

清代漕粮海运与社会变迁

倪玉平

感摇摇言

徐摇凯

京城新春伊始,花木枝头泛红吐绿,万物复苏。玉平君著《清代漕粮海运与社会变迁》一书,是在其博士论文的基础上,采撷师友卓见,反复修订而成的。今作为“中国社会科学院近代史研究所专刊”之一种付梓面世。它将作为一朵报春花绽放在史学园圃之中,去迎接那山花烂漫的春天!

玉平君本科毕业于兰州大学历史学系,获学士学位,以优异的成绩考入中国社会科学院研究生院,师从赫治清研究员,攻读硕士学位,打下了良好的专业基础。千禧之年,又考入北京大学历史学系,攻读博士学位。入学后,他学习勤勉,刻苦钻研,很快就融入燕园浓郁的人文氛围中。同学们系统地阅读文献,坚持每月一次的读书报告会,师生轮流宣读论文,各抒己见,切磋学术,取长补短,共同提高,养成了北大求实、严谨、创新的学风。暑期,师生一同赴关外沈阳(旧时盛京),实地考察了素有“东都金阙”之称的独具满族风情的帝王宫廷建筑——故宫的大政殿、十王亭、崇政殿、凤凰楼,及清宁宫等“五官”,凭吊了努尔哈赤的福陵、皇太极的昭陵;又抵达前清故里——赫图阿拉城(今辽宁新宾),在呼伦哈达(烟筒山)山脚下,于苏子河畔,勘察八旗衙门的方位、费阿拉(老城)的形胜,与启运山祖陵——永陵,亲身感悟吾师商鸿逵教授的“巍巍兴京地,形胜迥不

凡。勃然代明起，因势非因天”“系乎明之姻亲，尊为清之肇祖。子孙继业代明，有德者居之，何愧为”等诗句〔员的深邃意境。我们又驱车河北遵化、易县，考察清东、西二陵，探索大清帝国的兴衰及“陵制与山水相称”“天人合一”的皇家陵寝文化，将书本知识与古迹实物相验证，加深对清史的认识和理解。在此期间，玉平君的中期考试，开题论证，论文预答辩，正式答辩，获得博士学位，都在紧张而有次序地进行着，其中得到不少师长的热情指教，及同学的帮助，这是永久不能释怀的。

博士生学习，光阴荏苒，转瞬已是三年。春花秋实，耕耘硕果。一篇训练有素、学术意蕴深厚的博士论文，是一个青年学人治业的根基，也是他在学界崭露头角的标识。因而，作一篇高质量的博士论文，选题颇关键。论文题目既要有理论层面的思索、厚重的学术感，又要具备可资现实借鉴的价值，促进社会的发展进步。玉平君论文的确定选题、搜集史料、构思写作等环节，正是在上述诸方面做了有益的尝试。

中国古代传统社会历来多凭借内陆河流运输税粮。漕运是封建国家的一项重要财政举措。秦汉、隋唐时期，因战争等事所需，局部地区曾泛海运粮。元代以运河年久失修，水道淤塞，大力实施南粮海运。明初亦曾实行一段海道运粮，未久，又被河运所取代。清代中后期，运河日衰，海运则成为清政府转输江南漕粮的主要方式。漕粮海运的兴废，折射了 18 世纪 18 年代至 19 世纪初已被纳入世界市场经济体系的中国社会的变迁。以往学界的论著对清代漕粮海运研究涉猎得少，缺乏全面、系统、深入的探析。玉平君从读硕士时起，便致力于清代漕粮海运之始——道光六年漕粮海运探讨，完成了硕士论文《道光初年漕粮海运研究》，同时积累了较丰富的素材，也拓宽了思路。博士课程伊始，我们商定以漕粮海运为博士论文题目，继续深入研究整个漕粮海

〔员〕 1884 年 10 月，吾师商鸿逵教授莅临在沈阳举行的全国第二次清史学术讨论会，应大会组委会之请，挥毫题词，即《咏永陵》：“系乎明之姻亲，尊为清之肇祖，子孙继业代明，有德者居之，何愧为？”《努尔哈赤颂》：“脱明建国，七恨兴兵。雄才大略，基业创成。”《咏兴京》：“巍巍兴京地，形胜迥不凡。勃然代明起，因势非因天。”

运制度的嬗变与晚清社会的变革关系。此后,玉平君焚膏继晷,潜心思索,几易寒暑,笔耕不辍,完成了 纍余万言的博士论文《清代漕粮海运与社会变迁》。该文将漕粮海运的施行纳入晚清社会变迁的宏大历史环境中加以细致的考察,既参照中外学界相关成果,又不因袭成说,在详尽占有史料的基础上,爬梳史事,钩沉索隐,厘正前人之误,同时,运用经济学、社会学等多学科交叉的研究方法,较透彻地剖析了漕粮海运制度的产生、运作、规制、运输工具等与当时政治、经济、中外关系各层面的发展关系,辩证地分析了清代漕粮海运兴衰和废而不止的因由,论述了由此引发的晚清社会变迁,揭示了政府在市场经济生活中职能的转变和决策作用,提出了自己的新见。这项选题和研究成果不仅具有较高的理论意义和学术价值,亦为当前深化政治、经济体制改革提供有益的借鉴。玉平同学《清代漕粮海运与社会变迁》是一部史事翔实、叙事缜密、所论新见的厚实学术力作,填补了清代经济史研究领域的一项空白。

如何成为史才?古来史家多有评说。唐代礼部尚书郑惟忠曾问刘知几:“自古以来,文士多而史才少,何也?”刘氏对曰:“史才须有三长,世无其人,故史才少也。”三长,谓才也,学也,识也。”〔^①所谓‘史才’,当指从事史学的基本技能,如熟悉史体,运用史料,善于叙事,表达思想等,其引申意为‘悟性’,即对历史人物与事件的感悟能力;‘史学’则要博览群书,广泛地收集资料,考订史事,掌握原始的史料;‘史识’即史论,对人物、事件的见解,如同班固在《汉书·司马迁传》中赞云,迁有“良史之材”;“其文直,其事核,不虚美,不隐恶,是为实录。”清代史家章学诚又以‘史德’增补刘知几“三长”说,指出:“能具史识者,比知史德。德何也?谓著书者之心术也。”〔^②治史者要做到才、学、识、德四点,并非易事。但应将其置之座右,时常砥砺前行。

20世纪 80年代,国家实行改革开放,推行市场经济,逐步走向

〔^①〕《旧唐书·刘子玄传》。

〔^②〕章学诚《文史通义》卷三《史德》。

富强。然而,商品经济的大潮也冲击着学术界,功利色彩愈发浓重,助长了不良学风,出现了轻视、淡化理论及束书不观的浮躁风气。玉平君在学期间,不受外面‘精彩’世界的干扰,努力地实践史学先哲的教诲,认真研习马克思主义经典论著,汲取西方史学理论的益处,武装自己的头脑,开阔视野,形成了将历史凝重感和现代精神相结合的理论架构,以此解析过去,贻鉴将来。论文要创新,必须以新的科学理论为指导,还要收集大量的原始资料,尤其是系统地发掘新史料。清代文献汗牛充栋,查阅需时日。玉平君敢于坐冷板凳,不辞辛苦,少歇假日,甘于寂寞,在书海中披沙淘金。他往来于几家大图书馆、历史档案馆之间,翻检了官修政书、实录、会典、起居注、清国史、漕运全书等,清代朱批奏折、上谕档、军机处录副奏折、招商局等档案,上海、鄞县、苏州、嘉兴、吴江等方志,私著文编、奏稿、文集、书牘、年谱、笔记等,及研究论著,多达苑余种,汇集史料 万多字。按照司马光编纂《资治通鉴》之法,做出史料长编。他既作漕运宏观走向的纵横思索,又作石、斗、升、合、勺、抄、撮,及两、钱、分、厘、毫、丝、忽、微、尘的琐碎计量,做出了颇有价值的 个附表,为论文的撰述夯实了根基。论文在写作中,坚持论从史出、史论结合的方针,力求取精用弘,立论精审,详人所略,略人所详。文章学术规范,原始出典,密密加注,皆反映了作者良好的理论和学术修养,及其较强的科学研究能力。如同世间没有十全十美的事物一样,文中尚存在一些应深入探究之处,留待来日去做。

玉平君完成博士论文,取得了优异的成绩,已告别了求学的岁月,走上了独立从事学术研究的岗位。改革开放的国策为学人营造了良好的文化环境,中外学术交流增多,均有利于文化事业的繁荣。这为青年学者成长开辟了宽阔的道路。学术之路漫长修远,要上下求索,持之以恒,须谦虚谨慎,戒骄戒躁。兹录唐代著名的边塞诗人王之涣《登鹳雀楼》诗一首:‘白日依山尽,黄河入海流。欲穷千里目,更上一层楼。’愿与玉平君共勉。

序

赫治清

我和倪玉平博士相识已经七年多了。那是 1985 年秋,他来到中国社会科学院历史研究所找我,说想报考我的研究生。他给我的第一印象是聪明上进。次年,他以高分考入中国社会科学院研究生院历史系,攻读中国古代史专业清史研究方向硕士学位。我作为他的导师,从上第一堂课开始,就提出清史研究不要局限于 1911 年以前,要把清朝兴起、定鼎北京直至灭亡的全过程打通去研究。其中,嘉道时期的研究相对薄弱,值得用力去研究,定有所作为。同时希望他加强理论修养,掌握研究方法,关注史学前沿,及时了解清史研究动态,打下坚实基础,解决好点与面、博与专的关系,不要闭门造车,多与外界交流,开拓视野。我还鼓励他勤于独立思考,切莫人云亦云,包括我在内,都可以与之争辩,在学术研究和真理面前,我们是平等的。三年期间,他学习刻苦认真,勤奋踏实,我们教学相长,共磋学术,甚至合作著书,结下了深厚的友谊。他以良好的思想品德风貌和出色的成绩,多次获得中国社会科学院研究生院的荣誉称号。我的一些朋友、同事都十分赞赏他。1988 年冬,他决定继续深造。届时,我已退休,他只好离开中国社会科学院,到北京大学历史系教授徐凯老师门下攻读博士学位。此后,我们继续保持着密切联系,他不断成长的情况,我都十分了解。由于北大有良好的学术环

境和浓厚的学术氛围,有名师的指引,加之他自己的加倍努力,终于在学业上有了很大进步,在清史研究方面上了一个台阶。《清代漕粮海运与社会变迁》正是他在北大三年苦读博士学位的辛勤结晶。

作为清朝田赋的重要组成部分及其特殊形式,漕粮问题是清史研究中的一个重要课题。它包括‘运’和‘政’。作为漕粮运输,既有河运又有海运,是清代一项重要经济活动;作为漕政,它同时是清朝政府一项重要的财政与税收制度。它在清代传统社会及其晚清转型时期都具有浓厚的政治色彩。上个世纪以来,人们对清代漕运的研究取得了一系列成果。但更多地偏重于河运方面,海运研究则相对薄弱,涉及较少。玉平在做硕士研究生时,就开始关注漕运问题,并把道光初年的漕运制度改革作为硕士学位论文题目。当时,我曾建议他不要把漕运问题仅仅当成一个经济史研究课题,应提高到政治高度去认识。在硕士论文通过之后,参加答辩的诸位老师建议他把漕运研究继续做下去,延伸到近代,着重探讨海运问题,可以作为将来博士论文的一个选项。现在看来,他没有辜负昔日老师们的期望。他的这部新著,在详细占有资料和充分吸收前人研究成果的基础上,在正确思想的指导下,运用科学研究方法,清晰地勾画出了中国历史上漕运的由来、发展、演变轨迹,着重探讨了清代漕粮海运兴衰原因、漕运体制及其运行机制、漕粮海运的历史作用和影响,以及它和中国近代社会变迁的相互关系等等,内容充实,全面系统,叙述细密,可以说这是迄今为止第一部专门研究清代漕粮海运的厚重之作。

在以往的清史研究中,从事政治史研究,更多关注政治事件、政治制度、政治人物及其思想本身,往往忽略从社会经济层面上去加以深入分析,揭示政治与经济、社会的内在联系;从事经济史研究,往往单纯从经济史角度加以探讨,忽略它同社会政治的关系,从政治高度去认识问题。漕运史研究也有这种倾向。倪玉平博士在二者结合上下了相当的功夫,反复强调漕粮既是经济问题,又是政治问题,是晚清政治改革的重要组成部分。他把自己的研究对象放到当时国际国内社会政治、经济环境中去考察,努力探究政治经济诸

因素在政府决策中的作用,各种利益集团矛盾斗争、政治势力消长、中外交涉、晚清政局走向对漕粮海运的手段、方式和成效的影响,漕粮海运的推行又如何反过来推动了社会变迁,以至成为近代中国历史的一个缩影。

作者对行政干预、市场机制和国家海洋战略关系作了大胆探索,尤其值得称道。在作者看来,鸦片战争以降,中国如何由内陆走向海洋,由农业经济转为海洋经济,是近代中国社会面临的巨大考验。漕粮海运为这种选择提供了绝佳机会。可是,以农业经济为主体的中国传统社会,长期缺乏发展海洋贸易、推动海运事业、开发海洋资源、掌握制海权的原动力。尽管晚清漕粮海运问题上的河海之争,已明显带有了国家安全战略、国家发展战略的性质,然而,即使是在当时的朝野上下,依然没有什么海权观念,或者说海权观念淡薄。清朝统治者仅仅视漕粮海运为河运的替补手段和权宜之计,这就错过了以漕粮海运来实施海洋战略的历史契机。书中相关论述文字虽然不多,但却发人深省,极富开创性和历史借鉴意义。在我看来,从政治史角度论述经济问题,把漕粮海运提高到政治高度去认识,甚至提到国家安全战略、海洋发展战略高度加以检讨,可以说是倪玉平博士这部新著的一大特色和亮点。

上世纪 80 年代中期以来,随着商品经济大潮的涌动,学术研究也出现了浮躁之风,种种腐败作为也不断侵袭着学术研究这块净土。许多专家呼吁净化学术空气,反对和抵制学术腐败,提倡严谨踏实的学风。倪玉平博士用他的研究实践作出了积极响应。为了写好本书,他潜心搜集大量文献、档案等第一手资料及外文资料,把自己的研究建立在详细占有资料的基础上。他的这部新著旁征博引,史料丰富翔实,格外引人注目。他对搜集的大量史料加以爬梳整理,索隐钩沉,厘清了前人研究的某些失误乃至错误,运用较为熟练的史料驾驭能力和可贵的理性思维,精辟分析阐述,创见迭出,决不是偶然的。艰辛付出,才可能获丰厚的回报。商品生产和经营如此,学术研究又何尝不是如此。

倪玉平在北大获得博士学位之后,又回到中国社会科学院工

作。现在,我们还成了国家清史编纂委员会典志组的工作同事。欣悉中国社会科学院近代史研究所学术委员会一致通过将《清代漕粮海运与社会变迁》列为该所研究专刊之一种提交出版,谨向倪玉平博士致以祝贺。书稿付梓之际,我不计浅陋,写下一些感想。是为序。

國曆年 月 日于北京

目 录

绪 言	员
一 选题意义	员
二 问题的提出	员
三 研究概况评析	猿
四 几点说明	苑
五 研究对象的界定	苑
六 史料运用	圆
七 研究思路	源
第一章 完备与补漏：清代漕运规制	远
第一节 古代漕运规制	远
一 古代河漕制度的演变	远
二 元明漕粮海运规制与实践	圆
第二节 清代河漕制度的演变	远
一 清承明制与漕运制度的确立	苑
二 清代漕制的结构性缺陷	圆
第三节 嘉道之际的漕弊	猿
一 运丁的双重性	猿
二 浮收与勒折	猿
三 漕官的贪贿	猿

第二章摇权宜与成案 道光年间的漕粮海运	源
第一节摇道光六年海运 制造“成案”	源
一摇海运之议的兴起及筹备	源
二摇漕粮海运的实施和善后	缘
三摇海运成功与中止的检讨	源
四摇应厘正的四个问题	源
第二节摇道光末年海运 西方首次干涉	愿
一摇最初的筹备	愿
二摇“青浦教案”与海运	愿
三摇接收及善后	愿
第三章摇冲击与回应 木帆船时期的漕粮海运	员
第一节摇海运再起 别无选择	员
一摇江苏漕粮海运	员
二摇浙江漕粮海运	员
第二节摇海运的继续 另辟蹊径	员
一摇小刀会的冲击	员
二摇海运的继续	员
第三节摇恢复海运 向轮船过渡	员
一摇江浙减赋与漕粮	员
二摇漕粮海运的恢复	员
第四章摇变通与代价 轮船参与下的漕粮海运	圆
第一节摇招商局创设 非为运漕专设	圆
一摇试用夹板船	圆
二摇恢复河运与调整海运	圆
三摇招商局首运漕粮	圆
第二节摇轮沙并运 后来者居上	圆
一摇实施径运通仓	圆
二摇扩大海运对象	圆

三摇平静中的调整	圆园员
第三节摇河海并运 战争的影响	圆园圆
一摇中法战争与海运	圆园圆
二摇河运再兴	猿猿猿
三摇中日战争与海运	猿猿怨
第五章摇废而不止 清末漕粮海运	猿猿缘
第一节摇庚子漕运 转折点	猿猿缘
一摇漕运遭受打击	猿猿远
二摇艰难转运陕西	猿猿员
第二节摇漕粮改折诏 进退维谷	猿猿远
一摇轮车联运	猿猿远
二摇改折诏出台	猿猿圆
第三节摇海运的继续 最后的岁月	猿猿园
一摇改折拖泥带水	猿猿园
二摇海运弊端多	猿猿猿
三摇大规模截漕缓运	猿猿苑
第六章摇漕粮海运与政治变革	猿猿源
第一节摇晚清漕制的变革	猿猿源
一摇漕运体制变更	猿猿源
二摇河海之争	猿猿苑
第二节摇漕粮海运与中外交涉	源源员
一摇轮船案件	源源员
二摇压迫与掠夺	源源愿
三摇觊觎漕运	源源猿
第七章摇漕粮海运与经济演变	源源圆
第一节摇漕粮海运与经济区域转移	源源圆
一摇运河经济带的衰落	源源圆

二 摇沿海经济的兴盛	源袁
第二节 摇漕粮海运的补充形式	源愿
一 摇招商采办	源愿
二 摇轮船代运	源源
三 摇鼓励与禁止	源苑
第八章 摇漕粮海运与社会变动	源袁
第一节 摇漕粮海运的社会功能	源袁
一 摇漕粮海运与木帆船业兴衰	源袁
二 摇漕粮海运与交通工具近代化	源缘
第二节 摇漕粮海运与招商局	源园
一 摇清廷多方扶植招商局	源园
二 摇招商局运漕弊端不减	源苑
三 摇运漕在招商局的地位	源员
第三节 摇漕粮海运与社会问题	源远
一 摇水手与船商	源远
二 摇农民抗漕	源缘
结论：制度、市场与国家战略	源园
附表	源苑
一 招商局漕运数量统计表	源苑
二 清代江浙漕粮海运数额表	缘袁
三 招商局运漕占江浙海运比例表	缘袁
四 江苏裁减漕额表	缘远
五 漕粮海运船只事故表	缘愿
六 晚清漕粮截留赈济表	缘苑
参考文献	缘袁

绪摇摇言

一摇选题意义

员摇问题的提出

赋税征收为国家机器的正常运转提供物资保证,也是形成国家经济能力的根本途径。研究赋税制度,既可以了解财政制度本身的演变情况,又可以透视社会经济运行中的国家干预程度,深入理解国家对社会经济活动的调节功能。

清代财政制度存在着两个根本性缺陷:其一是推行定额制。“国家出入有经,用度有制”〔员〕,无论社会发生怎样的变化,财政支出的范围和额度,均不得突破规定的限度。定额制的确立,使得清廷不能根据形势的变化做出相应的政策调整〔圆〕。另外,定额制虽极为繁琐细屑,却并不能完全囊括中央与地方财政的所有项目支出,许多经常性的行政事务开支被摒弃于外,这些事实上的财政缺口,只能通过谋求公开财政以外的其他途径弥补,但这既容易造成资金浪费,又为官吏贪污等行径大开其口。概言之,清代实施定额制的最终结果,是导致了法外巧取的泛滥、官僚豪绅的中饱私囊和国家与百姓的交受其困。

其二是中央财政对地方财政的盘剥。清初实行州县赋税‘悉数解

〔员〕程含章《论理财书》,《清经世文编》卷二六《户政一·理财上》。

〔圆〕历代赋役改革,多系将杂派合并且数额固定,但随即就会出现新的杂派,并在事实上形成了对诸多杂派重复加征的局面,有学者称之为“黄宗羲定律”。参见王家范、谢天佑《中国封建社会农业经济结构试析》,《中国农民战争史研究辑刊》第三辑,第 圆页,上海人民出版社 员愿年 版。

司”，地方官府的日常收支大都被置于户部的严格管辖之下。“各省库贮每年于春秋将实在存库银造拨册报部，核明除存留支用及协饷外，余皆候部拨用”〔10〕，奏销钱粮不仅以正常赋税收支为对象，而且连杂款也包括在内。对比悬殊的起运与存留比率固定化和制度化，充分体现了中央搜括地方钱粮、在财政上尽可能剥夺地方权益的实质〔11〕。地方财力的不足，严重制约了地方官府的行政主动权，影响了地方公共事业的兴办与地方经济的发展，导致正额赋税征收失控和额外苛派泛滥。同时，在保证其法定足额收入丝毫不被地方染指的情况下，中央财政还利用一切机会，心安理得地盘剥地方财政的盈余。在涉及中央财政的地方，地方官府在运作时，如果因提高效率或进行改革而出现节余，从理论上讲，这些节余也必须全部起运解交中央。如果出现亏空，所有损失则必须由地方官府承担。在通常情况下，地方官府及地方官员缺乏改革财政运作体制的基本动力。

漕粮运输是重要的经济活动，漕运制度则是重要的财政与税收制度，在中国传统社会中具有浓郁的政治色彩。清代前期实行漕粮河运制度，因早期管理比较有效，制度的结构性弱点虽逐步凸现，但并未完全失控，河漕制度仍能得到维持。嘉道以后，它开始遇到巨大的危机和挑战，难以继续下去。漕粮海运的推行，正是对此状况的补救。清代的漕粮海运，主要发生在鸦片战争之后〔12〕。作为清代政治制度和经济制度的重要方面，在中国近代社会的转型过程中，漕粮海运的命运也具有很强的代表性。随着国际国内形势的变化，传统中国社会各个层面，开始遭遇前所未有的内部压力和外部

〔10〕 嘉庆《大清会典》卷十二《户部》，嘉庆二十三年刊本。

〔11〕 有学者称，清代地方财政范围之缩小，堪称历代之最，“州县存留的大幅度减少，‘悉数解司’和户部严格的‘奏销’制度，不仅使汉唐国家财政上的某些区域性或割据性因素荡然无存，而且连明代的部分包干政策也被砍掉了。地方官府财赋支出收入，统统受朝廷户部的指挥号令，布政使以下的地方官府开支动帑，必须禀报和听命于户部，不能有任何独立行事、任意安排的权力”，参见李治安等《唐宋元明清中央与地方关系研究》，第362页。

〔12〕 关于中国近代社会的分期，目前史学界存在着诸多分歧。笔者仍采用较为传统的方式，即“近代史”以1840年的鸦片战争为界，此前的称之为“古代社会”或“传统社会”。

冲击,导致传统的政治结构和经济结构面临全新的挑战,并使得漕运制度与清前期和其他朝代相比,发生了非常深刻的变化。道光初年的首次漕粮海运,是对传统河运制度的一次改革,但其突破尚在旧有范围之内。鸦片战争之后,面临西方轮船势力的压迫,原有木帆船运输体系衰落,漕粮海运遇到危机,轮船招商局应运而生。而社会局势的急剧动荡,尤其是西方列强与清廷在漕粮海运问题上多种方式的交涉,快速推动了清代漕粮海运的根本性变革,并为中国漕运制度的终结作好铺垫。这种变化,既是当时社会发展的产物,又反过来影响了当时的“社会变迁”〔10〕,折射了传统政治体制与经济体制的近代化遭遇。

通过对清代漕粮海运的研究,本文力图较深刻地回答以下两个问题:为什么在中国历史上存在了数千年的漕运制度,会在清代走向衰落?为什么漕运制度虽然在清代逐步走向衰落,却始终废而不止?通过对此问题的综合分析,无疑又可以认识清代财政制度之内在的结构性矛盾之展开、演变和衰败的全过程,以及在这种历史性的社会转型时期,作为行政权力主体的国家,应该扮演怎样的角色;作为初露端倪的市场机制,应该发挥怎样的作用。本文认为:无论传统的行政控制力量如何强大,甚至在某些时期内会在社会生活中占据主导位置,但从本质上看,随着社会经济的发展,其逐渐被商业化、市场化所取代的趋势,则是毋庸置疑的。

圆 研究概况评析

漕运事关国计民生,是关系朝廷生存命脉的重要政治活动、经

〔10〕 有关此段时间内中国社会的走向(技术的、制度的和社会结构方面的变化),有学者统称为“近代化”或“现代化”(参见拙著《中国近代史》)。尽管已经有许多学者在此问题上取得了丰硕成果,但笔者以为,从根本上说,现代化理论是一种以西方为参照的理论体系,用它来套用和解析中国的问题,难免会碰到许多理论上、逻辑上和史实上的难题。相较而言,“社会变迁”的内涵则宽泛得多,并且更多侧重于事实的描述与分析。而这一点对于本文要表达的主旨,即传统社会向近代社会转变过程中,漕粮海运的地位、作用与影响,并无矛盾和冲突之处。所以,除了并无争议的运输工具等物质层面的“近代化”,本文将启用“社会变迁”的概念,而避用“近代化”或“现代化”的概念。

济活动和社会活动,在中国传统社会占有重要地位。正是漕运的这种重要性,使得它成为历代朝野人士研究的重点课题。司马迁的《史记》出现了对‘漕’的记载。隋唐是我国古代漕运制度基本完备的时期,宋人王溥著《唐会要》卷八七辟有《漕运》专条。此后,对漕运的研究进一步深入,除了在正史和典籍中设有‘漕运’的专门章节,漕运史资料的整理与研究专著也接连出现。经过元代和明代的调整与建设,到了清代,漕运制度不管是从机构组织、法规制度、人事安排等各个方面,都趋于完备,成为中国古代漕运制度的总结者和实践者。清代的第一次漕粮海运,始于道光六年(1826年),由陶澍等人主持,取得了相当的成效。直到 19 余年后的道光二十八年(1848年),清廷才推行第二次漕粮海运。咸丰以后,除因太平天国起义和八国联军侵华时偶有中断外,清代的漕粮海运都持续下来,并在事实上取代河运,成为清代漕运最重要和最基本的方式。因此,清代后期的漕运,主要是指海运。

清代对于漕运管理经验的归纳和总结,基本上与漕运同时进行。除了传统的《大清会典》、《清朝文献通考》、《清朝续文献通考》等书辟出专章专节对漕运进行阐述外,《户部漕运全书》、《海运全案》等官修漕运专书也纷纷刊载,对清代漕运活动进行系统的归纳和梳理。随着清代中叶‘经世致用’学术风气的蔚起,很多学者如施彦士、包世臣、魏源等人,更是积极撰文和著书。对中国传统社会漕运史的研究,一时成为学术界关注的热点。

近代意义上的漕运史研究,始于 19 世纪初。它的第一个研究高峰,则出现于 19 世纪 40 年代。当时,不少学者开始着手对中国历代的漕运进行爬梳和总结。比如杨文煊在《历代漕运评述》一文中,对漕粮的定义、方式及其意义,进行了初步探讨。他指出,漕运运粮之事,乃为‘漕运功业上微末之一端’,而‘懋迁有无,和籴粮米,通济物资,利济灾患,方为漕运上之最高目标’〔1〕。这实际上突破了历来对漕运‘运输粮食’功能的初浅认识,将其拓展到商品流通的社会功

〔1〕 杨文煊《历代漕运评述》,《中国学报》第二卷第 1 期,1895 年 1 月 1 日。