

论元代对江南*的开发

——江南区位简论

何泉达

自晚唐而下，江南在历史上的地位日渐彰著，这种趋势到元朝形成一个高峰，特征是城镇连绵群²的出现，从而凸显它的区位优势。

本文拟从考察漕运、纺织、贸易及地理资源配置契入，分析相关行业最小成本组合地点，说明元代江南区位和城镇连绵群形势，论证元代对江南的开发。

一、漕粮消费、运输成本及区位雏形

运输成本和消费需求，是形成区位的主要因素。而运输成本往往受制于地理资源，消费需求在中国历史上又一定程度地被政治影响。

那么，江南地理资源如何？他与政治牵扯又在那里？

宋人唐庚说：“自古天下裂为南北，其得失皆在江南。”³足见江南形势在政治天平上之雄险。可谓得江南者，得天下。

至于江南的地理资源，明人顾祖禹则作了这样概括：枕山带海，水陆参差，良田沃美。整体看，“大江以南，千里浩邈，决欲控扼，非战舰不可。大江以北，万里坦途，欲扼长驱，非战车不可。至于舒、庐、滁、和，良畴百万，并力营田，措置军食，此又战守之先资”。⁴

正因这些得天独厚的资源提供舟车相济的运输空间、物质生产的良好配置以及由此生成提线木偶般的政治牵连，所以，江南早在元朝之前业已雄居“国用所恃”⁵地位，口碑“扬一益二”。⁶唐人因此兴叹：“当今赋出于天下，江南居十九”，⁷直至“以江淮为国命”。⁸这个格局日后大体不变。王规于元祐六年（1091）进言哲宗认知江南

财富时，就不仅重复唐人的思维定势，而且印证赵宋也是一直在沿袭李唐脉路行走。¹

不过，仔细考察当日江南“商贾如织”的场面，它主要还是局限于扬州的范围内，时间应在晚唐前后。延宕唐末，“自毕师铎、孙儒之乱，荡为丘墟。杨行密复茸之，稍成

* 江南概念历来模糊。本文所指系元代江浙行省，辖境当今浙、闽两省及江西省鄱阳湖以东，苏、皖两省长江以南地区。

¹ 区位，系指经济活动地域的位置。主要论点是：经济运作过程中，产业位置决定于最小成本组合法则，或者说产业总是被引导到能使其达到成本最小的地点。它始于德国经济学家屠能（Johann Heinrich von Thünen 1783~1850），屠能在1826年出版的代表作《孤立国》第一卷中论述了农业区位问题并首次指出，影响经济活动位置的一个重要因素是运输成本，且生产要素的报酬不仅取决于其质量，还取决于其位置。因此，产业的位置决定于最小成本组合法则，即产业总是被引导到能使其达到成本最小的地点。但他未涉及工业区位问题。此后，德国社会学家韦伯（Alfred Weber 1868~1958）、经济学家廖施（Augustus Lösch, 1906~1945）、美国学者费特（Frank Albert Fetter 1863~1949）、瑞典经济学家俄林（Bertil Gotthard Ohlin 1899~1979）都对区位论做出了贡献。并发展成一门介于经济学和地理学之间的边缘学科——区位理论（theory of location）。该体系主要包括工业区位论、农业区位论及城市经济学中关于城市、乡镇分布的有关内容。其中廖施弥补了屠能和韦伯忽视消费者需求对区位影响的理论缺陷，费特则阐发了城市区位，扩大了区位论的外延。

² 城镇连绵群，此概念源自Megalopolis一词。“Megalopolis”原是古希腊一个城邦名，意谓“大城市”。该城邦为了防务，集中了将近40座城市居民。法国地理学家J.戈特芒于1961年援用此名来表述美国东北部大西洋沿岸高度城市化地带。中文将戈特芒理论译名为大城市连绵区（群）。它的主要内容是阐释以若干个大城市为中心，大小城镇呈连绵状分布的高度城市化地带，戈特芒称此为“居住空间组织中新秩序的摇篮”。这个空间布局一般都拥有国际性的大港口，它的职能和作用往往具有国际意义。戈特芒理论近年有被引向城市区位论的趋势。本文将此理论延伸至历史学，试图与区位论共同说明元代对江南的开发。

壮藩，又毁于[后周]显德（954~960）[柴

氏]。 ” 及赵宋, 虽然赓续前朝的发展势头, 可惜“承平百七十年, 尚不能及唐之什一”。² 因此, 江南的区位优势在元朝之前并不显著。

入元之后形势为之一变, 首先拉动区位优势形成的是特殊消费——漕运。

史载: 元朝岁入粮数总计 12 114 704 石, 腹里 2 271 449 石。³ 其他行省见下表所列:

元代岁入粮数

省别	粮(石)	各区占总计%	备注
总计	12 114 704*	100.00	①资料来源:《元史》卷93《食货志·税粮》。
腹里	2 271 449	18.75	②本表未系年。据梁方仲考订, 应是元成宗大德年间所定而为以后各朝承袭。见《中国历代户口、田地、田赋统计》, p.304。
行省合计	9 843 255*	81.25	*原岁入粮总计作 12 114 708 石, 行省合计作 9 843 258 石。但经实算, 分省合计应 9 843 255 石。再以此数与腹里岁入粮 2 271 449 石相加, 总计数应 12 114 704 石。此从今核算后数字。
辽阳	72 066	0.59	
河南	2 591 269	21.39	
陕西	229 023	1.89	
四川	116 574	0.96	
甘肃	60 586	0.50	
云南	277 719	2.29	
江浙	4 494 783	37.10	
江西	1 157 448	9.56	
湖广	843 787	6.97	

显然, 从表中不难看出, 所有行省中, 江浙赋额最重。这不仅因为它的绝对数大, 相对数也不低。以下计算说明了这个问题:

据统计, 江浙行省官民荒熟田 995 081 顷, 江西 474 693 顷, 河南 1 180 769 顷。⁴ 笔者根据这三组数目字相除对应行省的粮额计算, 所得每顷平均负荷量为:

(江浙) $4\,494\,783 \text{ 石} \div 995\,081 \text{ 顷} \approx 4.517 \text{ 石/顷}$
(江西) $1\,157\,448 \text{ 石} \div 474\,693 \text{ 顷} \approx 2.438 \text{ 石/顷}$
(河南) $2\,591\,269 \text{ 石} \div 1\,180\,769 \text{ 顷} \approx 2.195 \text{ 石/顷}$

这就是说, 江浙岁入粮是江西的 1.85 倍, 是河南的 2.06 倍。无怪时人说:“元都于燕, 去江南极远, 而百司庶府之繁, 卫士编民之众, 无不仰给于江南。”⁵

丘濬则对这种状况作了历史性概括, 他说: 东吴粳稻“用之以足国用则始于元”。⁶

依此而论, 所谓漕运, 在一定意义上讲, 就是通过政治高压聚集江南粮食于京师。

作如是观, 元人怎样运输? 它的成本如何? 这要做对比。

以往传统做法是依靠运河作主漕路, 并用旱站辅助。元初沿袭了这个传统。其漕路线路如次:

漕船从浙江各地趋杭州, 经江南运河糜集扬州, 再走淮南运河进淮水折入黄河(当

时黄河与淮水下游交汇)逆流上行, 达中滦旱站(今河南省封丘县境)后由陆路至其门(今河南汲县境)装舟东北行, 经临清越直沽(今天津市), 过白河抵通州(今通县)。

此路迂回艰苦。其运费, 因缺乏记载, 今已无法精确比较, 只能依据前人所云推测大概:“漕河视陆运之费省十三、四”。⁷

需要指出, 水陆兼程虽开辟了粮道, 却因各地漕渠常遭败坏, 加之水灾水枯的自然因素交加, 不能经常畅通。同时, 中滦到其门的陆路转运, 也延缓时日。相反, 大都因“渡鄂渚, 平内乱, 讨贼璫, 取江南, 破襄汉, 驾洋海, 下占城, 定高丽, 问罪交州, 扫清辽甸”的征战⁸ 以及其他流费的纷至, 致使对粮食需求日急, 数量日增。所以, 传统漕运不能适应局势。至元十九年(1282)丞相伯颜于是首议海运, 翌年便拨 46 000 石至大都。随后不断加增。但运费却“比漕河为省, 其兑交之加耗, 宜量为减杀, 大约海舟一载千石, 则可当河舟所载之三, 河舟用卒十人, 海舟加五, 或倍之, 则漕卒亦比旧省”。⁹ 一言以蔽之, 海运比河运节省人力 1/2 ~ 1/3。

非但如此, 从至元二十一年起至至大三年(1284~1310), 运价也从每石脚费中统钞八两五钱减至六两五钱,¹⁰ 下浮 24%。

这样, 将人财两项相加, 随后比之传统运费, 设以河运为 100, 则海运约为河运的 38%。所以丘濬说:“海运视河运之费省十七、八”。¹

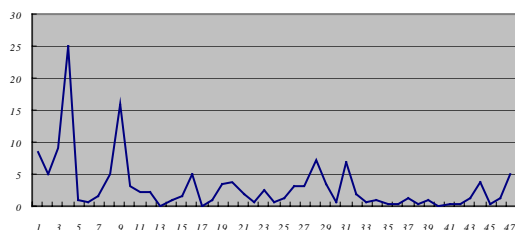
及船舶装载量, “海船一载千石, 可当河船一之三。”²

但它们之间的运载损耗比, 由于传统的运载方法缺少记载, 今天已经很难再将海运的运载方法与之对照而作量化了。但转个视角, 即从审视历年海运自身损耗的变化看, 反倒发现一个更有意义的现象: 也就是说, 作为一种雏形产业——海运业, 正在前资本主义社会的生产状态下, 以其低廉成本和特有的生长方式, 不断成熟和发展着。以下是《元至元二十年至天历二年(1283~1329)每年海运粮米数及耗损率表》, 我们可以利用这张表给出这方面的证明:

元至元二十年至天历二年（1283~1329）每年海运粮米数及耗损率表

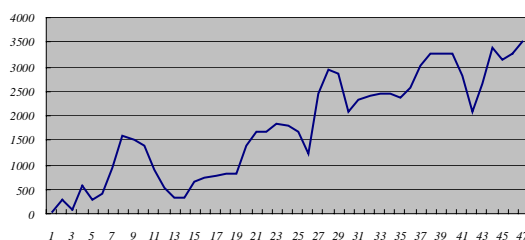
年 度	公 元	起运总数 (石)	实到总数 (石)	途中耗损总 数(石)	耗损数占起运数 的百分比(%)
世祖至元 20 年	1283	46 050	42 172	3 878	8.4 ⁺
21 年	1284	290 500	275 610	14 890	5.1 ⁺
22 年	1285	100 000	90 771	9 229	9.2 ⁺
23 年	1286	578 520	433 950	144 570	24.9 ⁺
24 年	1287	300 000	297 546	2 454	0.8 ⁺
25 年	1288	400 000	397 655	2 345	0.5 ⁺
26 年	1289	935 000	919 943	15 057	1.6 ⁺
27 年	1290	1 595 000	1 513 856	81 144	5.0 ⁺
28 年	1291	1 527 250	1 281 615	245 635	16.0 ⁺
29 年	1292	1 407 400	1 361 513	45 887	3.2 ⁺
30 年	1293	908 000	887 591	20 409	2.2 ⁺
31 年	1294	514 533	503 543	10 999	2.1 ⁺
成宗元贞元年	1295	340 500	340 500	0	0
2 年	1296	340 500	337 026	3 474	1.0 ⁺
成宗大德元年	1297	658 300	648 136	10 164	1.5 ⁺
2 年	1298	742 751	705 954	36 797	4.9 ⁺
3 年	1299	794 500	794 500	0	0
4 年	1300	795 500	788 918	6 582	0.8 ⁺
5 年	1301	796 528	769 650	26 878	3.3 ⁺
6 年	1302	1 383 883	1 329 148	54 735	3.9 ⁺
7 年	1303	1 659 491	1 628 508	30 983	1.8 ⁺
8 年	1304	1 672 909	1 663 313	9 596	0.5 ⁺
9 年	1305	1 843 003	1 795 347	47 656	2.5 ⁺
10 年	1306	1 808 199	1 797 078	11 121	0.6 ⁺
11 年	1307	1 665 422	1 644 679	20 743	1.2 ⁺
武宗至大元年	1308	1 240 148	1 202 503	37 645	3.0 ⁺
2 年	1309	2 464 204	2 386 300	77 904	3.1 ⁺
3 年	1310	2 926 532	2 716 913	209 619	7.1 ⁺
4 年	1311	2 873 212	2 773 266	99 946	3.4 ⁺
仁宗皇庆元年	1312	2 083 505	2 067 672	15 833	0.7 ⁺
2 年	1313	2 317 228	2 158 685	158 543	6.8 ⁺
仁宗延祐元年	1314	2 403 264	2 356 606	46 658	1.9 ⁺
2 年	1315	2 435 685	2 422 505	13 180	0.5 ⁺
3 年	1316	2 458 514	2 437 741	20 773	0.8 ⁺
4 年	1317	2 375 345	2 368 119	7226	0.3 ⁺
5 年	1318	2 553 714	2 543 611	10 103	0.3 ⁺
6 年	1319	3 021 585	2 986 017	35 568	1.1 ⁺
7 年	1320	3 264 006	3 247 928	16 078	0.4 ⁺
英宗至治元年	1321	3 269 451	3 238 765	30 686	0.9 ⁺
2 年	1322	3 251 140	3 246 483	4 657	0.1 ⁺
3 年	1323	2 811 786	2 798 613	13 173	0.4 ⁺
泰定帝泰定元年	1324	2 087 231	2 077 278	9 953	0.4 ⁺
2 年	1325	2 671 184	2 637 051	34 133	1.2 ⁺
3 年	1326	3 375 784	3 251 362	124 422	3.6 ⁺
4 年	1327	3 152 820	3 137 532	15 288	0.4 ⁺
明宗天历元年	1328	3 255 220	3 215 424	39 796	1.2 ⁺
2 年	1329	3 522 163	3 340 306	181 857	5.1 ⁺

为简明解读这份统计表，我们先将海运
损耗率走向循年排序绘成走势图：



江南海运粮米耗损率递减趋势图

毋庸置疑，上图显示海运漕粮损耗率递
减趋势是明确的。相反，据同表绘制南粮北
调岁入量趋势图曲线，却呈递增方向高走：



南粮北调递增图

这一增一减形势说明：一、政治威慑驱动着消费增长；二、降低运输成本的经济规律，正以自为方式蠕动，具体表现在航海能力提高。它包括两层意义：① 三次海运航线优化；② 技术和设备的改进。详情如次：

初，海上粮道从刘家港（今江苏太仓浏河）放洋北行，绕过黄连沙头、万里长滩，沿盐城、东海等县近海处，转而东北行抵胶州湾，再从灵山岛放洋，转向东北绕过成山角，复西北行，到达直沽或杨村。“计其水程自上海至杨村马头，一万三千三百五十里。”¹用平底船 60 艘，“沿山求舂，风信失时”，历时 2 月余方抵直沽。²所以，“寻因其路险恶，别开生道。”³

优化航路首辟于 1292 年，全程自刘家港至万里长滩与前同。从万里长滩始，利用西南风东北航，过青水洋入黑水洋借半年黑潮暖流助航，又利用东南风西北向直驶成山。此航程“不过一月或半月至直沽”。⁴

但第二年，千户殷明略又开新道，他从刘家港入海，“当舟行风信有时，自浙西至京师不过旬日而已，视前二道为最便。”⁵从此，元朝海运皆取此道，不再大变。

在航程由 2 月余缩短为 10 天左右同时，因航道变深、海洋气象变复杂，不啻对航海设备改进，如使用大装载量船舶提出要求。而这个议题一经实施，结果甚佳。《海道经》相关文字说：元创海运时，“成造船只，大者不过一千粮，小者三百石”；“延祐（1314~1320）以来各运海船，大者八、九千石，小者二千余石，是以海道富盛，岁运三百六十万石，供给京师，甚为易使”。⁶

值得称道的是，新航路开辟不仅实现大都对漕粮预期，最大收获当是：“迤南蕃海船，皆从此道贡献，放效其路矣。”⁷由此窥斑，航线优化的最大收益不在漕粮，真正的意义是开拓了整个航海事业。

当然，无论航线优化，抑或航海设备改进，还是航海事业拓展，都在航海技术提高基础上实现。⁸它的直接收效在降低损耗、节约成本同时，于不意中使这条航线的起点，成为江东宁国、池、饶、建康、湖广、江西、福建并江淮、江浙等处南方大经济圈，辐射北方的要冲。⁹清人阮元较早觉察到这

点，他说：“按此事，元、明两史虽未明言，然以事迹核之，似皆运至太仓刘家港上海船启行。”¹⁰如此而矣，一个以漕粮为消费契机，以浏河为海运枢纽的江南区位之雏形，赫然跃现东南经济舞台之上。此形势成因，主要就是由政治强制引发的粮食消费，连带出航海技术、设备、航线加速优化，从而结出运输成本下降的果实。

二、生产要素质量的跨越

依据区位理论，江南区位的凸显，首在运输成本的下降，但没有被运输对象的生产比较优势所体现出的生产要素之质量的跨越，也是很难反映最小成本组合地点的，因而不足说明江南区位。而此比较优势，第一就是江南粮田亩产的提高。在表述这个问题时先要做番辩证。

《元长兴修建东岳行宫记》对施主捐资情况有这样题名：

田贰亩，坐落尚吴乡六都下蒋村，租米壹硕捌斗；
田陆亩，坐落白乌乡四都草厝村，租米壹硕捌斗；
田玖亩，坐落吉祥乡十二都读东村，租米肆硕叁斗；
田肆亩，坐落白乌乡一都史家村，租米贰硕；
田叁亩，坐落尚吴乡六都山北村，租米壹硕捌斗；
田叁亩，坐落尚吴乡六都江蒋村，租米壹硕捌斗；
田叁亩，坐落尚吴乡六都徐和岭下，租米壹硕叁斗伍升；
田叁亩伍分，坐落尚吴乡新厝口训村，租米贰硕陆斗；
田壹亩肆分，坐落尚吴乡一都东湖村，租米玖斗；
田二段陆亩，坐落白乌乡一都北堰村，租米叁硕陆斗；
田二段伍亩，坐落白乌乡一都后堰村，租米叁硕陆斗；
田壹亩伍厘，坐落白乌乡四都杨家村，租米壹硕；
田贰亩伍分，坐落荆溪乡十都后湖村，租米贰硕。¹

这份题名涉及的田地坐落，都在左邻右舍间，但税粮率却如此不同。有同仁以为江南田赋与中原同，也是每亩 3 升。²以此题名对照，这个说法明显不能成立。

元代的官方文书这样说，江南的“田地有高低，纳粮底则例有三、二十等，不均匀一般。”³这是符合实际的。因此，蒙文通先生在他的晚年名著《中国历代农产量的扩大和赋役制度及学术思想的演变》中，以田赋额个案演绎江南粮田亩产的均量在 1 石左右，得出“和唐宋相比，是毫无进展的”结

论，⁴是失之宽疏的。

当然，限于史料匮乏，要给出江南粮田亩产的定量分析是极其困难的，但这不等于不能揭示趋势。

如前所述，丘濬既然指出：东吴粳稻“用之以足国用则始于元”，元之前主要“以给边方之用”，⁵那么受政治影响，江南的粮食总产在元朝必然高于以往。

理由一，高产的沿海滩涂被广泛垦殖。据王祯《农书》说，元人对这些“候有潮来，渐惹涂泥”的滩涂资源，“初种水稻”，改良土质，俟其“斥卤既尽”，即为“稼田”。经几年耕植，“其稼收比常田利可十倍”，故“民多以为永业”。⁶

理由二，大兴水利建设，抵御水灾增长频率。据统计，宋元是自然灾害频发期，如太湖水患的平均年率是：隋唐 20 年一遇、五代 21 年一遇、宋代 5.5 年一遇、元代 5.3 年一遇。⁷原因当与这期间出现两个低温期有关。⁸而低温期物候温度曲线与祁连山圆柏年轮指数的基本一致，⁹以及 1126 年 9 月 21 日和 1304 年 10 月 21 日出现九星会聚，地心张角呈 52° 和 54°，小于 70° 的自然现象，¹⁰更说明，这个时期是处于某种天文因素影响下的自然灾害群发期。但元朝水患周期比之于宋，尽管缩短了 0.2 年，遏制水患的设施却全面跟上，这期间不仅大治淀山湖、太湖，而且“官坡官塘，处处有之，民间所自为溪塌水荡，难以数计，大可灌田数百顷，小可灌田数十亩”。¹¹所以后人称“元人最善治水”。¹²

理由三：元朝以政府行为，通过发行农书，空前普及和提高农业生产技术。尤其在官修《农桑辑要》中破除缩命论枷锁，删削所引旧农书中各种作物栽培要“宜”“忌”的祈祷、祭祀类内容，指出对这些“宜”“忌”，“不可委屈从之”，强调“以时其泽，为上策也”的求是思想，对农业生产加以疏导。

理由四：以政令宽松剥削强度，改善生产关系。至元二十二年（1285），元政府下诏，减免江南田主收佃客租课一分。¹³二十五年（1288），复命“募民能耕江南旷土及公田者，免其差役三年，其输租免三分之一。”¹⁴大德八年（1304）正月，再诏“江

南佃户私租十分减二，永为定例。并驰山场河泊之禁，听民采捕。”¹⁵

所有这些都充分表明元代江南粮食生产环境是积极向上的。

试想，在一个总体向好的生产大前提下，有什么理由认定和唐宋相比，江南粮田亩产毫无进展呢？

蒙文通先生在引述《元史·武宗本纪》中一段文字时，曾不作任何疏证和校讎就将“为租五十万石”，改写成“为租五万石”，然后以“见税十五”税率，推断江南粮田“亩产一石”。¹这明显是臆断。

《元史·武宗本纪》原文是：“[至大二年九月]丁酉，御史台臣言：‘比者近幸为人奏请，赐江南田千二百三十顷，为租五十万石，乞拘还官。’从之。”²

如果按“见税十五”率计算，³那么“田千二百三十顷”的产出应是 100 万石，每亩平均单产则为 8.13 石，而非 1 石：

$$500000 \text{ 石} \times 2 (\text{对半税率}) \div 123000 \text{ 亩} \approx 8.13 \text{ 石/亩}$$

严谨一点，若将 100 万石产出看作宋制，那么以 1 : 0.7 的换算率折合成元制，⁴它的平均亩产也应该是 5.69 石：

$$500000 \text{ 石} \times 2 (\text{对半税率}) \div 123000 \text{ 亩} \times 0.7 \approx 5.69 \text{ 石/亩}$$

如此而已，依据什么去论断元代江南粮田亩产比宋代低呢？⁵

所以，在难以量化情况下坚持量化，无疑画蛇添足。以此演绎更失科学性。

作了这番辩证，笔者认为，元代江南粮食亩产提高的理由不仅如前述，即从粮食商品化加大这点去考察，也足以引为旁证。

《通制条格》载政府规定：“江淮等处米粟，任从客旅兴贩，官司无得阻挡，般（搬）贩物斛车船，并免递运”。这是给粮食流通以合法地位，从而激励商品化的措施。⁶

且问，没有粮食剩余那来商品化？没有亩产提高又那来剩余？而王祯在当时的调查证实，江南粮食商品化程度确是提高了。他说：两淮及江浙，若值丰年，“黍稌及亿秭，仓箱累万千”。平年也“岁计仍余羨，牙商许懋迁。补添他郡食，贩入外江船”。⁷

其实，论证元代江南生产要素在质量方面提升，不仅不能绕开粮食亩产提高问题，更重要看农业生产结构调整与否，这是关

键。而纺织业与桑、棉种植的双相互动，从而共同推进丝绸和棉布在江南地区经济活动中凸现，则是分析这方面的典型实证。

众所周知，丝绸生产，就其大势，隋唐以前重点在北方，两宋形成黄河流域、四川地区、江南区域三大中心。及明清，除四川稍可称道外，庶几尽归江南。元朝则是这个由多中心向单中心过渡的拐点。下载《宋元明三代江南夏税丝绵比较表》⁸反映了这个事实：

宋元明江南夏税丝绵比较表

单位：两

朝代 地区	宋	元	明初	资料来源
建康	344 969	1 096 823	14 060	景定《建康志》卷40，至正《金陵新志》卷7，万历《应天府志》卷9
镇江	233 218	108 384	20 310	嘉定《镇江志》卷5，至顺《镇江志》卷6，康熙《镇江府志》卷6
苏州	981 332	358 400	254 300	《吴郡图经续记》卷上，正德《姑苏志》卷15
常州	248 596	150 619	21 688	延祐《毗陵志》卷24，康熙《常州府志》卷8
湖州	328 000	1 364 364	761 693	嘉泰《吴兴志》卷20，《永乐大典》卷2277
松江		18 974	12 009	正德《松江府志》卷67
合计	2 136 115	3 078 590 (不计松江)	1 072 051 (不计松江)	

而站在这个拐点鸟瞰，政府对江南夏税丝及丝织品征收，由赵宋而明初，呈一八字形走向，元代则处于八字形顶尖，这个图形映射两层意蕴：

一、由于政府对税收等的征收是在市场状态下运作，所以激发了人们的商品意识，乃至蚕农在观测天气变化预卜桑叶价格的遗风影响下，掀起植桑潮，⁹致有海宁州在至元中（1276~1285）出现“桑柘榆柳，交荫境内”景象。¹而平江2县1州，栽桑更高达27万株，较明朝洪武初年151 700株多78%，比农业生产全面恢复的弘治十六年（1503）之24万余株还多12.5%。²

这种以商品生产为目的的种植经营，不仅改变了传统种植业的结构，推进了民间丝绸生产的普遍化，形成桑蚕种养与丝绸生产的双相互动，以此带动商业气息浓重的江南市镇快速发展，如湖州双林镇普光桥东首每

天清晨来此出售绢匹的乡人摩肩接踵，不久就形成了有10座绢庄规模的市镇。³濮院的濮明之则“立四大牙行，收积机产”，乘时射利，濮院也因以集散丝绸日益繁荣而得“永乐市”之称。⁴

更重要的是在这个过程中培养了人们商品质量的理念。一个颇具说服力的证明是，人们对丝绸生产的前道工序——缫丝质量给予特别关注，认识到“细圆匀紧”是终端产品好坏的关键。⁵而为了把牢此关，还特意开发出缫丝的专用水源，辨识出“归安之水宜茧丝”；⁶乌程县金盖山北麓白云泉，则是“十里内蚕丝，俱汲此煮之，辄光白”的宝泉。⁷

这样，在商品意识和重视质量的观念作用下，江南丝织品种不断地开出新局面，⁸从而在赢得市场的同时，也培育出了一代迎接近代文明的早期人格化的资本——富商大贾。这就是马可波罗纪录的那段历史：苏州“居民生产大量的生丝织成的绸缎，不仅供给自己消费，使人人都穿上绸缎，而且还行销其他市场。他们之中，有些人已成为富商大贾”。⁹

二、八字图形的另一意蕴是，在商品意识作用下，为追求商品利润的最大化，丝与棉的生产出现你消我长势头。

就在蚕桑生产爬坡的同时，棉花种植也开始了普及。这个过程《元史·食货志》“科差”项下出现两个数据可资证明。一：至元二年（1265）科“布八万五千四百一十二匹”；二：天历元年（1328）科“布二十一万一千二百二十三匹”。两个数据相去63年，其比是，后者科量为前者的2.47倍。

为什么会如此反差？王祯说，棉布“比之蚕桑，无采养之劳，有必收之效；埽之泉紵，免缉绩之工，得御寒之益，可谓不麻而布，不茧而絮。”¹⁰这就是说棉布较之蚕桑有更高的收益，是价值规律所使然。不过真正推动高收益的浮出，似乎还是在1304年九星会聚所引起气温下降的前后数十年。这次气候异常，造成江南以北蚕桑生产区的受灾是严重的，甚至带有毁灭性后果。详细的灾情，请见下表胪陈：

气候异常期江南以北蚕桑生产地区灾情表

年 度	公元	地 区	灾 情	资料来源
至元 17 年	1280	真定七郡	桑有虫食之	《元史》卷 50,《五行志》
至元 21 年	1284	山东	陨霜杀桑, 蚕尽死, 被害者三万余家	同上
至元 27 年	1290	棣州庆次, 济阳二县	大风雹, 伤禾黍菽麦桑枣	同上
至元 29 年	1292	济南、般阳等郡及恩州属县	霜杀桑	同上
至元 29 年	1292	沧州、潍州, 中山、元氏、无棣等县	桑虫食叶, 蚕不成	同上
元贞元年	1295	真定中山、灵寿二县	桑有虫食之	同上
大德 5 年	1301	彰德、广平、真定、顺德、大名等郡	虫食桑	同上
大德 8 年	1304	济阳、濰城二县	霜杀桑	同上
大德 9 年	1305	河间、益都、般阳三郡属县	陨霜杀桑	同上
大德 9 年	1305	清、莫、沧、献四州	霜杀桑 2417000 余本, 坏蚕 12700 余箔	同上
至大元年	1308	大名、广平、真定三郡	虫食桑	同上
皇庆 2 年	1313	济宁	霜杀桑	同上
延祐元年	1314	东平、般阳等郡, 泰安、曹、濮等州	大雨雪 3 日, 陨霜杀桑	同上
延祐元年	1314	济宁、汴梁等路及陇州、开州、青城、渭源诸县	霜杀桑, 无蚕	同上
延祐 7 年	1320	延津县	大风, 昼晦, 桑陨者十八九	同上
至治 3 年	1323	卫辉路	大风, 桑凋蚕死	同上
致和元年	1328	河南德安屯	蠹食桑	同上
天历 2 年	1329	沧州、高唐州及南皮、盐山、武城等县	桑, 虫食之如枯株	同上
至顺 2 年	1331	冠州	虫食桑 4 万株	同上
至顺 2 年	1331	晋、冀、深、蠡等州及郛城、延津二县	虫叶食桑, 登匿土中, 人莫捕之	同上
至顺 2 年	1331	曹州禹城、保定博野、东昌封丘等县	虫食桑, 皆既。	同上
至顺 2 年	1331	东昌、保定二路, 濮、唐二州	有虫食桑。	《元史》卷 35,《文宗纪》
至正 23 年	1363	东平路须城、东阿、阳谷三县	陨霜杀桑, 废蚕事	同上

由于这是不可抗力因素造成的“北方多寒, 或茧纩不足”,¹ 加上民间肆意砍伐受灾桑树作柴货卖,² 以至蚕桑之业在江南以北从此一蹶不振, 代之以棉花的种植。所幸, “而裘褐之费, 此为省便”。³ 于是就有了王象晋《木棉谱序》中那段话: “北土广树芒而昧于织, 南土精织纩而寡于芒。故棉则方舟而鬻于南, 布则方舟而鬻诸北。”⁴ 这种北植棉南纺织的分工现象一直延续到明代。徐光启有“今北土之吉贝贱而布贵, 南方反是。吉贝则汎舟而鬻诸南, 布则汎舟而鬻诸北”⁵之说, 可以佐证。

正因为植棉及其纺织对蚕桑生产的地位之替代趋势的推力, 源自于自然的因素, 所以, 具有不可逆性。它划出的轨迹则是, 纺织劳动作为劳动对象的载体, 自出现以来并没有因为蚕桑等劳动对象的受灾而中断, 相反, 更富生机的棉纺织和没有退出生产领域的丝绸纺织在江南地区汇成了一股合力, 并于元朝形成早期的产业, 使生产成本在相对规模化下实现最小化, 从而导致农业生产结构变化, 完成了生产要素质量的早期跨越。

这里涉及一个理论问题: 为什么纺织能

够在元代最早形成产业。

无须累赘, 纺织是不需很高技艺并一开始就和机器联系一起且分散在千家万户的、最有发展能力的劳动。随着元代的大一统所带来的交往扩大, 遂使由这种纺织劳动形成的纺织业, 多半在不受行会组织限制的乡村和破除围墙的市镇⁶上经营, 它是工场手工业中第一个和一直占有主要地位的行业。而且, 由于受人口增长而增长的对衣着用布的需求、由于流通加速而开始的自然形成的资本的积累和运用、以及由此产生的并受到商业逐渐扩大的刺激而日益增长的奢侈品的需求, —— 所有这一切都推动纺织在数量和质量上的发展, 使它脱离旧有的生产形式。徐一夔《织工对》应是对这种生产形式变化的纪录。⁷ 这样, 除去为自身需要而从事纺织的农民, 在城市里产生了一个新的织工阶级, 他们所生产的布匹既供应整个国内市场, 又有相当部分远销国外市场。这样在大流通的环境中, 不仅使生产的当地逐渐变为城市, 而且如马克思和恩格斯曾经共同指出的那样, “很快就成为每个国家最繁荣的城市。”⁸ 这就加速度地使处于城市中的纺织劳动发展成产业, 同时又牵动乡村的家庭纺织劳动向专业化渐变, 从而引发更广泛地

域的农业生产结构调整,促进生产要素质量在更深层次提升,实现最小生产成本组合,完善江南区位。

三、大流通与城镇连绵群

如前论述,海运漕粮开运输成本下降先河;粮食增产以及纺织劳动游离家庭形成早期产业,使江南生产要素质量提升。然而,孕育其中的价值优势却是由流通实现的。譬如呈最小生产成本趋势的棉纺织品,虽“比之蚕桑,无采养之劳”,但“幅匹之制,特为长宽,茸密轻暖,可抵缁帛,又为毳服毯段,足代本物”的价值,⁹是在流通中经量化方予显示的。史载元朝后期,“棉衣一袭,

可换丝衣数件”,¹即为例证。再如江南粮食生产在元朝随二熟制度普遍推广而实现生产成本最小化所带来的增产,²若没有大流通,其高产则有可能是高过剩。个中道理,依宾拔都以其亲历,讲得很明白,他说:“然若非商人为之转运,则其多几等于废物也。”³但一经流通,就别是一种景致了,如人烟百万的大都“民食唯仰客粟”,⁴糟房则“列肆数百,日酿有三百石者”。⁵于是江南之粮不仅产有所销,甚至牵动消费区粮价的涨落,造成消费区粮价“来的多呵贱,来的少呵贵”的现象。⁶

但必须指出,流通是一个综合性的经济活动,因此它的效果就不只是对某种商品价值的实现,它具有广泛的影响。在元代,随着粮食商品化程度提高后产生的最显著影响,则是沿粮食运输通道兴盛的新型市镇。

宏观历史,隋唐以前,中国传统城市构建大致应景了政治的因素:例如百来个居住坊,三两个商业市,分别用围墙各自牢笼,晨开暮闭。在坊间,纵横若干大街,两旁少有店铺,少有普通民居。临街开门的宅第,官衔要在三品以上,汉代的资格则是万户侯。晚唐以降,这种政治等级森严的街区结构式微。及北宋中叶,坊市制彻底崩溃,通衢小巷从冷漠中走出,演变成繁华市场。

但坊墙倒塌后把市镇发展推向一个高峰的却是在元朝,并且集中于江南。追究它

的原因,除了“元既定江南,凡城池悉命夷堙”,⁷使贸易无壁垒外,主要就是商品粮流向作用。

很简单,作为最基本的生活消费品的粮食,在元代加深了它的商品化程度,无疑为各业发展减轻了成本,打下了基础。但这并不意味着粮食交易本身不追求利润的最大化。问题在粮食是体积大利润小的商品,所以实现利润最大化颇费劲,有效方法是降低它的交易成本。当时,能做到这点的为水运。于是,沿江河的一些自然集散点就渐渐脱胎为市镇。从而使地表河流星罗棋布的江南发展起来的市镇,呈连绵群的趋势。

然而市镇兴起之后也有一个品质提升的课题。只是这个课题的解决不是漕运所能及的。它需要更大范围的流通(海外贸易)来洗礼。前述海运恰仿佛卯榘对位地担纲了这个重任。并且随着海运兴起而兴起而发展了市镇。

先分析太仓。顾祖禹说,元人海运由太仓的浏河入海。⁸此前,太仓虽兴,治署设昆山,但“居民鲜,少海道”。⁹它的主要经济活动是将湮塞的娄江“围而为田”。¹⁰自然经济气息相当浓厚。可是海运既开,“海外番舶,蛮商夷贾,云集麟萃”,¹¹遂由“各循土风,习俗不一”¹²的税家漕户,将“士尚志节,好清议,农勤四体,男女耕作,终岁不息。性柔慈,鲜特操,一唱百合”的民情,¹³一变而为“大抵善贸易,好市利”的民风,¹⁴至有商品经济氛围弥漫的“六国马[码]头”。¹⁵

这种世风变迁不仅引出太仓州治从昆山搬迁到浏河的历史,也将骤起于斯的“营栋宇,丰庖厨,嫁娶丧葬,奢厚踰度”的侈靡之风¹⁶弥漫到府治苏州,使这座往日就是东南的一都会,今朝在西人眼里更成为容貌“漂亮得惊人”,人口“稠密得惊人”的城市,而且将苏州管辖的“许多人口众多和富饶的城镇、城堡和乡村”,“彼此之间紧密相连”,让“一个陌生人看来,简直是一座扩展伸延的城市”,形成“十六个富庶的大城市和城镇”连绵的,“商业和工艺十分繁荣兴盛”的地区。¹⁷

一个以“旧本墟落”的废娄江入海口,

转瞬引来“岛居卉服侏俚音，雕足椎髻金鬃鬣”的五方艳人，乃至满目“象犀翠羽珠贝金，苏合薰陆及水沈”，¹并辐射周边，带动周边，若没有世界范畴的流通恐怕是难以促成的。因为流通不仅是对物资的价值的实现，它同时也在交流文明。而城市是人口、财富、智慧与享乐的集中。是人类文明的主要生息地和主要载体。浏河既然发展成内外商贸的口岸城市，就不可避免各色人等汇聚，生息“六国马[码]头”文明，从而提升城市的品质。关于这点，不是江河湖叉编织的内贸商路所能企达的。

此再分析杭州。杭州与浏河不同，它本身就是品质上乘之城，但其气派不始于元，对此，宋人《望海潮》从地理形势、文化氛围、经济流变、历史渊源等多角度作了说明，它是这样表述的：

东南形胜，三吴都会，钱塘自古繁华。烟柳画桥，风帘翠幕，参差十万人家。云树绕堤沙。怒涛卷霜雪，天堑无涯。市列珠玑，户盈罗绮竞豪奢。

重湖叠巘清嘉。有三秋桂子，十里荷花。羌管弄晴，菱歌泛夜，嬉嬉钓叟莲娃。千骑拥高牙。乘醉听箫鼓，吟赏烟霞。异日图将好景，归去凤池夸。²

既然宋词将元之前的杭州描绘得如此绝伦，那么它的繁华是否与大流通无涉？

不对。早在五代，“吴越钱镠使者常泛海以至中国，而滨海诸州，皆置博易务与民贸易。”³同时又通商日本、波斯、高丽、⁴印度、⁵大食（阿拉伯）。⁶入宋，更设市舶司，“掌蕃货海舶征榷贸易之事，以来远人，通远物。”⁷所以杭州之锦绣，不可能脱离海内外贸易的大流通背景。

问题是，临江而置的杭州，在日久航道被淤影响了它的国际通商地位，⁸且因别种因素导致市舶司撤归明州，尤其在元人鼎革之后，昔日繁华依旧否？关汉卿如是说：

普天下锦绣乡，寰海内风流地。大元朝新附国，亡宋家旧华夷。水秀山奇，一到处堪游戏。这答儿忒富贵，满城中绣幕风帘，一哄地人烟凑集。

百十里街衢整齐，万余家楼阁参差，并无半答儿闲田地。松轩竹径，药

圃花蹊，茶园稻陌，竹坞梅溪，一陀儿一句诗题，行一步扇面屏帏。西盐场便似一带琼瑶，吴山色千叠翡翠。兀良望钱塘江万顷玻璃，更有清溪绿水，画船儿来往闲游戏。浙江亭紧相对，相对着险岭高峰长怪石，堪美堪题。

家家掩映渠流水，楼阁峥嵘出翠微。遥望西湖暮山势，看了这壁，觑了那壁，纵有丹青下不得笔。⁹

宋词元曲，两相比勘，历经地理变迁和烽火荼毒，杭州不仅没有萎缩，反而愈发精神。原因何在？笔者从《马可波罗游记》中找到的答案是：离杭州四十二公里的东北方有一个优良的港湾——澉浦，往来于印度及其它诸国的商船，经常都在这里停泊。有一大河流贯于杭州与澉浦之间，经过它，船舶可以直达杭州。¹⁰

由此可见，元代杭州空前繁华，仍然在依托国际范畴的大流通。但不同的是：

(1) 因元朝国势相比前朝强盛，“梯航达毕，海宇会同”，¹¹所以使之与海外的交通更加广泛。¹²

(2) 与之交通的海外诸国，其本身文明也在日益进步。这样就形成互动。曾经被恩格斯赞美：“他是中世纪的最后一位诗人，同时又是新时代的最初一位诗人”的意大利人但丁（1265~1321）¹³在这时诞生，就是世界文明进步的标志。如果看不到这一点，就很难体验上引关汉卿《杭州景》套曲蕴含着的深刻历史意义。

其实，城市品质的提升，说到底还是文明程度的提升。而文明不喜欢鲁宾逊离群索居式漂流，也不流连平静绿洲上牧歌般生活。文明爱交流、喜竞争、寻闹市、觅冲撞。越是相互依赖、相互砥砺、相互角逐，文明愈益焕发精神，越能发展自己，也越能影响周边。杭州通过海内外商贸之路，受纳寰宇之内众多文明在此交融，在此开新，于是繁华常驻，于是形成强大的影响力，从而引领周边一百四十多个市镇中大量人口成为“勤劳而富裕的居民”，使这些相邻的市镇形成以杭州为首的又一个富庶的市镇连绵群。¹

宋人曾经说，“谚曰：‘天上天堂，地下苏杭。’又曰：‘苏湖熟，天下足。’”²这是

讲粮食生产与城市消费促成的繁华状况，但并没有意识到以苏杭为中心的两大城市，正孕育着各自的市镇连绵群。这两个连绵群，入元之后随着政府听凭以大流通为标志的商品经济在这里展开而融化成了统一的江

南区位。所以，从某种意义上看，元代的经济自由政策³促成了江南的区位优势。元代对江南开发所作的贡献，也正在于此。