

# 北方地缘政治的变迁与中国运河漕运的发展

张晓东

(上海社会科学院 历史研究所, 上海 200234)

**[摘要]** 大运河和漕运活动的产生、发展和军事活动、地缘政治活动的关系很大。春秋战国时代的陆权斗争推动兼并战争活动,并催生早期运河。内亚游牧陆权和中原农业王朝双方间在中间地带不时发生的权力斗争也带有陆权斗争的性质。北方游牧民族和中原农业帝国的陆权斗争,在长城沿线形成军事对峙线,通过军事需求对漕运造成持续的需求。大运河维系的漕运主干线同时也是古代王朝国家安全的经济生命线。农业王朝北方控制线的伸缩,也反映出大运河工程所遭遇的地理限度。大运河的北方终点被自然地理条件限制在400毫米等降水量线附近,大致为长城沿线。越过这条线去作战,成本将会大大提升。近代社会变革导致漕运退出历史舞台成为必然。

**[关键词]** 运河;漕运;陆权;地缘政治

**[中图分类号]** K207

**[文献标识码]** A

**[文章编号]** 1671-6973(2020)06-0054-06

在上世纪上半叶出现了用现代学术方法对漕运开展的研究,产生了全汉昇的《唐宋帝国与运河》和史念海的《中国的运河》这样的学术名著。1949年以来有《清代漕运》《明清漕运史》《漕运与古代社会》《漕运与中国》《中国漕运史》<sup>①</sup>等专著出版,日本学者星斌夫的《大运河——中国の漕运》以及《明代漕运の研究》<sup>②</sup>,以及笔者的《汉唐漕运与军事》<sup>③</sup>,<sup>[1]</sup>但是对漕运和经济的关系研究多,漕运与军事的研究相对较少。据笔者的研究经验,大运河和漕运活动的产生发展与军事活动关系很大,但是仅仅从军事角度进行研究依然是不够的,因为军事是政治的工具,不仅是国家权力会和漕运发生关系,地缘政治活动也会产生影响。地缘政治活动常以军事力量和军事活动为工具。中国地缘政治活动主题多是围绕传统陆权展开的,围绕陆地开展的军事活动是大多数历史时期主要的军事活动形式,而很多都借助漕运活动解决了资源动员、后勤供应、交通物流,特别是古代农牧民族间发生的军事斗争,长期刺激了漕运的发展,值得研究。古代漕运发展不仅和军事活动,与传统地缘政治中的陆权活动也存在着不解之缘。笔者未见专门从地缘政治角度研究漕运的论述,故本文从与地缘政治的关系角度结合地缘政治变迁包括地理条件等因素对漕运发展与作用做一探索。

## 一、运河的产生与先秦陆权战争

中国大运河之开通,溯源于先秦。就运河出现而言,一般公认并可以确定确凿可靠的起源是春秋晚期的吴越国家开通邗沟等运河的记录。春秋战国时代的陆权斗争是推动很多兼并战争活动和催生运河的重要原因。

古代农业社会中,传统陆权的发展特征是争夺土地和人口,因此控制更多的人力和经济产出。最初部落战争“是为了维护居住于中原地区各部落的农业定居的安全与稳定”。<sup>[2]</sup>先秦,特别到春秋战国,大多数战争和土地、人口的控制有关,或围绕霸权争夺进行,而这种霸权本身就是地缘控制权,多属于陆权争夺战。古代陆权争夺战的特点是集中陆军控制尽可能多的疆土,首重对战略要地的控制,保障陆上交通线顺畅,输送军事力量和军需物资,尽可能地消灭敌军,建立对敌战略优势。陆军规模和作战地理范围日益扩大,后勤运输需求日增,“凡用兵之法,驰车千驷,革车千乘,带甲十万,千里馈粮”。<sup>[3]</sup><sup>[12]</sup>仅靠陆运日益不能满足需要,水运作用因其规模化和经济效率高的优势而日益凸显。春秋战国时期国家地理规模及其军事作战范围同样也在

**[收稿日期]** 2020-09-10

**[作者简介]** 张晓东(1977—),男,山东威海人,上海社会科学院历史研究所副研究员,察哈尔学会研究员,主要研究方向为运河史和海洋史,军事史。

扩展,因此对后勤供应的要求也等比例增加。不仅适龄作战人口和经济资源动员能力,高效率的交通运输系统和相应的交运能力也是支持军事活动的重要战略手段。如秦灭楚时王翦率兵六十万出征,以居延汉简所见戍卒口粮标准,一般每人每月为三石三斗三升少,则每天秦军士卒口粮总数多达 66667 石左右,<sup>[4]21</sup>而据《九章算术》载西汉均输粟运输车“一车载二十五斛”,<sup>[5]333</sup>“空车日行七十里,重车日行五十里”,<sup>[5]341</sup>则每日秦军军粮需两千六百辆以上的车辆运送。陆运既如此缓慢,有必要借助江汉水运。

春秋的吴越两国地处水乡,“以船为车,以楫为马”,惯于运用水运,因此首先致力于军事运河工程。公元前 486 年,为北上争雄,“吴城邗沟,通江、淮”,杜预考证“于邗城筑城穿沟,东北通射阳湖,西北至宋口入淮,通粮道也。”<sup>[6]1762</sup>正因为有了邗沟运河、邗城据点,吴王夫差可以把兵力投送到黄河流域展开争霸。开邗沟后三年,吴国又在“商鲁之间”开辟菏水,“阙为深沟,通于商、鲁之间,北属之沂,西属之济,以会晋公午于黄池。”<sup>[7]604</sup>将沂水和古济水连接起来。越国灭吴也借助开凿运河。吴地俗传:“越从松江北开渠至横山东北,筑城伐吴。……荡罗城东,开入灭吴。”<sup>[8]1473</sup>勾践利用吴越运河集粮用兵,建立霸业,“乃以兵北渡淮,与齐、晋诸侯会于徐州,致贡于周。……当是时,越兵横行于江、淮东,诸侯毕贺,号称霸王。”<sup>[9]1746</sup>

战国初期,强国魏国是较早致力于开凿运河的北方政权,位于中原中央部分,地形多为平原,因此会借助鸿沟运河获得集中和有效调动资源与部队以征战四方的能力。史念海指出这是魏惠王之后的君王为规划魏国的霸业而作。<sup>[10]</sup>

伴随着国家控制疆域和作战范围的扩大,长距离的大型江河的军事利用价值进一步凸显。秦灭六国逐渐加大对水运的依赖。秦昭襄王时伐楚,发巴蜀兵十万,“大舶船万艘,米六百万斛”。<sup>[11]129</sup>张仪宣称“一舫载五十人与三月之食,下水而浮,一日行三百余里。里数虽多,然而不费牛马之力,不至十日而距扞关。扞关惊,则从境以东尽城守矣。”<sup>[12]2290</sup>

## 二、大一统时代的漕运发展与农牧陆权斗争

秦朝统一后,大一统体制延续两千年之久,漕运也伴随着发展了两千多年,原因是多重的。漕运有助于集中经济资源,加强中央集权,维护王朝统治,甚至大运河被用来作为运输军队和控制地方的利器,还有一个重要原因是古代中国农牧社会军事权力的对立所导致的国家安全需求,即需要漕运为边事提供经济支持。

按照地缘政治研究的经典理论,古代中国也卷入了世界性的陆权博弈。麦金德的名著《地理学的范围和方法》和《历史的地理枢纽》研究欧亚大陆周边海上强国与内部陆权强国之间的斗争,提出独特认识,<sup>[13]46-47</sup>认为欧亚大陆如同“大陆岛”,以此为中心形成三层地缘结构,分别称之为枢纽地带、边缘地带或海上新月形地带。<sup>[13]68</sup>按他的理论,欧亚大陆内部广大地带,是古代游牧民族的通道和基地,称为“枢纽地带”,古代内亚游牧帝国常常攻击大陆沿海和周边的“边缘地带”。1919 年麦金德撰写《民主的理想与现实》,把枢纽区域概念扩展为心脏地带概念。在约两千年时光里,北方游牧民族确实多次以骑兵构成强大陆权,与中央王朝农业帝国相抗衡,双方力图突破长城沿线的军事对峙线,而在战略两翼,即西域和中国东北地区,也开展陆权控制的斗争。

中国历史上所面临的陆权斗争对农业王朝的财政造成压力。游牧族骑兵机动性强,选择侵入点较为灵活,其男子善骑射,“全民皆兵”,战争的经济掠夺功能较强,后勤运输要求小。游牧部族迁徙较易。农业国家的骑兵难以以战养战,只能长途运输大量后勤物资。农业国家反击方式选择有限,只能在平时依靠线式被动防御,在积攒够了物力、人力之后才可以主动出击,以比敌人成本更高的方式组织骑兵深入敌境寻找大本营和主力。在农业帝国占据上风或僵持不下时,双方对中间地带如西域的争夺就很激烈。

农牧政权间军事活动推动了历代边事漕运。秦朝统一后反击匈奴,以大军三十万收河南地,修筑长城,“起临洮,至辽东,延袤万余里。”<sup>[14]2565</sup>而后戍边十余年,“又使天下飞刍挽粟,起于黄、颍、琅邪负海之郡,转输北河,率三十钟而致一石。”<sup>[15]2799-2800</sup>汉武帝反击匈奴,开拓河南地,“乃徙贫民于关以西,及充朔方以南新秦

① 全汉昇:《唐宋帝国与运河》,商务印书馆,1944 年;史念海:《中国的运河》,重庆史学书局,1944 年;李文治、江太新:《清代漕运》,中华书局 1955 年;李文治、江太新:《清代漕运》,中华书局 1955 年;彭云鹤:《明清漕运史》,首都师范大学出版社,1995 年;陈峰:《漕运与古代社会》,陕西人民出版社,1997 年;陈峰:《漕运与古代社会》,陕西人民出版社,1997 年;吴琦:《漕运与中国社会》,华中师大出版社,1999 年;李治亭:《中国漕运史》,台湾文津出版社,1997 年。

② [日]星斌夫:《大运河——中国的漕运》,近藤出版社,1971 年;《明代漕运の研究》,日本学术振兴会,1963 年。

中,七十余万口,衣食皆仰给于县官。……费以亿计,县官大空。”<sup>[16]1162</sup>为征伐匈奴,开拓西域,西汉推动了开凿渭漕、褒斜道等一系列西部漕运工程,武帝“诏发卒数万人穿渠,如当时策;三岁而通,人以为便。”<sup>[17]596</sup>王莽的大将严尤指出向北深入作战,后勤困难很多,首先是即使有运河漕运的规模效应降低了部分成本,军粮需求仍然规模巨大,需要全国性调运,“发三十万众,具三百日粮,东援海岱,南取江淮,然后乃备。”其次是运输速度与消耗程度有差距,“边既空虚,不能奉军粮,内调郡国,不相及属,”<sup>[18]3824</sup>因此建议各地兵马到边境先到先发,分批出发,以免空耗漕粮。宋代在和辽国的斗争中处于劣势,疆界比唐大为收缩,燕云之地不能收复,西北产马地带为西夏占据,对外无险可守,对内还需强干弱枝,只能“以兵为险”,还要贡献对手大量岁币,<sup>[19]342</sup>“岁漕东南六百万斛,以给军食。”<sup>[19]341</sup>明代建立后,元顺帝逃入草原,形成“北元”,和明朝对立超过百年。<sup>[20]50-53</sup>明朝北方长城沿线长年驻扎重兵,很大程度上依靠漕运补给。

陆权军事斗争扩大漕运负担可从多角度观察,漕运除运粮外,还运送衣甲、食盐等多种物资。如唐前期,“边兵费用是唐供军支用中的主要者”,<sup>[21]1194</sup>“48.69万边兵共食粟594.02万石,盐8.76万石。这是边兵年食粟食盐量,共折钱190.96万贯。”<sup>[21]1231</sup>军衣赐多依靠河南河北漕运输送。<sup>[1]141</sup>古代游牧族主要是依靠骑兵作战,农业帝国也需要强大骑兵远征,豢养大量优质军马,而军马需多用粟食好料,以保证体力。汉武帝元狩四年(前119年)发兵北征,“乃粟马,发十万骑,私负从马凡十四万匹,粮重不与焉。”<sup>[18]3769</sup>且“盛养马,马之往来食长安者数万匹”。<sup>[16]1161</sup>元狩六年(前117年)起汉武帝先后发动六十多万大军,卫青连续四年每年率大军十余万出征,“而汉军士马死者十余万,兵甲转漕之费不与焉。”<sup>[16]1159</sup>

此外,古人说漕运用来满足“国用军需”,一是指供养京城的统治阶级和管理机构,二是指满足军事需要。宋代张方平云“今仰食于官廩者,不惟三军,至于京师士庶,以亿万计,太半待饱于军稍之余,故国家于漕事至急至重。”<sup>[22]6592</sup>这和传统国家的海陆地缘发展形态有关。陆权国家和海权国家的形态区别在于,海权国家通过海洋贸易获得资源保证国家和社会的发展,因此外部交流不可或缺,其海上生命线的维护要依靠海上力量,而陆权国家和大陆国家主要依靠境内产出,生命线其实就是内部精心构建的交通网。古代集权制的大陆国家都要组织有效率的赋税征收和交通网络来保证经济资源的集中。古代中国是大陆型国家形态,以自给自足的农业经济为主,大运河就是国家安全的经济生命线。如果漕运进京的钱粮不能按时运到,就会发生严重危机。唐朝数次因漕运不继而无法发饷,引发兵变。贞元二年(786)关中仓廩告竭,禁军军士抗议:“拘吾于军而不给粮,吾罪人也!”等韩滉运漕粮三万斛至陕,唐德宗高兴地说:“米已至陕,吾父子得生矣!”<sup>[23]7469</sup>明朝官员说:“漕为国家命脉攸关,三月不至则君相忧,六月不至则都人啼,一岁不至则国有不可言者。”<sup>[24]1916</sup>

### 三、漕运发展的内陆环境限度

漕运固可为农业王朝边疆降低运输成本,但由于地理限制,其作用也是有限的,一旦进入西北干旱内陆,只能靠陆运。如不能结合两者,并以充沛财力支持,中央王朝和游牧民族政权博弈难度很大。

古代中央王朝不同时期有效治理的疆域经历多方向多次伸缩,最终在清代奠定了今天中国的疆域基础。元代疆域广大,明代建立初只继承了长城以南。到清代又恢复较大规模。历代王朝统治尽管辐射范围很广,但有效治理范围一般不会超过农业适耕地带太远,其余部分是边疆山地型社会,以及农业王朝和游牧政权开展陆权博弈的地缘政治博弈带,后两者也曾进入分裂状态。如对西域的治理往往是在王朝完成内地初步统一后在与游牧帝国对抗的过程中实现的“继续统一”,为此往往要付出不少时间和资源的代价。农业王朝北方控制线变动,若从农牧陆权斗争的角度去观察,反映出大运河工程所遭遇的地理限度。修筑运河需要足够水源,因此工程主要被限制在农业适耕地带。农牧社会,陆权和军事权力辐射在多数情况下很难超越400毫米等降水量线太远或太持久,只有元朝和清朝是特例。400毫米等降水量线是我国半湿润区与半干旱区的分界线,季风区与非季风区的划分界线,大致与我国外流区内流区分界线重合,也大体契合种植业与畜牧业的天然分界线。因此,经营西北边疆,陆运也是同样重要的。

自秦汉开始,中华帝国断续地进行着两项宏大的战略工程,修筑长城和把大运河开通到北方要地来改善国家安全。长城如同士兵守卫的巨型“盾”,而大运河则源源不断的把“矛”运来。大运河北方终点被自然地理条件限制在400毫米等降水量线附近,也就是长城沿线,难以继续向干旱地带延伸,越过这条线运输成本将会大大提升。只有在中央王朝财力充沛、有内附游牧族骑兵助战和战略谋划运用精妙的情况下,才能在线外取得重大地缘战略成就,三个条件几乎是缺一不可。财力充沛也是在内陆干旱地带搞陆运的基础。西汉等到极盛时期府库充盈才由武帝开拓西域,筹到大批良马,反击匈奴。唐初不仅财政节俭,且有内附部族清

兵效力作战,故能击破突厥;清前期君王不仅英明有谋,且可动员多民族精兵,财政手段也运行顺畅,故此能在北方边疆大有作为,击溃草原民族的陆权。

王莽时期,严尤曾指出,深入草原的后勤困难包括很多方面,运输成本的问题不仅在于漕运,也在于陆运。超过400毫米等降水量线,进入游牧区后,只能依赖牛力,成本大大加强:“计一人三百日食,用糒十八斛,非牛力不能胜;牛又当自贳食,加二十斛,重矣。胡地沙卤,多乏水草,以往事揆之,军出未满百日,牛必物故且尽,余粮尚多,人不能负。”<sup>[18]3824</sup>

唐前期,河南河北两道的实物税绢绵主要是以漕运和陆运结合的形式运抵京师和西北,唐后期,江淮成为中央王朝财赋主要来源。如贞元三年(787)三月,吐蕃侵入西北边州,江淮转运使、度支诸道转运、盐铁等使韩滉表态:“今两河无虞,若城原、鄯、洮、渭四州,使李晟、刘玄佐之徒将十万众戍之,河、湟二十餘州可复也。其资粮之费,臣请主办。”<sup>[23]7482</sup>韩滉所表示的即是以他使职内财权筹办江淮财物供西北军需。在吐鲁番出土的唐代税布有写明来自江南者:“婺州信安县显德乡梅山里祝伯亮租布一端,光宅元年十一月日”,“婺州兰溪县瑞山乡从善里姚群庸调布一端,神龙二年八月日”,<sup>[25]39</sup>足证江淮漕运对唐西北边防的支持作用是通过水陆运结合实现的。把浙江纺织品沿大运河运进关中,然后再陆运到吐鲁番盆地,这就是唐朝利用漕运支持陆权斗争,然而运输成本的极限已经接近。另,唐朝前期由于内亚军事斗争的频繁和广泛,在黄河中游也开始借助漕运和和杂轻货相结合供应边军。如“胜州(设)转运水手一百廿人,均出晋、绛两州”。<sup>[26]35</sup>胜州城址在今内蒙古自治区西南部,鄂尔多斯高原东端,蒙晋陕三省交界处的准格尔旗十二连城一带。隋文帝时在当地黄河谷地开凿运河运粮。唐后期朔方道有水陆运使,独立于节度使之外,胜州在朔方道水运中处于中心地位:“开元中后期,北边财政据点转移,在灵州置有六城水运使”。日本学者丸桥充拓认为六城指三受降城、定远、振武、丰安,“即包括从灵州沿黄河北上,东经丰州、南至胜州、振武军的广大地区。”<sup>[27]42</sup>六城在河套黄河外侧,面向突厥。唐德宗贞元初年志在削藩,加强对西北控制,朔方镇分为三镇,军需转输权收归度支,用和杂法节省粮运。唐朝设河西转运使,在河西镇行和杂制,是因河西军粮转运事务不如河北、朔方繁杂,军粮由国家拨八十万匹段和杂供给,而幽州镇则是由朝廷借助河北运河永济渠馈运军粮七十万石。<sup>[27]43</sup>笔者认为这与交通地理也很有关系。河西镇位居黄河上游,河道狭浅,戈壁荒漠地形很多,水运不利,陆运成本更高,故运输轻货的成本较运粮为低。幽州镇境内有桑干河、潞河、巨马水、鲍丘水、易水多条河流汇入漳水后进入永济渠运河,诸河自古多有漕运,便于交通。朔方镇在河西镇东,境内包括黄河中游沿流的会州、灵州、丰州、胜州等州,水运条件优于河西,可借漕运承接都畿及山东漕粮。唐后期在代州也设代北水运使,负责黄河上游乃至西北部分地区的漕运供军事务,也就是度支水运使,重在发运,设灵州的六城水运使重在收运。如贞元八年(792)九月,唐朝“诏西北边贵食以实仓储,边备浸充。”<sup>[28]7536</sup>当时藩镇:“具舟楫,募勇壮且便弓矢者为榜夫千有余人,隶尺籍伍符,制如舟师。诏以中贵人护之,声震塞上。每发粟诉河北行,涉戎落以馈缘边诸军及乘障者,虽河塞回远,必克期如合符,一岁中省费万计。”<sup>[29]34</sup>可以说,和杂不是取消漕运,而是部分地降低在干燥地区运粮的成本。

黄河以北,向东北方向漕运也有地理极限。在燕山以南,隋唐大运河之永济渠终端入渤海。可以把五代时期河北藩镇疏通运河以支持边防,和周世宗借运河北伐做一比较。后唐长兴三年(932),幽州镇重开府东南河路一百五十里,以通漕运,五月献上开东南河路图,显示自王马口至淤口长一百六十五里,阔六十五步,深一丈二尺,“可胜漕船千石”。<sup>[1]198</sup>契丹兵专截运粮,于是节度使赵德钧于阎沟、三河筑良乡县、三河县、潞县等城垒保护运输线,以备钞寇。<sup>[30]1309</sup>史称“奏城二河毕,人赖之”。<sup>[31]9076</sup>沿着运河漕渠修筑的城池壁垒形成交通与防御体系。桑干河、潞水、沟水、沽水等河流都在幽州东南汇入永济渠。蓟州在沽水和沟水间,潞县在潞水与沟水之间,幽州城则在桑干河北,良乡在桑干河南。故在石敬瑭通敌割土前,幽云十六州虽屡遭侵扰,守御却还稳固。但这一带地方再往北过燕山山脉就进入干旱地带,古代运河技术向北已达地理极限。不久发生的后周北征也反映这种地理形势。显德六年(959),周世宗北伐辽国,战前先治运河。后周骑兵不及契丹,但契丹无水军,后周军北上不会发生水战,结果快速、隐蔽地投送兵力与物资,以长补短。显德六年(960)二月周世宗“命王朴如河阴按行河堤,立斗门于汴口”,又“发徐、宿、宋、单等州丁夫数万浚汴水”,自大梁城东导汴水入蔡水,自沧州治水道入契丹境,“开游口三十六,遂通瀛、莫。乙未,大治水军,分命诸将水陆俱下”。“凡供军之物,皆令自京递送行在。”水路直通三关要地。世宗“率舟师顺流而北,首尾数十里。辛丑,至益津关。”“关南平,凡得州三、县十七、户一万八千三百六十。是役也,王师数万,不亡一矢,边界城邑皆望风而

下”。<sup>[32]1581</sup>然而自是以西“河路渐狭,舟不能进”。<sup>[33]904</sup>地理条件变化,高效水运难以维持,导致继续作战的成本和风险加大。世宗也放弃继续作战。世宗企图尽可能全面利用水运,结果作战成效受限于地理条件。

地理决定论当然是不正确的,像清朝和元朝取得的疆域治理成就是值得赞赏的。元朝有强大的骑兵和极富特色的战略战术,而清前期统治者有杰出的战略手段和开放的战略思维,这都属于难得的案例,清朝前期的开拓成就也和本节前述提到越过农牧分界线作战的三个有力条件不可分,终于打破大运河漕运手段的地理限制,陆运和水运相结合供军未发生困难,把有限条件通过人谋运用到最佳效果,实现明朝难以企及的成就。像宋代连燕山以南的一些失地都无法甚至放弃收复,就不是漕运有问题,而是君王和体制有不足。这说明在技术条件限制下,克服地理局限并非不能实现,只是难度较高。

## 四、余 论

晚清漕运发生了衰落,原因是多重的,黄河改道和太平天国战乱都造成消极影响。不仅漕运制度运转不灵,而新式交通工具和西方殖民势力的侵入都在改变原来的经济地理格局,弱化了大运河的战略功能。此外,中国面临着前所未有的历史变革。地缘政治活动的表现形式也发生大变,导致漕运的功能进一步被削弱。漕运已经不适合做维持国家战略力量的工具。社会财富和战略力量的物质表现形式不再是堆积如山的粮食和纺织品等,而是现代货币、坚船利炮和先进工厂。应对安全上的紧急情况,不仅需要依靠粮仓储备,也要依靠交通和市场流通。社会经济形态发生了重大变化,自给自足的农业为主的经济结构被打破,中国市场和全球市场日益形成紧密的联系。尽管近代俄罗斯强大的陆权对中国北方边境构成威胁,但铁路、公路而不是运河正在成为陆上交通大规模运输的代表形式。“铁路在草原上创造了更加伟大的奇迹,因为它直接代替了马和骆驼的机动性;发展公路的阶段在这里被省掉了。”<sup>[13]66</sup>传统陆权倚重的军事力量形式和经济基础形式发生了转变。因为速度和规模的落后,军事运河交通在大陆国家退出历史舞台成为必然。晚清中国铁路修筑的主导权曾长期掌握在西方人手中,落后于国家安全需要的交通建设使北方边疆脆弱而饱受侵害。如果在19世纪晚期中国人可以迅速接受近代交通新事物,在内地铁路网尚未形成时就暂时先利用运河汽船交通加北方边疆铁路建设加强国防,历史会有其他重大发展,但这只是假设。

近代经济形态变化的另一个重要后果是,国家富强不能仅仅依靠本国土地的产出,更要依靠海洋和远方开展贸易来推动生产和商业流通来实现。地广人多的大陆国家向海洋国家转型是一个漫长的过程。近代的中国制造业发展薄弱,形不成海外利益结构和海外生命线,也没有恢复值得一提的海上力量,因此发展海权就无从着手。二十世纪中国没有彻底完成向海权国家的转变,但已经走出传统大陆国家的形态。随着历史的前进,中国已经走在海权国家发展的道路上。<sup>[34]</sup>

## [参 考 文 献]

- [1] 张晓东. 汉唐漕运与军事[M]. 上海:上海书店出版社,2010.
- [2] 程念祺. 中国古代国家规模及其组织形式[M]. 北京:新星出版社,2006.
- [3] 孙武. 孙子兵法:卷2[M]. 上海:上海古籍出版社,2006.
- [4] 王子今. 秦汉交通史稿[M]. 北京:中共中央党校出版社,1994.
- [5] 九章算术校证:卷6[M]. 西安:陕西科学技术出版社,1993.
- [6] 左丘明. 左传(春秋经传集解):卷29[M]. 上海:上海古籍出版社,1997.
- [7] 左丘明. 国语:卷19[M]. 上海:上海古籍出版社,1978.
- [8] 司马迁. 史记:卷31[M]. 北京:中华书局,1959.
- [9] 司马迁. 史记:卷41[M]. 北京:中华书局,1959.
- [10] 史念海. 中国的运河[M]. 重庆:重庆史学书局,1944.
- [11] 任乃强. 常璩. 华阳国志校补图注:卷3[M]. 上海:上海古籍出版社,1987.
- [12] 司马迁. 史记:卷70[M]. 北京:中华书局,1959.
- [13] 麦金德. 历史的地理枢纽[M]. 北京:商务印书馆,2007.
- [14] 司马迁. 史记:卷88[M]. 北京:中华书局,1959.
- [15] 班固. 汉书:卷64[M]. 北京:中华书局,1962.
- [16] 班固. 汉书:卷24[M]. 北京:中华书局,1962.

- [17] 司马光. 资治通鉴: 卷 18[M]. 北京: 中华书局, 1956.
- [18] 班固. 汉书: 卷 94[M]. 北京: 中华书局, 1962.
- [19] 李濂. 汴京遗蹟志[M]. 北京: 中华书局, 1999.
- [20] 赵尔巽. 清史稿: 卷 2[M]. 北京: 中华书局, 1976.
- [21] 李锦绣. 唐代财政史稿: 上卷, 第三分册[M]. 北京: 北京大学出版社, 1995.
- [22] 李焘. 续资治通鉴长编: 卷 77[M]. 北京: 中华书局, 1979..
- [23] 司马光. 资治通鉴: 卷 232[M]. 北京: 中华书局, 1956.
- [24] 张廷玉. 明史: 卷 69[M]. 北京: 中华书局, 1916
- [25] 全汉昇. 唐宋帝国与运河[M]. 上海: 商务印书馆, 1946.
- [26] 王永兴. 敦煌写本唐开元水部式校释. 敦煌吐鲁番文献研究论集: 第 3 辑[M]. 北京: 北京大学出版社, 1986.
- [27] 李锦绣. 唐代财政史稿: 上卷, 第一分册[M]. 北京: 北京大学出版社, 1995.
- [28] 司马光. 资治通鉴: 卷 234[M]. 北京: 中华书局, 1956.
- [29] 刘禹锡. 刘禹锡集: 卷 3[M]. 北京: 中华书局, 1990.
- [30] 薛居正等. 旧五代史: 卷 98[M]. 北京: 中华书局, 1976.
- [31] 司马光. 资治通鉴: 卷 278[M]. 北京: 中华书局, 1956.
- [32] 薛居正等. 旧五代史: 卷 119[M]. 北京: 中华书局, 1976.
- [33] 欧阳修. 新五代史: 卷 73[M]. 北京: 中华书局, 1974.
- [34] 张晓东. 经济转型中的中国海权探索: 以国家战略层面为中心[J]. 亚太安全与海洋研究, 2020(1).

(责任编辑: 闫卫平)

## On the Development and Geopolitical Vicissitude of Canal Transport in Northern China: An Investigation Focus on Land Power

ZHANG Xiao-dong

(Institute of history, Shanghai Academy of Social Sciences, Shanghai 200234)

**Abstract:** The emergence and development of the Grand Canal and the grain transport activities are closely related to military and geopolitical activities. The land power struggle in the Spring and Autumn and warring States period promoted the mergers war and gave birth to the early canal. The power struggle between the nomadic land power and the central Plains dynasty occurred from time to time in the intermediate zone with the nature of land power struggle. The struggle for land power between the northern nomads and the central Plains agricultural empire brought out a military confrontation line along the Great Wall, which caused continuous demand for military grain transport. The grain transport trunk line maintained by the Grand Canal was also the economic lifeline of the national security of the ancient dynasty. The expansion of Control Line in the North of the agricultural dynasty also reflected the geographical limits encountered by the Grand Canal project. The northern end of the Grand Canal is limited by physical geography to near 400 mm iso-precipitation line, which is along the Great Wall. To fight across this line would raise the cost considerably. The social reform in modern times made it inevitable for the grain transport to withdraw from the historical stage.

**Key words:** Canal; Grain transportation; Land power; geopolitical