



# 宋元时期“海上丝绸之路”法律调控与浙东区因应管理

龚金镭

(浙江财经大学法学院, 杭州 310018)

**摘 要:** 宋元时期“海上丝绸之路”逐渐开辟, 海洋贸易发展迅猛。因此, 出台监管“海上丝绸之路”贸易立法和设立相关的管理机构, 也是势在必然。宋朝对“海上丝绸之路”贸易方面立法越来越重视, 法律体系上是诸法混合; 但到了宋朝后期, 宋廷由于国力的衰弱, 在浙东地区进行“海上丝绸之路”贸易和对外交流事务管理时日渐乏力。元朝在“海上丝绸之路”贸易方面比宋朝更为开放, 在立法方面也更为宽容, 客观上实现一定的社会管理功能; 同时元朝也保持了与地方的微妙平衡, 一定程度上有利于浙东地区稳定和发展。总的来说, 宋元时期朝廷对“海上丝绸之路”的管理逐渐因势利导, 整个立法过程是慢慢推进且循序渐进的。

**关键词:** 法律调控; 海上丝绸之路; 浙东; 因应管理

中图分类号: DF082

文献标志码: A

文章编号: 1673-3851 (2020) 02-0052-07

## Legal regulation of "Maritime Silk Road" in the Song and Yuan dynasties and the conformance management of the eastern Zhejiang region

GONG Jinlei

(School of Law, Zhejiang University of Finance and Economics, Hangzhou 310018, China)

**Abstract:** During the Song and Yuan dynasties, the "Maritime Silk Road" was gradually opened up, and marine trade developed rapidly. Therefore, it is inevitable to issue the trade legislation to regulate "Maritime Silk Road" and set relevant regulatory agencies. The Song dynasty paid more and more attention to the legislation on the trade of "Maritime Silk Road". The system was mixed with various laws. But in the late Song dynasty, the national power was weak, and the government of Song dynasty became weak in managing marine trade and foreign exchange affairs in the eastern Zhejiang region. The Yuan dynasty was more open to the maritime trade than the Song dynasty. Therefore, it was more tolerant about legislation and objectively realized certain social management functions. At the same time, the government of Yuan dynasty also maintained a delicate balance with the local place, and objectively, it was also beneficial to stability and development in the eastern Zhejiang region. In general, the governments in Song and Yuan dynasties managed "Maritime Silk Road" according to the situations, and the entire legislative process was slowly advancing and gradual.

**Key words:** legal regulation; Maritime Silk Road; the eastern Zhejiang region; conformance management

收稿日期: 2019-03-17 网络出版日期: 2020-01-08

基金项目: 浙江省哲学社会科学规划课题(20NDQN301YB)

作者简介: 龚金镭(1989—), 男, 浙江慈溪人, 讲师, 博士, 主要从事中国法制史方面的研究。

在“海上丝绸之路”贸易立法的沿革方面,宋朝与元朝是一个重要的承前启后的变革时期。宋元时期,边贸制度的中心逐渐从内陆向沿海转变,尤其是东南沿海“海上丝绸之路”管理模式受到当代学者们的关注。目前学者研究宋元时期海上贸易的发展状况,大多从政治学和经济学的角度出发。如黄纯艳<sup>[1]</sup>提到,宋代已经允许中外商人来中国的沿海进行贸易活动,“但实行严格的管理政策”;夏时华<sup>[2]</sup>深刻分析了官方和民间双方在“香药贸易利益问题上的博弈关系”;张耀华<sup>[3]</sup>也分析了元代的外贸征管体制的历史地位。近年来随着区域社会史研究的发展,学者们开始将目光转移到特定历史场景与地方社会之下进行研究。如陈少丰<sup>[4]</sup>指出,宋代区域经济的发展,促使“市舶港口多点开花”,两浙路市舶司也逐渐发挥着举足轻重的作用。然而,上述有关宋元时期“海上丝绸之路”的研究主要是从经济史的视角出发,缺少对制度和区域经济互动关系的整合分析。本文拟从法律史的角度,对宋元时期“海上丝绸之路”的法律调控与浙东区因应管理进行综合分析考量。

## 一、宋朝“海上丝绸之路”法律规制与管理调控梳理

### (一)宋朝“海上丝绸之路”法律调控考证

#### 1. 宋朝“海上丝绸之路”法律规制源流考

北宋时期,宋朝的整体国力不比唐朝,当时由于北方少数民族政权日益强大,原有“陆上丝绸之路”几乎中断,所以宋朝积极开拓“海上丝绸之路”。对外贸易政策属于本朝代经济政策的一部分,它通常会承袭前个朝代的政治、经济政策与法律规制模式。宋代的对外贸易政策依旧以国家为主导,即便存在着民间经营的模式,但也是被朝廷严格管理调控的。这种贸易被国家严格控制的方式从封建王朝建立开始就一直延续。

到了宋代,瓷器生产较之唐朝更为发达,瓷器可通过“海上丝绸之路”出口营销。出口贸易的基础是

由各方的需求所定的,并不一定是完全等价的,但总的来说,宋代出口的瓷器价值通常会超过原有商品的实际价值,所以海外诸国争先恐后地前来朝觐,商人贡使络绎不绝。这既满足了海外各邦的贸易需求,又进一步促进了宋代商品经济的发展,逐渐形成了海洋贸易的良性循环。在海洋贸易蓬勃发展的同时,有关海洋贸易的贸易纠纷、商业摩擦以及走私活动也随之出现。这当中有宋廷自身的原因,如宋廷加重了各阶层的经济负担,赋税皆相应地上调。“南宋时,东海除了中国商船外,也有日商船只。而对日之往来,则以明州(宁波)、泉州及福州为主港口。”<sup>[5]</sup>

宋廷出台了各种不同形式的法律规制,其渊源主要是国家层面的立法。立法的表层意义是朝廷为了维持经济秩序,其根本目的是为了维持宋朝的统治秩序,而两者的根本利益是一致的,所以出于维护统治秩序目的之国家法律成为了直接法源。宋廷参照原有的立法精神,并结合“海上丝绸之路”贸易的实际情况,制定出较为符合时宜的各项规定。宋廷通过调整经济关系和满足贸易需求等手段,来更好地实现其贸易管制和社会管理功能。尤其是关于海洋贸易和国家安全方面的立法,宋廷的重视程度也日渐增强,表明了体系上的诸法混合。

#### 2. 宋朝“海上丝绸之路”法律调整的具象

唐朝后期颁布了《大中刑律统类》,这种将“律、令、格、式、敕”编辑分类的体例,被后人称谓为《刑统》。此立法模式被效法,一直延续到宋朝。《宋刑统》在篇目编纂方面与唐律也并无二致,共十二篇;其内容也与唐律基本一致,体现了诸法合体的特征。《宋刑统》中几乎没有直接规范海洋贸易的律文,只是部分规定边防安全和贸易的律文,其体现的立法精神也可适用于海洋贸易。

另外,宋廷也出台了不少规范海洋贸易的单独法令以及敕令,如著名的“元丰广州市舶条”(又称“元丰市舶条”),不但适用于广州地区,甚至推及全国。宋廷在海洋贸易立法方面较为重要的法律规范,具体内容见表 1。

表 1 宋朝“海上丝绸之路”贸易相关法律条文内容

年份	法律条文内容
太宗淳化二年(公元 991 年)	“自今除禁榷货外,他货择良者,止市其半,如时介给之。粗恶者恣其卖,勿禁。” <sup>[6]</sup>
神宗元丰二年(公元 1079 年)	“旧明州括索自来入高丽商人财本及五千缗以上者,令明州籍其姓名,招保识,岁许出引发船二支,往交易非违禁物,仍次年即归;其发无引船者,依盗贩法。” <sup>[7]</sup>
高宗建炎三年(公元 1129 年)	“海舶擅载外国入贡者,徒二年,财物没官。” <sup>[8]</sup>

从表 1 可以看出,北宋初期,宋廷出台相关规定,用以区分何种商品为“禁榷”之物,并分类收税,

这有助于引导合法商品的正常贸易,也有助于更加有效地管控违法商品。到了南宋,对于海洋贸易的

管理虽然比北宋有所缩紧,但正常的贸易仍在逐渐发展。事实上,宋代的朝贡货物种类日渐繁多,并对内地的经济发展和技术开发都起到了举足轻重的作用。另外,宋廷严格规范“海舶入贡”行为,倘若发现有“违制”的情况,对“违制”之人不但财物没官,还要处以徒刑。

## (二)宋朝“海上丝绸之路”因应管理实证

1. 宋朝“海上丝绸之路”管理机构架构厘定分析  
宋廷在杭州、明州等地设置了市舶司,市舶司的职责主要是对进口商品进行“抽解”,“宋朝重视和鼓励海外贸易,采取多种措施引进外国商人来华贸易。”<sup>[9]</sup>到了南宋,宋廷偏安东南一隅,赋税的来源减少,但是军费开支、官员俸禄以及其他各项开支减少不多。所以南宋时期,“海上丝绸之路”贸易实质上发挥着补充开支、增加国家收入的作用,较之北宋时期对经济资助的作用更为重大。这得益于宋廷重视市舶之利,屡次颁布诏令构建市舶司等相关管理机构的设置,以促进海洋贸易的发展,“地方官员对外贸的重视程度、地方官员对外贸的关注和理政要求,对形成地方性外贸政策影响很大。”<sup>[10]</sup>

从高宗建炎三年诏令条文<sup>[8]</sup>可以看到,高宗严格规范市舶司职责,诏令条文中的“擅”一词恰恰说明官方只是不允许不合规的海洋贸易行为。如果“海舶入贡”属于政府允许的经营范围内,那官方自然是推举和鼓励的。而事实上,高宗年间,广州、泉州、明州等口岸的外贸总额比北宋时期要多,“市舶司是中国在宋、元及明初设立的管理海上对外贸易的部门,其职能相当于现在的海关部门。”<sup>[11]</sup>

## 2. 宋朝“海上丝绸之路”管理运行分析

宋廷为了更好地保障和管理“海上丝绸之路”的正常运行,必然要在地方设立相应的行政执法管理机构。北宋时期,宋廷主要在浙江杭州和明州等地设立了市舶司或市舶务;南宋年间,宋廷又在温州等地设立了市舶务。另外,宋朝还设立“蕃长”,“蕃长有权依本国习俗处断轻案等”<sup>[12]</sup>。宋朝“海上丝绸之路”管理运行相对较为合理,这也得益于海洋贸易法律制度的制定日趋完善。如果法律制度制定得过于主观,民众在与其意志相违背的强制下违心地服从,必然会引起暗流涌动的社会矛盾。宋朝的海洋贸易法律制度经过几代人的更改,到了南宋时期已经趋于完备,这也使得整个“海上丝绸之路”的管理运行愈加顺畅。

除了市舶司,浙东地区的地方州府(尤其是庆元府)也参与海洋贸易和对外交流事务的管理,严格规定如何抽税,这得益于“入宋以后也存在只为单纯经

济利益而主动出海出境的经济贸易政策和活动”<sup>[13]</sup>。庆元府在职权上与市舶司有重合之处,在两浙市舶司被撤销之后,庆元府就开始全面承担市舶司职权,“因为在宋朝三百十九年的历史中,市舶司基本上呈现以朝官专职提举的格局。”<sup>[14]</sup>市舶司垄断了主要海外贸易,宋朝亦不禁私商正常贸易,“从朝廷机构设置来看,唐宋时期‘市舶司’的设立……无论从贸易税收还是贸易品种来说,都体现了人们具有的海洋意识。”<sup>[15]</sup>

## 二、元朝“海上丝绸之路”法律规制与管理调控梳理

### (一)元朝“海上丝绸之路”法律调控考证

#### 1. 元朝“海上丝绸之路”法律规制源流考

与宋朝相比,元朝海洋贸易的发展更为蓬勃,“蒙元时代的海上通道很大一部分继承自南宋时代”<sup>[16]</sup>。由于游牧民族的特性,元朝比农耕民族为主的宋朝更依赖交换。加之元朝疆域更为辽阔,由于统治的需要,民族融合也亟待加速。这必然需要加强交流,保障交通顺畅,同时也要积极地发展对外贸易。而海洋贸易作为对外贸易的一种,自然也受到了元朝统治者的重视。元朝开放口岸甚多,其中主要集中于广东、福建和浙江沿海一带,并且重建市舶司,仿照宋制构建起较为完善的用以市舶管理及其他贸易管理的法律规制。

元廷的官本贸易已非常发达,曾由朝廷出资经营海洋贸易,从而改变了之前的“禁榷”制度。元廷基本废止了“禁榷”,更多地用“抽解”制度代替,比宋朝更为宽容。这也直接影响了元朝“海上丝绸之路”法律规制的制定,即采用较为低廉的税额保护正常商贸的政策,从而间接保障了“海上丝绸之路”的畅通,“一切以自身的利益为行动的指导”<sup>[17]</sup>,大量吸引了“外夷”前来贸易。元廷除了官本贸易日渐发展,民间贸易也不断繁荣,朝廷也需要进一步实现有效的管理控制。但同时,受到时代的局限性等因素的影响,官本贸易和民间贸易这二者之间或多或少存在着冲突,而且这些冲突随着时间的推移也逐渐激烈,“倭寇侵扰沿海,多与来华日本商人相关,尤其是庆元地区的倭患更是如此。”<sup>[18]</sup>

#### 2. 元朝“海上丝绸之路”法律调整具象

元廷特别制定了《市舶司法》,将其收录在《通制条格》中。元代规定的市舶法规不同于宋代,取消了“博买”制度。相较于宋代,元代对于商贸的互动更加宽容,鲜有对各种贩卖商品行为给予特别严苛的

限制。同时,元廷还加强了对海商出海的规定,如出海前须向有关机构登记申请,找牙人担保,获得批准

认证后才能出海。关于元朝“海上丝绸之路”法律调整,较为典型的法律条文如表2所示。

表2 元朝“海上丝绸之路”贸易相关法律条文内容

年份	法律条文内容
至元二十六年(公元1289年)	“天津渡口把隘去处,……务要严谨,毋致私受财货放行。如违,体察得实,痛行断罪。” <sup>[19]233</sup>
延佑元年(公元1314年)	“金、银……米粮、军器,并不许下海私贩诸番。违者,舶商……火长,各壹伯柒下,船物俱行没官。” <sup>[19]238-244</sup>

从表2可以看出,元廷积极拓展海洋贸易,兼顾民众的生活需求的满足和社会经济的正常发展。元朝以前市舶贸易被严格管理,香料等物供应受限,并出现逐渐减少的现象,反之价格就增长,民众的生活受到影响,日用有短缺之迹象。所以到了元朝,立法者必然要考虑上述因素,同时结合地方的实际情况,制定出既符合上层统治者利益,又能满足日常社会经济发展需求、实现必要的社会管理功能的“海上丝绸之路”贸易法律制度。所以从上述诏令律文的设定可以看到,元廷在规制层面十分克制,对于“禁榷之物”的规制也非常合理,没有突破必要的限度,能满足日常的社会管理需要。

## (二)元朝“海上丝绸之路”因应管理实证

### 1.元朝“海上丝绸之路”管理机构架构厘定分析

元朝的经济发展模式主要继承自宋朝,整个经济的发展重心仍然是集中在东南。元朝的“海上丝绸之路”贸易也是集中于东南,浙东地区的区位优势更加明显,庆元、温州等地的商贸活动更加活跃,比前朝的对外经济交往更加繁盛,“温州、庆元等处市舶司,船舶商回帆,……在杭州等地出售,就在商税内交税即可。”<sup>[20]875-876</sup>

元朝在设置“海上丝绸之路”管理机构架构时,首先要考虑社会稳定等问题,需要处理不少海洋贸易纠纷。而这些纠纷往往具有隐蔽性、复杂性等特点,导致在制度改革方式上必然趋向谨慎和细致。“海上丝绸之路”管理机构整体架构在设计之初,就体现了一个特别的交涉功能,即传达特定权威——朝廷对地方官员和普通民众的具体行为要求。所以元朝仿效宋朝,制定了市舶法,并构建起“市舶司”与“会同馆”等多种“海上丝绸之路”管理机构。这有助于构建稳定的信息传递工具,从而高效、准确且有效地向基层的官员和民众传达上层的意图。因此,设立“海上丝绸之路”管理机构,已充分利用了公共层面,提高了规范预期性与效力性,并为传达官方信息提供有形条件的行为;同时也能有效地传达法律信息,并使接受该法律信息的受众群体理解上层立法意图并充分内化,以达到预期效果。

## 2.元朝“海上丝绸之路”管理运行分析

元朝为发展官本贸易等海洋贸易,设置了市舶司等管理机构。这些部门负责的事务多“油水”,所以腐败问题常有发生,这必然会造成国家财富的损失和民众利益的受损,也影响了元朝当时的国际形象。为此,《元典章》特别制定了防止“海上丝绸之路”管理运行时容易出现的“权力寻租”腐败现象之相关规定:“官司做买卖的罢了,百姓做买卖的每,市舶的勾当做着,依着在先体例里,要课程抽分者。市舶司根底转运司合并。”<sup>[20]873-874</sup>元朝“海上丝绸之路”管理运行是基于既有的海洋贸易法律制度衍生而成的。元廷这样做,可以尽可能地协调冲突,缓和矛盾,实现形式上的贸易“平等”。

但是到了元朝末期,这种管理运行依旧产生了失控的现象,产生了实质上的不平等。元朝末期的管理运行不允许民众充分自由地选择贸易权利,同时不自觉地偏向既得利益方。但民间不少海商不是坐以待毙,而是充分利用地域优势地位,以影响现存的法律制度来实现区域社会控制,并通过一些手段伪装自己,形成“亦寇亦商”的局面。因此,倘若统治者肆意而为地制定法律制度,自然增加法律制度的不稳定性。如果统治者想要稳固和实现法律制度的稳定性,就必然要考虑区域优势,使朝廷与地方处在一个相对均衡的状态。而“海上丝绸之路”法律制度的管理运行也考虑了更广泛的社会因素,如兼顾地方宗族和特定区域优势的关系。毕竟元朝不但有世家大族参与海洋贸易,而且也有不少地方的平民化宗族响应私人海洋贸易,他们利用熟悉的地理和人事,屡屡出现“逾制”的现象。

## 三、宋元时期“海上丝绸之路”

### 调控的比较与借鉴

#### (一)“海上丝绸之路”宋元法律制度与管理机构流变

“海上丝绸之路”是指“古代中国通过海洋与海外各国进行政府往来、商贸交易、文化交流等的海上航路”<sup>[21]</sup>,最早由法国汉学家提出。宋元在法律制

度与管理机构方面的变化节点,对“海上丝绸之路”的发展产生了相当大的影响,同时也促使“海上丝绸之路”自身形成了不可替代的优势。

宋朝在涉及“海上丝绸之路”方面法律制度的设置上,日趋缜密性和系统性,尤其是注重官方主导的朝贡贸易,“宋代官方主导的贡赐贸易始终占据海外贸易的主导地位”<sup>[22]</sup>。另外这种缜密性和系统性还体现在管理机构的设置上,如宋廷在设置两浙路市舶司时,在选址问题上一直犹豫不决。宋廷认为杭州和明州皆有利弊,杭州利在有运河,对内陆交通方便,但可惜不方便设置港口,不利于船舶通行;明州则相反,港口优势明显,但是对内陆的交通不如杭州畅通和便利。为此,宋廷再三考量,最终所采取的方式就是两地都设立市舶司,兼取二者优势。

元朝则更加注重国际交流和互通有无。元朝统治者曾数次颁布诏令和上谕允许“外夷番邦”遣使朝贡,贡使除了日常的朝觐工作以外,还纷纷请求互市贸易,由此逐渐提高了元王朝的国际影响力。元朝初年还发行了“中统钞”,可以在“海上丝绸之路”贸易中充当“世界性货币”,为贸易双方提供更大的便利。元朝的征税制度也较为合理,有利于增加国家收入以及维护社会安定。当然,一方面“海上丝绸之路”贸易日益蓬勃发展,另一方面立法者自身的社会治理能力却有局限性,“为了维护政治上居高临下的地位,中国古代王朝总是以较高的经济代价保持着与其它国家的贡赐关系。”<sup>[23]</sup>

## (二)海上丝绸之路宋元流变浙东区影响考证

宋元在法律制度与管理机构上的节点变化,也对浙东地区乃至整个东南沿海的“海上丝绸之路”产生了深远的影响。浙江“有着独特的海洋自然条件、优厚的海洋资源和悠久的地域文化传统”<sup>[24]</sup>,当时浙东最大的港口就是明州,这里每日都交汇大量通过“海上丝绸之路”贩运来的货物。双边贸易障碍减少,沿海地区自然越来越适应商品结构和贸易形式的重大变化,“船舶深阔各数十丈,商人分占贮货……货多陶器,大小相套,无少隙地。”<sup>[25]</sup>

宋朝在浙东等地设立市舶司,一定程度上促进了海洋贸易的发展,同时也有利于国家财政的收入增加,“是年,杭、明、广三司舶,收钱、粮、银、香、药等五十四万一百七十三缗、匹、斤、两、段、条、个、颗、脐、只、粒,支二十三万八千五十六缗、匹、斤、两、段、条、颗、脐、只、粒。”<sup>[26]</sup>另外,宋廷一般会对进出口货物严格甄别,确定何种是“违禁之物”,并规避它的“局限性”<sup>[27]</sup>,而且整个鉴别流程是需要斟酌再三

的,这么严格区分的目的是为“建立了细密而完备的市场管理之法”<sup>[28]</sup>。通常来说,区域的特殊性导致制度运行时往往具有不确定性,但这种不确定性既具有周延性,也具有相对可控性。所以宋廷结合浙东地区的特殊地域特性进行市舶管理,既有利于保障交易的合法性,又有利于给民众提供准确有效的信息,即告诉民众进行何种交易后会产生何种法律后果。

到了元朝,浙东的庆元港也一直处于领先地位,曾经有日本商船从日本来庆元港贸易,人数和物品众多;另外,浙东的温州地区,也逐渐成为对日贸易的重要港口。浙东地区日益发挥海洋区位优势,切实地促进了浙东地区贸易的发展。在以浙东地区为代表的沿海地区较早受到海洋贸易影响,当地民众的日常思维也发生了变化,面对日益高涨的“海上丝绸之路”贸易利益的刺激,原先靠打渔为生的普通渔民们纷纷投入到高风险、高回报的“海上丝绸之路”贸易活动中,其中不乏读书人,这种现象在此前是难以想象的,同时也进一步影响了邻国和地区的人文经济社会发展,“在中国消费市场的驱动下,邻近国家和地区也受到影响。”<sup>[29]</sup>

## (三)海上丝绸之路宋元流变经验借鉴

“海上丝绸之路”贸易是维护国家安定、保障社会民生的重要途径,这得益于贸易本身可以实现互通有无和推动社会发展之积极功效,“各地间亦因航海技术、船舶制造方面的交流,促成了这一时期航海水平的普遍提高。”<sup>[30]</sup>而浙东地区有其特殊的区位特点,土地耕种能力较弱,农业生产以经济作物为主,但口岸区位优势明显,具备发展“海上丝绸之路”贸易得天独厚的先决条件。宋元时期,朝廷也是优先发展官本贸易的同时,默许民间贸易的发展,展现出积极的开放姿态。

宋元时期为保障“海上丝绸之路”贸易的正常发展,积极出台并推行相关的法律制度,“以立法形式确定对外舶和对外贸易的管理,并由中央政府直接管辖机构设置严格。”<sup>[31]</sup>出台和推行这些法律制度,除了有防御海寇侵扰和维护国土安全的海防事务的原因,更重要的是为了构建起互通有无、合法有效的正当贸易秩序,当时的基调是“对海外贸易实行垄断经营,以非暴力方式经营海上力量”<sup>[32]</sup>。

宋元时期在出台和推行这些法律制度的基础上,重视地方特色,例如重视浙东地区的区位特征,结合当地沿海的特殊情况,设立市舶司等“海上丝绸之路”贸易管理部门,“两宋时期市舶司的存在,凸显

了明州港的重要性”<sup>[33]</sup>。这为后世在管理“海上丝绸之路”贸易层面提供了有利的制度和管理方面的借鉴和启示。

因此,学会从历史的角度审视海上丝绸之路宋元流变的特有属性,客观地把握整个政策的正确走向,既有利于实现“经济互利、人文互启”<sup>[34]</sup>,又符合当前“海洋命运共同体”的理念。“中华民族对于和平利用海洋、坚持各民族海上和平友好交往的理念,彰显了中华民族‘义在利先、合作共赢’的海洋智慧”<sup>[35]</sup>。可以看出,宋元时期关于海上丝绸之路贸易的规定,是基于“人的、物的交流”<sup>[36]</sup>,朝廷在因应管理时游刃有余,在“一个动态的、开放的和多元的基础之上”<sup>[37]</sup>稳步推进。

#### 四、结 语

综上所述,应当客观地看待宋元时期“海上丝绸之路”法律调控与浙东区因应管理。宋元时期随着“海上丝绸之路”的发展,出台监管“丝路”贸易立法和设立相关的管理机构,也是势在必然。宋朝对海洋经济贸易方面立法越来越重视,体系上是诸法混合,到了后期有所疲软;元朝在海洋贸易比宋朝更为开放,在立法方面也更为宽容,这在客观上有利于浙东地区稳定和发展。总的来说,宋元逐渐学会因势利导,当然整个立法过程是慢慢推进且循序渐进的。同时也要意识到,宋元时期“海上丝绸之路”法律调控与浙东区因应管理的某些制度过于严格,也一定程度地限制了境内外各地区之间文化、经济等方面的交流和发展。因此,要秉持唯物史观,认识到“商品经济破旧立新的伟大历史功能”<sup>[38]</sup>,并且从历史的长河中借鉴宝贵的经验。

#### 参考文献:

- [1] 黄纯艳.论宋代的近海贸易[J].中国经济史研究,2016(2):84-96.
- [2] 夏时华.宋代市舶香药的抽解与博买[J].云南社会科学,2014(5):172-177.
- [3] 张耀华.论元代《市舶则法》在古代海关法中的历史地位[J].海关与经贸研究,2014,35(3):32-39.
- [4] 陈少丰.宋代两浙路市舶司补探[J].国家航海,2018(1):11-26.
- [5] 陈道德.从我国古代航海事业的发展看“一带一路”的重大意义[J].文化发展论丛,2018(1):228-236.
- [6] 徐松.宋会要辑稿[M].北京:中华书局,2014:4204.
- [7] 李焘.续资治通鉴长编[M].北京:中华书局,1995:7194-7195.
- [8] 杨一凡,田涛.中国珍稀法律典籍续编[M].哈尔滨:黑龙江人民出版社,2002:847-850.
- [9] 王巧荣.海上丝绸之路南海航线对中国南海权益的历史价值[J].桂海论丛,2018,34(4):52-57.
- [10] 冒志祥.苏轼对宋代“海上丝路”贸易法规建设的贡献:以苏轼有关高丽的状文为例[J].南京师范大学文学院学报,2017(1):29-39.
- [11] 蒋丽萍.古代浙东地区海上丝绸之路文化遗产调研[J].中国民族博览,2018(11):94-96.
- [12] 张中秋,陈景良.宋代吸引外商的法律措施叙论[J].法学研究,1993,15(4):70-74.
- [13] 李华瑞,张倩.中唐以后至宋朝海路交通的转型[J].中国史研究,2017(4):9-14.
- [14] 苏铁.唐、明二朝市舶太监制制度钩沉:兼述对“海上丝绸之路”的负面影响[J].海关与经贸研究,2018,38(3):35-52.
- [15] 冒志祥.浅论苏轼对宋与高丽“海上贸易”典型案件的查处:以苏轼有关高丽的状文为例[J].东吴学术,2017(6):56-64.
- [16] 时磊.水陆交通网络与蒙元时期的“丝绸之路”[J].中共南京市委党校学报,2018(5):88-94.
- [17] 吴榕青.宋元之交东南沿海的海盗、山贼与地方政局:以潮漳陈五虎、陈吊眼集团为例[J].海交史研究,2016(2):27-46.
- [18] 马光.开海贸易、自然灾害与气候变迁:元代中国沿海的倭患及其原因新探[J].清华大学学报(哲学社会科学版),2018,33(5):196.
- [19] 郭成伟.大元通制条格[M].北京:法律出版社,2000.
- [20] 陈高华,张帆,刘晓,等.元典章[M].天津:天津古籍出版社,2011.
- [21] 袁晓春.海上丝绸之路朝鲜史料中的宁波海商[G].民族史研究,2017:223-238.
- [22] 孙启杭.宋代温州海外贸易变迁[J].温州职业技术学院学报,2018,18(4):17-21.
- [23] 刘莉.宋代明州与高丽海外贸易发展因素分析研究[J].中共宁波市委党校学报,2015,37(2):115-122.
- [24] 柳和勇.简论浙江海洋文化发展轨迹及特点[J].浙江社会科学,2005(4):122-126.
- [25] 朱彥.萍洲可谈:第2754册[M].上海:商务印书馆,1936:18.
- [26] 脱脱.宋史:第13册[M].北京:中华书局,1977:4560.
- [27] 李延芳,杨兴涓.蜀茶禁榷在北宋后期治边中的作用及其局限性[J].农业考古,2018(5):191-198.
- [28] 吴美菊.宋代商业法建设相关问题研究[J].兰台世界,2015(12):38-39.
- [29] 赵全鹏.中国古代海洋珍宝消费与朝贡贸易关系[J].南海学刊,2018,4(1):34-40.
- [30] 马建春,王霞.元代马八儿-亚丁新航线疏证[J].国家航

海,2018(2):84-106.

- [31] 王晓鹰,睦贞嫵.中国海事管理机构的历史演进脉络(唐朝至元朝)[J].中国海事,2018(9):76-78.
- [32] 张帆.中国古代海洋文明与海洋战略概述[J].珠江论丛,2017(2):3-45.
- [33] 霍杰.宁波在海上丝绸之路地位演变研究[J].内蒙古科技与经济,2018(3):9-11.
- [34] 李国强.古代丝绸之路的历史价值及对共建“一带一路”的启示[J].大陆桥视野,2019(2):32-38.

- [35] 仲光友,徐绿山.关于构建“海洋命运共同体”理念的认识和思考[J].政工学刊,2019(8):9-10.

- [36] 檀上宽.明代海禁:朝貢システムと華夷秩序[M].京都:京都大学学术出版会,2013:17.

- [37] 丁贤勇.日常生活中的江南:交通史视野下的一个解读[J].浙江社会科学,2019(1):139-149.

- [38] 薛国中.由农本而重商:封建社会的深刻经济危机[J].武汉大学学报(人文科学版),1986(3):98-105.

(责任编辑:雷彩虹)