

民國九十四年十二月

## 戰國迄漢初區域交通和市場網絡\*

陳彥良\*\*

### 提 要

本文探討戰國至西漢初期所形成的泛華北市場之構造形態及其限制，問題包含與遠距大宗運輸相關的交通路線、空間經濟、區域市場網絡的形成以及聯結。

華北地區的大陸型地理特質是古代市場構成的一個關鍵因素。西周以降，封建的政治權力體系為其自身安排了空間基礎，春秋時代的政治、經濟互動更奠定了列國重要交通路線的基本模式。概括地說，春秋中期以前，黃河與濟水一線是華北經濟區的運輸命脈，此時洛邑（洛陽）為「天下之中」。到了春秋末期，運河已經開鑿，人工水利事業規模擴大，經濟核心區域大部份的運輸重責遂由濟水和鴻溝的河道系統擔負；而天下之中的地位乃為陶邑所奪。至戰國，濟、潁、淮、泗「平行四邊形」成為中原交通孔道之樞紐，陶的地位以及河道周邊城市更有所發展。

戰國至漢初泛華北整體市場在這樣的空間背景之下興起。如《史記·貨殖列傳》所云：「漢興，海內為一，開關梁，弛山澤之禁，是以富商大賈，周流天下，交易之物莫不通」，已經透露出若干訊息。依〈貨殖列傳〉等史籍所述，這類現象的出現，意味著一個跨區域的全國性市場的形成，而此一點，實開古代經濟史之新頁。市場雖已形成，但其中的「區際」商業流動只能藉由自春秋而來的以陸路、河渠運輸為主的大陸型運輸系統而行。此一特點，突顯了整體市場的空間、交通模式的結構性限制。

**關鍵詞：**戰國 地理 交通 市場結構 空間經濟 大陸型貿易

---

\* 承蒙兩位匿名審查先生的賜教與指正，作者謹致上由衷的感謝之意。

\*\* 本文作者為國立東華大學歷史系助理教授。

## 一、引言

本文旨在探討，戰國到西漢以華北地區為核心的跨區域的市場的構造整合問題，焦點集中於地理、交通系統與區域市場整合之間的相關發展。所論究的古代市場構造形態，內容應該涵蓋長途交通網系統、遠距離的大宗運輸、空間經濟 (spatial economy) 以及區域市場網絡的形成與聯結等等層面。其中，運輸模式是涵蓋一地域範圍的市場網得以產生的基本前提。交通與運輸除了受到技術與政治、行政條件的制約，還受到地理環境的限制，這是因為它先天地只能依附在地理的基礎上延伸發展。<sup>1</sup>基本上，時代愈古，由於技術條件的原始，交通運輸的模式與空間經濟必然愈受到既定的地理環境結構的影響；這無疑是古代經濟的普遍特徵。

過去數十年來古史學界於兩周制度、文化、社會經濟之進展演變探研者多，成果甚為豐碩，蔚為大觀，然於空間經濟之歷史意涵一題著力者甚少。其中，古史地理名家史念海先生已發表過上古歷史地理多篇論文，其大著《河山集》一系列論集中已成經典之作者不少，尤其是古代交通路線與商業城市等問題的闡發，勝義極多。其他如勞幹、程發軔、譚其驤、鄒逸麟等先生也多有深入研究，而更早的冀朝鼎則是從歷史上各朝代「基本經濟區」的轉移來切入這個問題的。<sup>2</sup>然而作為一種著眼於市場的空間結構之演變的經濟史探索，卻比較沒有受到以往學者的關注。本文將視角轉移到古代歷史地理的經濟史意涵，嘗試討論空間型態與市場結構在中國古代的聯繫。

泛華北地區地理空間基礎是整個地區交通路線系統依附之對象，而古代中國人的活動空間之範圍於春秋時代已基本奠定完成。春秋時代也是中國上古社會、

---

<sup>1</sup> 地理是交通運輸的基礎。例如鄒逸麟指出的，長期以來，黃、淮平原上的運河，遭遇乾燥的氣候、地勢的起伏不平以及阻礙了耕地的水源取得等等的困難，而這些問題在唐宋以降仰賴南方運糧日亟之後更形嚴重。可以認為，中國傳統政權長期對於漕運與運河的經營與投入的耗費之鉅，很大程度是地理空間的特性對於交通運輸的制約的一種展現。參見：鄒逸麟，〈從地理環境考察我國運河的歷史作用〉，《中國史研究》第 3 期（1982），頁 76-89。

<sup>2</sup> 參閱：冀朝鼎著·朱詩鰲譯，《中國歷史上的基本經濟區與水力事業的發展》（北京：中國社會科學出版社，1978）。其他學者的研究本文均有取藉之處，散見本文註腳引文出處。

經濟大變革的前導期，尤其是末期若干國際政治互動的模式已經與戰國時代相彷彿。如目前所知，春秋時代列國的國際商人已經很活躍，商業發展有長足進步，如弦高、范蠡、子貢、白圭之貨殖，世所周知。而更重要的是，相較於戰國，除了在規模上有所不及之外，春秋晚期各個城市點與區域間的交通路線幾乎已經和戰國相同。再者，由於《左傳》是先秦歷史最可靠、完整，而且也是觸及層面最廣的文獻史料，故在下文中即以春秋時代的交通模式作為整個東周時代的代表。如此，我們探討春秋以降至戰國秦漢市場交通的空間基礎，便有基本依據。

另外，據之前學者的研究，東周末期到西漢，長程貿易已經遍及整個華北及其周遭地區，結合戰國後期至漢初作為「國際貨幣」的黃金的使用，其中業已形成一個整體性的市場。<sup>3</sup>本文則在此一基礎上進一步提出，提供此一市場結構運作之基礎設施的，實是以河渠與陸路運輸為主的大陸運輸系統。我們在考察先秦時代的政治架構以及交通的空間聯結形態之後，應該可以得到較完整的說明。以下即是針對此點而作的初步試探。

## 二 先秦陸路交通路線

西周文化的地理空間基礎，是在殷商時代及其以前的成就上繼續拓展的。周人接收了商代政權所控制的地域範圍，藉著部落間的聯盟關係的強化而將勢力擴大。早期殷商交通網的形成主要有邦國互動的政治因素，這一點於周初應更形強化。史載「武王克商，通道於九夷八蠻，使各以方賄來貢」，「於是肅慎氏貢楛矢、石弩」（《國語·周語》），且有「西旅獻獒」（《尚書·序》），終而「成周之會」（《逸周書·王會》）。西周初期周人的對外交通早就透過「貢、獻」的方式在進行著，

<sup>3</sup> 鄧福秋從《史記·貨殖列傳》一文的剖析中率先提出司馬遷筆下所描繪正是一個統一的市場的圖景，無疑是一個相當深刻而重要的古史見解。惟其論述僅據〈貨殖列傳〉一篇文獻，且將焦點貫注於西漢初期，似乎仍不夠全面。其後，陳彥良曾就戰國黃金的國際貨幣性質、跨區域的運輸系統以及長途貿易等等方面深化此一論題，再則以《管子·輕重》理論中的國際市場操作理論從思想的形成層次旁證當時跨國性經濟活動的發展。參閱：鄧福秋，〈西漢前期的商業經濟區和全國性統一市場〉，《中國史研究》第1期（1986），頁47-53；陳彥良，〈先秦黃金與國際貨幣系統的形成——黃金的使用與先秦國際市場〉，《新史學》15卷4期（2004），頁1-40。

而這某種程度上也應該是延續自夏、商以來的成例。早期周人的根據地在渭河上游，克商之後周公在河南地帶營建成周（洛邑）以遷殷民，又於稍西建王城（郊廓），但政治首都仍在渭水流域的鎬京。<sup>4</sup>西周王室所設別都，以宗周鎬京為中心，由西向東，大體呈一字排開，東到成周、王城，這些都邑逶迤一線，綿延千里。都邑和別都所領有的範圍，東西長南北短，實際上就是王室所直接控制的王畿地區，即關中平原和洛陽平原。<sup>5</sup>其中，洛邑為「天下之中」（《史記·周本紀》），西周初周公等人即認為，以其地為根據地，「四方入貢道里均」，位置適中，地理上大佔優勢。《尚書·周書·召誥》：「太保朝至於洛，卜宅。厥既得卜，則經營。」這是關於後來召公營新邑於洛的記載。1965年陝西寶雞出土西周重器何尊，銘文有「宅於成周」、「宅茲中國」的話，大略謂武王克商後，即有營建成周以經營東方之意，與《召誥》所載相合。<sup>6</sup>此可見洛陽的優越地位早為周初統治者所知。

要釐清西周的交通形態必須先理解西周封建的形勢與特質。周人克殷之後，政治上仍有很多亟待解決的難題，而且集團內部也爆發了衝突。隨後周公東征，平定管蔡武庚之亂，接著就展開曠日持久的東進運動。<sup>7</sup>據杜正勝先生的分析，周公的戰略是建立「四箇據點，三道戰線」，而後控制「小東」、「大東」這塊昔為殷商王朝腹地的區域，也可以北望燕、冀，南視徐、淮、江、漢。<sup>8</sup>在這個基本模型上，周人在他們認為重要的戰略位置，一個一個地布列了以氏族集團為單位的軍事據點。<sup>9</sup>這些據點，連同早期城邦時代遺留下來的成百成千的族群與邦國，組成當時的相當鬆散，但仍然完整的權力結構網絡——封建制度。很清楚的，周人

<sup>4</sup> 杜正勝，〈尚書中的周公〉，收在《古代社會與國家》（臺北：允晨文化公司，1992），頁912-913。

<sup>5</sup> 盧連成，〈論商代、西周都城形態（續篇）〉，《中國歷史地理論叢》第1輯（1991），頁59-81。

<sup>6</sup> 參閱：唐蘭，〈何尊銘文解釋〉，《文物》第1期（1976），頁60-63；馬承源，〈何尊銘文初釋〉，《文物》第1期（1976），頁64-65、93。

<sup>7</sup> 參見：傅斯年，〈大東小東說〉，收在《傅斯年全集》第三冊（臺北：聯經出版公司，1980年），頁19；杜正勝，〈封建與宗法〉，收在《古代社會與國家》，頁336-337。

<sup>8</sup> 杜正勝，〈封建與宗法〉，收在《古代社會與國家》，頁336-339。

<sup>9</sup> 以周公為例，周公諸子（周公之胤）中除伯禽封魯公之外，其他則分別領有「凡、蔣、邢、茅、胙、祭」，在地圖上看來（除了蔣以外。傅孟真認為它出現在這裡是有問題的，見〈大東小東說〉）這些個據點分佈，有點像傘兵從飛機上魚貫跳出艙外，灑落，張傘，所形成的連續線，如此，或可以稱之為人文地理意義上的「周代封建」。

在一整個東進運動中所規劃與完成的戰略佈局，在大範圍的規模上奠定了西周一直到春秋後期，中原列國互動、交通的空間基礎。在周人東進運動之後所奠定的中原列國的空間基礎之上，逐漸形成繁忙的包括陸路與水路的交通路線，奠定上古中國區間交通的基本格局。

西周封建，決定了列國都邑類似稀疏的星雲狀的地理佈局，其基本形態是以成周為中心，逐層地向外（東方及南方）擴張，而由此逐漸形成環華北地區的重要交通路線。西周時代，成周是東都，這是周初東進運動的大本營。<sup>10</sup>成周王畿附近北限於黃河，南阻於豫西諸山，是一個東西向的狹長形地帶。東方諸國若欲西進勢必要經過這裡，反之亦然。春秋時代秦國出師，若非以晉為目標，大部份也都出於此地。

自周往東約一百公里大概就到了鄭國國境。春秋時代鄭國商人是最有名的（如弦高），其原因非一，但地理位置的適中應最重要。由於太行、中條山脈與伏牛、崑山脈的包挾，華北平原在西邊呈向東開口的漏斗狀，鄭國差不多就位在這個漏斗的中心附近，所以從來即是一個交通樞紐。這是說鄭商的活躍是因為地利加上人為的結果。自鄭往東大約有三條大的路線：靠南邊的一線直行可以抵宋國（商丘）、彭城（徐州），順路而南，可經淮夷而達吳（蘇州）、越（紹興），——這是第一線。略向正東偏北朝山東半島走，可達魯（曲阜）、齊（臨淄），不過和這條路線平行的另有一條重要水道，那就是「濟水」，此乃後話。——這是第二線。第三線則是往東北抵衛（濮陽）、甚至繼續沿著太行山直走還可到北燕（薊，今北京）。自鄭往南也有一條重要路線，先抵許、葉，踰方城到申、宛，最後抵楚國郢都。春秋期間楚北向爭盟，大部份都是從這條路。自周北向往晉國最常走的路則是渡過「盟津」（或孟津），盟津就在晉邑河陽附近（今孟縣西），——城濮戰後，「天王狩于河陽」，周王屈駕謁見晉文應該就是走這條路——過盟津即屬晉國。反之亦然。自鄭走晉也應該蹈循這一條，因為得經過周也。<sup>11</sup>就周說是北向，就鄭說則是

<sup>10</sup> 杜正勝，《古代社會與國家》，頁 336、481。

<sup>11</sup> 春秋時代黃河津渡可考者非止一二，[清]顧棟高《春秋大事表》〈春秋時秦晉周鄭衛齊諸國東西南北渡河考〉（吳衛平、李解民點校，北京：中華書局，1993 第一版，頁 961-963）揭舉甚詳，程發軔於一九六〇年代成書之《春秋左氏傳地名圖考》（臺北：廣文出版社，

西向。所以總計起來，在春秋時代至少有五條重要的國際道路，在鄭交會。這五條重要陸路一齊收束於樞紐之鄭，成為鄭國在東周交通地理上最為顯著的特色。

春秋時代南方的楚國重要對外交通路線有二：楚疆北行經過申、葉到了汝水上游，直線距離不超過五、六十公里即可俯臨洛陽，東會新鄭；在這條路上「方城」是其要塞，葉、申兩邑是它的重要據點，也是它北向發展的尖站；——此其一。東北出於大隧、冥阨、直轅三關（今河南信陽市南，桐柏與大別山之間的山口）不遠，即是江國、息國。齊地位於渤海南岸、濟水下游，其東不能盡於海，而有萊、介慢圍，西南則與魯啣壤。春秋時代，從晉國的絳都起始，出孟門隘道，次經衛國的戚邑或衛都帝丘、五鹿，走完這一條陸路，尚可以走一小段黃河東上的水路，<sup>12</sup>再銜接由莘縣、濟南西北而至臨淄的東段，這應該就是晉、齊之間的主要陸（水）路交通線。當然晉人要出來的話也可以先南走至成周，再折而東行。

春秋後期東南方吳、越兩國通往中原主要有三種方式及路線，第一是走靠海的陸路，經邾、莒而之魯、齊；第二是行舟於邗，走最先進的運河水路，經泗水，上彭城而趨宋、奔魯、走陳，且最後可濟河入晉；或不下船而通鴻溝、濟水，如此則可達宋、鄭、曹、衛，當然最後也可抵晉；第三則是泛海之齊，但在當時顯然困難度較高。

而秦國的對外交通路線比較單純，這是因為秦在春秋列國中最為西陲，又處在從華山到嵩山這條核心走廊的西端的緣故。在春秋初期秦國的幅員比較小，黃河以西有一大塊土地是還屬於晉國，而渭水下游大約華山附近仍屬周王畿所轄，秦、晉隔離。西元前 658 年（魯僖二年）秦揮師滅掉芮國，<sup>13</sup>之後秦、晉兩國的領土始得相接，兩國兵爭亦由此時開始醞釀。潼關以北，秦、晉以黃河為分

---

1967，頁 97-98）條列春秋時代蒲津、風陵津等等十一處渡河點，但是這些對我們的論證影響不大，在這裡吾人僅就其可能藉以容納大規模運輸者而統領之。

<sup>12</sup> 史念海據《詩經·邶風·新臺·序》推論黃河下游亦有舟楫之利，姑從之，但以運輸規模來講，可能也不會太大。見：史念海，〈春秋以前的交通道路〉，《中國歷史地理論叢》第 3 輯（1990），頁 35-36。

<sup>13</sup> 顧著，〈春秋秦晉交兵表〉，《春秋大事表》，頁 2041-2042。然作者淺陋，幾經翻檢《左傳》未能發現此一項記載，後見〈春秋列國疆域表〉（前引書，頁 539）謂此乃本於《竹書紀年》者也。

界，以南則劃武關（今陝西商南少習山隘）為界，所以從秦國想東出大約不出三途：北線，渡黃河（晉之西河）而出於晉；東線，出潼關、桃林塞而到成周，由周而鄭；南線，則出武關，經下都（今河南淅川縣）通於楚。

### 三 戰國時期的內陸河運

#### (一) 戰國水路網

上古華北陸路交通延著平原以及關隘的分佈而拓展，除非城市已經遷移，否則行進的路線大體可以長期延續。而水路的運輸則藉由天然河道和挖掘人工渠道兩種方式來進行，這一點，因為華北的地理特徵而有較大的變化。雖然如此，在華北天然的河渠水道上，上古水路交通網早已形成，而保留在《尚書》之中的〈禹貢〉一文所見者最為系統。〈禹貢〉所述非一時之事，涵蓋甚長時段。有學者認為它的成書時間在吳王夫差溝通江淮以前，這似乎是最合理的推測。<sup>14</sup>〈禹貢〉所述古代四方貢道事實上是以黃河中游到下游約及今晉南豫北一段為軸心，這一段也就是當時華夏文明最重要的的交通生命線，以次直接或間接連繫到周邊各水系。清朝〈禹貢〉研究的大師胡渭歸納的很清楚：「兗、青、徐、揚皆由濟、漯以達河，荆、豫皆由洛以達河，梁、雍皆由渭以達河，冀之島夷由碣石以達河，揚之島夷由淮、泗以達河，崑崙、析支、渠搜由積石以達河」。<sup>15</sup>簡單地說，〈禹貢〉所舉的貢道路線，即是以古代黃河、濟水、淮河、長江諸河流水系為經途之主幹。如果就〈禹貢〉與〈作雒〉所述春秋以前華北經濟區域的劃定作一番定位，則可以說那是以河、濟一線為中心，其他諸水道為輔助的狀況。這一點，從古代區域交通與經濟地理的角度說，到了春秋、戰國之交有了重大的轉變與進展。

春秋後期（這已在〈禹貢〉成書以後）各國政府都已經知道，水利事業不只

<sup>14</sup> 作者贊同〈禹貢〉成書年代不在春秋以後的看法，理由可詳參：邵望平，〈《禹貢》「九州」的考古學研究〉，收於蘇秉琦主編，《考古學文化論集》（二）（北京：文物出版社，1989），頁16及頁28-29；屈萬里，〈論禹貢著成的時代〉，原載《中央研究院歷史語言研究所集刊》第35本，（1964），收入《書傭論學集》（臺北：臺灣開明書店，1980），頁116-160。

<sup>15</sup> [清]胡渭著，鄒逸麟整理點校，《禹貢錐指·禹貢錐指略例》（上海：上海古籍出版社，1996），頁13。

可以發揮農業灌溉的功能，進一步可以擴大規模，用於行舟運糧。應該說用於運輸的水利開鑿的實踐，使中國的交通運輸發展史跨入一個新的紀元。《史記·河渠書》在談到先秦水利設施的普及情形時，做一番概述說：

滎陽下引河東南為鴻溝，以通宋、鄭、陳、蔡、曹、衛，與濟、汝、淮、泗會；于楚，西方則通渠漢水、雲夢之野，東方則通鴻溝、江、淮之間；於吳，則通渠三江、五湖；於齊，則通菑、濟之間；於蜀，蜀守冰鑿離碓，避沫水之害，穿二江成都之中。——此渠皆可行舟，有餘則用溉浸。  
16

分析起來，這一段文字核心主旨是在戰國所開的「鴻溝」的經流系統。鴻溝主要流經魏境，本亦為魏國所鑿，<sup>17</sup>所會合河道有河、濟、汝、淮、泗諸水，通漕諸水，可令周圍宋、鄭、陳、蔡、曹、衛諸國受益，所以它是戰國華北經濟中心區域的無可替代的聯絡網，交通運輸上地位非常重要。但在〈河渠書〉全文，春秋戰國人工河道之開鑿並不為少，此一做法韓、宋、楚、吳、齊、蜀諸地皆行之，但對中原運輸而言，確以鴻溝最為關鍵。

事實上鴻溝並非單一河道，而應為一組運河之總名。從滎陽引河水東行，經魏都大梁之北，再折而東南行，經陳國之東——此段又名狼湯渠，這便是鴻溝的主要水道——方南流入於潁水。延著潁水順流便可銜接淮水，蔡國所都之下蔡，便瀕於淮水；意思是說，從大梁乘舟可以直達下蔡。<sup>18</sup>而楚國則分兩個區域，其西於漢水和雲夢澤之間開了運河，其東則通漕可及於「鴻溝」，與東方諸國渠道相接。

至於鴻溝之分支，最北有汜水（淄獲渠、獲水），東流至彭城（徐州）入於泗水。汜水之南另有睢水，與汜水呈不規則的平行方向同樣流到泗水。更南一線則有濊水（渙水），分狼湯渠於大梁之南，最後流入於淮水。

戰國以前，整個廣泛的華北地區的交通水道不可能由一個國家單獨完成。除

<sup>16</sup> 《漢書·溝洫志》卷二十九除了少數幾字，內容基本相同。

<sup>17</sup> 魏國有一大湖曰圃田，公元前 339 年（魏惠王卅一年）魏國從大梁的北郭開鑿大溝（運河）引圃田的水灌溉，便是鴻溝最早的一段（《水經·渠水注》引《竹書紀年》）。說見：楊寬，《戰國史》（中和：谷風出版社〔翻印〕，1986），頁 47。

<sup>18</sup> 史念海，〈戰國時期的交通道路〉，頁 46-47。

了魏的鴻溝之外，吳國地楚東南，與中原懸隔，但江淮之間湖泊沼澤密佈，水源充足，也為人工運河提供了條件。前述吳於春秋末（公元前 486 年）開通邗溝，但其後又在邗溝渠道上做了重要的延伸。實際說，南方吳地的邗溝的開掘，比川連於今蘇、魯、冀、豫之間一帶的鴻溝為早。《史記》說：「通渠三江、五湖」，語甚籠統。《國語·吳語》則記述道：

吳王夫差既殺申胥，……乃起師北征。闕為深溝，通於商、魯之間；北屬之沂，西屬之濟，以會晉公午於黃池。<sup>19</sup>

黃池在今河南封邱，<sup>20</sup>「商」即宋。史念海先生說這次所開乃後世之「菏水」，雖無直接證據，但是個合理的推測（其地在今日成武縣附近）。<sup>21</sup>疏鑿菏水之後，中國交通史上第一次實現了長江、淮河、黃河以及濟水（當時所謂「四瀆」）的四個主要水系的聯結貫通，範圍跨越江蘇、山東、河北、河南、安徽諸省，不能不說是歷史上的一件劃時代的重要工程。<sup>22</sup>總地說，先秦人工水路交通真正可觀的進展在春秋末年即已開始，但甫一開始即顯見規模。如邗溝、鴻溝的水利成就並不讓隋唐和元明兩時期的南北大運河專美於後，且後者是在前者的基礎上拓展開來的。

先秦的水路運輸尤其有了邗溝、菏水以及鴻溝的鑿通而增色不少，但是在商業交通上，濟水是同樣應予重視的一條水路。濟水是自〈禹貢〉以來即已存在，原屬天然的交通要道。因為人工開鑿的渠道之牽引，濟水遂與諸水道相聯。濟水另一支流濮水亦為天然河道，與濟水分而又合，是一重要的輔助水道，衛的都城濮陽便位於濮水之濱。上面已經談到，濟水本身即具有高度運輸功能，然又因通引鴻溝而與魯西、豫東、皖北、蘇北一帶諸河流如雖濮水、睢水、泗水、洙水、汶水、沂水和丹水等等水系交錯聯繫，而使得這個水路網更形擴大而便利程度更

<sup>19</sup> 《國語》（上海師大，前引書），頁 604。《國語》載吳王夫差說：「余沿江沂淮，闕溝深水，出於商、魯之間，以徹於兄弟之國」（上海師大，前引書，頁 615）。史氏說見所作，〈春秋時代的交通道路〉，收入《河山集》（北京：三聯書店，1963），頁 79。

<sup>20</sup> 酈道元謂沛縣有黃水，黃水出小黃縣黃鄉黃溝，即夫差會諸侯之黃池，不確。見：《水經注》，頁 324。

<sup>21</sup> 參見：史念海，〈戰國時期的交通道路〉，《中國歷史地理論叢》第 1 輯（1991），頁 48-49。不過，順帶一提的是，史氏在這篇文章就這點去推測〈禹貢〉的晚出，並不能夠成立。

<sup>22</sup> 史念海，〈春秋以前的交通道路〉，頁 37。

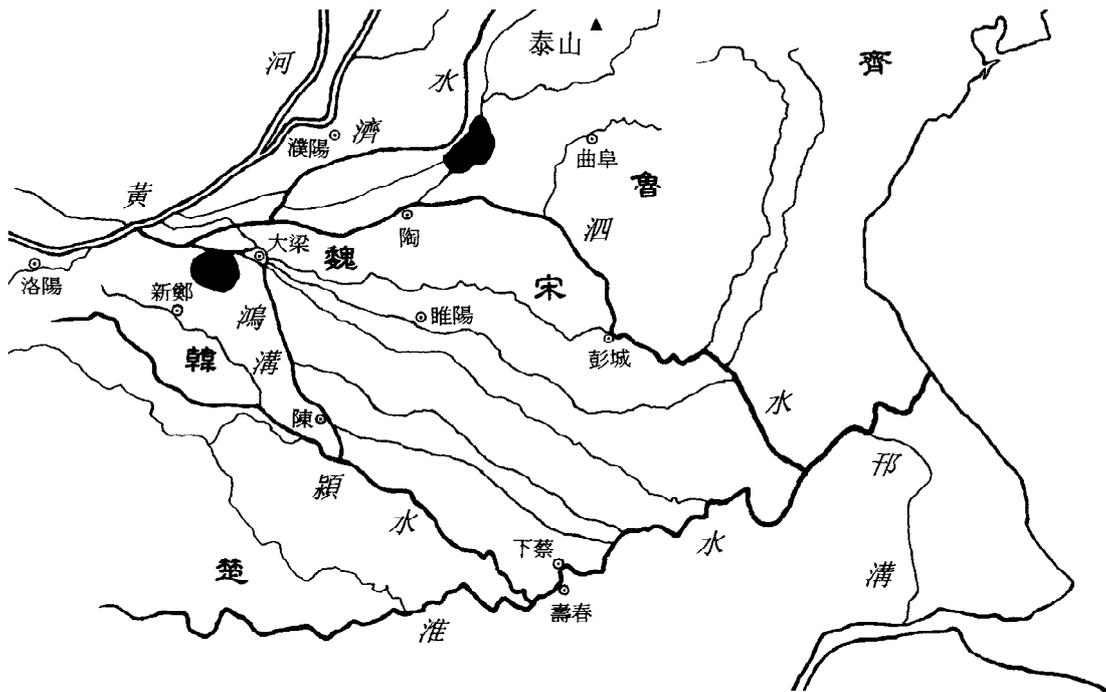
為增加。這個水路網可以分南、北兩部說，其南部份最西到韓、楚之間的汝水，最東到齊、魯之境的沂水；其北部，最西可到秦地關中的渭水，最東到齊境的淄水。司馬遷說的「引河東南為鴻溝，以通宋、鄭、陳、蔡、曹、衛，與濟、汝、淮、泗會」，說明了這個水路網的延伸範圍與複雜程度。

過去史念海先生已清楚揭示出當時運輸渠道的地理分佈，其複雜錯綜實難用有限之文字一一表述。而由水道的細密兼具廣博，也可以體會它在交通上的利便程度。<sup>23</sup>無論如何，這些水道大體為以濟水（包含濮水）、潁水（包含鴻溝）、淮河、泗水（包含菏水）為主幹的渠道所包攬。濟水、淮河是西——東走向，潁水及泗水為西北——東南走向，圈圍起來，正好成一完整的向西傾斜的平行四邊形。整個地說，這個平行四邊形水運系統通聯當時中國最大最富庶的精華區，<sup>24</sup>對於深化戰國時代地區與地區之間的國際市場客觀地發揮了重大作用。在《史記·貨殖列傳》則記載說：「夫自鴻溝以東，芒碭以北，屬巨野，此梁、宋也，陶、睢陽亦一都會也」，陶與睢陽正是這個水路網的兩個中心，而陶之地位尤其重要，所以春秋末范蠡之陶為朱公，「朱公以為陶天下之中，諸侯四通，貨物所交易也。乃治產積居。與時逐，……三致千金」，「子孫脩業而息之，遂至巨萬」。陶朱公之所以成蓋世商賈，貨殖之祖，是有其經濟地理的背景條件的。〈貨殖列傳〉之所以形容陶為「天下之中」，一方面涵有地理中心的優越地位，另一方面則表示交通運輸的輻輳特徵，而後一因素更為關鍵。

<sup>23</sup> 史念海，〈釋《史記·貨殖列傳》所說的「陶為天下之中」兼論戰國時代的經濟都會〉，收入《河山集》，頁 110-130；史念海，〈論濟水和鴻溝〉，《河山集》三集（北京：人民出版社，1988），頁 303-356；史念海，〈戰國時期的交通道路〉，頁 19-57。

<sup>24</sup> 按照冀朝鼎，秦漢時期，中國形成了以渭水、涇水、汾水及黃河下游流域為主要範圍的歷史上的第一個基本經濟區。據實而論，冀氏所處理的時代已經偏晚。若說中國歷史上第一個基本經濟區，則應在春秋戰國之時即已成形（其時帝國尚未一統），而初期尤以上文所指濟、潁、淮、泗四邊形為範圍重心。但應指出，這一個初步結論應視為冀氏重要歷史觀察的深化，而非去推翻他的看法。參閱：冀朝鼎著，朱詩鰲譯，《中國歷史上的基本經濟區與水力事業的發展》（北京：中國社會科學出版社，1981），頁 12-13。

圖一 濟、潁、淮、泗諸水道示意圖



註：據史念海，〈論濟水和鴻溝〉，《河山集》三集，頁 314-315 之間；及譚其驤主編，《中國歷史地圖集》第一冊（上海：地圖出版社，1982）繪製。

大體而言，戰國之時天下財富聚於關東，關東之財富聚於齊、魏（梁），而道路之中樞，厥為魏國，時人皆知韓、魏二國，<sup>25</sup>是「中國之處，而天下之樞」（《戰國策·秦策三》）。張儀說魏王：魏「地四平，諸侯四通，條達輻湊，無名山大川之險」（《魏策一》），是韓、魏（應包含周）為陸路中心，然而水運之中心卻在定陶。戰國後期，秦以魏冉為穰侯，執秦政柄，獨以陶為封邑，相傳「攻齊之事成，陶為萬乘，長小國，率以朝天子，天下必聽，五伯之事也」（《秦策三》）。後來項羽與劉邦割鴻溝為界；而漢高即帝位也選在陶（《史記·高祖本紀》）。而陶除了經

<sup>25</sup> 戰國前期，公元前 375 年韓滅鄭，據其地而有之，春秋時期鄭國的地理優勢便為韓所承接，儘管交通經濟上的好處與國際政治的地緣優勢並不一定是同一回事。

濟地位特殊外，它的戰略地位亦甚特殊。陶本宋邑，對戰國東方大國而言，掌握宋，便可以控制諸國形勢，因此連帶使它的地理地位高顯。<sup>26</sup>魯仲連說燕將，「裂地定封，富比陶、衛」(《齊策六》)，足見其時濟水水利網的兩個城市之以富稱名。西漢之時，濟陰(治定陶)一郡，猶為人口最為稠密之處。<sup>27</sup>總之，戰國迄西漢，定陶一帶是其他城市所不及的富庶之區。

總地說，濟水和鴻溝系統溝通了戰國華北東半部的主要都城，如宋的商丘、鄭的新鄭、陳的宛丘(今河南淮陽縣)、蔡的下蔡(今安徽壽縣北)、曹的定陶、衛的濮陽彼此之間均可由此一水路通達。在這個交通基礎上，所以有「如秦者立而至，有車也；適越者坐而至，有舟也。」(《呂氏春秋》卷十五〈貴因〉)這樣的說法出現。以秦、越之遠途，至戰國時代，都可以舟車而至，且對時人而言，也是習見平常之事。

如果就大宗物資的長程運輸而論，可以斷言，以濟水、鴻溝的四邊形為主的華北河道系統幾乎擔負了全部東周華北及其週邊經濟區內陸水運的全部重責，相較之下其他河流卻都因為地形限制而未能發揮更大的作用。譬如楚，「西方則通渠漢水、雲夢之野，東方則通鴻溝、江、淮之間」，東西之間，大體被劃分成兩個懸隔的「經濟水系」，漢水、雲夢一區之物資雖可以藉著舟船輾轉東下，再經由邗溝通聯齊、魯、宋、魏，但路途顯較迂遠。<sup>28</sup>再則如蜀地的水路運輸，同樣的也是區域性經濟的意義與價值遠大於中國整體市場為範圍的意義與價值，這個特徵對於我們理解中國整體市場所具有的先天缺陷有莫大的助益。

至於西北方的秦，利用水道運輸也是有的，更早的《石鼓文·霑雨》有曰：「舫舟函逮」，「佳舟以行，……于水一方。」<sup>29</sup>所謂「舫舟函逮」、「佳舟以行」，看來

<sup>26</sup> 《戰國策·齊策》有論曰：「有宋則衛之陽城危；有淮北則楚之東國危；有濟西則趙之河東危；有陰(按：陶也)、平陸則梁門不啟。」

<sup>27</sup> 勞幹，〈論漢代陸運與水運〉，收在《勞幹學術論文集甲編》(臺北：藝文印書館，1976)，頁 606。

<sup>28</sup> 至於長江三峽，於楚實無通航之利，僅可為強秦奇襲之便道，《戰國策·楚策》：「秦西有巴蜀，方船積粟，起於汶山，循江而下，至郢三千餘里。舫船載卒，一舫載五十人，與三月之糧，下水而浮，一日行三百餘里；里數雖多，不費馬汗之勞，不至十日而距扞關。」即此意也。

<sup>29</sup> 轉引自王子今，《秦漢交通史稿》(北京：中共中央黨校出版社，1994)，頁 20。

大約秦建國初期即曾利用河道運輸，但是究竟是否為人工鑿渠，其詳則不得而考。到戰國末，秦統一中國前的 26 年（西元前 246 年）於渭北開鑿鄭國渠，「渠就，用注填闕之水，溉澤鹵之地四萬餘頃，……秦以富彊」（《史記·河渠書》），惟史書記載並沒有提到鄭國渠的運輸功能。另外，蜀地也由李冰領導開鑿離碓工程，不過由於受到地理侷限，只能算是區域性的水道，且主要目的在於農業灌溉，對於全國性的水利網重要性自然比較低。

無論如何，春秋戰國之交的運河開鑿規模非常可觀，而且對戰國秦漢歷史的影響也非常深遠。我們可以將上面的描述稍作摘要整理：春秋以前，中原列國基本上按〈禹貢〉的模式以華北、中天然河流為水路交通之管道，它的主要運輸線是以河、濟「一條線」為重心（說一條線，實際上是包含著黃河、南濟、北濟等數條蜿蜒交錯的水道），而其時的天下之中厥為洛邑（洛陽），為東周前期之華北大區域的經濟中心。<sup>30</sup>春秋末期以後，由於在原先天然渠道上的人工運道的開通串聯，這時候的運輸線則以濟、潁、淮、泗「平行四邊形」為縮軼之紐帶，且以河、洛、汾、渭及江、漢作為延伸之枝津，此時天下之中的統領地位便在這個大格局下漸漸為陶邑所奪。對東周秦漢人而言，「陶為天下之中」，其盛世應持續有起碼二、三百年之久。當然，等到秦漢以後中原運河與濟、荷、鴻溝諸水因黃河的氾濫而阻斷堙廢，以及全國經濟中心向長江中下游移轉以後，它的地位便不可避免地要面臨衰落的命運！<sup>31</sup>

值得一提的是，秦統一中國之後，始皇為了征服嶺南，於是開鑿靈渠，在湘江和漓江二水的上源開鑿渠道，使之相聯，從而溝通長江和珠江水系。「靈渠」，原名「濞渠」或「零渠」，始鑿于秦始皇 28 年（西元前 219 年）。秦軍南征百越，「無以轉餉」，乃命監祿「以卒鑿渠而通糧道」，從此湘、漓二水得以貫通（《淮南

---

<sup>30</sup> 近數十年來河南出土東周貨幣數量最多，種類最豐富，表明洛陽在春秋戰國時經濟上的地位特殊。參閱：蔡運章、侯鴻軍，〈洛陽附近出土的兩批東周貨幣〉，《中原文物》第 3 期（1981），頁 9-11；張玉石，〈東周王室危而不亡——從金屬鑄幣的流通談古代洛陽的商業貿易中心地〉，《中原文物》第 3 期（2002），頁 45-47。

<sup>31</sup> 濟水之斷流可能在兩晉之交，東晉桓溫和劉裕兩次北伐都已無法利用。北魏酈道元作《水經注》之時濟水已成「濟瀆」，成了一條乾河道。當然它的運輸功能的消失自然要更早。見：史念海，〈論濟水和鴻溝〉，頁 326-330。

子·人間訓》)。秦統一中國前，黃河、淮河、長江已形成一內河水道網，靈渠的開通使得珠江水系也納入這個網絡之中。總地說，靈渠的開通讓中原水道系統進一步延伸到了嶺南，但無論如何應該指出，黃河、淮河與長江水道網的成形並未能改變大陸型運輸的根本形態。<sup>32</sup>

## (二) 水運與經濟水系的限制性

上文所述由「一條線」到一個「平行四邊行」的出現，代表的是上古中原交通網的交織融匯，同時也促進了戰國華北整體市場的成形，無疑是一個可觀的發展。但下一個案例可以讓我們更為理解先秦水路運輸格局的現實侷限。1957年安徽壽縣出土的「鄂君啟節」，節文提供了戰國時代楚國交通史另一段重要觀察資料。鄂君啟節文字包含舟節和車節兩部份的內容。前者是現存戰國時代南方楚國水路運輸最珍貴的第一手史料。該文稱「節」是因為記載了車船隊的免除稅賦的範圍與數量，持作憑證核對之用。〈舟節〉文曰：「……為鄂君啟之府賡鑄金節：屯三舟為一舫，五十舫，歲贏返。自鄂往，逾湖，上漢，庚厭，庚芑陽。逾漢，庚邗，逾夏，入郢。逾江，庚彭蠡，庚松陽，內瀘江，庚爰陲。上江，內湘，……內耒，庚鄙，內資、沅、澧、澹。上江，庚木關，庚郢。見其金節則毋征，……不見其金節則征……。」<sup>33</sup>按「鄂」即今湖北鄂城縣，鄂君當是楚懷王近親，從事著屬於特權性質的貿易。<sup>34</sup>文中凡江、漢之逆溯而行稱「上」，小於江、漢之諸支流則稱「入」。又，「三舟為一舫（舸），五十舫」，《方言》九：「南楚江湘，凡船大者謂之舸」，<sup>35</sup>意思是總共有一百五十隻大船，這是鄂君為楚王所優許的免稅的

<sup>32</sup> 靈渠的開通，特別對於兩廣地區的政治、經濟、文化發展有很大的促進功用。直到清代，修築靈渠的當事人陳元龍還說，靈渠「雖小，實三楚、兩廣之咽喉。行師餽糧，以及商賈百貨之流通，唯此一水是賴。」參閱：鄭連第，《靈渠工程史略》（北京：水利電力出版社，1986），頁3、11-16。

<sup>33</sup> 綜合參擇郭沫若、于省吾、殷滌非、羅長銘諸人的釋讀。見：郭沫若，〈關於鄂君啟節的研究〉，《文物參考資料》第4期（1958），頁3-6；殷滌非、羅長銘，〈壽縣出土的「鄂君啟金節」〉，《文物參考資料》1958年第4期（北京），頁8-11；于省吾，〈「鄂君啟節」考釋〉，《考古》1963年第8期（北京），頁442-447。

<sup>34</sup> 據前注殷、羅二位先生之說。

<sup>35</sup> 于省吾，〈「鄂君啟節」考釋〉，頁443。

船隻數量，可惜我們無法確切知道它們的噸位總計究竟是多少。但是這樣多的船隻所組成的隊伍，它們的整體運輸量不應小覷。節文所述的地名連接起來，應即是鄂君所擁有船隊的活動範圍。大要言之，範圍不出長江中下游流經湖北、湖南兩省到安徽南部的一段，其次是它的主要次要支流如漢水以及湘、資、沅、澧等等次要支流，最後則是後來的洞庭、鄱陽湖面周遭。據此，鄂君的特許貿易範圍在漢水、長江以及兩大湖之水系，不能越出楚國境之外。

〈鄂君節〉第二部分的〈車節〉則謂：「車五十乘，歲贏返。毋載金革箠箭。如馬，如牛，如特，屯十台當一車；如檐徒，屯二十檐台當一車；……自鄂往，庚陽丘，庚方城，庚菟和，庚鬲焚，……」就其地名，車行地域範圍，南不逾長江，北亦不出當時之楚境。于省吾先生估計「一檐」約為今百斤或百餘斤，二十檐當一車，則一車載重約兩三千斤，<sup>36</sup>車乘五十，則總計共搭載了 10 到 15 萬斤（約 60 到 90 公噸）的貨物。按照一般情形推測，那麼船舶運量當多於此數，但舟、車二節均有「歲贏返」，即來回途程可能都需要一年時間。總之可見鄂君啓是個商業經營頗具規模的貴族商人；但無論水、陸交通，耗時經年，市場之先天困難亦不可掩。

在楚王的特許之下，鄂君啓的運輸車船持著銅質「金節」就可以在楚國境內各水陸津道免稅通行，相對而言，一般商人可能就沒有這種優待，不用說他們得面臨政府的層層關卡抽稅。〈車節〉內容中還有與〈舟節〉非常不同的地方：「毋載金革箠箭」，這些都是楚國的軍需特產。于省吾氏的解釋扼要而確當：陸行北通上國，禁運意在防其資敵謀反。<sup>37</sup>值得注意的是，相對於〈車節〉此一條文，〈舟節〉則未見記錄，從這裡透露出來的可能訊息，應是楚國水路航運無法直接通於國外此一事實，否則，吾人應於舟節看到同樣的禁誡之辭。這也就是說，當時楚國如需越境貿易，推測仍須經過陸路轉運。

總之，我們可以進一步從〈鄂君節〉獲得的啓示是：到了戰國時代，地區間的交通網已有某種程度的整合，但究極而言，由於政治和地理的因素使得大範圍且能容納較大規模船隊的經濟水路的運輸網絡，在當日中國包涵三晉、齊、秦、

<sup>36</sup> 于省吾，〈「鄂君啟節」考釋〉，頁 446。

<sup>37</sup> 于省吾，〈「鄂君啟節」考釋〉，頁 445。

楚之全境難以完整地形成。這意味著，此一整體市場終須依恃相對而言成本更高的陸路運輸管道來完成它的巨大物流之需求。水路系統的此一功能性缺陷，最後只能由如前文所論述的陸路運輸系統與人工運河予以填補，但仍受到很大的限制。此一關節應是理解中國古代經濟史不可忽略的史實。

#### 四、戰國迄漢初市場網結構的形成與限制

長距離的交易可稱之為貿易，交通貿易久之則形成市場。而市場必受空間等條件之限制，而有範圍大小之伸縮；此本於吾人粗淺之認知。於此《說苑》保留一則故事，倒是可以作為適切之說明。《說苑》道：

孔子之楚，有漁者獻魚甚強，孔子不受。獻魚者曰：「天暑遠市，賣之不售，思欲棄之，不若獻之君子。」孔子再拜受。<sup>38</sup>

這是在說由於天氣太熱，市場又遠，楚地的這位漁夫自揣趕不上活魚退鮮的速度，但又不想丟棄浪費，所以將魚奉送孔子。這個故事原來是在說明孔子的謙敬自持，但它的經濟含意之一其實是在說明個別商品的區位經濟特性。這個故事或許可以這樣闡釋：在古代，「鮮魚市場」的範圍，決定於從漁夫捕獲到販售之間運送速率和魚貨新鮮度的程度。換句話說這就表示，保持新鮮度的效率越高，運送速率越快，該一商品的可能的市場範圍便越大。魚貨的市場範圍受技術和交通條件的限制，但這只算是一個特殊案例。活魚求鮮，不過如果將魚醃或曬製成乾，情況又自不同。其他耐用可久存的消耗品相對也沒有那麼嚴重，例如粟米等糧食。至於像鹽、鐵、「羽毛齒革」、「杞梓皮革」、褚布，<sup>39</sup>和一些貴重金屬及貨幣如黃金，也

<sup>38</sup> [漢]劉向，《說苑》（四庫備要本，臺北：臺灣中華書局，1982）卷五，頁七。

<sup>39</sup> 春秋時代，晉公子重耳告楚君：「子女玉帛，則君有之，羽毛齒革，則君地生焉，其波及晉國者，君之餘也。」（《左傳》僖公二十三年，637B.C.）似乎表明楚的羽毛齒革早已售于晉國。公元前 588 年，晉國荀營被拘在楚，「鄭賈人有將寘諸褚中以出，既謀之，未行，而楚人歸之。賈人如晉，荀營善視之，如實出已。」賈人不想貪功，遂適齊（《左傳》成公三年）。觀其行跡，殆輾轉鄭晉楚齊之間之一跨國商人，而所攜運轉販之商品當不只褚布一項。晉、楚之間的商業往來始終存在，其後，更有「杞梓皮革，自楚往也，雖楚有材，晉實用之」的說法（《左傳》襄公二十六年），凡此，均可見春秋物產的市場範圍以及商人

都有比較廣闊的市場範圍，惟重量仍是市場過程的一個約束變數(variable)。當然鹽的市場範圍很大程度仍當為運輸上包裝和防潮的技術能力所侷限；凡此現象，古今同然。然而《商君書·去彊》有語云：「金生而粟死，粟生而金死。……金一兩生於境內，粟十二石死於境外。粟十二石生於境內，金一兩死於境外。」<sup>40</sup>這已是在說明戰國黃金和米糧的跨國交易，也就是國際市場的存在，不僅僅屬於區域市場的範疇了。此外，它又表明一定時限內二者還有著相當穩定的價格比率，這還顯示出國際糧食市場的持續性。

從戰國各地區特產的角度更可以說明這類現象。《管子·輕重·輕重乙》有道：「吾國者衢處之國也，遠結之所通，游客蓄商之所道，財物之所遵；故苟入吾國之粟，因吾國之幣，然後載黃金而出。」<sup>41</sup>從這段話可以看出來，齊國是一個區域性的中心市場，而其中米糧與黃金也是最重要的商品與貨幣。以上兩個例子都在說明：在戰國，穀米與黃金的市場流通領域是可以越出單一國家的疆界的。〈地數〉論云：

地之東西二萬八千里，南北二萬六千里，其出水者八千里，受水者八千里。出銅之山四百六十七山，出鐵之山三千六百九山，此之所以分壤樹穀也。戈矛之所發，刀幣之所起也。能者有餘，拙者不足。……得失之數，皆在此內，是謂國用。<sup>42</sup>

〈地數〉再曰：

---

活動之一斑。

<sup>40</sup> 朱師轍，《商君書解詁定本》（臺北：世界書局，1969），頁 18。

<sup>41</sup> [唐]尹知章注，[清]戴望校正，《管子校正》（臺北：世界書局，1969），頁 384。另外，作者認為《管子》應屬戰國文獻，理由可詳：杜正勝，〈關於《管子·輕重》諸篇的年代問題〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》第 59 本第 4 分（1988），頁 1063-1086；勞榘，〈對於〈戰國的輕重術與輕重商人〉的意見〉，《中央研究院歷史語言研究所集刊》第 61 本 2 分（1992），頁 528。

<sup>42</sup> 《管子校正》，頁 404。

夫玉起於牛氏邊山，金起於汝漢之右洿，珠起於赤野之末光，此皆距周七千八百里，其涂遠而至難。故先王各用於其重，珠玉為上幣，黃金為中幣，刀布為下幣。……<sup>43</sup>

引文中之牛氏應即「月氏」，也就是西北游牧民族大月氏，戰國以前附近所產之玉已為華夏民族所熟知。<sup>44</sup>按，珠出於南方靠海之地，黃金則以長江流域生產最多。文曰「距周七千八百里」，只能視作是大概的範圍，所指約莫應就是戰國七雄及其附近之邊陲地區，最遠不踰西域。粗略地說，這個限域應該就是戰國至西漢初黃金和其他貴重金屬、珍寶的市場的範圍。

同屬《管子·輕重》文獻叢編之〈揆度〉一文也有著相同的蘊意。〈揆度〉稱引「海內玉幣有七筴」，七筴者：「陰山之礪磬，一筴也。燕之紫山白金，一筴也。發、朝鮮之文皮，一筴也。汝、漢水之右衢黃金，一筴也。江陽之珠，一筴也。秦明山之曾青，一筴也。禹氏邊山之玉，一筴也。」七筴者各地方物產之總稱，自齊視之，分布涵北、西、南各方。具體言之：陰山位河套以北；發，北發也，位朝鮮、肅慎及燕之間；江陽地不明，大抵在長江流域或其支流。<sup>45</sup>其他與〈地數〉所言略相彷彿。另外如〈山至數〉篇則道：

諸侯之穀十，使吾國穀二十，則諸侯穀歸吾國矣。諸侯穀二十，吾國穀十，則吾國穀歸於諸侯矣。故善為天下者，謹守重流，而天下不吾洩矣。<sup>46</sup>

所說「天下」當然是一個籠統的概念，但是在戰國，最低限度上可以指七雄所支配管轄的領土。這段文字表示國家應該觀察作為重要的戰略物資的穀物它的市場

<sup>43</sup> 《管子校正》，頁 383。此語數見於《管子·輕重》諸篇，文句涵義大率相同。

<sup>44</sup> 成書於戰國時代的《山海經·海內東經》已謂：「國在流沙外者，大夏、豎沙、居繇、月支」，月支即漢以後著稱於中國的月氏。月氏屬游牧民族，往來遷徙，本無常處，大概都在西域之地。戰國以降，已間接與中國交通。此說最先為王國維所發。參見：胡家驊，《管子新探》（北京：中國社會科學出版社，1995），頁 364-367。

<sup>45</sup> 馬非百，《管子輕重篇新註》上冊（北京：中華書局，1979），頁 256-258；顧頡剛，《顧頡剛讀書筆記》七卷下，頁 5521-5523。

<sup>46</sup> 《管子校正》，頁 369。

價格的變化，以免因為國內價格太低導致糧食外流。這是所謂的「以輕重御天下之道」的最基本的治國守則。在此，「天下」所包涵的地域就是米糧所可能流通的市場範圍。所以，〈山至數〉：「今刀布藏於官府，巧幣萬物之輕重，皆在賈之，彼幣重而萬物輕，幣輕而萬物重。彼穀重而穀輕，人君操穀幣金衡，而天下可定也，此守天下之數也。」表達的是同樣的意思。〈地數〉指出：「楚有汝漢之金，齊有渠展之鹽，燕有遼東之煮」，它認為這是「守國財」，「而外因天下」的工具。而如〈輕重甲〉道：「請以令糶之梁、趙、宋、衛、濮陽，彼盡饋食之國也」，其中之寓意也依稀同此。

這類古代文獻的討論給先秦的貿易活動以一清晰的描述，加深了我們的印象。上古商業交易與市場的出現此一事實當是標誌著一個新的生活階段的來臨。中國古代商業的起源極其久遠。春秋時代，「市場」應已成為居民經濟生活的習慣交換之憑藉。春秋中晚期尤其到戰國，政治性的「城」與經濟性的「市」相結合而為「城市」，其下又有地方性的市集、「市亭」，上自國都下至鄉邑，皆有市的存在，表現為某種多元且密集的市場系統。<sup>47</sup>《孟子》言「市廛而不征，法而不廛，

<sup>47</sup> 史家所見，春秋時鄭有「達市」，此外還有「羊肆」（《左傳》襄公三十年），齊臨淄號有諸市（《左傳》昭公三年），當不只一處；即墨即有「六市」之多。楚國鄂城市場叫鄂市。戰國封泥有「大市」之文。諸如此類，皆可見晚周城市的多元性與經濟性。據估計，春秋城市可有二千之數，而戰國「千丈之城萬家之邑相望」（戰國末趙奢之語），內中不可能均為政治性城市，可以推想其時城市經濟的發達。除了規模較大的城市之外，春秋以下已有地方性的市集，與當時人之生活關係非常密切。《韓非子·難一》：「景公過晏子曰：『子宮小，近市，請徙子家豫章之圃。』晏子再拜而辭曰：『且嬰家貧，待市食，而朝暮趨之，不可以遠。』」可見晏嬰家就住在市場裡邊，而且早晚都得去，否則沒得吃飯。《管子·乘馬》篇：「方六里命之曰暴，五暴命之曰部，五部命之曰聚。聚者有市，無市則民乏」，強調國內次級市場對於人民日常生活的重要。《韓非子·內儲說上》：「商太宰使少庶子之市，顧反而問之曰：『何見於市？』對曰：『無見也。』太宰曰：『雖然何見也？』對曰：『市南門之外甚眾牛車，僅可以行耳。』」則戰國市場多用牛車運輸，成群結隊，至擁擠不堪。〈六反〉：「懸百金於市，雖大盜不取」，何以不敢？人多而眾目睽睽也。孟子也指出，就連極端主張返璞歸真的農家學派大師也紛紛與百工交易（《孟子·滕文公》），足見戰國市場與日常生活息息相關，已經難以迴避。出土戰國陶文多有某亭某市之語，如「曹亭」、「河市」、「麗亭」、「杜市」、「焦亭」……等等，均應為地方性市集。雖然關於先秦市場的考古發掘與文獻上的史料記錄尚多，但本文是以區域性的市場以及它們的聯結而言，不牽涉到這類小規模的集市的形態，以故略而不談。參閱：張鴻雁，《春秋戰國城市經濟發展史論》（瀋

則天下之商皆悅而願藏於其市矣。關譏而不征，則天下之旅皆悅而願出於其路矣。」（〈公孫丑上〉）孟子此言本在提出為國須施仁政的道理，但其時商逐於市，旅行於關，跨國市場已然存在，也是孟子言中隱含之義。《荀子》也道：「使賓旅安而貨財通，治市之事也」（〈王制〉），亦可間接地證實戰國市場交流之一斑。《呂氏春秋》謂「易關市，來商旅，入貨賄，以便民事。四方來雜，遠鄉皆至，則財物不匱，上無乏用，百事乃遂。」（卷八〈仲秋紀〉）《呂覽》主張國家應通商便民，且利國用。《管子·輕重·輕重乙》借寓言發揮道：

桓公曰：「皮、幹、筋、角、竹、箭、羽、毛、齒、革不足，為此有道乎？」管子曰：「惟曲衡之數為可耳。」桓公曰：「行事奈何？」管子對曰：「請以令為諸侯之商賈立客舍，一乘者有食，三乘者有芻菽，五乘者有伍養，天下之商賈歸齊若流水。」<sup>48</sup>

這所謂「曲衡之數」是在鋪陳政府提供優惠措施來招徠商人、開放市場以吸收商品物資的政策道理。

這類的意識或表白，並非憑空虛構，顯然都是思想家們在既存的社會現實上發揮出來的。但仍存在著某些差別。與上引〈揆度〉、〈地數〉、〈輕重乙〉文中所見者不同，孟、荀等諸子所指涉之市場毋寧都是地區性的交易地點或流通形式，而前者屬於更上一層的經濟形態，涵蓋面更廣。無以名之，或可以將這種涵有廣闊範圍的交易活動權稱之為「全國性的市場」。下文將說明中國地理結構與戰國、西漢的全國性市場的分佈之間所呈現的決定性關係。

關於市場的佈局問題，《管子·輕重·揆度》篇中一文有一個完整的規劃，其文稍長，曰：

百乘之國，中而立市，東西南北度五十里，一日定慮，二日定載，三日出竟，五日而反。百乘之制，輕重毋過五日。百乘為耕，田萬頃，為戶萬戶，為開口十萬人；為分者萬人，為輕車百乘，為馬四百匹。千乘之

陽：遼寧大學出版社，1988），頁 121；雒雷，〈春秋戰國時期城市經濟結構試析〉，《中國經濟史研究》第 3 期（1987），頁 3；以及杜正勝，〈周秦城市的發展與特質〉，頁 680-684。

<sup>48</sup> 《管子校正》，頁 408。

國，中而立市，東西南北度百五十餘里，二日定慮，三日定載，五日出竟，十日而反。千乘之制，輕重毋過一旬，千乘為耕，田十萬頃，為戶十萬戶，為開口百萬人，為當分者十萬人，為輕車千乘，為馬四千匹。萬乘之國，中而立市，東西南北度五百里，三日定慮，五日定載，十日出竟，二十日而反。萬乘之制，輕重毋過二旬，萬乘為耕，田百萬頃，為戶百萬戶，為開口千萬人，為當分者百萬人，為輕車萬乘，為馬四萬匹。

由這些文字可知，〈揆度〉一文已經相當地呈現出一種國際性的大範圍整體市場的思想。大致上，此一思想之中包含如下的認識與作法：各類型的國家根據其規模區分百、千、萬乘，然後俱立以「市」；再次，依據合理地計算出來的，在國家的規模的原則上本國的中心市場到他國的市場之間的交易往來所需的交通運輸工具總量與時日花費，來作為財經政策制定的藍本。《戰國策·秦策》蘇秦遊說秦惠王：「大王之國……田肥美，民殷富，戰車萬乘」，〈中山策〉載：齊閉關不通中山之使，言曰：「我萬乘之國也，中山千乘之國也，何侷名於我？」以時人眼光，戰國七雄，要皆為萬乘之國；如宋、中山諸國，國有千乘，便居次等。因此〈揆度〉所言，是以整個華夏文明或泛華北區域之大範圍立論的（參閱表一）。

表一 《管子·輕重·揆度》的市場規劃

國家規模	市場範圍（半徑）	往返時日	耕地	人口	車數	馬數
一百乘	五十里	五日	萬頃	十萬人	一百	四百匹
一千乘	百五十餘里	十日	十萬頃	一百萬人	一千	四千匹
一萬乘	五百里	二十日	百萬頃	一千萬人	一萬	四萬匹

但它的背景，還須以中原週邊各地的珍寶物產黃金珠玉等等作為市場交易的貨幣基礎。所謂「去周七千八百里，其涂遠，其至阨」之地，都在此一市場的構造範圍之內。〈揆度〉接著說「珠玉為上幣，黃金為中幣，刀布為下幣。先王高下中幣，利下上之用」，則是主張充份利用市場的價格漲跌、幣材的流通來「因之」以「輕重」，賺取價差獲利。當然這樣的國際市場與價格的層層規劃是作為國家一級的「輕重術」的操作型概念基礎；這本是輕重學派平素之主張。總而言之，以〈揆度〉篇為中心的《管

子·輕重》這種市場規劃思想在現實上反映的，仍應該是戰國時代一種國際性的大範圍的整體市場的形成。據〈揆度〉所言，以車馬為計算之依循，顯示陸運仍較水運為優先。《荀子·王制》篇則云：

北海則有走馬吠犬焉，然而中國得而畜使之。南海則有羽翮、齒革、曾青、丹干焉，然而中國得而財之。東海則有紫紘、魚鹽焉，然而中國得而衣食之。西海則有皮革、文旄焉，然而中國得而用之。……故天之所覆，地之所載，莫不盡其美，致其用……<sup>49</sup>

注曰：「海，謂荒晦絕遠之地」，據此，則荀子所言北、南、東、西海大約是為戰國各地方特殊物產流通於「中國」市場的概略描述，總體而言亦即指華北整體市場的跨區域貿易。而同時荀子所說澤人、山人、農夫、木工、陶工以及商賈都能以其所有，易其所無，各得其所，則是在指出市場之中微觀的個體之間的交易。據此，可以推斷，不論從宏觀或微觀的兩個層次上看，荀子之言都代表了戰國華北市場的形成。<sup>50</sup>

然而最早以「市場」為中心問題來討論歷史的學者，仍當推西漢的司馬遷。可以認為，太史公在《史記·貨殖列傳》一文中的「都會」概念，不是別的，正是指春秋末期至秦漢前期中國各區域經濟的集中性交換市場，也就是經濟史家指謂的區域市場。儘管在當時對市場的經濟功能與機制的意識和理解程度仍是粗淺的，但是毫無疑問的，司馬遷已經毫不含糊地點出了這個重要現象。在揭出中國古代此一經濟與社會史問題的原創性上，仍將與他在其他領域的貢獻一樣輝煌；而太史公對於「都會」的描述更是我們討論漢以前經濟史的重要參照。所謂「都

<sup>49</sup> [唐]楊倞注，[清]王先謙集解，《荀子集解》（《新編諸子集成》第二冊，臺北：世界書局，1972），頁 102-103。

<sup>50</sup> 戰國跨區域市場建構的另一個面相是黃金成為戰國國際交易共用的計量單位，此一局勢大體延續至秦及西漢中期未止。戰國黃金流通範圍相當廣，1949 年以後，中國大陸曾出土戰國楚或其他國家金版或金餅，計有湖北、安徽、江蘇、浙江、山東、河北、河南、陝西、廣西九個省，共約六十市縣，如果含仿金版、金餅的泥、陶、銅質或包金、包銀冥幣，這名單還應加上湖南、上海等省市。從傳統史料來看，先秦史籍文獻多有黃金使用的記載，凡此皆可推知戰國秦漢泛華北市場的貨幣基礎。見：陳彥良，〈中國古代的貨幣區系、黃金流動與市場整合〉（待刊稿）；趙德馨，〈楚國金幣流通地域的考察〉，《江漢考古》第 3 期（1985），頁 66-72；以及傅筑夫，〈由春秋戰國到秦漢大量流通的黃金究竟是金還是銅？〉，收於《中國經濟史論叢續編》（北京：人民出版社，1988），頁 285-311。

會」，《史記》自有說，〈貨殖列傳〉一文中就有二處，一曰：

武、昭治咸陽，因以漢都、長安諸陵，四方輻輳，並至而會；

次曰：

夫三河在天下之中，若鼎足，王者所更居也……都國諸侯所聚會。

分析起來這兩句話所指之「都」意思非常清楚，都是——或屬中央（漢都），或屬地方（都國）——散佈在帝國內部各地的政治性的中心城市。其次所謂的「會」在這裡似乎不僅僅是地理上的靜態概念，應是指涉社會的某種活動過程，而這種活動即以「都」為集中點。基本上，〈貨殖列傳〉的描寫特別著重於「會」的經濟性格，這一點最為關鍵。所以說「合肥受南北潮，皮、革、鮑、木輪會也」，顯見是以商品的輸送販運為主。都、會聯言，則顯示兩種意義之交織進而形成一新的名言系統。例如：「然邯鄲亦漳、河之間一都會也：北通燕、涿，南有鄭、衛。鄭、衛俗與趙相類，然近梁、魯，微重而矜節」，點畫風俗、地緣與交通關係，當在明白呈現邯鄲作為一個「社會——經濟」的區域之中心的獨特地位。又如：「楊、平陽陳（按：「陳」字衍）西賈秦、翟，北賈種、代」；「江陵故郢都，西通巫、巴，東有雲夢之饒」；「秦文、（孝）〔德〕、繆居雍，隙隴蜀之貨物而多賈。獻（孝）公徙櫟邑，櫟邑北卻戎翟，東通三晉，亦多大賈」。「夫燕亦勃、碣之間一都會也。南通齊、趙，東北邊胡。……有魚鹽棗栗之饒。北鄰烏桓、夫餘，東縮穢貉、朝鮮、真番之利」，<sup>51</sup>則指其地處邊陲，匯合夷夏諸民族的交易市場，有著經濟上的指引功能。

下文表二整理了〈貨殖列傳〉中所提到的都會與經濟區。傳中指稱「亦一都會」的實際上共有八個，但是諸如「江陵故郢都，西通巫、巴，東有雲夢之饒」，地處衝要，是南郡的首府等等，均具有重要地位，所以也不能漏掉它們，因此總

<sup>51</sup> 《史記·平準書》載「彭吳賈滅朝鮮，置滄海之郡」，清朝考證大師錢大昕比勘《漢書·食貨志》的文字，認為〈平準書〉存在訛誤，原應讀作彭吳賈滅、朝鮮，賈非人名，應是商賈之意，作動詞。整個地說它的意思是由於貿易、商賈交流接觸之基礎，其地遂得於武帝之時置郡。這一點可與〈貨殖列傳〉互證西漢時東北區域經濟樣貌之一斑。說見：錢穆，《秦漢史》（臺北：東大圖書公司，1987），頁130。

計起來其數可為二十。<sup>52</sup>

表二 〈貨殖列傳〉所載先秦至西漢「都會」與經濟區

經濟區域	都 會	關於市場涵蓋範圍的說明	相關描述
關中區	長安	四方輻湊並至而會	天下之富，十居其六。
巴蜀區	成都	南御滇、僂，僂僮，西近邛笮	四塞，棧道千里，無所不通。
河東區	楊、平陽	西賈秦、翟，北賈種、代	三河：都國諸侯所聚會。
河內區	溫、軹	西賈上黨，北賈趙、中山	
河南區	洛陽	東賈齊、魯，南賈梁、楚	
趙區	邯鄲	邯鄲北通燕涿，南有鄭衛	漳、河之間一都會。 有魚鹽棗栗之饒。 多文綵布帛魚鹽。 惡衣服，致其蓄藏。
燕區	燕（薊）	燕南通齊、趙，東北邊胡	
齊魯區	臨淄	海、岱之間一都會	
梁宋區	陶、睢陽	鴻溝以東芒碭以北，屬巨野	
西楚區	江陵、陳	西通巫巴，東有雲夢之饒；陳在楚、夏之交	江陵地薄寡積聚；陳通魚鹽之貨，多賈。
東楚區	吳	徐、僮、取慮、東海、廣陵	江東都會，鹽銅江湖之利。 皮革鮑木輪會。 珠璣犀玳瑁果布之湊。
南楚區	壽春、合肥	受南北潮	
南越區	番禺	九疑、蒼梧以南至儋耳	
潁川南陽區	潁川、宛	西通武關、鄖關，東南受漢、江、淮	俗雜，好事業，多賈。

註：據李劍農，《中國古代經濟史稿》（武漢：武漢大學出版社，1991），頁 196-198

補製。

<sup>52</sup> 根據周長山之計算是十九個，但他的計算遺漏了四川的成都，所以應該還是以二十個為確。見：周長山，《漢代城市研究》（北京：人民出版社，2001），頁 14-15。另外，若更舉其大端言之，則這多個經濟區又可以歸納為山西（關中）、山東、江南、龍門碣石以北四大經濟區，參見傅筑夫，〈古代重大歷史變革的地理因素和經濟因素〉，收於《中國經濟史論叢續編》，頁 101。

從司馬遷的〈貨殖列傳〉可以看出西漢城市的經濟性格與其實際存在以及產生的理由，實皆並非完全由於政治因素。在這裡，史公突出都會以及它們的「引力圈」之經濟與社會面的觀察與描寫，意味其中潛藏著推動歷史發展的動能。例如對於戰國時南方楚國舊地的敘述，太史公說：

越楚則有三俗：夫自淮北沛、陳、汝南、南郡——此西楚也；其俗剽輕，易發怒。地薄，寡於積聚。江陵，故郢都，西通巫、巴，東有雲夢之饒；陳在楚夏之交，通魚鹽之貨，其民多賈；徐、僮、取慮，則清刻矜已諾。彭城以東東海、吳、廣陵——此東楚也；其俗類徐、僮；胸、繒以北，俗則齊；浙、江南則越。

這段文字大致說：楚地可區分為三個區域，每一區域都各有其經濟的和風俗的性格與面貌，而這兩種特質可以看出是難以分割的，最終互相影響而形成獨特的經濟生活的完整風貌。這段敘述雖然稍嫌粗略，但絲毫無礙其精當。其實我們可以看到〈貨殖列傳〉全篇隨處都有像這樣的觀察與描述。但是對於我們而言就在同時〈貨殖列傳〉仍存在一個相當大的缺點，那就是它通論了整個春秋時代（甚至更前）以至漢初數百年的中國經濟與社會史，時間上與地域上俱跨越過大，總令人有難以詳細討論之感。但這或許部份表示，西漢初期所整合形成的市場由其久遠的傳統，太史公所目睹的是它的高度發展的階段，而此一階段又已歷經春秋、戰國以及秦末群雄紛爭等等無數次戰亂之後所遺留來的，總而言之對於此一市場在戰國之前的作用和形態雖不能高估，但同時也不能低估太多。

於此我們可對〈貨殖列傳〉之文作較為具體的分析。〈貨殖列傳〉所述西漢二十個「都會——經濟區」中，南越番禺一區離中原最遠，它是以前一個地區性的經濟中心之姿態立足於邊陲地帶的，與其他北部與西北都會的聯繫當屬最輕（但不見得就不重要），「番禺亦其一都會也，珠璣、犀、玳瑁、果、布之湊」，即釋其潮聚海匯之盛；其後三河、齊魯、梁宋等三區，西屬關中，北輓燕趙，南撫三楚，開發早，糧產豐，又中間無大山險阻的限隔，算是真正的帝國商業與農業經濟中心區。對照之下，關中乃所謂「四塞之國」（《戰國策·齊策》載蘇秦之說），其地東東於潼關、函谷，秦漢以下往往是以政治的手段來維持住經濟的高度繁榮，因此實際上只能當秦漢大帝國的「戰略中心區」；但巴蜀富饒，尾閭關中，也給關中

一區帶來一大推助。而三楚蟠薄，海陸所會，商業潛力也可想見；中經潁川、南陽的轉輸，亦可附於帝國中心區之戶廕。這些現象的出現意味著什麼呢？應該說，這正是表示出到了西漢初期以華北平原及其週邊地區的整體市場的空間區位結構基礎，已經完全底定的事實。此外，這些都會與經濟區因為地理、地緣的關係，結合本文前半所示，它們之間的「區際」商業流動只能以一種以陸路、內陸河流運輸為主的大陸運輸系統。換言之，建立在此一整體市場的空間區位結構之上的，正是一種以陸路和河道運輸為主的大陸型貿易的形態。

《鹽鐵論》，〈通有〉篇「大夫」之陳述也可以作為另一個例證，它道：

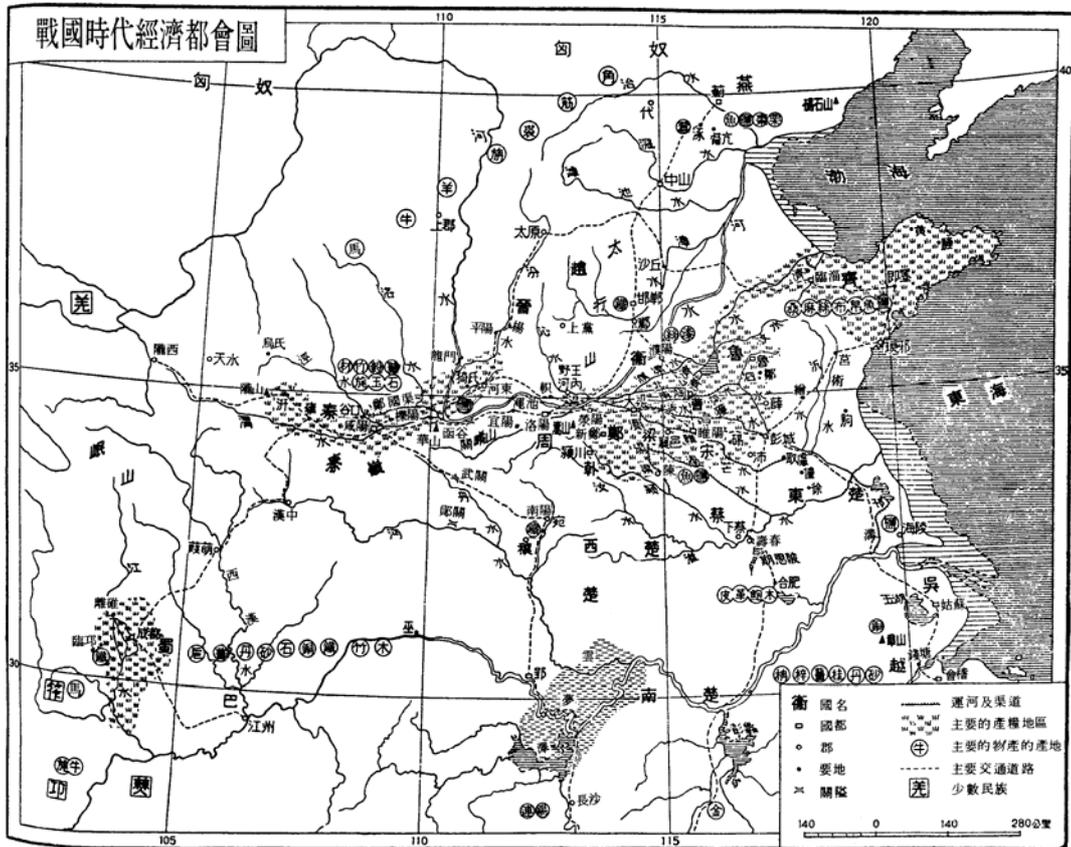
燕之涿、薊，趙之邯鄲，魏之溫、軹，韓之滎陽，齊之臨淄，楚之宛、陳，鄭之陽翟，三川之二周，富冠海內，皆為天下名都，非有助之耕其野而田其地者也，居五諸之衝，跨街衢之路也。<sup>53</sup>

雖然《鹽鐵論》中出席的漢廷諸官員代表的是官方的立場，但在這裡，他們的觀察也是文學們所同意的，算是對當時社會現狀的一番客觀描述，而亦絕非一時興會之言。據此，則這類的現象可以說淵源甚早。所謂的「名都」：涿、薊、邯鄲、溫、軹、滎陽、臨淄、宛、陳、陽翟，二周共十二處，皆是殷實富庶之宅居，大道通衢之交會，與〈貨殖列傳〉所指的「都會」含意正相同（據上表，〈貨殖列傳〉十四區，則至少有二十處），總之儘管名稱有些差異，數目略有出入，基本的觀察仍是一致的。

---

<sup>53</sup> [漢]桓寬，《鹽鐵論》（四庫備要本，臺北：臺灣中華書局）卷一，頁六一—七。

圖二 戰國時代經濟都會圖



註：引自史念海，《中國史地論稿》河山集（臺北：弘文館出版社，1986），頁 131。

〈貨殖列傳〉考察了西漢的幾個重要都會及其相關的經濟區域，而有一刻劃是極其重要的。該文點出：「漢興，海內爲一，開關梁，弛山澤之禁，是以富商大賈，周流天下，交易之物莫不通。」這是在說漢代初建，完成政治一統，去除了經濟上的種種不便和障礙，所以促進商業的繁興，而此一態勢之發展終於將漢帝國分散了的經濟區塊縮合在一起。據此可知，這些都會與經濟區之間的聯繫，早已在活躍且頻繁的商業流動中形成一個涵蓋廣闊的「整體」市場的網絡。從〈貨殖列傳〉所言「朱公以爲陶天下之中，諸侯四通，貨物所交易，乃治產積居」也可以看出，作爲一個戰國經濟核心之一的陶邑，即是一個全國性的（在戰國時代，也可以說是國際性的）而非僅僅區域性的交易、流通樞紐，所以是天下名商巨賈麇集之地。《鹽鐵論·力耕》篇亦有類似的描述，其中「大夫」云：

自京師東西南北，歷山川，經郡國，諸殷富大都，無非街衢五通，商賈之所湊，萬物之所殖者。……宛、周、齊、魯，商遍天下。故乃商賈之富，或累萬金，追利乘羨之所致也。<sup>54</sup>

我們如果結合《鹽鐵論》之記述再進一步考察，還可發現〈貨殖列傳〉所述這些「都會」正是整個西漢全國市場網絡上的個別的物流交會點，這樣構築起來的經濟地理的系統結構，可以說明中國在西漢前期已經發展出一個廣泛的市場架構。所引文字述及「京師東西南北，歷山川，經郡國，諸殷富大都，無非街衢五通，商賈之所湊，萬物之所殖」，顯示此一市場之中眾多物資與商品流動路線的繁盛，這樣的商業基礎提供各地區商人活動的廣闊空間，從而造就了「宛、周、齊、魯，商遍天下」的局面。換個方式說，《鹽鐵論》所言可以證實或可據以推測：西漢帝國經濟核心區域商人集團的崛起促成此一整體市場的成形。

返觀〈貨殖列傳〉所云，「魯人俗儉嗇，而曹邴氏尤甚，以鐵冶起，富至巨萬。……貫貸行賈遍郡國」；再者，「周人既織，而師史尤甚，轉轂以百數，賈郡國，無所不至」，所說「遍郡國」，在漢初即謂周遍全國，他們的行跡「無所不至」，可以說不僅促進商業貿易的活動程度，同時也將各地區之間的經濟聯繫提升到一新的高度。綜合〈貨殖列傳〉之敘述可見，魯的曹邴氏和周的師史氏正好作為《鹽鐵論》所述漢初宛、周、齊、魯商人之活力與機巧，而其生意經營觸角廣佈全國的實際例證。<sup>55</sup>

## 五、結 語

法國年鑑派的史家布羅代爾(Fernand Braudel, 1902-1985)曾提出歷史時間的三層次的理論。透過布氏的時間三層次，吾人可以更明瞭環境與地理所施與經濟史的重大作用。布氏三時間指的是地理時間、社會時間以及個人時間，三者分別代

<sup>54</sup> 桓寬，《鹽鐵論》卷一，頁六。

<sup>55</sup> 《墨子·貴義》有云：「商人之四方，市賈信徙，雖有關梁之難，盜賊之危，必為之。」《管子·禁藏》也道：「商人通賈，倍道兼行，夜以續日，千里而不遠者，利在前也。」都是對於戰國商人的一般觀察，雖然並未明確指陳是屬於跨國性的貿易性質，但若說這些話中包含有這方面的涵意，應該是很合理的。

表地理環境（結構）、群體事件（局勢）與單一個人生涯（事件）的範圍，依跨度之長短，而有所不同。我們比較注意的是布氏關於地理時間的說法。依照布氏，所謂的地理時間，「是一種幾乎不動的歷史」，「與『永久』混在一起」，或是說地理環境的持久性質使自身「經常反覆出現」、顯示「週期性」，意味著它對於文明發展所施予的持續不斷的、結構性的影響力。依照布氏的看法，長期而言地理的影響力實較經濟史的其他變數還重要。一個持平的觀點是，由交通成本的差異與變化所反映出的歷史上空間經濟的長期性影響，更可以突顯布氏地理時間說的深刻不磨。

無可諱言地，布氏此一學說的思想基調與本文所隱含的預設也屬一致。本著布氏之精神，吾人於此稍進一解：如果地中海可以作為歐洲文明「地理時間」的象徵代表，那麼相應地，在中國，沒有任何其他地理區域比華北平原及其周遭地區更適合作為中國「長時段」文明史的敘述參照了。這麼說是因為兩者恰各自為其文明發展最主要的環境基礎。<sup>56</sup>基於此，吾人從空間經濟的角度探究中國古代泛華北地區的市場與交通的形成過程，便有其意義。

如前所述，在戰國至西漢前期這段時間裡，全國性的市場網業已奠下堅實的基礎，而此一市場係建基於以陸路及河道系統兩方面為主的大陸運輸而逐漸成形的。這兩個方面具體而論，前者可以由春秋以降的陸路交通線的佈達延伸看出來，而後者可以從春秋到戰國之間，從黃河到濟水一線進展到潁、淮、泗、濟所圈圍的平行四邊形兼具天然與人工運河水道的運輸系統見之。秦漢以下，主要由於黃河的多次氾濫，黃淮平原地貌改變，使豫、魯、冀地區多數河渠湖澤填淤，地勢抬高，水量減少，北方河、潁、淮、泗、濟之運道堙塞，原華北東部核心經濟區因而衰落，之後歷朝運河與

---

<sup>56</sup> 但這兩種環境畢竟存在極大的差距。生動一點比喻，如果將整個地中海海水抽乾，且將阿爾卑斯山坡度調整若干公尺，然後把歐洲地圖南北倒轉過來看，這就有點像華北平原了。不過這樣一來，似乎竟有些環境決定論的味道。但無論如何，對立基於華北平原的經濟形態的古史研究在比較歷史上應有它的特殊意義與價值。參閱：[法]布羅代爾著，唐家龍、曾培耿等譯，《菲利普二世時代的地中海和地中海世界》（北京：商務印書館，1996），特別是頁 8-10；以及[法]Guy Bourdè & Hervé Martin 合著，賴建誠譯，《年鑑學派》（L'école des "Annales"），收於《年鑑學派管窺》（臺北：麥田出版公司總經銷，1996）第一篇第三章，頁 71。

水運或有興築修補，但再沒有恢復類似戰國時期的樣貌，這一點，意味著秦漢以下的市場與交通運輸必須承受遠較戰國時代更高的成本。<sup>57</sup>

古代華北發達的運輸水道系統已然衰微，後來在長江中下游以及珠江流域或有不同程度的興盛局面，但在範圍上以及對於整體經濟的決定性上，恐怕都有所不及。尤其重要的，是從空間經濟的觀點看，在往後的歷史裡中國經濟的遷流演變正是在這一市場基礎之上進行的延續性的發展，甚至到了宋、明以前傳統中國大部份的商業活動並未超出戰國漢初所形成的市場基礎和其後來的擴大大面之外，而且始終佔了所有境內外貿易額度的絕大比重。事實上，宋、元、明、清歷代市場均有所開拓，兩宋閩、浙的進一步開發與東南亞諸國海上貿易的發展，蒙元擴大到亞洲中西部的內陸廣大區域，而明、清兩代將原來的範圍深入到東北松遼平原和西南的雲貴高原和山地地區；十六、十七世紀以後海道大通，可以視為當代全球化運動的先聲。另一方面，從新石器時代起，中國長遠的歷史發展過程中不乏出現過海洋性格濃烈的文化與民族，也曾於特定時刻和特定地區建立了面海政權。<sup>58</sup>不過，整個傳統時代經濟雖非一成不變，但海道運輸以及海外市場卻從未佔居主導地位，市場空間始終沒有根本性的突破。<sup>59</sup>

從中國古代市場形成的歷史可以得到的初步結論是，在這種以大陸運輸為主要內容的空間經濟之中隱含著高昂的交通與運輸成本。<sup>60</sup>無論如何，就像〈貨殖列

---

<sup>57</sup> 從這個角度看，作為歷史上一經濟核心之定陶它的地位的衰頹並非單純是一個地區城市的末落，而實代表古代中原繁盛一時的水運交通系統無可挽回的堙滅消失，用前文所述F. Braudel的術語，該一事件實兼具歷史之中時段與長時段的雙重意義。參閱：鄒逸麟，〈論定陶的興衰與古代中原水運交通的變遷〉，《中華文史論叢》第八輯（1978，上海），頁191-207。

<sup>58</sup> 參考：李東華，《中國海洋發展——關鍵時地個案研究》（古代篇）（臺北：大安出版社，1990）。

<sup>59</sup> 張瑞德，〈舟車之利——交通與運輸〉收於劉岱主編，《中國文化新論——經濟篇》（臺北：聯經出版公司，1982），頁411-452，一文是針對傳統交通所寫的精彩的綜述文章。他指出中國歷代交通運輸路線、技術的高度成就以及內陸水運的發達，但「中國的水運在傳統末期已發展至最高點，所面臨的是一種技術斷絕」，文中最後認為「中國歷代的交通在促進經濟發展上的局限性——緩慢且運費高昂限制了長程貿易的發展」，本文除了在古代大範圍的市場構造的形等整理與陳述外，論點基本也可以作為其觀察的佐證。

<sup>60</sup> 儘管我們已可斷言，這類成本對於市場的發育和經濟的發展必然有著極大影響。解決這一點就連現在經濟學界也有其困難，主要原因可能是地理因素難以化約為數據以作為經濟數

傳)所透露的,中國在戰國到西漢前期已儼然形成一完整而廣闊的市場網。在漢代,「市場交易網把農業社會中的個別成員結合於一巨大的經濟網之中」,<sup>61</sup>長此以下,「鄉村市集與市鎮的交換網縱橫交錯遍布全國,構成一個籠照全國的巨大網絡」。<sup>62</sup>概括而言,從漢朝開始到晚清,全國性的市場網儘管有興衰起伏的變化,而且變化幅度相當大,但客觀上仍是一直存在著的。這意味著,在宏觀意義上,區域之間的市場網已成為中國歷史以及經濟史發展中一個長期性的表徵。當然,在這裡我們仍必需考慮相對短暫的衰落期,在這些時間內,隨著政治分裂或社會動盪,商業活動可能因此遭到摧折,市場於是萎縮。然而一但國家恢復統一,社會回歸原來的秩序,這時候市場將重新興起,如此,各地「孤立的小單位會再度由交易而逐步整合,再度發展為全國性的經濟網絡。」<sup>63</sup>證諸漢、晉、隋、唐下迨明、清各朝歷史演變,無不可以看到這一過程。

然而我們終究仍要指出,如前文所述的,以河運與陸路運輸為主的大陸型運輸系統,正是此一市場網所賴以建立、維持的現實基礎。對照而言,這樣的大陸型貿易的形式和市場的空間結構特徵,能不說與歐洲自古希臘羅馬、中古一直到近世初期所開闢之黑海、地中海、波羅的海、北海以及大西洋市場存在著顯著的

---

學探討的對象;而這意味著學界有待努力的地方還很多。見:Krugman, Paul R., *Geography and trade* (Belgium: Leuven University Press, 1991), pp. 2-3。

<sup>61</sup> 許倬雲首先指出這個中國經濟與社會史的重要現象。王德權則試圖從Immanuel Wallerstein和木村正雄的社會理論,以及中國歷史政治結構之特色等角度來反駁許氏觀點,似乎是沒有必要的。這好比說趙大說桌上磁杯是白的,但王五卻從指出杯口是圓的、以及引據張三、李四說杯子是用來喝咖啡的這樣的說法來反駁他,實在說,三種命題各出於不同的問題向度,無法恰當地互為駁斥之依據。整體而言,許氏之論斷是可以成立的。參閱許倬雲,〈漢代的精耕農作與市場經濟〉,收於《求古編》(臺北:聯經出版公司,1982),頁557;王德權,〈古代中國體系的搏成——關於許倬雲先生「中國體系網絡分析」的討論〉,《新史學》14卷1期(2003),頁143-201。

<sup>62</sup> 許倬雲,《中國文化的發展過程》(香港:中文大學出版社,1994),頁24。從漢代的縣城的空間分佈狀態亦可輔助說明全國市場網的系統聯結,參閱:[日]鶴間和幸,〈中國古代的水系和地域權力〉收於劉俊文主編,《日本中青年學者論中國史》(上海:上海古籍出版社,1995),頁472-504。

<sup>63</sup> 許倬雲,〈漢代的精耕農作與市場經濟〉,頁559。

差異？<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> 以上所論，著實近乎另一種老生常談，但是再看看著名的比利時史家亨利·皮朗(Henri Pirenne, 1862-1935)對歐洲文明史所下的斷語：「古代文明最顯著、最主要的特徵，即地中海文明的特徵。古代世界的一切文明都是圍繞著這個偉大的內海而誕生的。」看得出來，這種論調與前述Braudel的觀點似乎是在同樣的共識基礎上得出的。不獨是地中海，其他像北歐的北海、波羅的海同樣起了塑造歐洲文明的作用。歐洲的諸內海提供十四到十八世紀威尼斯(Venice)、熱那亞(Genoa)、安特衛普(Antwerp)、阿姆斯特丹(Amsterdam)和倫敦等等港口城市資本主義的成長環境，十六世紀以後，美洲的發現使得大西洋也宛如歐洲的另一個內海。這樣的發展條件與中國自然大異其趣。我們要說的是，地理條件所反映的市場與成本結構問題以及其所衍生的問題值得經濟史學界更多的研究與重視。另外，近來幾位西方新經濟史(New Economic History)研究者提出一個新的觀點，這種觀點著重強調十六世紀以後大西洋市場與英、荷、西、葡等國制度轉化的關係，概略地說，他們認為英、荷之成功是因為新興的大西洋市場提供制度轉化的契機，市場和制度二者演變出一種良性的互動循環，新的制度框架輔以新的市場空間使得兩國經濟得以持續發展，相反地西、葡等國由於種種原故錯失了這個機會，埋下日後衰落的因子。數十年來歐美新經濟史學素有著重制度面因素的傳統，而這樣的研究將經濟的地理因素加進了分析的思路之中，推廣了問題視野，使歷史的解釋更為周延，無疑是一個極具啟示性的貢獻。可以確定的是，這類的研究成果更加突顯了歷史上地理、經濟、國家規模以及制度演化之間關係之問題的複雜性。參見：[比]亨利·皮朗著，樂文譯，《中世紀歐洲經濟社會史》(上海：上海人民出版社，2001)，頁 1；Daron Acemoglu, Simon Johnson and James A. Robinson, “The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change and Economic Growth.” (working paper) Department of Economics MIT, [http://econ-www.mit.edu/faculty/download\\_pdf.php?id=1181](http://econ-www.mit.edu/faculty/download_pdf.php?id=1181).

# **Interregional Traffic and Market Network from Warring States to Early Han dynasty: The Formation of Spatial Economy Structure in Ancient China**

*Chen Yeng-Liang*

## **Abstract**

This paper discusses the form of market construction and its limits in period from Warring States to Early Han dynasty. The question covers the nature of long-range transportation, space economy and market networks in regions.

The geographical features of continent in North China are a key factor in construction of ancient market and economy. From west Zhou, the feudal political system laid up space basis for itself. During Spring and Autumn (Chun Qiu) period, the routes of traffic were settled from political and economic interactions among various states. In general, the line of communication from Yellow River (Huanghe) to Ji River (Ji Shui) was the lifeline of transportation in North China, meanwhile Loyang was the center of “the world” (tian xia zhi zhong). From the later Spring and Autumn to Warring States, the canals were dug yet, and watercourses in North China were extended, the duty of shipping were assumed by Hong Gou (Hong Channel) and Ji River consequently. And this time Tao city became a first new economic hub. In general, Ji, Ying, Huai and Si these four rivers, circling a parallelogram, interflowed to a pivot or a hinge of transportation in the Warring States period.

The entirety of market constituted by cities or “metropolises” (du hui) spreading in plain of North China sprang up from this space and communication background in Warring States. We could catch sight of its landscape in numerous narrations in Shi Ji

and other Ancient documents and records. In summary, the formation of nation-wide market was a new event in ancient economic history. Thus, a macro-view we could get from Chinese history was that the mold of transportation established in Ancient China, only by means of land routes and rivers and canals but not by seaway manifest that the market had its constructive limitation in this geographical basis.

**Keywords:** Warring States   geographical features   continental trade  
transportation   construction of market   spatial economy