

清(中)

中国 经济通史

方行
经君健
魏金玉

主编

范敬宜题



经济日报出版社

中國經濟通史

清(五)

中國經濟通史

清(中)

方行

经君健

魏金玉

主編

邓亦兵

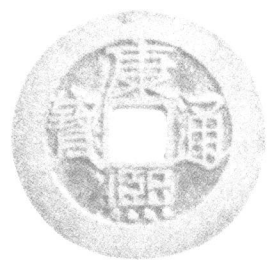
经君健

许檀

封越健

刘秋根

执笔



中国古代经济史断代研究
国家哲学社会科学重点科研课题
前无古人的学术贡献

主编简介

方行 1926年生，湖南沅江人。北京大学史学系肄业。中国社会科学院经济研究所研究员。1978年起从事中国古代经济史研究。主要著作：《中国资本主义发展史》（参加编写）；论文《略论中国地主制经济》《封建社会的自然经济与商品经济》《清代前期农村的高利贷资本》《中国封建社会农民的经营独立性》《清代前期的小农经济》《中国封建社会的经济结构与资本主义萌芽》等20余篇。

经君健 1932年生，江苏仪征人。北京大学经济系毕业。中国社会科学院经济研究所研究员，中国社会科学院研究生院教授。主要从事明清经济史及社会史研究。主要著作：《明清时代的农业资本主义萌芽问题》（合著）《清代的贱民等级》；论文：《试论清代等级制度》《试论地主制经济与商品经济的本质联系》等；选编《严中平文集》。

魏金玉 1926年生，河南唐河人。北京大学经济系、中国人民大学马列主义研究班毕业。中国社会科学院经济研究所研究员。长期从事明清农村租佃关系和雇佣关系研究。主要著作：《明清时代的农业资本主义萌芽问题》（合著）；论文：《试论明清时代雇佣劳动者与雇工等级之间的关系》《关于中国农业资本主义萌芽的几个问题》《明清时代佃农的农奴地位》《明代皖南的佃仆》《清代押租制度新探》《试论封建生产关系的基本特征》《封建经济·自然经济·商品经济》等。



目 录(中)

第三编 商品流通篇

引言	679
第一章 商品流通的基本条件	681
第一节 四通八达的交通运输网	681
第二节 为商品流通服务的各种设施	695
第三节 沿海航运设施和沿海运输业的经营方式	707
第四节 金融机构的产生和发展	714
第二章 数种重要商品的运销	725
第一节 粮食运销	725
第二节 纺织品及纺织原料的运销	734
第三节 生产资料的运销	748
第三章 集市	775
第一节 集市的发展	775
第二节 不同类型的集市	786
第三节 集市牙行的设置与管理	798
第四节 集市税收	806
第五节 集市的功能和作用	810

第四章 市镇	813
第一节 不同类型市镇的发展	813
第二节 不同类型市镇的共同特征	830
第三节 市镇的行政设置	845
第四节 市镇兴起原因和意义	852
第五章 不同类型城市的商品流通	855
第一节 政治型城市——王朝的国都京师	857
第二节 以手工业著称的城市——苏州、杭州、南京	863
第三节 流通枢纽型城市——临清、淮安、上海、 天津、重庆、汉口	870
第四节 外贸口岸型城市——广州、张家口	901
第五节 商业城市的发展特点及其意义	913
第六章 商人、商人组织和商人资本	915
第一节 地方商人的活跃	915
第二节 商人组织的发展	924
第三节 商人资本的几种来源	933
第四节 商人资本组织与经营体制	941
第七章 牙行	959
第一节 牙行制度	959
第二节 牙行的职能	963
第三节 牙行的经营方式	974
第四节 牙行组织	977
第五节 官府对牙行的管理	979
第八章 高利贷资本	991
第一节 高利贷资本的发展	991

第二节 高利贷资本活动形式与利率	1003
第九章 清廷有关商品流通的政策与管理	1031
第一节 有关商品流通基础设施建设方面的 政策与管理	1031
第二节 有关交易方面的政策与管理	1041
第三节 对几种商品的政策与管理	1046
第四节 对沿海运输的政策与管理	1052
第五节 对民族贸易的政策与管理	1056
第六节 清廷有关商品流通政策与管理的作用	1059

引言

本篇主要讨论清代前期的商品流通问题。

本篇共九章，大体分为四个部分。第一部分，从物流的角度探讨清代几种重要商品的空间运动过程，主要讨论清代前期商品流通的基本条件以及若干重要商品的运销情况。第二部分，从市场网状分布角度探讨作为网结的集市、市镇和城市的布局、发展状况及其功能。第三部分，主要从商品流通主体及资本的角度探讨商人、商人组织、牙行制度，以及从资本的角度探讨商人资本和高利贷资本的发展。第四部分探讨清廷有关商品流通的政策和管理措施。

商品流通作为商品经济的基本表现之一所涉及的方面是很多的。本篇在前人大量研究的基础上，仅就其中的若干问题提出管见。我们努力以历史唯物主义为指导，用实证的方法具体地描述清代的商品运转过程。从清代商品流通格局和状况中可以看出，如此大规模和大范围的商品流通，是以地主制经济下的小农经济和小手工业为基础的，是为地主制经济下的小农、小手工业的生产，为地主阶级以及所有城乡居民生活服务的；它是当时封建经济的赖以顺利运转和发展的重要环节，是朝廷财政收入来源之一。清廷也为商品流通的进行采取了某些必要的措施。



第一章 商品流通的基本条件

商品流通是需要某些基本条件的。不具备起码的条件，商品流通难以进行。中国封建社会的商品流通早已展开；到了清代，达到了高峰时期，多种商品在全国范围运销。这时商品流通条件，随着商品经济的发达而日臻改善，远非昔日可比。我们在研究清代的商品流通时，首先对这一时期所具备的基本条件，包括交通、服务设施和金融机构等，做一描述。

第一节 四通八达的交通运输网

通畅的交通是商品流通的必要条件之一。交通运输条件的优劣对商品流通有直接的促进或制约作用。商品交易量和交通运输条件有直接的关系。商品流动的辐射半径是与交通网络的半径成正比的。

相对前代而言，清代的水路交通和陆路交通都比较通畅。水、陆两系交通的主要干线都由国家各级官府负责管理和维修。这就是驿路（包括站路）和铺路。有的文献称驿路干线为官马大路；支线为官马支路；这里统称为“官马大道”。同时还有更多的可以通行的道路分布在这些干线之间，作为官马大道的补充和延伸。我们称之为“分支辅路”。分支辅路没有被列入官府的交通系统。其维修，只由民间士绅或当地官员自行捐助筹款解决。尽管如此，这种“城市村乡来往路径”，“捐费岁修不废”^①。路况可能不佳，一般说来是可以通

^① 道光《宜黄县志》卷11，风俗志。

过的。官马大道和分支辅路构成了全国的交通网络。这张网络既是王朝统治的重要工具,也是人民经济生活的重要条件。

一、官马大道

官马大道,最主要的是驿路。驿路,也称驿道,是朝廷为政治、军事、财政需要,从中央向各地传递谕令、公文,官员往来,运输物资的道路。官府在沿途建有驿站,配备驿卒、驿马、驿船等设施,提供易换马匹,暂时住宿等服务。明代设立水驿、马驿、递运所;在各省设有急递铺。清代前期基本上继承了明代的驿路体制。清代在西北地区作战,为运输军需、军情传递,递送军队设有军站,其路称为站路。清代后期建立邮局,有了铁路等近代化的邮政设施之后,才完全废除驿路体制。

清代前期的驿路,以京师为中心,分达各省省城及边疆的重要城市,这是驿路的干线,从干线分达各地方城镇的路,是驿路的支线。由于清中后期将站改成驿,在光绪《钦定大清会典事例》中,有塘驿、台驿并称的情况,所以军站路、塘路也都是驿路。官马大道以陆路为主,水路联运,形成一张庞大的交通网,覆盖整个清王朝的版图,堪称王朝的主动脉,有效地为王朝政令在全国及时实施服务。

省治范围内,府州与府州、府州与县、县与县之间设铺。铺,也称急递铺,是为省内各级官衙、驻军协、标、营之间,由军队兵丁递送公文、军情而设。^① 铺与铺之间的道路则称铺路。铺路是以各省府、州所在县为中心,与府属各县相连的道路,是省内连接各县的陆路交通网。北方省份铺路都是陆路,南方部分省份有陆铺,也有水铺。

有时省内的铺路和驿路是重合的,同一地点有铺也有驿。如:在杀虎口、浒墅关等地设驿,也设铺。^② 广东“至京沿途安设塘铺兵役驰递部文京报,自省城至韶州江口水路共设塘船十只……由江口前进俱属陆路”^③。在有驿州县,

① 光绪《钦定大清会典事例》卷559~560、539,兵部,邮政,设铺。铺只设在内陆18省,但也有少数州县不设铺,如江苏海州。

② 光绪《钦定大清会典事例》卷532~556,兵部,邮政,设铺。

③ 《粤东省例新纂》卷5,兵例上,驿传,道光。

就有驿路；在无驿州县，则有铺路。特别是在崎岖山地，没有驿路全部是铺路。因此，铺路实际是驿路的扩展和延伸部分，是官马大道的支路，也是王朝的支动脉。

由驿路和铺路组成的官马大道网，是一个覆盖全国的交通体系。它是清王朝极为重要的统治工具。当然，这一交通体系的存在，不仅保证了政令行施及时、通畅，同时也为百姓行旅提供了方便。更应强调的是，这一交通体系为一定区域范围之内，甚至远距离省区之间的商品流通准备了必要的条件。大量的商品流通，还使得朝廷的税收活动和这一交通体系的关系密不可分。

一般户部和工部各常关的大税口都设在驿路的干线上，如：京师崇文门、左、右翼等关设在向北的驿路的起点；而张家口、杀虎口等关，则是这条驿路干线的终点；坐粮厅、天津、临清、淮安、扬州、浒墅、北新、南新等关都在运河沿线，也是京师向东南延伸的驿路。荆关、武昌、九江、芜湖、龙江、西新关、太平关、赣关、山海关、打箭炉、归化城等都设在干线上。也有设在支线上的，如梧州、浔州关、夔关、渝关等就是。常关的分税口有的设在干线上，如临清关的魏家湾、归化城的托克托、萨拉齐等；有的设在支线上，如张家口的居庸关；也有的设在铺路上，如浒墅关的福山口、北新关的观音桥、板桥等口。^① 凤阳关的大税口正阳关，以及众多分税口都设在铺路上，只有凤阳分税口设在驿路上是很特殊的。^②

各省的地方税课关卡，或设在驿路沿线，或设在铺路沿线。不过，大部分关的分税口都在驿路和铺路上查不到，很可能设在分支辅路上了。因为“商贩等每由小路潜行，易于偷漏”^③。湖北“内河之草市等处亦设关卡，止抵荆州之货船，一概征收船税，相沿虽久”^④。这里相沿已久的关卡设在内河沿岸，内河就是省内分支辅路中的水路。大概是商品多沿驿路、铺路流通，为了收税

① 光绪《钦定大清会典》卷23，户部；光绪《钦定大清会典事例》有关设驿、设铺部分。

② 乾隆四十七年十一月二十七日安徽按察使懿德奏，见《宫中档乾隆朝奏折》第54辑，第154页。

③ 清《宣宗实录》卷175，道光十年九月丁丑。

④ 雍正九年三月初七日湖北巡抚赵弘恩奏，见《宫中档雍正朝奏折》第17辑，第756页。

方便，常关的主要税口设在驿路、铺路上。正是税关设置与商品流通的这种直接关系，说明了驿路、铺路也是商品流通之路。清代交通网络的走向和布局是相当合理的，从京师向全国各地的放射形体系，大致就是今天国道公路网的基础；近代主要铁路的布局也与原有交通体系的走向趋同。从各省省城至各府州县的铺路，也是今天公路的基础。从今天的交通网络中，还依稀可见清代前期的驿路、铺路交通网络的影子。例如许多公路线上，至今还留有驿、铺等古老地名。清代这张庞大的交通网络，是秦王车同轨以来整个封建时代的长期产物。这里的任务不是研究它的形成史。但我们可以说，经过先人两千多年的不断筛选和修治，到了清王朝统治时期，这一交通体系已经达到了封建时代可能达到的最为完美的状态。当然，由于官员玩忽职守，或腐败等原因，当时许多路段的路况无法令人满意。

二、分支辅路

在清朝广阔的版图上，除了上述基本的交通网络之外，还有众多连接驿路、铺路的小路、山路和许多能通舟行船的河流。对于行旅和商品流通的意义也是很大的。根据各类文献记载，列举如下。

直隶正定府境内的龙泉关、茨沟、铁岭口；易州境内的插箭岭，“来往驮货最多”^①，是商人往来于山西、直隶之间的必经之路。山西“北隅向有边墙一道”，“边墙一带旧设堡门四十三处。其杀虎等三十五口俱已开通”，“以便农民商贾贩运出入”。乾隆二十五年又准开通宁鲁口，“由宁鲁口出入计至左云县仅止五十三里，路极平坦，车辆可通，朝往夕还，于商民甚为便易”^②，是接口外与山西省驿路的一个通道。陕西泾阳冶峪镇“逼近谷口，于行旅道路最为紧要”。这条路很不好走，“峪内石路崎岖窄狭，又逼水渠，不能车运，仅容担驼【？驮】，以致费多价贵，民嗟不便”^③，此路接淳化、泾阳、三原三县的铺路。

① 雍正六年四月直隶提督杨鲲奏，见《宫中档雍正朝奏折》第10辑，第374页。

② 乾隆二十九年三月二十二日山西巡抚和其衷奏，见《宫中档乾隆朝奏折》第20辑，第842页。

③ 乾隆《泾阳县志》卷2，建置志，市镇。

河南与邻省有许多道路可通,“豫省地居天中,北通直隶,西联秦晋,南接江淮湖楚,四方辐辏,甫得收获之时,即络绎贩运他往”^①。从卢氏县,经内乡、邓州,至湖北襄阳,除内乡、邓州、新野附近是铺路较平坦外,其他皆山路、河路“崎岖难行”。从内乡也有崎岖山路达陕西商南等县,又从淅川可分别至湖北鄖阳府和均州。^② 以上诸路连接了河南和湖北的驿路。湖北华容分别至兴国和道士袱;从襄阳府宜城至南漳;从宜昌府巴东至恩施;从荆门至远安,都有道路相通。^③ 这些道路都是湖北省内的分支辅路,起到延长驿路的作用。

浙江塘栖至富阳县一路是驿路的延伸。此外,从江西南昌经瑞州府至花桥山;从饶州至安徽徽州府;从许湾至樟树镇;从福建汀州府至江西广昌县白水镇^④。这些道路也都是江西、福建驿路的延伸,起到江西、安徽、福建三省铺路互通的作用。

广西泗城府“潞城地方尤为滇黔入粤要道,商贾往来”^⑤。西隆州“为滇南商贾往来,牛驮马载之地”^⑥。贵州新城是“兴义一府,适中之所,滇粤两省客货往来,背负肩承,骑驼络绎”^⑦。贵州独山州“地通粤西、南丹及本省荔波一带,彼皆不通舟楫,货物所须多运自独山,即彼地所有亦必运至独山发客”^⑧。通过这些道路,连接了贵州、云南、广西的驿路。

四川松潘至甘肃文县,系山沟路“平易可行,是以商民俱为称便,贩载货物赴松贸易者甚多”^⑨。这条路把四川与甘肃的驿路连接起来。云南丽江府与四川、西藏交界,出丽江府翁书关,或者从维西过澜沧江,都可直达川藏驿道。“此外,中甸尚有米苴、桥头、浪都、东哇龙四处小路;维西尚有必弄工

① 雍正十年五月十八日河东总督田文镜奏,见《宫中档雍正朝奏折》第19辑,第741页。

② 刘献廷:《广阳杂记》卷1,康熙。

③ 《各省驛站程途里数清册》卷1,湖北程限。

④ 吴中孚:《商贾便览》卷8,天下水陆路程,乾隆。

⑤ 乾隆三十年十一月十七日广西巡抚宋邦绥奏,见《宫中档乾隆朝奏折》第26辑,第614页。

⑥ 杨锡绂:《四知堂文集》卷17,《请改移州治议》,乾隆。

⑦ 罗绕典:《黔南职方纪略》卷2,兴义府,道光。

⑧ 乾隆《独山州志》卷3,地理志,场市。

⑨ 雍正三年五月十四日刑部左侍郎黄炳奏,见《宫中档雍正朝奏折》第4辑,第343页。

村、大小阿董、甲工村、都拉村、吉咱卡六处小路，皆可通行”^①，直达西藏各寨。贵州平远州至威宁州，是与东西驿路并行的一条分支辅路。^②此路可达四川，与贵州至四川的驿路相通。

其他省区也不乏此类小路。

清廷在运河、长江的中下游干流和支流湘江下游、赣江及其支流，以及西江、闽江等处设置了水驿和水铺。其他没有被规定为驿道的河流及其支流，有很多河段可以通舟行船，对于货物运输来说，也都是重要的水路。例如：黑龙江从雅克萨至黑龙江城“舟楫可通”。从黑龙江城至松花江沿岸的呼兰城，可以通舟行船。嫩江从墨尔根经齐齐哈尔至呼兰，可以通舟行船。但逆水返航艰难。^③

滦河“自喀喇河屯滦河渡口起至乐亭县清河口入海之处，河宽数丈至数十丈不等，径路纡回，其间虽多激湍巨石，而小舟蜿蜒而行，尚无阻碍”，一年之中“四、五、八、九等月可以行舟”^④。

海河支流子牙河与永定河之间，有大小六十余条河流，分别汇于东西二淀，西淀亦称白洋淀。雍正三年经允祥奏请疏通治理。乾隆五年又进一步开通航道，形成以白洋淀为中心的海河水系。其中子牙河、清河、淀河舟楫相通。^⑤“滏水发源河南彰德府之磁州，流入直属各州县，合诸水抵天津入海，凡广平、顺德、正定、河间诸郡之米盐刍豆，无不藉以转输。”^⑥流经保定的淀河在乾隆年间疏通后，“天津一带商民重载，由淀河一水直达，挽输甚便”^⑦。在宝坻县有宁车沽一道，雍正五年疏通，“起自淮鱼淀，达于北塘口，长四十里，拓浚深通，估帆来往”^⑧。

① 乾隆十八年三月十六日云南总督硕色等奏，见《宫中档乾隆朝奏折》第4辑，第820页。

② 乾隆二十一年三月二十日贵州巡抚定长奏，见《宫中档乾隆朝奏折》第14辑，第9页。

③ 西清《黑龙江外纪》嘉庆，见《小方壶斋舆地丛钞》第1帙。

④ 乾隆十六年十一月二十七日直隶总督方观承奏，见《宫中档乾隆朝奏折》第2辑，第44~45页。

⑤ 乾隆十八年三月十六日直隶总督方观承奏，见《宫中档乾隆朝奏折》第4辑，第814页。

⑥ 提督吴襄奏，见《宫中档雍正朝奏折》第26辑，第621页。

⑦ 乾隆十八年十月二十四日直隶总督方观承奏，见《宫中档乾隆朝奏折》第6辑，第530页。

⑧ 《畿东河渠通论》，见《清经世文编》卷107，工政13，直隶水利上。

清代前期,黄河是否能通舟行船一直是人们关注的问题,康熙时期,玄烨巡历西北,“自横城舟行,顺黄河下流,历人所未经行之河套,直达数千里,所至之处,无不详视”^①。雍正、乾隆时期,也多次派人勘查。据调查结果,上游兰州至宁夏,中游宁夏至湖滩河朔河段,顺水逆水皆可行舟。从湖滩河朔至山西吉州之埽上,也是陕西宜川大跌哨,可以顺水行舟。^② 以下河段至吉州七狼窝不能行船。下游河南陕州至孟津段也难行舟。^③ 其他河段顺水逆水都能通舟。黄河上游处高寒地区,有六个月可以通航。^④ 中下游有十个月可以通航。到咸丰五年铜瓦厢决口,黄河改道由山东利津入海,下游航运就基本上不通航了。渭水“宝鸡至郿县一百四十余里,水落之时重载难行,郿县以东河深水平,重船无阻,可以挽运”。康熙年间,汾河“自河津县至洪洞县船皆可行。惟自赵城至省城,石多滩浅,非制造小船实难行走”^⑤。雍正时期,经过凿挖疏通,洪洞以上至省城河段“皆通流”^⑥。洛水河宽水深,可以行船。^⑦ 沁水流经的武陟县木柴店,商贾云集,“自此买舟,由沁达黄河”^⑧。

淮河上游支流潢河,流经光山、光州,是每年盐来米去的主要运输渠道。^⑨ 支流灌水,流经商城、固始,在固始称曲河,灌水至龙潭“始通舟筏”。康熙二十八年加以疏通,“装运米、炭,入淮易盐,往来甚便”^⑩。支流沙河,流经鲁山、舞阳、郾城,商贾往来,“上下风帆不绝”^⑪。其余如惠济河、贾鲁河“虽迂回曲折,尚俱可以挽运”^⑫。颍河、涡河、浍河都是商船经由的“要

① 清《圣祖实录》卷294,康熙六十年九月甲午。

② 乾隆八年十月十八日山西巡抚刘于义奏折,载《历史档案》1990年,第3期。

③ 乾隆四十三年四月十五日河南巡抚郑大进奏,见《宫中档乾隆朝奏折》第42辑,第657页。

④ 雍正八年二月初一日署理陕西总督查郎阿奏,见《宫中档雍正朝奏折》第15辑,第594页;清《高宗实录》卷138,乾隆六年三月戊辰。

⑤ 清《圣祖实录》卷216,康熙四十三年四月丙申、戊子。

⑥ 雍正七年四月初三日工部侍郎马尔泰等奏,见《宫中档雍正朝奏折》第12辑,第795页。

⑦ 朱云锦:《豫乘识小录》,道光。

⑧ 顺治《怀庆府志》卷2。

⑨ 乾隆《光州郡志》卷21,盐法。

⑩ 乾隆《固始县志》卷4,水。

⑪ 乾隆《郾城县志》卷1,川渠。

⑫ 乾隆十七年十一月十七日河南巡抚蒋炳奏,见《宫中档乾隆朝奏折》第4辑,第349页;清《高宗实录》卷371,乾隆十五年八月。