

大连海关志

大连海关志编纂委员会

中国海关出版社

大连海关志

大连海关志编纂委员会



中国海关出版社

图书在版编目(CIP)数据

大连海关志 / 大连海关志编纂委员会编. —北京: 中国海关出版社, 2005.2
ISBN 7-80165-259-2

I.大… II.大… III.海关—史料—大连市—1907~
IV.F752.59

中国版本图书 CIP 数据核字 (2005) 第 007847 号

(版权所有 侵权必究)

策 划: 李志忠
责任编辑: 李志忠 孙红
特邀编辑: 文松
责任校对: 冯菲
装帧设计: 阳光图文工作室

大连海关志

大连海关志编纂委员会

中国海关出版社 出版发行

北京市朝阳区东土城路 14 号 邮政编码: 100013

北京新华印刷厂印刷 新华书店经销

2005 年 2 月第 1 版 2005 年 2 月第 1 次印刷

开本: 1/16 印张: 21.625

字数: 380 千字 印数: 1000 册

ISBN 7-80165-259-2

定价: 88.00 元

(海关版图书, 印装错误可随时退换)

发行部电话: 85271610 84271613

大连海关志编纂委员会名单

主 任	王克光				
副 主 任	孙庆发	张 宏	李淑苓	荣晓帆	王 炜
	于大军				
顾 问	丛胜珠	桑柏生	孙松璞	李文久	周永德
	杨国茂	张志南	臧玉健		
特邀顾问	蔡渭州				
委 员	杨文仲	白广文	冯光捷	徐 光	仲崇福
	陈晓铁	郭宗保			

大连海关志编辑人员名单

主 编	孙庆发				
副 主 编	杨文仲	冯光捷	潘 晶	郭宗保	
总 纂	郭宗保	冯光捷			
编写人员	(1)1945~1987 年大事记部分:				
	杨文仲	郭宗保	赵正军	毕崇安	
	(2)其他部分 (1907~1996 年)				
	郭宗保				
资 料	郭宗保	杨文仲	林永赐	孔宪宁	赵正军
	毕崇安	仲崇福	冯光捷	徐 光	丛培荣
	郝艳华	邹慧娟	赵立冬	赫崇顺	尉继续
	刘丰虹	刘 卫	任宏明	孔晓冬	
图 表	郭宗保				

大连海关志送审稿修改组

组 长	杨文仲				
副组长	冯光捷（主笔） 白广文 申新平				
成 员	（按姓氏笔画排名）				
	王万玉	王永堂	王立永	毛德发	宁志刚
	那崇贵	闫卉菊	张 麟	周学友	张金华
	郭宗保	唐 前			
审 核	杨文仲	杨建国	徐慕潜	冯光捷	那崇贵
	刘双发	张道虎			
校 对	冯光捷				

序

《大连海关志》今天终于正式出版了。自1985年8月开始,在六届关党组的领导下、在中国海关学会和有关部门的指导下、在离退休老同志和全关同志的支持下,史志编纂工作人员广泛收集资料,审慎核查史实,潜心耕耘,不辍终至,集史成志。

沧海桑田,岁月匆逝。翻开大连海关历史长卷,自1907年7月1日至今,大连海关经历了日本统治、苏军管制、新中国管理三个历史时期,已走过了近百年的历程。

1907年5月30日清政府和日本政府签署《关于设置大连海关及汽船航行内水的协定》,正式建置大连海关,但当时海关行政管理权操纵在日本人手中,尤其是1932年日伪接管大连税关后,海关主权完全丧失。1945年8月,抗日战争胜利后,大连海关作为苏军管制的解放区海关,为支援解放战争夺取最后胜利,发挥了特殊作用。1949年10月1日新中国成立,海关主权历经沧桑风雨,终于回到了人民的手中。伴随着新中国半个世纪的光辉历程,大连海关在海关总署领导下,忠诚地贯彻党的路线、方针、政策,认真地执行国家各项法律、法规,为我国社会主义建设做出了积极贡献。特别是党的十一届三中全会以来,大连海关充分发挥“把关、服务”的职能作用,积极维护国家政治安全 and 经济利益,全力促进对外贸易和科技文化交往,又谱写了新的历史篇章。

修史编志,鉴往知来;谨记前事,昭喻后人。

但愿《大连海关志》的编纂出版能为真实记载历史、再创海关辉煌发挥良好的助推作用。同时亦借此志付梓之际,向《大连海关志》全体编写人员和所有关心、支持这项工作的单位与同志们、朋友们,表示崇高的敬意和诚挚的感谢!

大连海关关长 王克光

2004年7月

凡例

一、本志以辩证唯物主义、历史唯物主义和有中国特色的社会主义理论为指导,以详今略古为原则,真实地记述大连海关的历史,力求海关特点、大连地方特色与方志体例的统一。

二、本志编排次序为:修志人员名录、序、凡例、总述、正文编章、大事记、附录、编纂始末。正文采用编章体结构,分为编、章、节、目、子目五个层次。

三、本志记述内容上限起自1907年,下限截至1996年。为记述海关事物始末,记、述的上限适当上溯。

四、本志中记年采用中国历史纪年和公元纪年,数字、计量单位等均按国家《关于出版物数字上用法的试行规定》和《中华人民共和国计量单位名称和符号方案》的要求书写。

五、本志涉及的历史各时期诸名称,除伪满洲国时期冠以“伪”字以外,沿袭历史习惯称谓。如无其他注释,“解放前”指1945年8月22日大连解放以前,“解放后”指1945年8月22日大连解放至新中国成立前,“建国后”指1949年10月1日新中国成立之后。

六、本志社会信息源有公共图书馆与档案馆藏海关档案资料、省市年鉴等;海关信息源有海关法规、海关统计资料、本关年报及各年存档公文资料。

总 述

中华人民共和国大连海关设在辽宁省大连市，是国家设在大连口岸的进出关境监督管理机关。

据考证距今约3000年，大连口岸即有进出境海运活动。大连口岸现代意义的海关机构正式成立于1907年7月1日。

第一章 海关行政地理

大连海关是中国北方重要的海关机构之一，设关地大连口岸在大连市行政区划内。大连市行政区划东起庄河南尖大邵村，西至旅顺口蛇岛，北自庄河三架山大沿村，南止大连最南的岛屿遇岩。陆域面积12573.85平方公里，陆域北向与东三省腹地接壤。大连市三面环海，海域西为渤海、与中国华北一衣带水，南向隔渤海与山东半岛对峙，扼守“京津门户”，东向则濒黄海与朝鲜半岛隔海相望。大连市作为中国沿海开放城市，拥有国家级对外开放的国际海运口岸、国际航空口岸、国际邮件交换口岸、陆运口岸，以及日益繁荣发展的大连经济技术开发区、大连高新技术产业园区、大连保税区、大连金石滩国家旅游度假区等对外开放先导区，是中国重要的港口、工业、商贸、旅游城市，东北地区对外开放的窗口，也是全国海关监管业务较集中的地区之一。

当代考古成果与史籍研究证明，早在旧石器时期辽东半岛就有人类活动。大连地区在魏晋时有行政地名称“三山”。1879年李鸿章给光绪皇帝的奏折中首次提出“大连湾”。1898年沙俄强占大连地区后，于1899年正式建立城市并起名“达里尼”。1905年日本接管后，音译“达里尼”为“大连”，改称大连市。1951年12月，大连市政府与旅大行政公署合署办公后，改称旅大市。1981年2月经国务院批准旅大市改称大连市。1985年经国务院批准大连市为全国计划单列市，享有省级经济管理权限。目前大连市辖6个市属行政区、3个县级市、1个市属县。6个行政区即：中山区、西岗区、沙河口区、甘井子区、旅顺口区 and 金州区。3个县级市为瓦房店市、普兰店市和庄河市。1个市属县为长海县，由长山群岛组成。截至1996年6个行政区有人口2572335人，3个县级市及1个市属县有人口2801620人，合计全市总人口5373955人。

自1945年大连解放以来,大连市情发生了历史性的变化:1996年全市国内生产总值为733.1亿元,工业总产值为1161.6亿元,“三资”企业工业总产值为182亿元,农林牧渔业总产值为109.6亿元;离地货物运输量(发送量)为2.09亿吨,离地客运总量(发送量)为1.07亿人次;外贸进口总额为58.7亿美元,外贸出口总额为81.6亿美元;协议外资金额为24.7亿美元,实际利用外资为10.1亿美元;境外旅行者为16.2万人次。

大连口岸经济的高速度增长,辅之以辽宁、吉林、黑龙江及内蒙东部广阔的腹地经济,使大连口岸的海关业务相对集中,加之监管运输方式,贸易形式、商品的多样性与复杂性,为海关充分发挥监督管理的职能提供了优良的地理环境。

第二章 关务行政史略

一

大连海关于1907年7月1日正式开关。据当代学者考证:距今约3000年,大连地区沿海已经出现对今天的日本、朝鲜一带地区的海运活动,成为中国稻作技术东传海上邻国的口岸之一。同时,史载:公元前107年(汉元封四年),汉王朝在今日大连地区区划之内设置沓氏、文县,说明早在距今2000年前大连之地域即已设置有国家行政序列中的正规区划。1381年(明洪武十四年)3月,明王朝置辽东税课司,掌管辽东都指挥使司辖区内税收事宜,说明至迟不晚于1381年3月辽东半岛即设有正规的国家税收机构。1880年,清政府辟旅顺口为北洋水师的基地,并在大连湾设商业性码头。1810年(清嘉庆十五年)9月12日,为防私运人参出境,清政府指令盛京侍郎每年巡查大连海口,说明至迟不晚于1810年国家已经对大连口岸特定物品出入境管理事务加以重视,大连口岸已经有引起国家最高当局重视的违反政府禁令的特定物品出入境的违规情事发生。1832年(清道光十二年)12月13日,有英国船非法驶入并滞留大连海口及其附近海面,说明大连地区的战略意义及潜在的经济价值已引起急于扩大在东亚的侵略势力范围的西方国家的注意。

1897年(光绪二十三年)沙俄以帮助中国对付德国为由,强占大连湾和旅顺口,此后旅顺口港成为沙俄军港,沙俄当局允许俄中两国船只进出港。大连港在沙俄殖民当局统治下开埠后,对中国及其他各国商船一律开放,免除所有关税,为国际性自由港的管理模式。

1899年8月11日,沙皇敕令:

鉴于我国领土由横跨欧亚的广大领土构成,应对东西方人类的和平往来作出贡献,

承上帝之命，为达到这一历史性的目的，使我国能享受到大清国的友好援助，向我国转让大连湾、旅顺及附近领土的使用权，大西伯利亚铁路可通过大清领土达到出海口黄海。大清国皇帝陛下的政府的英明决断，使旧世界两大陆的两个极端由一条铁路直接联结之日已近在眼前，为世界贸易活动扩大了新的范围，为方便各国交通将带来无限的利益。

为此，实现具有一定效果的计划和希望愈来愈有必要，当铁路开通以大连湾为终点时，不能不注意大连湾地区的地位是重要的。朕鉴于已宣告占领大连湾后，该港对世界各国的商船应一律开放，而考虑在大连湾港附近着手建立一个命名为“达里尼”的都市不失为英明的决策。同时，为期待将来该市商业的发展，根据1898年3月15日（新历27日）俄华条约，俄国可保证给予该港在整个（租界）时期在下列条件下享有自由港的自由贸易权限。

（一）经财政大臣决策决定的（或者有变更时），对都市、港湾及其附近区域内所有种类货物的进出口不征关税。

（二）上述赋予的自由贸易权限，在港不妨课以通过税、征收停泊费及其他费用。

（三）入港的所有船舶要严格遵守为预防传染病而发布的有关检疫规则。

（四）由此享有自由贸易权限的地区向俄国国内输入的商品，根据俄国关于外国货品进口的规定，一般须接受检查并缴纳关税后方可使之进入（俄）帝国国内。对此和平的事业，祈祷神明的庇护。特将该都市及港湾建设的监督权委任给我的大臣。

（俄历）1899年7月30日尼古拉

1903年9月30日，沙皇侍从将官阿列克塞耶夫制定《旅顺进港税征收规则》，规定对旅顺进港船舶及货物征收进港税，自1903年11月1日起施行。

该规则规定：

“船舶每次进入旅顺港须按登记的船舶吨位以每吨位征收10戈比的税率缴纳进港税。

船舶所有者须以每四个月每登记吨位40戈比的税率缴纳进港税。

与征税密切相关的船舶登记吨位，根据船方船舶容积证明确定。如船方不能提供容积证明书，则由船方承担费用指定港方测量确定。”

该规则还规定了免纳进港税的船舶条件：沙俄军舰及沙俄殖民地当局的船只；敷设及保管海底电线的特种船；载货重20吨以下的船只；非为商业贸易之需要进港的船只；游艇俱乐部所属船舶。

该规则对帆船入港的征收作了专门说明：

首先，将入港帆船分为三级：船长50~70英尺的；船长70~90英尺的；船长90英尺以上的。然后按不同级别征税；第一级帆船，每次进港征收1卢布进港税，

或每四个月征收 2 卢布，或每年度 5 卢布；第二级帆船，每次进港征收 2 卢布进港税，或每四个月征收 4 卢布，或每年度 10 卢布；第三级帆船，每次进港征收 4 卢布进港税，或每四个月征收 8 卢布，或每年度 20 卢布。

有关征收进港税事宜，由旅顺市役所统管。

《旅顺进港税征收规则》规定：对由外国诸港进口及出口到外国之商品征收港税。其标准如下：

（一）凡谷类、干草、稻秸、麦秸、各种肥料、粘土（除去染料）、白墨、石灰、石膏、水泥……宝石……石材（除去大理石）、焦炭、石油原料、石油渣、矿石、铁矿渣、一般砖瓦、盐及柴薪，每 1 普特征收 1/4 戈比。

（二）凡各种种子、亚麻、麻、麻屑、榨渣、麦粉、碎麦米、木材（除高价木材），每 1 普特征收 1/2 戈比。

（三）对（一）、（二）规定以外的其他商品，每一普特征收 1 戈比。

该规则规定：来自沙俄的进口商品一律减免正常税率的 2/3。

该规则还规定了进港船舶货物免征进港税的情形，免征商品主要有：依靠帆船船运之货物；在港域内船运之货物；根据（沙俄）军方的指令、监督船运之军需品；作为（沙俄）军用船运之煤炭；加工之石材及砂石；关东州产之盐；乘客手持之行李；由邮政运送之商品及附属品；船舶自用之粮食、贮藏品及附属品；不足 1 普特之进出口商品；征税额不足 1 戈比之商品。

该规则规定：本税征收的进出口商品的货重以船舶货证为准。具体征收事宜由旅顺市役所办理，所征税金的使用由关东省财务局长直接监督，该市役所每年应经关东省财政局长向沙俄远东总督提交有关的税务报告。

1904 年 2 月 8 日，日俄战争在辽东半岛爆发。5 月 30 日，日军攻占大连，严禁商人、商船进出大连港从事贸易活动。直至翌年 1 月 1 日，日军始允许日本商船和商人进出大连港。1 月 2 日沙俄军队向日军投降。9 月 7 日，完全解除禁令。

1905 年 5 月 8 日，日军辽东守备司令部公布《辽东半岛进出口货物税则》。该税则共 13 条，其中第一条规定：“中国船舶载进出口货物进出……时，按照山海海关则例税率表征收出口税，但日本产品不在此限。”日货实行免税。同时，多处规定，中国船舶进出大连港时，要向日本当局提交有关报告书和“载货清单”。而且规定，严禁中日两国以外国家商船直接进大连港。

《辽东半岛进出口货物税则》所体现的差别关税政策和通关国别禁止政策，引起英美等国的强烈反对。鉴于此，日本政府被迫宣布废除《辽东半岛进出口货物税则》，同时指定大藏省制定《关于辽东半岛租借地应实施的关税政策》的提案。

1906 年 6 月 1 日，日本大藏大臣阪谷向首相西园寺公望提出大藏省《关于在辽东半岛租借地应实施之关税件》，内容如下：

(一) 以大连为满州贸易中心, 以此作为经营(辽东半岛租借地)的目的。

(二) 除军事上必要的限制措施外, 该租借地为纯粹的自由港。

(三) (在管理上) 最大限度地实行自由港主义。对出入之货物不课征进口税, 对(出入之)船舶不课征吨税。另外, 码头泊位、栈桥、码头货场等收取的使用费应尽可能低廉。

(四) 对于中国船舶从中国其他各港运来的非日本产的货物, 废除现在征收的关税。

(五) 对经该租借地陆路运向中国国内的货物按下列原则处理:

1. 在大连设中国海关, 按中东铁路续约第5条的要求, 以日本国人代管税收事务。
2. 大连海关税收的二成和属于手续费的收入要作为日本国的收入。
3. 税款由日本国银行管理。

(六) 该租借地和日本国的通商关系作如下变更并实施之:

1. 由于大连与日本国诸开放港口之间一直是外国船舶往来的场所, 即使今日大连成为日本国租借地, 帝国政府现在特别宣告与过去一样允许外国船舶往来。

2. 与该租借地航行往来的船舶, 如果不是(日本)本土的开放港口不得驶进驶出。即使是日本国船舶、日本国海陆军的运输船也不例外。

3. (日本)本土和该租借地之间货物的输出输入, 在(日本)本土要视作进出口。

4. 对从事(日本)本土与该租借地之间贸易的船舶, 在(日本)本土要让该船舶履行(日本)关税法中外国贸易船舶的出入手续。

5. 对只往来该租借地与(日本)本土的船舶, 在其进入(日本)本土港口时免征吨税。

6. 该租借地生产的货物适用协定税率。

7. 对(日本)本土出口到该租借地的酒精、酒类、酱油、纺织品、成药、麻将牌等要给予退税、免税及其他优惠。

8. 把(日本)政府专卖品出口到该租借地, 要与进口其他外国货物一样办理进口手续。

9. (该租借地从日本)进口违禁品, 与从其他外国进口一样办理有关手续。

(七) (日本)本土主要出口港与大连港之间的货物运费、满州铁路的货物运费要尽可能地低廉。

日本首相向日本“满州经营调查委员会”提出该方案的可行性咨询。该委员会表示赞同。于是, 日方着手关于大连租借地新的关税政策的诸项准备。

1906年8月22日, 日本外务大臣向英、美、法、德、意等国驻日使节“通告”了所谓《大连开放宣言》:

以书函致意敬启者，帝国政府决定大连港即将于9月1日开始向各国开放通商，且将该港作为自由港。经该港由关东州出口之货物与该州进口之货物同样不课征任何进出口税，如上述予以许可。此外，帝国政府自9月1日以后，对外国商船航行于大连和帝国开放港口之间的贸易往来应予以批准，和上述一起应予以许可。

与此同时，本大臣再次向阁下表示敬意！

敬具

1906年10月2日，日本内阁再次就“外国人及外国船舶进出大连的管理”问题进行讨论，并决定“吨税、引水费、码头栈桥使用费”等，由关东都督征收。

1907年1月24日，总税务司赫德奉清政府之命向日本驻华公使林权助通报了中俄关于近期开设北满海关的谈判结果后，使日方不得不考虑开始大连的设关谈判，为此，林权助向日本国内提出了他的关于大连设关的意见，其要点如下：

（一）（按以前的设计）由满铁会社代办大连海关，就要面临着同意让俄国在北满获得同我国一样的地位。如果北满海关委任给中东铁路掌管，中国北方的通商、贸易、管理等全部由俄国垄断。

（二）让赢利的会社满铁代办海关事务，让会社的雇员担任贸易管理任务，必然会导致公众对他们的猜疑、抱怨，而且清政府户部派遣的海关监督同满铁之间在处理日常事务上发生纠纷的机会就多。

（三）要接受清政府户部直属的设置，就会打乱由英国籍总税务司主持的、在世界上享有盛誉的清海关系统的秩序，引起各方面的误解。

由于上述原因，在大连设置的海关不能由满铁会社代办，要修改中东铁路公司续约第5条的规定，设置在英国籍总税务司管理下的海关。

1907年1月，根据驻华公使林权助提供的设置大连海关的意见，日本内阁会议重新提出有关设置大连海关的对华谈判指导方针：

大连的中国海关之设，根据中东铁路公司续约第5条的规定，由中东铁路公司掌管，至于我国让南满铁路公司代利害收税为宜。但是，若让该公司掌管一般海关事务，它们不感兴趣，而且进出口的机要材料会因为该公司掌管海关事务而为其掌握。即使实施情形不是前述的那样，在风传日本对自己的来往大连的产品给予优惠的今天，世间舆论就更会对我国猜疑。另外，中国海关的组织与管理在外籍总税务司的领导下，达到今日的进步程度，在世界范围的海关领域有很大的信誉。因此，在（德国租借地）胶州湾海关建立后隶属于总税务司，（俄国控制的）北满海关也理所当然地属于总税务司管辖的今天，唯独日

本坚守中东铁路公司续约让铁路公司立于海关系统之外掌管海关事务,不能没有失掉世间舆论同情的可能。因此,决定再与清政府重开关于大连海关制度的谈判,要求更改原中东铁路公司续约,在该地(大连)设置属于中国海关体系的海关,但是,该关的官员一律以日本国人充任。(政府)认为调查研究,去虚求实是适宜的。

日本外务大臣予大连设关日方全权谈判代表、驻华公使林权助关于交涉宗旨的训令:

(一) 政府同意林公使的意见,将属于罗伯特·赫德管辖下的中国海关设置在大连。

(二) 其组织同胶州湾相同。职员只任用日本国人。

但是,在谈判中林权助又忽然向其国内请示,欲将原大藏省有关政策建议中设大连租借地为自由港,改为大连港及其码头一带区域为自由港,日本内阁在多次讨论后否定了林的意见。

1907年5月30日,中日政府签订《关于设置大连海关及汽船内水航行的协定》。同年7月1日,按上述协定在大连设置海关,即日开始办理海关事务。当时大连海关自税务司至一般职员,全都是日本人。海关所在地“关东州”租借地为关税自由区域(日本通过日俄战争从俄国人手中夺取南满后,把大连海关所在地的行政区划称为“关东州”;并于不久设置了其在“关东州”的最高行政管理机构“关东州都督府”)。当年征收关税140739海关两,其中由日商交纳的关税达112503海关两,日本对华贸易在大连口岸的垄断地位由此可见一斑。当时大连海关的主要监管任务,除海运进出口和沿海帆船贸易货物以外,还有国际邮件监管和国际旅客列车监管任务。当年陆路进境外籍旅客达12805人次,而海路进境外籍旅客仅11558人次,少于陆路。当年进出境船舶总计2536艘次。

二

1907年7月1日,中国大连海关正式开关。

1910年,由于满铁对大连租借地经济的殖民地式的开发经营,使大连的货物吞吐量、船舶的通过量、旅客的进出量大幅度增加,超过“五口通商”以来东北地区最大的贸易港口——营口港,一跃而为东北地区第一大港,大连海关的业务量也上升到东北地区海关的首位。贸易方式有对外贸易和沿海贸易,主要贸易国是日本。

1911年,大连海关承办大连口岸第一宗直接进口鸦片监管业务,留下了发人深

省的耻辱历史记录。据大连海关税务司报告统计，当年大连有1702名吸毒者。

1919年，大连海关税收收入解交大连横滨正金银行，税收保管权实际落入日本人手中，直到1945年8月大连解放。

1929年3月24日，除专门技术人员外，大连海关开始停招外籍人员任职。据此趋势发展，大连海关本来可以改变建关以来关务行政的“日本化”本质，华员应有机会逐步收回中国大连海关行政的支配权。而不幸的是，两年后“九·一八”事变发生了。

1932年3月9日，伪满洲国成立，3天后（3月11日），伪满政府即宣布伪满“关税自主”；15天后（3月24日），伪满政府决定接收大连海关；109天后（6月27日），中国大连海关名存实亡！

同年9月25日，南京政府声明：由于日本军队占领东北，中国大连海关关闭。

同年10月27日，伪满洲国大连税关正式挂牌办公，承袭了大连海关关务行政“日本化”的衣钵。

伪满洲国时期，伪大连税关与其他东北沦陷区海关一样，名义上受伪满洲国财政部（经济部）管辖，实际为日本帝国主义所控制，关务巨细唯日籍税务司之命是从。废中国海关统一制度，立伪满洲国完全殖民地化海关制度，为日本帝国主义侵略战争服务。20世纪30年代后期，日伪以大连为跳板疯狂向内地走私，诚如各地税务司向总税务司呈报的密函所言：大连私货经海路、陆路、邮路铺天盖地，席卷而来，内地白银由此流入大连……据1935年统计，当年每月有四百万走私白银流入大连转输日本。此种以日本帝国主义武力为后盾的向内地走私活动，冲击了内地经济，加重了中国社会经济危机。自1933年7月22日起，伪满洲国政府多次修改抵制日货的中国海关进出口税则。1937年颁布实施伪《关税法》。至1944年5月，甚至宣布免除“日满贸易”，视伪满洲国为本土。

三

1945年8月22日，大连解放。根据《雅尔塔协定》，前苏联红军开始对旅大地区实施军事管制。9月，总税务司李度委任刘一平为代理税务司接管伪大连税关，未果。

1945年11月8日，大连市政府成立次日，大连市财政局即在黑嘴子设立大连海口检查所，管理进出大连（包括进出口）的船舶、货物和人员。不久，又成立了旅顺、金县海口检查所。

1946年3月，国民党军队封锁了大连周边的陆海交通，为此，中共大连市委发出了“推行民主和平建设，恢复工业，繁荣商业，发展对外贸易，保证粮食、

煤炭供应”的号召，并于1946年10月，将大连各海口检查所、大连工商管理局贸易运输股、大连船舶管理处统编为大连海口管理处，履行海关职能。这标志着真正意义上的人民海关诞生了。在国民党军队全面封锁旅大解放区这一特殊时期，海关工作方针是：一切为了全国解放战争胜利的工作需要，忠实发挥海关的职能作用。这一时期，大连口岸向各解放区运送了大批武器、弹药和各种军用物资，支援解放战争；开辟了大连至香港地区、朝鲜的航线，沟通了解放区与香港地区之间的经济联系。为适应海口管理工作需要，大连海口管理处积极采取措施，依靠党员干部和广大职工加强对进出大连的货物、船舶（前苏联籍船舶除外）、旅客和其他人员（前苏联军人除外）的监督检查、征收税捐、签发路簿、实施卫检、港务、航运、海务、海岸巡口和查缉走私等方面的管理工作，为大连解放区冲破国民党的封锁，恢复和发展大连地区的工农业生产，增加地方财政收入，保障民需，支援解放战争，做出了贡献。那时，出口的商品主要有纺织品、海产品、火柴、海盐、染料等；进口的商品主要有粮食、燃料、医药品和轻纺工业原料。当时，大连民主政府曾针对粮食奇缺的状况，制定了《奖励粮食进口暂行办法》，调动商民大量外采粮食。为此，海口管理处积极采取措施，简化手续，加速验放进口粮食，为粮商的进出提供方便。

四

1949年10月25日海关总署发布关政统一通告以后，大连海关根据人民海关统一的职能要求，坚持改造、利用、调整、理顺海关组织机构、人事制度、业务关系等，完成海关的大变革，努力建设独立自主和统一的新海关。

1950年7月3日开始，对由东北各关往来旅大地区的货物停止征收关税。同年6月，又将与海关业务无直接关系的卫生检疫工作移交地方有关部门。同年9月，将航政管理工作移交旅大航务局。

1951年1月，停止对国内邮包的监管。2月1日，定称为中华人民共和国大连海关。5月，《中华人民共和国暂行海关法》公布实施，人民海关建设被纳入法制规范化的发展轨道。当月大连海关开始对国际邮包的监管工作。11月10日，停止对国内沿海贸易的监管。

根据《中华人民共和国暂行海关法》关于“贯彻‘实施对外贸易管制’的方针，并采用保护贸易的政策，对各种货物、货币的输入、输出执行实际的监管”的指导思想，大连海关业务工作进行了适时调整，集中力量执行人民海关统一的监督管理工作，即：以对进出口货运和行邮物品进行实际的监督管理、征收关税和查禁走私为主要任务。当时大连口岸进出口主要对象是前苏联和东欧国家，同时，

亦有通过香港地区转口的日本、西欧货物。

1954年9月23日国务院决定大连港正式对日开放，促进了中日民间贸易和海运事业的发展。根据海关系统的统一要求，同时，也为了加强对日开放后海关对海运货物的监管，大连海关于1954年下半年开始在货运事故记录的基础上，建立了检查揭发货运事故制度，监督外贸和海港等部门改进出口货运工作。至1954年底，发现和揭发大连口岸货运事故293起，较好地维护了我国对外贸易的信誉（此项工作因与海关职能任务无直接关系，于1980年停止）。

自1955年开始，大连海关加强了对国际航行船舶的监督管理。

自1956年开始，大连海关设立专职查私人员，加强对大连口岸走私违法活动的查缉力度。当时，西藏和华南地区的走私活动一度猖獗，为此，国务院和海关总署下达了严格管理外货内流、打击走私违法活动的指示。大连海关通过举办反走私斗争展览会、加强与大连口岸各部门的联系配合，以及健全查私工作制度等行之有效的办法，积极贯彻国务院和上级的指示，坚决打击走私违法活动。以1958年为例，当年查获走私案件1194起，私货估值101余万元，在建国以来很罕见。

为了进一步提高海关管理的技术水平，1958年9月，大连海关成立技术革新小组，积极开展群众性的技术革新活动，陆续研制改进了超短波紫外线检查器等多种设备。

1960年6月1日，经国务院批准，大连口岸正式对外开放。当时，我国正值暂时经济困难时期，同前苏联、东欧的贸易额由80%下降到10%。根据这个时期的监管任务特点，海关调整了监管重点和一些监管措施，简化进口散装粮船的通关手续；放宽对华侨和港澳同胞带进粮油副食品的限额管理，加速验放国外寄进的个人邮包。通过加强检查揭发货运事故，积极配合海港和外贸部门解决货运积压问题，尤其是对浪费粮食的撒、漏现象加强监管。1963年初，大连海关组织关员清查港内仓库，发现积压货物5599吨27个品种，分别与有关方面联系督促处理，避免了经济损失。1963年5月6日，大连海关发现“达斯卡劳斯船长号”漏卸粮食30吨，及时督促有关方面作了处理。

为使大连口岸对外轮船的管理进一步符合海关管理要求，在试行一段时期以后，1964年5月14日，大连海关对外轮船实行卡门集中管理制度。10月，大连海关实行干部“三定一顶”跟班作业制度，受到大连市政府领导的好评，并被本部门上级领导机关通报全国海关系统。

1965年初，大连海关对进出口货运监管工作实行“一分批、四优先、五结合”监督方法，即：一分批：分批验放；四优先：援外物资、到期货、底舱货、监时增载抢装货优先；五结合：申报查与到港查、重点查与一般查、外形查与开箱查、感官查与简单工具测量、单独查与联合查结合。

1966年2月，海关实行双人登轮制的监管方法。