

# 中國史上商人的社會地位<sup>\*</sup>

## The Social Position of the Merchant in Chinese History

斯波義信 (Yoshinobu Shiba) 著，林秀薇 (Lin Hsiu-wei) 譯

我個人從上研究所時 (1953-58 年) 開始，做研究的主題焦點都放在 9-13 世紀的唐宋變革期的社會變動上。中國悠久的歷史上，改朝換代頻仍，此中是否曾真有過刷新社會構造的全面性變動？換個說法，與其把中國歷史的變遷看作是「政治性、社會性的秩序之盛衰、調和、回復的連鎖」，還不如去探討中國的歷史是否可以從「社會全體的動態史」的角度去考察。

進一步說，啟動中國歷史上種種的動態變化的要素又是什麼？關於其因果的關聯性，就史料的範圍內是否可以求得實證？這是非常有趣的問題。求證之時，我分從「交通的發達和社會的分工」、「社會的移動」、「都市化」等三個觀點去做。早在我上研究所時，日本已經有幾位學者對「唐宋的變革」作過有趣的觀察。

### (一) 內藤湖南 (1866-1934) 和宮崎市定 (1901-1995)

內藤的研究指出，從漢末到唐初，政界和社會的中樞乃由貴族化的官僚勢力所壟斷，安史之亂 (755-763 年) 後的 500 年裡，在軍閥群雄割據的時期，這些貴族被一掃而盡，解除了對社會的壓榨，庶民階層抬頭。繼之，皇權強化，以科舉制度採用的官僚，果斷地執行整頓了社會基礎建設的政策。宮崎市定繼承此說，更參照了桑原鷺藏、加藤繁的見解，把唐宋視為「中國史上近世初期的到來」，提倡了「唐宋變革」這個「普遍史」



式的歷史解釋。

### (二) 桑原鷺藏 (1870-1931)

桑原鷺藏跟從 Ludwig Riese (1861-1928) 學習了經濟地理學、經濟人類學的方法和知識。他的研究著眼於中國史上一個大變動：從集中於開發華北，轉移到集中於開發華中與華南。他又在研究東西交涉史時，有憑有據的指出，南宋、元代的海運業已超越了印度、阿拉伯的海上勢力，是歷史上一大躍進。

### (三) 加藤繁 (1880-1946)

加藤繁曾參加「臨時臺灣舊慣調查會」(1907-10)

\* 斯波義信教授為日本著名漢學家，第三屆唐獎漢學獎得獎人 (與美國學者宇文所安 (Stephen Owen) 同共獲獎)。本文為「唐獎漢學獎」得獎人講稿，由唐獎基金會提供，謹此致謝。中文翻譯林秀薇小姐為東京大學東洋文化研究室助理。

並負責撰寫《清代行政法》內務行政的部分（包括戶籍、土地、貨幣、財政、產業等項目），從 1920 年開始，加藤一邊訓讀「歷代正史食貨志」，一邊研究社會經濟的基本制度和語彙，作緻密的考證，樹立學風，開拓了唐宋經濟史的研究。有遺稿集《支那經濟史考證》上、下卷（1952 年、1953 年東洋文庫出版）。

這些觀察的著眼點都關係到商業的成長和擴大。中國社會自古有「士農工商」的四民之分，「工」、「商」列為第三、第四的階層，或有被壓抑的意味，但是如此懷疑，就必須設法解釋為何「社會分工」、「社會移動」、「都市化」等現象都在唐宋的時期一舉擴大而引導了商業的盛行？

以下，謹就商人的社會地位的一般觀點和社會環境作分析，分析他們是經由何種因素而變遷，最終成為了社會發展的原動力。在此，且分為 1. 「四民」之說；2. 交通發達和社會的分工；3. 以福建為例的社會移動等三個項目，分別循著各個項目的要點來談。

## 一、「四民」之說

漢朝班固的《漢書》卷 24 上的〈食貨志〉，指出當時依職業區分了「士、農、工、商」，社會的階層序列嚴格。農是「本業」，備受尊敬，商和工雖然為社會所需，顯然卻不為人尊重。「四民」之說，可以追溯到西元前 7 世紀，齊人管仲的《管子》卷 8〈小匡〉。齊桓公問道該如何讓四民能安居定業？管仲回答道「士、農、工、商四民者，國之石，民也。」，也就是國家的基礎。士應該集中在學校，專心從事審議研究；農民應該集中在田野的耕作上；工要集中在官府附近，父兄相繼、傳承技能；而商人則應集居於市集，也是父兄相繼，傳承買賣的心得。管仲提議案，為發揮職業世襲的好處，士農工商應該按其身分分別居住，使各自能專心於自己分內的職能，方為良策。

何炳棣教授曾經對這個論述的時代背景作解說，古西周的「封建制」，一直被認為是最具權威和理想的政治社會。在管仲的時代，唯有支配氏族的長子，得以繼承家財，與生俱來的階級差別無法改變。這些社會秩序，在時代的趨勢下，明顯地面臨危機。一方面，舊社會充

滿矛盾和不平等，若置之不理，恐無法保證國家的存廢，思想家有必要提出解決的方案或緊急提案。當時是在二律背反（antinomy）的情勢下，諸子百家以自己的立場提出解決方案的。

儒家——特別是——孟子曾說，人人與生俱來的才能極不平等，因貴賤、貧富、有能、無能，無可避免自然形成社會的階層化。在此，孟子主張，應以公開的方式，客觀公平地審查每一個人的功業和優劣，擴張教育機會：「先選拔「士」的階層，再從「士」之中任命「官」（也就是統治者）的階層」。他提倡以教育普及為基礎，創造出平等的階層社會。另一方面，道家的立場則不同。道家認為「就哲學而言，萬物皆平等。人、禽獸、木、石、皆由其本然之性而生，未有高下、正邪、大小、強弱的問題。

在此且看西周的社會狀況。西周為氏族制度的時期，就其政治上集落的統合秩序而言，它在城廓結構中的大大小小的「邑：宗邑」和分節的「族邑、屬邑」中處處可見，如棋盤似地分布在資源或交通的重要地點上，聯盟成為「國」，想必是一種都市國家林立的狀態。邑和邑的中間地帶，或為狩獵放牧的粗放地，即「田」和「獵」，或為「山、川、藪、澤」等不適合農耕的荒地，交雜居住著游牧民、狩獵民、漁民、森林民，即所謂的「行國之民」。農民在當時可能已經自然形成是定居的農耕者，但是不住在城廓內，而是住在近郊或屬邑內，社會地位也接近只是農奴而已。城廓內住的是支配階層的氏族和其家族，更有製造青銅器、骨器、木器的手工業者，地位上也是近於奴隸的狀態。商業、商人和流通的行業，對支配者來說，絕對是必要的。但是當時是否有後來的官市、宮市（即宮廷的市場）的存在，不得而知。在國境附近確實有互通買賣的貿易，商人都集合在交易。當時，工商業對國家而言，是對支配階層的氏族，都是不可或缺的行業，但是活動範圍可能很有限。

司馬遷的《史記》〈貨殖列傳〉中提到，古代夏王朝之民，擅長商業，其子孫多定居於漢代的各都市。書中也提到，在社會思想體系上，雖有四民的差別，商業和商人的實力，如何在現實社會中被肯定，社會對富人的財力持有尊敬以及從屬的觀念，都與財富的規模大小成相對的比例。書中也多處列舉了巨富們的名商業和

富商的記載。如，管仲和齊國大夫鮑叔牙一起到河南西邊的南洋做生意的故事，越國的范蠡到宋的陶國行商，改名為陶朱公，十年之間三度獲得千金以上的利益。又，魯國的猗頓製鹽築巨富，之後更飼養牛羊獲巨利，蓄財膨大可以匹敵王侯。司馬遷在〈貨殖列傳〉中記載，商人和富民的財富，是力量也是權威，人們更是依其財力的大小對他們付出相對的尊敬。

西元前 770 年西周滅亡東周起，史稱春秋戰國時代的霸者都是強國。這些國家間歷經了攻伐合併，於西元前 221 年由秦國統天下。在這激動的時代，經由鑄鐵的冶金技術的發明，鐵製器具普及被使用，與此有關的戰術上的變化，如以戰車和青銅器為主的車戰，因此即轉變為由農民兵士佩帶鐵製武器上場的野戰；更由於鐵製的農耕道具的發達，除草管理農地、改良土壤，隨著諸國的攻略合併、國家領土的擴張，進而到全國統一的動亂中，「四民」一詞的用法和詮釋也改變了。稱「農民兵士」為軍隊之骨骼的說法，可能是最具傳統性和影響性的農民觀念。商鞅或韓非子繪製秦統一全國的藍圖，他們向來積極地推進農本主義，對商業和市場的發達總只有抑制性的政策而已。城隔都市的內部設有「官市」的制度，又把商人登記到官市的市籍上，在遠征調度軍隊時乃將商人編入軍隊。此外更有對商業課賦商稅（即通貨稅）等重稅的制度，還有制定了規範商人的交易買賣的法令（如關市令）等等。後來從秦漢到隋唐，一直被承襲的種種抑制商業的重要制度或法令，幾乎都來自戰國的霸者政權，也就是由當時的制度化為歷史的傳統。

## 二、交通發達和社會的分工

### （一）交通的急速發達

中國歷史上，基層社會中引發百姓日常生活變動的技術改革，我向來都把注意力集中在交通、通信的急速發達此一因素上。近代的鐵道、汽船、無線電信等的交通技術都興起於 19 世紀，在近代以前，隋、唐時對水運、海運的變革意義甚大。

隋代 610 年完成了大運河，自開封、洛陽，到杭州、

寧波，水運通行全國。同時，以首都為起點依順時鐘方向，更整備有 8 條的陸運幹線和其支線。

這裡有兩個問題值得注意。一個是加速商品的特產化，首次出現全國性規模的特產市場。還有一個是軍事補給體制和民間商人的結合。從唐朝中葉開始，五代北宋南宋，傭兵超過 100 萬人的軍隊補給，即補充駐屯兵的食糧、衣類、新水和軍馬的飼料、防衛資材，甚至加發首都的官僚和軍隊的薪資等事，都把主導權交給內地的民間商人和水路運輸業者處理，在防衛契丹、女真和西夏民族的軍隊入侵上都有顯著的效果。

首先看交通和分工的關係。《舊唐書》卷 94〈崔融傳〉中記載：

且如天下諸津，舟航所聚，旁通巴、漢，前指閩、越，七澤十藪，三江五湖，控引河洛，兼包淮海。弘舸巨艦，千軸萬艘，交貿往還，昧旦永日。……一朝失利，則萬商廢業，萬商廢業，則人不聊生。其間或有輕詭任俠之徒，斬龍刺蛟之黨，鄱陽暴謔之客，富平悍壯之夫，居則藏鏹，出便鍊劍。

這篇文章引用唐朝中期崔融反對政府施行商稅的意見，要點是「全國的華北、華中、華南的水運要衝都是水路相通，船舶貨物也日夜早晚都不曾中斷。若施行商稅則減少利益，運輸商人則廢止操業，從事運輸勞動者一旦失業，恐會引起暴動。例如，洛陽周邊，鄱陽湖一代的業者，向來以施行暴力著名。」文中指出，如果導入商稅將有不堪設想的後果。

這篇記載給我們兩個認識。一個是黃河、洛水、四川的長江支流、江蘇浙江一帶、華中的水路已經可以經由水門（閘，堰）調節水位、貫通全域。一個是各地域的交通要衝都有水運運輸業的存在，他們的傘下更有牽引船舶、載貨卸貨的水運勞動者的集團。因此，一旦徵收商稅，雇主不堪負擔，可能廢止操業，導致大批的勞動者失業，其波及的範圍是全國性規模的。以此一說為前提，從吳到東晉、南朝四代（220-589），可以想見，之後的南京、建康之所以都維持為首都，當然是以建康為補給重點，大規模展開維持了這些交通網和商業通道所造成的。又在這 370 年之中，來自東南亞對華南政權的朝貢，共計有 116 回，僅就南朝而言，是每一年半就



有一次朝貢，頻率頗高。為了發展內外的貿易，南朝的歷代政權整頓了商業通路，設立了「邸店、邸閣」，即後來的客棧旅店，同時也開展了徵收商稅的設施。

又在同時期，李肇也針對水運業者的起源作了以下的觀察：「市場的擴大，終究引發了陸運·水運·海運的交通和通信有了劃時代的發達。西元 610 年建設了連接南北的大運河，更連絡了長江的水系，海上貿易通道和河川的交通，因此更出現了中國式的木造帆船，專門做為貨物輸送用。水田地帶的人口遽增，各地的空間距離因而短縮，貨物的移動也更容易更有效率，而輸送費用格外便宜，資源的分布狀況，頓時之間，在廣泛的視野展望下，就被掌握得一目了然。」

中國國內的固有技術之變革，試問，曾經影響到社會結構的為何？除了在 19 世紀採用了近代交通、通信的手段之外，這個問題的答案應該可以是上述的傳統性之水運交通的技術改革吧。

## （二）社會的分工產業的特殊化

產業的特殊化是指，推進各個地域的特有產業，從而將資源生產的地域專門化。隨著交通的發達，促使農民、工人、商人移居到外地或到外地工作，特別是到邊境遠地從商的商人更是活躍。他們將貨物運進市場，為了在地域之間的等級差距中獲取利益，他們的大前提必須是網羅全國性或各個區域的商品。交通的改良，使得商人可以比較各個地域之產業的優劣，依照各個地方的資源類別，使商品漸漸形成特產。結果，產地和消費地之間、生產與消費、供給與需求的關係更為緊密，這促使商人階層在邊境遠地的商業活動更加活潑，同時也促

使他們蓄積了莫大的財富。

## （三）特產品市場

商品特產化的結果，市場出現了全國性的高評價品牌，甚至有所謂的「天下第一」的排行榜。在宋代，交通和商業已經達到全國性的發展，廣被需求的消費物資，自然而然就在全國的規模下被品頭論足。開封有一位筆名太平老人的隨筆《袖中錦》裡以「天下第一」為題，從全國各地的商品中列舉了 28 項品目，評為天下絕品。<sup>1</sup>

南宋學者章如愚，廣聞博學，編纂的百科全書《山堂先生群書考索續集》卷 46 裡記載，天下地利以前盛行於北方的，如今都盛行於南方。這也反映了特產物的時代變化，文中敘述雖然國家（即南宋）領有中國的南半部，而長江四川劍閣以南，泰然安堵，而又兼併湖北淮南的巴蜀江北，以之為外屏的緩衝地帶。以北宋神宗的元豐時期的二十三路（路，在明清時稱為省）作新舊的比較、以戶口的增減、墾田的多寡為例，今天的南宋是北宋的全國總數的三分之二；以道里（即境域）的狹廣、財政上的財賦為例，南宋是北宋的四分之三。其西北一角之地，以前相當於天下的四分之三、現在僅四分之一。儒學的盛行，以前是以孔子、孟子的鄒魯為首，現在則以福建浙江為第一。紡織特產，以前是以青齊為盛，現在則是巴蜀；棗子栗子，自古就以北方為盛，在南方以前沒有，現在也不見。香茶，現在盛行於南方，北方未曾有過。北方特產有兔子，南方有魚產。以上列舉南北特產的不同，未曾有南北兼有的物產。但是，北方特有的物產利益少、南方的特產則是利益多。所以，

1 28 項天下絕品：1. 為「監書」，即國子監出版的書籍；2. 為「內酒」，即宮廷釀造的酒；3. 為「端硯」，即廣東端溪產的硯台；4. 為「洛陽花」，即洛陽的牡丹；5. 為「建州茶」，即福建省建州的茶；6. 為「蜀錦」，即成都府的錦布；7. 為「定瓷」，即定州窯的瓷器；8. 為「浙漆」，即浙江省溫州的漆器；9. 為「吳紙」，即蘇州的紙；10. 為「普銅」，即山西大同的青銅器；11. 為「西馬」，即西夏的馬；12. 為「東絹」，即山東的絹；13. 為「契丹鞍」，即契丹產的馬鞍；14. 為「夏國劍」，即西夏產的劍；15. 為「高麗秘色」，即高麗的青瓷；16. 為「興化軍子魚」，即福建興化軍生產的稚魚；17. 為「福州荔枝龍眼」；18. 為「溫州掛」，即浙江溫州產的草席；19. 為「臨江黃雀」，即江西臨江產的黃雀壽司；20. 為「江陰縣河豚」，即江蘇省江陰縣的河豚；21. 為「金山鹹豉」，即江蘇鎮江的金山寺的豆豉；22. 為「簡寂觀苦筍」；23. 為「東華門把鮓」，即開封府南門一帶的壽司；24. 為「京兵」，即國都駐在的禁軍中的精兵；25. 為「福建出秀才」，即福建出身者在科舉考試中秀才科的人；26. 為「大江以南士大夫」，即華中華南出身的士大夫、學者、官僚；27. 為「江西湖北長老」，即江西湖北船的船長；28. 為「京師婦人」，即京城開封的女性。

長江以南、四川以東的人民，雖然只保有全國一半的土地，其擁有的財富和納稅效益，卻占了天下的三分之二。水路運輸之利，現在是長江和淮河最有名，關中黃河則不在話下。海鹽和鹽池的利益，現今以海鹽為主所為天下所消費。山西南部的鹽池已經荒廢了。陸地的產業、海上的產業，如今江蘇浙江占盡了天下之利益，關中陝西一帶已經不再被提起。引水灌溉的利益，現今以浙江太湖為天下第一，黃河渭水都已非其匹。

#### （四）軍用補給制度

到唐朝中期為止，保衛國土的都是以「農民兵士」為主。這個府兵制度崩壞之後，傭兵才取而代之成為軍隊的主力。軍用補給的規模膨大，民間商人和水陸運輸的業者變成了重要的角色。

北宋有禁軍 69 萬、廂軍 49 萬，合計 120 萬，他們被配備在山西、河北、陝西的國境上。軍兵的報酬 101 億 4,500 萬貫、絹 72 萬匹、食糧 5,741 萬石、馬的量秣 5,891 萬束，都是在當地給付；此外必須補給在開封任職的官僚 1 萬人，軍兵 9,000 人的食糧 480 萬石和馬草 60 萬束。南宋時、杭州軍隊 10 萬人、官僚 2 萬人，加上淮東、淮西總領所、四川總領所，年需要 540 萬石到 700 萬石的食糧。

宋代的政府、將鹽、茶、明礬及海外的香藥納入為國營，貯藏於開封。他們發行可以兌換這些商品的支票給商人，作為商人提供補給品的酬勞，此外，他們更善加利用水運業者的配合，將米、絹等物資運入到軍隊的駐屯地。

### 三、社會移動（以福建為例）

商業的擴大和發展，促使了唐宋的變革，而其間的社會流動化，又以福建出身的學者、官僚和商人的活躍最具象徵性。到唐代為止，福建東以海為隔，東北到西南方向又有武夷山脈，與廣東、廣西、江西、安徽隔離。這個地理因素，長久以來使中原的人覺得福建像一個被隔離的孤島。宋代時，福建為全國屈指可數的人口過剩地域，而相對的，福建的土地資源貧乏，並不足以養活

這些人口。從唐末到五代，再到北宋末期，華中地域戰亂不絕，社會不安，北宋和南宋之間，華中百姓大舉移居到福建。所謂的「反淮南」一詞，就是指華中淮南的百姓仰慕福建為樂土，背負家財紛紛移居的現象。同樣的現象，在南宋中期的宋金戰爭時也再度發生。然而福建境內可以開墾的土地有限，農業開發可以蓄財致富的程度也有限，福建人便遠遠地移民到廣西的欽州或化外的越南北部。在廣西欽州，有福建人被稱為「射耕人」，指的是福建人到偏僻地方去開拓時需要先投標，其中有承接代理指名投標的行業；又在廣西梅州和南恩州，福建人也從事了同樣的開拓工作。譚其驥曾指出，明清時代，福建人大量移居到江西、湖南的偏遠地方。福建人大量移民到外地的規模超乎想像，甚至曾有傳聞道越南的王室之血統是來自福建的移民。

由此可見社會移動的現象，在福建地域，若是無法以農業立身安家，福建人所選擇的「移動策略」，其方向是多樣性的。曾豐在《緣督集》卷 17〈送繆帳幹解任詣銓開改秩序〉中指出當時由農業轉成士人或道教佛教的僧侶，或技術手藝工人者中，又以福建人為多。福建地理偏遠，生計不易，故多人離鄉出外。所到之處的學校多有福建的學生，寺院多有福建人的僧侶，都市則多來自福建的專業技藝工人，從事手工業、商工業者、醫師、舞台演藝人和算命占卜等，一技一藝都有傑出人材。移居外地的人日漸增加，但是停留在內地的人卻也不見減少。畢竟，人口越少越容易成功，多了就難有成就。競爭者少，選個輕鬆的行業，便足以糊口；競爭者一多而難以成功時，則需要有超越他人的技藝。因此，放眼全國，福建人向來比一些著名的士人、僧侶寺院的住職或專業技藝工人都還優秀。理由是，福建人所處的環境，競爭率高而成功率低。福建人更願意挑戰艱難的部門、較量高度的熟練技巧。如此一來，福建人多競爭成功，成了名人之後再度受挑戰也不失敗。福建出身的技藝工人，多是權門顯貴，在大門面下氣派經營，為僧侶者則多擔任有名寺院的要職，各個行業都成功。曾豐明確指出，福建人立身處世上持有強毅的志向性，因此釀造了這地域獨特的風氣。

福建人從商，順應了國內外海運陸運的發達，他們將茶、蔗糖、柑橘、荔枝、龍眼、梨子等果實，作專業

栽培而特產化。又把麻布、葛布、綿布、紗布、錦鍛、草席、玳瑁的櫛子、糯米等廣為人知的地方名產，都輸出到浙江。此外水產品，除了魚苗，即淡水養魚池用的稚魚，更有造船的材料，還有建築材料，也多從福建輸出到國內各地。同樣地，砂鐵、生鐵、鍋釜、針、建窯、泉州窯的茶具，甚至書籍或冥紙之類的商品也廣開了販賣路線。這些販賣路線以客商，即出外到邊境偏遠地的商人為中心，其中又以福建商人為代表。他們的足跡不止出現在東海岸的各個港口和長江流域，更延伸到日本、朝鮮半島等東北方向。以造船業為背景的海運業也發達，不但促使宋代交通運輸在短期間內急速發展，主導了南方海運，則所謂的南洋、南號、南幫等活動，連山東、黃海、渤海灣的海運——即北洋、北號、北幫的領域——也成為福建商人的活動範圍。隨著這個耗資雄厚的海運之發達，航海技術上的知識，經營方法和資金調度上的金融業也有顯著的進步。雷州半島的都市多有當舖之類的私人借貸，幾乎全部是福建人所經營的。

南宋時，廣東的轉運使包恢，曾經對禁止出境的銅錢流出海外的途徑作調查。《敝帚稿略》卷1〈禁銅錢申省狀〉：

海上人戶之中下者，雖不能大有所泄而亦有帶泄之患。而人多所不察者，蓋因有海商或是鄉人，或是知識，海上之民無不與之相熟。所謂帶泄者，乃以錢附搭其船，轉相結托，以買番貨而歸，少或十貫，多或百貫，常獲數倍之貨。……此一項乃洩漏之多者也。

當時包恢這位官員所重視的是，如果是小額交易，福建商人利用和海運業者、船員的私交走私，受託保管資金、買貨獲利，歸港後再行利益分配。此一習慣，在中下層的漁業者之間普遍流行。

以儒學為業的「儒業」，固然是成就學問、出仕官職的正道，威信十足。朱子曾表示福建山川奇秀，從福建背負書、物上開封參加進士科舉考試的人數，向來占全國考生的半數以上。在他們的鄉里，各個家族設有學

校，人人都有《詩經》、《尚書》的修養。有的出仕宮廷侍從天子，有的輔佐天子，擔任朝廷重要大臣，有的是地方州府知事等的地方官員。又凡是被派任到全國的重要關口、掌管邊境要塞的武官，半數以上也都是福建出身的。近年世上，官僚界、文化界出人頭地的幾乎都是福建出身的人物占多數。

事實上，何炳棣教授曾計量推測了明代前半，在科舉考試中取得進士學位者的出身省別的統計，首位是江西省，其次依序為浙江省、江蘇省和福建省。何教授說明，這個「東南諸省」的高成功率和強大勢力，其實早在8世紀中期就已經發生了，五代戰亂時更是加速。人口、經濟、文化的重心從北往南移動的趨勢，多因這四個省分的先進性使然。在社會分工分業的多樣化、活潑化的走向中，福建人合作團結、極力發揮、出動人材資源，他們追求富裕的志向，造成了這地域獨特的社會性和心理性的意識，進而形成了福建地區的進取精神。

## 結 語

蘇軾曾說：「福建一路，多以海商為業」。海運業才是福建商業的代表性行業，是在交通的發達和社會分工分業的刺激下，極度發揮福建特有的地域性所產生的新行業。這個趨勢順利發展，到明代清代都持續不已，或因為如此，近代性的商業和商業資本有一部分是從福建抬頭的。

在探討當時的商業因為市場的擴大，是如何地整合了經濟性和社會性的環境條件的過程時，交通和分工的發達是很重要的觀察點。之前提到軍隊補給制度的推進和改善，和商人的活動有密切的關係，這也是一個例證，證明了商業發展強化了官僚國家的財政能力。官僚制的組織原理和經濟上的市場原理，本來是各自獨立而不相關的。然而，國家把官營事業和商業勢力成功地整合並運作，為持續和強化官僚制度，乃借用民間商人的協助。此一現象，在我們探討中國史上商人的社會地位時，確有其意義。