



上海外国语大学
SHANGHAI INTERNATIONAL STUDIES UNIVERSITY

主编 / 马丽蓉

2019年第1期 (总第7期)

新丝路学刊

- ◆ 从印度洋时代向太平洋时代的转型：
基于明代中国与海上丝绸之路的考察 / 万 明
- ◆ 马可·波罗足迹考：从伊朗起儿漫到忽鲁模思的
往返路线 / (伊朗) 穆罕默德·博格尔·乌苏吉
- ◆ 历史视域下的伊朗文化构建 / 程 彤
- ◆ “一带一路”框架下中国—伊朗经济合作与伙伴关系构建 / 杨 力 等
- ◆ 构建一带一路学：中国丝路学振兴的切实之举 / 马丽蓉 王 文



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)



上海外国语大学
SHANGHAI INTERNATIONAL STUDIES UNIVERSITY

新丝路学刊

Journal of New Silk Road Studies

2019 年第 1 期 (总第 7 期)

马丽蓉 / 主编



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

新丝路学刊. 2019 年. 第 1 期: 总第 7 期 / 马丽蓉主编. -- 北京: 社会科学文献出版社, 2019. 8

ISBN 978 - 7 - 5201 - 5401 - 7

I. ①新… II. ①马… III. ①“一带一路” - 国际合作 - 丛刊 ②丝绸之路 - 丛刊 IV. ①F125 - 55
②K928.6 - 55

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2019) 第 180192 号

新丝路学刊 2019 年第 1 期 (总第 7 期)

主 编 / 马丽蓉

出 版 人 / 谢寿光

组稿编辑 / 高明秀

责任编辑 / 许玉燕

文稿编辑 / 郑彦宁

出 版 / 社会科学文献出版社 (010) 59367189

地址: 北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编: 100029

网址: www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367083

印 装 / 三河市龙林印务有限公司

规 格 / 开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 9 字 数: 147 千字

版 次 / 2019 年 8 月第 1 版 2019 年 8 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5201 - 5401 - 7

定 价 / 59.00 元

本书如有印装质量问题, 请与读者服务中心 (010 - 59367028) 联系

 版权所有 翻印必究

编 委 会

主 编 马丽蓉

编委会名单 (以姓氏笔画为序)

王 健 刘迎胜 石源华 宁 琦 卢山冰
邢广程 孙壮志 许培源 杨 恕 杨福昌
杨富学 吴思科 周 烈 郭长刚 潘志平
〔巴基斯坦〕纳杰姆丁·谢赫

编辑部主任 杨 阳

责 任 编 辑 王 畅

编 辑 闵 捷 张 宁 王 诚 赵 阳

目 录

• 特稿 •

从印度洋时代向太平洋时代的转型：基于明代中国与 海上丝绸之路的考察	万 明 / 1
--	---------

• 丝路历史文化 •

马可·波罗足迹考：从伊朗起儿漫到忽鲁模思的往返路线	〔伊朗〕穆罕默德·博格尔·乌苏吉 / 17
历史视域下的伊朗文化构建	程 彤 / 30
18 世纪东南亚高地傣掸民族政权与政治生态案例分析	张 宁 / 42

• “一带一路” 国际合作 •

“一带一路” 框架下中国—伊朗经济合作与伙伴关系构建	杨 力 任 嘉 / 59
沙特主流媒体涉华报道分析：以《利雅得报》为例	刘欣路 范帅帅 / 75
伊朗水资源危机对其国家安全的影响评估	王 诚 / 94

• 丝路学研究 •

构建一带一路学：中国丝路学振兴的切实之举	马丽蓉 王 文 / 109
-------------------------------	---------------

CONTENTS

• Special Section •

- Wan Ming, **The Transition from the Indian Ocean Era to the Pacific Era: An Investigation of the Relationship between China in the Ming Dynasty and the Maritime Silk Road** / 1

• History and Culture of the Silk Road •

- Mohammadbagher Vosoughi, **Marco Polo's Travel Route in Iran from Kerman to Hormuz and Back** / 17
- Cheng Tong, **A Study on the Construction of Iranian Culture from a Historical Perspective** / 30
- Zhang Ning, **A Case Study of Dai Polity and Political Ecology in the Southeast Asian Highlands in the 18th Century** / 42

• The Belt and Road International Cooperation •

- Yang Li, Ren Jia, **The Construction of China-Iran Economic Cooperation and Partnership under “the Belt and Road” Framework** / 59

Liu Xinlu, Fan Shuaishuai, An Analysis of China-related Reports in Saudi Arabia's Mainstream Media: A Case Study of <i>Al Riyadh</i>	/ 75
Wang Cheng, An Assessment of the Impact of Iran's Water Crisis on Its National Security	/ 94

• Silk Road Studies •

Ma Lirong, Wang Wen, The Construction of the Belt and Road Studies: The Solid Method to Rejuvenate Chinese Silk Road Studies	/ 109
---	-------

• 特稿 •

从印度洋时代向太平洋时代的转型： 基于明代中国与海上丝绸 之路的考察

万 明

【摘 要】本文尝试突破“东洋”和“东亚”的范围限制，以一种全新的视角，考察明朝中国与海洋关系的变化，并探究明代中国与全球化的关系。在这里，将以“明代中国与海洋三部曲”作为研究线索，展开对上述问题的探讨。中国既是一个农耕大国，也是一个海洋大国，更曾经是一个海洋强国，认识这一点极为重要。纵观明代中国与海洋的关系，可以用“历史三部曲”来概括：第一部曲是中国与印度洋，第二部曲是印度洋向太平洋的嵌入，第三部曲是中国与太平洋。

【关 键 词】明代中国 海上丝绸之路 国际转型

【作者简介】万明，中国社会科学院历史研究所研究员，中国社会科学院“登峰战略”资深学科带头人，上海外国语大学丝路战略研究所特聘学术顾问。

当前，中国已经崛起为大国并成为国际舞台主要力量，中国面临着怎样处理国际关系、选择何种国家对外发展战略、如何运用国家实力在国际社会中扮演角色和参与全球治理等重大问题。在习主席 2013 年提出“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的概念后，中国如何处理与陆地和海洋的关系，成了一个重要的问题。回答和解决问题需要的是对历史长时段的客观了解，对中外关系史的深入研究与思考以及对中外关系演进的整体与长远发展趋势的把握。因此，引入全球史视野研究中外关系史上的重大问题，进行宏观思考，将中外关系史置

于全球化进程和整体世界变迁中加以考察,在当下显得尤为重要。

在全球史的视野下,明代中国曾在海上走在世界的前列。明朝人两度走向海洋:15世纪初走向西洋——凸显出印度洋在人类交往史上的地位;15世纪末走向东洋——凸显出太平洋在人类交往史上的重要性。这里还有一个更新视角的意义,即突破“东亚”的意义。在历史上,全球发生了从印度洋时代向太平洋时代的转型,然而,随着历史学的学科细分,古代史或近现代史领域内对中国的研究大都是在“东亚”的框架内。中国是东亚大国,因此以东亚为研究中心是一个惯性思维,但是长期这样思考,就会对中国史乃至全球史研究产生局限性。本文的核心论点是,明朝时期派遣郑和下西洋进行大规模的印度洋航海外交,引领了全球史上一次重大转折——人类交往从印度洋时代到太平洋时代的转折,也就是人类交往的重心从印度洋向太平洋的转移。以明朝中国与海洋的关系为切入点,本文认为,这一时期存在从“旧的海洋观”到“新的海洋观”的变化,是从“印度洋时代”向“太平洋时代”的转移。如今所说的“大航海时代”,一般是指西方东来的太平洋时代,即全球化的时代。应当注意到,历史上中国不仅是一个农耕大国,也是一个海洋大国,更曾经是一个海洋强国,在全球化中展现出重要作用。具体来看,明代中国与海上丝绸之路的关系,是以历史三部曲来展现的。

一 第一部曲:中国与印度洋

中国与印度洋之间的关系,本文主要通过“郑和七下西洋”这一重大历史事件来予以探究。首先的问题是,“郑和七下西洋”中的“西洋”,到底指哪里?在跟随郑和出海的通事马欢所著的《瀛涯胜览》中,记述有“南淳里国”条。南淳里国就在今天的苏门答腊岛上。“南淳里国”条记载:

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

^① (明)马欢著,万明校注《明本〈瀛涯胜览〉校注》,广东人民出版社,2018,第45页。

这里，帽山就是通向西洋的标志。按照马欢的表述，“那没黎洋”就指西洋。“那没黎”是马来语 Lambri 或爪哇语 Lamuri 的对音，其地在今苏门答腊岛西北角亚奇河（Achin River）下游哥打拉夜（Kotaraya）一带。帽山，据英国学者考证，就是今苏门答腊岛西北方向上的韦岛（Weh Island）。所以，“南浮里国”条中的“西洋”，确切所指的就是沿着苏门答腊北部海岸向西延伸的海域，而那里正是如今的印度洋。^① 明朝时并没有印度洋的概念，印度洋是一个现代的表述。因此，“郑和七下西洋”就是“郑和七下印度洋”。

具体来讲，郑和第一次航行的目的地是印度的古里，也就是今天印度喀拉拉邦的卡利卡特（Calicut）。在《瀛涯胜览》中专门提道：“古里国乃西洋大国也”；^②《星槎胜览》中也提道：“其国当巨海之要屿，与僧加密迎。亦西洋诸国之码头也”。^③ 郑和访问古里，进行了册封和立碑等政治外交活动。然而，访问古里绝不仅仅是出于政治上的考虑。古里也是一个国际贸易中心地，卡利卡特大学副校长 K. K. N. 古鲁在他的一本书《卡利卡特的扎莫林》的前言中曾表示，“卡利卡特是中世纪印度杰出的港口城市，是一个香料和纺织品的国际贸易中心”。^④ 在费信《古里国》的诗中就提道：“古里通西域，山青景色奇”。^⑤ 从地理上说，古里一直向北便是中国古代所称的西域，明朝人明确知晓古里就位于西域与西洋的连接点上。以往有些学者根据清修《明史》认为明朝只是为了宣扬国威而进行航海外交的观点是有偏差的。当时的古里并不在德里王朝统治下，而是在扎莫林王朝的统治下，明朝并没有选择政治上更强势、经济上更发达的印度德里王朝开展联络，可见海上交往并不是仅仅出于政治上的炫耀，而是与当时东西方交往的连接点和延续性有关。在福建长乐《天妃之神灵应记》碑中记载：“抵于西域忽鲁谟斯国、阿丹国、木骨都束国。”^⑥ 由此可以看出，当时的明朝将波斯湾国家忽鲁谟斯国、红海阿丹国（今也门亚丁）乃至东非国家木骨都束

① 万明：《郑和七下印度洋——马欢笔下的“那没黎洋”》，《南洋问题研究》2015年第1期，第81页。

②（明）马欢著，万明校注《明本〈瀛涯胜览〉校注》，广东人民出版社，2018，第57页。

③（明）费信著，冯承钧校注《星槎胜览校注》，中华书局，1954，第34页。

④ Dr. K. K. N. Kurup, “Foreword”, in K. V. Krishna Ayyar, *The Zamorins of Calicut* (Calicut: Publicationdivision Univ. of Calicut, 1999), p. 2.

⑤（明）费信著，冯承钧校注《星槎胜览校注》，中华书局，1954，第35页。

⑥（明）钱谷：《吴都文粹续集》卷28《道观》，《四库全书珍本初集》，沈阳出版社，1998，第23页。

(今索马里首都摩加迪沙)都看作西域。换言之,以明朝的眼光看,通向西域的丝绸之路被极大地延伸到了印度洋的西部。这也从某种程度上解释了明朝选择古里作为最初目的地的原因——在当时,虽然印度的科钦地区相比于繁荣的古里并不逊色,但明朝并没有选择科钦,就是因为明朝的目的不仅仅是到达印度,而是通过航海找到联通西域的道路。

继而,古里的地位从一开始的目的地逐渐变为中转站。郑和第四次下西洋时,船队又开辟了新的航线,即从古里航行到忽鲁谟斯(今伊朗波斯湾口的霍尔木兹)。在《瀛涯胜览》和《星槎胜览》中,明确记载了以古里为始发港的五条航线,它们分别是:①古里至忽鲁谟斯国;②古里至祖法儿国,即今阿拉伯半岛东南端的阿曼佐法尔;③古里至阿丹国,即今阿拉伯半岛也门首都亚丁,是古代西亚宝石、珍珠的集散中心;④古里至刺撒国,有学者认为刺撒国在索马里附近,但也有学者认为在也门沙尔韦恩角,这还需要进一步考证;⑤古里至天方国,即今沙特阿拉伯的麦加,元代称天房,《岛夷志略》称其为天堂,而这都是指克尔白。①

印度洋全覆盖航线的建立,体现了明代中国的“印度洋时代”特征,忽鲁谟斯便是一个典型的案例。忽鲁谟斯在明朝的记载中一般被称为“西域的忽鲁谟斯”。从东汉甘英“临东海而望大秦”之后,中国对西域的探索就被安息帝国阻挡在了波斯湾。从此东西方交往的中心就被固定在了亚欧大陆,千年未变。然而在巩珍《西洋番国志》卷前收录的《敕书》中,“西域的忽鲁谟斯”这一认识发生了改变。永乐十八年(1420)十二月初十日《敕书》如此记载:

敕太监杨敏等往西洋忽鲁谟斯等国公干。②

宣德五年(1431)五月初四日《敕书》记载:

① 万明:《十五世纪印度洋国际体系的建构——以明代“下西洋”亲历者记述为线索》,《南国学术》2018年第4期,第614页。

② (明)巩珍著,向达校注《西洋番国志》,中华书局,1961,第9页。

今命太监郑和等往西洋忽鲁谟斯等国公干，大小舡六十一只。^①

此时明朝人对忽鲁谟斯的定位从西域到了西洋，这代表着明朝时期西洋和西域的全面贯通。另一个例子就是天方国。费信关于天方国的记载如下：

其国自忽鲁谟斯四十昼夜可至。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。^②

又有诗言：

玉殿临西域，山城接大荒。^③

这意味着，西海的尽头连接的就是西域，由此可见明朝人对西洋和西域相接的认识是非常明确的。去天方国，陆路需要一年，且不通畅，而此时海路的开辟给了明朝更多的机会。从罗马时代开始，印度洋便是东西方交往的重心，证据之一就是《汉书》中记载了中国与斯里兰卡在汉时就已通商。可是7世纪以后，阿拉伯人崛起，掌控了印度洋。这个局面一直维持到郑和下西洋之前，此后中国人改变了阿拉伯人称霸印度洋的局面。

可以说，郑和七下西洋其实就是明朝对印度洋区域的全覆盖全方位外交，而这一点在马欢的《瀛涯胜览》、费信的《星槎胜览》和巩珍的《西洋番国志》中得到了很好的体现。《瀛涯胜览》记载了郑和所到的20个国家；《星槎胜览》的《后集》中提到了《瀛涯胜览》所没有记载的东非部分，虽然一般认为《后集》记载的是费信听闻而非亲历的内容；巩珍的《西洋番国志》与《瀛涯胜览》相同，也记载了20个国家，三部书的记载可以使我们确认，郑和的航行对印度洋基本上是全覆盖的。

这里有一个问题。以往中外学界有关郑和下西洋的研究，一般是以中国与东

①（明）巩珍著，向达校注《西洋番国志》，中华书局，1961，第10页。

②（明）费信著，冯承钧校注《星槎胜览校注》，中华书局，1954，第26页。

③（明）费信著，冯承钧校注《星槎胜览校注》，中华书局，1954，第26页。

南亚、中国与南亚、中国与西亚、中国与阿拉伯世界、中国与东非的关系为线索分别研究的,这样就将郑和下西洋的“西洋”——一个整体的印度洋分割了。因此,郑和下西洋所代表的明朝对印度洋地区的航海外交,某种程度上是被遮蔽了的。郑和七下印度洋说明明朝对印度洋有一个全面的认知,是把印度洋视为一个整体来看待并规划外交活动的,因此在印度洋中枢的古里产生了直达波斯湾和东非的航线。由此可以看出,从忽鲁谟斯到祖法儿,到红海的阿丹,乃至到东非木骨都束,一环扣一环,这是一种针对整个印度洋的航海外交规划。值得注意的是,中国的航海外交基本不是依靠武力进行的,即使发生过短暂的军事冲突,也很快化干戈为玉帛,这与明太祖时期“共享太平之福”的外交理念有着密切的联系。

笔者认为,15世纪初的中国,实际上在印度洋上建立了一个新的国际体系。在蒙元帝国崩溃后,国际格局发生了重要的变化,中外关系其实经历了从崩溃到重建的过程。明代的外交政策在15世纪初出现了一个重大转折,即全面地转向海洋,中国由此出现了一个史无前例的走势,就是从农耕大国向海洋大国的转向。郑和的船队,有二万七千多人,从永乐三年到宣德八年,即1405年到1433年,七次从南海出发航向印度洋,出访了三十多个国家,展开了史无前例的航海外交。可以认为,明代中国在印度洋的航海外交活动促发了印度洋新的国际体系的形成,也为全球一体化在海上的诞生奠定了坚实的基础。

明朝的转型与明初制定的外交政策有极大的关系。明太祖在立国之初就制定了“不征”的国策,此外交政策的确立表明,明统治者放弃了自古以来中国天子至高无上的征伐之权,从而形成了明朝外交有别于此前的显著特征——试图不依靠武力来建立一种和平的国际体系。在郑和下西洋时期,中国一直在大力发展朝贡体系,从而构成了印度洋新的国际体系。笔者认为,当时的印度洋国际体系有三个主要特征。

第一,国家权力整体上扬,三十多个国家都被包括在了国际体系之中。

第二,国家间相互依存。在体系中的所有行为主体都处于直接的相互联系中,达成了经济资源共享,其合作基点是不存在领土扩张与实土贡赋要求,即扩张和掠夺不是印度洋体系下国际交往的主题。

第三,非对称性存在。虽然具有大国小国的差距,但国家之间关系相对平等

且相互信任，国际社会具有一定公正性。

需要说明的是，朝贡关系的建立不是明朝独有的现象。朝贡是久已形成的东西方区域交流的共同观念，在古代国际关系中被广泛认同。一旦作为一种共识被承认，它的实践就成了一种国际原则与国际惯例。^① 以往学界讨论朝贡概念，一般强调以中国为中心，以批判居多，其实这种意见并不确切。各国接受朝贡关系，也是一种国家间的认同。朝贡关系凸显了印度洋国际关系的共性。郑和下西洋是明朝对外政策长远走向的表现：一是体现了古代中国对外交往进入海洋导向的重大转折，二是联通了古代中国对外交往的海陆通道，三是连缀了印度洋区域各国，维护了海上交通航线，展现了中国航海外交“不征”和“共享”的特征。中国把印度洋周边可以交往的主要国家都联系起来，通过合作共建了一个不同政治文化多元并存的国际体系，并建立了一种国际秩序。同时从地缘经济上来说，这也推动了印度洋区域内各国资源合作机制的形成。明朝此举与此前蒙元帝国的大肆征伐扩张，也与后来西方探险者掠夺财富、占据领土的做法截然不同。

在现代国际关系研究中，霸权理论是重要的分支理论之一，海上霸权理论是西方长期以来的思维定式，因此，西方学界讨论郑和下西洋时，仍然会做出“中国称霸海洋”这种表述，认为中国在从日本到非洲广阔的东海岸之间享有霸权。美国学者阿布·卢格霍德在她的《欧洲霸权之前：1250 - 1350 年的世界体系》一书中指出，11 ~ 13 世纪存在亚洲、中东农业帝国与欧洲城市之间连成一体的世界体系，该体系在 13 世纪发展到高峰，在 1350 年以后由于战争、瘟疫等原因慢慢衰退；16 世纪初，葡萄牙人进入印度洋，进行下一个阶段世界整合的时候，13 世纪的世界体系的许多部分已经了无痕迹。^②

从这种表述可以很明显地看出，在对 13 ~ 16 世纪的世界体系的研究中还留有大量空白，西方长期以来忽视了 15 世纪初印度洋国际体系的存在。卢格霍德虽然提到了郑和，指出的却是“为什么郑和转过身去撤回舰队，留下一个巨大的权力真空”的问题，并认为其结果是中国人从海上撤退，集中精力重整农业

① 万明：《十五世纪印度洋国际体系的建构——以明代“下西洋”亲历者记述为线索》，《南国学术》2018 年第 4 期，第 618 页。

② 〔美〕珍妮特·L. 阿布-卢格霍德：《欧洲霸权之前：1250 - 1350 年的世界体系》，杜宪兵等译，商务印书馆，2015，第 43 ~ 44 页。

生产,恢复国内市场,随之中国也失去了谋求世界霸权的欲望。这些观点无一不是受到了霸权理论和霸权话语体系惯性的影响。近几年来,西方印度洋史在研究郑和下西洋的部分时更多的是表达对郑和行为的质疑和不解,而具体的历史事实,西方学者则很少提及。

实际上,通过15世纪初郑和的航海外交,中国将此前相对孤立的印度洋周边地区连接了起来,形成一个网络,这样就使印度洋国际关系体系化的过程开始成型。质言之,郑和七下印度洋,通过印度洋联通了陆海丝绸之路,构建了一个新的印度洋国际体系。在印度洋上,中国的对外交流获得了前所未有的拓展,推动了多元文明的互动与交流。郑和使团不仅起到了使明朝沟通海外之国的政治作用,还对印度洋区域内各国间的经济文化交流起到了重要的推动作用。

二 第二部曲:印度洋向太平洋的嵌入

三部曲的第二部是“印度洋向太平洋的嵌入”,主要是指郑和下西洋和满刺加王国兴起的关系。满刺加王国位于今马六甲海峡一带,满刺加王国的兴盛,即印度洋东大门马六甲海峡的崛起。马六甲海峡占据重要地理位置,是连接印度洋与太平洋的海上通道,其崛起既代表着印度洋向太平洋的嵌入,是人类交往由“印度洋时代”向“太平洋时代”转型的开端,也预示了全球化在海上的诞生。

洪武年间,明朝对外交往的三十个国家中并没有满刺加。有关该城市建立的年代,学界存在很大的分歧。英国东南亚史学家霍尔认为,无论是记载1292年马可·波罗由海洛返回威尼斯、1322年鄂多立克东游、1345~1346年伊本·白图泰经海洛来华的相关文献,还是1365年的《爪哇史颂》,都没有提到过这个地方,说明满刺加是由拜里迷苏刺建立的。后来这种观点被普遍接受。^①拜里迷苏刺是满刺加王国的创建者,马六甲海峡的崛起和满刺加王国的兴盛有着密不可分的关系。马六甲海峡得名于满刺加的音译,这一史实在以往虽没有被更多关注,却是极为重要的。

^① [英] D. G. E. 霍尔:《东南亚史》上册,中山大学东南亚历史研究所译,商务印书馆,1982,第260~261页。

其实，阿拉伯人在唐宋时期已经通过马六甲海峡来到中国，但是那时的马六甲海峡一直没有确切的名称，也没有与其他港口媲美的国际商业中心。15 世纪初，满刺加王国处于暹罗王国（今泰国）的控制之下，每年给暹罗贡金 40 两。马欢随郑和第四次下西洋时（1413）第一次到达满刺加后，记述了当时满刺加的地理生态环境和人民生存状态：

其国东南是大海，西北是老岸连山，沙卤之地。气候朝热暮寒，田瘦谷薄，人少耕种……人多捕渔为业，用独木刳舟泛海。^①

在郑和下西洋之后，这种情况发生了改变。明朝使得满刺加摆脱了暹罗的控制，郑和与马六甲海峡建立了直接的联系。马欢在书中记载：

永乐七年己丑，上命正使太监郑和等赍诏敕赐头目双台银印、冠带袍服，建碑封城，遂名满刺加国。^②

郑和远航和满刺加王国的兴起有着特殊的关系，这其中的关键因素是季风，它使得满刺加成为出使航线上的重要节点——船队远航到西洋的古里需要一个中间站，满刺加优越的地理条件使其成为中间站的不二选择。这就是满刺加兴起的机遇，在郑和下西洋之前，它是名不见经传的；其后在郑和的航海外交中，它无疑发挥了重要的作用。《瀛涯胜览》中记载：

中国宝船到彼，则立排栅，城垣设四门更鼓楼，夜则提铃巡警。内又立重栅小城，盖造库藏仓廩，一应钱粮顿放在内。^③

更重要的是，郑和船队的船只分头出发到各国进行交往贸易，最后回程都要

①（明）马欢著，万明校注《明本〈瀛涯胜览〉校注》，广东人民出版社，2018，第 35～36 页。

②（明）马欢著，万明校注《明本〈瀛涯胜览〉校注》，广东人民出版社，2018，第 34 页。

③（明）马欢著，万明校注《明本〈瀛涯胜览〉校注》，广东人民出版社，2018，第 38 页。

汇合在满刺加取齐,“打整番货,装载停当,等候南风正顺,于五月中旬开洋归还”。^① 满刺加国王拜里迷苏刺抓住机遇,与中国保持尽可能紧密的联系,为郑和船队提供了一个安全的存放货物之地。满刺加王国的兴起主要依靠的是其国际船只和货物集散地的身份。

永乐九年(1411),满刺加国王拜里迷苏刺为了表示对中国的友好,曾率领一个 540 多人的使团出访明朝,而明朝也赐予他船只回国守土。这在《西洋番国志》中有明确记载:

又赐造完大舡,令其乘驾归国守土。^②

这就说明中国作为大国和满刺加这一新兴小国的关系是一种合作共赢的关系,这一新型的国际关系与以前蒙元帝国攻打爪哇和后来葡萄牙人建立马六甲殖民地都是完全不同的。

海峡的崛起不可逆地将东西方交往的重心转移到了海上。大约一个世纪以后,葡萄牙人托梅·皮雷斯来到满刺加,他对满刺加进行了详细的描述,记录了满刺加极为繁盛的贸易景象,甚至认为满刺加获得的利润之多是人们根本无法估计的。他在《东方志》(*The Suma Oriental of Tome Pires*)一书中记载,满刺加有四个沙班达尔^③,负责来自世界各地的贸易。^④ 这里需要补充的是,在葡萄牙殖民者攻占满刺加之前,探险家达·伽马越过好望角后首先到达的正是印度的古里,然后沿着郑和的航线于 1511 年来到了满刺加。从葡萄牙人的记述中可以了解到,在郑和下西洋后到 15 世纪末,位于海峡最狭窄地带的强盛的满刺加王国控制着世界贸易航线的重要组成部分,因此,满刺加也就掌管了贯穿东西方航路生命线的钥匙,从而成长为一个繁盛的世界文明交往中心。

这样一个繁盛的贸易中心的兴起与郑和的航海外交有着直接的关系,英国史学家霍尔认为,这是使满刺加在 15 世纪末以极其罕见的速度获得世界重要地位

① (明)马欢著,万明校注《明本〈瀛涯胜览〉校注》,广东人民出版社,2018,第 38 页。

② (明)巩珍著,向达校注《西洋番国志》,中华书局,1961,第 17 页。

③ 即海关。

④ *The Suma Oriental of Tome Pires*, Vol. 2, translated from the Portuguese MS. in the Bibliotheque de la Chambre des Deputes, Paris, and edited by Armando Cortesao (London: The Hakluyt Society, 1944), p. 265.