

近代中國史料叢刊第七十四輯

沈雲龍主編

中國關稅制度論

高柳松一郎著

文海出版社
有限公司印行

中國關稅制度論

目次

緒論

第一編 關稅制度之沿革

第一章 無條約時代……………二

第一節 列國之要求通商

第二節 中國之排外閉關主義

第三節 廣東貿易事情

第四節 廣東貿易時代之關稅制度

第二章 通商開始時代……………一七

第一節 鴉片戰後之通商條約與關稅

第二節 海通以後之貿易狀態

第三節 洪楊之亂與海關及釐稅之起源

目次

第三章 海關統一時代……………三三

第一節 英法戰後之條約與關稅

第二節 海關行政之統一及擴張

第三節 芝罘條約與關稅

第四節 中韓關稅同盟

第四章 外人管理海關時代……………四七

第一節 中日戰役與關稅制度

第二節 團匪事變與關稅問題

第三節 挽回利權運動與海關

第四節 革命與海關

第五節 歐戰之影響

第二編 關稅制度之特質

第一章 關稅制度之根本觀念……………

第一節 關稅之意義

50/110201

www.docsriver.com 定制及广告服务 小飞鱼
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



www.docsriver.com 商家 本本书店
内容不排斥 转载、转发、转卖 行为
但请勿去除文件宣传广告页面

若发现去宣传页面转卖行为，后续广告将以上浮于页面形式添加

www.docsriver.com 定制及广告服务 小飞鱼
更多**广告合作及防失联联系方式**在电脑端打开链接
<http://www.docsriver.com/shop.php?id=3665>



第二節 關稅制度發達之趨勢

第三節 中國關稅之意義

第四節 徵稅機關之異例

第二章 關稅權限制之範圍……………一二

第一節 外部關稅上之限制

第二節 內部關稅上之限制

第三章 關稅制度與特殊國際關係……………一七

第一節 中國通商條約之特質

第二節 通商地制度

第三節 外國法權制度

第四節 外債關係

第三編 海關論

第一章 海關之本質……………一

第一節 海關之基礎

第二節 海關之國際的性質

第三節 海關行政之範圍

第二章 海關之組織……………一〇

第一節 官制

第二節 總稅務司

第三節 稅務司

第四節 普通海關員

第三章 海關員之法律的地位……………四五

第四編 關稅制度之內容

第一章 總論……………一

第二章 外部關稅……………五

第一節 進口稅

第二節 出口稅

第三章 內部關稅……………一八

第一節 概說

第二節 沿岸移出入稅

第三節 子口稅

第四節 常關稅

第五節 釐金稅

第四章 特殊地關稅.....五三

第一節 香港澳門帆船貿易關稅

第二節 租借地關稅

第三節 陸路貿易關稅

第五章 特殊品關稅.....七二

第一節 違禁品

第二節 免稅品

第三節 新工業品

第六章 關稅貨物流通之便宜方法.....八七

第一節 總論

第二節 戻稅制度

第三節 免重徵制度

第四節 保稅倉庫

第七章 噸稅及河港修理稅……………一〇二

第一節 噸稅

第二節 河港修築稅

第八章 通關手續與條約以外之特權……………一一〇 6

第九章 關於關稅爭端之解決方法……………一一四

第一節 關於課稅處分之解決方法

第二節 關於犯規處分之解決法

第五編 關稅制度之影響及將來

第一章 財政上所受之影響……………一

第一節 外部關稅之影響

第二節 內部關稅之影響

第二章 經濟上所受之影響.....	八
第一節 國內產業發展之障礙	
第二節 外國貿易之反調	
第三節 外國貿易之過少	
第三章 政治上所受之影響.....	三二
第一節 關稅制度在國內政治關係上之影響	
第二節 關稅制度在國際關係上之影響	
第四章 關稅制度之將來.....	二七

中國關稅制度論

高柳松一郎著
李達譯

緒論

有四千年之歷史，以特別文化誇稱東亞之中國，而自一八四二年以來，七十餘年間，因戰亂頻仍之故，國勢凌夷，竟益受外力所侵蝕，此誠近世史上，一最有興趣之問題也。此七八十年間，列國在中國獲得之利權，如領事裁判權之設定，關稅權之束縛，居留地之增加，鐵路之敷設，礦山之採掘，租借地之割讓，軍隊之駐屯，郵局電線之延長等，有為列國所共通者，有為一國所獨占者，其種類雖多，性質雖異，然使列國間均受同等之利害，而與通商貿易以及成為將來中國中心問題之財政有密切關係者，則莫關稅問題若。是故中國關稅問題，實應特別注目之要件也。

關稅權之束縛可分為二：第一為課稅權之制限，第二為海關管理權之委任是也。課稅權之制限，係根據中外各通商條約上之片務的協定稅則而成。此種制限，固不僅限於中國，實為歐美各國與東洋各國締約之共通規定。譬如日本，當明治三十二年改正條約實行以前，殆與中國受同樣之束縛。然關稅徵收機關之海關而完全委任外人管理，此則中國所獨有之特殊國際關係也。中國現行海關制度，係偶爾開端於六十年前洪楊之亂，至英法聯合戰爭之後，始成為條約上之規定，其後更由關稅與外債之擔保關係，遂至於使外人掌握海關管理權，故海關在制

度上雖爲一種行政機關，實不啻一種國際機關也。

以上所述，係關於中國與列國互市以後發生之海關及海關稅之制限，但在中國，海關稅以外，更有一種內國關稅，前世紀中葉以來，因煩瑣釐金稅之普及，大阻礙通商之自由交通之便利，此研究中國關稅制度時所應首先注意之點也。至於關稅之意義若何，學者之間向有廣義狹義兩說。據狹義說而言，關稅僅爲一種消費稅，係由通過政治的國境之貨物徵取者也，但依廣義說而言，出入國內行政區域之貨物，或出入於與他國協定之關稅地域之貨物所徵之稅，均應包含於關稅之內。予於理論上不僅左袒廣義說，且認定論述中國關稅制度時，尤以採用廣義說爲適合於中國實際情形。內地關稅，在文明國家，殆已完全廢除，而中國則因特殊之政治組織與財政上之必要，至今尙未能實行廢止也。

由以上所述，中國現行關稅制度，係由內外二重制度而成，即受條約上所制限之外部關稅 (Ausenzölle) 與基於財政上之必要之內部關稅 (Binnenzölle) 併存，此其特質也。此二者一則處於進步的組織之下，由外人所統一，實行有規則之課稅；一則由一班國內貪官污吏舉行不法之徵稅，至今仍未變也。中國關稅制度，既有舊制度之弊害，又有新制度之缺點，即謂爲世界上最不良之稅則，亦不爲過。此兩種關稅，除通商口岸之內部關稅有一部分管理權委任於海關外，在行政上雖無何等關係，而由二者在通商貿易上之作用與關稅問題之大局觀察之，二者實爲一體也。蓋由外國之地位而論，欲增加進口稅，有先廢內國關稅之必要，然由中國之地位而論，欲廢止內國關稅，有先增進口稅之必要，而內國關稅之全廢，又必須根本改革中國行政組織與財政制度，此難題也。因此之故，

中國關稅問題，與有關稅主權各文明國家之關稅問題，其意義完全不同。故欲從事此項研究，一方面須從條約上所規定之國際關係，下一番外面的觀察；同時在他方面，又須從行政上加以內面的觀察而後可。

今爲研究此種獨特無比之關稅制度故，特分爲左列五編。第一編，由外交與通商關係敘述關稅制度之發達；第二編，舉出中國關稅制度與他國關稅制度相異之點，說明其特質；第三編，說明中國海陸之國際徵稅機關之性質及其組織；第四編，更進而詳論現行關稅制度之內容及其運用；第五編，考察此種特殊關稅制度所及於政治經濟財政各方面之影響。然予於研究上，仍願置重於外部關稅及國際關係，其原因蓋不僅因內部關稅有不少難由外面窺知之點，且此種內部關稅，向無統一之組織，不久亦將隨中國之發達，而歸於廢除者也。

第一編 關稅制度之沿革

沿革之大勢

世界中最特別之中國關稅制度，與別種外國利權相同，均在於與歐美交通之後而自然產生者也。夫中外國際關係上最有重要意義之事件，蓋莫如鴉片戰爭，英法聯合戰爭，及中日戰爭三者。鴉片戰爭之結果，締結南京條約，中國不得已放棄舊日之閉關主義而開放門戶；英法聯合戰爭之結果，締結天津條約，遂確立通商交通之基礎；中日戰爭以後，外則中國積弱真相暴露於列國之前，愈招致外力之侵入，內則清朝之權威失墜，日後拳匪之亂與革命之役，即謂爲中日戰爭間接之結果可也。中國關稅制度，亦因此等事變，而日趨發達者也。故予據此見地，將關稅制度之沿革，分爲四期焉：

第一期 無條約時代（自一五一六年葡萄牙人東渡時起至一八四二年南京條約爲止）

第二期 通商開始時代（自南京條約至一八五八年天津條約爲止）

第三期 海關統一時代（自天津條約至一八九五年中日條約爲止）

第四期 外人管理海關時代（自中日條約以至今日）

在第一期內，列國因近代殖民政策發展之結果，均集注目於東亞，或派遣使節，或遣送商船隊，均要求與中國開始通商，中國對此，固持鎖國攘夷政策，加以拒絕，將對外貿易限制於廣東一港。至第二期，中國因戰敗之故，不

得已開放門戶與外國締約，反被蠻夷之國束縛其關稅權。至第三期，因戰敗之結果，愈不能抵抗外國壓迫，遂承認擴張通商地，創設海關制度，並中外交際之平等。至第四期，因中日戰爭之結果，迫於必要而增加長期外債，以關稅供擔保，遂使海關制度上發生國際關係；復因拳匪之亂，賠款過多，更加增其對於關稅之擔保權與管理權；最近又因革命之亂，財政破裂，遂使中國不能履行外債義務，因此列國遂開始行使所有之關稅擔保權。

第一章 無條約時代

第一節 列國之要求通商

中國關稅，與老人之中國同，有長久之歷史，但現今此種關稅制度，則發生於海通以後，故欲敘述關稅制度之發達，須先將中國與歐洲各國之通商關係以及開海禁之始末約略說明之。

歐洲與中國之海路貿易，在古時係由阿拉伯人與波斯人之介紹而行，唐代以後，歐洲人或因傳道，或因交易，至中國者不少。（註一）又如馬哥波洛（Marco Polo）旅行記，亦曾將中國之富庶介紹於歐人，但歐洲各國之肇起而注目於中國，則在十五世紀末新大陸與好望角發現以後，因此時乃各國互爭殖民地以謀擴張外國貿易之時代故也。此類強國與舊日領貢中國之鄰近小邦不同，彼等派艦隊，遣國使，要求與中國開始通商，故就自信為世界中心，文明淵藪之中國人而言，實全處於被迫而不得不起以解決此新國際問題之境。不幸中國對此問題錯做答，竟遺下許多後日所不能挽救之禍根焉。

註一 世界東部之交通不便，對於南方至細亞，往往皆非海路切難時代，交通更為困難，又多危險，故亞細亞即東部而發生亞細亞之文化，成就特殊之發達。歐羅巴人心有強烈之衝動，故因中央亞細亞而發生聯絡，此即宗教上之熱心（中國人之往印度）Nestorian 教徒之來中國，與獲得極東產物，——特別為中國絹——之欲望，二者使兩部互相聯絡者也。中國與西洋之陸路交通，其在唐代，自從紀元以前起，經由Tartaria人而行，至於開海路交通者則為Syria人，在紀元一世紀之時，當時貿易之主眼目的，在於取得中國絹。至於一六六六年時曾去Indiarum（在今之安南或東京地方）之M. Augustinus Antoninus之使節，果係羅馬皇帝所派，或係Portugieser商人團體所派遣，尙難明瞭。迨至唐代，中國人往外國者漸多，阿拉伯人又代Syria人而趨，盛行海路貿易，不啻亞細亞一戰，亞細亞、杭州、泉州等處亦均設有市舶司，至十三世紀元朝時代，海陸交通愈盛，至明代始稍衰減。至十六世紀葡萄牙人代阿拉伯人而起，遂以演成東西衝突之活劇。（參照 K. Rathgen: Die Entwicklung des Handels zwischen Europa und China）

最初，中國者為葡萄牙人，當明武宗時，一五一六年，Purestrello 由麻刺加至廣東，試行探險之航海，次年，Perez Andrade 率一艦隊至廣東省上川島（St. John's Island）要求通商，東西接觸自此始。葡萄牙人初受中國政府優待，在暫在東海岸之寧波、泉州、漳州經營盛大之貿易，惟以掠奪橫暴之故，致受地方官民迫害，被逐出境，一五五七年以後，僅以澳門為根據地，保持餘勢耳。爾後葡國雖曾三派使節赴京，亦僅交換禮物而止。西班牙人之東渡，在占領菲律賓之後，較遲於葡萄牙人者約五十年，即一五七五年時，始遣使來粵，要求通商，拒不許。其後該島與中國之貿易，雖由福建沿岸之華人而行，而馬尼拉、華僑受虐之事，徒增進華人對歐人之惡感而已。其次荷蘭人於一六二二年亦曾從事於廣東貿易，因葡人之反對，未遂，轉至東方，暫占臺灣，又為鄭成功所逐。故荷蘭前後雖

會三派使節進京，其實不過朝貢中國叩頭而已，國交固未成立也。英人東來始於一六三七年時 Captain Weddell 艦隊與虎門礮臺交戰後即侵入廣東，中英之接觸，以此爲始。東印度公司 (East India Company) 在南海岸方面受葡人妨害，不能如意開始通商；在東海岸方面，雖得與鄭成功之世嗣結成關稅協定（註二），然至有清征服臺灣之際，貿易中斷，遂復折而至粵，至一六八四年始許其設立 factory，是時英國首派特使 Macartney 於一七九三年抵京，要求二事（註三）（註四）：第一，要求解放廣東貿易上之束縛；第二，要求將廣東以外之天津寧波舟山關爲商埠，但均被拒絕，其結果僅比荷荷兩國使節略受較良之待遇而止，仍未達到國交通商上之目的也。一八一六年英國第二次特使 Amherst 東來，其結果亦同，即皇帝亦不許覲見。此外法美瑞典丹麥普魯士奧大利秘魯墨西哥智利等國，雖皆隨英國之後在粵設立 factory，然均未派國使要求開始國交。

註二 據此時之協定觀之，英人有在臺灣廈門居住往來之自由，鄭王所辦貨物與進口米，皆免稅，此外進口貨則於售轉後課值百抽三之關稅，出口貨無稅。(S. W. Williams, "The Middle Kingdom," II, p. 445, 1914.)

註三 Factory 係代理商(即 factor)在外國貿易地爲互謀保護互謀利益而設之店舖及住居，依地方情形之不同，有時設備城壁或堡壘者，此項 factory 中世紀歐洲各大都市以及亞細亞阿非利加各港皆有之。例如英國東印度商會自一六〇二年 Sumatra 之 Achcen 爲始，以後數十年間陸續設置於 Batavia, Surat, Agra, Banda, Masulipatam, Jaccatra, Seonde, Hooghly 等地方。其在印度者，後成爲取得政治勢力之根據地，收效甚大。(參看 Palgrave, "Dictionary of Political Economy," II, pp. 3-4, 1900.) 在中國之 factories 亦其一例，但中國官吏勢大，外人未能利用之以行其侵略耳。

註四 東印度商會不能忍受廣東貿易之束縛與關稅之誅求，於一七〇一年在寧波舟山試行貿易，於一七五五年派店員 Harrison 與

Plan. 程赴遼波企圖開始通商，亦未成功。一七五七年，貿易限於廣東之上諭發出後，該商會不服，於一七五九年再據 Plan (按任輝) 於寧波地方官吏不許交通，彼遂北至天津，謀上書乾隆皇帝。其結果，廣東之關稅雖暫見輕減，而彼則因犯國禁之罪，被監於澳門附近前山獄舍者約三年，尋獲送於國外。(見 Sir J. Davis, "The Chinese," I, p. 67; H. B. Morse, "The International Relations of the Chinese Empire," p. 107; 王之春中外通商始末記第五卷第七頁。)

歐洲商人由海路來華者，皆在中國南部，至於俄人之要求通商者，則由北方之陸路而來。俄國自一五六七年以來，曾數派使節至京，中政府因俄國與他國不同，中俄國境交通常起爭端，不能漠視，且俄人之性質與亞洲人相似，故中俄兩國易於諒解，遂得於一六八九年締成尼布楚條約，中外締約自此始。迄後一七二七年俄國復與中國續訂恰克圖境界條約，嗣恰克圖、尼布楚兩地為商埠，始協定國境貿易無稅。(註五) 各海國前後互三世紀之久，要求於中國而失敗者，俄國竟得成功，直可謂為無條約時代之一變例。此種原因，固由俄國外交手段之高，而當時中國之不歡迎海路貿易，亦其一原因也。(註六)

註五 恰克圖界約第四條云：「按照所議，准其兩國通商，既已通商，其人數仍照原定，不得過二百人，每開三年，進京一次，除兩國通商外，有因在兩國交界處所零星貿易者，在色博額之恰克圖、尼布楚之本地地方，擇好地建房，應情願前往貿易者，准其貿易。周圍牆垣、柵子酌量建造，亦毋庸取稅，均指令由正道行走，倘或繞道或有往他處貿易者，將其貨物入官。」

註六 一八〇六年，俄船兩隻入廣東港貿易時，北京政府即下嚴命，斥責俄國已有陸路貿易特權，不得均需於海路貿易云。(參見 Morse, "International Relations," p. 62.) 及王之春中國通商始末記第六卷第七頁。

第二節 中國之排外閉關主義

各國既再三要求通商若此，而中國仍固拒不許如故，甚至於一七五七年以後，竟完全墜鎖門戶，禁止對外通商，僅許於廣東澳門兩地為制限的貿易而已。此種政策，究根據何種理由，殊難索解。昔在唐宋元明時代，對於四鄰諸邦之貿易，從未加以束縛，其對歐美各國商人採取嚴密閉關政策者，溯決原因，錯綜紛雜，蓋不僅由於清廷之頑迷不悟已也。（註一）（註二）今將其理由分為以下三段說明之，即第一為政治的理由；第二為經濟的理由；第三為社會上的理由是也。

註一 據大明會典所記，朝鮮、暹羅、占城、爪哇、安南等國計共三歲一貢，許琉球兩年一貢。又從明史（景泰四年條下）日本於永樂初年，定十年一貢，人數二百餘隻，宣德初年，人數增為二百，又如船三隻。其後朝貢即係貿易，其制限固不必切實執行也。E. H. Parker, "China: Her History, Diplomacy, and Commerce," p. 41. 又關於清季廢止之貢國，請參不遠庭橋（通譯實地觀第一卷）。

註二 民國元年一月五日，南京共和政府以臨時總統孫文外交總長伍廷芳名義，通告各國之宣言書中，有攻擊滿清三語，即：Prior to the usurpation of the Throne by the Manchus the land was open to foreign intercourse and religious tolerance existed, as is evidenced by the writings of Marco Polo and the inscription on the Nestorian tablet of Siang-fu. Dominated by ignorance and selfishness, the Manchus closed the land to the outer world and plunged the Chinese people into a state of heinous inequality, calculated to operate adversely their natural talents and capabilities, thus constituted a grave against humanity and the civilized nations almost impossible of expiration. (J. O. P. Bland, "Recent Events and Present Policies in China," p. 63).

(一) 政治的理由 歐美各國船艦之陸續來華，係在十七世中葉，正值明清易朝之際，滿清向僻處西北陸，急於謀國內之承平，當然不願於沿海地方惹起對外之交涉。且向與中國交通者，皆為弱小隣邦之商人，或為溫良之耶教徒，並無足畏。至於新來蠻夷，類皆紅毛白皙，軀幹強大，性質獷猛，又多攜有精銳武器之軍艦，實不易與。中國官吏雖倨傲尊大，不曉世界大勢，而對於此類藉口通商，而實有侵略野心之人，則固易於窺破也。况當時亦曾得諸傳聞，知印度爪哇菲律賓等地，已皆為彼等所征服矣。(註三) 加以麻尼拉地方，西班牙人有殺戮華人之事，中國沿岸之葡萄牙人，荷蘭人又有肆行掠奪之行爲，以及明代以來，倭寇又時出沒於近海，綜合觀察，中國為自衛計，固不如實行閉關主義以謀國內安寧保全領土之為愈也。(註四) 其次，中國政治組織，自古以來，中央與地方權限區劃不明，如對外交涉等新發生之政務，更無人出而負責，此亦可認為中國所以採取閉關政策之又一理由者也。

註三 康熙時代大員藍玉林論南洋事宜書中有云：「紅毛乃西島番號名，其中有英主婆于絲羅佛斯四荷蘭大西洋小西洋諸國皆兇悍異常，其舟堅固，不畏風浪，火軍械精於中土，性情陰險叵測，到處窺覷，圖謀人同，統計天下海島諸番，惟紅毛四洋日本三者可慮耳。嗚呼，吧乃區米由地方，緣與紅毛交易，遂被佔估為紅毛市舶之所。呂宋亦屢來由分族，緣習天主教，亦被西洋佔奪為西洋市舶之所。日本明時作亂，闖廣江浙省遭蹂躪，至今數省人民皆懷寇者，皆心痛首疾。」(Brewitt-Taylor 新聞文件錄第一第三七四頁)。

註四 先自十六七世紀時，有西洋冒險家 Pinto, Andrade, Weddell 航行中國與日本沿岸時，兩國政府皆採取允許交通之方針，後知

呂宋爪哇印度等地為歐人征服，士民大受虐待，兩國均懷憂慮，以為非採取閉關主義貿易制限政策以謀預防，亦將陷於同一運命。因此種政策乃維持本國獨立，統御本國人民之最安全方法故也。當時「暴力即權利」之思想，較現在尤能支配國際之關係，且異教人領土須屬於法皇之信念，隨處皆可實現，俾須人與武力而已。若使中日兩國許荷英法在本國領土內無制限的殖民，則今日或早已現

出亡國慘狀亦未可知也。(Williams; op. cit., II, p. 407)

(二)經濟的理由 中國領土廣大，人口衆多，爲世界各國第一，而物質又極豐富，寒溫熱三帶產物，殆無不具備。世人所以稱中國獨自構成一世界之原因以此故。由經濟上觀之，中國之適宜於自立自給，實非他國所能比擬也。尤以清季政治版圖之增大，爲前代所未有，故中國與他國互市之必要愈見減少，其以國內通商爲滿足非無故耳。(註五)且一般人民生活程度極低，尙無外國商品之需要。故自中國方面觀之，爲應付列國之通商要求計，而限以廣東澳門二港許外人貿易者，並非基於中國自身之必要，實乃中國給與外人之一種恩惠也。(註六)當十九世紀初期，廣東方面每遇與外人發生爭端時，中國官吏之慣技，動輒禁止供給物資，命其停止貿易，無非表示其施恩於人之思想耳。更有一理由，使中國不願與外國通商者，則畏本國金銀流出海外是也。物物交換，原係彼此有無相通之意，但鴉片之秘密進口，現錢交易，銀塊連年外溢，其結果遂致物價騰貴，小民生活日益艱難，故中國遂有「外國貿易有害無益」之臆斷也。

註五 Sir R. Hart, "Theses from the Land of Siam," pp. 80-81.

註六 當時中國政府公文中常云：「茶與大黃爲中國之特產，爲外夷所必需。因外夷百大食之僻，故常苦饑饉，若不服此二品，彼等必不免費

病而死。」(參看 Clark 大學講演集 "China and the Far East," p. 103. 粵海關誌第十八卷十三頁及第十六頁)

註七 中外通商始末記第七卷第三頁第八卷第五頁。

(三)社會上之理由 除以上二種表現於外部之理由以外，更有一種使華人排外之內部的根本理由在。即

基於中國特殊文化之保守主義，其基於特殊境遇之中華主義是也。此二主義者，淵源最古，前者為儒教之尚古思想所養成，殆成為中國人先天之性質；後者係由中國以卓越文化稱雄四隣各小國之關係而生，兩者相合，遂至於視外人為夷狄。然歐洲東部，即與先前之兩國不同，彼等要求與中國結平等之交際，此實與華人之自尊心以損傷者也。況以蠻夷之人異族異俗，不欲學習中國文化，反要求宣傳違反古聖賢教訓之耶教，實有根本破壞二千餘年社會組織之虞。中國官民，其所以上一致，對於外人愈增猜疑嫌忌之念者，非無故也。（註八）

註八 Hart, op. cit., pp. 134-135. 又中國政府公文禁用「夷」字，係在一八五八年中英條約第五十一條上規定之後。

中國如此其固執排外閉關主義以拒絕文明之交通，則列國對付之法，當然不出以下三途：（一）用于戈以覺醒其迷夢以謀改良貿易關係乎？（二）或服從中國政府所命令之屈辱條件，而甘於為有限制之通商乎？（三）抑斷然不與中國互市乎？當時列國所施於印度與南洋土民而成功之武斷殖民政策，既無實行機會，又不甘放棄對華貿易之暴利，不得已祇得依第二方法以待時局之移轉。以下予特就廣東貿易專情與關稅制度略為陳述，以便溯及開放海禁之順序焉。

第二節 廣東貿易事情

廣東在中國沿岸各港中，與外國通商最早，如阿拉伯人波斯人，在紀元七世紀之唐代，即已於此地與亞洲各港之間，大從事於交通貿易。（註一）歐美人至東亞者，在十六世紀初葉，以葡萄牙人為先鋒，均以廣東為目的地，自十七世紀後半期起，曾於此設立通商根據地。Pescadore，惟廣東一港之所以互一世紀半之久，成為唯一對外商

埠，而取得獨占地位者，其原因蓋因一七五七年雍正帝之上諭，嚴禁他處地方與外國通商故也。（註二）關於此點，當時之廣東，亦與中世紀英國之 staple 相似。（註三）但 staple 係經國王特許輸出羊毛與別種重要物產（staple commodities）之都市，有時雖因外交政策變更場所，而主要目的，在嚴行取締貿易，並使於徵收關稅，關於此類法規，大概亦根據財政上的理由而制定之，至廣東則不然，並無所謂財政的經濟的理由，乃完全為便於實行閉關的對外政策而已。

註一 M. von Brandt, "China und Seine Handelsbeziehungen zum Ausland," S. 7.

註二 廣東以外，許外人居住之地僅澳門、澳門一地係在東海岸被擊退之葡國人，巧於行賄地方官吏而租得之一小半島，並非允許葡人專用者。至一八四九年，知事 Alcázar 宣言獨立之時，事實上，澳門變成中葡兩國共管地矣。在廣東貿易時代，澳門不過為各國船舶寄泊地，為旅粵外人各寄居地，雖暫時繁盛，而在貿易上並不占重要地位也。又關於澳門沿革請參看 Moncanto de Jesus, "História de Macao."

註三 參看 W. J. Ashley, "An Introduction to Economic History and Theory," I, p. 111, 1906; Morse, "Guide of China," pp. 57-58

有可為廣東貿易之特色者，即中國官憲施於外人之苛刻的束縛與誅求是也。詳言之，可分兩層：第一，外人僅許在城外西南河岸一小區域內居住；第二，與外人貿易，僅限於稱為行（Hong）或行商，洋商而經特許之中國人，且使行商為外人之保證人，除此以外之場所與商人，則嚴禁交易。（註四）最盛者，為一七六〇年所頒布之嚴密規則，取締外人來往與外國船舶出入。（註五）若依文字所規定，勸行此類規則，外人決不能在廣東居住，不過實際上

未必盡然，地方官吏，不肯放棄因外國貿易而得之公私收入，且備及因外國貿易謀生之多數人民，流於失業故於實行規則時，使宜行事，惟遇與外人發生爭論時，則極端勵行規則，以爲壓制外人之武器而已。然此係中世之貿易狀態，其不能長久維持，因自然之數，中國政府，雖自以爲善於箱制蠻夷，於僻遠海濱而自鳴得意，而不知蠻夷之政府，實不忍視本國人民受此種屈辱之束縛也。

註四 特許商人制度，在清季以前即已存在，魏源漢關誌卷第一卷凡例所載便知。凡例有云：「元典章有帕商，帕牙，今之夷商，即古之帕商也。今之行商，即古之帕牙也。二者相須以成市。」廣東最初之特許商人，依一七〇二年上諭許可而設，最初僅一人，其數漸次增加，至一七二〇年遂組織由十三名而成之一團體（即公行 Co-hong）。此種公行，常奉納助政府，維持特權，對於官府，凡屬納完官稅及外人行動，完全負責，又對於外人保薦買辦（Compradore）、銀師（shroff）、通事（linguist）及其他一切代理人，又介紹外商與官府之請願交涉，調處關於交易之一切爭議。參看（W. O. Hunter, "The Fan Kwee at Canton," pp. 34-38, 1911; Morse, "International Relations," p. 68; H. Cordier, "Les Marchants hanistes de Canton," T'oungpao p. 2810, 1902.

註五 此時規則，據 Hunter 云，大概分爲左列八條：（一）外國軍艦不得入虎門以內，護送商船者，須泊旋海外以待商船之出口；（二）夷館內不許攜帶婦女及武器；（三）船船上領港人及買辦，須經中國官府登記，攜帶所有之許可證，船夫及其他一般人民，非經買辦之監督，不許與外國船交通，又外來船隻若有秘密貿易，須處罰買辦；（四）各夷館所使用之中國人不許超過八名；（五）外人不得操舟遊河，但每月得隨帶通事赴對岸花地遊行三次；（六）外人在華行商，不得直接提出請願書於官府；（七）行商不得由外人負債；（八）積載商品之外國船，不得在河外密運貨物，應即直泊於黃埔。

第四節 廣東貿易時代之關稅制度

管理外國貿易之廣東市舶司始設於唐代之時。高季始任命粵海關監督，卽外人所稱 Hoppo 之專官，司掌取締貿易及徵稅事務。(註一)中國自古凡占居與外國貿易有關係地位之官吏，致富發財之機會頗多，尤以粵海關監督爲全國最優肥缺。(註二)北京內務部常用滿人任此缺，其收入之一部分，送交宮廷，督撫以下大小官員，均沾餘潤，惟不如監督自身收入之多耳。因此之故，凡有願得此缺之人，須對宮中善於運動，並須有巨萬賄賂然後可，既得此缺之後，若更欲連任，又不得不分肥於各方面。通例任期三年，任期中極易積蓄貲財，一生受用有餘。卽此一事觀之，廣東貿易時代稅吏之腐敗與商民所受之請求如何苛酷，亦可推測而知矣。(註三)

註一 Hoppo 之語原有二說：(一)有謂爲中央政府之戶部 (Hoo-tes) 代表者；(二)有謂爲河泊 (Ho-Poh) 卽水上警察之雅語；(三)有謂爲關部 (廣東音 Lon-pu) 之意，卽即關合係。今查頁音文志義兩面著想，以第一說爲可備。

註二 參見 H. Parker, "The Financial Capacity of China," in Journal of N. China Branch of the Royal Asiatic Society, 1885-1886; Morse, "International Relations," p. 16. 廣東以來，管理外國事務官吏，收賄索賂之事，徵之史籍可知。尤以明代以前，關稅徵取食物 (見通志第十四卷第一頁) 因此官吏中買賣番貨而公私利者不少。至於清季，徵取銀錢，弊更如故。廣東之廣東通志第九卷上有云：「昔廣東官宦得門，任官者以爲貨府，無官之大小，一捧馬符，無不惟欣過望，長安戚友奉手相送，以爲十萬難堪，可以以此爲奇，於是只母錢貨之，以五萬十，而後盡其權利。」由此可以推知。

註三 Morse, "Quintus of China," p. 71 海運以後收入之詳見 D. F. Rennie, "Peking and the Pekingness," I, pp. 248-249, 262-330.

廣東貿易時代之關稅如何，稅率若干，實爲一種難問，卽在當時亦不得而知，因第一，課取於貨物之關稅，由中

特許商人繳納，外國商人不直接干預；第二，稅則上除正稅以外，又雜課手續費、僱錢等費；第三，外商所直接繳納之船鈔 (measurement fees) 亦含有無數之雜賦故也。據乾隆十八年（一七五三年）粵海關徵稅規則，當時廣東所徵收之合法關稅，共分五項：（一）進口稅；（二）出口稅；（三）附加稅；（四）船鈔；（五）贈品。（註四）此外當更有種種名目之手續費與雜賦，今再參看廣東貿易之外商著作以推測當時之徵稅實額，其誅求無厭，實屬可駭。以下再就當時外商所納之船鈔與特許商人所繳之進出口稅兩事分別說明之。

註四 F. Hirth, "Hoppo Book," in Journal of N. Ch. Branch of the R. A. S., 1882 規費之多弊，粵海關書上曾說明之。該

書第八卷第二十一頁有云：「粵海關則例內開外洋船隻進口，自宜禮遇起至書吏家人通事頭役止，共三十條，又放關出口，書吏家人等，其驗槍放關領牌押船貼寫小包等名色，共三十八條，既經如此，實屬繁雜。」此為乾隆二十四年十二月二十二日總督李侍堯監督元拔世奏請廢止之文。自當時仍未實行，觀乾隆二十八日總督蘇昌上奏文（見粵海關書）可知。

（一）船鈔 (measure fees) 往粵貿易之外國船，每次出入必須寄泊澳門，入港之時，先繳三百六十五元至四百元於當地中國官府，雇請領港人與通譯至黃埔，再支給五十元至二百五十元，使買辦上船，再至虎門候稅關吏量船，照章繳納船鈔，方許歸泊黃埔。開始起貨，船舶依大小分爲三等：一等船，積載量每一單位課船鈔七兩七錢七分七釐；二等船課船鈔七兩一錢四分二釐；三等船課船鈔五兩。（所謂單位，係以前檣到後檣之長乘中檣之闊，再以十除之。）依此計算法，一八一〇年時進口船舶長七九·九 (333) 寬二五·九 (333) 之一等船，應徵收正稅一千三百二十八兩四錢六分三釐，附加稅手續費雜課一千九百五十兩，共應徵三千二百七十八兩四錢六

分三釐。(註五)又總噸數四百二十噸登簿噸數三百七十五噸之二等船，合計須徵收二千六百六十六兩六錢六分七釐。(註六)此種船舶依現在船鈔徵收規則計算之，僅爲課百五十兩之小船而已。又不入泊黃埔而在澳門起貨之船舶，雖支給入泊廣東船舶之半數，而對於特許商人每隻須納付二千五百二十兩作爲管轄以外之通商免許費。但在當時船鈔雖繳納如此之重，而浮標燈臺等便於航海之事務均不辦理。由此觀之，可知當時船鈔與現時噸稅，其性質完全不同，當時船鈔之重，直可視爲船貨並徵之全部進出口稅也。

註五 參看 W. Milburn, "Oriental Commerce," II. p. 482-293; Morse, "International Relations," p. 77-78

註六 參看 Hunter, op. cit. p. 100 粵海關雜記卷第八卷論稅則，稱船鈔分爲三等，一等大船徵稅一千一百餘兩至二千一百兩，二三等船依大小不同，徵稅四百兩至八百餘兩，外每船徵進口規銀一千一百二十五兩九錢六分，徵出口規銀五百餘兩，與外人所費略同。

(二)進出口關稅 關於關稅之繳納，外商除按所載貨物繳出從價三分之數於特許商人公所以外，全無關係其納稅額由特許商人與海關監督說合協定，實數多少，外間雖欲推察，亦難得正確。(註七)然在當時，亦非無法定稅則者，據前述 Hinch 氏所記，乾隆十八年粵海關徵稅則例(Hoppon Book)約可分爲三部：第一爲正稅則例；第二爲比例稅則；第三爲估價冊。第一項係康熙二十五年(一六八七年)所制定之根本稅則，不許妄加變更；第二係將前項則例中未載之新貨與已載之貨物相比較以定稅率，而得隨時增訂之補充稅則；第三爲出口貨及再出口貨之價格表。(註八)當時稅則，雖稱規定較爲精密，但中國舊習，立法雖貴精密，而原則上並不切實奉行，故稅則上之稅率與實際徵稅率，常有雲泥之別。例如當時進口貨大宗爲鴉片，其次卽爲棉花；而棉花一項，據一八三六年

英商 J. Matheson 所記稅則上之稅率每擔定爲一錢五分，再加附加稅一成一分（即一分七釐）與最重手續費三分八釐，合法稅額共計二錢五釐，但實際徵稅，反增至一兩五錢。（註九）又出口貨占大宗之茶，據 W. Milburn 所調查，依一七五六年徵稅率計算，正稅率每擔二錢，再加附加稅一成四分即二分八釐，共計合法課稅額當爲二錢二分八釐，而實徵額乃增至八錢八釐之多。（註十）又在廣東貿易時之末期，據 J. R. Morrison 所記亦稱茶之合法稅率，每擔本爲一兩二錢七分九釐，而實徵額乃爲五倍，增加至六兩云。（註十一）

註七 粵海關誌卷第二十五卷第二頁有云：「凡外洋英船到粵，海關進口貨物應徵稅額，皆令受貨洋行商人於英船回帆時輸納。至外洋英船出口貨物應納稅銀洋行保商爲英商代置貨物時隨貨控清先行完納。」即入口稅改在船前出發後繳納，出口稅改在貨物買賣時繳納。

註八 粵海關誌卷第一卷第一頁亦云：稅則分爲正稅、比例、估價三種，又第九卷中，議稅率分爲衣服、食物、雜貨四類。

註九 Matheson, "The Present Position and Prospects of the British Trade with China," p. 115.

註十 Milburn, op. 494.

註十一 J. R. Morrison, "The Chinese Commercial Guide," p. 169. 茶每擔六兩之稅，與當時廣東市價之二三成相當。

關稅上之弊害所以如此之甚，並非因稅則不全或正稅過重，實因貿易制度太不自然，而管理貿易之腐敗官吏舞弊所致。即如海關監督一缺，凡欲得缺與欲久任者，必須向北京行賄，此外大小稅吏雜役，居間擅行誅求，官商交相舞弊，以飽私囊，均以外國貿易爲餌。歐洲各國，當十七八世紀時，爲 Mercantilism 全盛時代，各國關稅，皆極苛酷，但彼係一種國家主義之經濟政策，頗適合當代之要求，又得有相當之效果。至於中國，當時之重稅，其性質

與歐洲不同，非由一定經濟政策計劃而得，亦非以增加國庫收入爲目的，唯出於腐敗官吏貪慾暴斂之計劃而已。外國商人既因居住所限制，無生活上之自由，又因交易所束縛，失商業上之自由，加以稅吏腐敗，又被阻礙貿易上之自然發達。此種貿易狀態之不能長久忍受，不言可知，且在當時最感切膚之痛者尤爲占中國貿易大部分之英國人。因此之故，英國政府遂於一八三四年首先下令廢止東印度商會之特權，同時又用平和手段，以謀助長並保護對華貿易，於是依此訓令而派 Napier 爲管理貿易長官來華。(註十二) Napier 到任不久，中英兩國官吏間無端惹起關於交涉地位上之紛爭，遂釀鴉片之戰，兩國關於通商交通事宜互二百年之久而不能解決之爭端，至此乃不得已而訴諸戰火矣。

註十二 一八三四年一月二十五日英外務大臣 Palmerston 致 Napier 書中有云：Your Lordship will announce your arrival at Canton by letter to the Viceroy. In addition to fostering and protecting trade at Canton, it will be one of your principal objects to ascertain whether it may not be practicable to extend the trade to other parts of the Chinese dominions. It is obvious that, with a view to the attainment of this object, the establishment of direct communication with the Court of Peking would be most desirable. (Cor. Rel. China, p. 4, 1840; W. L. H. Pott, "A Sketch of Chinese History," p. 129, 1908) 於是 Napier 用書信直接通告總督上任。總督主張外夷官用專帖 (Passports) 交由特許商人遞上，因此三關衝突之端。

以上所述廣東貿易狀態，雖不免稍失於冗長，但予意在說明此種狀態，確爲中國關稅權招致外國種種限制之主要原因，即所以說明中國現行關稅制度之由來，亦即所以證明外人對中國關稅之束縛，不可稍懈，否則即有

復歸舊態之慮也。

第二章 通商開始時代

第一節 鴉片戰後之通商條約與關稅

自一八四〇年至一八四二年之中英鴉片戰爭，其直接動機，係因中國政府嚴禁外國鴉片輸入，於一八三九年任命林則徐為廣東欽差大臣，焚燬外商鴉片二萬餘箱之故（註一）。英政府之對華宣戰，此其一原因也。（註二）此外更有四因者：其一，要求中政府對於一八三四年 Amoy 來粵赴任後粵省官吏所加於英代表之侮辱，實行謝罪；其次要求賠償英商屢次因停止貿易所受之損失；其三，要求安全保護僑華英人之生命財產；其四，要求償還特許商人所欠英人之債務是也。（註三）然而以上諸理由，仍未能揭破當時之真相者，蓋戰爭之根本原因，予已述之於前，即因中國視外人為蠻夷，外交上與通商上均不肯與外人以平等待遇，故英國先起而要求平等之交際權也。當其始也，英國固始終欲用和平手段以謀解決此事者，無如中政府頑迷不悟，不惟不許，且愈用惡辣手段，繼續實行其輕視外人之主張，故英人不得不訴諸武力，以一較優劣也。要而言之，當時即無鴉片問題之發生，而依據十九世紀前半期東亞貿易狀態推察之，亦可知中外衝突，早晚必不能免也。

註一 中國人開始吸鴉片之時在明朝之末（即十七世紀中葉）清季自一七二九年以來，屢經頒令禁煙，均未實行，而外國鴉片之輸入，反

日見增加。鴉片戰爭以前，鴉片進口額每年平均達三萬五千餘箱之多，占全部進口額之半（參看 J. Edkins, "Opium", pp. 5-34）

故中國政府於一八三九年即厲行禁止鴉片入口，此種舉動與其謂爲根據防止鴉片之道德的理由，不如謂爲根據防止金銀流出之經濟的理由也。

註二 鴉片戰爭之正當與否，英國政治家，異論亦多，政敵從而利用之，遂以釀成議會問題，爭論至三日之久，內閣雖終得勝利，亦僅九票之差耳（參看 J. McCarthy, "A History of Our Times," I, Chap. VIII）。

註三 Morse, "International Relations," Appendix A.

鴉片戰爭之結果，中國終於屈服，遂於一八四二年八月二十九日締結江寧條約。依此約，英國遂開始打破中國之閉關主義，使中國開放門戶，此層於予論中國關稅制度時實有最重要之意義，故就其於本書有關係之重要規定，摘錄於次：

- 一 開放廣東，廈門，福州，寧波，上海五港，許外人居住貿易，並許派領事居住。
- 二 英國以修理船艙貯藏船用品之目的，要求中國實行割讓香港。
- 三 廢止特許商人，承認自由貿易。
- 四 約定制定公平統一之關稅則公布之。
- 五 英國領事爲英商與中國官府間交涉之中間人及繳納關稅之擔保人。
- 七 兩國官府往來文書用平等款式（註四）。

本條約乃僅於三日內在英國軍艦（*Commodore*）上談判調印者，與其謂爲條約，不若謂爲概括的議定書之

爲妥，欲規定通商之關係，自應更有詳細補充之協定。故英國於次年五月與中政府協定通過稅，七月協定關稅事，八月協定五口通商章程，更於八月八日結虎門追加條約，而將以上諸特別協定，俱包含於該條約之中（見該條約第一條及第二條）。其時英法兩國利用時機，亦起而追求中國與之締約，美國於一八四四年七月與中國結澳門條約，法國於十一月與中國結黃埔條約，其次瑞典挪威於一八四七年，俄國於一八五一年先後均與中國締結通商條約（註五）。以上種種，是爲中國與當時在貿易上有關係各國所締結之最初通商條約，且均無條件的含有最惠國條款（英虎門約八條，美約二條，法約六條，瑞挪約二條），又可以認爲構成彼此一體相聯之通商條約也。以下所論，大體引用中英條約，遇必要時，亦參考與他國所訂之各約而補述之。

註四 參照南京條約第一、第三、第五、第十、第十一各條。

註五 一八四五年，比利時要求締通商條約時，中國以其爲小國，不許，但依上說，若其與締約國人民在同一條件之下，從事貿易，（見中國海

關編纂：“Treaties between China and Foreign States,” II, p. 757）因此無約國人民，亦得同一權利。

註六 所謂最惠國條款（La clause de la nation la plus favorisée, most favoured nation clause, meistarbegünstigung

Privileg）者，即締約國之一方，現在或將來若將其境內之一定利益，給與第三國人民時，應使締約國之他一方，亦得均霽此項利益。

凡條約中規定此種條款者，稱爲最惠國條款，而其意義並非關係約對手國於與第三國享同等利益之地位。故最惠國條款之譯文，頗盡失當，宜稱之爲最惠國民條款，此爲法學博士立君之意見，平發成此說，以下用最惠國民條款之譯文。

當此期內，關於稅關條約上之規定，綜合言之，可分爲左列各項：

（一）進出口關稅 最初 *Navigation* 氏條約分爲二種，第一案以割讓香港爲主，第二案以規定通商關係