

DOI: 10.14015/j.cnki.1004-8049.2020.03.008

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,第 94-102 页。

WAN Ming, “Historical Logic behind the Rise of Malacca Strait: Zheng He’s Seven Voyages to the West Seas and Malacca”, *Pacific Journal*, Vol. 28, No. 3, 2020, pp.94-102.

# 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

万 明<sup>1</sup>

(1. 中国社会科学院, 北京 100732)

**摘要:** 历史上的马六甲海峡名不见经传。国际上习惯以马六甲称呼该海峡,是以海峡得名于著名国际贸易港口马六甲(Melaka, 原称 Malacca),即今马来西亚马六甲州首府马六甲市。马六甲是满刺加的音译,由满刺加衍变而来,是海峡专有称呼,始自 15 世纪初满刺加王国的兴起,并逐渐形成重要国际贸易港口城市。满刺加王国兴起与海峡崛起密不可分,海峡崛起与郑和七下西洋有着紧密联系。迄今一般认为郑和下西洋五次到达满刺加,也就是从第三次下西洋算起,这一问题因《明实录》失载郑和第一次下西洋出发时间,同时也失载首次前往满刺加贡诏封王的使臣之名,形成悬案一直没有解决。郑和七下西洋每次必到满刺加,确定为七次,需要进行全面考证,以彰显海峡的重要。郑和第一次下西洋就消除了海峡的海盗问题,为海峡安全建立保障,对于海峡崛起发挥了至关重要的作用。从全球史的视野出发,我们对郑和下西洋的研究,不仅是在追踪明代中国揭开人类大航海序幕的轨迹,还涉及如何看待和理解全球史的重大问题。郑和下西洋如何改变了世界? 对此可以从满刺加海峡的崛起来理解。

**关键词:** 马六甲海峡; 满刺加王国; 郑和下西洋; 国际贸易中心; 全球史

中图分类号: K248.105

文献标识码: A

文章编号: 1004-8049(2020)03-0094-09

马六甲海峡,又译麻六甲海峡(英语: Strait of Malacca; 马来语: Selat Melaka),是世界最为著名的海峡之一,位于马来半岛与印度尼西亚苏门答腊岛之间,西通安达曼海,东连南海,形成太平洋、印度洋与亚、澳、欧、非四洲的咽喉之地,为沟通太平洋与印度洋的要道。该海峡有着悠久的历史,从南海到印度洋,一直是古代中国和印度之间的海上通道,阿拉伯商人从印度

洋航行,通过海峡到南海,直至中国的航线也早已开辟。今天随着中美关系和中国周边地缘态势的深刻变化,中国需要逐渐降低对传统的马六甲海峡通道的依赖,建设新的印度洋通道。因此,回顾马六甲海峡的历史,不仅有学术价值,而且具有现实启示。

15 世纪初郑和七下西洋,中国大规模地走向海洋,从海上贯通了陆海丝绸之路,联通的

收稿日期: 2019-11-12; 修订日期: 2019-12-28。

基金项目: 本文为 2018 年度国家社科基金重大项目“中国古代海上丝绸之路图像资料的收集、整理与研究”(18ZDA186)阶段性成果。

作者简介: 万明(1953—),女,江西九江人,中国社会科学院古代史所研究员、中国社会科学院“登峰战略”资深学科带头人,主要研究方向: 明史、中外关系史。

\* 作者感谢《太平洋学报》编辑部和匿名审稿专家提出的建设性修改意见,文中错漏由笔者负责。

汇合点即在印度洋,进一步而言,古代丝绸之路从陆向海不可逆转的重大转折也于此时发生,这一重大转折,正是以马六甲海峡的兴起为标志。

本文梳理历史上马六甲海峡在15世纪以前的历史状况,15世纪初马六甲海峡崛起与满刺加王国的兴起的紧密联系,结合明代郑和下西洋对满刺加王国兴起的影响,探讨马六甲海峡作为海上国际贸易重心的演化逻辑与形成机理,剖析新兴的满刺加海上王国发展过程展现的特征,以期揭示郑和下西洋时代海上丝绸之路的迅猛发展态势,分析15世纪初中国航海外交的深远影响。郑和下西洋如何为建立现代意义的“一带一路”国家倡议提供了历史资源?从新的视角观察,追溯和阐释海峡崛起的历史,有助于对海上丝绸之路鼎盛时代的理解和认识。

## 一、满刺加王国兴起与郑和下西洋

从全球史的视野来看,历史上东西方交往重心曾经发生过从陆到海的重大转折,转折点就在马六甲海峡崛起之时,满刺加王国成为转折的标志。马六甲海峡在15世纪以前无名,追寻海峡得名的历史渊源,是得名于古代名城马六甲,即今天马来西亚马六甲州首府马六甲市,那里是中国明朝称为“满刺加国”的所在地。15世纪初满刺加王国兴起,海峡由此以满刺加之名而彰显,故满刺加王国的兴起对于海峡的崛起极为关键。

### 1.1 满刺加王国的兴起

关于“马六甲”,是“满刺加”一词的音译。在中国明朝,亲历下西洋的马欢《瀛涯胜览》、费信《星槎胜览》、巩珍《西洋番国记》和《郑和航海图》皆称“满刺加”,《东西洋考》称“麻六甲”。满刺加的含义,有两种解释。据《马来纪年》记载:当罗阁斯干陀沙(拜里迷苏刺)在一棵浓荫广被的大树下休息时,发现他的猎狗追赶鼠鹿,反而猎狗被打跌到水里,他不禁大悦道“这是一块好地方,就是鼠鹿也极为勇敢,我们就在这

里造一座城吧”。他便问那株大树的名称叫什么,据说是满刺加树(Malaca),于是就把这城叫做满刺加。<sup>①</sup>另一说法,认为马六甲即“集合”之意,因阿拉伯人称集市或商业中心地为Molakat。<sup>②</sup>今天的马六甲海峡,名称来自15世纪初满刺加王国,是以满刺加王国所在城市而得名的海峡。因此,王国的兴起与海峡的崛起密不可分。

洪武年间,明朝对外交往的30个国家中并没有满刺加国。在中国史籍记载中,满刺加首见于永乐元年(1403年)十月,当时永乐帝派遣内官尹庆“赍诏往谕满刺加、柯枝诸国,赐其国王罗销金帐幔及伞,并金织文绮、彩绢有差”。<sup>③</sup>永乐三年(1405年)九月,“满刺加酋长拜里迷苏刺”(马来语:Parameswara)派遣使臣随尹庆来明朝朝贡。跟随郑和下西洋的通事马欢《瀛涯胜览》记载满刺加“此处旧不称国……国无王,止有头目掌管诸事。此也属暹罗所辖,岁输金四十两,否则差人征伐。”<sup>④</sup>由此可见,此前满刺加是附属于暹罗国的,拜里迷苏刺当时的身份是酋长,而明朝在他遣使来华后,就“封为国王,给以印绶”,还以其使臣之请,赐满刺加国镇国山碑铭,永乐帝为之亲制碑文。<sup>⑤</sup>王赓武先生认为“马六甲是接受永乐皇帝碑铭的第一个海外国家,这一事实是突出的。”<sup>⑥</sup>这种迹象表明,永乐皇帝很可能已经认识到满刺加地理位置的重要性,是直接通往西洋的要冲之地,所以明朝很快就封王建碑,使酋长拜里迷苏刺的权威身份合法化,建立了友好关系。

① [新加坡]许云樵译注《马来纪年》增订本,新加坡青年书局,1966年,第118-119页。

② 同①,第130页。

③ 《明太宗实录》卷二四,永乐元年十月丁巳,台北“中央研究院”历史语言研究所,1962年影印本,第440页。

④ (明)马欢著,万明校注《明本瀛涯胜览校注》,广东人民出版社,2018年,第34页。

⑤ 《明太宗实录》卷四六,永乐三年九月癸卯,台北“中央研究院”历史语言研究所,1962年影印本,第711-712页;《明太宗实录》卷四七,永乐三年十月壬午,台北“中央研究院”历史语言研究所,1962年影印本,第723页。

⑥ 王赓武著,姚楠编《东南亚与华人——王赓武教授论文集选集》,中国友谊出版公司,1987年版,第88页。

历史上汉代以后中国人与阿拉伯人通过海峡交往的历史持续不断,但是马六甲海峡一直没有确切的名称,原因就在于海峡一直不存在与印度洋其他港口媲美的国际商业贸易中心。15世纪初,当时的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。马欢随郑和第三次下西洋(1409年)到达满刺加后,对于满刺加地理生态环境和人民生存状态记述如下:其国东南是大海,西北是老岸连山,沙鹵之地。气候潮热暮寒,田瘦谷薄,人少耕种……人多捕渔为业,用独木刳舟泛海。<sup>①</sup>正是在明朝与满刺加建立关系之后,这种情况发生了改变,明朝使得满刺加摆脱了暹罗的控制,而郑和远航与满刺加建立了特殊的合作关系。

史载,永乐五年(1407年)十月,苏门答刺、满刺加国王并遣使者来华,“诉暹罗强暴,发兵夺其受朝廷印诰,国人惊骇,不能安生”。为了维护和平,不辜负满刺加对中国的信赖,明朝一方面诏令暹罗归还满刺加所受印诰,让其“自今安分守礼,睦邻保境,庶几永享太平”;<sup>②</sup>此后暹罗遣使向明朝“谢罪”,明朝平息了满刺加与暹罗的这次争端。另一方面,在永乐七年(1409)九月,派遣郑和再次出使满刺加,郑和正是在永乐七年(1409年)第三次下西洋期间,受命“赉诏敕赐头目双台银印,冠带袍服”,这就是曾跟随郑和下西洋的马欢、费信记载的为满刺加王拜里迷苏刺的册封,“遂名满刺加国,是后暹罗国莫敢侵扰”的由来。<sup>③</sup>综合上述史料,中国明朝与满刺加王国建立了稳定的外交关系。需要特别注意的是,永乐七年(1409年)是明朝对于满刺加国王的再次册封,下面还将具体分析。

## 1.2 郑和下西洋与满刺加王国兴起

郑和下西洋与满刺加王国兴起有着紧密关联。郑和下西洋究竟几次到达满刺加?这是郑和与满刺加王国关系的关键问题,却迄今没有得到全面的论证。历史研究的终极目标是追求真实,书写历史,也即要对过去进行全面梳理和界定,收集诸多材料,从而建立起一种对历史的理性认识。长期以来,郑和下西洋五次到达满

刺加,似乎已成“定论”:在马来西亚吉隆坡国家博物馆外墙壁画上绘有海船,其幡上写有“郑”字,并标明“1409”。这明显是指郑和第三次下西洋于1409年到达满刺加。对此2004年笔者曾提出质疑,后也有学者论证,但迄今仍嫌不足。<sup>④</sup>表面上看,建构五次说的史料依据有三种:一是亲历者的记述,跟随郑和亲历下西洋的马欢《瀛涯胜览》、费信《星槎胜览》都是自第三次下西洋论述满刺加的;二是明代官方文献的记述,在《明实录》中没有郑和第一、二次下西洋到达满刺加的明确记载;三是石刻碑铭,郑和等亲立之碑《天妃灵应之记》碑铭文在第一、二次下西洋也没有提及满刺加的名字。然而深入探究史实,疑点重重。特别是由于持第三次下西洋到达满刺加说的马欢等人,是以亲历下西洋者而为一般学界所知,因此这里首先要做的工作是厘清历史事实,并具体考察造成五次说的复杂原因,进行全面分析和解读。

以往造成认识差异的根本原因,是由于第一次封王建碑之人的记载阙如,那么何人为第一次赉诏往封满刺加国王之人成为问题的关

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年,第35-36页。

② 《明太宗实录》卷七二,永乐五年十月辛丑,台北“中央研究院”历史语言研究所,1962年影印本,第1009页。

③ 同①,第34页。

④ 郑鹤声、郑一钧父子早前认为郑和下西洋七次到满刺加,但未有专题论文,也未具体考证过郑和第一次下西洋到达满刺加的问题。郑一钧在《论郑和下西洋》的“第一次出使经过”论述中,没有提到满刺加,其中根据《郑和航海图》和《西洋朝贡典录》所述的航海线路,非下西洋当时的第一手资料,参见郑一钧著《论郑和下西洋》,海洋出版社,1985年第一版,第168-205、255-266页。郑一钧在《郑和全传》中提出“郑和第一、二次访满刺加”,第二次下西洋“为满刺加酋长拜里迷苏刺正式举行封王仪式”之说,亦没有资料注释,参见:郑一钧著《郑和全传》,中国青年出版社,2005年版,第191页。鉴于迄今中马外交中一直以五次到达为固定说法,因此笔者认为这一问题还没有解决,是中马关系需要澄清的重要问题,对此提出异议。笔者曾于2004年在马来西亚吉隆坡国际会议上发文,首次对于郑和下西洋五次到达满刺加提出了质疑,指出郑和下西洋每次必经满刺加,并探讨郑和有可能在第一次下西洋即到达了满刺加,参见:万明“郑和与满刺加——一个世界文明互动中心的和平崛起”,《中国文化研究》2005年春之卷。时平也认为郑和七次下西洋都曾在必经之地满刺加停泊,并提出郑和“本人亲自访问该地近15次左右”的观点,参见:时平“郑和访问满刺加次数考证及评价——历史与环境分析的个案”,《太平洋学报》2016年第6期,第80-88页。

键。以往一般认为,中国与满刺加关系的开始建立,是由尹庆完成的,郑和第一次下西洋与满刺加没有发生直接关系。但是值得注意的是,尹庆并不是前往满刺加赉诏封王之人。尹庆是于永乐元年(1403年)十月出使满刺加,永乐三年(1405年)九月返回明朝,满刺加使臣随他一起来华朝贡,明朝随后即“封为国王,给以印绶”,并以其国使臣之请,赐满刺加国镇国山碑铭,永乐帝还亲制了碑文。<sup>①</sup>这一事件除了《明实录》以外,还有《正德大明会典·满刺加国》的记载可以佐证“永乐三年,遣使奉金叶表来朝贡,诏封为国王,给印及诰……御制碑文赐之”。<sup>②</sup>

上述记载中最大的疑点,是《明实录》没有满刺加首次来华使臣回国的记录,以致派遣何人前往满刺加封王建碑成为一个谜。迄今一般认为郑和下西洋五次到达满刺加,也就是从第三次下西洋算起,这一问题因《明实录》失载郑和第一次下西洋的出发时间,同时失载首次前往满刺加赉诏封王的使臣之名,形成了悬案而一直没有解决。问题是郑和第一次下西洋,是否有可能作为正使到满刺加赉诏赐印,封王建碑呢?兹就此再做全面稽考。

(1) 可能性。从时间上分析,存在郑和第一次下西洋前往满刺加赉诏封王的可能性。我们先分析官方文献记载的问题。《明太宗实录》记载永乐三年(1405年)皇帝下诏派遣郑和第一次下西洋,发生在这一年六月。<sup>③</sup>因此表面上看下西洋似乎与九月以后封王之事缺乏联系,由此得出结论是郑和第一次下西洋没有到满刺加,也不足为奇。但郑和第一次下西洋的出发时间史载阙如,考虑到下诏之日与出发之时是有一段时间距离的,因此郑和第一次下西洋可能有机会与满刺加使臣交集。根据《明宣宗实录》,宣德五年(1430年)六月“遣太监郑和等赉诏往谕诸番国”,第七次下西洋的颁诏之日也在六月,<sup>④</sup>与第一次下西洋颁诏时间月份相同,但郑和出发时间,却已是“宣德五年闰十二月六日龙湾开舡”,<sup>⑤</sup>已是次年年初。以此推断,下诏在前一年六月的郑和第一次下西洋,因为季风关

系,很可能出发也晚至次年年初,所以存在他与满刺加国使臣交集的机会。既然明代史籍中没有满刺加首次来华使臣回国的记录,派遣何人送之归国也不得而知,而郑和第一次下西洋出发时间又失载,那么可以推测满刺加使臣可能是郑和第一次下西洋船队带回国的,也就存在着由郑和作为正使,在第一次下西洋时赉诏赐印,“建碑封城”于满刺加的可能性。

(2) 必然性。按照古代季风洋流的航海规律,下西洋到达满刺加存在一种必然性。郑和下西洋航线的走向无疑受到季风洋流的影响。据马欢记载,郑和下西洋的航线,第一站在占城,第二站在爪哇,然后转向满刺加,其中《满刺加国》,开篇就是“自占城向正南,好风船行八日到龙牙门,入门往西南行二日可到。此处旧不称国,因海有五屿之名。”可见先到龙牙门再到五屿,则到了满刺加。龙牙门即今新加坡南岸偏西海峡的石叻门(Selat Panikam),今名克佩尔港(Keppel Harbour),因其西口两岸有山挺立如龙牙,故有此称。<sup>⑥</sup>这条航线的次序还有《瀛涯胜览纪行诗》为证“阁婆又往西洋去,三佛齐过临五屿”。<sup>⑦</sup>当时依古名三佛齐存在的是旧港国,即今印尼苏门答腊岛巴邻旁;满刺加海峡扼东西交通要道,是印度洋和南海与爪哇海的季风交叉点,在帆船时代,季风洋流起着不可估量的动力作用。在印度洋上,冬季有来自大陆的东北信风,夏季有从印度洋吹向大陆的西南季风,即冬季风送海水西流,夏季风送海水东流,

① 《明太宗实录》卷四六,永乐三年九月癸卯,台北“中央研究院”历史语言研究所,1962年影印本,第712页。《明太宗实录》卷四七,永乐三年十月壬午,台北“中央研究院”历史语言研究所,1962年影印本,第723页。

② 《大明正德会典》卷九八《礼部》五七《朝贡》三,东京汲古书院,1989年,第366页。

③ 《明太宗实录》卷四三,永乐三年六月己卯,台北“中央研究院”历史语言研究所,1962年影印本,第685页。

④ 《明宣宗实录》卷六七,宣德五年六月戊寅,第1576页。

⑤ (明)祝允明《前闻记·下西洋·里程》,载(明)邓士龙辑,许大龄、王天有主点校《国朝典故》(中),北京大学出版社,1993年,第1415页。

⑥ (明)马欢著,万明校注《明本瀛涯胜览校注》,广东人民出版社,2018年,第35页注2。

⑦ 同⑥,第3页。

形成了特有的“季风环流”。15世纪初叶,明代郑和七次下西洋,往返横越北印度洋,每次都在冬季出发,并选在夏季返航,正是巧妙地利用了季风洋流的规律。郑和下西洋出发在冬季东北风的吹拂下,一路上“风帆高涨,昼夜星驰”,船队在冬季顺风顺水西去,而返程在夏季西南风的吹送下,顺风顺水回到本土。满刺加是船队候风启航回返中国的地点,因此后来繁盛一方的奥秘也即在此。为了全面了解郑和下西洋的航线,下面列出明人祝允明《前闻记》记载的郑和第七次下西洋的全部航程,加以分析:宣德六年二月二十六日到福建闽江口长乐港,因为季风不适合出发,直到这年冬季才在东北风的吹拂下出发远航。十二月九日出五虎门,二十四日到达占城。根据季风洋流走向,宣德七年正月十一日开航,向巽它群岛航行,于二月六日到爪哇、斯鲁马益,此时的季风洋流已不适合向西航行,因此等待夏季赤道以南吹来的东南信风来临,再向西北方航行。六月十六日船队出发,行十一日,二十七日到旧港,七月一日开船,行七日,八日到满刺加,在那里停留一个月,八月八日开船,行十日,十八日到苏门答刺。此时北印度洋的顺时针季风环流不适合船队向西北方行驶,因此郑和船队在苏门答刺一直停留到十月,在冬季风强大起来,北印度洋洋流呈逆时针运动之时,于十月十日开船,行三十六日,十一月六日到锡兰山别罗里,十日开航,行九日,十八日到古里国,二十二日开船,十二月二十六日至忽鲁谟斯。宣德八年二月十八日开船回洋,三月十一日回到古里,当时正值印度洋上冬季季风环流最强的时候,二十日大(舟宗)船回洋,四月六日到苏门答刺,十二日开船,二十日到满刺加,等待季风正顺,五月十日回到昆仑洋。二十三日到达赤坎。二十六日到占城。六月一日开船,二十一日进太仓。<sup>①</sup>对以上整个下西洋航程进行清晰地概括,按照季风洋流的规律,下西洋往返都必经满刺加,并在满刺加有停留时间。因此,以往认为郑和下西洋五次到达满刺加的传统成说,是没有说服力的,郑和七下西洋七次到达满刺加具有必然性。如果计算每次下西洋

等于两次到达满刺加,那么七次下西洋到达满刺加更可达十四次之多。

(3) 确定性。依据郑和航行的历史事实,第一次下西洋经过旧港确定到达了满刺加。中国从南海到印度洋,必经海峡地区,在郑和等亲立的碑文中,明确第一次下西洋目的地是古里,第一次下西洋的重要内容之一是在旧港生擒陈祖义,而在郑和航行路线上,是先到旧港,接着就到满刺加。费信《星槎胜览·满刺加国》记载:“其处旧不称国,自旧港起程,顺风八昼夜至此”。<sup>②</sup>马欢《旧港国》:“旧港国,即古名三佛齐国是也。番名淳淋邦,属爪哇国所辖。东接爪哇国,西抵满刺加国界”。<sup>③</sup>旧港在今印度尼西亚苏门答腊岛东南部,即今之巨港(Palembang)。按照地理位置,第一次下西洋在旧港生擒海寇陈祖义之后,经旧港到满刺加是顺理成章的,经行旧港到满刺加,转至苏门答刺,最后抵达古里。更重要的是,在五年九月第一次下西洋归国时,《明太宗实录》有“时太监郑和使古里、满刺加诸番国还”的记录,这是郑和第一次下西洋到达满刺加的确切记录。<sup>④</sup>

满刺加所在海峡地区的海盗问题由来已久。15世纪以前的海峡,不仅名不见经传,而且是一个海上的危险地带。元朝汪大渊《岛夷志略》记载在15世纪以前的海峡状况,突出在《龙牙门》的记载之中“舶往西洋,本番置之不问。回船之际,至吉利门,舶人须驾箭棚,张布幕,利器械,以防之。贼舟二三百只必然来,迎敌数日。若侥幸顺风,或不遇之。否则人为所戮,货为所有,则人死系于顷刻之间也”。<sup>⑤</sup>龙牙门,即今新加坡海峡,是进入满刺加海峡的通道。

① (明)祝允明《前闻记·下西洋·里程》,载(明)邓士龙辑,许大龄、王天有主点校《国朝典故》(中),北京大学出版社,1993年,第1415-1416页。

② (明)费信著,冯承钧校注《星槎胜览校注》,《星槎胜览前集·满刺加国》,中华书局,1954年,第19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年,第25页。

④ 《明太宗实录》卷七一,永乐五年九月戊午,台北“中央研究院”历史语言研究所,1962年影印本,第994页。

⑤ (元)汪大渊著,苏继庠校释《岛夷志略校释·龙牙门》,中华书局,1981年,第214页。

由此可见,当时的海峡是海盗出没之地,是一个名副其实的海上危险地带。海盗活动是影响航运安全的一大因素。元末海峡地区海盗活动频繁增加,郑和第一次下西洋经过海峡地区,就开始了整治海盗的活动,为海峡的海道清宁,生擒了海盗陈祖义,为满刺加海峡扫清了海上的障碍,从此对海峡地区的海盗活动开始建立起应对机制,有利于海峡地区的海道畅通,也有利于满刺加王国发展环境的形成。

(4) 史料辨正。以上从可能性、必然性和确定性进行了分析,最后让我们探讨为什么会有五次之误的问题,即马欢、费信等著述中记载年代之误的问题。的确,曾经跟随下西洋的马欢、费信的著述中,都明确记载了郑和在第三次下西洋到达满刺加之事。马欢《瀛涯胜览·满刺加国》:“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”。<sup>①</sup> 费信《星槎胜览·满刺加国》:“永乐七年,皇上命正使太监郑和等赍捧诏敕,赐以双台银印,冠带袍服,建碑封城,为满刺加国”。<sup>②</sup> 所云时间均为永乐七年(1409年),即值郑和第三次下西洋之时。这正是形成郑和五次到达满刺加之误的来源。剖析存在的疑点是:在马欢记载中,拜里迷苏刺在永乐七年仍称“头目”,与前此于永乐三年已“封为国王,给以印绶”的记载显然不合,而三年十月永乐帝亲赐满刺加国《镇国山碑铭》,似乎也不可能在四年后的永乐七年才由郑和带至满刺加。因此,这里我们应该特别关注以往被忽略的明朝两次赐印封王的现象,合理的解释是永乐三年(1405年)郑和第一次下西洋已封王建碑,查阅《明实录》,其中永乐五年(1407年)明确记载了满刺加印诰被暹罗所夺上告到明朝,故又有永乐七年(1409年)第三次下西洋之再封。<sup>③</sup> 《明太宗实录》《正德大明会典》均为官方记述,《明太宗实录》成书于宣德五年(1430年),<sup>④</sup> 第七次下西洋前已成书,记载在时间上应无误,更何况还有《正德大明会典》的佐证。那么,问题应出在马欢、费信等人的著述。对于马欢、费信等的记述,作为下西洋亲历者,在地点上可以笃信无

误,但是在时间上有可能出现问题。我们知道马欢是从第四次下西洋才跟随郑和出航,费信是从第三次下西洋才跟随郑和出航,他们的著述是私人撰写,对于前此发生的事件即明朝于永乐三年(1405年)第一次封满刺加国王印诰在永乐五年(1407年)被暹罗国夺去,以致郑和第三次下西洋(永乐七年1409年)再次前往满刺加封王的档案资料,不可能确切了解。而由于他们的亲历者身份,所以我们往往忽视了他们并非第一、二次下西洋的亲历者,因此依据他们的记载形成了郑和第三次下西洋才前往满刺加封王的误解,也就是郑和下西洋五次驻节满刺加,长期以来没有得到澄清。

通过以上的梳理与辨析,中国船队前往西洋古里,必经满刺加海峡,所以从第一次下西洋开始,郑和就与满刺加国结下了缘分。创立于15世纪初的满刺加王国,建国者是拜里迷苏刺,郑和第一次下西洋之时,也就是明朝对满刺加国王拜里迷苏刺身份地位进行确认的时候。

此后,郑和七下西洋七至满刺加,由于重要的地理位置,满刺加对于郑和七下西洋具有不可替代的价值。从此两国友好关系建立起来。据中国史籍记载,在永乐九年(1411—1433年)间,满刺加王国的使臣来华访问达15次之多,加上国王5次亲自前来中国,规模最大的一次是在永乐九年(1411年),满刺加国王拜里迷苏刺为了表示对中国的友好,曾率领其妻子和陪臣组成一个540多人的使团出访明朝,念其跋涉海道而来,永乐皇帝“御奉天门宴劳之”。<sup>⑤</sup> 巩珍《西洋番国志》中还明确记

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年,第34页。

② (明)费信著,冯承钧校注《星槎胜览校注》,《星槎胜览前集·满刺加国》,中华书局,1954年,第20页。

③ 《明太宗实录》卷七二,永乐五年十月辛丑条记载,苏门答刺与满刺加国王并遣人诉暹罗发兵夺印诰事,台北“中央研究院”历史语言研究所,1962年影印本,第1008—1009页。

④ 《明太宗实录》张辅《进实录表》,台北“中央研究院”历史语言研究所,1962年影印本。

⑤ 《明太宗实录》卷一一七,永乐九年六月甲申,台北“中央研究院”历史语言研究所,1962年影印本,第1449页。

载“又赐造完大舡,令其乘驾归国守土”。<sup>①</sup>永乐时,在礼部额设通事60名,其中有满刺加国通事一员。<sup>②</sup>这也充分说明当时中国这个大国和一个新兴小国的关系是一种合作共赢的新型国际关系,与此前元朝攻打爪哇设立衙门和后来葡萄牙人建立殖民地,具有迥然不同的性质。

郑和第七次下西洋结束后,宣德八年(1433年),满刺加国王西哩麻哈刺者访问中国,受到盛情接待,他在中国逗留时间长达一年半之久。适逢明宣宗逝世,明英宗即位,下西洋刚刚结束,从明朝皇帝敕谕中我们得到的信息,是满刺加国地位的特殊。当时明朝大八橹船主要是送满刺加国王还国,古里国等十一国使臣是“附载同回”,充分表现出明朝与满刺加两国关系密切。

从地缘政治经济学的视角看,明满之间关系发展迅速,主要是双方都明了国家的共同利益所在,能够互相信任,最终达到了合作双赢的结果。明朝扶持满刺加建国,除了颁诏封王礼仪层面之外,派遣郑和下西洋消除海盗干扰,使海路畅达,加速满刺加王国的兴起;而季风因素使得满刺加成为航线上的重要节点。郑和船队远航到西洋古里需要一个中间站,满刺加之地具有季风的优越条件,使其成为优良的中间站选择之地。在满刺加,郑和设立官厂,《瀛涯胜览》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”。事实上,船队分头出发到印度洋沿岸各国进行航海外交与贸易,最后汇合在满刺加,“打整番货,装载停当,等候南风正顺,于五月中旬开洋回还。”<sup>③</sup>满刺加国王拜里迷苏刺为中国船队提供一个安全的顿放货物场地,方便郑和船队的印度洋航行,满刺加王国对于郑和下西洋航海外交成功有着重要的合作价值。同时,这也是满刺加兴起的机遇,满刺加扼中国南海到印度洋的海上航道之要冲,满刺加王国依靠国际船只集合和货物集散地的地位迅速兴起。王国的兴起,也就是海峡崛起的契机。

郑和七下西洋七至满刺加,海道清宁,商路

大开,推动海上丝绸之路发展到鼎盛的同时,也促成了马六甲的贸易像磁铁般吸引来了远近各地的商人,对于马六甲国际市场形成起了很大促进作用。<sup>④</sup>明朝与满刺加形成一种相辅相成的合作关系,其结果不仅出现了一个新的国际贸易港口城市,而且在印度洋与太平洋连接点上崛起了一个以兴盛的满刺加王国而著名的海峡。

美国学者泰勒曾指出“作为一种集体记忆的马来历史可以说是从马六甲才开始的。”<sup>⑤</sup>不仅是马来历史,海峡的历史记忆也由此开端。

## 二、满刺加繁盛国际贸易中心的形成与海峡的凸显

明满和平友好关系的建立,成为丝绸之路国家合作共赢的典型范例,从而奠定了马六甲海峡在丝绸之路上的重要地位。郑和下西洋近30年往返印度洋,大量商品经过满刺加,据《郑和航海图》,在满刺加专门建立了“官厂”,<sup>⑥</sup>聚集各路货物,满刺加形成一个物资中转站。伴随商贸活动开展,各国商人辐辏而至,满刺加很快成为一个新的繁盛国际贸易中心,这在海峡历史上还是第一次,使得海峡站在了国际贸易港口的制高点上,成为沟通印度洋和太平洋的海上咽喉之地的国际贸易中心,成为海上丝绸之路的重要节点。这一重要的东西方贸易中心不仅从海上连接起了亚洲、非洲和欧洲,而且也成为连接印度洋贸易与太平洋贸易兴盛的新起点。“经过它的运输线路,是连接北印度洋资源富集地与东亚市场之间的最短海路。东西方国

① (明) 巩珍著, 向达校注《西洋番国志》, 中华书局, 1961年, 第17页。

② (明) 申时行等《明会典》卷一〇九,《礼部》六七, 中华书局, 1989年, 第588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年, 第38页。

④ Joseph Kennedy, *A History of Malaya*, 2nd ed., Macmillan, 1970, p.3.

⑤ [新西兰] 尼古拉斯·塔林主编, 贺圣达等译《剑桥东南亚史》(第1卷), 云南人民出版社, 2003年, 第144页。

⑥ 向达整理《郑和航海图》, 中华书局, 1961年, 第50页。

家可以通过它,用较低的成本寻求沿线资源和市场”。<sup>①</sup>

近一个世纪以后,葡萄牙人东来,探险家达·伽马越过好望角后,首先到达的正是郑和七下西洋每次必到的印度古里,接着沿着郑和的航路,于1511年来到了郑和七下西洋每次必到的满刺加,攻下了满刺加王国。葡萄牙人托梅·皮雷斯在1512年撰写的《东方记》(The Suma Oriental of Tomé Pires)一书,是西方对于满刺加的最早记述之一,非常重要。皮雷斯记述了满刺加王国创建者拜里迷苏刺来到满刺加以后,人们才开始汇集,三年后,居民达到2000人,在拜里迷苏刺逝世后,满刺加人口增加到了6000人。<sup>②</sup>

16世纪初,皮雷斯到达满刺加以后,他亲眼看到了满刺加繁盛的贸易景象。他记述那里有4个沙班达尔,分别管理从古吉拉特来的船舶,从科罗曼德尔海岸、孟加拉、勃固和帕塞来的商人,从爪哇、马鲁古群岛和斑达群岛、巨港和吕宋等地来的商贾,和来自中国、占城等地来的商人,他认为管理“极为公正”<sup>③</sup>。葡萄牙果阿总督阿尔布克尔克曾经如此评价说“我确实相信,如果还有另一个世界,或者在我们所知道的以外还有另一条航线的话,那么他们必然将寻找马六甲来,因为在这里,他们可以找到凡是世界所能说得出的任何一种药材和香料。”<sup>④</sup>他的话无疑揭示了作为国际贸易荟萃中心地的满刺加的吸引力。皮雷斯说,当时在满刺加的街道上行走,可以听到不下84种不同的语言。他的话不乏夸大之嫌,却也在某种程度上证明了满刺加作为国际大都会的繁华。

总之,从葡萄牙人皮雷斯的记述,我们可以得知在郑和七下西洋七至满刺加以后,发展到15世纪末,海峡地区强盛的满刺加王国控制着世界贸易航路的重要咽喉部分。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的秘密。<sup>⑤</sup>而对于马六甲海峡极为重要的海上地位,皮雷斯讲述得更为形象:无论谁是满刺加的主人,其首先便扼住了威尼斯的咽喉。<sup>⑥</sup>

从人类文明发展史来看,自古以来东西方

交往的重心是在亚欧大陆上,15世纪初年以后,郑和七下印度洋,海上丝绸之路发展到鼎盛阶段,满刺加王国兴起,马六甲海峡之名彰显。重要的是,马六甲海峡不仅是印度洋的东大门,更是贯通印度洋和太平洋的连接点。由此可以引申的是,明代中国不仅通过郑和下西洋连接起了印度洋海域周边各国,建构起一个新的国际体系,而且促发了马六甲海峡的崛起,引领了从印度洋向太平洋的嵌入。这为后来西方从海上东来,东西方交往重心全面转移到太平洋,迈出了重要一步,引领了人类前行的脚步。

### 三、结 语

从全球史的视野出发,郑和下西洋以其当时走在世界前列的航海技术、庞大的规模和近30年的时间,开创了一个史无前例的大航海时代。对郑和下西洋的研究,不仅是追踪明代中国大航海的轨迹,还涉及如何看待和理解全球史的重大问题。郑和下西洋如何改变了世界?对此可以从满刺加海峡的崛起来理解。纵观海峡变迁历程,满刺加是郑和七下西洋七次必经之地,从中国亲历者第一手资料的记述,到葡萄牙亲历者的第一手资料的记述,比较郑和下西洋前的海峡、郑和下西洋时的海峡和郑和下西洋后的海峡,考察满刺加海峡崛起的根源及其基本特征,是从海上劫掠的危险地带到国际贸易秩序井然的繁盛国际贸易中心的发展历程。满刺加王国兴起与海峡崛起密不可分,海峡崛起与郑和七下西洋有着紧密联系。重要的是,在第一次下西洋就消除了海峡的海盗问题,为海峡安全建立了保障,对于海

<sup>①</sup> 张治国“海上咽喉管控模式变迁——以满刺加海峡为例”,《太平洋学报》,2018年第10期,第79-90页。

<sup>②</sup> Armando Cortesao ed., *The Suma Oriental of Tomé Pires*, Vol. II, London: Hakluyt Society, 1944, p.238.

<sup>③</sup> 同②, p.265.

<sup>④</sup> Afonso de Albuquerque, *The Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque, Second Viceroy of India*, Vol. III, Hakluyt Society, 1877, p.118.

<sup>⑤</sup> [英]D. G. E. 霍尔著,中山大学东南亚历史研究所译:《东南亚史》(上册),商务印书馆,1982年,第268页。

<sup>⑥</sup> 同②, p.287.



峡崛起发挥了至关重要的作用,从此海峡以满刺加王国之名凸显在世界地标之上。

和平与发展是时代永恒的主题,15世纪郑和七下西洋,七至满刺加,即七次到达满刺加(如以往返计则更多),海峡的崛起是历史上国际关系合作共赢的成功范例。进一步分析,海峡崛起成为海上丝绸之路鼎盛的标志,也标志了东西方交往重心从亚欧大陆转移到海上,标志了人类命运共同体不可逆转的海洋走向,从

而改变了世界格局,预示了太平洋将是全球化的诞生之地。这也说明了从印度洋时代向太平洋时代的转型,奠基于海峡的崛起,并不依赖于近一个世纪以后西方的航海东来。对海峡崛起与不同发展阶段特征进行归纳,揭示其崛起的历史逻辑,可以为今天“一带一路”国家倡议和构建人类命运共同体,提供历史的借鉴与启示。

编辑 邓文科

## Historical Logic behind the Rise of Malacca Strait: Zheng He's Seven Voyages to the West Seas and Malacca

WAN Ming<sup>1</sup>

(1. Chinese Academy of Social Sciences, Beijing 100732, China)

**Abstract:** The Malacca Strait used to be unknown in history. Internationally, it was used to call the strait in Malacca, which was named after the famous international port of Malacca. Malacca derived from Melaka(满刺加), which is a transliteration. The strait got a special name in the early 15th century with the rise of the Melaka Kingdom(满刺加王国). The rise of the Strait was inseparable from the rise of the Melaka Kingdom and Zheng He's seven voyages to the West Seas. This article provides a further analysis of Zheng He's seven voyages, in which Melaka was visited each time. Presently, it's commonly acknowledged that Zheng He had been to Melaka for five times. Zheng He's first voyages to Southeast Asia and onward had eliminated the piracy problem in the Strait, ensuring the security of the Strait, which played a vital role in the rise of the strait. From the perspective of global history, our research on Zheng He's voyages not only explores the trajectory of how China has unveiled the great voyage of mankind in the Ming dynasty but also probes into major issues of how to view and understand global history. An exploration of the rise of the Malacca Strait could provide an insight into how Zheng He's voyages have changed the world. The rise of the Strait was the result of the heyday of the maritime Silk Road in the early 15th century and was a successful example of cooperation and win-win international relations in history. The far-reaching significance was to become an inflection point of global history and profoundly affect the progress of human history. It means that the center of human interaction had turned from the Eurasian continent to the sea, symbolizes the irreversible trend of building a community with a shared future for mankind towards the ocean, and indicates that the transition to the Pacific era based on the rise of the Strait depends not on the Westerners' voyages to the east after nearly a century.

**Key words:** Malacca Strait; Melaka Kingdom; Zheng He's voyages to the West Seas; international trade center; global history