

漕运与商业文化变迁——大运河流域的历史考察

陈玉新^{1、2} 张家硕^{1、2} 杨 扬¹

(1. 北京物资学院大运河研究院; 2. 北京物资学院研究生院 北京 101149)

摘要: 复兴大运河文化、推进区域繁荣,起步于了解大运河文化的孕育和成长,落脚于大运河文化历史与现实的接驳。文章以漕运和商业变迁为主线,通过“商业萌芽及商业文脉的兴起”“商业关系及商业文化的流变”“商业城镇及商业圈的形成”三个方面梳理大运河商业文化的产生和嬗变。复兴大运河文化从传承和发展两个维度进行。以历史之鉴照进现实,一方面坚持绿色发展,重现运河汇通南北、惠泽沿线的能力;一方面弘扬优秀传统文化、强化文化自信的现实意义。

关键词: 漕运; 商业变迁; 大运河

中图分类号: F550.71

文献标识码: A

文章编号: 2832-9317 (2022) 02-0119-04

本文链接: <https://www.oc-press.com/HA-02-119.html>

引言

由京杭、隋唐、浙东三部分镶嵌而成的大运河,全长近 3200 公里,是世界上距离最长、规模最大的运河。“开土”“筑石”“垒塘”“引水”,古代劳动人民的智慧和决心,流淌在蜿蜒曲折的河道中。从春秋至明清,大运河开凿、修葺、加固、整治,距今已有两千余年的历史,她发于余杭、止于涿郡,汇通黄河、贯穿长江,是书写在华夏大地上美丽宏伟的诗篇。大运河文化复兴的华章,从大运河的历史讲起。本文以“大运河商业文脉的兴起”“大运河商业文化的流变”“大运河商业文化圈的形成”为主要内容,通过商业变迁梳理了大运河商业文化的形成和发展,试为复兴大运河文化的历史研究做出有益探索。

一、漕运与商品经济:大运河商业文脉的兴起

大运河文化形成于古代社会对水上运输的需要。这种通过航运输送粮食、调控物资的形式,史称“漕运”,是古代社会保障各地物资需要的重要经济举措。漕运作为中国古代皇权专制统治思想下的产物,自产生便是一项政治性极强的社会活动。“邗沟”为沟通吴、

齐行军路线,由夫差组织开凿,是华夏大地上第一条运河。由先秦到南北朝,大量的局部运河得以开凿,但是随着南北政治、经济、文化的沟通和发展,即便数量庞大,但是分布分散的河道也渐渐不能满足社会发展的需要。这促成了隋代大运河的开通,也为大运河文化的形成提供了基础。

隋代大运河的开通,对分散布局的河道进行了整合、平衡了南北地域优势、加强各地政治和经济的交流,也促发了运河沿岸城镇的兴起。水路便利加之人口的增加,货物沟通的需要与日俱增,大量商贾与货物汇集在运河沿线,交换往来,形成了商品经济的雏形。为改善漕运,隋代运河得以修缮。此时,运河汇通南北,“北通涿郡之渔商,南运江都之转输”,商旅往来频繁,货物充斥于市,商流畅通,商品经济一派繁荣。高宗永徽年间,为控引商旅,开永济渠入于新市,进一步激活了漕运在北方地区的商业活力。开元末年,南北物资交流又得新的助力。至宋代,“漕运自荆湖南,北米至真、扬交卸,舟人皆市私盐以归,每得厚利”,运河开凿、漕运建设、商业发展均已具相当规模。

基金项目: 北京物资学院大运河研究院专项基金:“大运河经济带建设及区域协调发展研究”。

北京物资学院青年基金:“儒家文化对企业创新行为的影响及机制研究”(项目编号:2022XJQN33)。

作者简介: 陈玉新,男,汉族,北京物资学院在读硕士研究生。研究方向:应用经济。

张家硕,男,汉族,北京物资学院在读硕士研究生。研究方向:应用经济。

杨扬(通讯作者),男,汉族,北京物资学院大运河研究院副研究员,硕士生导师,研究方向:经济思想史。

表 1 清朝漕运制度变更

时间	重运制度	回空制度
康熙二十二年	每只漕船除运载漕粮五百石外，许附带“土宜”六十石	“量许揽载货物、家口”
雍正七年	于六十石土宜之外，加增四十石	每船附载北方土产货物五百石左右
雍正八年	可附带土宜一百二十六石	
乾隆三年		漕运舵工、水手等人可“零星捎带梨、枣六十石，免其输税”
乾隆十年		回空船只行至山东，准其将核桃、瓜子、柿饼等物携带六十石，以抵梨、枣之数
乾隆二十五年		“除麦子一项不准抵数外，其余黄豆、瓜果等物应准其回空带往，以六十石抵数免税”。
嘉庆三年	“土宜”增至一百五十石	

明代，经济进步带来了观念的转变。以“趋利性”为代表的价值观念盛极一时，漕运受到的冲击尤为突出。由于利润丰厚，漕运人员利用转输之便，广泛参与社会商业活动。明政府为补助漕运人员生计和运粮脚价不足，放宽了附载的免税商品数量。然而“趋利性”作祟，漕运人员对商业活动过多的参与，使漕运交易在一定程度上丧失了公平效率，商业活动的正常进行受到影响。清朝年间，政府完善了漕粮转运体系。商品经济的空前发展势如破竹，要求政府和市场突破墨守成规的旧况。朝廷被迫对商品流通放出了更多的利益空间，以顺应民间诉求。随着社会商业气氛渐趋浓厚，清朝统治者再次放宽附带土宜限额（详见表 1）。此外，回空漕船捎带的食盐、粮米和烧煤等日用物资，也多被漕运人员出售，使得回空漕船成了实际意义上的商船。当时，由于回空南下对漕粮运输的影响相对较小，清政府对此的限制并不严苛。无论北上运漕或是南下回空，随着漕运节制的放宽，商品经济的开放程度均得到了进一步的提升。

二、漕运与商业关系：大运河商业文化的流变

封建社会中后期，漕运承载的社会功能愈发广泛，粮食的运输功能在统治者手中成为社会物资调节器。以此为基础，促进商品流通、刺激城市发展和农产品升级，并为商业关系的建立提供了物质基础。封建社

会历时长久，古代商业成长历程曲折，但朝代更替并未阻碍漕运的发展嬗变，反而以流通的商品为主线，贯穿起如河道一般的南北大道，沟通有无，为商业文化的流变提供了条件。

表 2 各时期漕运商业文化发展状况概览

时期	漕运及商业发展状况
隋代	运河开通，促进南北经济发展，汇聚商贾与货物
唐代	商旅往来频繁，江淮货物充斥于市
宋代	私营商业繁荣
明代	商业交易普及，涉及漕运人员转运南北货物
清代	漕运夹带制度化，回空船只合法携带南北货物，繁荣商品经济

随着漕运范围的扩大，自给自足的经济模式潜移默化地在向商品经济转移。观念的转变加速了商业思想传播，商业规模越发扩张，商业制度不断放宽、完善（详见表 2）。在社会关系方面，漕运自介入商品流通领域，货物流通网络建立和扩张的同时，掩藏在商品背后的商业关系也逐渐成型。

漕运发展到明清时期，商业活动日渐普及，货物交易愈发频繁。参与漕运的主管运官一方面利用商人“馈赠”，招揽运客、夹带载货、抽逃税金，一方面怂恿、放任运丁揽货，形成了当时特有的招揽贩售模式。越来越多的货物转运移交至了漕运人员手中，承运、贩售商品的种类也越来越多。漕运人员在运载保驾护航的同时购入与售出商品，既负责交易网点的扩散与对接，又保障了商品贸易顺利完成，成了真正意义上的“中间商”。随着明清时期政令的放宽，“沿途包买”，谋取私利的行为在一定程度上破坏了当时漕运的规范性，却丰富了以漕运为基础的商业关系和商品销售网络，加速了商品经济的进一步深化。

随着商品流通的深入和辐射范围的扩大，漕运渐渐将商人、手工业者和农民之间的联系搭建起来。古代漕运沿岸地区多为经济富庶、商品物产丰富的地区，大量商品流通的需求借助漕运解决。运河和漕运的存在，使商品在更大范围的流通成为可能。越来越多的农民和手工业者开始借此谋生，将自己的产品供给给商人，承包揽售，又经漕运人员之手流向其他转运商人和消费者。随着漕运桥梁作用的深入，形成了逐渐

扩大的商业关系网络。此时，漕运与商人的利益冲突也爆发出来。漕军刁难商民，针对这一流弊，雍正二年清政府严禁漕船“扰害商船”，否则将以论罪。制度对商人的优待可见一斑。清政府之所以采取维护商人利益的政策，是因为此时政府在客观上借助于民间商人群体格局已形成，也有了清政府“于商方便”的说法。“于商于漕，实为两便”，清政府表面上对商人的保护，实则达到了运送漕粮的目的，实现了漕、商利益的一体化，进一步完善了以漕运为基础的商业关系网络。

三、漕运与商业城镇：大运河商业文化圈的形成

随着多段运河的开通修缮、运输条件不断改善、漕运制度有所放宽，商品经济的思想 and 商业氛围逐渐向运河沿线延伸，一大批商业城镇随之兴起。水陆交通开辟，在客观上促进了各地经济交流，刺激交通沿线商业城镇的成长与繁荣，在主观上吸引商贾农户纷纷前来分一杯羹，加深了沿线城镇的聚集效应。一方面，商品流通和周转率在沿线城镇显著偏高；另一方面，漕运河道开凿，其本身也是商业繁荣的政策信号。

运河河道虽为漕运而设，但商船、民船、官私客旅等皆可由河道南来北往，极大地促进了沿岸贸易的发展。秦汉时期，经济较为发达的城镇绝大多数集中在黄河流域，一方面因为黄河流域较为富庶，另一方面，与黄河流域频繁的漕运活动密不可分。唐宋时期，运河畅通，加之江南经济富足繁盛，运河成为沟通南北交流的主要渠道。因此，漕船也成为运河物资交流的主要载体。唐代，在漕运活动频繁的地方，出现了一批商业都会，如运河咽喉杭州，汴州、洛阳、江陵、广州等，都得益于漕运使其商业兴盛。永济渠在唐代漕运兴盛的时期，同样促进了一批城镇的兴起。永济渠南北段水运中心魏州、贝州，成为北方与汴等城镇齐名的繁华都会，史称“魏郡、清河，天公无奈何”。至北宋，大运河水系覆盖已具相当规模，北方的黄河、蔡河和广济河，沟通南方的汴河、淮南河和江南运河。明清时期，漕运突飞猛进地发展不仅满足了政治、军事、经济的需要，而且促进了民间经济的发展，其中尤为瞩目的是有漕运引发的一大批城镇的崛起。

表 3 漕运重要沿线城镇特征

城市	区位优势	发展状态
苏州	江南运河中段	漕船集中地，运销杭州、嘉兴中转码头，发展为重要商业城市
扬州	南北漕运咽喉要道	南北杂货贸易为基础，日趋繁荣，专业性市场兴起
淮安	漕运重要停泊点	漕运总督驻扎，漕船在此接受盘查，因此商业繁荣
峰县	山东境内	麦、豆、煤、米交易码头
济宁	闸漕中枢	“当河漕要害之冲，江淮百货走集，多贾贩，民竞刀锥，趋末者众”
聊城	大运河北段会通河航道枢纽	河槽兴盛，殷商富贾云集，南北货物贸易十分活跃
德州	南北船只必经之地	“南北杂货商业颇属繁盛”，每年数千艘粮船停泊于此，商业繁荣
临清	会通河与卫河交界	“每届漕运时期，帆樯如林，百货山积，经数百年之取精用宏，商业勃兴而不可遏。当其盛时，北至塔湾，南至头闸，绵亘数十里，市肆栉比，有肩摩毂击之势”
天津	河海交界	“玉帛都来万国朝，梯航南来接天遥；千家市远晨分集，两家河平夜退潮。贡赋旧通沧海道，星辰还像洛阳桥；何由四塞襟喉地，重镇还须借使招”

资料来源：吴琦：《漕运与中国社会》，武汉：华中师范大学出版社，1999 年版，第 179 页

漕运是促进古代城镇经济发展和商业繁荣的重要因素。以明清两代尤为突出，随着运河河道布局范围的扩大和深入，商业化城镇与商品经济的联系日益紧密。运河与长江犹如贯通大地的动脉，动脉中流淌着的，不仅是封建王朝赖以生存的血液“漕粮”，也流通着滋补商业经济的血液“商品”。虽然漕船不是商船，漕军不是商人，漕粮不是商品，但是封建社会后期，漕运也已不是单纯的封建漕粮的运输活动，漕船所携带的土宜在沿途售卖属于商业经济范畴。

此外，漕运沿线的许多城镇成为漕船出售和交换商品的场所。在保证漕运期限的前提下，漕船并不会过速行驶。这就为沿途商业发展提供了可能。商贩、居民与漕丁交换货物、商品。漕船与城镇、水次俨然形成了互为市场、互为买卖的关系。明清时期，漕运人员参与商业活动也在一定程度上为运河沿线的商业城镇发展起到了积极的作用。封建末期，各地商品经济活跃，城镇、集市贸易繁荣。此时的手工业进一步发展壮大，产品流入市场使城镇商业更为繁荣。在运

河的吸引下,商品交易链条半径不断扩大,生产者、商品从农村向城市聚集,围绕大运河沿线建设商业城镇,形成了特有的大运河商业文化圈。

四、结语

大运河的开凿对中国商业变迁意义重大。中国漕运延续两千多年,始于秦汉,终于晚清,与封建王朝共始终。从商品经济的萌芽,到商业关系的构建,从商业城镇的兴起,到商业文化圈的形成,漕粮与商品是流淌在大运河中的血液,穿长江、汇黄河、通达南北,将旧社会的新商业思想“运输”至各个角落。漕运使封建社会的商业文化趋向成熟,使货运通道越发便捷。商品经济的发展带动运河沿线城镇地区迅速崛起,反哺商业经济的发展。封建后期,中央政府式微,传统的“抑商”文化走向末路,为明清商业力量的异军突起留出空间。商人势力的迅速扩张使得漕粮运输问题得以解决。从此,回避政府监管的海运漕粮成为南北货物沟通的主要手段。漕运的产生和发展推进了封建

社会商品货物的流通,带动了运河沿线地区的经济繁荣,重构了封建时期集形式、制度、文化于一体的商业格局。漕运与封建商业文化交互影响,最终推进并承载了中国商业的变迁。

参考文献

- [1] 龚良. 中国大运河博物馆的建设定位和发展要求[J]. 东南文化, 2021(3): 119-124.
- [2] 郭孟良, 孔祥君. 大运河漕运与中国封建社会的长期延续[J]. 黄淮学刊(社会科学版) 1992(3): 16-26.
- [3] 卢勇, 刘启振. 明初大运河南旺分水枢纽水工技术考[J]. 安徽史学, 2015(2): 56-60.
- [4] 吴琦. 漕运与中国社会[M]. 武汉: 华中师范大学出版社, 1999.
- [5] 吴琦. 清代漕运在京城的社会功能[J]. 中国农史, 1992(4): 35-39.
- [6] 续修四库全书编纂委员会. 续修四库全书第425册[M]. 上海: 上海古籍出版社, 2002.
- [7] 姚汉源. 京杭运河史[M]. 北京: 中国水利水电出版社, 1998.

A Historical Research on Grain Transport and the Evolution of Commercial Culture

Chen Yuxin Zhang Jiashuo Yang Yang

Abstract: Based on the main line of canal transportation and commercial evolution, this paper sorts out the emergence and evolution of the commercial culture along the Grand Canal from three aspects: the commercial germination and the rise of commercial context, the change of commercial relations and commercial culture, and the formation of commercial towns and commercial circles. It is pointed out that the rejuvenation of Grand Canal culture should be carried out from two dimensions: inheritance and development. On the one hand, we should adhere to green development and reproduce the ability of the canal to connect the north and south and the Huize line. On the other hand, carrying forward the excellent traditional culture and strengthen the practical significance of cultural confidence.

Key words: the grain transportation; commercial evolution; great canal