

何以全球化：明代中國與世界

萬明*

摘要：以明代中國為主體，從全球視野重新審視梳理明代以來全球化的歷史起源及其真實進程十分必要。15世紀初，以鄭和七下西洋為代表的中國大航海奠定了人類交往從陸地到海洋發展的基礎，成為人類文明發展史的一大轉折。以鄭和為代表的中國大航海促使處於印度洋與太平洋咽喉之地的滿刺加王國興起，這是人類交往重心從陸地向海洋轉移的重要標誌，這一轉移是實現全球化的前提和路徑。全球化不是西方大航海帶來的，明代中國的白銀需求帶動亞洲、歐洲、美洲進入全球貿易體系，在全球化起源中扮演了重要角色，作出了重大歷史性貢獻。

關鍵詞：全球化起源 中國大航海 白銀之路 市場經濟 全球貿易網絡

全球化是指世界各國、各地區的經濟、社會、文化、政治等要素在全球範圍內相互交往、廣泛流動並相互影響的過程，全球範圍內的聯通與互動使全球形成一個聯繫密切、不可分割的整體。全球史（Global History）興起於20世紀七八十年代，成型於九十年代，是史學界對於全球化的學

術反思與回應。隨着「全球」（global）這一核心詞語在史學論著中頻繁出現，史學研究的全球史轉向成為一股潮流，已為越來越多的中國學者接納，而且全球史中的中國史研究成為史學研究的前沿。打通中國史與世界史，從全球視野重新審視全球化的起源，既從全球看中國，也從中國看全球，這是了解中國獨特歷史發展道路的基礎性研究，也是全球史研究的重要組成部分。

關於全球化何時開始，美國學者羅比·羅伯森認為，人類經歷了三波全球化浪潮，第一波在1500年之後開始，建立了世界貿易網絡；第二波在1800年後開始，至20世紀初，實現了工業化；第三波是指1945年以後建立的世界新秩序，至今這一新秩序仍發揮着重要作用。^①這一觀點存在諸多值得商榷的地方。筆者認為，全球化的第一波以15世紀開始的中國大航海為前提，以16世紀的中國白銀貨幣化和市場經濟轉向為中心，中國是全球化第一波的主要引領者。

關於全球化起源，中外學術界存在多種觀點，最早的追溯直到遠古，最近的則置於20世紀90年代以後，但是大多數觀點是以西方大航海與哥倫布發現新大陸作為全球化的起源。^②全球化起源於大航海，但以往片面強調西方大航海，這是一種錯誤的思維定式，大航海時代是一個全人類整體的歷史進程。15—16世紀，人類從海洋走向全球化的歷史進程，正是人類走向共同的世界歷史的大趨向。這一時期，人類交往從以「大陸」為中

① Robbie Robertson, *The Three Waves of Globalization: A History of a Developing Global Consciousness*, London: Zed Books, 2003, p.4.

② 以西方大航海作為世界近代史開端是史學界的主流觀點。一般來說，史學界將世界近代化開端與全球化開端聯繫在一起。如美國斯塔夫里阿諾斯所著的《全球通史——1500年以前的世界》就是選擇1500年為世界古代與近代的分水嶺，認為世界是通過西方大航海連通為一體（參見L. S. 斯塔夫里阿諾斯：《全球通史——1500年以前的世界》，吳象嬰、梁赤民譯，上海：上海社會科學院出版社，1988年）。作為高等教育文科教材，吳於廬、齊世榮主編的世界史教材第一章第一節就談到了地理大發現和商業革命的背景與過程（參見吳於廬、齊世榮主編：《世界史·近代史編》上卷，北京：高等教育出版社，2011年）。

* 作者萬明，中國社會科學院古代史研究所研究員（北京 100101）。

心到以「海洋」為主線，將分割的陸海區域連成一個整體的「全球」，人類歷史從海洋重新展開。

地球上七分是海洋，三分是陸地，人類從陸地向海洋擴展，是歷史發展的必然趨向。因此，當人類開始全球化進程的時候，具備了三個顯著特徵：一是人類造船與航海技術有了極大進步；二是經由海洋的交往，從民間層面發展到國家層面；三是陸海互通互聯的海洋世界新觀念，客觀上具有開拓海洋交往並延伸發展前景的作用。這三個特徵也是判斷全球化開端的標準。以此標準判斷，全球化的進程先後歷經了15—16世紀中國鄭和大航海時期、西方大航海時期和東西方共同開拓海洋時期三個階段，全人類參與、同心協力促成了全球化的形成。過去西方大航海發展主導全球化這一話語體系的獨尊地位，是僅憑西方歷史經驗發展出來的全球化理論與方法，全球化並非由西方大航海開啟，全球化的歷史應該重寫。

一、海上奠基：中國鄭和大航海與早期全球化的關聯

追尋全球化的緣起，就不能不談到明朝永樂、宣德年間派遣鄭和七下西洋。以強盛的綜合國力為後盾，鄭和統率一支規模龐大的船隊持續28年之久的遠航，標誌着中國古代的造船技術和航海水平發展到巔峰，推動海上絲綢之路達於鼎盛，從而為昭示近代意義的全球史提供了歷史資源，也豐富了我們對全球史的認知。

（一）鄭和七下西洋的地理核心概念——「西洋」

鄭和七下西洋，是大規模的國家航海行為。那麼，鄭和七下西洋的「西洋」是哪裏？這是鄭和七下西洋研究的基本問題，也是我們了解鄭和七下西洋的基本航線及其所到國家和地區的關鍵。筆者認為，鄭和七下西

洋的「西洋」就是指今印度洋。鄭和七下西洋標誌着早期全球化在海上的展開，人類交往史也從此由海洋展開了一幅新的世界發展圖景。

在人類交往史上，從張騫「鑿空」西域，陸上絲綢之路載入史冊，到鄭和七下西洋，開拓了海上絲綢之路，其間經歷了1500年左右，中華文明的對外聯繫從來沒有中斷過。15世紀初鄭和七下西洋，從西洋到西域，明朝人不僅在理念而且在實踐上，首次實現了陸海絲綢之路的跨越式連接發展，促成古代陸海絲綢之路的全面貫通，貫通的匯合點即在「西洋」——今印度洋。

明朝沒有印度洋的概念，印度洋之名在現代才出現。我們可以看到的最早記載鄭和下西洋的原始文獻出自鄭和的隨員之手。它們分別是馬歡的《瀛涯勝覽》、費信的《星槎勝覽》和鞏珍的《西洋番國志》，這也是現存的鄭和下西洋的三部基本文獻。^①結合鄭和等人親立的石刻碑文，以及明人《鄭和航海圖》，我們可以發現明朝人對「西洋」的認知就是今天的印度洋。

第一，明初人認識的西洋是有特指的，即「那沒黎洋」。「國之西北海內有一大平頂峻山，半日可到，名帽山。山之西大海，正是西洋也，番名那沒黎洋，西來過洋船隻，收帆俱望此山為準」。^②「國之西北海中有一大平頂高山名帽山，半日可到。山西大海即西洋也，番名那沒黎洋」。^③那沒黎（嚟）洋即今天的印度洋。之所以記載於南淳里國條，是因為「那沒黎（嚟）」即「南淳里」，是Lambri或Lamuri的對音。

第二，西瀕印度洋的蘇門答刺國是通向西洋的總路頭。這進一步說明位於今天蘇門答臘島以西的印度洋才是西洋。「蘇門答刺國，即古之須文達那國是也，其處乃西洋之總頭路」。^④「蘇門答刺國，即古須文達那國也。

① 其中最重要的一部，是通事馬歡的《瀛涯勝覽》，記述最為翔實。鞏珍《西洋番國志》係根據馬歡書而成，可以說是馬歡書的別本，唯有書前序與三通皇帝敕書具有較高的文獻價值。

② 馬歡：《明本〈瀛涯勝覽〉校註》，萬明校註，廣州：廣東人民出版社，2018年，第45頁。

③ 鞏珍：《西洋番國志》，向達校註，北京：中華書局，1961年，第21頁。

④ 馬歡：《明本〈瀛涯勝覽〉校註》，第39頁。

其國乃西洋總路頭」。^①

第三，明人將南臨印度洋的爪哇視為東洋範圍。「闍婆又往西洋去」。^②「古名闍婆，自占城起程，順風二十晝夜可至其國。……乃為東洋諸番之衝要」。^③

第四，鄭和下西洋的目的地是西洋諸國的大碼頭——古里。「古里國乃西洋大國也。從柯枝國港口開船，往西北行三日可到。其國邊海，出遠東有五七百里，遠通坎巴夷國。西臨大海，南連柯枝國界，北邊相接狼奴兒國地面，西洋大國正此地也」。^④「古里國，此西洋大國也。」^⑤「其國當巨海之要嶼，與僧迦密邇。亦西洋諸國之碼頭也。」^⑥古里即今天印度喀拉拉邦的卡利卡特。鄭和在古里有冊封、立碑，「永樂五年（1407），朝廷命正使太監鄭和等，賚詔敕賜其國王誥命銀印……統領大鯨寶船到彼，起建碑亭，立石云：『去中國十萬餘里，民物咸若，熙皞同風，刻石於茲，永示萬世』」。^⑦

第五，鄭和船隊航行於整個印度洋。印度洋是人類歷史上大陸間海運的發祥地，尤其紅海—阿拉伯半島—波斯灣—印度西部的航線是古代海上絲綢之路貿易網絡的核心和中樞。^⑧鄭和首次下西洋的目的地是古里，七次下西洋每次必到「西洋大國」古里，即「鄭和下番自古里始」。根據馬歡、費信的記載，當時以古里為中心有5條航線：（1）古里至忽魯謨斯

國；^①（2）古里至祖法兒國；^②（3）古里至阿丹國；^③（4）古里至刺撒國；^④（5）古里至天方國。^⑤這5條航線包含了印度洋周邊幾乎所有重要港口。

值得關注的是，在親歷者的記述中，即使小至村莊規模，也均稱之為「國」，明確顯示了鄭和七下西洋的國家航海背景。鄭和七下西洋每次必到的古里，卻遠離大陸上的德里政治統治中心，因此，鄭和七下西洋「宣揚國威」，這一清修《明史》的說法恐不夠全面。更為重要的因素正如印度卡利卡特大學副校長古如浦所言：古里「是中世紀印度傑出的港口城市之一，是一個香料和紡織品的國際貿易中心」。^⑥古里繁榮的貿易在馬歡的《瀛涯勝覽》中也有體現。這表明東西方海上貿易市場和網絡的繁盛更對古代海外交往產生重要影響。

重要的航線延伸發生在鄭和第四次下西洋從古里到達波斯灣的忽魯謨斯國後，這條航線延伸到了東非，也就是印度洋西部。據鄭和等在福建長樂親立的《天妃靈應之記》碑記載，「抵於西域忽魯謨斯國，阿丹國、木骨都束國」。^⑦其中，忽魯謨斯國、阿丹國前文已述及，木骨都束（Mogodishu）位於非洲東岸，即今天索馬里首都摩加迪沙。由此，鄭和對印度洋全覆蓋式的航海外交與貿易全貌明確顯示了出來。

鄭和七下西洋，就是七下印度洋，留下的寶貴遺產《鄭和航海圖》，是海上航線圖。此圖原稱《自寶船廠開船從龍江關出水直抵外國諸蕃國》，包括以南京為起點的航行入海口與流域島嶼，印度洋沿岸的主要城

① 鞏珍：《西洋番國志》，第18頁。

② 馬歡：《明本〈瀛涯勝覽〉校註》，第3頁。

③ 費信：《星槎勝覽校註》前集《爪哇國》，馮承鈞校註，北京：中華書局，1954年，第13頁。

④ 馬歡：《明本〈瀛涯勝覽〉校註》，第57頁。

⑤ 鞏珍：《西洋番國志》，第27頁。

⑥ 費信：《星槎勝覽》卷3，陸楫等輯：《古今說海》說選23，成都：巴蜀書社，1988年，第216頁。

⑦ 馬歡：《明本〈瀛涯勝覽〉校註》，第57-58頁。

⑧ 古代西方稱印度洋為厄立特里亞海，約成書於公元1世紀中葉的《厄立特里亞海航行記》，描述了西方通過印度洋到達東方的交往貿易活動。參見戈岱司編：《希臘拉丁作家遠東古文獻輯錄》，耿升譯，北京：中華書局，1987年，第17-18頁。

① 忽魯謨斯（Hormuz），古國名，在今霍爾木茲海峽，廢址在霍爾木茲島北岸，扼波斯灣出口處。

② 祖法兒（Zufar），古國名，在今阿拉伯半島東南岸阿曼的佐法爾一帶。

③ 阿丹（Aden），古國名，今譯作亞丁，在今也門，亞丁灣西北岸一帶，扼紅海和印度洋出入口。

④ 刺撒，古國名，故地舊說在今索馬里西北部的澤拉（Zeila）一帶，近人認為是阿拉伯文 Ra's 的對音，義為岬，即也門沙里韋恩角。

⑤ 天方（Mekka），古國名，今沙特阿拉伯的麥加，麥加因伊斯蘭教創始人穆罕默德誕生地而著名。

⑥ K. K. N. Kurup, *The Zamorins of Calicut*, Calicut: University of Calicut, 1999, p.1, Foreword. 鄭和七下西洋時期，古里是在札莫林王國統治之下。

⑦ 薩士武：《考證鄭和下西洋年歲之又一史料——長樂「天妃靈應碑」拓片》，《鄭和研究資料選編》，北京：人民交通出版社，1985年，第103頁。

市、港口、航線、方位、行程、距離等大量航海信息。該圖以書卷的形式，在明天啟年間被收錄於茅元儀的《武備志》第 240 卷。鄭和船隊首先是從南京龍江關出發，經長江下游及中國沿岸，到達福建長樂五虎門出洋，經南洋海域馬六甲海峽，進入印度洋海域。《鄭和航海圖》的上半部分是印度和西亞，下半部分是東非和阿拉伯半島，囊括印度洋周邊國家與地區許多重要的國家港口城市。《鄭和航海圖》表明，鄭和船隊遠航到達印度洋孟加拉灣、阿曼灣、阿拉伯半島南端的亞丁（阿丹），到達非洲東部，最遠達至非洲東岸的慢八撒（今肯尼亞蒙巴薩）。根據向達整理，附有《過洋牽星圖》4 幅，鄭和七下西洋圖考與地名索引，全部地名達 500 個，其中本國地名約佔 200 個，外國地名約佔 300 個。^①此圖進一步說明，鄭和七下西洋是及於整個印度洋的航海行為。

（二）觀念變化：西洋與西域會通——海陸絲綢之路全面貫通

鄭和七下西洋是以觀念變化為基礎的航海行為，從當時人對鄭和七下西洋主要目的地地位的認識，我們可以了解明朝人觀念不同以往的變化。

第一，鄭和七下西洋目的地——古里：西域與西洋的交接點。費信《古里國》詩曰，「古里通西域，山青景色奇。路遺人不拾，家富自無欺。酋長施仁恕，人民重禮儀。將書夷俗事，風化得相宜」。^②在明人看來，西洋大國古里的地理位置格外重要，可以通達西域，處於西洋與西域的連接點上。由此可見，明朝將其選為目的地並非偶然，而是在認識上已經將西洋與西域連接起來。

第二，忽魯謨斯：西洋與西域的重疊。位於波斯灣的忽魯謨斯在《婁

東劉家港天妃宮石刻通番事跡》碑、《天妃靈應之記》碑中均冠以「西域」；^③在鞏珍《西洋番國志》卷前永樂十八年十二月初十日和宣德五年（1430）五月初四日的《敕書》中，又均冠以「西洋」。^④因此，處於中國與歐洲貿易中心的原西域大國忽魯謨斯又有了新的西洋大國之稱，忽魯謨斯的定位，從「西域」轉至了「西洋」，而其西域與西洋名稱又發生重疊，說明的正是海陸的「會通」作用。

第三，天方國：西海之盡，臨西域之地。費信《天方國》記載，「其國乃西海之盡也，有言陸路一年可達中國。其地多曠漠，即古筠沖之地，名為西域」。^⑤費信《天方國》詩云：「玉殿臨西域，山城接大荒」。^⑥明初人認為達致西海的盡頭，也就是西域之地。由此可見，明人認識到西洋與西域海陸相連接。當時要前往「陸路一年可達中國」的天方國，陸路並不通暢，海路是明朝人的明智選擇。在明朝人的理念中，海路連接了陸路，海陸通達，絲綢之路可以全面貫通。

綜上所述，建立在對鄭和七下西洋第一手資料發掘的基礎上，對明代「西洋」語詞語義加以分析闡釋，彰顯明代的核心地理概念「西洋」，即「那沒黎洋」就是今天的印度洋。鄭和七下西洋展現了明朝在印度洋全覆蓋式的航海交往與實踐，表明從海上通往西域是明朝人的觀念。明朝認為古代陸海絲綢之路全面貫通的匯合點就在印度洋。印度洋將亞洲、非洲、歐洲連接在一起，自古以來就是東西方交往的匯聚之地。印度洋區域包括印度河流域、兩河流域、尼羅河流域多元文明，鄭和七下西洋推動了中華文明與其他多個文明的交流互鑒。

明人以西洋聯通西域，海外世界互聯互通的觀念於此突顯。基於陸

① 錢穀編：《吳都文粹續集》卷 28《道觀》，《景印文淵閣四庫全書》第 1385 冊《集部·總集類》，台北：台灣商務印書館，1986 年，第 722 頁。

② 鞏珍：《西洋番國志》，第 9、10 頁。

③ 費信：《星槎勝覽》卷 4，陸楫等輯：《古今說海》說選 23，第 222 頁。

④ 鄧士龍輯，許大齡、王天有主點校：《國朝典故》下冊卷 104《星槎勝覽·天方國》，第 2103 頁。

① 參見向達整理：《鄭和航海圖》，北京：中華書局，1961 年。

② 鄧士龍輯，許大齡、王天有主點校：《國朝典故》下冊卷 104《星槎勝覽·古里國》，北京：北京大學出版社，1993 年，第 2083 頁。

海互聯互通的新觀念，明代促成了古代海上絲綢之路的鼎盛局面，實現了陸海絲綢之路的全面貫通，從海上給陸海絲綢之路「畫了一個圓」，一個新的海洋世界觀由此形成，為未來世界發展奠定了基本態勢。明代陸海絲綢之路的全面貫通極具全球史意義，預示了人類歷史將進入一個大航海時代，是對人類發展史的一大貢獻，拉開了早期全球化的序幕。基於此，我們將以鄭和七下西洋為代表的明代中國大航海稱為早期全球化的先驅並不為過。

二、重心轉移：實現全球化的前提與路徑生成

自古以來，人類交往的主要途徑在陸路。從西漢張騫「鑿空」西域，同時開闢南海航線，到東漢甘英「臨西海以望大秦」，^①中西方交往受阻於波斯灣後，東西方交往重心從此定於亞歐大陸。而當明朝打通了陸海絲綢之路，東西方交往重心何時又發生了從大陸向海洋的重大轉折？

對此，雖然學術界有唐代後期陸海轉折之說，^②但是看到唐代敦煌的璀璨，就可知此觀點尚可商榷；儘管蒙元海陸「交通發達之時，『巨艘大帆船交番夷中』」，^③但元朝在海上征伐爪哇和日本均以失敗告終。明初就確立了「不征」的外交模式以及中外「共享太平之福」的外交理念，在事實上放棄了天子征伐之權。這一理念徹底改變了蒙元對外交往的暴力征服模式，也與後來西方殖民國家的海外擴張有着本質區別。

鄭和七下西洋率領的龐大船隊，滿載着深受海外各國喜愛與歡迎的絲綢、瓷器、藥材、鐵器等物品，船隊所至大都是各國的沿海貿易港口城

市。關於鄭和船隊的大量海外貿易活動，《瀛涯勝覽》的作者馬歡親歷 20 個國家，除了那孤兒和黎代兩個小國「土無出產」外，他對其他 18 個國家都有關於產品、流通貨幣、度量衡、市場價格以及交易情況的記述，對下西洋目的地古里的貿易場景更是描繪得栩栩如生。同時，鄭和船隊的貿易活動在埃及馬木魯克王朝留存的史料中也有記載。^④特別是鄭和遠航與滿刺加建立的特殊關係成為中外交流史上的一段佳話，更是當時中外交流方式和中國驅動早期全球化的典型例證。

（一）鄭和下西洋與滿刺加王國興起

以鄭和七下西洋為代表的中國大航海穿越馬六甲海峽，抵達浩瀚的印度洋，留下了歷史的印跡。在這一過程中，中國大航海影響了世界很多地區，具有代表性的是滿刺加王國興起和因其得名的馬六甲海峽的突顯。馬六甲海峽又譯作麻六甲海峽（Strait of Malacca; 馬來語為 Selat Melaka），它西連安達曼海，東通南海，是位於馬來半島與印度尼西亞蘇門答臘島之間的漫長海峽，也是溝通太平洋與印度洋的重要航道。滿刺加王國處於馬六甲海峽這一太平洋與印度洋的咽喉之地，其興起與鄭和下西洋密不可分。

鄭和下西洋從「西域」到「西洋」，又將「西洋」與「西域」重迭起來，突顯了海上絲綢之路的意義，標誌着人類文明史上一個海洋新時代的開始。中國明朝與滿刺加的關係，堪稱當時和平外交的典型範例。從一開始，中國—滿刺加—古里就是鄭和船隊的主導航線。鄭和七下西洋，每次必到滿刺加。在這一過程中，明朝幫助滿刺加王國擺脫了暹羅的控制。^⑤永樂年間，滿刺加國王曾多次到訪中國。《明實錄》記載規模最大的

① 《後漢書》卷 88《西域傳》，北京：中華書局，1965 年，第 2931 頁。

② 有學者提出自唐代後期，「海路交通遂獲得很大發展，比起陸路交通來，已成為中西交往的主要交通線路」（楊建新、盧華：《絲綢之路》，蘭州：甘肅人民出版社，1988 年，第 81 頁）。

③ 參見陶宗儀：《南村輟耕錄》卷 5，北京：中華書局，1959 年，第 64 頁。

④ 參見家島彥一：《鄭和分訪問也門》，中外關係史學會編：《中外關係史譯叢》第 2 輯，上海：上海譯文出版社，1985 年，第 55 頁。

⑤ 參見馬歡：《明本〈瀛涯勝覽〉校註》，第 34 頁。

一次，由拜里迷蘇刺國王親率王妃、王子和陪臣 540 多人來訪，永樂皇帝慷慨地贈送滿刺加國王船隻「歸國守土」。^①

鄭和船隊的航行和商貿活動給滿刺加帶來了無限商機，鄭和在滿刺加建立貨場，儲放貨物，當船隊分頭前往各國進行貿易後，最終匯合在滿刺加，等待季風到來一起回國。鄭和七下西洋激發了印度洋繁盛的國際貿易，促使滿刺加王國迅速興盛起來。很快，滿刺加就超過了蘇門答臘等國港口，在中國和印度洋之間形成一個重要的貿易中轉地，在下西洋過程中起了不可替代的重要作用。與此同時，滿刺加王國逐漸形成一個頗具國際特色的強盛王國，從「舊不稱國」「人多以漁為業」的漁村迅速發展起來，成為海上連接東西方的國際貿易中心，有多個沙班達爾（Xabandar, 即港務長）負責來自四面八方的商人。^②繁榮了近一個世紀，直到葡萄牙人航海東來於 1511 年將其滅亡。

鄭和七下西洋促成了滿刺加的興起，也強有力地彰顯了海洋在人類交往史上的作用。從海上將海陸絲綢之路貫通的理念與實踐是全球聯通理念的前導，展現了人類文明交流互鑒的宏大前景。滿刺加王國的崛起，就是海洋的崛起，是中國主導的東西方早期交流的一個典型例證。馬六甲海峽得名於滿刺加王國，就是最好的證明。它標誌着人類文明史上從陸地向海洋的重大轉折，導致了自古以來通過亞歐大陸的東西方文明互動轉向以海洋為中心，完成了世界文明互動的陸海空間轉換。位於印度洋和太平洋咽喉之地的滿刺加王國的興起以及馬六甲海峽的彰顯，客觀上推動人類交往的重心脫離了亞歐大陸、轉移至海上的歷史進程。^③這也是基於海洋交流互

① 參見《明太宗實錄》卷 117，永樂九年七月甲申，台灣「中研院」史語所校印本，1962 年，第 1490 頁；鞏珍：《西洋番國志》，第 17 頁。

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

③ 參見萬明：《馬六甲海峽崛起的歷史邏輯——鄭和七下西洋七至滿刺加考實》，《太平洋學報》2020 年第 3 期。

通的全球化的前提和路徑，這一發展道路最終奠定了東西方文明匯合於海上的世界大格局，以海洋開啟了全球化第一波。其中，以鄭和為代表的明代中國發揮了引領的作用。

（二）西方大航海見證滿刺加的貿易中心地位

將 15 世紀初鄭和時代留存下來的第一手文獻中對滿刺加的記述，與 16 世紀初葡萄牙人佔據滿刺加王國後的第一手文獻記述聯繫起來考察，可見中國大航海推動人類交往重心從亞歐大陸轉移到海上。滿刺加王國興起和繁盛的國際海上貿易中心建立是其中一環，此後東西方匯集於海上，人類發展史進入海洋新階段。中國大航海為全球化準備了前提條件。

15 世紀初的中國大航海催生了滿刺加王國的興盛，其繁榮的海上國際貿易情景被不少文獻記錄下來。除中國文獻外，馬來文獻《馬來紀年》也有記載，「不論上風和下風的行商，也常到滿刺加，當時非常熱鬧。阿拉伯人稱這地方叫作馬六甲（Malakat），意思是集合各商賈的市場」。^①

15 世紀末，西方大航海勃發，率先來到東方的葡萄牙人見證了滿刺加王國在後鄭和時代持續保持重要國際貿易中心地位。1498 年，葡萄牙人達·伽馬到達印度卡利卡特，那裏正是鄭和七下西洋每次必到的古里國。1511 年，葡萄牙人沿着鄭和航線滅亡了滿刺加王國，從而控制了馬六甲海峽。葡萄牙人托梅·皮雷斯（Tomé Pires）在其《東方志》中，詳細記述了滿刺加繁盛的國際商業貿易景象，^②肯定了滿刺加的國際貿易中心地位，鄭和時代的歷史遺產得到了彰顯。同樣，晚明閩人何喬遠的《名山藏》在

① 許雲樵譯註：《馬來紀年》，新加坡：青年書局，1966 年，第 130 頁。

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

描繪滿刺加時，用了「諸番之會」的稱呼，^①與葡萄牙人的記錄相印證，可見其稱呼是恰如其分的。滿刺加在後鄭和時代的繁盛景象，說明中國大航海確實起到了將東西方交往貿易重心轉移至海上的作用，並且將海上新興的國際貿易中心拉到了中國附近。這是後鄭和時代中國商民大量移民在東南亞一帶貿易，不再遠赴印度洋貿易交往的重要因素之一。

鄭和下西洋全面貫通了陸海絲綢之路，此後滿刺加王國和馬六甲海峽的興起具有全球意義。這意味着人類文明互動中心從陸地向海洋轉移，古老的東西方文明交往重心從亞歐大陸轉向了海上，從此偏離了大陸上的傳統交通網絡和幾大帝國的政治中心，在海上形成了一個新的文明互動中心，體現了多元文明互鑒。進一步說，處於印度洋與太平洋咽喉之地的滿刺加王國及以其命名的馬六甲海峽的興起，還預示了人類交往從印度洋時代向太平洋時代的轉移，處於太平洋西岸的中國七次航向印度洋，進而促使滿刺加崛起，也使得世界貿易中心向太平洋回歸。試想一下，如果上述一切都不曾發生，那麼歐洲人的大航海活動不可能直接抵達亞歐大陸各國的政治中心，也就難以對人類歷史進程起到重大的影響。

梳理人類歷史發展的全球化過程，可以稱之為一部人類觀念變遷史。觀念是人類看待世界的方式，觀念的變化可以引領時代轉型的潮流。從15世紀初開始，明朝人看待世界的觀念發生了變化，走向海洋踐行了新觀念，深刻影響了人類歷史發展的大趨勢。具體而言，蒙元崩潰後，世界發生了大變局，明朝人的海洋世界觀形成，擁有國家大航海背景的鄭和七下西洋，打破了此前東西方交往以陸路為中心的模式，促使人類交往重心從陸地向海洋的轉折，邁向了新的海洋空間。這一空間轉換的路徑，為人

^① 參見何喬遠：《名山藏》卷107《王享記》(3)，《續修四庫全書》第427冊《史部·雜史類》，上海：上海古籍出版社，2002年，第634頁。

類交往開闢了新的格局與模式，在人類文明史上具有里程碑意義，改變了人類歷史進程發展方向。

三、內在理路：明代白銀貨幣化與全球化的開端

15世紀初明朝走向海洋，開啟了人類大航海時代。由於鄭和七下西洋之後明朝政府不再派出船隊前往西洋，中外學術界對此大多表現出極大不解，並對明朝的「退卻」採取了批評態度。^②實際上，歷史上沒有突如其來的事件，只不過人們不了解其來龍去脈。後鄭和時代的中國並非從海上退卻，而是經歷了內生原發型變革，從而改換了走向世界的方向，在東亞海上與全球化開端發生了關聯，這一切還要從中國內部的全球化原動力出發考察。

全球化由經濟全球化開篇。15世紀初中國大航海時，尋找黃金是中西方各國的共同訴求，鄭和七下西洋在海外買到的金錠在明梁莊王墓出土，其上銘文明確記載：「永樂十七年四月口日西洋等處買到八成色金壹錠伍拾兩重。」^③事實上，鄭和時代的印度洋上各國並非在追逐白銀而是黃金，貨幣流通呈現多元狀態。15世紀末西方大航海時，哥倫布誤航至美洲，他仍是在尋找黃金。

但是，今天我們在討論全球化起源時，卻發現各國對白銀而非黃金的訴求才與全球化起源有着密切關聯，那麼這樣一種世界範圍內追求白銀的

^① 中外史學界長期以來鮮見論述鄭和七下西洋就是七下印度洋，明代中國參與的印度洋史及其意義被有意無意遮蔽了。參見羅榮渠：《15世紀中西航海發展取向的對比與思索》，《歷史研究》1992年第1期；辛元歐：《鄭和與哥倫布現象的比較研究》，《上海造船》2005年第1期。近年中譯的兩部西方學者著《印度洋史》，其中均未見中國鄭和下西洋的篇章，僅略提及鄭和本人。參見肯尼斯·麥克弗森：《印度洋史》，耿引曾等譯，北京：商務印書館，2015年；邁克爾·皮爾遜：《印度洋史》，朱明譯，上海：東方出版中心，2018年。

^② 現藏於湖北省博物館。

潮流又是如何開始湧動的呢？筆者認為，這與明代中國的白銀貨幣化直接相關。14世紀下半葉，明代中國被禁用交易的白銀已從市場悄然崛起，其後中國逐步實現了白銀貨幣化，進而導致對於海外白銀的大量需求。這既是明代中國市場經濟繁榮的標誌，也是中國市場與世界市場聯繫的新起點。法國學者布羅代爾說：「貴金屬將顯示出經濟生活逐級上升的趨勢。」^①15—16世紀經濟全球化作為不可阻擋的歷史浪潮，是以市場經濟為基礎的全球化，中國白銀貨幣化成為全球化起源的引擎。

中國的白銀貨幣化與全球化起源的關係，我們可以從時空兩個維度考察：一是時間的維度，以時間的先後順序確定如何影響；二是空間的維度，從地域上來看全球化的中心何在。無論從時間上還是空間上來看，我們需要了解16世紀全球化前夜中國發生了什麼，全球化與中國近500年的白銀時代（14世紀末—1935年）有何關聯。^②

（一）中國的白銀需求引領了全球化第一波

首先，從時間維度上分析，有明一代，白銀從貴重商品走向完全的貨幣形態，在社會流通領域大規模行用白銀，正是白銀從非法貨幣到合法貨幣的貨幣化過程。明初，明朝實行寶鈔貨幣制度，禁用金銀交易。翻開《大明會典》，其中唯見「鈔法」「錢法」，卻沒有「銀法」，這說明白銀原本不是明朝的法定貨幣，也沒有相關制度可言。

因此，從洪武末年（14世紀末）起，不在王朝制度設計和國家體制

內的白銀崛起是市場的萌發。在市場與國家的博弈過程中，白銀自下而上興起，這是一個歷史上不同尋常的現象。筆者通過對427件第一手民間徽州土地買賣契約文書^①的分析研究，證實白銀在市場這隻「看不見的手」的作用下，歷百年而崛起，形成了白銀貨幣化。至15世紀後半葉（成化年間）契約文書中呈現出清一色的白銀貨幣交易，因此，成化年間是一個關鍵的歷史拐點，由於市場自下而上的潮流與朝廷自上而下的認可相結合，明朝開始實行大規模的賦役改革——將賦役折銀向全國鋪開，「看不見的手」與「看得見的手」共同推進了白銀貨幣化進程，這正是中國農業經濟向市場經濟轉型的體現。與此同時，白銀成為社會流通主要貨幣這一現象，由禮部侍郎掌國子監事丘浚以白銀為上幣之議反映到朝堂之上。^②這一時期，儘管在此時的賦稅折銀、以銀代役的大趨勢下，明朝對白銀的需求量劇增，但朝廷卻已沒有辦法像鄭和時代那樣大規模徵調軍民下西洋。

這一時期，私人海外貿易衝破朝貢貿易與海禁的樊籬，迅速發展起來。史載福建「成、弘之際，豪門巨室間有乘巨艦貿易海外者」，^③漳州私人海外貿易發達，荒野海濱興起的漳州月港，在成化、弘光之際已享有「小蘇杭」的盛譽。^④廣東與海外市場的密切交流也屢見不鮮，廣東市舶太監韋眷「縱黨通番」，番禺知縣高瑤「發其贓巨萬」。^⑤廣東「有力者則私

① 參見安徽省博物館編：《明清徽州社會經濟資料叢編》第1集，北京：中國社會科學出版社，1988年；中國社會科學院歷史研究所徽州文契整理組編：《明清徽州社會經濟資料叢編》第2集，北京：中國社會科學出版社，1990年；張傳璽主編：《中國歷代契約會編考釋》（下），北京：北京大學出版社，1995年。

② 參見丘浚：《大學衍義補》卷27《制國用·銅楮之幣（下）》，北京：京華出版社，1999年，第259頁。

③ 張燮：《東西洋考》卷7《餉稅考》，謝方點校，北京：中華書局，1981年，第131頁。

④ 參見（崇禎）《海澄縣志》卷11《風土志·風俗考》，《日本藏中國罕見地方志叢刊》第30冊，北京：書目文獻出版社，1992年，第435頁。

⑤ 焦竑：《國朝獻征錄》卷99《廣東布政司左布政使贈光祿卿謚恭愍陳公選傳》，《續修四庫全書》第530冊《史部·傳記類》，第591頁。

① 費爾南·布羅代爾：《15至18世紀的物質文明、經濟和資本主義》第2卷，顧良譯，北京：三聯書店，1993年，第192頁。

② 在西方學者貢德·弗蘭克的《白銀資本——重視經濟全球化中的東方》（劉北成譯，北京：中央編譯出版社，2000年）一書中，他提出1500—1800年中國是全球經濟的中心，白銀貨幣周遊世界，推動世界運轉。他直接向歐洲中心論挑戰，以此搭建了他的世界體系理論架構。但貢德·弗蘭克不了解白銀如何從明代中國內部興起，筆者對於明代白銀貨幣化過程的研究，正是以中國內部在全球化前夜發生了什麼為起點的。

通番船」成為普遍現象。^①值得注意的是，伴隨民間私人海外貿易發展的正是明朝對於白銀的巨大需求，客觀上促使民間商人突破海上貿易禁區，走向海外獲取白銀，市場擴大到海外成為必然出路，中國引領全球化第一波的內在理路由此形成。更重要的是，這一切發生在 16 世紀西方航海擴張東來之前的歷史時段，促進形成全球貿易網絡與體系，東西方大航海的兩條主線也由此在太平洋上合而為一。

嘉靖初年（16 世紀 20 年代），白銀成為中國社會流通領域的主幣，也由此奠定了白銀在海外市場上的地位。明代中國巨大的白銀需求，通過以中日絲銀為主線的私人海上貿易引發了 16 世紀 40 年代日本銀礦的大開發，推動了日本銀礦開採數量的急劇增長。由此，日本銀礦成為中國白銀的第一個海外來源。日本貨幣史專家黑田明伸認為日本銀礦開發是在中國巨大需求刺激下才產生的：「可以認為石見銀的需求在日本國內幾乎沒有，專門向中國出口。」^②同一時期，葡萄牙人在 1517 年派出使臣托梅·皮雷斯到明朝尋求正式交往失敗後，一直在中國東南沿海從事走私貿易活動。他們不失時機地投入了中日絲銀貿易為主的太平洋貿易，參與了太平洋上全球貿易網絡的開關。

對於明代中國而言，大規模的白銀輸入是明後期對外貿易的主要特徵。明朝有識之士看到開海是大勢所趨，只能因勢利導，以保利權在上。因此，明朝的重要政策轉變表現在以下兩方面：一是隆慶元年（1567）在福建漳州月港開海，「准販東西二洋」。^③此時的東西洋以文萊為界劃分，中國海商活躍於東洋若呂宋、蘇祿，西洋則交趾、占城、暹羅等東南亞一帶港口，標誌着明朝國際貿易制度與貿易模式從官方朝貢貿易為主向民間

私人海上貿易為主轉變，促使民間海商集團的崛起與海外貿易的繁盛發展。同時開海完成了關稅從實物到貨幣的轉變，也使中國古代海上貿易管理向近代海關及關稅過渡。

二是在廣東澳門的開埠，明朝在澳門開埠政策的確立，標誌着明朝引進外商經營海上貿易的合法化，澳門就此興起為廣州外港。允許葡萄牙人入居澳門經營中轉貿易，在中國商民的積極參與下，以澳門為中心開闢了多條海上國際貿易航線，推動海上絲綢之路新樣態——白銀之路的極大發展。整合起來的大西洋—印度洋—太平洋貿易網絡，開啟了一個全球貿易—全球互動的歷史，形成了中國、日本、葡萄牙以及東南亞各國參與的全球化第一波的建構。西班牙人在 1571 年佔據了馬尼拉之後，為了與中國貿易而開發的美洲銀礦，是明代中國白銀的第二個重要來源。

從時間維度可見，全球白銀貿易起源於中國，白銀需求最早出現於中國而非西方，因此全球化第一波的起點在中國，中國是全球化的先行者，西方是後來者。這源於中國白銀需求的內在驅動力，首先直接引發了日本白銀礦產資源大開發，其後才有美洲白銀礦產的大開發。亞洲是全球化的發源地，已為歷史所證實。葡萄牙與西班牙人先後加入了開端於亞洲太平洋的全球白銀貿易，卻不是主導者。因此，全球化第一波不是西方大航海帶來的，更不是他們規劃了全球經濟貿易體系。中國以自身內生原發型變革發起並深刻影響了世界早期全球化，引領和推動世界格局發生了重大變化。

（二）中國白銀潮帶動歐美加入全球化第一波

從空間維度上分析，16 世紀全球化的起源是圍繞資源、貨幣、市場的大規模世界性經濟交流互動的過程，而非開端於地理上的全球化。以地理大發現作為全球化的開端，實屬不了解當時的人類經濟互動關係。當時全人類最活躍、最重要的經濟互動關係，發生在白銀礦產開發、國際貿易

① 參見桂尊：《廣東圖序》，陳子龍等選輯：《明經世文編》卷 182，北京：中華書局，1962 年，第 1865 頁。

② 黑田明伸：《貨幣制度的世界史——解讀「非對稱性」》，何平譯，北京：中國人民大學出版社，2007 年，第 124 頁。

③ 張燮：《東西洋考》卷 7《餉稅考》，第 131 頁。

網絡，以及全球市場的形成過程中，由此建構了全球第一個基於市場經濟的全球貿易網絡和經濟體系。

當 1492 年哥倫布航行到達他認為的西印度羣島——美洲時，其主要目的在於尋求黃金。《馬可·波羅遊記》對東方遍地黃金的描述，勾起了西方人到東方獲取黃金的熱情。西班牙塞維利亞的大教堂至今保存着哥倫布閱讀過的一本《馬可·波羅遊記》，上面佈滿了小字批註，多達數百條。^①在哥倫布的日記中，黃金是促使他前往東方的驅動力。當他第一次踏上美洲大陸時，於 10 月 13 日寫道：「我們決定向西南去尋找黃金和珍貴的寶石……」，10 月 15 日寫道：「那麼在上帝的幫助下，我必須找到出產黃金的地方」。第一次探險歸來，哥倫布向西班牙國王和王后報告：「陛下會看到我們給他們帶回了他們所渴望的黃金」；並在 1494 年 2 月第二次航海到達中美洲諸島時說：「在那裏掀起了黃金熱」。^②這些都證明了歐洲人到達美洲和開發美洲的早期活動是圍繞黃金展開的，在美洲航線上運回歐洲的貨物也是黃金。

西班牙人在美洲尋找黃金來源時，葡萄牙人到達馬六甲。1510 年左右，西班牙人在聖多明各的淘金達到高峰，波多黎各、巴拿馬和古巴的黃金才開始生產。1520 年左右，葡萄牙人參與中日絲銀貿易時，美洲黃金生產才逐漸放慢，此後，墨西哥和中美洲的黃金生產進入頂峰，祕魯也開始生產黃金，而在 1550—1552 年，西班牙的美洲黃金生產達到最高水平。根據皮埃爾·肖努統計，第一個周期運往西班牙的黃金約為 25 噸—30 噸，1540 年前墨西哥生產了 20 噸，而在這一周期結束前，祕魯的產量可能與之相仿。^③由此可見，西班牙在美洲主要開採的黃金，在規模上完全

不能與後來大帆船貿易的白銀相比。^①因此，15 世紀末哥倫布到美洲是為黃金夢所驅使，而當時美洲黃金的開採量遠不足以影響整個世界，更不能成為連接全球貿易市場的媒介，美洲的發現不能成為全球化開端的標誌，而應以白銀礦產開發為標誌。

直至西班牙人來到東方，1571 年佔據馬尼拉以後，西班牙人才了解到從福建月港到菲律賓的中國海商將大批商品運往那裏，以從海上貿易中獲取白銀。於是，西班牙人也立即投入了太平洋貿易，形成美洲白銀大開發時期，開闢了馬尼拉到美洲阿卡普爾科白銀貿易這一重要的海上國際貿易航線：馬尼拉（菲律賓）—阿卡普爾科（墨西哥）—利馬（祕魯）—塞維利亞（西班牙）航線，即「馬尼拉大帆船貿易航線」，這一跨越三大洲的所謂「大三角貿易」，主要進行美洲白銀和中國商品的交易。因此，明代中國的白銀需求間接促成了美洲白銀礦產的大開發。至此，白銀貿易連接了亞洲、美洲、歐洲，形成跨越世界三大洲的國際貿易網絡，進一步掀起了白銀礦產開發的世界潮流，促使白銀在全球範圍內流動，推動了世界第一個經濟體系的建構，深刻改變了整個世界。全球化第一波在東西方海上活動的共同促進下，得以全面實現。

美國學者丹尼斯·弗萊恩和阿拉圖羅·熱拉爾德茲提出全球貿易在 1571 年（明隆慶五年）誕生的觀點。^②筆者則認為，如以中國商人為主體從事活躍的白銀貿易為起點，那麼全球貿易誕生時間至少應該提前到 16 世紀 40 年代更為貼切，也就是中國對白銀的大量需求直接引發了日本銀

① 1996 年初筆者在西班牙塞維利亞大教堂參觀所見。

② 克里斯托弗·哥倫布：《哥倫布美洲發現記》，劉福文譯，哈爾濱：黑龍江人民出版社，1998 年，第 47、55、230、240 頁。

③ 參見萊斯利·貝瑟爾主編：《劍橋拉丁美洲史》第 1 卷，林無畏等譯，北京：經濟管理出版社，1995 年，第 347 頁。

① 按照厄爾·漢米爾頓的統計，在 1503—1660 年這一個半世紀裏，從美洲運到歐洲的白銀約 1.6 萬噸。參見 Earl J. Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*, Cambridge: Harvard University Press, 1965, p.42.

② Dennis O. Flynn and Arturo Giráldez, "Born with a 'Silver Spoon': The Origin of World Trade in 1571", *Journal of World History*, vol.6, no.2, 1995, pp.201-221.

礦大開發，葡萄牙人東來積極參與了繁盛的絲銀國際貿易之時。^①正是從那時起，全球第一個經濟體系雛形出現，此後16世紀70年代西班牙人東來，連接了美洲白銀礦產開發與亞洲為起點的全球白銀貿易狂潮。歷史事實證明，當中國掀起白銀潮之時，先在亞洲，再到美洲，亞洲與美洲的主從關係明顯，美洲白銀礦產資源開發與白銀貿易加入了全球化第一波，即全球第一個經濟體系的建構過程。

明代中國白銀貨幣化，白銀成為促成全球貿易誕生的重要因素。中國傳統經濟向市場經濟轉型，在需求與供給的經濟規律指引下，本土內生原發型變革推動中國再度走向海外，中國特色的資源開發與貿易模式形成全球化啟動的基本要素與模式，形成全球化的原動力。中國是當時世界上最大的經濟體，也是最大的白銀需求國，白銀在世界貿易中是國際通用結算方式。這種國際交換關係，一端聯繫的是中國商品，另一端聯繫的是海外白銀，圍繞中國的三條海上主幹線，跨越三大洲，構建了全球貿易網絡：(1) 中國—東南亞—日本；(2) 中國—馬尼拉—美洲；(3) 中國—果阿—歐洲，形成了市場網絡的全球性鏈接。絲銀/瓷銀之路與市場網絡的全球擴展、海上絲綢之路新樣態白銀之路的形成，展現了全球化的圖景。

全球白銀之路的形成，具有明代中國國家與社會向早期近代化轉型的深刻背景。以萬曆初年（16世紀七八十年代）張居正改革為標誌，市場直接嵌入了國家財政過程，白銀貨幣化完成於財政貨幣化，長達兩千年的中國國家財政體系從以實物與力役為主向以白銀貨幣為主轉型，中國進入了

從傳統賦役國家向近現代賦稅國家轉型的新階段。^①因此，16—17世紀日本白銀產量的絕大部分和美洲白銀產量的一半流入了中國。^②葡萄牙學者馬加良斯·戈迪尼奧因此將中國形容為一個「吸泵」，形象地說明了中國吸納了全球的白銀。^③值得注意的是，白銀是中國市場擴展至全球範圍後，以絲綢瓷器等主要商品交換而來。16世紀世界市場上中國絲綢和瓷器是獨步世界的商品，充分展示了明代中國對外貿易的競爭力，將中國市場與全球市場連接了起來。明代中國以白銀貨幣化為契機，憑藉自身變革的驅動力主動走向海外，拉動了外銀的大量流入，引領並推動了全球第一個經濟體系的建構，深刻影響了中國社會的變遷、國家的轉型和全球化開端時期中國與世界近代化進程的鏈接。

結語

從全球史的視野來看，大航海時代是一個整體概念，大航海將人類帶入一個整體發展的全球化新時代。世界歷史並不是自始就是世界性的，而是經歷了一個發展的歷程。隨着人類社會的發展，人們海上經濟活動增加，世界各地區、各民族打破彼此間的閉塞狀態，在越來越大的範圍相互交往、接觸、緊密聯繫，多元文明互鑒，最終形成了一個整體的世界，這就是全球化。

① 參見萬明、徐英凱：《明代〈萬曆會計錄〉整理與研究》，北京：中國社會科學出版社，2015年，「緒論」。

② 在總量上，肖努估計美洲白銀最終有三分之一流入了中國，而謝和耐估計美洲白銀的一半流入了中國。全漢昇認為，肖努的估計比較接近事實（參見全漢昇：《明清間美洲白銀輸入中國的估計》，《「中研院」歷史語言研究所集刊」第66本第3分，1995年）。通過考察，筆者認為謝和耐的估計可能更接近事實。

③ Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol.4, Lisboa: Editorial Presença, 1991, p.217.

① 參見筆者在2015年第22屆國際歷史科學大會主題報告會「全球視野下的中國」的發言：Ming Wan, "The Monetization of Silver in China: Ming China and Its Global Interactions", in Maria Dolores Elizalde and Jianlang Wang, eds., *China's Development from a Global Perspective*, Cambridge: Cambridge Scholar Publishing, 2017, pp.274-296; 萬明：《明代中國白銀貨幣化研究——中國早期近代化歷史進程新論》，北京：中國社會科學出版社，2022年。

以全球視野重新審視梳理明代以來全球化的歷史起源及其真實進程，要將中國大航海與西方大航海聯繫起來，對東西方海上活動作一個真實的鉤稽，釐清並補充其間歷史事實的缺環，還原歷史的本來面貌。全球化起源於大航海，這是毋庸置疑的，但並非起源於西方大航海，也不是起源於西方地理大發現。

15世紀初，中國大航海奠定了人類交往從陸地到海洋發展的基礎，這成為人類文明發展史的一大轉折樞紐。人類交往重心從陸地向海洋轉移，這是實現全球化的前提和路徑，從而拉開了自海上開始的經濟全球化的序幕。前者有中國大航海，後者有西方大航海，中國大航海與西方大航海存在着有機關聯性。把握時代特徵，全球化不是西方大航海帶來的，16世紀初明代中國以本土白銀貨幣化進程形成內生原發型的改革動力，市場經濟發展突破國界，率先在東亞—太平洋引領了世界白銀開發潮的興起，將中國早期近代化進程與世界早期近代化進程緊密聯繫，推動了全球第一個經濟體系的建構，中國在經濟全球化起源中扮演了極為重要的角色，作出了重大的歷史性貢獻。正是東西方大航海的接力發展，才共同塑造出一個整體世界——文明交流互鑒的全球化新圖景。

How Globalization Took Shape: Ming China and the World

Wan Ming*

Abstract: Taking Ming China as the main actor requires that we re-examine the historical origin of globalization and its actual progress from the Ming onward from a global perspective. In the early 15th century, China's great voyages, represented by Zheng He's seven voyages to the Western Oceans, laid the foundation for the development of a transition from land-based to maritime exchanges, marking a significant turning point in the development of human civilization. It led to the rise of the Kingdom of Malacca at the jugular of the Indian and Pacific Oceans, a rise that was an important symbol of the shift of the center of human exchanges from land to sea; this was the prerequisite and path to the realization of globalization. Globalization was not brought about by the great voyages of the West, but by the demand for silver in China during the Ming dynasty; this drove Asia, Europe and the Americas into the global trading system, playing an important role in the genesis of globalization and making a significant historical contribution.

[責任編輯：徐鑫]

* Wan Ming, Research Fellow, Institute of Ancient History, Chinese Academy of Social Sciences.