

【经济史研究】

何以全球化：明代中国与世界

万 明

【摘 要】以明代中国为主体,从全球视野重新审视梳理明代以来全球化的历史起源及其真实进程十分必要。15世纪初,以郑和七下西洋为代表的中国大航海奠定了人类交往从陆地到海洋发展的基础,成为人类文明发展史的一大转折。以郑和为代表的中国大航海促使处于印度洋与太平洋咽喉之地的满刺加王国兴起,这是人类交往重心从陆地向海洋转移的重要标志,这一转移是实现全球化的前提和路径。全球化不是西方大航海带来的,明代中国的白银需求带动亚洲、欧洲、美洲进入全球贸易体系,在全球化起源中扮演了重要角色,作出了重大历史性贡献。

【关 键 词】全球化起源;中国大航海;白银之路;市场经济;全球贸易网络

【作者简介】万明,中国社会科学院古代史研究所研究员(北京 100101)。

【原文出处】《中国社会科学》(京),2024.2.188~203

全球化是指世界各国、各地区的经济、社会、文化、政治等要素在全球范围内相互交往、广泛流动并相互影响的过程,全球范围内的联通与互动使全球形成一个联系密切、不可分割的整体。全球史(Global History)兴起于20世纪七八十年代,成型于九十年代,是史学界对于全球化的学术反思与回应。随着“全球”(global)这一核心词语在史学论著中频繁出现,史学研究的全球史转向成为一股潮流,已为越来越多的中国学者接纳,而且全球史中的中国史研究成为史学研究的前沿。打通中国史与世界史,从全球视野重新审视全球化的起源,既从全球看中国,也从中国看全球,这是了解中国独特历史发展道路的基础性研究,也是全球史研究的重要组成部分。

关于全球化何时开始,美国学者罗比·罗伯森认为,人类经历了三波全球化浪潮,第一波在1500年之后开始,建立了世界贸易网络;第二波在1800年后开始,至20世纪初,实现了工业化;第三波是指1945年以后建立的世界新秩序,至今这一新秩序仍发挥着重要作用。^①这一观点存在诸多值得商榷的地方。

笔者认为,全球化的第一波以15世纪开始的中国大航海为前提,以16世纪的中国白银货币化和市场经济转向为中心,中国是全球化第一波的主要引领者。

关于全球化起源,中外学术界存在多种观点,最早的追溯直到远古,最近的则置于20世纪90年代以后,但是大多数观点是以西方大航海与哥伦布发现新大陆作为全球化的起源。^②全球化起源于大航海,但以往片面强调西方大航海,这是一种错误的思维定式,大航海时代是一个全人类整体的历史进程。15-16世纪,人类从海洋走向全球化的历史进程,正是人类走向共同的世界历史的大趋向。这一时期,人类交往从以“大陆”为中心到以“海洋”为主线,将分割的陆海区域连成一个整体的“全球”,人类历史从海洋重新展开。

地球上七分是海洋,三分是陆地,人类从陆地向海洋扩展,是历史发展的必然趋向。因此,当人类开始全球化进程的时候,具备了三个显著特征:一是人类造船与航海技术有了极大进步;二是经由海洋的交往,从民间层面发展到国家层面;三是陆海互通互

联的海洋世界新观念,客观上具有开拓海洋交往并延伸发展前景的作用。这三个特征也是判断全球化开端的标准。以此标准判断,全球化的进程先后经历了15-16世纪中国郑和大航海时期、西方大航海时期和东西方共同开拓海洋时期三个阶段,全人类参与、同心协力促成了全球化的形成。过去西方大航海发展主导全球化这一话语体系的独尊地位,是仅凭西方历史经验发展出来的全球化理论与方法,全球化并非由西方大航海开启,全球化的历史应该重写。

一、海上奠基:中国郑和大航海与早期全球化的关联

追寻全球化的缘起,就不能不谈到明朝永乐、宣德年间派遣郑和七下西洋。以强盛的综合国力为后盾,郑和统率一支规模庞大的船队持续28年之久的远航,标志着中国古代的造船技术和航海水平发展到巅峰,推动海上丝绸之路达于鼎盛,从而为昭示近代意义的全球史提供了历史资源,也丰富了我们为全球史的认知。

(一)郑和七下西洋的地理核心概念——“西洋”

郑和七下西洋,是大规模的国家航海行为。那么,郑和七下西洋的“西洋”是哪里?这是郑和七下西洋研究的基本问题,也是我们了解郑和七下西洋的基本航线及其所到国家和地区的关键。笔者认为,郑和七下西洋的“西洋”就是指今印度洋。郑和七下西洋标志着早期全球化在海上的展开,人类交往史也从此由海洋展开了一幅新的世界发展图景。

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,中华文明的对外联系从来没有中断过。15世纪初郑和七下西洋,从西洋到西域,明朝人不仅在理念而且在实践上,首次实现了陆海丝绸之路的跨越式连接发展,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。

明朝没有印度洋的概念,印度洋之名在现代才出现。我们可以见到的最早记载郑和下西洋的原始

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。^③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对“西洋”的认知就是今天的印度洋。

第一,明初人认识的西洋是有特指的,即“那没黎洋”。“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”。^④“国之西北海内有一大平顶高山名帽山,半日可到。山西大海即西洋也,番名那没黎洋”。^⑤那没黎(黎)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(黎)”即“南淳里”,是Lambri或Lamuri的对音。

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。“苏门答刺国,即古之须文达那国是也,其处乃西洋之总头路”。^⑥“苏门答刺国,即古须文达那国也。其国乃西洋总路头”。^⑦

第三,明人将南临印度洋的爪哇视为东洋范围。“阁婆又往西洋去”。^⑧“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”。^⑨

第四,郑和下西洋的目的地是西洋诸国的大码头——古里。“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”。^⑩“古里国,此西洋大国也”。^⑪“其国当巨海之要屿,与僧迦密迩。亦西洋诸国之码头也”。^⑫古里即今天印度喀拉拉邦的卡利卡特。郑和在古里有册封、立碑,“永乐五年(1407),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,起建碑亭,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’”。^⑬

第五,郑和船队航行于整个印度洋。印度洋是人类历史上大陆间海运的发祥地,尤其红海—阿拉

伯半岛—波斯湾—印度西部的航线是古代海上丝绸之路贸易网络的核心和中枢。^⑭郑和首次下西洋的目的地是古里,七次下西洋每次必到“西洋大国”古里,即“郑和下番自古里始”。根据马欢、费信的记载,当时以古里为中心有5条航线:(1)古里至忽鲁谟斯国;^⑮(2)古里至祖法儿国;^⑯(3)古里至阿丹国;^⑰(4)古里至刺撒国;^⑱(5)古里至天方国。^⑲这5条航线包含了印度洋周边几乎所有重要港口。

值得关注的是,在亲历者的记述中,即使小至村庄规模,也均称之为“国”,明确显示了郑和七下西洋的国家航海背景。郑和七下西洋每次必到的古里,却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》的说法恐不够全面。更为重要的因素正如印度卡利卡特大学副校长古如浦所言:古里“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”。^⑳古里繁荣的贸易在马欢的《瀛涯胜览》中也有体现。这表明东西方海上贸易市场和网络的繁盛更对古代海外交往产生重要影响。

重要的航线延伸发生在郑和第四次下西洋从古里到达波斯湾的忽鲁谟斯国后,这条航线延伸到了东非,也就是印度洋西部。据郑和等在福建长乐亲立的《天妃灵应之记》碑记载,“抵于西域忽鲁谟斯国,阿丹国、木骨都束国”。^㉑其中,忽鲁谟斯国、阿丹国前文已述及,木骨都束(Mogodishu)位于非洲东岸,即今天索马里首都摩加迪沙。由此,郑和对印度洋全覆盖式的航海外交与贸易全貌明确显示了出来。

郑和七下西洋,就是七下印度洋,留下的宝贵遗产《郑和航海图》,是海上航线图。此图原称《自宝船厂开船从龙江关出水直抵外国诸蕃国》,包括以南京为起点的航行入海口与流域岛屿,印度洋沿岸的主要城市、港口、航线、方位、行程、距离等大量航海信息。该图以书卷的形式,在明天启年间被收录于茅元仪的《武备志》第240卷。郑和船队首先是从南京龙江关出发,经长江下游及中国沿岸,到达福建长乐五虎门出洋,经南洋海域马六甲海峡,进入印度洋海域。《郑和航海图》的上半部分是印度和西亚,下半部

分是东非和阿拉伯半岛,囊括印度洋周边国家与地区许多重要的国家港口城市。《郑和航海图》表明,郑和船队远航到达印度洋孟加拉湾、阿曼湾、阿拉伯半岛南端的亚丁(阿丹),到达非洲东部,最远达至非洲东岸的慢八撒(今肯尼亚蒙巴萨)。根据向达整理,附有《过洋牵星图》4幅,郑和七下西洋图考与地名索引,全部地名达500个,其中本国地名约占200个,外国地名约占300个。^㉒此图进一步说明,郑和七下西洋是及于整个印度洋的航海行为。

(二)观念变化:西洋与西域会通——海陆丝绸之路全面贯通

郑和七下西洋是以观念变化为基础的航海行为,从当时人对郑和七下西洋主要目的地地位的认识,我们可以了解明朝人观念不同以往的变化。

第一,郑和七下西洋目的地——古里:西域与西洋的交接点。费信《古里国》诗曰,“古里通西域,山青景色奇。路遗人不拾,家富自无欺。酋长施仁恕,人民重礼仪。将书夷俗事,风化得相宜”。^㉓在明人看来,西洋大国古里的地理位置格外重要,可以通达西域,处于西洋与西域的连接点上。由此可见,明朝将其选为目的地并非偶然,而是在认识上已经将西洋与西域连接起来。

第二,忽鲁谟斯:西洋与西域的重叠。位于波斯湾的忽鲁谟斯在《娄东刘家港天妃宫石刻通番事迹》碑、《天妃灵应之记》碑中均冠以“西域”;^㉔在巩珍《西洋番国志》卷前永乐十八年十二月初十日和宣德五年(1430)五月初四日的《敕书》中,又均冠以“西洋”。^㉕因此,处于中国与欧洲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,忽鲁谟斯的定位,从“西域”转至了“西洋”,而其西域与西洋名称又发生重叠,说明的正是海陆的“会通”作用。

第三,天方国:西海之尽,临西域之地。费信《天方国》记载,“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”。^㉖费信《天方国》诗云:“玉殿临西域,山城接大荒”。^㉗明初人认为达致西海的尽头,也就是西域之地。由此可见,明人认识到西洋与西域海陆相连接。当时要

前往“陆路一年可达中国”的天方国,陆路并不通畅,海路是明朝人的明智选择。在明朝人的理念中,海路连接了陆路,海陆通达,丝绸之路可以全面贯通。

综上所述,建立在对郑和七下西洋第一手资料发掘的基础上,对明代“西洋”语词语义加以分析阐释,彰显明代的核心地理概念“西洋”,即“那没黎洋”就是今天的印度洋。郑和七下西洋展现了明朝在印度洋全覆盖式的航海交往与实践,表明从海上通往西域是明朝人的观念。明朝认为古代陆海丝绸之路全面贯通的汇合点就在印度洋。印度洋将亚洲、非洲、欧洲连接在一起,自古以来就是东西方交往的汇聚之地。印度洋区域包括印度河流域、两河流域、尼罗河流域多元文明,郑和七下西洋推动了中华文明与其他多个文明的交流互鉴。

明人以西洋联通西域,海外世界互联互通的观念于此凸显。基于陆海互联互通的新观念,明代促成了古代海上丝绸之路的鼎盛局面,实现了陆海丝绸之路的全面贯通,从海上给陆海丝绸之路“画了一个圆”,一个新的海洋世界观由此形成,为未来世界发展奠定了基本态势。明代陆海丝绸之路的全面贯通极具全球史意义,预示了人类历史将进入一个大航海时代,是对人类发展史的一大贡献,拉开了早期全球化的序幕。基于此,我们将以郑和七下西洋为代表的明代中国大航海称为早期全球化的先驱并不为过。

二、重心转移:实现全球化的前提与路径生成

自古以来,人类交往的主要途径在陆路。从西汉张骞“凿空”西域,同时开辟南海航线,到东汉甘英“临西海以望大秦”,^②中西方交往受阻于波斯湾后,东西方交往重心从此定于亚欧大陆。而当明朝打通了陆海丝绸之路,东西方交往重心何时又发生了从大陆向海洋的重大转折?

对此,虽然学术界有唐代后期陆海转折之说,^③但是看到唐代敦煌的璀璨,就可知此观点尚可商榷;尽管蒙元海陆“交通发达之时,‘巨艘大舶帆交番夷中’”,^④但元朝在海上征伐爪哇和日本均以失败告终。明初就确立了“不征”的外交模式以及中外“共

享太平之福”的外交理念,在事实上放弃了天子征伐之权。这一理念彻底改变了蒙元对外交往的暴力征服模式,也与后来西方殖民国家的海外扩张有着本质区别。

郑和七下西洋率领的庞大船队,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,船队所至大都是各国的沿海贸易港口城市。关于郑和船队的大量海外贸易活动,《瀛涯胜览》的作者马欢亲历20个国家,除了那孤儿和黎代两个小国“土无出产”外,他对其他18个国家都有关于产品、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。同时,郑和船队的贸易活动在埃及马木鲁克王朝留存的史料中也有记载。^⑤特别是郑和远航与满刺加建立的特殊关系成为中外交流史上的一段佳话,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。

郑和下西洋从“西域”到“西洋”,又将“西洋”与“西域”重叠起来,凸显了海上丝绸之路的意义,标志着人类文明史上一个海洋新时代的开始。中国明朝与满刺加的关系,堪称当时和平外交的典型范例。从一开始,中国—满刺加—古里就是郑和船队的主导航线。郑和七下西洋,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。^⑥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”。^③

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(Xabandar,即港务长)负责来自四面八方的商人。^④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理念与实践是全球联通理念的前导,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。^⑤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,以海洋开启了全球化第一波。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,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。阿拉伯人称这地方叫做马六甲(Malakat),意思是集合各商贾的市场”。^⑥

15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持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亡了满刺加王国,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,^⑦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”的称呼,^⑧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附近。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之一。

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。这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,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,可以称之为是一部人类观念变迁史。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,蒙元崩溃后,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模式,促使人类交往重心从陆地向海洋的转折,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。

三、内在理路:明代白银货币化与全球化的开端

15世纪初明朝走向海洋,开启了人类大航海时代。由于郑和七下西洋之后明朝政府不再派出船队前往西洋,中外学术界对此大多表现出极大不解,并对明朝的“退却”采取了批评态度。^⑨实际上,历史上没有突如其来的事件,只不过人们不了解其来龙去脉。后郑和时代的中国并非从海上退却,而是经历了内生原发型变革,从而改换了走向世界的方向,在东亚海上与全球化开端发生了关联,这一切还要从中国内部的全球化原动力出发考察。

全球化由经济全球化开篇。15世纪初中国大航海时,寻找黄金是中西方各国的共同诉求,郑和七下西洋在海外买到的金锭在明梁庄王墓出土,其上铭文明确记载:“永乐十七年四月□日西洋等处买到八成色金壹锭伍拾两重。”^⑩事实上,郑和时代的印度洋上各国并非在追逐白银而是黄金,货币流通呈现多元状态。15世纪末西方大航海时,哥伦布误航至美洲,他仍是在寻找黄金。

但是,今天我们在讨论全球化起源时,却发现各

国对白银而非黄金的诉求才与全球化起源有着密切关联,那么这样一种世界范围内追求白银的潮流又是如何开始涌动的呢?笔者认为,这与明代中国的白银货币化直接相关。14世纪下半叶,明代中国被禁用交易的白银已从市场悄然崛起,其后中国逐步实现了白银货币化,进而导致对于海外白银的大量需求。这既是明代中国市场经济繁荣的标志,也是中国市场与世界市场联系的新起点。法国学者布罗代尔说:“贵金属将显示出经济生活逐级上升的趋势。”^⑪15-16世纪经济全球化作为不可阻挡的历史浪潮,是以市场经济为基础的全球化,中国白银货币化成为全球化起源的引擎。

中国的白银货币化与全球化起源的关系,我们可以从时空两个维度考察:一是时间的维度,以时间的先后顺序确定如何影响;二是空间的维度,从地域上来看全球化的中心何在。无论从时间上还是空间上来看,我们需要了解16世纪全球化前夜中国发生了什么,全球化与中国近500年的白银时代(14世纪末—1935年)有何关联。^⑫

(一)中国的白银需求引领了全球化第一波

首先,从时间维度上分析,有明一代,白银从贵重商品走向完全的货币形态,在社会流通领域大规模行用白银,正是白银从非法货币到合法货币的货币化过程。明初,明朝实行宝钞货币制度,禁用金银交易。翻开《大明会典》,其中唯见“钞法”“钱法”,却没有“银法”,这说明白银原本不是明朝的法定货币,也没有相关制度可言。

因此,从洪武末年(14世纪末)起,不在王朝制度设计和国家体制内的白银崛起是市场的萌发。在市场与国家的博弈过程中,白银自下而上兴起,这是一个历史上不同寻常的现象。笔者通过对427件第一手民间徽州土地买卖契约文书^⑬的分析研究,证实白银在市场这只“看不见的手”的作用下,历百年而崛起,形成了白银货币化。至15世纪后半叶(成化年间)契约文书中呈现出清一色的白银货币交易,因此,成化年间是一个关键的历史拐点,由于市场自下而上的潮流与朝廷自上而下的认可相结合,明朝开

始实行大规模的赋役改革——将赋役折银向全国铺开,“看不见的手”与“看得见的手”共同推进了白银货币化进程,这正是中国农业经济向市场经济转型的体现。与此同时,白银成为社会流通主要货币这一现象,由礼部侍郎掌国子监事丘浚以白银为上市之议反映到朝堂之上。^④这一时期,尽管在此时的赋税折银、以银代役的大趋势下,明朝对白银的需求量剧增,但朝廷却已没有办法像郑和时代那样大规模征调军民下西洋。

这一时期,私人海外贸易冲破朝贡贸易与海禁的樊篱,迅速发展起来。史载福建“成、弘之际,豪门巨室间有乘巨舰贸易海外者”,^⑤漳州私人海外贸易发达,荒野海滨兴起的漳州月港,在成化、弘光之际已享有“小苏杭”的盛誉。^⑥广东与海外市场的密切交流也屡见不鲜,广东市舶太监韦眷“纵党通番”,番禺知县高瑶“发其赃巨万”。^⑦广东“有力者则私通番船”成为普遍现象。^⑧值得注意的是,伴随民间私人海外贸易发展的正是明朝对于白银的巨大需求,客观上促使民间商人突破海上贸易禁区,走向海外获取白银,市场扩大到海外成为必然出路,中国引领全球化第一波的内在理路由此形成。更重要的是,这一切发生在16世纪西方航海扩张东来之前的历史时段,促进形成全球贸易网络与体系,东西方大航海的两条主线也由此在太平洋上合而为一。

嘉靖初年(16世纪20年代),白银成为中国社会流通领域的主币,也由此奠定了白银在海外市场上的地位。明代中国巨大的白银需求,通过以中日丝银为主线的私人海上贸易引发了16世纪40年代日本银矿的大开发,推动了日本银矿开采数量的急剧增长。由此,日本银矿成为中国白银的第一个海外来源。日本货币史专家黑田明伸认为日本银矿开发是在中国巨大需求刺激下才产生的:“可以认为石见银的需求在日本国内几乎没有,专门向中国出口。”^⑨同一时期,葡萄牙人在1517年派出使臣托梅·皮雷斯到明朝寻求正式交往失败后,一直在中国东南沿海从事走私贸易活动。他们不失时机地投入了中日丝银贸易为主的太平洋贸易,参与了太平洋上全球贸

易网络的开辟。

对于明代中国而言,大规模的白银输入是明后期对外贸易的主要特征。明朝有识之士看到开海是大势所趋,只能因势利导,以保利权在上。因此,明朝的重要政策转变表现在以下两方面:一是隆庆元年(1567)在福建漳州月港开海,“准贩东西二洋”。^⑩此时的东西洋以文莱为界划分,中国海商活跃于东洋若吕宋、苏禄,西洋则交趾、占城、暹罗等东南亚一带港口,标志着明朝国际贸易制度与贸易模式从官方朝贡贸易为主向民间私人海上贸易为主转变,促使民间海商集团的崛起与海外贸易的繁盛发展。同时开海完成了关税从实物到货币的转变,也使中国古代海上贸易管理向近代海关及关税过渡。

二是在广东澳门的开埠,明朝在澳门开埠政策的确立,标志着明朝引进外商经营海上贸易的合法化,澳门就此兴起为广州外港。允许葡萄牙人入居澳门经营中转贸易,在中国商民的积极参与下,以澳门为中心开辟了多条海上国际贸易航线,推动海上丝绸之路新样态——白银之路的极大发展。整合起来的大西洋—印度洋—太平洋贸易网络,开启了一个全球贸易—全球互动的历史,形成了中国、日本、葡萄牙以及东南亚各国参与的全球化第一波的建构。西班牙人在1571年占据了马尼拉之后,为了与中国贸易而开发的美洲银矿,是明代中国白银的第二个重要来源。

从时间维度可见,全球白银贸易起源于中国,白银需求最早出现于中国而非西方,因此全球化第一波的起点在中国,中国是全球化的先行者,西方是后来者。这源于中国白银需求的内在驱动力,首先直接引发了日本白银矿产资源大开发,其后才有美洲白银矿产的大开发。亚洲是全球化的发源地,已为历史所证实。葡萄牙与西班牙人先后加入了开端于亚洲太平洋的全球白银贸易,却不是主导者。因此,全球化第一波不是西方大航海带来的,更不是他们规划了全球经济贸易体系。中国以自身内生原发型变革发起并深刻影响了世界早期全球化,引领和推动世界格局发生了重大变化。

(二)中国白银潮带动欧美加入全球化第一波

从空间维度上分析,16世纪全球化的起源是围绕资源、货币、市场的大规模世界性经济交流互动的过程,而非开端于地理上的全球化。以地理大发现作为全球化的开端,实属不了解当时的人类经济互动关系。当时全人类最活跃、最重要的经济互动关系,发生在白银矿产开发、国际贸易网络,以及全球市场的形成过程中,由此建构了全球第一个基于市场经济的全球贸易网络和经济体系。

当1492年哥伦布航行到达他认为的西印度群岛——美洲时,其主要目的在于寻求黄金。《马可·波罗游记》对东方遍地黄金的描述,勾起了西方人到东方获取黄金的热情。西班牙塞维利亚的大教堂至今保存着哥伦布阅读过的一本《马可·波罗游记》,上面布满了小字批注,多达数百条。^①在哥伦布的日记中,黄金是促使他前往东方的驱动力。当他第一次踏上美洲大陆时,于10月13日写道:“我们决定向西南去寻找黄金和珍贵的宝石……”10月15日写道:“那么在上帝的帮助下,我必需找到出产黄金的地方”。第一次探险归来,哥伦布向西班牙国王和王后报告:“陛下会看到我们给他们带回了他们所渴望的黄金”;并在1494年2月第二次航海到达中美洲诸岛时说:“在那里掀起了黄金热”。^②这些都证明了欧洲人到达美洲和开发美洲的早期活动是围绕黄金展开的,在美洲航线上运回欧洲的货物也是黄金。

西班牙人在美洲寻找黄金来源时,葡萄牙人到达马六甲。1510年左右,西班牙人在圣多明各的淘金达到高峰,波多黎各、巴拿马和古巴的黄金才开始生产。1520年左右,葡萄牙人参与中日丝银贸易时,美洲黄金生产才逐渐放慢,此后,墨西哥和中美洲的黄金生产进入顶峰,秘鲁也开始生产黄金,而在1550—1552年,西班牙的美洲黄金生产达到最高水平。根据皮埃尔·肖努统计,第一个周期运往西班牙的黄金约为25吨—30吨,1540年前墨西哥生产了20吨,而在这一周期结束前,秘鲁的产量可能与之相仿。^③由此可见,西班牙在美洲主要开采的黄金,在规模上完全不能与后来大帆船贸易的白银相比。^④因此,15世

纪末哥伦布到美洲是为黄金梦所驱使,而当时美洲黄金的开采量远不足以影响整个世界,更不能成为连接全球贸易市场的媒介,美洲的发现不能成为全球化开端的标志,而应以白银矿产开发为标志。

直至西班牙人来到东方,1571年占据马尼拉以后,西班牙人才了解到从福建月港到菲律宾的中国海商将大批商品运往那里,以从海上贸易中获取白银。于是,西班牙人也立即投入了太平洋贸易,形成美洲白银大开发时期,开辟了马尼拉到美洲阿卡普尔科白银贸易这一重要的海上国际贸易航线:马尼拉(菲律宾)—阿卡普尔科(墨西哥)—利马(秘鲁)—塞维利亚(西班牙)航线,即“马尼拉大帆船贸易航线”,这一跨越三大洲的所谓“大三角贸易”,主要进行美洲白银和中国商品的交易。因此,明代中国的白银需求间接促成了美洲白银矿产的大开发。至此,白银贸易连接了亚洲、美洲、欧洲,形成跨越世界三大洲的国际贸易网络,进一步掀起了白银矿产开发的世界潮流,促使白银在全球范围内流动,推动了世界第一个经济体系的建构,深刻改变了整个世界。全球化第一波在东西方海上活动的共同促进下,得以全面实现。

美国学者丹尼斯·弗莱恩和阿拉图罗·热拉尔德兹提出全球贸易在1571年(明隆庆五年)诞生的观点。^⑤笔者则认为,如以中国商人为主体的从事活跃的白银贸易为起点,那么全球贸易诞生时间至少应该提前到16世纪40年代更为贴切,也就是中国对白银的大量需求直接引发了日本银矿大开发,葡萄牙人东来积极参与了繁盛的丝银国际贸易之时。^⑥正是从那时起,全球第一个经济体系雏形出现,此后16世纪70年代西班牙人东来,连接了美洲白银矿产开发与亚洲为起点的全球白银贸易狂潮。历史事实证明,当中国掀起白银潮之时,先在亚洲,再到美洲,亚洲与美洲的主从关系明显,美洲白银矿产资源开发与白银贸易加入了全球化第一波,即全球第一个经济体系的建构过程。

明代中国白银货币化,白银成为促成全球贸易诞生的重要因素。中国传统经济向市场经济转型,

在需求与供给的经济规律指引下,本土内生原发型变革推动中国再度走向海外,中国特色的资源开发与贸易模式形成全球化启动的基本要素与模式,形成全球化的原动力。中国是当时世界上最大的经济体,也是最大的白银需求国,白银在世界贸易中是国际通用结算方式。这种国际交换关系,一端联系的是中国商品,另一端联系的是海外白银,围绕中国的三条海上主干线,跨越三大洲,构建了全球贸易网络:(1)中国—东南亚—日本;(2)中国—马尼拉—美洲;(3)中国—果阿—欧洲,形成了市场网络的全球性链接。丝银/瓷银之路与市场网络的全球扩展、海上丝绸之路新样态白银之路的形成,展现了全球化的图景。

全球白银之路的形成,具有明代中国国家与社会向早期近代化转型的深刻背景。以万历初年(16世纪七八十年代)张居正改革为标志,市场直接嵌入了国家财政过程,白银货币化完成于财政货币化,长达两千年的中国国家财政体系从以实物与力役为主向以白银货币为主转型,中国进入了从传统赋役国家向近现代赋税国家转型的新阶段。^⑤因此,16—17世纪日本白银产量的绝大部分和美洲白银产量的一半流入了中国。^⑥葡萄牙学者马加良斯·戈迪尼奥因此将中国形容为一个“吸泵”,形象地说明了中国吸纳了全球的白银。^⑦值得注意的是,白银是中国市场扩展至全球范围后,以丝绸瓷器等主要商品交换而来。16世纪世界市场上中国丝绸和瓷器是独步世界的商品,充分展示了明代中国对外贸易的竞争力,将中国市场与全球市场连接了起来。明代中国以白银货币化为契机,凭借自身变革的驱动力主动走向海外,拉动了外银的大量流入,引领并推动了全球第一个经济体系的建构,深刻影响了中国社会的变迁、国家的转型和全球化开端时期中国与世界近代化进程的链接。

结语

从全球史的视野来看,大航海时代是一个整体概念,大航海将人类带入一个整体发展的全球化新时代。世界历史并不是自始就是世界性的,而是经

历了一个发展的历程。随着人类社会的发展,人们海上经济活动增加,世界各地、各民族打破彼此间的闭塞状态,在越来越大的范围相互交往、接触、紧密联系,多元文明互鉴,最终形成了一个整体的世界,这就是全球化。

以全球视野重新审视梳理明代以来全球化的历史起源及其真实进程,要将中国大航海与西方大航海联系起来,对东西方海上活动作一个真实的钩稽,厘清并补充其间历史事实的缺环,还原历史的本来面貌。全球化起源于大航海,这是毋庸置疑的,但并非起源于西方大航海,也不是起源于西方地理大发现。

15世纪初,中国大航海奠定了人类交往从陆地到海洋发展的基础,这成为人类文明发展史的一大转折枢纽。人类交往重心从陆地向海洋转移,这是实现全球化的前提和路径,从而拉开了自海上开始的经济全球化的序幕。前者有中国大航海,后者有西方大航海,中国大航海与西方大航海存在着有机关联性。把握时代特征,全球化不是西方大航海带来的,16世纪初明代中国以本土白银货币化进程形成内生原发型的改革动力,市场经济发展突破国界,率先在东亚—太平洋引领了世界白银开发潮的兴起,将中国早期近代化进程与世界早期近代化进程紧密联系,推动了全球第一个经济体系的建构,中国在经济全球化起源中扮演了极为重要的角色,作出了重大的历史性贡献。正是东西方大航海的接力发展,才共同塑造出一个整体世界——文明交流互鉴的全球化新图景。

注释:

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

② 以西方大航海作为世界近代史开端是史学界的主流观点。一般来说,史学界将世界近代化开端与全球化开端联系在一起。如美国斯塔夫里阿诺斯所著的《全球通史——1500年以前的世界》就是选择1500年为世界古代与近代的分水岭,认为世界是通过西方大航海连通为一体(参见L.S.斯塔夫

里阿诺斯:《全球通史——1500年以前的世界》,吴象婴、梁赤民译,上海:上海社会科学院出版社,1988年)。作为高等教育文科教材,吴于廑、齐世荣主编的世界史教材第一章第一节就谈到了地理大发现和商业革命的背景与过程(参见吴于廑、齐世荣主编:《世界史·近代史编》上卷,北京:高等教育出版社,2011年)。

③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。

④马欢:《明本〈瀛涯胜览〉校注》,万明校注,广州:广东人民出版社,2018年,第45页。

⑤巩珍:《西洋番国志》,向达校注,北京:中华书局,1961年,第21页。

⑥马欢:《明本〈瀛涯胜览〉校注》,第39页。

⑦巩珍:《西洋番国志》,第18页。

⑧马欢:《明本〈瀛涯胜览〉校注》,第3页。

⑨费信:《星槎胜览校注》前集《爪哇国》,冯承钧校注,北京:中华书局,1954年,第13页。

⑩马欢:《明本〈瀛涯胜览〉校注》,第57页。

⑪巩珍:《西洋番国志》,第27页。

⑫费信:《星槎胜览》卷3,陆楫等辑:《古今说海》说选23,成都:巴蜀书社,1988年,第216页。

⑬马欢:《明本〈瀛涯胜览〉校注》,第57-58页。

⑭古代西方称印度洋为厄立特里亚海,约成书于公元1世纪中叶的《厄立特里亚海航行记》,描述了西方通过印度洋到达东方的交往贸易活动。参见戈岱司编:《希腊拉丁作家远东古文献辑录》,耿昇译,北京:中华书局,1987年,第17-18页。

⑮忽鲁谟斯(Hormuz),古国名,在今霍尔木兹海峡,废址在霍尔木兹岛北岸,扼波斯湾出口处。

⑯祖法儿(Zufar),古国名,在今阿拉伯半岛东南岸阿曼的佐法尔一带。

⑰阿丹(Aden),古国名,今译作亚丁,在今也门,亚丁湾西北岸一带,扼红海和印度洋出入口。

⑱刺撒,古国名,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的对音,义为岬,即也门沙里韦恩角。

⑲天方(Mekka),古国名,今沙特阿拉伯的麦加,麦加因伊斯兰教创始人穆罕默德诞生地而著名。

⑳K. 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。

㉑萨士武:《考证郑和下西洋年岁之又一史料——长乐“天妃灵应碑”拓片》,《郑和研究资料选编》,北京:人民交通出版社,1985年,第103页。

㉒参见向达整理:《郑和航海图》,北京:中华书局,1961年。

㉓邓士龙辑,许大龄、王天有主点校:《国朝典故》下册卷104《星槎胜览·古里国》,北京:北京大学出版社,1993年,第2083页。

㉔钱谷编:《吴都文粹续集》卷28《道观》,《景印文渊阁四库全书》第1385册《集部·总集类》,台北:台湾商务印书馆,1986年,第722页。

㉕巩珍:《西洋番国志》,第9、10页。

㉖费信:《星槎胜览》卷4,陆楫等辑:《古今说海》说选23,第222页。

㉗邓士龙辑,许大龄、王天有主点校:《国朝典故》下册卷104《星槎胜览·天方国》,第2103页。

㉘《后汉书》卷88《西域传》,北京:中华书局,1965年,第2931页。

㉙有学者提出自唐代后期,“海路交通遂获得很大发展,比起陆路交通来,已成为中西交往的主要交通线路”(杨建新、卢苇:《丝绸之路》,兰州:甘肃人民出版社,1988年,第81页)。

㉚参见陶宗仪:《南村辍耕录》卷5,北京:中华书局,1959年,第64页。

㉛参见家岛彦一:《郑和分舫访问也门》,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。

㉜参见马欢:《明本〈瀛涯胜览〉校注》,第34页。

㉝参见《明太宗实录》卷117,永乐九年七月甲申,台湾“中研院”史语所校印本,1962年,第1490页;巩珍:《西洋番国志》,第17页。

㉞Armando Cortesão, ed., The Suma Oriental of Tomé Pires, vol. 2, London: The Hakluyt Society, 1944, p. 274.

㉟参见万明:《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。

㊱许云樵译注:《马来纪年》,新加坡:青年书局,1966年,第130页。

㊲Armando Cortesão, ed., The Suma Oriental of Tomé Pires, vol. 2, p. 255.

⑳参见何乔远:《名山藏》卷107《王享记》(3),《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。

㉑中外史学界长期以来鲜见论述郑和七下西洋就是七下印度洋,明代中国参与的印度洋史及其意义被有意无意遮蔽了。参见罗荣渠:《15世纪中西航海发展取向的对比与思索》,《历史研究》1992年第1期;辛元欧:《郑和与哥伦布现象的比较研究》,《上海造船》2005年第1期。近年中译的两部西方学者著《印度洋史》,其中均未见中国郑和下西洋的篇章,仅略提及郑和本人。参见肯尼斯·麦克弗森:《印度洋史》,耿引曾等译,北京:商务印书馆,2015年;迈克尔·皮尔逊:《印度洋史》,朱明译,上海:东方出版中心,2018年。

㉒现藏于湖北省博物馆。

㉓费尔南·布罗代尔:《15至18世纪的物质文明、经济和资本主义》第2卷,顾良译,北京:生活·读书·新知三联书店,1993年,第192页。

㉔在西方学者贡德·弗兰克的《白银资本——重视经济全球化中的东方》(刘北成译,北京:中央编译出版社,2000年)一书中,他提出1500–1800年中国是全球经济的中心,白银货币周游世界,推动世界运转。他直接向欧洲中心论挑战,以此搭建了他的世界体系理论架构。但贡德·弗兰克不了解白银如何从明代中国内部兴起,笔者对于明代白银货币化过程的研究,正是以中国内部在全球化前夜发生了什么为起点的。

㉕参见安徽省博物馆编:《明清徽州社会经济资料丛编》第1集,北京:中国社会科学出版社,1988年;中国社科院历史研究所徽州文契整理组编:《明清徽州社会经济资料丛编》第2集,北京:中国社会科学出版社,1990年;张传玺主编:《中国历代契约会编考释》(下),北京:北京大学出版社,1995年。

㉖参见丘浚:《大学衍义补》卷27《制国用·铜楮之币》(下),北京:京华出版社,1999年,第259页。

㉗张燮:《东西洋考》卷7《饷税考》,谢方点校,北京:中华书局,1981年,第131页。

㉘参见(崇祯)《海澄县志》卷11《风土志·风俗考》,《日本藏中国罕见地方志丛刊》第30册,北京:书目文献出版社,1992年,第435页。

㉙焦竑:《国朝献征录》卷99《广东布政司左布政使赠光禄

卿谥恭愍陈公选传》,《续修四库全书》第530册《史部·传记类》,第591页。

㉚参见桂萼:《广东图序》,陈子龙等选辑:《明经世文编》卷182,北京:中华书局,1962年,第1865页。

㉛黑田明伸:《货币制度的世界史——解读“非对称性”》,何平译,北京:中国人民大学出版社,2007年,第124页。

㉜张燮:《东西洋考》卷7《饷税考》,第131页。

㉝1996年初笔者在西班牙塞维利亚大教堂参观所见。

㉞克里斯托弗·哥伦布:《哥伦布美洲发现记》,刘福文译,哈尔滨:黑龙江人民出版社,1998年,第47、55、230、240页。

㉟参见莱斯利·贝瑟尔主编:《剑桥拉丁美洲史》第1卷,林无畏等译,北京:经济管理出版社,1995年,第347页。

㊱按照厄尔·汉米尔顿的统计,在1503–1660年这半个半世纪里,从美洲运到欧洲的白银约1.6万吨。参见Earl J. Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501–1650*, Cambridge: Harvard University Press, 1965, p. 42.

㊲Dennis 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.

㊳参见笔者在2015年第22届国际历史科学大会主题报告会“全球视野下的中国”的发言: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; 万明:《明代中国白银货币化研究——中国早期近代化历史进程新论》,北京:中国社会科学出版社,2022年。

㊴参见万明、徐英凯:《明代〈万历会计录〉整理与研究》,北京:中国社会科学出版社,2015年,“绪论”。

㊵在总量上,肖努估计美洲白银最终有三分之一流入了中国,而谢和耐估计美洲白银的一半流入了中国。全汉昇认为,肖努的估计比较接近事实(参见全汉昇:《明清间美洲白银输入中国的估计》,《“中研院”历史语言研究所集刊》第66本第3分,1995年)。通过考察,笔者认为谢和耐的估计可能更接近事实。

㊶Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. 4, Lisboa: Editorial Presença, 1991, p. 217.