

STRATEGIC CONCEPTION
OF CHINA'S GRAND CANAL
ECONOMIC BELT

谨以此书献给新中国七十华诞

中国大运河经济带 战略构想

杨多贵
任庆春
等著



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

谨以此书献给新中国七十华诞

中国大运河经济带 战略构想

杨多贵
任庆春
等著



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

中国大运河经济带战略构想/杨多贵等著. —北京: 经济管理出版社, 2018. 12
ISBN 978 - 7 - 5096 - 6276 - 2

I. ①中… II. ①杨… III. ①大运河—经济带—历史—中国 IV. ①K928. 42

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2018)第 288114 号

组稿编辑: 丁慧敏
责任编辑: 丁慧敏
责任印制: 黄章平
责任校对: 张晓燕

出版发行: 经济管理出版社
(北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 A 座 11 层 100038)

网 址: www.E-mp.com.cn

电 话: (010) 51915602

印 刷: 三河市延风印装有限公司

经 销: 新华书店

开 本: 787mm × 1092mm/16

印 张: 18.5

字 数: 416 千字

版 次: 2019 年 9 月第 1 版 2019 年 9 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978 - 7 - 5096 - 6276 - 2

定 价: 69.00 元

· 版权所有 翻印必究 ·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部负责调换。

联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974 邮编: 100836

中国科学院科技战略咨询研究院 中国大运河经济带可行性研究组

组 长：杨多贵 任庆春

副 组 长：周志田 庄亚明

学术秘书：刘开迪

撰写成员：（以姓氏笔画为序）

王红兵 王惠铄 刘开迪 任庆春 庄亚明 何新生

张公崑 邹秀萍 杨多贵 周志田 袁志彬 盛凌振

目 录

导言：建设中国大运河经济带，塑造“一江一河”战略新格局·····	1
第一章 古代中国大运河经济带的战略使命·····	6
第一节 古代大运河经济带是维系国家生存的命脉·····	7
第二节 古代大运河经济带是维系国家发展的动脉·····	20
第三节 古代大运河经济带是维系国家繁荣的龙脉·····	27
第二章 当代中国大运河经济带的现状研究·····	39
第一节 我国南北经济版图失衡呼唤复兴大运河经济带·····	40
第二节 中国大运河经济带的空间范围与战略地位分析·····	52
第三节 中国大运河经济带的内部不平衡与不协调分析·····	62
第三章 中国大运河“经济塌陷区”的研究分析·····	72
第一节 中国大运河“经济塌陷区”的整体情况分析·····	73
第二节 中国大运河“经济塌陷区”的塌陷指标分析·····	81
第三节 中国大运河“经济塌陷区”的区域内部分析·····	92
第四章 中国大运河经济带建设的战略布局·····	115
第一节 大运河经济带战略体系设计·····	115
第二节 大运河经济带发展区域格局·····	117
第三节 大运河经济带城镇体系布局·····	123
第四节 大运河经济带生态体系布局·····	127
第五节 大运河经济带支撑体系布局·····	130
第五章 中国大运河经济带的产业发展研究·····	135
第一节 地方政府产业选择的理论研究·····	136
第二节 世界著名运河流域的产业选择·····	141

第三节	大运河经济带的产业选择及其案例研究	143
第四节	大运河经济带产业发展的政策建议	156
第六章	中国大运河经济带的绿色发展	158
第一节	大运河经济带自然经济概况	159
第二节	生态与发展的基础理论	163
第三节	大运河经济带绿色发展面临的挑战	166
第四节	大运河经济带绿色发展路径	169
第七章	中国大运河经济带文化经济战略研究	174
第一节	大运河文化经济回溯分析	175
第二节	大运河文化经济带发展现状	185
第三节	大运河文化经济带发展战略构想	198
第四节	大运河文化经济带发展的政策建议	204
第八章	中国大运河经济带智能社会建设研究	211
第一节	智能社会的发展趋势	212
第二节	智能社会的主要战略	214
第三节	智能社会的重点任务	230
第四节	智能社会的重点工程	233
第五节	智能社会的实践案例	237
第九章	中国大运河经济带建设经济贡献评估	250
第一节	中国大运河经济带建设的经济贡献预测方法	251
第二节	中国大运河经济带建设对全国的经济贡献预测	259
第三节	中国大运河经济带建设对所属省域的经济贡献预测	263
第四节	中国大运河经济带建设对所属城市的经济贡献预测	272
参考文献	283

导言：建设中国大运河经济带，塑造 “一江一河”战略新格局

一、古代中国大运河经济带的战略地位

中国大运河是中华民族智慧与创造的伟大结晶，它肇始于春秋时期，形成于隋，发展于唐宋，取直于元，繁荣于明清。中国大运河由隋唐大运河、京杭大运河和浙东运河三部分组成，跨越地球10多个纬度，流经北京、天津、河北、河南、山东、江苏、安徽、浙江六省二市，通达海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系，是人类文明史上开凿最早、里程最长、工程最大，目前仍在使用的“人工运河”。中国大运河是古代中国的“大运之河”，它是维系古代王朝生存的命脉，是维系古代经济发展的动脉，是维系古代城市繁荣的龙脉。

一部中国大运河的变迁史，就是一部中国从“区域小统一”走向“全国大统一”的国家“进化史”，也是一部中国区域政治、军事、经济格局演化的“活化史”。从开启“人”字形的隋唐大运河，到再造“一”字形的京杭大运河，生动地展现了古代中国政治、军事、经济格局关系由“东西之争”，到“南北对峙”，再到“南北一体”的演进历程；生动地展现了中国国家构建由“东西主轴”到“南北主轴”的历史性、战略性演化过程。古老的大运河与古老的丝绸之路对接交汇，把古代中国的政治重心、经济重心与国防重心“串联”起来，实现陆海统筹与内外联动，打通了国家肌体的“任督二脉”，成就了古代中国长期领先世界的历史奇迹，成就了中华文明永葆青春的文明奇迹。

“水运”关乎“国运”，“河脉”关乎“国脉”，运河兴则国运兴，运河滞则危机至。运河兴，国家血脉畅通，南北混一，古运河经济带空前繁荣，国家呈现“大交流”“大汇聚”“大繁荣”的历史盛世。反之，运河衰，则国家血脉淤堵，南北不畅通，国家呈现停滞倒退、甚至分裂倾覆。著名经济史研究专家全汉升在其《唐宋帝国与运河》中写道：“运河之于唐宋帝国，着实像动脉之于身体那样，它的畅通与滞塞，往往都足以影响到国运的兴隆和衰替。”漕运是国家大政，称“天庾之供”，是历代王朝的生命支持与动力供应系统。以大运河为基础建立的漕运体系和漕运制度，是我国古代一项特有的国家基本制度，发挥重大的经济、社会和文化功能，是维护中华民族“多元一体”格局的“调节器”和“控制器”。明末清初思想家王夫之认为，安史之乱后，“唐终不倾者，东南为根本”。



盖因运河畅通，延续了唐朝的寿命。到了明清时期，对大运河的依赖更甚于前，国家财赋，仰给东南，运河为国脉所系，上有关于国计，下有系于民生。

中国大运河造就了古代中国最繁荣富庶的“大运河经济带”，它是中国历代王朝的人口、经济、社会、文化的中心区域、重心区域、核心区域，它拥有更为理想的地理区位、更为发达的经济商贸和更为繁荣的文化艺术，长达 1000 多年的繁荣昌盛的“运河经济”成为主导中国古代经济的基本形态。大运河经济带亦是一条“大运河城市带”，大运河串起了沿岸的城市，串起了国家的政治、军事和经济重心，带动了一系列沿线新兴城市的诞生、发展和兴盛，长安、洛阳、汴京、北京、临安等历代王朝的京城全部坐落在“运河枢纽”之上，构筑起古代中国经济繁荣、文明富强的“经济脊梁”。纵贯南北的“大运河经济带”，像一条“经济巨龙”、一条“经济纽带”把古代中国南北两大地区牢牢地凝聚在一起，维护着国家的安全统一和发展繁荣。

二、当代中国大运河经济带的经济地位

中国大运河经济带犹如一条俯卧于我国南北的“经济巨龙”，这条“经济巨龙”可分为“龙头”“龙腰”和“龙尾”，共计由 36 个城市（地区）组成。其中，“龙头”部分在地域上属于“首都城市群”由北京、天津两个直辖市，廊坊和沧州两个地级市，和一个承载着国家发展千年大计的“雄安新区”组成。“龙腰”部分在地域上处于华北平原城市群，由河北的衡水、邢台、邯郸；山东的德州、聊城、济宁、菏泽、枣庄；河南的濮阳、商丘、周口、开封；安徽的亳州、淮北、宿州、阜阳；江苏的徐州、宿迁、淮安、扬州、泰州等 21 个城市组成。“龙尾”部分属于“长三角城市群”，在地域上处长江以南，由江苏的南京、镇江、常州、无锡、苏州，浙江的湖州、嘉兴、杭州、绍兴、宁波等 10 个城市组成。

中国大运河经济带总面积占全国的 3.2%，人口占全国总人口的 18.17%，2016 年地区 GDP 占全国的 24%，人均 GDP 相当全国平均水平的 137%。2006~2016 年，虽然中国大运河经济带地区的 GDP 占全国比重总体上维持在 24% 左右，但是人均 GDP 相对全国人均水平对比呈快速下降态势，从 2006 年的 148% 下降到 2016 年的 137%，每年下降近 1 个百分点。中国大运河经济带“龙头”“龙腰”和“龙尾”三者之间发展呈现显著的不平衡、不协调特征。2016 年大运河经济带的“龙头”“龙腰”和“龙尾”3 个区域 GDP 总量分别占大运河经济带总量的 27.84%、29.81%、42.35%，“龙腰”塌陷，全面滞后，“龙头”偏轻，“势能”下降，“龙头”地区的人均 GDP 相当于全国水平，从 2006 年的 231.4% 下降到 2016 年的 183.3%，年均下降近 5 个百分点。

如何助推“龙头”的复兴腾飞？如何强化“龙头”的战略引领？以习近平同志为核心的党中央高瞻远瞩、统揽全局、深谋远虑，做出设立雄安新区的重大决策部署，把雄安新区建设成为高水平社会主义现代化城市、京津冀世界级城市群的重要一极、现代化经济体系的新引擎、推动高质量发展的全国样板，是千年大计、国家大事。

三、中国大运河经济带建设的战略意义

（一）促进我国南北区域经济发展再平衡

中国发展已迈入新时代，南北区域发展的不平衡、不协调，已成为新时期我国社会主要矛盾的重中之重。2017年4月，李克强总理在视察山东时指出：“现在中国经济出现一个很大的变化，就是走势分化的情况从‘东西差距’变成了以黄河为界的‘南北差距’。”以“秦岭—淮河”一线为我国南北区域分界线，自1978年改革以来，我国经济重心持续由北向南漂移，南北区域发展差距日益扩大，呈现出明显的“南强北弱”的发展格局。特别是2013年之后，我国东北地区发展陷入“新平庸”，而西南地区发展迈入“新崛起”，我国经济重心加速向西南位移，南北发展差距急剧扩大，进入了前所未有的“分化期”：2016年南北两地的地区生产总值和财政收入差距均为1953年以来之最，北方地区生产总值和财政收入占全国的比重均下降到40%以下。习近平总书记2018年9月28日在深入推进东北振兴座谈会上明确提出：“新时代东北振兴，是全面振兴、全方位振兴。要与京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设等国家重大战略的对接和交流合作，使南北互动起来。”因此，建设中国大运河经济带，“使南北互动起来”，成为促进我国南北区域协调、协同、共同发展的必然战略选择。

（二）塑造“一江一河”发展战略新格局

中国大运河经济带是一条贯通南北方，协调东中西的“经济主轴”，南北贯通连接“京津冀”和“长三角”两世界级城市群；东西交汇融合“一带一路”和长江经济带。建设中国大运河经济带，是优化国家发展战略格局，统筹推进区域协调联动，消除区域发展战略“碎片化”，实现全国发展一盘棋，拓展发展新空间，构建发展大通道，培育发展新动能的“战略引擎”。长江经济带（简称“一江”）与中国大运河经济带（简称“一河”）成为支撑“中国强起来”的两大“经济龙脉”。如果说“一带一路”倡议是打通世界经济肌体的“任督二脉”，那么“一江一河”战略则是打通中国经济肌体的“任督二脉”。“一带一路”与“一江一河”内外联动、陆海统筹、有机统一的战略“新格局”和“大格局”，必将助推中国经济“凤凰涅槃”，实现发展动力、发展能级和发展质量的“大跃迁”和“大革命”。

（三）实现大运河“经济塌陷区”再崛起

我们研究发现，中国大运河“经济塌陷区”处于中国大运河经济带这一“经济巨龙”的“龙腰”位置，它是一条从北至南的“经济大裂谷”，跨越5个省份，包括河北的沧州、衡水、邢台、邯郸，山东的德州、聊城、济宁、菏泽、枣庄，河南的濮阳、商丘、周口、开封，安徽的亳州、淮北、宿州、阜阳，江苏的徐州、宿迁、淮安，共计20个城市组成。该区域与全国发展水平相比，与大运河经济带整体发展水平相比，与河北、山东、河南、安徽、江苏5省发展水平相比，均呈现出明显的“全面塌陷”特征。

首先，与全国发展水平相比，呈现显著的“全面塌陷”特征。该区域人口总量占全国比重呈上升状态，从1983年的9.49%上升到2015年的10.35%。地区生产总值（GRP）

占全国比重呈下降状态，从 1983 年的 7.62% 下降到 2015 年的 6.46%，所占比重下降了 1.16%。人均 GDP 相对全国水平，从 1983 年相对全国水平的 79.46% 下降到 2015 年的 62.29%，1993 年曾下降至 57.49%。

其次，与“大运经济带”整体发展水平相比，呈现显著的“全面塌陷”特征。2015 年“塌陷区”20 个城市的人口为 1.378 亿，约占大运河经济带人口的 54.61%；地区生产总值（GRP）为 4.83 万亿，约占大运河经济带的 26.97%；地区人均财政收入为 2546.37 元，相当于大运河经济带的 33.51%；地区经济密度为 2347.43 万元/平方公里，相当于大运河经济带的 44.55%。

最后，与河北、山东、河南、安徽、江苏发展水平相比，呈现显著的“全面塌陷”特征：“河北塌陷区”的 GDP 总量占河北 GDP 总量从 1983 年的 36.61% 下降到 2015 年的 31.71%，总计下降了 5.44%。“山东塌陷区”的 GDP 总量占山东 GDP 总量从 1983 年的 29.24% 下降到 2015 年的 22.00%，总计下降了 7.24%。“河南塌陷区”GDP 总量占河南 GDP 总量从 1983 年的 24.39% 下降到 2015 年的 18.45%，总计下降了 5.94%。“安徽塌陷区”GDP 总量占安徽 GDP 总量从 1983 年的 26.93% 下降到 2015 年的 19.11%，总计下降了 7.82%。“江苏塌陷区”GDP 总量占江苏 GDP 总量从 1983 年的 18.87% 下降到 2015 年的 14.53%，总计下降了 4.34%。

（四）扩大总需求、创造新供给的新引擎

目前，世界各国政府为应对发展中面临的挑战和危机，更加注重发挥政府顶层设计的作用和功能，以谋划具有全局性、战略性、长期性的战略规划供给。当前，我国经济的主要矛盾在于发展不平衡、不充分导致总需求不足，潜在需求被束缚，有效和中高端供给不足。把中国大运河经济带建设上升到国家战略层面，是推进供给侧创新，扩大有效和中高端供给，增加公共产品和公共服务供给，促进供给和需求协同驱动发展的“战略杠杆”，也是有效化解中美贸易战对华影响的战略性武器。通过建设中国大运河经济带水利、铁路、公路、水运、航空、管道、电网、信息、物流等基础设施网络建设，大运河水运体系现代化的升级再造，综合立体交通走廊建设，新型城市化的高效优质推进，可有效创造新供给，扩大总需求，促进战略性资源优化配置，将周期性的过剩产能转化为优质高效的新供给，转化为优质经济资产，先进基础设施和稀缺公共服务产品，确保在去产能、促发展、稳增长的良性循环之中，实现去产能、去库存、补短板，把过剩产能浪费的国民财富转化为发展的“正能量”和“新动能”。初步研究测算表明，实施中国大运河经济带建设战略，每年将至少拉动国家 GDP 增长 1.5 个百分点，中国大运河经济带建设将成为新时期国家高质量、可持续发展的动力引擎。

（五）推动中华文明复兴的文化标志工程

长城是凝固的历史，运河是流动的文化。大运河是中华文化大宝库，是文化融通的大廊道，是世界上独一无二的活态文化遗产，2014 年大运河列入“世界遗产”名录。2017 年 2 月和 6 月，习近平总书记先后两次对中国大运河文化带建设做出重要批示：保护大运河是运河沿线所有地区的共同责任。要认真“保护好、传承好、利用好”大运河历史文化

资源。中国大运河沿线地区纷纷掀起了中国大运河文带建设的高潮，一方面，实施运河文化繁荣战略。保护、挖掘、激活和提升大运河沿线独具特色的运河文化、历史名胜、民俗风情等，再现和重塑运河文化的盛世辉煌，打造中国韵味、盛世气派、百花齐放的世界级国家文化名片集群，把大运河经济带建设成中华文明和文化的标志展示带、文化强国的先行示范带。另一方面，实施运河文化经济战略。将运河文化渗透和融合到文化历史、文化创意、文化设计、文化体验、文化旅游等之中，把丰厚的文化资源和文化遗产转化为发展和振兴文化产业的核心竞争力，把大运河经济带培育成世界顶级的文化经济带和国际黄金旅游带。迈入“中国强起来”的新时代，建设中国大运河经济带更能体现中华民族、中华文明、中华文化伟大复兴的历史性、标志性、革命性意蕴。

（六）建设美丽中国的生态文明示范工程

中国大运河经济带建设必须树立和践行“绿水青山就是金山银山”的理念，像对待生命一样对待生态环境。美好的生态环境是最宝贵的财富、是最稀缺的储蓄。自然资本和生态资产严重匮乏，不仅是我国，也是建设大运河经济带最大瓶颈。以隋唐大运河、京杭大运河和浙东大运河的古运河体系重塑和再造为战略牵引，统筹山水林田湖草系统治理，实行最严格的生态环境保护制度，实施系列国家重大生态环境修复工程，流域综合治理工程，气、水、土壤等污染治理工程，南水北调工程等，推动大规模国土资源整治开发、水生态保护、生态环境设施建设，有效培育最稀缺的自然资本，提升最宏大的生态资产，释放最持久的绿色福利，把大运河经济带建设成天蓝、地绿、水清的生态廊道和绿色长城；建成引领绿色富国、绿色惠民的生态资产“发育增殖带”和落实国家生态文明建设的“先行示范带”，率先实现中国大运河经济带的生态系统生产总值（GEP）与地区国民生产总值（GRP）的双核算、双增长、双提质。

杨多贵 任庆春

2018年10月1日

第一章 古代中国大运河经济带的战略使命*

唐代以前的运河各段被称为“沟”“渠”“漕渠”“运渠”，宋代开始有运河之称。“运河”一词最早出现于《新唐书》：“开成二年，夏旱，扬州运河竭。”北宋《咸淳临安志·卷三十五》最早开始以大运河统称运河各段^①。至元代，“运河”渐成通称。中国大运河肇始于春秋时期，形成于隋，发展于唐宋，取直于元，繁荣于明清。由隋唐大运河、京杭大运河和浙东运河三部分组成，跨越地球10多个纬度，流经河北、河南、山东、江苏、安徽、浙江、北京、天津六省两市，通达海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系，是世界上里程最长、最古老且目前仍在使用的“人工运河”，它是中国人民的伟大创造。至今，济宁以南1000多公里的大运河依然是每年货运量高达5亿吨的黄金水道。2014年6月中国大运河被正式列入世界文化遗产名录。

一部中国大运河的变迁史，就是一部中国从“区域小统一”走向“全国大统一”的国家进化史，就是一部中国区域政治、军事、经济格局演化的“活历史”。从开启“人”字形的隋唐大运河，到再造“一”字形的京杭大运河，生动地展现了古代中国政治、军事、经济格局关系由“东西之争”，到“南北对峙”，再到“南北一体”的演进历程；生动地展现了中国国家构建由“东西主轴”到“南北主轴”的历史性的、战略性的演化过程。古老的大运河与古老的丝绸之路对接交汇，把古代中国的政治重心、经济重心与国防重心“串联”起来，实现陆海统筹与内外联动，打通了国家肌体的“任督二脉”，成就了古代中国长期领先于世界的历史奇迹，成就了中华文明永葆青春的文明奇迹。

自隋唐以降，一条大运河造就了古代中国最繁荣富庶的“大运河经济带”，它是中国历代王朝的人口、经济、社会、文化的中心区域、重心区域、核心区域，它拥有更为理想的地理区位、更为发达的经济商贸和更为繁荣的文化艺术，标志着中国古代经济发展形态迈入了长达1000多年的繁荣昌盛的“运河经济”时代。大运河经济带亦是一条“大运河城市带”，大运河串起了沿岸的城市，串起了国家的政治、军事和经济重心，带动了一系列沿线新兴城市的诞生、发展和兴盛，长安、洛阳、汴京、北京、临安等历代王朝的京城

* 作者简介：杨多贵，中国科学院科技战略咨询研究院研究员。任庆春，英国 University of Strathclyde REN 能源与环境工程联合实验室负责人、高级研究员。刘开迪，中国科学院科技战略咨询研究院博士研究生。周志田，中国科学院科技战略咨询研究院副研究员。

① 北宋《咸淳临安志·卷三十五》中记载：“过东仓新桥入大运河”。

全部坐落在“运河枢纽”之上，构筑起古代中国经济繁荣、文明富强的“经济脊梁”。纵贯南北的“大运河经济带”，像一条“经济巨龙”、一条“经济纽带”把古代中国南北两大地区牢牢地凝聚在一起，维护着国家的安全统一和发展繁荣。

大运河经济带是维系古代王朝生存发展的“经济大动脉”。“水运”关乎“国运”，“河脉”关乎“国脉”，大运河是古代中国的“大运之河”。大运河成为维系古代王朝生存的命脉，维系古代经济发展的动脉，维系古代城市繁荣的龙脉。纵观历史，中国古代王朝的兴衰历史揭示：运河兴则国运兴，运河滞则危机至。运河兴，国家血脉畅通，南北混一，古运河经济带空前繁荣，国家呈现“大交流”“大汇聚”“大繁荣”的历史盛世。反之，运河衰，则国家血脉淤堵，南北不畅通，国家呈现停滞倒退，甚至分裂倾覆。经济史研究学者全汉升在其《唐宋帝国与运河》中写道：“运河之于唐宋帝国，着实像动脉之于身体那样，它的畅通与滞塞，往往都足以影响到国运的兴隆和衰替。”漕运是国家大政，称“天庾之供”，是历代王朝的生命支持与动力供应系统。以大运河为基础建立的漕运体系和漕运制度，是我国古代一项特有的国家基本制度，发挥重大的经济、社会和文化功能，是维护中华民族“多元一体”格局的“调节器”和“控制器”。明末清初思想家王夫之认为，安史之乱后，“唐终不倾者，东南为根本”。盖因运河畅通，延续了唐朝的寿命。到了明清时期，对大运河的依赖更甚于前，国家财赋，仰给东南，运河为国脉所系，上有关于国计，下有系于民生。

第一节 古代大运河经济带是维系国家生存的命脉

大运河作为国家肌体的命脉，连接了一国的政治重心、军事重心与经济重心，沟通全国不同的生产流域，通过漕运体系为国家心脏源源不断地输送物资。隋炀帝借运河“南平吴会，北却匈奴，昆弟之中，独著声绩”，建成的隋朝运河上“商旅往还，船乘不绝”^①。宋朝“国依兵而立，兵以食为命，食以漕运为本，漕运以河渠为主”^②，运河俨然成为北宋立国的生命线。明代起，朝廷放宽了漕船携带私货的政策，大幅提高了运河沿岸的商业化程度，明代八大钞关有七个设在运河沿线，运河成为南北经济取长补短、互为依托的重要纽带。清光绪三十四年（1908年）全面撤销大运河相关配备人员和漕运制度，大运河的使命自此结束^③，清朝也随之走向灭亡。

运河通则国运兴，运河滞则危机至。运河运行的畅通程度决定了国家能够获取和有效利用江南地区资源的程度，朝廷通过漕运、税收等制度，平衡南北的经济实力，加强政治重心的经济实力，从而增加对南方地区的控制力度。作为南北两大地区相连的纽带，大运河对于减少国家分裂活动、消除不稳定因素、加强国家统一起到了极为重要的推动作用。

① 刘昫. 旧唐书 [M]. 中国台北: 世界书局, 1988.

② 张方平. 乐全集 [M]. 中国台北: 台湾商务印书馆, 1983.

③ 吴顺鸣. 大运河 [M]. 合肥: 黄山书社, 2014.

历代王朝的兴衰史表明：当运河能够充分发挥沟通南北的作用时，国家便能实现政治的稳定与经济的繁荣；当运河受阻而致使南北沟通不畅时，国家的发展便会停滞甚至倒退。长久以来，大运河的畅通程度决定着政局的稳定，影响着经济的发展，大运河成为名副其实的国家命脉。

一、再造隋唐一统

隋朝是大运河主体工程修建的第二个阶段。隋朝时期，为了联通南方经济重心和满足对北方的军事需要，在统一规划、建设和管理下，先后开凿了通济渠、永济渠，并重修江南运河，疏通浙东航道，将前一时期的各条地方性运河连接起来，形成了以国都洛阳为中心，北抵涿郡、南达余杭的大运河体系，完成了中国大运河的第一次全线贯通。

583年6月，隋文帝下令修建了广通渠；587年，为了南下平陈又开始修建山阳渚。山阳渚南起江都，北达山阳，沟通江淮水道，基本沿袭了邗沟的水道。589年，隋灭南朝，陈后主投降，结束了魏晋南北朝近四百年的分裂状态，中国实现了继秦汉之后的又一次大一统^①。隋统一中国之后，江南地区的反抗斗争时常发生（见表1.1.1）：开皇九年（589年），“婺州人汪文进、会稽人高智慧、苏州人沈玄侓皆举兵反”^②；平定次年，即开皇十年（590年），南安豪强王国庆杀刺史刘弘，自称大都督，据州为乱，攻陷州、县，并接纳叛隋兵败而来投靠的越州（今绍兴）高智慧所部，“陈之故境，大抵皆反”^③；开皇十七年（597年），李光仕叛乱；开皇二十年（600年），熙州（安徽省安庆市）李英林起兵叛乱；开皇二十一年（601年），潮州等五州的寮人也起兵叛乱。然而隋朝由于“关河悬远，兵不赴急”^④，军队无法及时前往平定战乱。

表 1.1.1 隋朝前期江南地区主要叛乱情况统计

年份	叛乱
开皇九年（589年）	汪文进、高智慧、沈玄侓叛乱
开皇十年（590年）	王国庆叛乱
开皇十七年（597年）	李光仕叛乱
开皇二十年（600年）	李英林叛乱
开皇二十一年（601年）	潮州等五州寮人叛乱

同时，隋朝自建国开始，便与突厥、吐谷浑等部长期对峙。开皇二年（582年），沙钵略入侵，“武威、天水、安定、金城、上郡、弘化、延安六畜咸尽”^⑤。边境挑战频发，使隋朝不得不在边境屯兵。然而，屯兵地的屯田无法为数以万计的兵力提供足够的粮草支撑，军队还必须要依靠中原和江淮地区供给粮草。

因此，为了加强对江南地区的控制，同时也为了满足军事供给的需要，隋朝开始开凿大

① 毛锋. 京杭大运河开凿与变迁 [M]. 北京: 电子工业出版社, 2014.

②③④⑤ 魏征. 隋书 [M]. 北京: 中华书局, 2000.



运河。隋炀帝时期开通通济渠、永济渠和江南河。大业元年（605年）拓宽加深山阳渚、开凿通济渠，“发河南诸郡男女百余万，开通济渠；自西苑引、洛水达于河，自板渚引河通于淮”^①，又“从大梁之东引汁水入于泗，达于淮，自江都宫入于海，亦谓之御河”^②，连接了洛、黄、沛、泗诸水，到达淮河；大业四年（608年）“引沁水，南达于河，北通涿郡”^③，开通永济渠；大业六年（610年）“敕穿江南河，自京口至余杭，八百余里，广十余丈，使可通龙舟，并置驿宫、草顿，欲东巡会稽”^④，开通江南河。从而建成了以洛阳为中心，北达涿郡，南至余杭，流经今浙江、江苏、安徽、河南、山东、河北、天津、北京六省两市，沟通黄河、海河、淮河、长江、钱塘江五大水系，全长2700多公里的大运河^⑤，见图1.1.1。



图 1.1.1 隋朝运河示意图

图片来源：中国网－文化中国，http://cul.china.com.cn/photo/photo/2014-06/26/content_7011743.htm。

大运河的开通，大大缩减了隋军往返南北的时间和物资，粮草供给及时、充足，从而加强了隋朝对整个江南地区的控制。隋炀帝通过大运河，从江淮地区向涿郡运送大批粮米及其他物资到北方战略要地——幽州存储，为征讨抗命不遵的高丽国做准备。公元612年

① 魏征. 隋书 [M]. 北京: 中华书局, 2000.

② 李吉甫. 元和郡县图志 [M]. 北京: 中华书局, 1983.

③④ 司马光. 资治通鉴 [M]. 北京: 中华书局, 1956.

⑤ 王海强. 隋朝江南地区管理与开发研究 [D]. 西北师范大学硕士学位论文, 2014.



正月，隋出兵攻打高丽国。编一路水军、战舰千艘经运河下辽海向高丽国挺进。隋炀帝三次征战高丽国，仅从江南、淮南经运河到涿郡、松辽平原的粮米就多达两千万石。通过大运河的帮助，隋炀帝“南平吴会，北却匈奴，昆弟之中，独著声绩”^①。

虽然隋炀帝屡次沿河南下江都巡游被世人诟病，但也正是由于其南巡，使大批江南士人得到提携，使江南文化得以弘扬和发展，契合了中国政治地理变迁的趋势^②。大运河将隋朝的政治重心与经济重心紧密连接，进一步巩固了国家的统一。

唐代初期，长安曾多次因为漕运不畅通而发生危机。“景龙三年，关中饥，米斗百钱，运山东，江淮谷输京师，牛死什八、九。”^③唐高宗时开始不断扩大政府组织机构，“今京诸司员外官数十倍，近古未有”^④；武后时起，府兵制开始逐渐衰败，唐玄宗开元十一年（723年），唐朝正式将府兵制改为募兵制，名曰“旷骑”，兵制由兵农合一变为兵农分离，这样一来，军队所需的补给全部改为由国家承担。官吏的俸禄与军队所需给养的增加，加深了唐王朝对于江南富庶地区的依赖程度。唐玄宗开元二十一年（733年）时，“往者贞观、永徽之际，禄廩数少，每年转运不过一二十万石，所用便足……今升平日久，国用渐广，每年陕洛漕运数倍于前，支犹不给”^⑤。

唐朝一方面面临着长安所需物资数量的激增，另一方面却面临着从江淮地区输送的运输阻碍。隋炀帝对大运河江淮至洛阳段的开凿倾注了更多的精力，因此该段运河一直处于良好的运行状态，能够顺利地为漕运提供便利。然而，运河的洛阳至长安段则不同，由于运河的水流深浅不同，沿途运输不通畅，运载物资北运的船只无法明显增加运输量。

在这一客观条件的作用下，洛阳成为南北交通要冲。作为江南地区向北方输送物资的枢纽，洛阳的经济地位显著提高。而作为军事重心的长安，则无法与南方经济重心紧密贯通，时常因粮食恐慌而发生危机和动乱。由于洛阳在漕运和经济上的特殊地位，每当关中发生经济危机时，唐朝统治者就会前往洛阳。唐高宗曾七次前往洛阳，其中有四次都是因为长安发生经济危机的缘故；武后执政25年，在长安只居住了两年，在洛阳度过了长达23年的时间；唐玄宗在位25年，也就食洛阳五次，居住九年之多。长安因洛阳以西运输的困难而不能得到多量物资的供应，地位逐渐降低。

开元二十四年（736年），唐玄宗委派裴耀卿进行漕运改革，实行分段运输，“江船不入汴，河船不入渭，江南之运积扬州，汴河之运积扬州，河船之运集渭口，渭船之运入太仓”。^⑥此外，又决定在扬州建造可以通过三门峡的专用船2000艘，每船载重千斛，“十船为纲，每纲三百人，篙工五十，自扬州遣将部送至汉阴，上三门，号上门填阙船”。^⑦金国漕运改革，关中地区获得的粮食供给数量大幅增加，运往关中的漕粮最多可达七百万石。天宝元年（742年），韦坚于渭水之南开凿一条与渭水平行的漕渠，又在长安望春楼

① 魏征. 隋书·高祖纪 [M]. 中华书局, 1973.

② 论隋炀帝陵在扬州的必然性和修复开发的价值 [J]. 武陵学刊, 2010, 35 (1).

③ 司马光. 资治通鉴 [M]. 北京: 中华书局, 2009.

④⑤ 刘昫. 旧唐书 [M]. 北京: 中华书局, 2000.

⑥⑦ 欧阳修. 新唐书 [M]. 北京: 中华书局, 1975.

下凿广运潭，以通漕舟^①。关中运道大为改进，粮食的运输量自然激剧地增加，天宝三年（744年），“岁漕山东（事实上以江淮为主）粟四百万石”^②。

开元二十二年（734年）后的漕运改革，使关中物资的供给日益充足，唐玄宗在位的后半期便可长期居于长安，而不必再奔波于长安与洛阳之间。运河运输量的大幅增加，意味着军事政治重心与经济重心又实现了密切的联系。正是由于这种密切的联系，大唐帝国便成为一个真正统一的整体，力量雄厚无比。

唐玄宗天宝十四年至代宗初年（公元755年12月16日至公元763年2月17日），边镇守将安禄山、史思明掀起了反唐叛乱，史称这场争夺统治权的内战为“安史之乱”。安史之乱导致运河阻塞而无法通航，到肃宗末年，“淮运阻绝”。运河受阻，再次造成了唐朝军事重心与经济重心的脱节，使唐社会“自兵兴以来，凶荒相属，京师米斛万钱，宫厨无兼时之食；百姓在畿甸者，拔谷授穗，以供禁军”^③。

公元756年发生的睢阳之战成为安史之乱的转折点。此次战役中，张巡、许远二将死守睢阳，阻止了叛军南下，成功守住了江南地区。保住了江南地区，也就是保住了唐朝的命脉——大运河，便保住了唐王朝。韩愈所著的《张中丞传后叙》中评价其“守一城，捍天下，以千百就尽之卒，战百万日滋之师，蔽遮江淮，沮遏其势，天下之不亡”^④。

安史之乱后唐朝得以续命百年，正是因为此次战役中运河得以延续。此后唐王朝对江南漕运的依赖与日俱增，“方今之急在于兵，兵之强弱在于赋，赋之所出，江淮居多”^⑤。唐代宗宝应二年（即广德元年，763年）进行漕运改革，以水运代替陆路运输，增加了运输效率，同时降低了自江淮至长安的物资运输成本，“故时转运船由润州（今江苏镇江）陆运至扬子，斗米费钱十九。晏命囊米而载以舟，减钱十五”^⑥。得益于上述在漕运方面的种种改革，运河逐步恢复了其连接南北的作用。每年由江淮经运河北运的米粮，多时达一百一十万左右，少时也有五十万石，“岁转粟百一十万石，无升斗溺者”^⑦，“旧制每岁运江淮米五十万斛至河阴，留十万，四十万送渭仓。晏歿，久不登其数”^⑧。漕运改革后第一批漕粮运抵长安时，代宗大悦，夸赞主持改革的刘晏为“遣卫士以鼓吹迓东渭桥，驰使劳曰：卿，朕郑侯也！”^⑨

唐德宗建中二年（781年），藩镇与中央政权发生了较大规模的冲突。地方割据军阀李正己与田悦集结重兵于徐州，控制了运河，并屯兵驻扎于南北交通要冲蛹桥（今安徽宿州北）和涡口（今安徽怀远县东北），以阻止漕船北上。运河的阻隔，严重威胁了以江南地区财赋为经济基础的唐朝中央政权，在这一紧急情况下，德宗任命张万福为濠州刺史平定叛乱。

公元782年11月，曾阻挠运河航运的李纳游兵，与李希烈的淮西军队一同切断了运河的交通线。建中四年（783年），李希烈攻陷了运河要冲汴州，使得运河交通几乎陷入断绝状态，进一步威胁到了唐朝的统治。而造成这一事变的原因，却又是李希烈的军队对于长期以来受到的不良待遇积怨已久，而究其根本，待遇不良是由于江南物资无法顺利北

①②⑥ 全汉升. 唐宋帝国与运河 [M]. 北京: 商务印书馆, 1946.

③⑤⑧ 刘昫. 旧唐书 [M]. 北京: 中华书局, 2000.

④ 韩愈. 张中丞传后叙 [M]. 北京: 中国青年出版社, 1991.

⑦⑨ 欧阳修. 新唐书 [M]. 北京: 中华书局, 1975.