



交通与交流系列

漕运史话

*A Brief History of
Water Transport for Grain to
the Capital in Ancient China*

江太新 苏金玉 著



YZLI0890123187



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)



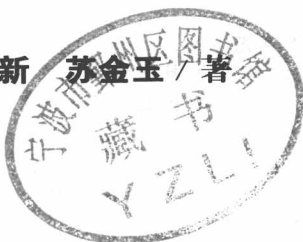
交通与交流系列

漕运史话

*A Brief History of
Water Transport for Grain to
the Capital in Ancient China*

江太新

苏金玉 / 著



YZL10890123187



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目 (CIP) 数据

漕运史话/江太新, 苏金玉著. —北京: 社会科学文献出版社, 2011. 10

(中国史话)

ISBN 978 - 7 - 5097 - 2076 - 9

I. ①漕… II. ①江… ②苏… III. ①漕运 - 交通运输史 - 中国 - 古代 IV. ①F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 111369 号

“十二五”国家重点出版规划项目

中国史话·交通与交流系列

漕运史话

著 者 / 江太新 苏金玉

出 版 人 / 谢寿光

出 版 者 / 社会科学文献出版社

地 址 / 北京市西城区北三环中路甲 29 号院 3 号楼华龙大厦

邮政编码 / 100029

责任部门 / 人文科学图书事业部 (010) 59367215

电子信箱 / renwen@ssap.cn

责任编辑 / 陈桂筠

责任校对 / 孙光迹

责任印制 / 岳 阳

总 经 销 / 社会科学文献出版社发行部

(010) 59367081 59367089

读者服务 / 读者服务中心 (010) 59367028

印 装 / 北京画中画印刷有限公司

开 本 / 889mm × 1194mm 1/32 印张 / 6

版 次 / 2011 年 10 月第 1 版 字数 / 109 千字

印 次 / 2011 年 10 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978 - 7 - 5097 - 2076 - 9

定 价 / 15.00 元

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社读者服务中心联系更换

 版权所有 翻印必究

《中国史话》 编辑委员会

主 任 陈奎元

副 主 任 武 寅

委 员 (以姓氏笔画为序)

卜宪群 王 巍 刘庆柱

步 平 张顺洪 张海鹏

陈祖武 陈高华 林甘泉

耿云志 廖学盛

总 序

中国是一个有着悠久文化历史的古老国度，从传说中的三皇五帝到中华人民共和国的建立，生活在这片土地上的人们从来都没有停止过探寻、创造的脚步。长沙马王堆出土的轻若烟雾、薄如蝉翼的素纱衣向世人昭示着古人在丝绸纺织、制作方面所达到的高度；敦煌莫高窟近五百个洞窟中的两千多尊彩塑雕像和大量的彩绘壁画又向世人显示了古人在雕塑和绘画方面所取得的成绩；还有青铜器、唐三彩、园林建筑、宫殿建筑，以及书法、诗歌、茶道、中医等物质与非物质文化遗产，它们无不向世人展示了中华五千年文化的灿烂与辉煌，展示了中国这一古老国度的魅力与绚烂。这是一份宝贵的遗产，值得我们每一位炎黄子孙珍视。

历史不会永远眷顾任何一个民族或一个国家，当世界进入近代之时，曾经一千多年雄踞世界发展高峰的古老中国，从巅峰跌落。1840年鸦片战争的炮声打破了清帝国“天朝上国”的迷梦，从此中国沦为被列强宰割的羔羊。一个个不平等条约的签订，不仅使中

国大量的白银外流，更使中国的领土一步步被列强侵占，国库亏空，民不聊生。东方古国曾经拥有的辉煌，也随着西方列强坚船利炮的轰击而烟消云散，中国一步步堕入了半殖民地的深渊。不甘屈服的中国人民也由此开始了救国救民、富国图强的抗争之路。从洋务运动到维新变法，从太平天国到辛亥革命，从五四运动到中国共产党领导的新民主主义革命，中国人民屡败屡战，终于认识到了“只有社会主义才能救中国，只有社会主义才能发展中国”这一道理。中国共产党领导中国人民推倒三座大山，建立了新中国，从此饱受屈辱与蹂躏的中国人民站起来了。古老的中国焕发出新的生机与活力，摆脱了任人宰割与欺侮的历史，屹立于世界民族之林。每一位中华儿女应当了解中华民族数千年的文明史，也应当牢记鸦片战争以来一百多年民族屈辱的历史。

当我们步入全球化大潮的 21 世纪，信息技术革命迅猛发展，地区之间的交流壁垒被互联网之类的新兴交流工具所打破，世界的多元性展示在世人面前。世界上任何一个区域都不可避免地存在着两种以上文化的交汇与碰撞，但不可否认的是，近些年来，随着市场经济的大潮，西方文化扑面而来，有些人唯西方为时尚，把民族的传统丢在一边。大批年轻人甚至比西方人还热衷于圣诞节、情人节与洋快餐，对我国各民族的重大节日以及中国历史的基本知识却茫然无知，这是中华民族实现复兴大业中的重大忧患。

中国之所以为中国，中华民族之所以历数千年而

不分离，根基就在于五千年来一脉相传的中华文明。如果丢弃了千百年来一脉相承的文化，任凭外来文化随意浸染，很难设想 13 亿中国人到哪里去寻找民族向心力和凝聚力。在推进社会主义现代化、实现民族复兴的伟大事业中，大力弘扬优秀的中华民族文化和民族精神，弘扬中华文化的爱国主义传统和民族自尊意识，在建设中国特色社会主义的进程中，构建具有中国特色的文化价值体系，光大中华民族的优秀传统文化是一件任重而道远的事业。

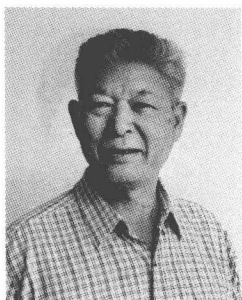
当前，我国进入了经济体制深刻变革、社会结构深刻变动、利益格局深刻调整、思想观念深刻变化的新的历史时期。面对新的历史任务和来自各方的新挑战，全党和全国人民都需要学习和把握社会主义核心价值观体系，进一步形成全社会共同的理想信念和道德规范，打牢全党全国各族人民团结奋斗的思想道德基础，形成全民族奋发向上的精神力量，这是我们建设社会主义和谐社会的思想保证。中国社会科学院作为国家社会科学研究的机构，有责任为此作出贡献。我们在编写出版《中华文明史话》与《百年中国史话》的基础上，组织院内外各研究领域的专家，融合近年来的最新研究，编辑出版大型历史知识系列丛书——《中国史话》，其目的就在于为广大人民群众尤其是青少年提供一套较为完整、准确地介绍中国历史和传统文化的普及类系列丛书，从而使生活在信息时代的人们尤其是青少年能够了解自己祖先的历史，在东西南北文化的交流中由知己到知彼，善于取人之长补己之

短，在中国与世界各国愈来愈深的文化交融中，保持自己的本色与特色，将中华民族自强不息、厚德载物的精神永远发扬下去。

《中国史话》系列丛书首批计 200 种，每种 10 万字左右，主要从政治、经济、文化、军事、哲学、艺术、科技、饮食、服饰、交通、建筑等各个方面介绍了从古至今数千年来中华文明发展和变迁的历史。这些历史不仅展现了中华五千年文化的辉煌，展现了先民的智慧与创造精神，而且展现了中国人民的不屈与抗争精神。我们衷心地希望这套普及历史知识的丛书对广大人民群众进一步了解中华民族的优秀文化传统，增强民族自尊心和自豪感发挥应有的作用，鼓舞广大人民群众特别是新一代的劳动者和建设者在建设中国特色社会主义的道路上不断阔步前进，为我们祖国美好的未来贡献更大的力量。

陈奎元

2011 年 4 月



◎江太新

作者小传

江太新（江泰新），男，1940年1月出生于福建永定县，1964年毕业于厦门大学历史系，1977年以后在中国社会科学院经济研究所工作，研究员、博士生导师，1992年起享受国务院特殊津贴。现担任中国商业史学会顾问。长期从事中国经济史研究，主要著作有：《清代漕运》（合著）、《中国宗法宗族制和族田义庄》（合著）、《中国经济通史·清代经济卷》（合著）、《中国地主制经济论——封建土地关系发展与变化》（合著）、主编《中国企业史·近代卷》（作者之一）、主编《李文治集》等。发表论文数十篇，现承担国家《清史·漕运篇》项目主持人和撰稿人。



◎ 苏金玉

作者小传

苏金玉，女，1940年10月出生于福建永定县，曾任中国社会科学院工业经济研究所情报资料室副主任。长期从事资料搜集、分编和文献研究工作，是工经所资料室创建者之一，为工经所资料室创建及发展作出了贡献。整理、编辑出版的资料、词条、综述、大事记、论著等，其中《论清代徽州地区亩产》（合著）获中国社会科学院经济研究所优秀论文一等奖。

目 录

一 中国古代漕运的出现和发展	1
1. 漕运出现的原因	1
2. 宋元以前漕运发展概况	4
3. 明代漕运发展概况	10
4. 清代漕运发展述略	15
5. 漕运的最后衰败	25
6. 漕运的停止	30
二 农业区域的历史变迁和历代王朝	
对农业发达地区的建设	34
1. 战国秦汉黄河流域农业经济的发展	35
2. 魏晋南北朝南北农业发展的不同态势	40
3. 隋唐宋元时期江南基本经济区地位的	
确立	43
4. 明清政府对江南经济区的建设	46
三 漕粮运道的开通及维护	54
1. 先秦时期地方性运河的开凿	55
2. 秦汉时期对漕粮运道的开凿	55

3. 三国魏晋南北朝时期漕运网的破坏及修治	58
4. 隋唐时期对漕粮运道的关注	60
5. 宋代对漕粮运道的治理	65
6. 元代对海上运道的开拓以及对运河的整治	69
7. 明代对运河的开凿及其对原有运道的整治	72
8. 清代对漕粮运道的整治及废弃	76
9. 治理漕粮运道的功臣	91
 四 中国古代漕粮的运输	98
1. 漕粮的运输	98
2. 管理机构的设置	119
3. 漕船的建造	129
 五 漕运与中国社会经济	142
1. 漕运关系到一个朝代的兴衰更替	142
2. 漕运的社会功能	145
3. 漕运促进商品流通	149
4. 漕运促进商业城市的发展	153
5. 漕运与农业生产	163
 后 记	167
 参考书目	169

一 中国古代漕运的 出现和发展



漕运出现的原因

漕，原指以水道运粮。秦汉以来，历朝政府所需粮食主要靠水路运输，故称漕运。有人说，漕运是指漕粮的运输，这种说法不能说不不对，但似乎不够全面。因为漕运不是孤立的，所涉及的内容十分广泛，包括：粮食的征收、兑运和交仓，漕运官制和船制，运丁和屯田，漕粮运道的修治，运河河政等。漕粮的运输仅仅是其中一项，无法概括它的全部内容。为了全面地、准确地反映它的内涵，可以做这样的表述：漕运是指中国古代政府将征收来的粮食中的一部分，通过水路，水路不通之地辅以陆运，将它运往京师或其他指定地点所形成的一整套组织和管理制度。这种制度又称之为漕转（转漕）。

其次，说说漕运出现的原因。

漕运出现于秦汉时代，其主要目的是为了解决宫廷消费、兵饷支出，以及供给官吏薪俸的需要。在这

以前，例如周代，实行分封制，周王室和诸侯国赋税以及贵族百官的俸禄，采取分封领地或赐予禄田的形式予以保障。贵族百官征发领地中的农民从事耕作和其他徭役，以取得粮食和其他物资，并对周王室或诸侯负担相应的贡赋。打仗的时候，贵族百官要带着从领地中征发的兵员和物资，参加周天子或诸侯的军队，因而周天子或诸侯平时无须豢养庞大的常备军。战国时代这种制度逐渐废弃，到了秦汉，终于形成统一的中央集权的封建大帝国。维持这样一个中央集权制的大帝国，需要建立一个上下垂直领导、最后归总于皇帝的庞大的官僚机构，需要建立一支庞大的常备军，而中央政府要直接以粮食和其他物资来支付这些官吏和将兵的俸饷。要解决这么庞大的供给，当然不是一件容易的事。尤其是首都及其附近地区，集中了中央政府的各机构和大量的军队，以及为他们服务的各式商贾工匠、奴婢仆人等。历朝政府为加强中央集权，又往往采取强干弱枝的政策，如秦始皇时，迁徙各地豪富 12 万户于咸阳，以削弱地方上的旧势力。汉高祖时迁徙六国旧贵族等十余万口以实关中。西汉一些皇帝往往在位时即营建大型陵墓，并迁徙关东豪富以实陵邑，以至设置陵县。宋太祖则集百万大军于京师。以上这些因素都导致首都及其附近人口的膨胀，形成首都及其附近地区难以负荷的对粮食和其他物资的需求。如秦、汉、唐等建都关中，关中有古代有陆海和天府之国的美称，极为富庶，但毕竟地方狭小，仅占泾渭二水的下游，耕地有限，作为京畿，人口和需求

的增长超过了它所能承担的供给能力。当地不能满足的需求只有靠外地补给。从理论上说，这种补给可以靠市场，也可以靠调拨。中国自战国以来商品经济有相当的发展，封建地主制经济已是商品经济与自然经济的结合体，但自然经济仍占主导地位，粮食市场还很不发达。例如西汉时人们把长途贩销粮食看做是得不偿失的事。因而京师所短缺的粮食及其他物资，当时还不可能通过市场来获得满足。唯一现实的解决办法，就是利用政府的行政组织力量，从农业经济发达地区调运粮食及其他物资。

在当时的交通设施和交通工具条件下，大规模远距离调运粮食和其他物资，依靠陆运有困难，不仅运量小，花费人力畜力多，还有许多自然的障碍，因此是不可取的。水运则运量大，可节省人力和费用。故中央集权制封建帝国远距离调拨粮食和物资一般采用水运，在不适宜水运的地方则辅以陆运。这些都统称为漕运。

漕运始于秦代。据汉代史籍记载，在秦朝对匈奴的战争中，曾从今山东省沿海的郡把粮食转输到北河（今内蒙古乌家河）。秦始皇还在河南荥阳西北建立廩仓，储藏从各地征调来的粮食，作为西运关中、北输北河的转运站。当时的漕运还未形成定制，往往是为了应付军事征伐的临时措施。

汉代，为了军事征伐和开拓疆土的需要而调运粮食的事亦时有发生，由农业经济发达地区向京师所在地调运粮食已逐渐经常化。汉初，政府由于执行休养

生息政策，首都长安对山东（指太行山以东地区）农业发达地区依赖还不突出，至武帝时，由于经济建设发展和对外征讨需求，以及政府机构不断扩大，人口也不断增多，造成食之者众，生之者寡，因此京师对农业发达地区的依赖不断增强。汉初，每年由关东（指函谷关以东地区）运到长安的粮食不过几十万石，至武帝初年，增加到 100 多万石，以后又增到 400 万石，至元封元年（公元前 110 年），漕粮运输一度达到每年 600 万石高额，但一般仍保持在每年 400 万石左右。由于京师每年需从关东运输大量粮食等物资以满足贵族、官吏和军队的需求，漕运就逐渐制度化。



宋元以前漕运发展概况

三国至南北朝时期（220 ~ 589 年），东西南北各自划疆为国，各国政府所需粮食基本上从本地区取给，一般不需要跨地区的大规模转漕。因此，这个时期的漕运处于低落时期，但并不等于说没有漕运。如孙吴都京（今江苏镇江），曾疏凿杜野（今镇江市东 15 里）至小辛（今江苏丹阳市北 10 余里）的徒阳运河。迁都建业（今江苏南京）后，又开凿小其（今江苏句容东南 17 里许）至云阳西城（今句容县南唐庄）间 30 余里的破冈渎，立仓储粮，以避长江漕路风涛险恶。曹魏多次于淮河上游偏西之处，利用汝、颍、洧、渠四水，开贾侯渠、讨虏渠、淮阳渠和百丈渠，这一运河

网东西沟通江淮，便于运兵运粮、屯田积谷。东晋时，为改善江淮间的运输条件，曾对邗沟进行多次整治。同时还于彭城（今江苏徐州市）之北开挖人工渠，使汶、济、泗诸水相通，泗水过彭城西，入汴通黄河。北魏经略江淮，于水道之沿岸建立 12 处仓库，储漕粮以供军需。

隋唐之后，局势发生了很大变化，农业经济的重心开始由北方向南方转移，但隋朝和唐朝的首都仍设在北方，并没有因经济区南移而改变首都的位置。由东南而西北的漕运制度由此产生。

隋代政府每年需从东南运多少粮食到长安，尚缺乏这方面的记载。但据《隋书》记载，开皇三年（583 年）在黄河沿岸的地方开凿仓库，如洛州置河阳仓，陕州置常平仓，华州置广通仓，在卫州境内置黎阳仓。大业二年（606 年）又置洛口仓、四洛仓，形成了隋代著名的六大官仓。仅就洛口仓而言，在周围 20 余里之地，就挖了 3000 个窖，每窖容量达 8000 石。此仓储米达 2400 万石。政府还在这里设置了监官，并派兵千人镇守。可见当时漕运数量之大。

唐朝东南漕运粮额逐渐增加。唐高祖（618 ~ 626 年）至太宗（627 ~ 649 年）年间，每年运额仅一二十万石左右。这时，因河南至关中运道艰险，东南运道又长年失修，唐廷不得不常驻东都（洛阳），取食太原、洛口仓（分别在河南陕州与巩县）的巨额存粮。开元（713 ~ 741 年）中期，官府机构膨胀，特别是府兵制瓦解后，对粮食需求剧增。天下漕粮，依赖于江