

# 明代漕运管理初探

●成刚

漕运是中国封建政府为满足其官俸、军饷和宫廷消费的需要，利用水路转输田赋的一种专门运输制度。它对于维持历代王朝统治的政治、经济生命，都有着至关重要的意义。漕运萌芽于秦汉，兴盛于唐宋，而明代则是漕运管理制度变革较频繁的时代，为治理好漕政，各种理漕之议纷陈杂出，思想材料也较为丰富。本文拟从管理体制演变和政策思想方面对明代漕运作一粗浅的探索。

## 一、明代漕运的历史背景

明朝自成祖迁都北京后，更加重视和依赖漕运，其原因主要有这几个方面：首先是军事的需要。明初，为遏止北方蒙古贵族政权的南侵，明王朝在北方边境地区集结了数十万军队，庞大的军需粮饷必须仰给于富庶的江南，故而决定“命浙江、江西及苏州等九府，运粮三百万石于汴梁”，不久又下令“海运饷北平、辽东为定制”<sup>①</sup>。其次，明王朝宫廷靡费及官兵俸饷。整个明王朝的中央统治机构是一个庞大的寄生集团，据史载明代的俸禄制度规定：亲王、公主、郡王及其子女等，依次“岁赐禄米五万石递减至五百石不等”，仅宗室贵族的禄米一项就超过京师岁供的一倍。正是由于“百司庶府，卫士编氓，一仰漕于东南”，因而，“漕为国命脉攸关，三月不至则君相扰，六月不至则都人啼，一岁不至则国有不可言者”<sup>②</sup>。这在当时已成为人所共识。另外，由于全国的经济重心自东汉末年以来就逐渐南移，南

方经济区经东晋以来历朝的发展，至南宋时已基本确定了它在全国经济中举足轻重的地位。明朝时“北方田瘠收薄，除输正粮无余物”，而江南地区则粮米生产丰富充裕，这就为“南粮北调”提供了物质基础。

## 二、明初的“河海兼运”

明初为供应北方辽东驻军给养，明太祖决定恢复元代的海运，将东南沿海富庶地区的粮赋“海运饷北平、辽东为定制”。然而由于海运漕船不熟悉航道，海上风浪气候变化莫测，漕船损失、沉没事故时有发生，如永乐之年，由江南海运粮到直沽，全年总运量为六十万一千二百三十石，安全到达的只有四十九万多石，损失漕粮占总运量的百分之十七。尽管明王朝为改善海运采取了不少措施，如在沿海地区增设航标，采用指南针等航海仪器，建立漕船避险的港口，并多次对海运路线勘察，但海运险阻仍是不易克服的难题。据工部尚书宋礼的估算，以同样的运输代价，河漕的运量比海运要增加三倍。因此，明王朝决定将漕运重点落实于河运。永乐初年，南北大运河尚不能直达北京。当时会通河岸狭水浅，不堪重船通行，中间较长一段路程采用陆运，江淮地区的漕粮运至阳武后就不再通行，须“发山西、河南丁夫，陆挽百十里入卫河。”<sup>③</sup>陆运不但运费高昂，而且中途“历八递运所，民苦其劳。”<sup>④</sup>故而明王朝又采纳了户部尚书郁新的建议，“始用淮船受三百石以上者，道淮

及沙河抵陈州颍歧口跌坡，别以巨舟入黄河抵八柳树，车运赴卫河输北平，与海运相参。……百费仰给，不止饷边也。淮、海运道凡二，而临清仓储河南、山东粟，亦以输北平，合而计之为三运，惟海运用官军，其余则皆民运。”这表明自永乐年初，明政府就实行河海兼运，海运由明军承办，河运则用民力，临清仓的漕粮直接由河南、山西两地的粮户就近缴纳后转运京师。

为提高河运的效益，永乐九年，明成祖采纳济宁同知潘叔正的建议：以会通河段为重点，综合浚治运河。这项工程共征调民夫十六万，对全长三百多华里的会通河进行了较彻底的修治。全线畅通后，载重千石的漕船皆可顺利航行，充分发挥了河运安全、节省的长处，所以，明政府决定自永乐十三年（1415年）起，罢海运、陆运而专营河运。

### 一、“支运法”、“兑运法” 与陈瑄的管理思想

明代漕运制度自成祖之后，大致经历了“支运法”、“兑运法”、“长运法”三种形式的演变。

永乐十三年，在尚书宋礼、平江伯陈瑄的建议下，明政府开始实行“支运法”。据《明史·食货志》载：“自浚会通河，帝都督贾义、尚书宋礼以舟师运。礼以海船大者千石，工窳辄败，乃造浅船五百艘，运淮、扬、徐、兗粮百万，以当海运之数。平江伯陈瑄继之，颇增至三千余艘。时淮、徐、临、清、德州各有仓。江西、湖广、浙江民运粮至淮安仓，分遣官军就近挽运。自淮至徐以浙、直军，自徐至德以京卫军，……以次递运，岁凡四次，可三百万余石，名曰支运。”<sup>⑤</sup>这表明，“支运”是由纳粮民户自备船只，输送到各指定地点的粮仓，再由各卫所官军分段接力，依次运至北京。每年四次，运粮额可达三百余万石。支运法实际上是“军民分任其劳”。明政府并作出规

定：担任支运的粮户，皆免去本年的税粮，而纳税粮户则可不必要亲自服运输劳役，全部运费皆摊入税粮之内，由纳粮户负担。“支运法”实行后“不数年，官军多所调遣，遂复民运，道远数愆期”<sup>⑥</sup>。

实行“支运”后，陈瑄又经过进一步实地调查，了解到支运法一大弊端，即运输能力的浪费，一方面，江南百姓要运粮至淮安或徐州、临清；另一方面，湖广、江西、浙江及苏、松、安庆官军每年又驾空船赴淮安载粮。为此，他建议：“若令江南民粮对拔附近卫所官军，运载至京，仍令部运官会计，给与路费耗米，则军民两便”<sup>⑦</sup>。这条建议受到明宣宗的重视，不久就下令：由陈瑄与户部侍郎王佐、工部尚书黄福共同拟定具体改革方案。据《明史·食货志》载：“瑄言：江南民运粮诸仓，往返几一年，失误农业。而湖广、江西、浙江及苏、松、安庆军士，每岁以空舟赴淮安载粮，若令江南拔粮与附近卫所官军运载至京，量给耗米及道里费，则军民交便，是为兑运”。随后，吏部尚书蹇义等又制定了《官军兑运民粮加耗则例》：“以地远近为差。每石，湖广八斗，江西、浙江七斗，南直隶六斗，北直隶五斗。民有运至淮安兑与军运者，止加四斗。如有兑运不尽，仍令民自运赴诸仓，不愿兑者，亦听其自运”<sup>⑧</sup>。兑运法实施后，湖广、江西、浙江、南直隶各府州及山东、河南诸处百姓，不必再运粮至原先实行“支运法”时所指定的诸仓，只要在附近水次将税粮兑与漕军，另加耗米若干，然后由漕军负责运输和缴纳进仓，“军既加耗，又给轻资银为洪闸盘拔之费，且得附载他物，皆乐从事，而民亦多以远运为限。于是，兑运者多，而支运者少矣”<sup>⑨</sup>。

### 四、“长运法”与滕昭的管理思想

明朝的漕粮多数来自江西，而江北运军为数尚多。兑运法虽然解决了江南驾空舟赴

淮安运粮问题，而应天、苏、松等处税粮又有不少要通过民运抵达瓜州、淮安兑军。故“成化七年，乃有改兑之议。时应天巡抚滕昭令运军赴江南水次交兑，加耗外，每石增米一斗为渡江费”。这就是所谓“长运法”<sup>①</sup>。长运法的特点，江南巡抚王恕说得较为明白：“查得成化七年奏准，将江南应天府并苏、松等府该起运瓜州、淮安二处水次常盈仓粮，俱拨官军过江，就各处仓场交兑，每石除原定加耗外，另加过江水脚米一斗。所以军得脚价，民免远运，彼此有益，交相称便”。这说明，“长运法”实质上就是进一步减少民运，将应天、苏、松等府原民运瓜、淮二处的漕粮，改由江北运军过江兑运，百姓将粮米兑军时，除按当地兑运加耗标准给耗外，另加过江脚米一斗。不久，淮安、徐州、临清、德州均“悉变为改兑，而官军长运遂为定制”<sup>②</sup>。

经过成化年间漕运制度的改革，除少量“兑运不尽”的税粮仍实行支运法，民运赴淮、徐、临、德四仓外，大部分漕粮运输基本上已经专业化，纳粮区的农民从繁重的漕粮运输劳动中解脱出来，从而增加农田生产时间，漕粮由熟悉运河的漕军就近兑运，这样也就避免了因漕船驾空赴兑所造成的人力、物力的浪费，从而提高了漕运的经济效益。

随着明代漕运制度的演变，明政府亦相应地制定了一系列管理制度，主要是以下几个方面：

(1) 专设漕运管理机构。明初，漕事尚由一般官员兼管，宣德年起由负责运粮的总兵官、巡抚和侍郎于每年八月进京，商定明年漕运事宜。至景德年，始设固定的专职官吏漕运总督，总督“与总兵、参将同理漕事”，于每年正月赴扬州巡视，管理经由瓜州、淮安闸的漕船通行，漕运总兵则负责督促徐州、邳县的漕船“过洪入闸”，协同理漕参政，并“管押赴京”。

(2) 沿途广置粮仓，避免损失：永乐年间，明政府始建天津仓与通州左卫仓，在会通河修浚完工后，又陆续在德州、徐州、淮安等处设仓“以资转运”，并确保漕粮安全。

(3) 修浚河道，掌握汛期：为保证漕运安全、顺利，明政府尤其重视修治河道和掌握利用黄河等主要河道的汛期。至万历年间，督漕御史王宗沐为防止黄河泛滥决漕而耽误运期，制定了《漕运法则》，主要内容是顺应河水涨落规律，使漕船航行期间，避开黄河的期汛。据《明史·河漕志》载：按《漕运法则》行船，“岁运毕如期抵京，京师食足”。

综上所述，明代的漕运制度是一个不断演变的过程，无疑，每一次变革都将对整个社会的经济生活产生一系列的影响。从总体上看，主要有以下几个方面：

(1) 漕运保障了京师的正常经济生活，巩固和加强了明王朝的统治。

(2) 由于重视并致力于河漕的安全性，为确保漕渠、运河的畅通，明代的治河、修渠、设闸、造船等各方面的自然科学、工艺技术也得到了促进与发展；

(3) 运河流经四省，长达三千华里，每年的漕船和商船皆来往繁忙，不仅南方的漕粮、丝绸等物资转运到京师、北方，北方的棉花、特产也被大量带回南方。这样，运河就充分发挥了沟通南北经济交流的作用，沿河的德州、临清、扬州等工商城镇的商品经济亦日趋发展，有力推动了明朝南北经济区的交流、工商业的发展及国内市场的繁荣。

①⑤⑥⑧⑨⑩《明史·食货志》。

②《明史·河漕志》。

③④《明史·宋礼传》。

⑦《宣德实录》卷80。

⑪《明经世文编》卷39。