

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

一

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

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 關稅權制限之範圍……………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

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

## 第四編 關稅制度之內容

第一章 總論

第二章 外部關稅

第一節 進口稅

第二節 出口稅

第三章 內部關稅

一八

五

一

四五

一〇

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

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 外國貿易之反動

第三節 外國貿易之過少

第三章 政治上所受之影響.....二三

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，礦山之探掘，租借地之割讓，軍隊之駐屯，郵局電線之延長等等，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 (Aussenzölle) 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，而出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，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極異之點，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，仍願着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。此類強國與舊日領有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 世界地圖所見之野，隔交通不便，對於東方生淵亞，亦作當北海衝切準時，交通更為困難，又多危險，故亞細亞

與中國而發生之「福力」之文化，成於特殊之發達，祇緣人心有強盛之衝動，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）Nytorana 歐化之來（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，在唐代，自從紀元以前起，經由Tartaria 人而往，至於開海路交通者則為India 人，在紀元一世紀之時。當時貿易之主要目的，在於求得中國絹。至於一六六六年時曾去Kathian（在今之安南或東京地方）之M. Aurelius Antoninus 之使節，果係羅馬皇帝所派遣或係India 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India 人而通，盛行海路貿易，不啻如車一軌，印度、波州、廣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動。（參照K. Barthén: Die Fernverkehrung 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，Povostello 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，你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 *Wentzell* 艦隊與虎門砲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（註三），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、葡兩國使節略受較良之待遇而已，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，即皇帝亦不許親見。此外法、美、瑞典、丹麥、普魯士與大利秘魯、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；此外進口貨則於首稅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，有時設備城壁或保護者。此項 *factory* 中世紀歐洲各大都市以及亞細亞阿非利加各處皆有之。例如英國東印度商會自一六〇二年 *Sunamra* 之 *Ashoen* 爲始，以後數十年間陸續設置於 *Barriva*, *Surat*, *Agra*, *Banala*, *Masulipatam*, *Jaccata*, *Secunde*, *Hooghly* 等地方。其在印度者，後成爲取得政治勢力之根據地，功效益大。（參看 *Palgrave, "Dictionary of Political Economy,"* II, pp. 3-4, 1900.）在中國之 *factorias* 亦其一例，但中國官吏勢力大，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