刺加。在这一过程中，明朝帮助满刺加王国摆脱了暹罗的控制。^③永乐年间，满刺加国王曾多次到访中国。《明实录》记载规模最大的一次，由拜里迷苏刺国王亲率王妃、王子和陪臣 540 多人来访，永乐皇帝慷慨地赠送满刺加国王船只“归国守土”。^④郑和船队的航行和商贸活动给满刺加带来了无限商机，郑和在满刺加建立货场，储放货物，当船队分头前往各国进行贸易后，最终汇合在满刺加，等待季风到来一起回国。郑和七下西洋激发了印度洋繁盛的国际贸易，促使满刺加王国迅速兴盛起来。很快，满刺加就超过了苏门答腊等国港口，在中国和印度洋之间形成一个重要的贸易中转地，在下西洋过程中起了不可替代的重要作用。与此同时，满刺加王国逐渐形成一个颇具国际特色的强盛王国，从“旧不称国”“人多以渔为业”的渔村迅速发展起来，成为海上连接东西方的国际贸易中心，有多个沙班达尔 (Shahbandar 即港务长) 负责接待来自四面八方的商人。^⑤繁荣了近一个世纪，直到葡萄牙人航海东来于 1511 年将其灭亡。郑和七下西洋促成了满刺加的兴起，也强有力地彰显了海洋在人类交往史上的作用。从海上将海陆丝绸之路贯通的观念与实践是全球联通观念的前导，展现了人类文明交流互鉴的宏大前景。满刺加王国的崛起，就是海洋的崛起，是中国主导的东西

① 前揭马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》各国条。

② [日]家岛彦一：《郑和分舩访问也门》，中外关系史学会编：《中外关系史译丛》第 2 辑，上海：上海译文出版社，1985 年，第 55 页。

③ 前揭马欢著，万明校注：《明本〈瀛涯胜览〉校注》，第 34 页。

④ 《明太宗文皇帝实录》卷七七，永乐九年七月甲申；前揭巩珍著，向达校注：《西洋番国志》，第 17 页。

⑤ Armando Cortesão ed., *The Suma Oriental of Tomé Pires*, vol.2, London: The Hakluyt Society, 1944, p.274.

方早期交流的一个典型例证。马六甲海峡得名于满刺加王国，就是最好的证明。它标志着人类文明史上从陆地向海洋的重大转折，导致了自古以来通过亚欧大陆的的东西方文明互动转向以海洋为中心，完成了世界文明互动的陆海空间转换。位于印度洋和太平洋咽喉之地的满刺加王国的兴起以及马六甲海峡的彰显，客观上推动人类交往的重心脱离了亚欧大陆，转移至海上的历史进程。^①这也是基于海洋交流互通的全球化的前提和路径，这一发展道路最终奠定了东西方文明汇合于海上的世界大格局，以海洋开启了第一波全球化。其中，以郑和为代表的明代中国发挥了引领的作用。

（二）西方大航海见证满刺加的贸易中心地位

将15世纪初郑和时代留存下来的第一手文献中对满刺加的记述，与16世纪初葡萄牙人占据满刺加王国后的第一手文献记述联系起来考察，清楚可见中国大航海推动人类交往重心从亚欧大陆转移到海上。满刺加王国兴起和繁盛的国际海上贸易中心建立是其中一环，此后东西方汇集于海上，人类发展史进入海洋新阶段，中国大航海为全球化准备了前提条件。15世纪初的中国大航海催生了满刺加王国的兴盛，其繁荣的海上国际贸易情景被不少文献记录下来。除中国文献外，马来文献《马来纪年》也有记载：“不论上风和下风的行商，也常到满刺加，当时非常热闹。阿刺伯人称这地方叫做马六甲（Malakat），意思是集合各商贾的市场。”^②15世纪末，西方大航海勃发，率先来到东方的葡萄牙人见证了满刺加王国在后郑和时代继续保持重要国际贸易中心地位。1498年，葡萄牙人达·伽马到达印度卡利卡特，那里正是郑和七下西洋每次必到的古里国。1511年，葡萄牙人沿着郑和航线灭了满刺加王国，从而控制了马六甲海峡。葡萄牙人托梅·皮雷斯（Tomé Pires）在其《东方志》中，详细记述了满刺加繁盛的国际商业贸易景象，^③肯定了满刺加的国际贸易中心地位，郑和时代的历史遗产得到了彰显。同样，晚明闽人何乔远的《名山藏》在描绘满刺加时，用了“诸番之会”之称，^④与葡萄牙人的记录相印证，可见其称呼是恰如其分的。满刺加在后郑和时代的繁盛景象，说明中国大航海确实起到了将东西方交往贸易重心转移至海上的作用，并且将海上新兴的国际贸易中心拉到了中国邻近之地，这是后郑和时代中国商民大量移民在东南亚一带贸易，不再远赴印度洋贸易交往的重要因素。

郑和下西洋全面贯通了陆海丝绸之路，此后满刺加王国和马六甲海峡的兴起具有全球意义，意味着人类文明互动中心从陆地向海洋转移，古老的的东西方文明交往重心从亚欧大陆转向了海上，从此偏离了大陆上的传统交通网络和几大帝国的政治中心，在海上形成了一个新的文明互动中心，体现了多元文明互鉴。进一步说，处于印度洋与太平洋咽喉之地的满刺加王国及其命名的马六甲海峡的兴起，还预示了人类交往从印度洋时代向太平洋时代的转移，处于太平洋西岸的中国七次航向印度洋，进而促使满刺加崛起，其结果也使得世界贸易中心向太平洋回归。试想一下，如果上述一切都不曾发生，那么欧洲人的大航海活动不可能直接抵

① 万明：《马六甲海峡崛起的历史逻辑——郑和七下西洋七至满刺加考实》，《太平洋学报》2020年第3期。

② 许云樵译注：《马来纪年》，新加坡：青年书局，1966年，第130页。

③ Armando Cortesão ed., *The Suma Oriental of Tomé Pires*, Vol.2, p.255.

④ 何乔远：《名山藏》卷一〇七《王享记三》，《续修四库全书》第427册《史部·杂史类》，上海：上海古籍出版社，2002年，第634页。

达亚欧大陆各国的政治中心，也就难以对人类历史进程起到重大的影响。

梳理人类历史发展的全球化过程，可以称之为人类观念变迁史。观念是人类看待世界的方式，观念的变化可以引领令时代转型的潮流。从15世纪初开始，明朝人看待世界的观念发生了变化，走向海洋践行了新观念，深刻影响了人类历史发展的大趋势。具体而言，元代以后，世界发生了大变局，明朝人的海洋世界观形成，拥有国家大航海背景的郑和七下西洋，打破了此前东西方交往以陆路为中心的西域模式，促使人类交往重心从陆地向海上转移，迈向了新的海洋空间。这一空间转换的路径，为人类交往开辟了新的格局与模式，在人类文明史上具有里程碑意义，改变了人类历史进程发展方向。

15世纪是一个海洋世纪，以中国郑和大航海开篇。一部人类发展史，是人类从各自相对隔绝，相对闭塞的陆地走向海洋，最终融为一个整体世界的全球史。追本溯源，15—16世纪，海洋成为时代的主题，海上活动成为最为令人瞩目的国际现象，中国学者应该发出声音宣示15世纪的海洋世纪是由中国郑和下西洋开端的，以促进我们的文化自信和文化自觉。

更重要的是，明初印度洋国际秩序的建立，具有与西方海外扩张殖民帝国迥然不同的特征。郑和七下印度洋，将今天的东北亚、东南亚、南亚、中亚、西亚乃至东非、欧洲等广袤的地方，连成了一个文明互动的共同体。政治上国家权力整体上扬，经济上贸易资源互通有无，文化上多元文化认同交融。永乐二十一年（1423），出现了西洋古里、柯枝、加异勒、溜山、南淳利、苏门答刺、阿鲁、满刺加等16国派遣使节1200人到北京的“万国来朝”盛况，^①是下西洋将中华文明秩序理念付诸实践，建立起一种“共享太平之福”的国际新秩序的标志。

人类历史不是开始于一个整体的世界，作为一个整体的世界，是人类文明史极大发展的结果。正是15世纪出现的东西方向海洋不断开拓探索的进程，最终使人类汇合在一个整体世界之中。在15世纪初，史无前例的郑和七下西洋，大批中国人走出国门，走向海洋，从“西域”到“西洋”，标志中国对外交往政策发生从陆向海的重大倾斜，通过中国人长达近30年的远航印度洋，标志着人类交往发生从以亚欧大陆为重心向以海上为重心的重大转折，促成了东西方文明互动中心脱离了亚欧大陆，不可逆转地转移到海上；一个海洋的时代宣告到来，最终决定了世界的走向——全球化在海上诞生。到15世纪末，葡萄牙人航海东来，无独有偶，登陆地正是郑和七下西洋每次必到的印度古里，也即卡利卡特；随后，葡萄牙人沿着郑和的海上航线，追寻到马六甲，东西方在海上汇合，一个整体的世界在海上形成。就此意义而言，郑和下西洋是古代东西方交往传统的一次历史性总结，同时也宣告了一个海上新时代的开始。在全球文明发展史上，具有里程碑的意义。

郑和下西洋开启了人类大航海时代，改变了世界的面貌，是中国古代历史悠久的航海技术经验成果的累积，推动了中华文明与印度洋多元文明交流互鉴。下西洋的西洋，就是今天的印度洋，郑和七下西洋，完整地呈现了一个整体印度洋。从明朝人的地理概念“西洋”入手，着眼于印度洋上东西方文明的互动及其影响，以及15世纪以来人类交往重心从陆向海转移的情况，解读作为地理标志的西域与西洋的空间转换意义，

^① 《明太宗文皇帝实录》卷一二七，永乐二十一年九月戊戌。

挖掘印度洋陆海整合现象背后的深层互动，印度洋周边国家与民族对中华文明的认同与接受、交流与互鉴。郑和下西洋体现了中国人的开拓精神与博大情怀，成为人类命运共同体意识的具体化表现和象征。

今天，丝绸之路早已超出了字面含义，成为后世对中国与世界所有往来通道的统称：不仅是一两条交通道路，而且是四通八达、辐射广远的中国与世界之间的交通网络；不仅是丝绸西传、西物东来，而且沉淀了东西方文明交往几千年生生不息的轨迹；不仅是一个地理概念，而且已扩展为一种历史文化的象征符号，构建的是一个多元文明共生互动的开放系统，凸显了古代诸文明之交流对人类历史发展进程的巨大贡献。明代郑和七下印度洋，贯通了古代西域陆上丝绸之路与西洋海上丝绸之路，是其中一个典型范例。

纪念郑和具有全球意义，还体现在人类文明史上存在不同的航海模式，有着不同的实现机制，也有着不同的结果。郑和下西洋所代表的和平交往航海模式与西方的暴力掠夺航海模式，形成了鲜明的对比。历史可以作证，郑和高扬中华民族“协和万邦”的人文精神，在海上的开拓精神与胸怀，使得海道清宁、人民安业，具有人类共同的愿景。在长达28年的航海活动中少有战事发生，更没有占据海外国家一寸土地作为殖民地。明代中国与海外各国各民族“共享太平之福”的世界形象，在七下西洋中树立起来，得到了当时世界公认。郑和所到的东南亚一些国家至今仍在纪念郑和，郑和下西洋已经成为一个象征符号，为人类和谐相处提供了宝贵的历史经验，给予当今全球化危机四伏的世界以珍贵的启示。

总之，我们对于郑和下西洋意义的认识，需要置于人类文明发展进程的长时段中去考察，不能远离历史真实，将全球化的功绩，主要记在西方大航海的账上。试想如果没有15世纪初中国人以史无前例的大规模走向海洋，在印度洋上全面贯通了陆海丝绸之路，推动人类交往重心从陆向海发生重大转折，也就没有文明互动中心的空间转换，也没有繁盛了半个多世纪的当时世界上最稳定，也是最繁荣的国际贸易网络和人类文明互动中心在海上的形成。准确地说，没有这些前提条件，后来欧洲人的航海东来也将黯然失色。

六、结 语

追寻明朝人何所思，何以下西洋？我们发现在中华民族多元一体格局形成的重要时段，明初当时人们超越了此前对于传统世界的认知，海纳百川，有容乃大，对海洋的开拓与西域的重新发现，具有世界意义，也即全球史的意义。

全球史意味着以全球的视角重新梳理人类交往的历史，关注全球空间发生的人类经验。15世纪在海上拉开全球化序幕的是郑和下西洋，清晰地标志着一个人类海洋新时代的开始。众所周知，整个地球表面30%是陆地，70%是海洋。回溯历史，如果人类不开拓海洋上的航线，就无法将遥远分离的各个大陆连接起来。因此，人类开拓海上航线是历史发展的必然趋势，相伴而生的是人类不断拓展认知边界，重新认识世界的过程。

全球海洋时代的到来，还有一个极为重要的意义需要阐释，与当时中国强盛的国力和极其辉煌地走在世界前列的航海科技水平相联系，下西洋宣告了人类以人力与马匹为主交往阶段的衰落和以科技含量占重要地位的交往新阶段的开始。明朝人从西洋往西域，人类交往不再只是依靠人力和马匹就可以达到目的地，这意

味着人类文明交往中科技含量的提高，这是人类文明史上一个名副其实的进步。

下西洋对于地理时空格局认知的演进，不仅整合了陆海丝绸之路，推动人类进入了一个整体视野下的大丝绸之路时代，促使多元文明交往互鉴发展到一个新的阶段，而且给世界格局带来前所未有的趋向性变化，拉开了全球化诞生于海上的序幕。因此，我们可以将郑和下西洋定位于中华民族共同体对全球人类命运共同体的重大历史性贡献。

[作者单位：中国社会科学院古代史研究所]

（编辑：许冰彬）