

## 南海清风 丘濬文化谈⑨

### 漕粮北运的代价

明代的运输与宋、元等朝代一样,利用淮河、运河等陆地水系,将从江苏、安徽、江西、浙江、湖北、湖南等地征缴的粮食等转运京师,形成了一套较为完备的漕运体系。据文献记载,宣德七年(1432),输送京城的漕粮多达670万石(重量单位,每石约150斤);正统年间(1436—1449),漕运粮食450万石;成化八年(1472)漕运定额400万石,“自后以为常”。

明朝要求运输粮食的漕船用楠木、杉木、松木制作,标准长度为16米,每艘漕船运力至少300石。在当时的交通运输条件下,运400万石粮食进京是个艰巨的任务。明英宗天顺朝规定,漕船定额为11770艘,漕运官军为12万名,还需临时征用很多百姓做苦力。漕船保养方面,三年一小修,六年一大修,用满十年就要更换。可想而知,用于漕船建造、维修和支付官民工资的费用总额应是个天文数字。

当时漕运体系的一个致命弱点就是难以保障河道通畅。丘濬说:“河道狭而运舟多,一遇水少,伺候启闭,动经旬日,有妨嗣岁之计;且又每闻设官聚夫,官俸民粮,日有所费,岁岁遣官吏起民丁,开挑上源,疏浚壅塞,修筑坍塌,禁民引水灌田,妨民及时耕获,文移工作,岁无宁月。”漕运依赖运河,遇到河水枯竭或河道淤塞、闸坝维护等问题,运输周期漫长且损耗巨大;遇到河水暴涨、运河决堤,漕船即有损毁,随船押送漕粮的官员、漕卒趁机谎报损失,甚至故意放火烧掉或凿沉漕船,以掩盖监守自盗的行为。尽管有专门的官员监督漕运,但这种腐败行为长期存在。

### 发现海运的优势

历史上的先知先觉者对海洋、海运的认识逐渐深入,并在付诸实践后取得了一系列成果。丘濬在总结前人经验的基础上,在《大学衍义补》中特辟专章《漕挽之宜》,对漕运问题提出了自己的看法:“海运之法,自秦已有之,而唐人亦转东吴粳稻给幽燕,然以给边方之用而已。用之以足国,则始于元焉。”丘濬研读《元史·食货志》后充分肯定了元朝的海运之功,“民无挽输之劳,国有储蓄之富”。丘濬发现海运比传统的漕运方式(陆运、河运)更具优势,“自古漕运所从之道有三:曰陆、曰河、曰海。陆运以车,水运以舟,而皆人力,所运多寡,所费有繁省”。丘濬分析元代的档案资料得出结论:海运比陆运可省费用十之七八,比河运省十之三四。

海运不仅运量大,且能节省运费,借助海运能促进南北商品流通,使“南货日集于北”“北货亦流于南”,推动南北市场融通和经济发展,“富国足用之策,莫大于此”。

丘濬还提出,如果海运“果利多而害



《丘濬望海图》。AI绘图/罗安明

# 丘濬的海运谋略

冯青

丘濬雕像。资料图

明朝永乐年间迁都北京后,漕运业务增多,但也背负着沉重的运输成本。海南士子丘濬以“海舟之便”的经验认知,在《大学衍义补》中陈列当时漕运体系的弊端,系统论证海洋运输的优势。

丘濬从小在海边长大,他不仅很早就意识到海运的发展潜力,而且形成了关于造船、勘海、人才使用等一系列关于海运实操的设想和谋略。

少”,可把江、淮、荆、河之漕运折半并入海运,这样就能把担负漕运职责之兵卒归还军队,如此“则兵食两足,而国家亦有水战之备”。很显然,这是一种涉及政治、经济、军事的前瞻性制度设计,并不局限于海运漕粮,也是丘濬对前人海运思想的补充完善。

丘濬认为,中国物产丰饶,自足其用,“固无待于外夷”,但“外夷所用,则不可无中国物也”。他主张在政府有序的管理下,允许百姓从事正当的海外贸易活动,允许商人出海经商,开拓海外市场,让更多外国人使用中国的商品,扩大海外市场对中国商品的需求量。丘濬通过计算进出口关税潜力,提出“什一而税”的设想,预言若开放泉州、宁波等港口,“岁可得银数十万两”。丘濬大力发展海外贸易的思想,相较于十七世纪英

国重商主义者托马斯·孟把对外贸易视为“国家富足的工具有”的观点,毫不逊色。

丘濬还看到了海运的战略价值。他说:“今漕河通利,岁运充积,固无资于海运也。然善谋国者,恒于未事之先,而为意外之虑,宁过虑而无使临事而悔。”丘濬认为,东南地区是国家财政的重要来源,但南粮北运过于依赖运河,一旦出现意外,就会危及国家的经济安全。

丘濬还将海运与所谓的“王化”“威服四夷”联系起来。成化十七年(1481),丘濬撰写《送林黄门使满刺加国序》说:“皇明之化,与天同远,地所限者,舟以通之。”其《天妃宫碑记》亦云:“皇明声教兼华戎,车马绝迹舟以通。”可见,他的海运思想很大程度上也是服务于明朝大一统之天下观的。

### 造船勘海,使用专才

丘濬的海运思想并未停留在畅想的层面,如何实施海运,他从海舟、海道、航海技术、航海之人等方面提出了自己的建议。他说:“舟行海洋,不畏深而畏浅,不虑风而虑礁。”为防止海船触礁,“制海舟者必为尖底”,即造尖底大船;为有效抵御风暴,船之首尾皆须置舵,“卒遇暴风,转帆为难,亟以尾为首,纵其所如”;而且还要像番舶那样,“置长篙以料角,定盘针以取向”,使用可靠的装备保障航行安全。丘濬认为“海运之利,以其放洋;而其险也,亦以其放洋”,所谓“放洋”,即船舶驶向大洋。而要避免“放洋之害”,就要预先派遣习知海道之人,从苏州刘家港出发,沿途访问傍海居民、捕鱼渔户、煎盐灶丁,依次踏勘航路,“有无行舟黄道、泊舟港汊、沙石多寡、洲渚远近,亲行试验,委曲为之设法,可通则通,可塞则塞,可回避则回避,画图具本,以为傍海通运之法”。

在人员方面,丘濬认为,可让广东、福建二省“访寻旧会通蕃航海之人”,并令广东盐课提举司归德等场“起取贯驾海舟灶丁”,挑选其中“知海道曲折者”,以官方奖赏相鼓励,“俾其监工,照依海船式样,造为运舟,及一应合用器物”;然后委一廉干官员,“督领其人”,沿苏州、扬州、淮安、青州、登州等府之滨海近岸,直至直沽海岸,仔细查勘可否通航;并将造成运舟十数艘交与他们,进行试验性航行,“所至以山、岛、港、汊为标识,询看是何州县地方,一一纪录,造成图册”;如此往返十数次,沿途海况皆已了然于胸,

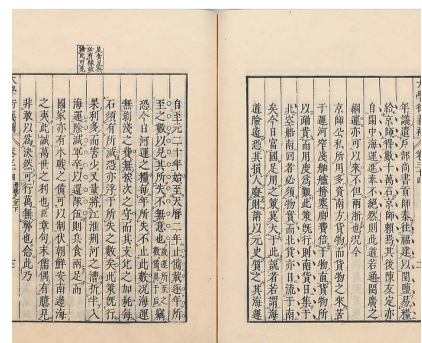
则可“保其决然可行无疑”。让专业的人做专业的事,可见丘濬对海运的真知灼见及深思熟虑。

### 视野宽广,追求实用

丘濬是一个严肃的、经世致用的学者,“凡身之所至,耳目之所见闻,心思所注想……有可用于斯世斯民者,无一而不究诸心焉”。丘濬的志向,不仅是在槐阴书屋撰文著述,更希望参与实际政务实现报国理想。明弘治四年(1491)十月,丘濬被提拔为礼部尚书兼文渊阁大学士,入内阁参与机务,跻身权力中枢。他多次向孝宗皇帝上疏献策,《公铨选之法》《贡赋之常》《制国用议》《盐法议》《山泽之利》等奏议系统论述了政治、经济、军事、教育、民生等方面的内容,为国家治理提供了较为完整的方略。

在大海之滨长大的丘濬,身上既有中国传统文化的印记,又有沿海居民的海洋情怀,还有世易时移的独到思考,其海洋观呈现出亦旧亦新、新旧交织的多重样态,表现为守常、适变与开新的有机融合。守常是其对传统海洋观的因袭和继承;适变是其面对朝廷和民间海洋认知落差的调适与应对,是对成化、弘治之际民间海洋活动骤然增加、“开海”诉求增多的现实回应;开新是其对开发利用海洋的思考和前瞻性规划。丘濬在谋划海洋运输、发展海外贸易、维护近海安全等方面展现出的务实精神、宽广视野和超前意识,成为明代中期中国人渐趋保守的海洋观中的一抹亮色,他的许多设想时至今日仍具有启示意义。■

[作者系海南师范大学文学院教授,本文系国家社科基金特别委托重大项目“丘濬思想文化及传播研究”(24@ZH037)的阶段性成果]



《大学衍义补》中关于海运的论述。冯青供图