

概 述

海关是国家设置在通商口岸,对进出国境的一切商品、物品和人员进行监督、检查并照章征收关税的行政机关。

中国对山海封疆的管理起源于春秋前后。汉代“开关梁,弛山泽之禁”(《史记·货殖列传》),放宽了对海内外贸易的管理。唐宋时期,设置了行政机构“市舶司”专门监督海上进出口贸易,并征收海关课税。明清时期大抵沿袭前代海关制度。由中央政府设官掌管海关业务。

1840年以后,以英国为首的西方列强为了争夺中国和亚洲市场,凭借其强大的铁甲炮舰,胁迫清政府开放沿海、沿江和沿边口岸,接受不平等贸

易规则,使中国陷入半封建半殖民深渊。与此同时,中国海关失去自主权,成为列强控制进出口贸易、掌握海关关税的工具。

根据 1842《中英江宁条约》的规定,中国进出口关税“均宜秉公议定则例”,无权自主决定关税则例。在其后的附约中,将关税的税率压低到 5% 到 6%。1844 年签订的《中美望厦条约》,美国不仅得到了“利益均沾”的最惠国待遇,而且创立了洋货转口免税制度和美国政府参与决定中国海关关税则例的权利。此后,东西方资本主义各国均依据美国“门户开放”政策,享受了中国海关关税特权。

1858 年《中英天津条约》签订后,中国进出口商品,除丝、茶、鸦片外,一律按值百抽五征收关税。同时还制订

了“子口半税”制度,即洋货进口或土货出口,洋商只需缴纳 2.5%的子口税,就可以“遍运天下”,不必像中国货物一样“逢关抽税,遇卡抽厘”。

在“协定关税”严重损害中国权益的基础上,西方列强又进一步侵占了中国的海关行政权和中国关税收入的支配权。

《中英江宁条约》签订后,英国领事阿礼国即开始谋求插手中国海关行政管理。1850、1851年阿礼国主动将两艘漏税的英国商船加以追究,以取得清政府对他的信任,塑造维护“合法贸易”、“协助中国海关”的良好形象。

1853年,上海“小刀会”占领县城,也占据了江海关。阿礼国乘机提出由洋员参与海关管理的建议,美、法领事极表赞同。时任苏松道兼海关监督的吴健彰接受了他们的建议,“邀请洋员帮办税务”。1858年签订的《中英(中美、中法)通商章程》第十条规定:“任凭总理大臣邀请英(美、法)人帮办税务,并严查漏税。”1859年,英国人李泰国(H. N. Lay)被委任为首任“中国总税务司”;同年,设立广州海关税务司。1860~1863年,又设潮州、宁波、福州、镇江、天津、九江、厦门、汉口、烟台(东海)等海关。1863~1907年英国人赫德(Hayt. Sir Robert)继任总税务司期间,先后设立包括重庆海关在内的 30 余处海关。

二

四川为中国西南富庶地区,虽然自然环境闭塞,与外界的交流却有悠久的历史。清初恢复“关市之征”,四川各水陆关津已设立榷关(又称常关),负责查验进出货物,并征收关税。

第二次鸦片战争后,英国等西方列强希望通过四川主要的对外贸易通道—长江,开辟和扩大中国西部市场,以弥补英国纺织品失去美洲和欧洲市场遭受的损失。

重庆位于嘉陵江与长江交汇处,是沟通长江上下游的水陆交通枢纽,又是西南地区商业贸易中心。英国贸易官员认为,开放重庆是取得长江上游市场的前提条件。19世纪70年代,英国开始制定并实施轮船上航川江、促使重庆开埠的计划。1876年中英《烟台条约》开放宜昌为通商口岸,并派领事官驻扎。同时,由英国派员驻寓四川重庆府,查看川省通商事宜。为了拖延英国开放重庆的要求,清政府坚持规定,轮船未抵重庆以前,英国商民不得在重庆居住、开设行栈,待轮船上驶后,再行议办。

宜昌开埠以后,大大刺激了英国商人的胃口。1877年(光绪三年),重庆进口洋货总值就达到 115.7 万两,是宜昌开埠前一年,即 1875 年的 6.4 倍。于是英国商人不在乎清政府拖延轮船上航的用心是什么,在其后的十

余年间,他们断然拒绝清政府的劝阻,屡次探险峡江,试图开辟轮船上航重庆的水道。

清政府惧怕英国政府扩大事态,终于放弃种种理由,于1890年3月3日与英国方面签订了《烟台条约续增专条》,正式承认重庆为英国通商口岸,英国商船可在宜昌、重庆间自由运货往来,进出口商税也按照条约的税则及长江统共章程一律办理。

早在《烟台条约续增专条》签订前,英国海关总税务司赫德等人已在筹划重庆等海关的开关事宜。英国人好博逊(H. E. Hobson)于1862年供职中国海关,由于他的出色工作得到赫德赏识和信赖,多次受到清政府封赏。1890年7月22日,赫德正式任命他担任重庆海关税务司,负责筹建并主持海关工作。同时任命奥地利人罗士恒(A. E. Von Rosthoyn)为三等帮办后班,英国人鲁富为头等总巡(后称监察长),美国人史多恩为头等铃字手(后称稽查员)。另有华人文书、杂役多人。

重庆海关仿照宜昌海关成例,并按总税务司议章20条,增删办理。重庆海关设监督,改川东道为海关道,首任海关监督为川东道台张华奎。从行政管理角度看,海关监督是海关行政长官,税务司是海关雇员,应接受监督领导,实际上,从中央到地方,海关行政大权均落入税务司之手,监督无

法制约。

首任重庆海关税务司好博逊于1890年11月4日到重庆,立即与海关监督张华奎选择和勘测关址。因当时重庆民教纠纷不断,选址工作受到阻碍。北洋大臣、直隶总督李鸿章为此转告好博逊“但便商民,勿泥成见”;并告诫张华奎“开关自互换(约)日为始,经奉谕旨,并载约章,断难商缓。民教滋事,乃地方官之责,该道不得因暂行署理,借词延宕。”要他“放胆做去,早报开关”(《巴县志》卷16,交涉,第20页)。最初关址选在南岸王家沱,因无现成房屋可租,暂在狮子湾停泊。后经交涉,终于选定朝天门附近“糖帮公所”为关址,于1891年3月1日“租寓开关”(同上)。

重庆关的辖区范围是:长江上游从南岸黄桷渡土地庙和北岸的城墙西端起,下游从南岸的峭角沱铁厂和北岸的安溪石桥上,全长4.8公里;此外,从嘉陵江口上溯1.6公里,也属于海关辖区。

1891年3月1日重庆海关开关后,首批出口货物是英商太古洋行租用挂旗民船载运白蜡和黄丝于6月18日验关出川;首批进口货物是英商立德洋行租用挂旗民船从宜昌载运煤油 and 海带验关来川。

重庆海关成立伊始,好博逊即与张华奎研究川江情形,仿照宜昌关一切章程,并按总税务司议章20条酌量

增删,订立《重庆新关试办章程》10条和《重庆新关船只来往宜昌重庆通商、船只、货物、征税、停泊试办章程》20条。前者对洋商雇用民船或自备船只,在重庆港的停泊位置、装卸货时间、船旗、进出口港手续、沿江通行、洋货进入内地以及重庆关办公时间均作出了明确规定。后者由船只、货物、征税、停泊四个分章组成,分别对英商雇用民船、英商自备华式商船、上下江货物运输、征税、船只停泊等作出了具体规定。

由于船货报关手续繁琐,执掌关务的都是洋人,海关办事行文又规定使用英文,纳税用现银,一般商人感到困难重重,难以顺利完成。为适应这种情况,出现了一批报关行。报关行即专门代客商办理报关手续的中介服务机构,并以这种服务向客商收取高额手续费。1891年海关开关后,浙江商人陈云樵设立“太古渝”报关行,专门代客办理太古洋行货物的报关手续。稍后又有专门承揽招商局货物的“招商复记”报关行、英人立德的“立德报关行”以及川商童芷泉以意大利洋行名义开设的“信和”报关行。1892年又出现了“怡和渝”、“盘记”、“公泰”、“元记”等报关行。这些报关行兴衰不一,其中,“太古”、“招商”、“怡和”三家一直延续到民国初年。

为适应重庆进出口贸易的快速发展和进出港船舶的大量增加,重庆海

关先后制订实施不少贸易和船舶管理方面的章程、条例。1898年实施《扬子江章程》,1901年实施《长江上游航行暂行规约》,1902年实施《重庆关理船章程》。同时,中英订立《续议通商行船条约》,将万县辟为商埠,其通商事宜划归重庆海关管辖。为维护港口泊船秩序和避免日渐增多的海损事故,1908年实施《重庆关停泊章程》,1910年实施《川江行轮免碰民船章程》。

重庆开埠后,洋货输入、土货输出均呈现大幅度增长趋势。1891年进出口贸易总值628.7万海关两,1903年进出口贸易总值2922.4万海关两,1910年进出口贸易总值更达3230.8万海关两。重庆海关关税收入也有相应增加,1892年为20.09万海关两,1903年为36.68万海关两,1910年为53.73万海关两。由于关税已被作为向列强赔款和借款的抵押,因此关税收入成为偿还外债的主要来源。1889~1910年,重庆海关从每年关税银中划拨12万两,作为清廷向英德、俄法四国借款的部分偿金。

重庆开埠设关后,适应进出口贸易发展的需要,出现了大批外国洋行、公司、药房、酒店,以推销洋货、出口土货为主要业务。从1890~1911年,重庆先后开设这类外贸机构达到51家。如,英商立德1890年在重庆设立立德洋行,经营进出口贸易、航运、煤矿、加工出口猪鬃,还雇佣了华人买办。英国

太古、怡和、隆茂、白理洋行、法国异新、柯芬立、吉利洋行、德国义昌、瑞记、礼和、爱礼洋行、美国大美药房、美孚洋行、美英纸烟公司、日本大阪轮船公司、友邻火柴公司、新利洋行、福记洋行、聚福洋行，是当时颇具影响的洋行机构。

总税务司赫德为了更有效的控制各地海关，立宰了海关人事大权。他利用税务司历来都是由总税务司任命的成例，采取不断更换税务司等高级职员的办法，来达到他主宰各地海关的目的。1891~1911年的20年间，先后担任重庆海关税务司的洋员就有11人之多，依次为：英国人好博逊、德国人夏德、美国人吴德禄、挪威人余德、英国人格卫龄、韩卫礼、花荪、李华达、法国人谭安、英国人阿其荪和德国斯泰老。其中，英国人任税务司者有6人之多。

海关人事、行政制度具有明显的半殖民地特点。清政府总理衙门和各地海关监督名义上是海关行政管理权的执掌者，事实上海关总税务司和各海关税务司垄断着海关管理大权。海关内等级森严，洋员、华员待遇悬殊。以重庆海关为例，税务司好博逊年薪6000海关两，而华人书办龚明高、任定吉等年收入仅100多海关两。洋员担任主要职务，华员仅能担任辅助性职务。即使华洋员同级，待遇也不一样，洋员拥有不少特权。从晋级角度

看，内班洋员可由稽查员升至总监察长；内班华员最高只能担任超等帮办。华洋职员薪俸相差很大，内班洋员月薪从125两到1500两，外班洋员月薪“75两到600两；内班华员月薪从60两到400两，外班华员从45两到150两。此外，住房条件、假期、医疗条件华洋职员更是有着天壤之别。1904年，由海关洋员斐阿负责建造的海关洋员住宅，就耗银7000余两。

三

1912~1949年，重庆海关经历了辛亥革命以后的变化动荡，到国民政府实行关税自主以后的发展演变。

辛亥革命以后，重庆海关得到扩充和加强，迄止1925年，海关职员已达40人，还不包括在税务、海务部门工作的工匠、杂役约17~53人。海关机构中，理船、验估、验货、稽查、税务、巡江等各个机构都陆续建立和完善起来，还成立了由海关指挥的海关警卫队。

与此同时，清朝统治虽已崩溃，代之而起的北洋军阀政府仍然受到东西方列强控制。辛亥革命时，各债权国在华银行乘机组成联合委员会，直接保管关税现款。从此，关税收入现款也存入汇丰、德华、道胜、东方汇理、正金等银行，直至1927年2月中国实行“关税自主”政策为止。

总的来说，这一时期重庆对外贸

易有一定发展,但出现了明显的不平衡。1912年,重庆进出口总值为2687.25万海关两,1914年为3764.14万海关两,1919年为4157.63万海关两。1926年为4129.21万元。将进口贸易和出口贸易加以比较,出口贸易出现较高的增长,1911年重庆出口贸易总值为1006.96万海关两,1914年为1385.92万海关两,1919年为1666.60万海关两。1926年为2941.41万海关两。与此相反,进口贸易则呈下降趋势,1926年略有回升。1912年重庆进口贸易总值为781.7万海关两,1914年为1252.86万海关两,1919年为1039.19万海关两,1926年为1187.80万海关两。

川江对外贸易的增长与川江航运业的快速发展息息相关。1907年商办的川江轮船公司揭开了川江客货轮运的新纪元。1912到1921年的十年间出现了中外商轮竞航川江的繁荣局面,先后开办了瑞庆轮船公司(资本16万两,拥有70吨轮船一艘)、聚兴诚航业部(资本21万两,拥有550吨轮船一艘)、华法轮船公司(资本42万两,拥有3艘轮船,总吨位1433吨)、聚福公司(资本42万两,拥有1100吨轮船1艘)、康宁轮船公司(资本20万两,拥有2艘轮船,共计645吨)、扬子峡江轮船局(资本17.5万两,拥有185吨“峡江”轮船1艘)。此外,还有3

家规模较小的轮船公司,共计资本5.8万两,拥有小轮3艘。

上述川江外贸、航运的快速发展,根本原因应归结于川江航道的改善。其中,水道疏浚、导航、港口靠岸、助航设施的初步建设产生了重大作用。1915年,重庆海关会同地方商界组成“扬子江上游疏浚局”和“扬子江上游河道视察局”。由巡江工司簿蓝田(英籍)花费数年时间对川江险滩进行整治,组织民工炸掉了几处暗礁和明礁。同时在事故多发水域兴办了28处信号站、7艘标志船、33处竹竿指向标、17处帚形指向标和3处木杆指向标。此外,还在沿江各处设立了不少水位尺标。经过对川江航道的认真整治后,为川江轮船运业的发展提供了前所未有的安全保证。

但是,这一时期外贸和航运却受到军阀战乱的破坏性影响。军阀混战造成交通阻塞、贸易中断。辛亥革命后的年代,四川成为大小军阀的战场,沿江战火频繁,争城夺地的各派军阀大都随意扣留商轮。以1916年为例,北洋军队出入四川时,往来运输士兵和军需物资都长期扣留商轮,致使商轮的运货量大减。1916年与1915年相比,进出重庆港的轮船从120艘下降到53艘,吨位也从31627吨减少到16374吨。1918年甚至没有一艘华商公司的轮船能够运载货物进出重庆港。军队征用商轮往往强迫轮船超载

运行,造成海损事故。1916年瑞庄轮船公司的“庆余”号因此触礁,轮船报废。华商为逃避军队骚扰,不得不改挂外国船旗,乞求洋人保护。据统计,迄止1921年,宜渝航线共有轮船公司12家(共计轮船20艘),其中华商公司6家(共计轮船10艘),没有一艘悬挂中国旗。

宜渝段川江为四川,乃至西南地区与东部地区联系的主要商道。在战乱期间,各派军阀往往占据川江要塞,封锁江上运输线,直接扼制了贸易交流。1916年北洋军队从宜昌入川,强行征用了宜渝航道上全部船只和纤夫,使重庆港贸易瘫痪数月之久。1917年云贵军队占领重庆,与湖北宜昌对峙,长江全线封锁,使四川对外贸易陷于停滞。

其次,土匪的猖獗活动也是造成贸易航运遭受阻碍的原因之一。军阀混乱期间,川江沿线均有持枪大股土匪出没。土匪对过往船只和商旅进行洗劫,轮船常遭乱枪射击。1916年,“庆安”、“大川”和“庆余”三轮先后遭受土匪枪击。1917年,“安澜”号油轮遭到阻击,船长卡利被打死。1918年,一些地方的货物运输不得不派重兵护卫,但安全仍不能保障。土匪骚扰直接影响了进出口贸易,重庆市场的物价因货物供不应求而扶摇直上。同时,由于省内商道不靖,白银无法运送,造成重庆金融市场银根吃紧,贸易一蹶

不振。

此外,1914~1918年发生的第一次世界大战也对重庆的外贸产生过一定的影响。由于欧战的持续,洋货进口急剧下降。1914年洋货进出口总值为1252.86万海关两,1916年下降到641.38万海关两。与此同时,欧洲(市场)对工业原料的需求大大下降,使重庆的土货大批积压,难以出口。同时,战时海上运费和保险费的增加也是造成重庆出口价格下跃的重要原因。

重庆对外贸易变化直接反映在海关关税收入方面:1912年为40.45万海关两,1914年为50.62万海关两,1919年为60.23万海关两,1926年为78.11万海关两。总的来说,1912~1926年关税收入呈现上升状态;这主要是进口洋货的大幅度增加造成的必然结果。

由于海关业务直接控制在外国银行团手中,不受北洋政府和四川地方军阀的管辖和干预,海关关产得到大规模扩充。迄止1920年,重庆关房地产已达十余处,包括打枪坝练兵场、二仙庵、太平门海关办公处、太平门验货棚、太平渡关地、出口囤船、进口囤船、王家沱关地、税务司住所及外班人员住所等。其中仅南岸太平渡关地面积就达39.55万平方英尺。1926年开工兴建的税务司住宅耗资达银5万两,附设马厩、花园、围墙、发电设备和网

球场等。加上帮办和其他职员住所，当年建房耗资达 14.3 万海关两。

四

1928~1949 年，中国海关总税务司以及各口岸海关税务司均在国民政府管辖之下。

自近代中国失去中国关税主权和海关行政管理权以来，爱国绅商和进步知识分子维护国家主权，争取关税自主的斗争从未停息。第一次国内革命战争时期，国共两党均提出了取消列强在华治外特权、废除不平等条约、改正协定关税和要求海关自主等宣言。

南京国民政府成立后，于 1928 年 7 月发表了对外政策宣言，要求各国“重订新约”，并宣布“收回关税自主权”。同年，10 余个资本主义国家先后承认中国“关税自主”，还相继签订了“新关税条约”。据此，国民政府陆续修改税则、提高税率、增加税收。1929 年，颁布实施“国定税则”，即将原来 5% 的进口税率提高到 7.5%~27.5%；同时，将出口税率调整到有利于我国出口贸易的水平，茶叶、绸缎等商品实行免税出口。1931 年正裁撤各地厘金关卡和常关，取消了厘金和常关税，也取消了子口半税和复进口税。1929 年，国民政府还修改了由外国银行完全掌握中国关税的办法。重新规定为：关税税率中的 5% 税款仍存英

国汇丰银行，其余税款解交中央银行。从 1929~1935 年，进口税率分别为：8.5%、10.4%、14.1%、14.5%、19.7%、25.3%、27.2%。通过这种方式，国民政府控制了大部分关税，其中主要是进口关税。

关税税率提高后，国民政府的关税收入大大增加。1928 年，关税总收入为 1.2 亿元，1931 年增加到 3.69 亿元，达到政府财政收入的 51%。重庆海关关税也因税率提高而收入成倍增多，1928 年，关税收入为 102.48 万元，1931 后增加到 238.62 万元。

与此同时，国民政府还加强了对海关行政权力的控制。国民政府成立后不久，就设置关务署，专门负责海关事务，增强了海关监督的督察职能，规定海关监督与税务司同署办公。实施“关税自主”以前，海关监督形同虚设，海关一切行政监察事宜，都是由税务司决定。中国政府不能对海关事务进行直接干预。

为了保证“关税自主”政策能够切实落实，国民政府陆续撤换了在各级海关供职的洋员，大量任用华籍职员担任重要职位。1928 年开始，重庆海关撤换洋员。一年后，从税务司到普通关员均由华人担任，几乎没有洋员在海关任职。1928 年以后，重庆海关的关员构成情况也发生了重大变化。1928 年以后，洋员也全部被撤换，大小职务都由华员担任。从 1928~1941

年,担任重庆海关税务司职员官员的有:周子衡、夏松藩、李规庸、侯曜章、卢寿汶和霍启谦。

1928年以后,重庆海关的管辖范围不断扩大,业务职能逐年增加。1936年,为惩治偷漏关税行为,关务署指令重庆海关增设陆路关卡,到1940年,重庆地区已设置关卡13处。同时,海关不仅管理进出重庆港的船舶及其货物,征收进出重庆港的货物税,而且对于航空、邮政、公路等运输业务也加强了监督管理。在海关设置的13处关卡中,黄沙溪、唐家沱、相国寺3处关卡主要管理水上贸易;海棠溪、两路口两处关卡管理川黔、成渝公路货运;还有1处关卡控制机场和成都邮政局包裹;另外7处关卡负责缉查走私物品。

随着四川防区时代的结束,30年代中期,经由重庆出口的土货如桐油、生牛羊皮、猪鬃等数量急剧增加,来自云南、贵州等省由重庆出口的货物也大大增加。为适应对外贸易发展的需要,1936年重庆海关开设商品检验机构。

1931年“9.18”事变后,日本商人向中国内地大量走私商品,偷漏税情况严重。1934年,国民政府颁布《海关缉私条例》,1936年颁布《惩治偷漏税暂行条例》,成立了“海关防止陆路走私总稽查处”,加强了西南边陲地区的缉私力量。关务署专门指令重庆海关增设缉私关卡。自1938年以来重庆海

关陆续开设宜宾、泸县、合江、江津、松坎、党阳、盘县7处缉私关卡。在短短一年间,这些关卡就查获走私货物688起,约值法币682450元,同时还查获约值652321元的日货和违禁品。1937~1939年,重庆海关处理违法案件由76起、4301元增加到757起、28378元,1940年上半年罚没款达332442元。

1939年以后,日本侵略军大规模进攻华中、华南地区,武汉、长沙相继陷落,经由长江进行的对外贸易基本断绝,重庆有限的贸易只能通过公路、航空,以及少数长江上游河道进行。而大多数经过公路运到内地的货物已在其他口岸上税,大多数从重庆外运的货物又属于免税品,因此,重庆海关的税收呈现减少的趋势。

由于国民政府战时对外经贸法规的不断颁行,海关执法对象和范围发生了很大变化。如有关外汇管制法的外汇进出口管理,对日货和部分奢侈品的查禁办法,对“可为敌用”的商品出口检查,限制提取银行存款和走私黄金的执法监督,等等,使海关业务复杂纷繁。其间又夹杂着国民政府军政机关对海关业务的非正常干预,更给海关监督管理增加了难度。

五

1941年12月,太平洋战争爆发,日本侵华军占领了上海租界,强行接

管了中国海关总税务司,将总税务司梅乐和其他英美籍职员解职,委派日本人岸本广吉为沦陷区海关的“总税务司”。

重庆国民政府对这一事态作出的反应是,在重庆重新设立海关总税务司,任命朱雷为代理总税务司,总税务司署在重庆南岸海狮路。

海关总税务司于1941年12月26日正式成立后,根据国民政府对外关系政策,对关税制度、海关行政管理等进行了一些调整。在税制方面,对一些“战时必需品”实行免税或减税进口。1941年底,对煤油等液体燃料、进口大米、牲畜、卡车、金鸡纳霜等生产和生活必需品陆续实施免税入关,由于海关金单位大幅度升值,为鼓励进口,进口“特别税”减少到原来的1/6;同时保持法币的发行与黄金储备量持平。其次是对大批手工制品、农副产品、渔产品、水产品及机制羊毛纺织品实行免税优惠。再是对某些洋货和土货停征“特别税”改征“从价税”。抗战时期,通货膨胀加剧,而关税税率未能作出相应调整,开征“从价税”意在增加税收。第四是废除海关征收的转口税和地方政府征收的地方税,实行“战时消费税”制度。1942年4月实施的“战时消费税”征收办法包括:国内流通的货物,除获特别豁免的货物外,均在纳税范围;此税实行从价计征原则、税率征税;依法纳税之后,物流

通国内,不再征税;战时消费税税率分为四等:日用生活必需品税率为5%;非生活必需品税率10%;半奢侈品税率为15%;奢侈品税率为25%;“战时消费税”由海关负责征收。1942年国统区各海关共收各类税5亿元,其中内地税仅有0.9亿元,“战时消费税”则高达3.4亿元。

重庆海关行政管理方面出现的变化,主要是继续增设内地关卡,以加强“战时消费税”的征收和对敌货、走私货物的监察。其次是扩大海关关员队伍。抗战全面爆发以后,大片国土沦陷,大部分海关被日本人接管,海关职员大批逃往后方。除总税务司在内地增设5处海关(广东曲江关、江西上饶关、河南洛阳关、陕西西安关、甘肃玉门关)补充大批人员外,重庆关成为海关流散人员的临时安置机构,重庆关人员编制急剧增加,形成膨胀之势,于是重庆海关成为全国最大的海关。

除维持和加强战时海关的一般性业务外,主要任务是协助新成立的总税务司署。新设总税务司署是一个无任所空头衙门,没有职员、没有档案、没有食宿条件,没有办公条件,完全依赖重庆海关。

抗日战争胜利后,海关总税务司结束流寓活动,于1946年1月迁回上海办公。重庆失去了作为战时中国政治、经济、文化中心的陪都地位,重庆海关失去了兼具全国海关职能的特殊

作用。海关人员大批裁减,战时来渝的海关人员又纷纷申请复员、退职,海关总署还从重庆关调派大批关员前往沿海口岸接收收复的海关,造成重庆关人员大幅度下降。重庆海关业务范围缩小,机构陆续裁撤,万县海关、成都、内江、泸县、一品场、雅安、贵阳等支关先后撤销,关区恢复到战前水平。

1948年10月,海关总税务司署以重庆海关“税收短绌,缉务清简”,将重庆关改隶江汉关,成为汉口海关的分关。1949年1月开始,重庆海关停办轮船航运和进出口货物手续。这直接造成从事对外贸易的商行倒闭或转业。重庆航运、外贸各业商会、公会不断呈请主管部门,要求恢复航运和外贸业务,未获批准。

六

1949年11月30日,重庆解放。12月3日,重庆军事管制委员会财政接管委员会接管重庆海关。1950年1月,由于美国等西方国家对中华人民共和国实行全面经济封锁,使大陆对外经济文化科技交流受到严重障碍,中央人民政府决定关闭长江沿岸海关;重庆海关奉命裁撤,四川进出口货物分别在沿海沿边各海关办理报关手续。

1980年,由于改革开放大潮的兴起,给内地经济、科技和文化的发展带来了前所未有的机遇。8月22日,

国务院批准成立中华人民共和国重庆海关,规定海关编制为40人,为县级行政机构。不久,海关总署任命王志诚为重庆海关副关长。海关办公地址先在重庆宾馆,后迁市政府三招待所。

1981年初,重庆海关设立办公室、业务一科和业务二科,正式对进出口货物实施海关监督管理。8月,海关总署任命杨长祥为重庆海关关长。11月15日,成都至香港包机通航。不久,经海关总署批准,重庆海关在成都设立中华人民共和国海关驻成都办事处。根据总署指示,重庆海关对34种出口商品征收出口税。

1983年,海关总署任命王志诚为重庆海关关长。为适应海关体制改革的需要,经中央批准,省人民政府决定,重庆海关由重庆市人民政府监督指导,重庆海关驻成都办事处由成都市人民政府监督指导;海关业务工作由省经贸厅联系。

1985年以后,重庆海关机构日趋完善,设一室三处,国务院批准为正厅(局)级机构;下属成都分关正式对外办公,确定绵阳、成都、乐山、内江、甘孜、阿坝、凉山、渡口、雅安、德阳等地、市、州为成都分关业务范围。海关实行审单、征税、查验、统计等联审制度。1987年,海关实施《海关法》,重庆海关制订业务规章制度24项。1989年,海关总署决定将成都海关调整为副厅级机构,直属海关总署。1990年,海关

总署任命郑贤华为重庆海关关长。

在促进四川经济、科技、文化的对外交流方面,重庆海关和成都海关起

着越来越大的作用,他将为四川和重庆进一步走向世界做出自己应有的贡献。