

“治水社会论”批判

秦 晖

作者简介：秦晖，1953年12月生，现任清华大学人文学院教授。1981年作为中国文革后首批硕士毕业于兰州大学，80年代初主要研究农民史（土地制度史与农民战争史），80年代后期转向研究经济史（主要为古代商品经济史及中外比较经济史）。90年代致力于结合历史研究与现实研究，在结合社会调查与历史文献分析的基础上建立农民学，包括狭义农民学（对农民、农业与农村社区的研究）与广义农民学（农民国家、农业文明与传统社会及其演进、改革与现代化的研究）。他主持了一系列乡村调查，主编了《农民学丛书》首批六本。

“既不治水，也不专制”：对魏特夫的另一种批判

事实上，魏特夫的理论由于其先多依靠称引马克思，其后又过于指向现实，因而作为历史解释的确缺乏说服力，即便在西方学术界也是批评者众多。例如美国学者艾博华以降水农业、河湖淤积地农业的地位，以及水利事业中众多的私人水利工程的存在批评古代中国“治水社会”论，日本学者木村正雄则以传统中国旱地农业面积及其供养的人口比例来证伪魏特夫理论。魏特夫本人在中国史中最专长的是辽史，其说于辽代史实也多所称引，而他的现实影射对象则主要是苏联。但游牧民族建立的辽与从无灌溉农业传统的俄罗斯恰恰最难说是什么“治水社会”。再者，气候史的研究证明古代中国不仅南方多雨，在几个主要强大王朝时期北方也比今天更温暖湿润，橘、竹、荔枝等喜温湿作物当时的分布界都比今天更靠北。更重要的是：中国的季风气候降雨多在春夏的作物生长期，而欧洲的海洋性气候与地中海式气候却相反，那里是冬湿夏干，降水虽不少但却与作物生长期不符，气候宜人但并不很宜农。所以典型的降雨农业与其说在欧洲，不如说恰恰是在中国。更有甚者，晚近的研究表明连埃及这样的灌溉农业文明，其古代的水利灌溉也一直是地方性的，而不是全国统一规划、管理、组织的。“专制为治水，治水需专制”之说连埃及的史实都不符，更别说中国了。

这当然不是说我们的先人不重视或不善于治水。传统中国农业文明在水利领域的成就是突出的，但中央集权专制国家的大一统体制到底起了什么作用的确值得怀疑。美国加利福尼亚大学教授陈启云就指出，古代的鸿沟、邗沟、芍陂、都江堰、郑国渠、漳河渠等著名水利工程都完成于春秋战国诸侯时代，秦汉统一后并无更好的成绩。综观历史，我国华中、华南、四川的农业及水利在三国、南朝、晚唐及明末、清末均取得长足发展，而当时的中央朝廷不是已经崩溃，就是正在滑坡。近年来中法两国多名学者组成的一个团队对晋陕水利社会史的研究也表明，当地水利事业在传统上主要是民间社会、而不是官府兴办的。更有甚者：人们发现所谓“强盛王朝”往往反而是水利衰败时期。以关中平原论，秦统一前建成的郑国渠系灌溉约400万亩，但统一后2000多年里这个成就再未达到。汉代白渠灌区就不断萎缩，一直骤减至4万亩。而号称盛世的唐代，最高也才恢复到约100万亩，唐宋之际又衰减至20万亩。倒是北宋这个传统上认为并不“强大”的王朝修建了丰利渠系，灌区曾达200万亩，为郑国渠之后

的最高。但不久又趋衰败，元帝国据说是我国历史上“最强”，版图也最大，但关中灌区却缩减为 80—90 万亩，不及北宋盛时之半。而且很快又进一步衰败，明代是号称“治隆唐宋”的又一个强大王朝，但关中的广惠渠灌区，最盛时仅恢复到 80 万亩，到晚明更衰减至 7.5 万亩。“我大清”如今在电视上简直是有君皆圣，天纵英明，然而在水利方面即使最盛期也无所作为，关中的引泾灌溉一蹶不振，到所谓“康乾盛世”的 1737 年后完全中断，龙洞渠改引泾为引泉，灌溉仅 3 万亩。直到民国李仪祉修建泾惠渠，才重新恢复引泾，灌田 66 万亩。耐人寻味的是：这一进展却是在杨虎城主陕、南京政府无法控制的半割据状态下取得的。

事实上，我国古代虽有西门豹、李冰、郑国等名垂青史的水利专家，但专制体制下官僚责任对上不对下，希意承旨瞎指挥，好搞不讲实效的政绩工程、形象工程，也是其来已久。明末思想家顾炎武就曾指出：官吏不顾“土异形、人异习”，只知“按方尺之图，动十万之众”，“坐广厦之内，度溪谷之外”，好大喜功，劳命伤财“而仍无纤毫之益于民者，亦名美而不足恃也”。历代正史虽盛夸朝廷事功，具体研究则彰显民间业绩。敦煌文书中不少“渠社”资料显示当时的绿洲灌溉渠系多由民间修建维护，而朝廷并不鼓励、反而时常打击这类民间“社邑”。当代发现的关中民间“水册”与山西众多民间水利碑刻，也反映了这类事实。中国的皇权官权权力虽大而公共服务责任很小，由此造成的公共物品不足需要民间社会填补，但民间组织资源偏偏又常受皇权专制下大共同体本位体制的抑制与打压，一系列矛盾皆由此而来。

当然，与国内的魏特夫批判者持有“封建专制”的意识形态概念不同，国外的魏特夫批判者有的对传统（国内曰“封建”）并不那么反感，也不认为传统王朝那么蛮横以至于“不治水，仍要专制”。他们描绘的是“既不治水，也不专制”。但把传统水利成就多归功于民间与地方，否定“以专制治水”的魏特夫理论，则是一致的。

河漕二政：肥差、弊政还是公共服务？

历代朝廷的水工水事主要不在农业灌溉，而在另外两个领域，这就是河务与漕运。明清时人们常把这两个部门与专制权力把持的另一领域：盐政，合称为“河漕盐三弊”，而河漕二弊尤甚。明清两代以总督为封疆大吏，而另设河道总督与漕运总督，分别建衙清江浦与淮安府城，前者管黄河（包括与黄相涉的运、淮、泗诸河）治理，后者管运河调粮。两督并无封疆，但与一般封疆大吏相比却是油水更多的肥差。因为朝廷在这两件事上最肯花钱，而以这两件事为由向民间伸手，也最理直气壮、无所顾忌。黄河喜怒无常，河患不仅为祸百姓，而且在定都邳城、洛阳、开封等地时直接威胁皇畿，明清首都虽已远离黄河，河患仍威胁漕运。而漕运则事关统治命脉。我国自秦汉以后，统治中心常在西、北，而经济中心常在东、南，若无漕运不能东粮西运、南粮北调，朝廷就无法维持。所以朝廷视之比农民浇地要紧得多。

在河漕二政中，河务无疑更具有公共服务性质，不像漕运主要是统治者自我服务的。然而历代治黄，投入的人力物力达天文数字，微观看不乏成功之例，也涌现了王景、贾鲁、潘季驯、靳辅等著名河臣。但是从宏观历史的大尺度看，我国传统的治黄模式到底起了多大作用？长时段的环境史研究表明，我国历史上当游牧民族入主中原时黄河流域植被较好，河水含沙相对少，泛滥决口改道成灾也很少，尽管那时通常没

有什么治河投入。而在农耕文明高度繁荣的各代则黄河为患频仍，尽管那时治河投入最多。虽然我们不能倒果为因简单地断言治黄增加了水害，但以果推因，至少可以说环境因素对黄河的影响远过于人工干预，历代治黄的防灾效果是十分有限的。事实上当代仍然如此：抗战胜利后黄河迄今“安澜”60年，决定性的因素并非修建了多少堤防，而是环境变化来水减少用水增加导致中下游流量大减，黄河河患的表现形式主要已经不再是泛滥，而是越来越严重的干涸、断流了！

人工防河效果有限，人为造灾增灾倒不乏其例。历史上我国由于政治斗争与决策失当造成人为水患并不鲜见。而黄河决口导致直接死亡最多的两次浩劫，竟然都是“人祸”：一次是明末李自成与明军争夺开封，双方都挖堤互淹，导致决口改道，开封全城淤没，惨遭灭顶之灾。另一次就是抗战时期的河决花园口，造成黄泛区赤地千里。这样制造人为水灾自然少见，但“治河者利河之灾”、吃“河”自肥，靠“灾”发财，因而并不认真防灾，却热衷于从工程中“创收”，就成为更常见的人祸。如清中叶和珅秉政期间，“任河帅（河道总督）者，皆出其私门。先以钜万纳其帑库，然后许之任视事。故皆利水患充斥，借以侵蚀国帑。而朝中诸贵要，无不视河帅为外府，至竭天下府库之力，尚不足充其用。”和珅倒台后，河弊依然，甚至花钱愈多，成灾愈大，越成灾则越有由头要更多的钱，形成恶性循环。如1808、1809年（嘉庆十三、十四年）上马河工，“糜费帑金至八百万”，紧接着1810、1811两年（嘉庆十五、十六年）便有“高家堰、李家楼诸决口，其患尤倍于昔，良可嗟叹”。所谓“黄河决口，黄金万两”，此弊在我国河政史上可以说从未消除过。

即便没有上述问题，河务能给百姓多少好处仍然难说。盖因当时的河务主要是为朝廷、而不是为百姓着想。那时河漕二政密切相关，而以漕为重。所谓“国之大事在漕，漕运之务在河”，河务的主要功能是“治黄保漕”而非“治黄保农”。因此“因漕害农”之弊在河务上也表现出来。

反思“大运河”

河务如此，漕运更甚。治河还可以说有利百姓，漕运则纯粹是为供养统治者。历来人们评价大运河，往往有两个误区：一是夸大运河通航价值，二是夸大其商业意义。就前者而言，人们常说自隋（或自元）建成大运河“之后”就起了什么什么作用。其实由于黄、淮多沙易淤，河道多变易塞，运河穿黄、穿淮水工复杂，维护困难，加之水源不足、水情多变的天然局限，大运河可以说是世界上“故障率”最高、通航效率最低、投入产出最不相称、副作用也最大的运河之一。它自然是我国人民创造力的奇迹，值得我们自豪。但也是专制时代“只算政治账不算经济账”而出现的怪胎，值得我们反思。

历史上运河全线除镇江至杭州间的江南运河及临清至天津的卫运河持续通航时间较长外，其余绝大部分河段通航都是时断时续，尤其是穿黄、穿淮点附近的河段以及通惠河等，通航时间都很短暂。总计自隋有大运河“之后”的1400年间，真正能从杭州（余杭）全程通航到北京（大都、涿郡）的时间恐怕总共不过几十年，80%以上河段能够贯通的时间也不过两三百年的，其余时间都是在若干地段靠水陆联运辗转而行。众所周知，大运河自1855年河患之后就告瘫痪，至今已150多年，1949年后虽

经 50 多年投资建设，近 20 年更兼以南水北调东线与运河重合而带来的巨额投入，如今也只通航到济宁，济宁以北的一多半河程仍然处于堵塞和干涸状态。这不仅今天如此，1400 多年来类似这种半通不通的状况其实是常态！而隋以前断断续续的航道其实早已存在。所以隋运河“以前”和“以后”的差别其实远远没有想象的那么大。如今一些“治水社会”论者以大运河的伟大来为隋炀帝翻案，恐怕是不了解实情。

即便在通航时期，由于各河段水情不一以及管理体制的毛病，效率也低得惊人。隋大运河入唐后能发挥作用的主要是扬州到洛阳这一段，但其通航的方式却是这样：

“正二月上道，至扬州入斗门，即逢水浅，已有阻碍，须留一月以上，至四月己后，始渡淮入汴，多属汴河干浅，又般运停留。至六七月始到河口，即逢黄河水涨，不得入河。又须停一两月，待河水小，始得上河。入洛即漕路干浅，船艘隘闹，船载停滞，备极艰辛。计从江南至东都，停滞日多，得行日少，粮食即皆不足，欠折因此而生。”（《旧唐书·食货志下》）

换言之，当时从扬州行船至洛阳，单程需时竟达九、十个月，比步行还慢得多。相比之下，同样是木帆船，哥伦布横跨大西洋遥远得多的航程不过才用了两个月！这种运输之低效，也就是“算政治账”才划得来。因此大运河的通航价值有限。隋运河甫成而隋亡，运河并未发挥多大作用。而元大运河初成时曾经全线通航过一个短时期，但即使那时它承运的漕粮也很少，终元之世，漕粮主要是靠海运的。

扼杀海运、因漕害农与运河商业

尽管低效，但是修建、维护（尤其是没完没了耗费很大的维护）运河的代价却极其高昂。而漕运系统的机构、人员与开支也异常庞大。牢不可破的“漕运利益集团”造成的积弊因此不在河政之下。漕运本身的贪污浪费低效高耗，这里就不能细说了，只说其“外部”之弊，大者至少有二：

一是阻碍运输进步。由于漕运效率低，人们一直探索其他方式，早在元代，经海路进行南粮北调的技术就已经成熟，并进行了实践，甚至为了缩短海程、规避风浪，还在山东半岛修建了连通胶州湾和莱州湾的胶莱运河。所以元朝虽以修大运河出名，其实它是以海漕为主的。明初依然如此，那时是我国传统海运的黄金时代，“郑和下西洋”就是依靠这时的技术积累实现的。然而不久明廷就实行“海禁”，漕运全部改河。导致这一转折的原因很多，而其中之一就是海运妨碍漕运衙门的生财之道，于是遭到种种阻挠为难，使漕粮海运事业中道夭折，河漕官吏得以中饱，而中国的海运也从此衰落。到了晚清，因运河梗阻愈甚，再议海运，仍遭河漕利益集团抵制，从 1810 至 1825 年屡议屡阻，1826 年终于试行一年，大获成功，海运“不由内地，不归众饱”，省费达三分之二。但如此好事，却因河漕利益集团为难，次年即被叫停。直到 1850 年代后运河断航，漕运实际已经瘫痪，但河漕衙门一直拖到 1904 年清亡前夕才被裁撤，而此前这群官僚还在阻碍修建替代漕路的津镇（后为天津）铁路！

二是因漕害农。那时的“治水潜规则”是农民可以种不成田，官府不能运不成粮。而漕路所经的华北黄淮地区多灾，旱则农漕争水，涝则漕田竞泄。但任何情况下漕运

都必须优先。于是历代治河治漕的种种“技术成就”，什么蓄清敌黄、减黄助清、借黄济运、倒塘灌放，目的都在通漕。民田的灌溉与排涝都必须让路。明清时期华北山东缺水，官府把沿运几乎所有泉流河湖都划为官泉、官河、官湖并严加管制，保证涓滴入漕，汇流济运。并规定用水实行“官八民二”，“大流济运，余水灌田”，“灌田者不得与转漕争利”，于是天稍旱无“余水”，农民只好看着庄稼枯死。相反，苏北地势低洼，黄淮交浸，常有洪涝。为保运道，官府常以民田为壑，一遇汛期，即分黄导淮、开闸保漕，使堤下田宅立成泽国，以至里下河地区年年被水，淮扬一线处处遭灾。漕运于朝廷固为“水利”，于百姓却常为“水害”，以至于农民“闹漕”、“哄漕”成为当时严重问题。

大运河通航价值如此，其商业意义又如何？朝廷修运河，目的主要在漕运，其次则为军运、巡幸，并非为了民间通商。所以漕河运输本是一种严格管制下的调拨运输。历代漕政都有明文诸禁：漕船皆为官有，民船不得阑入；禁止漕船拨载他物；禁止运粮官军沿途卖粮米；禁止客商人等交通运军附带商货；等等。可见理论上漕运纯然是非商业性的。

漕运中的“商业成分”原来只是一种变相津贴：明时规定每艘漕船除漕粮外准带“土宜”（土特产）10石，沿途出售，作为运军的补充收入。后来利益驱使，这种夹带的私货越来越多，万历时政策放宽到每船60石，而逾限多带更逐渐泛滥，甚至私货之重超过“正粮”，回空船重（因多带私货）有逾来程。而民间私船给了“好处”也可以混入漕河。运河沿线的“商业繁荣”就这样逐渐浮现。

但是这种商业理论上属于类似走私，有权势者雁过拔毛、任意敲诈是少不了的。更重要的是：这样的“繁荣”其实意味着漕政的腐败和混乱。而如前所说，当时运河的通航、维护都十分困难，没有严格有效的管理是难以维持正常运转的。而漕政的腐败化无疑影响了它的运转，使得运河管理混乱、疏于维护、年久失修、通航能力下降。因此谈论大运河的“商业意义”就难免碰到一个悖论：当王朝初盛时制度严格，运河通航能力相对大些，但那时运河几乎只完成调拨任务，很少商业价值。到后期漕政腐败，“私货”贸易繁荣起来，运河商业意义开始凸现，但这时它却已经千疮百孔，梗阻加剧，运输意义萎缩了。因此无论前期还是后期，“运河促进商业繁荣”的效果都不可夸大。

如果朝廷不“治水”……

总之，传统时代的河漕二政，究竟利弊孰大，应该重新评价。实际上，专制主义的“治水”给人民带来灾难，从“治水”引发的“民变”就可见一斑。过去的意识形态史学说租佃关系导致“农民战争”，笔者曾指出这并没有根据。但“官逼民反”导致的民变数量之多规模之大，则的确是我国历史上一个非常突出的现象。其中许多民变就与河漕二政有关。隋末大规模民变与隋炀帝修运河大兴劳役有关，这从当时三大民变集团（李密、窦建德、杜伏威）都兴起于运道所经地区可见。明代正德年间的刘六、刘七起义、天启年间的徐鸿儒起义，都把打击漕运、阻隔运道作为行动目标。运军、漕夫和不堪漕粮漕役河工重负的农民构成历代沿运地区白莲教、天理教等反抗团体的主要来源。而著名的元末“红巾军起义”，更是直接在“治河”工地上，以“石

人一只眼，挑动黄河天下反”为谏语发动起来的。

美国著名经济史家福格尔曾经有“怪论”：他对美国历史上的铁路建设仔细地进行了一番投入产出的计量分析，结论是历史上铁路对美国经济发展的弊大于利，利弊相抵的总效果是负面的！此论引起学界大哗：照这样说，美国人当初不造铁路反而会发展得更快？但他后来因经济史研究的成就获诺贝尔经济学奖一事，表明这个说法值得思考，虽然笔者仍难以认同他的说法，至少此说并不像想象的那样荒谬，一些经济史上的“大动作”当时看来是好事，长远地看也许未必。然而河漕二弊当时看来就未必是好事。假如我们说历代朝廷如果根本不“治水”（其实主要就是不搞河漕二政，魏特夫讲的水利灌溉朝廷本来就没怎么搞），人民的日子会好过得多，这应该不需要什么高深的数理模型就能证明，更不算什么怪论吧？

综上所述，魏特夫的“治水社会”之说过去一直被我们视为一种居心不良的、歪曲中国历史事实的谬说。而从历史学的实证上讲它也的确站不住脚。无论是我国主流学者过去几十年来关于“不治水，照样专制”的考证，还是国外魏特夫批判者关于“不治水，也不那么专制”的说法，都足以证明“专制为治水，治水需专制”的魏特夫理论不能成立。我国传统农业的成就、包括水利灌溉的成就不能记在专制主义的功劳簿上。尤其是中央集权专制官僚体制对水利灌溉决没有魏特夫渲染的那种贡献。而专制统治者真正大力搞的河漕二政，既不是为农业灌溉，更不是为人民谋福利，在很大程度上至少有公共服务性质，只是为巩固国家天下而搞的自我服务工程，它给国人带来的灾难要比好处大得多。

然而有趣的是，近年来随着“大调水”舆论的兴起，一些人开始把魏特夫的“污蔑”当赞歌，从正面宣传起“专制为治水，治水需专制”的“伟大的传统治水文明”来。某君关于“大西线”的宣传文字不仅大讲秦始皇、隋炀帝的“治水”贡献，赞赏他们的铁腕和强制，抱怨炀帝受到不应有的恶评，而且还以“治水社会”理论为依据，要求在我国建立魏特夫所说的那种“治水体制”，这里涉及的，就已经不是一个具体工程的可行性问题了。

当然，说传统朝廷并非“治水（指水利灌溉）国家”，其水工水事也并不值得赞赏，这并不意味着现代国家无需承担治水责任。现代民主国家与农业时代的传统专制王朝之不同，不仅在于其权力更受制约，而且也在于其必须承担更多的服务责任，具备更多的公共职能。与农业时代的灌溉需求相比，现代国家的水资源管理涉及的方面更多更广，更需要宏观的统筹安排。包括今天所有发达国家在内，现代国家无疑是要“治水”的——但决不是以魏特夫描绘的那种方式。

2010年07月21日
经济观察报