

第一篇

海关建置

第一章 沿 革

第一节 重庆开埠与开关

一、重庆开埠

(一)中英《烟台条约》与《烟台条约续增专条》

1875年,英国人马嘉理(驻华使馆翻译官)在云南被打死,称为“马嘉理事件”。中英在关于“马嘉理事件”的谈判中,英国公使威妥玛向清政府提出8条要求,其第五条为“英国派员在云南大理府或他处驻居,四川重庆府亦然”。这是西方国家要求重庆开放的第一次记录。

1876年8月21日在烟台举行的中英谈判上,英方代表正式提出开放重庆作为通商口岸,派驻领事官。中方代表李鸿章以“川江峡滩险阻,轮船万不能行”为理由而加以拒绝,但又允诺“俟轮船能上驶时,再行议办”。9月13日,中英《烟台条约》正式签订,在第三部分“通商事务”中规定:

“四川重庆府可由英国派员驻寓查看川省英商事宜,轮船未抵重庆以前,英国商民不得在彼居住开设行栈,俟轮船能上驶后,再行议办。”

1877年4月,英国向重庆派出了“驻寓官”,“驻寓官”开始遍游川省,“访查各处土产,采风问俗,以便日后通商之举”。

1882年,英国向重庆派设领事。但此时重庆尚未成为正式对外通商口岸。英国强迫开埠的活动从未停止。直至1890年3月11日,在海关总税务司赫德插手下,中英两国在北京订立《烟台条约续增专条》,重庆正式作为通商口岸。次年1月18日中英双方正式换约。

中英《烟台条约续增专条》中关于重庆开埠的条款内容是:

“一、重庆即准作为通商口岸无异;”

“二、英商自宜昌至重庆往来运货，或雇佣华船，或自备华式之船，均听其便。”

“三、此等船只自宜昌至重庆往来装载运货，与轮船自上海赴宜昌往来所载之货无异，即照条约税则及长江统共章程一律办理。”

1891年3月1日，重庆海关按照上述条约正式开关。

（二）中日《马关条约》

当英国在重庆通商往来获得法律依据的时候，日本尚不能享受此等待遇。因为中日双方关于互相向对方开放通商口岸的条约中明确规定不得进入内地。1894年中日甲午战争爆发，中国战败。1895年李鸿章在中日《马关条约》上签字，该条约规定中国添设重庆等四城市为通商口岸。“以便日本臣民往来侨寓，从事商业、工艺制作。所有添设口岸，均照向开通商海口或向开内地镇市章程一体办理，应得优例及利益等，亦当一律享受。”

条约规定：“日本政府得派遣领事官于添设各口驻扎”。

还规定：“日本轮船得驶入下开各口，附搭行客，装运货物，”“从湖北省宜昌溯长江以至四川省重庆府”。

据此，日本获得了在重庆开埠通商的权利，获得了比英国更大的特权。

二、重庆海关的建立

（一）重庆海关的筹建活动

中英《烟台条约续增专条》签订以后，重庆正式辟为对外通商口岸。作为国家在通商口岸监督管理进出境活动的海关机构必须建立。从1890年6月开始，筹建重庆海关的工作便紧张进行。

四川及重庆，向无通商口岸，地方官员中缺乏熟悉商务通晓贸易之人，更不知何为海关事务。四川总督（以下简称“川督”）刘秉璋上奏总理衙门：重庆海关仿照宜昌海关章程办理，改川东兵备道为海关道，并呈请“先铸四川重庆关监督关防一颗咨发来川”。

此时重庆发生教案，川东道张华奎奏总理衙门：“川东民情浮动，华洋之情，扞格已久，办理（海关）尤属繁难，”请求总理衙门宽限开关时间。

1891年1月27日，李鸿章复电刘秉璋：开关事宜“但便商民，勿泥成见”。又申斥刘秉璋、张华奎等：“开关自（条约）互换之日为始……断难商缓。民教滋事乃地方官之责，不得因暂行署理借词延宕”。最后再次责成其“放胆做去，早报开关”。

与此同时，海关总税务司赫德派遣宜昌关税务司英国人好博逊赴渝主持重庆海关筹建工作。1890年7月22日，赫德正式任命好博逊为重庆关税务司，负责重庆海关全部工作。同时任命奥地利人罗士恒为三等帮办后班，任命英国人鲁富为头等总巡，美国人史多恩为头等铃字手。另任一批华人

文书杂役。好博逊一行于 1890 年 11 月 4 日抵达重庆,开始了重庆海关的选址勘测及筹建工作。

1891 年 5 月,刘秉璋奏总理衙门,重庆海关已“于光绪十七年正月二十一日(1891 年 3 月 1 日)开关”。

重庆关先设立于朝天门顺城街附近的“糖帮公所”。同时勘定南岸王家沱为关地,因该处无房屋可租,暂于狮子湾停泊,租寓开关。开关时,所有监督关防尚未到川,暂用川东道关防。建关所需的“分派委员,调遣税吏,招募各项差役丁壮分拨关署,大关及子口等卡各司其事。凡员役应发之薪水工食,大关应修之码头跳板船暨巡哨驳船,查河划船,渡江行船并三卡办公房间”等各项开支共需银 2998 两,开关杂支各款需银 691 两。海关所需费用,先在盐局提用,“俟一年后,税收畅旺,即于关税项下开支,并将盐局之款照数归还”。

建关之初,首任税务司好博逊,首任监督张华奎。税务司以下设帮办一名,税务员 2 名,文案 1 名,书办 2 名,录事 5 名,列名《海关职员录》者共 11 人。

重庆海关管辖区域是:上起南岸黄桷渡土地庙和北岸城墙西端,下至南岸窍角沱铁厂和北岸的安溪石桥,全长三英里。另有嘉陵江从江口上溯一英里地区为关区范围。

1891 年 3 月 25 日,《重庆新关试

办章程》公布,章程详细规定了海关征税,船只进出口手续,洋船洋商报关查验、结关等手续。5 月 4 日,《重庆新关船只往来宜昌重庆通商船只货物征税停泊试办章程》公布。5 月 21 日,英商太古洋行的挂旗船载运白蜡和黄丝出口,这是重庆开埠后出口的第一船货物。5 月 26 日,英商立德洋行的挂旗船从宜昌载运煤油和海带来渝,这是重庆开埠后进口的第一船货物。

1891 年 3 月至 9 月,重庆海关征收关税已合计达银四万余两,税银解注江汉藩司入库。重庆海关监督奉川督刘秉璋,刘秉璋转奏总理衙门:重庆海关如数归还开关时所借盐局款项。以后关费在关税项下支取。

(二)王家沱日本租界

1895 年中日《马关条约》辟重庆为通商口岸,日本驻中国总领事珍田舍已向重庆海关张华奎交涉开埠事宜。张华奎初始划定南岸王家沱为商埠之地,“因其地旷人稀,易与华商隔离,免生嫌隙”。珍田舍已则强索江北厅之地,被张华奎“以非原约拒之”。珍田又“复争场地管辖权”,亦遭拒绝,后几经反复,中日双方签定王家沱为日本租界合同。

1901 年秋,重庆海关监督与日本驻渝领事完山崎桂正式签订《重庆日本商民专界约书》,主要内容是:

1. 重庆府城朝天门外南岸王家沱设立日本专管租界。

2. 租界面积为约 420 亩。

3. 中国方面负责向地方收买界内土地,交日本领事馆供日侨承租。

4. 日侨承租者向中国地方政府缴纳租金和一年地税后,由中方颁发租契。

5. 租契 30 年更换一次,可连续租用,不得限制。

日本取得王家沱租界后,在界内开设了大阪洋行,有邻公司,日清公司,又新丝厂,迅速将其变为“一个四川内地的小日本国”。

(三)永租打枪坝

打枪坝位于重庆市区通远门外高地,原为清军驻防营地和训练场所。1901 年,重庆关税司花荪要求开放打枪坝“以作税关建设”。此要求经重庆关监督申请,未获四川总督批准。1903 年 12 月,花荪再次要求开放此地建造税务司公所。四川总督锡良令海关监督贺元彬办理。经与重庆镇和三营游击、都司谈判,中方认为“该处地势高平,将来为他人所得转多不便,不如以界税司租而不卖……注明作为中国历任税务司公所……藉杜他人覬觎”。在这种近乎荒唐的考虑之下,1904 年 1 月 15 日,重庆关监督贺元彬与税务司花荪签署《永租打枪坝约》,主要内容是:

1. 通远门内打枪坝三营公地永远租与重庆新关自行建造税务司公所。

2. 租金为每年库平银 200 两。

3. 租地内建筑概由海关负责,与三营无涉。

(四)开埠后重庆贸易的发展

1891 年重庆海关建立以后,对外贸易的情况远非西方各国商人设想的乐观。建关当年,洋货进口总值为 4360557 两,竟然比开埠建关前大为减少。主要原因是四川封闭的自然经济对西方商品经济的强烈抵制和排斥力。税务司好博逊在给总税务司赫德的报告中说:“谷物丰收,汇价有利,以及大批储藏以防开埠后出现不测欲望都促使重庆商人大批购货,担心开埠不利于贸易的念头似乎很奇怪,但中国人确实不喜欢这个令人满意的新制度,商人们对事物的新秩序很难有清楚的认识。”他认为:“重庆的贸易条件整体上还没有受到开埠的影响”,“如果没有轮船保险和外国银行,现有的秩序不会有太大的变动。”好博逊报告以后的二年,外国轮船和军舰的川江探险活动开始进行。

1898 年 2 月 15 日,英国人立德率“利川”号轮船从宜昌出发作川江首次试航,沿途详细绘制航图。3 月 8 日,“利川”号成功抵达重庆,为轮船航行川江打通了航道。1899 年 5 月 7 日英国炮舰“山鸡”和“山莺”号到达重庆,泊于南岸海关围船旁。以后,“山鸡”号继续沿江上溯驶至叙府和嘉定。同年 6 月 20 日,第一艘英国商轮“先

行”驶抵重庆。此后,法国炮舰“奥立”号,德舰“华特兰”号,日舰“优见”号和美舰“盖巴乐斯”号相继驶抵重庆。轮船在川江通行无阻,外国军舰亦自由出入于重庆港,并逐渐有了在港内的固定锚地,英舰泊龙门浩,法舰泊弹子石,美舰泊玄坛庙,日舰泊王家沱,意舰泊嘉陵江河口。至此,川江航行权已丧失殆尽。

随着川江航行权的丧失,外国商轮取代木船运输,这个目的可以说是达到了。表现在贸易上,年年入超。开埠后头10年间,虽然输入和输出货物量都在稳步上升,但是当年货物输入价值却是低于货物输出价值,至1900年,当年输入价值超过输出价值达8325452海关两,为开关以后贸易入超最高年份。

随着贸易的发展,外国商品大量涌进四川,内地的自然经济逐渐崩溃。海关调查报告说:“外国布匹仍显有增加趋势。美孚油行在重庆又开设经理处,大量载运的煤油现今陆续到来而且立即销售,缝衣针和外国药剂也大量输入。”自1902年~1911年间,进口货物价值由1600万海关两增至1900万海关两,出口货物价值由850万海关两增至1000万海关两,贸易始终呈现入超局面。

三、海关的发展

1893年,海关在重庆下游8公里处唐家沱设立一个分卡,驻洋员一名检查上下过往船货。重庆城外设卡子房一所。建关初期,报关、纳税在朝天门糖帮公所内,而点验货物则在隔江之南岸狮子山。商人往返诸多不便。1905年9~10月,重庆关在太平门口顺城街改建楼房,作为点验货物场所。新修楼房使海关验货场气象一新。当时的《广益丛报》报道:“其楼房之高耸,地面之适宜,不啻为商场辟一异境,且上下货船到渝必经洋关检验者,当无过渡停泊时多触浪之虞矣。”

1907年,海关再次扩大太平门验货场,南岸狮子山下设海关囤船。海关人员亦有增加,内关设税务司1名,供事6名,文案1名,司书1名,录事5名。邮局设税务司1名,供事6名,文案1名,司书1名,录事5名。邮局包裹房供事1名,稽查员2名。后又设巡江工司,管理长江航务。

海关税收在开关后的1891年至1911年间,一直呈上升趋势。特别是1901年至1911年10年间,海关出口税从19.59万海关两升至33.57万海关两,增加幅度为100%。

第二节 万县开埠与开关

万县是重庆下游城市,位于四川东部长江北岸,是重庆至宜昌必经之地,素有川东门户之称。重庆海关税务司好博逊向海关总税务司赫德报告:“除重庆外,川东的重要商业城市首数万县。万县除了本地相当大的商业可以自豪外,县城控制着大江和通到四川西部的各重要陆路。”

1902年中英订立《续议通商行船条约》,条约规定辟万县为通商口岸,其通商事务归重庆海关管辖。

1915年6月6日,税务处呈函国务院,称:“长江流域,由宜昌上溯重庆,水程1800余里,难绝走私漏税情事,拟仿照杭州之嘉兴分关成例,于万县地方设一分关,以杜走漏之弊。”当时因袁世凯称帝,军阀混战等原因,万县设关之事拖延。

1917年3月16日,重庆关万县分关正式成立。北洋政府税务处督办(一说为会办)蔡延干其时考察川江,出席了当日的开关仪式。万县分关以英国人阿斯科尔为首任代理税务司,定关址于万县城内水井湾。盘龙石设海关囤船一艘,洋员戴维斯等为稽查员,点验货物,办理接受申报估价征税事宜。另设巡哨划子二艘,管理港内外船舶停泊事宜。

开关仪式举行同时,公布了《万县重庆分关试办章程》,章程规定了客轮和挂旗船经过万县时的申报,单证,纳税,点验,放行等手续,分关还与中国银行万县支行签订了税款汇兑合同。合同规定了银行在关署内设收税公所,银行按海关指令负责解送税银到上海收寄等内容。

万县分关开关之初,进口货物占全年贸易量的27.4%,出口则占72%,处于出超地位,但以后却长期处于入超地位。

万县分关成立后翌年,即1918年,因税收问题与当地驻军发生冲突。1918年10月12日,驻万县“滇黔川靖国联军援鄂第四路军第一梯团”扣留货船50艘,征收所载进出口货物百分之二三“以作保险军费”。该团团长田钟毅致函万县分关,称扣船索饷“乃抽中国商人之税,养中国军队,保中国之境土,对关税毫无妨碍”。万县分关副税务司复函该团:旗船所载进口货物已经征过关税,而已征关税的货物不得再行重征,此已载入开埠通商条约。他告诫:“如真重征,则内困商民,外起交涉,得不偿失。”要求该团将聚鱼沱验卡撤销,放行扣留旗船,“以重条约而笃邦交”。

10月31日,田钟毅再次致函万县分关,称该团驻防万县,保境安民,然饷银缺乏,将士饥寒,有抗命哗变之虞,扣船乃不得已而为之。他要求万县分关一次筹款60万元,以后每月筹款六七万元,充作该团军饷,则立即撤卡放船。

双方交涉之中,万县分关报告重

庆海关。被扣货船所属的太古、怡和、招商、大阪等公司以及重庆各报关行纷纷要求重庆关迅速解决。重庆关税务司巴瑞尔与川军第一军首领唐子晋交涉数次。“唐总裁复电已准放行旗船取消船捐”。至11月10日,万县驻军撤卡放船,事件方告结束。

第三节 海关的裁并与重建

一、战时海关机构的调整

(一)中国海关的困境

抗日战争爆发前全国海关共38个,至1940年,先后沦陷25个。国民政府财政部在重庆公布的关税收入数字是:

1939年全国各海关(含沦陷区各关、下同)征收关税共计国币3.31亿元,被日本劫夺2.77亿元,占全部关税的83.72%。

1940年征收4.75亿元,被日本劫夺4.23亿元,占全部关税收入的89.06%。

1941年征收4.87亿元,被日本劫夺4.15亿元,占全关关税收入的89.1%。

海关总税务司署自建立后,一直设立于北京。关税自主后,国民政府加强对税收的管理。于1929年12月将

总税务司署迁往上海。抗战爆发后,国民政府迁都重庆,但总税务司英国人梅乐和却未将总税务司署迁往重庆,也未将存于上海英商汇丰银行的海关历年税款移存于后方银行。1937年8月13日,淞沪抗战开始后,上海陷落。总税务司,上海海关英美籍关员,以及华人税务司丁贵堂,均被逮捕囚于北四川路集中营。日本政府委派原在中国海关任职的日籍税务司岸本广吉为总税务司,各沦陷区海关税务司均委以日本人,改称税关长。原存于上海汇丰银行的海关税款悉数移存于日本横滨正金银行。已有80多年历史的总税务司署至此寿终正寝。

(二)重建总税务司署

1941年12月19日,财政部命令在重庆成立海关总税务司署。12月26日,总税务司署在重庆正式宣告成立,任命腾越关英籍税务司朱雷为代理总

税务司。总税务司署设于南岸海狮路原重庆关税务司公馆。

重建后的总税务司署,依赖重庆关的基础开始进行工作。

在人员方面,由重庆海关抽调了一批高级职员前往总税务司署任职,包括:重庆关一等级帮办范豪调任总税务司署副税务司,重庆关税务司陈裕宽调任总税务司署税务司,重庆关监察长郭有容调任总税务司署人事科副税务司。其他还有一批中级职员调总署充实各机构任主办职员。此后,总税务司署人员逐年增加,至1944年,人数达到162人。

总税务司署所有办公设备、文书档案、资料册籍、职员宿舍、办公场地均由重庆海关提供。总税务司署的部分工作,也由重庆海关代行,如制定开征战时消费税后设立分关卡所原则,战时消费税条例的修改,海关检查航空客货办法等,都是总税务司署委托重庆关研究,起草文件,由总署或财政部签署对外公布。

1942年,丁贵堂被释出狱,辗转抵达重庆,受到总务司署欢迎,当即任命为总税务署总务科税务司。此后,上海税务专科学校部分师生逃往香港再转抵重庆,与先期抵渝的师生会合,于重庆市郊歌乐山山洞四合岚垭重建税务专科学校。1942年8月5日,总税务司署海务巡工司部分职员历尽艰辛由上海来到重庆,于南岸龙门浩新码

头一号设立海务巡工司办事处,随即有海务、港务等专家陆续报到,办事处改为海务科。

重建后的总税务司一职由周骊(英籍)代理。丁贵堂抵渝后,以华员领袖身份,竭力把一批华人职员充实各机构,总税务司署高级职员全部由华人担任。周骊于1943年3月1日退休返国,梅乐和奉令复职任总税务司。同年6月14日,财政部准予梅乐和退休卸职,任命原粤海关税务司美国人李度代理总税务司。李度到任就职之前,由丁贵堂代理总税务司。是年11月6日,李度到任就职,财政部任命丁贵堂为副总税务司。1944年4月25日,财政部任命李度为总税务司。

至此,历时近两年多的中国海关领导机关的迁移、重建、确定行政首长的工作始告段落。

1937年7月7日以后,国民政府一直没有对原有的海关机构作战时状态的调整,而是增设新的机构如货运稽查处、运输统制局来应付战争爆发后的局面,但新增机构声誉不佳,不仅受商民埋怨,还不时与地方当局和驻军发生冲突,财政部遂派海关人员协助货运稽查处工作,仍不见效,最后被迫撤销。

1942年,总税务司署重建,海关机构始得调整,以适应战争形势的需要。

这次调整的目的是:重组经济防

线,杜绝敌货走私,防止后方物资外流。

调整的范围是:根据战区划分,在战区和西北一带,新设洛阳、曲江、上饶、西安和兰州五个海关,在内地新设万县关。原海关改为分关的有:福海关改为闽海关分关、北海关改为南宁关分关。合并的有:蒙自关、腾越关并为昆明关,思茅关改为昆明关分关。

这样,国民政府实际辖有 18 个海关、3 个分关、312 个分卡、20 多个分所。

1943 年,总税务司署通令统一海关分支机构名称,直属总关之独立机构,一律称支关,直属分关之独立机构,一律称分所。与总关或分关同在一地并直属该总关或分关之独立机构,一律称支所。

总税务司署在机构调整的同时,号召沦陷区海关人员来渝,到海关报到,出具证明(原服务海关、所任职务等)等候分配。总税务司署将提供路费和旅途津贴,并依照政府规定,对在沦陷所受损失的财产给予补偿。并指示各关将此命令用各种办法传至沦陷区海关。

此项命令发布后,沦陷区海关人员乃纷纷取道来渝,截至 1943 年,陆续抵达重庆关报到的粤海关、江海关、津海关、江汉关、洛阳关人员达 290 余人。

1943 年 11 月 18 日,总税务司署

发布通令,规定沦陷区海关人员来归最后期限,通令规定:现仍服务于沦陷区各海关的税务司、副税务司及其他同等地位高级关员如不于本年年底以前来重庆,除被敌伪监视不得脱险者外,一律革职永不录用。中下级关员确实不能来渝,并无附逆情事者,一律准予留资。

(三)重庆海关的机构调整

全国海关机构调整以后,重庆海关亦作相应调整。

1. 万县分关改为万县海关

武汉、宜昌沦陷以后,沙市关迁至老河口,原所属三斗坪、巴东分卡划归万县分关管辖,宜昌关事务归重庆关处理。重庆关关区实际已达川康黔三省及鄂省之一部分。1942 年 4 月,国民政府开征战时消费税,增设大批内地分卡。重庆关已感“关区过嫌辽阔”,指挥管理有鞭长莫及之困难。重庆关代理税务司王学俊呈请将重庆关区一分为二,改万县分关为万县关。1942 年 9 月,财政部批准所请。9 月 19 日,万县分关正式改为万县海关。其管辖区域为四川东部及湖北西南部所有关卡,计辖 2 个支关 14 个分卡,并兼管宜昌和沙市关事务。

2. 设立成都分关

成都原有常关一处,归四川省财政厅管辖。抗战后,重庆关对全川邮递包裹和航空货物实施检查并征收邮包税,于 1940 年设立重庆关成都邮包税

处。战时消费税开征以后,重庆关于1942年5月1日,正式设立重庆关分卡五处:成都分卡、成都东门分卡、南门分卡、北门分卡、西门分卡、望江楼分卡及成都邮包税处。

1943年9月1日,重庆关改成都分卡为成都分关,辖东门、西门、北门、南门、望江楼分卡、成都邮包税处,另辖雅安、乐山、灌县、广元分卡。后又增设成都机场航空检查所及新都、龙泉驿分卡。

3. 重庆关机构继续扩大

除成都设立分卡以外,重庆关还管辖贵州境内贵阳、遵义两个支关。截至1943年底,重庆关的分支机构如下:

分关 1 个:成都分关

支关 11 个:宜宾、泸县、合川、内江、南充、涪陵、江津、青木关、一品场、贵阳、遵义。

支所 48 个(略)。

重庆关总关职员及雇员 288 人,与各分支关人数合计共 406 人(未计入关警及水手杂役)。

总税务司署海务巡工司迁渝后,与重庆关江务课同处办公,主要管理长江中上游航道事务,重点是勘测、疏浚、整治重庆至宜宾段川江航道,共拥有“蜀辉”、“荆关”、“引洪”、“峡安”、“峡光”、“湘益”、“蜀星”号轮船 7 艘,巡江船 4 艘,水手 77 人。

1944 年 3 月止,重庆关职员工役

占全国海关总人数的约 1/5,关区范围跨川黔康,成为战时中国最大海关。

(四)战时消费税的停征与海关机构的裁撤

1945 年,抗战进入反攻阶段。总税务司李度通令各关随军队前进,收复沦陷区海关和接收敌伪关产。

2 月 27 日,总税务司署通令各关:战时消费税停征,缉私署和运输统制局即将撤销。今后海关的主要职责是:

1. 继续征收进出口税;
2. 办理全国缉私事宜;
3. 继续执行政府战时管理进出口物品条例;
4. 办理应完盐税、统税等货品检查事宜;
5. 继续执行政府一切统制货物条例;
6. 继续执行政府对敌封锁办法。

通令宣布:海关现为唯一货运检查机关,嗣后如有任何机构阻挠海关执行缉私检查工作,或仍自行检查货物时应即专案呈报总署以凭核办。

此时期大后方经济形势有了好转,1945 年 1 月 25 日,社会各界强烈反对的战时消费税停征。当初为征收此税而建立起来的大批内地关卡已无必要继续存在,总税务司署开始裁撤工作。

2 月 5 日,重庆关成都分关改组为支关,除原有望江楼、邮局、机场、新

都、龙泉驿等五处支所仍予保留归支关管辖外,其余在成都市内各分卡及灌县分所一概裁撤。

是年2月之内,重庆关又奉令裁撤遵义支关,截至3月10日,重庆关总计还辖有24个支关所。

5月7日,财政部缉私署撤销,财政部规定,所有货物缉私工作由海关负责接管。

7月13日,总税务司署对外公布战时消费税取消以后,重庆关管辖支关10个,支所12个。

9月3日,军事委员会运输统制局结束,统一检查站撤销。总税务司李度命令各关立即在检查站原址迅速设置关所,挂出海关招牌旗号单独执行查验,缉私和征税任务。

重庆市附近新桥、海棠溪、土桥等分卡迅速挂牌单独办公,统一检查站很快撤销。唯黄沙溪检查站迟迟未撤,出现了海关黄沙溪分卡和统一检查站同时并存的局面。黄沙溪分卡主任向重庆关税务司报告当地军警检查站与海关重复检查,重复征税的情况,税务司报告总署出现干预后方才撤销检查站,调走了军警。

二、抗战胜利后的海关机构

(一)总税务司署迁沪

抗战胜利后,国民政府宣布还都南京,政府各部、内迁企业、战区难民纷纷离渝。到1946年10月,约有50

余万人,大量工厂设备和近200家企业、公司、银行,离开重庆到达汉口、上海及其他沿海地区。

重庆的总税务司署也于此期间分批离渝迁沪。先是1945年11月13日,总税务司署海务科迁回上海办公,原所辖之长江上游及中下游巡江事务移交重庆关、江汉关分别管理。

1946年10月,总税务司署迁沪办公。原重庆总税务司署改为海关总税务司署驻渝办事处,总署审榷科税务司杜秉和暂行管理办事处事务,所有各关呈署文件,迳寄上海总税务司署,同时寄副本交驻渝办事处备查。

同年4月4日,税务专门学校迁回上海,原在歌乐山山洞四合岚垭的房屋建筑及家具等物由总税务司署接收,交重庆关保管。

是年,重庆关机构继续裁撤。万县海关、成都、内江、泸县、一品场、雅安、贵阳等支关先后裁撤。裁撤关所的缉私及货运案卷均交当地或就近之税局接管,房屋家具尽行拍卖转让或低价售与关员。是年底,兰州关裁撤,重庆关奉命接管兰州关及其绥远分关移交之档案、关产及未了结缉私案件。

大批战时来渝的海关人员纷纷申请复员、退职。总税务司署宣布一律不承认沦陷区海关职员在战争期间获得的晋升资格,从重庆调派大批关员赴沿海沿边海关,充实日伪投降后形成的空白。重庆关历任税务司先后被委

为接收大员,接管沦陷区海关。刘丙彝为江海关税务司,卢寿汶为津海关税务司,霍启谦为粤海关税务司,陈滋乐为金陵关税务司。

此时期重庆海关的重点工作是帮助总署离渝迁沪和大批关员离渝赴任。重庆关与各轮船公司、航空公司及运输管理机关保持密切联系。至1946年前三个月时间内,总署所有档案均由各轮船公司运抵上海。大批调派关员均获得机、车、船位而顺利离渝。

至1946年下半年,重庆关关区恢复到战前范围,即东至唐家沱、西至黄沙溪、主要管辖川江运输,另有机场航空支所和邮局支所。所有设于公路的分卡全部裁撤。拥有进出口囤船一只,汽船“蜀辉”、“荆关”、“蜀星”号三艘,人力巡江船三只,标船两只,汽车三辆,房地产散布于枣子湾、太平门、太平渡、白象街、唐家沱、童子沟、海狮路等处。

(二)重庆关改为分关

1946年8月,总税务司署驻重庆办事处结束工作。重庆海关的业务量大为减少。1946年前10个月共征收法币1700余万元,仅占上年同期的41%。

1948年10月8日,总税务司署以重庆关“税收短绌,缉务清简”,将重庆关改为江汉关所属分关。1949年1月1日。重庆关停止办理轮船及进出口货物手续。

停办进出口手续将导致一批商行的倒闭或转业。重庆市轮船商业同业公会,报关行公会、药材、牛羊皮、猪肠输出业公会以及重庆市商会,先后上书总税务司署和财政部,申请重庆关继续办理轮船进出口货物检查。总税务司署答复:仍维持原决定,重庆关不再办理报验及结关手续。

1949年3月1日,重庆关正式公告:改为江汉关分关。重庆分关征税范围为空运客货与邮递包裹。中央银行重庆分行驻海关总务课的收税机构,也由太平门总务课办公处迁往珊瑚坝机场航空支所,办理税款经收事宜。

(三)重庆分关恢复为重庆海关

1949年6月,国民政府再次迁渝。1949年8月8日,财政部组织重庆接运委员会,任命重庆关税务司宣德清等为委员,负责布置财政部机关迁渝人员、行李、档案等接待运输安置工作。

国民政府机关和大批人员迁渝,使川江航运回升,特别是空中运输、新辟渝港、渝台航线、航班拥挤满座。重庆关税收呈现出上升势头。1947年征税12224元,8月即征税43310元。

1947年9月,总税务司署根据当时形势,提出调整长江各海关机构三原则:

1. 重庆关改为江汉关所属分关,原有员工除酌留最少数执行必要工作者外,应大量裁减。职员调整往他关服

务,杂役予以辞退。

2. 江汉关照常设立,现有人员除江务部分外,其征税部分员工酌减。

3. 金陵关拟暂维现状,如政府要求变更组织,可改为江汉关所属分关。

为实施上述三原则,总税务司署视察主任范豪前往重庆、金陵、江汉各关实地考察,并与该关税务司缜密讨论。

是年11月,总税务司李度、视察主任范豪抵重庆关考察各处。李度、范豪等考虑到重庆关在抗战期间曾经有过的特殊地位,决定暂时维持重庆关地位现状,裁撤辞退部分员工,将留任人员集中于机场与邮局包裹处,以加强对税收的管制。船舶管理方面,因往来船只大为减少,且大部分停泊于南岸野猫溪一带,决定将原设在市区太平门的总务课结关台迁至南岸海关囤船,派年轻关员二人进行管理。

李度、范豪决定于一年后,视其贸易情形和税收情况有无变化,再行考虑重庆关地位的变动。

1948年上半年,重庆关贸易及税收状况仍无好转。其原因是川江往来船只均系从事国内贸易,所载货物俱属土产,既无税款之收入,更无私货之缉获。上半年仅征收国币5816839元。

重庆分关税务司宣德清致函总务司署,要求恢复重庆关原有地位,他在信函中列举的理由是:

1. 江汉关已与重庆分关失去了

联系;

2. 重庆船运、空运繁忙,进出口兴盛,税收增加;

3. 大批关员来渝,重庆分关人员素质提高;

4. 政府各部已迁至重庆,重庆业已恢复抗战时期地位,再以分关名义与各部接洽,实为不便。

宣德清称自改分关以来,原有重庆关关防未换,可以照旧使用。各课人员足够分配,经费支出,仍照旧例。

1949年11月3日,财政部批准重庆分关改为重庆海关。

11月4日,关务署迁来重庆,总税务司署则迁往台北。

11月6日,关务署令重庆关安排署长及工作人员的办公场所和宿舍。重庆关再次腾出白象街60号为关务署所在地,关务署工作人员宿舍安排在苍坝子原重庆海关员工宿舍。重庆关还为关务署购买小汽车一辆。

自1949年11月9日起,中国、中央两航空公司飞机停止渝港航线飞行。港货不能输入,而重庆已不再对川江轮运货物征收关税。重庆关已陷入税源断绝的境地。重庆关税务司宣德清致函远在台北的总税务司署:重庆关经费全赖总署自台北汇寄,一旦渝台交通中断,则重庆关全体员工薪津将无着落,要求将总署汇渝之未列帐户存款,拨交重庆关保管,以备核发员工薪津。

重庆关又组织“应变委员会”。由税务司宣德清任主席。该会前后召开过三次会议,委员会设立了总务组、联络组、采配组、警卫组等机构。分别负责款项筹集、文档保管、对外联络、物资采购、贮存分配、公物保护、防火防盗等事宜,该委员会两次决定向员工发放大米、面粉,以应付市面物资短缺物价飞涨之局面。

三、人民政府接管重庆海关

1949年11月30日重庆解放。

12月3日,重庆市军事管制委员会财政部接管委员会接管重庆海关。总计:接管重庆海关秘书课、会计课、总务课及下属民航机场支所、机场支所检查组、邮局支所、税款课、稽查课和长江上游巡江事务处等五课一局。

接管时全关员工291人,其中职员56人,杂役235人。

接管的财产总计:黄金402两,银元1112元、银元券64490元、美钞60元、港币32元、汽车2辆、汽艇1艘、机动船7艘、木船11艘、枪支38支、打字机12台、保险柜2个(接管的房地产无资料记载)。

12月14日,以军事代表徐勋、税务司宣德清签署发布重庆关元普字第一号通令,宣布重庆关办公时间自即日起改以北京标准时间,这是被人民政府接管后的重庆海关发布的第一个通令。

接管后的重庆关,进行政治教育、员工检举揭发旧海关官吏中的不法行动。年轻关员检举了税务司宣德清在解放前夕组织海关应变委员会,并分发黄金和银元的行为。

经一段时间学习后,军代表宣布海关员工中,留用263人,遣返原籍14人,留待处理的69人。

1950年1月,重庆市军管会交通接管委员会将其下辖的航运部、川江航政局与财经接管委员会下辖的重庆海关合并,改编为长江航务局重庆分局和航运公司。

由于当时国际国内政治经济形势,中央人民政府决定关闭长江沿岸各海关。四川省的进出口货物和运输工具分别在沿海沿边各关办理报验手续。1950年初,重庆海关奉令裁撤。

四、新时期重庆海关的重建

1951年重庆海关撤销以后,重庆一直未设立海关而成为封闭的内陆城市。

1980年,国务院同意中华人民共和国海关总署关于开放长江港口设立海关机构的请示。同年5月,国务院正式批准设立中华人民共和国重庆海关。

1980年8月22日,中华人民共和国重庆海关正式成立对外办公。初建时的重庆海关为正处级海关,直属中华人民共和国海关总署,首任副关

长为王志诚,后再增杨长祥为副关长。

8月28日,重庆港开港暨重庆海关成立大会在朝天门举行。四川省副省长牟海秀、重庆市市长于汉卿、外贸部代表及地方党、政、军领导出席了成立大会。

新建的重庆海关初设于重庆宾馆内“租寓开关”。是年9月初迁至黄花园重庆市第二招待所。1984年9月下旬,迁至江北区观音桥饭店。1990年4月,建于江北区建新北路的海关大楼落成,全关遂迁入新楼内办公。现将机构设置和监管范围分述如下:

(一)重庆海关的机构设置

1984年7月,海关总署批准重庆海关升级为局级关。仍直属海关总署领导,实行行政首长负责制,任命王志诚同志为重庆海关副关长。

此后,重庆海关机构几经调整,形成了3处1室的机构框架,分为:

第一业务处:下设货管科、保税科。

货管科:管理进出重庆口岸的货物和运输工具及集装箱,监督进出口货物的装卸、运输、入库。接受进出口货物的申报,办理报关单证审核及货物的查验、放行、结关手续。办理转关运输手续,管理江海联运船舶的注册登记,对重庆报关行实行业务指导,收取规费和各种保证金。

保税科:管理本关区内三资企业和所有保税业务。办理三来一补、进料

加工合同的登记、备案及核销手续,办理三资企业的登记、备案手续,办理三资企业外商投资总额以内进口货物减免税审核手续及货物进口后的管理,管理关区内的保税工厂和保税仓库。

第二业务处:下设调查科、旅检科、驻邮局办事处。

调查科:对关区内一切违犯海关法规及走私案件,进行调查、审理、处罚、复议以及决定移送司法机关处理。办理私货的保管、移交事宜,对提起行政诉讼案件进行应诉。

旅检科:对进出重庆口岸的旅客随身及托运行李物品实施检查,办理对旅客行李物品的估价及征税、验放手续。对出国人员服务公司与免税商店进口商品办理备案及核销手续。对享受减免税待遇的中外旅客办理审核手续。办理境外捐赠物品审核批准手续。

驻邮局办事处:尚在筹建中。

第三业务处:下设关税科、审价科、统计科。

关税科:征收本关区内一切进出口货物的关税、代征税、附加税、工商统一税、协值税等税费,审定进出口货物完税价格,办理法定减免税和临时减免税各种手续,办理技改项目、科教用品减免税手续。

审价科:对进出口货物申报价格进行审核,对应纳税货物进行完税价格审定或估价。

统计科:编制进出重庆口岸所有货物的品名、种类、国别、数量、价格资料、统计重庆海关税收资料。

办公室:下设文秘科、行政科。

文秘科:档案资料、往来公文函电管理,拟具文件、印制文件、报关员培训,并负责对内信息收集处理与对外宣传等工作。

行政科:管理海关所有固定资产。房产和运输工具的维护修理。关员装备和办公用品的保管及发放。水、电、气设施的管理。

人事教育处:管理全关人员的录用、调动、考试考核、晋升、职称评定、奖惩、工资、福利及退休事宜。

另设直属科室:

财务科:海关行政经费的预决算,一般财务收、支管理,保证金的出纳管理。

技术科:管理海关所有通信设备、检查设备、录音录像设备和微机设备。承担各处室业务的微机软件程序的编制和开发。

(二)重庆海关的监管区域

海关的监管区域包括两个含义:一是以行政区域划分,则四川省全境均为重庆海关监管范围,即四川省全境进出口岸的货物和运输工具均为重庆海关监管对象。另以海关派员常驻

的车船机场港口为直接监管区域。

1982年以后,重庆海关进驻重庆火车西站,对重庆—深圳转轨香港的往返火车实行监管,其所装卸的进出口货物进入507货场仓库。因此,重庆火车西站为海关监管区,1985年2月在江北梁沱,港务局九龙坡作业区设立海关监管区,对长江载运进出口货物的驳船进行监管。

1982年重庆海关在成都设立重庆海关驻成都办事处,办理成都地区的海关业务。1984年,重庆海关驻成都办事处改名为中华人民共和国成都分关,后再次改名为中华人民共和国成都海关,受重庆海关领导。

1989年,海关总署批准成都海关升为副局级关,归海关总署直属领导。

此后,重庆海关和成都海关共属一省,经协商,将关区范围重作调整,重庆海关关区范围:重庆市、自贡市、泸州市、遂宁市、涪陵市、万县地区、南充地区、达县地区、宜宾地区、黔江地区。

成都海关关区范围为:成都市、攀枝花市、德阳市、绵阳市、广元市、内江市、乐山市、雅安地区、阿坝藏族羌族自治州、甘孜藏族自治州、凉山彝族自治州。

第二章 机 构

第一节 重庆海关机构的设置与业务范围

中英《烟台条约续增专条》签订以后,重庆正式辟为对外通商口岸。作为在通商口岸监督管理进出境活动的政府监察机构,1890年6月重庆海关开始筹建。

四川及重庆,向无对外通商口岸,地方官员中缺乏熟悉商务通晓贸易之人,更不知何为海关事务。经总理衙门批准:重庆海关仿照宜昌海关章程办理,改川东兵备道为海关道,设重庆关监督。

此时重庆发生教案,政治气氛紧张,建关工作进展迟缓。川东道张华奎请求总理衙门宽限开关时间。李鸿章复电刘秉璋:开关事宜“自(条约)互换之日始……断难商缓。民教滋事乃地方官之责,不得因暂行署理借词延宕”。再次责成其“放胆做去,早报开关”。

重庆关先设立于朝天门顺城街附

近的“糖帮公所”。同时勘定南岸王家沱为关地,因该处无房屋可租,暂在狮子湾租寓开关。开关时,所有监督关防尚未到川,暂用川东道关防。建关“分派委员,调遣税吏,招募各项差役丁壮分拨关署,大关及子口等卡各司其事。凡员役应发之薪水工食,大关应修之码头跳板暨巡哨驳船,查河划船,渡江行船并三卡办公房间”等各项开支共需银2998两,开关杂支各款需银691两。海关所需费用,先在盐局提用,一年后,税收畅旺,即于关税项下开支,并将盐局借款照数归还。

重庆海关管辖区域是:上起南岸黄桷渡土地庙和北岸城墙西端,下至南岸窍角沱铁厂和北岸的安溪石桥,全长三英里。另有嘉陵江从江口上溯一英里地区为关区范围。

1891年(光绪十七年)3月26,《重庆新关试办章程》公布,章程详细

规定了海关征税、船只进出口手续、洋船洋商报关查验、结关等手续。5月4日公布《重庆新关船只往来宜昌重庆通商船只货物征税停泊试办章程》。

同年5月21日,英商太古洋行的挂旗船载运白蜡和黄丝出口,这是重庆开埠后出口的第一批货物。5月26日,英商立德洋行的挂旗船从宜昌载运煤油和海带来渝。这是重庆开埠后进口的第一批货物。

自建关后头6个月,即1891年3至9月,重庆海关征收关税已合计达银4万余两,税银解往江汉藩司入库。开关时所借盐局款项,重庆海关如数归还,以后关费在关税项下支取。

1901年,重庆关税务司花荪要求开放打枪坝“以作税关建设”。打枪坝位于重庆通远门外,原为清军驻防和训练营地。此要求未获四川总督批准。1903年12月,花荪再次要求开放此地建造税务司公所。川督锡良令海关监督贺元彬办理。经与重庆镇和三营游击、都司谈判,1904年1月15日,贺元彬与花荪签署《永租打枪坝约》,主要内容是:

一、通远门内打枪坝三营公地永远租与重庆新关自行建造税务司公所。

二、租金为每年库平银200两。

三、租地内建筑概由海关负责,与

三营无涉。

1893年,海关在重庆下游8公里处唐家沱设立一个分卡,驻洋员一名检查上下过往船货。重庆城外设卡子房一所。建关初期,报关、纳税在朝天门糖帮公所内,而点验货物则在隔江之南岸狮子山。商人往返诸多不便。1905年10月,重庆关在太平门口顺城街改建楼房,作为点验货物场所。新修楼房使海关验货物“气象一新”,当时的《广益丛报》报道:“其楼房之耸,地面之适宜,不啻为商场辟一异境,且上下货船到渝必经洋关检验者,当无过渡停泊时多触浪之虞矣。”

1907年,海关再次扩大太平门验货场,南岸狮子山下设海关囤船。海关人员亦有增加,内关设税务司1名,供事6名,文案1名,司书1名,录事5名。邮局包裹房供事1名,稽查员2名,后又设巡江工司,管理长江航务。

1891年至1911年,海关税收一直呈上升趋势。特别是1902年至1910年8年间,海关出口税从19.59万海关两升至33.57万海关两,增加幅度为100%。进口税从31.90万海关两降至20.16海关两。^①

综上所述,重庆海关自建关至辛亥革命后30年间,获得了较快发展,主要表现为:

(一)机构逐渐完善,验货,估价,

^① 此数据海关税收统计综合折算,从1910年总额中减去本年度出口税,即得本年度进口税。

税务,稽查,理船,巡江等各个业务机构相继建立。各机构均有一系列对外管理章程和内部管理制度,并且具有比较明显的工作效率和管理效果。

(二)关产规模扩大。根据关产记录,至20世纪20年代初,重庆海关拥有:打枪坝税务司公所,太平门顺城街海关办公所和出口验货场,白象街60号海关监督公署。占地约39.55万平方英尺的太平渡海关专用码头,停泊有出口囤船和进口囤船。王家沱关地。南岸狮子山海狮路税务司公馆及外班人员住所,这一片地区刻有“重庆关税司界”石碑,界内还有马厩、高尔夫球场、发电机房等建筑。

(三)包揽的业务范围扩大。除了港务和航务已被海关控制和纳入管理

范围,重庆海关还根据不断发展的贸易情况,在20年代以后,开始筹建商检机构、检疫机构和气象机构。1939年,涪陵以下地区霍乱流行,海关检疫机构在涪陵设立检查站,对从下游上驶轮船的旅客和船员注射疫苗,对严重携菌者实施强制性隔离。对向重庆流行的情势的控制起了一定作用。海关气象机构最初只是理船厅的一个技术部门,但其较为准确的气象预报使之渐为面向社会,为轮船航行和港口作业提供了不少方便,20年代末和30年代初,重庆各报均以海关气象室的预报作为报刊的气象讯息。抗战时期,国民政府中央气象研究所仍每天定时向海关气象室索取气象观测数据。

第二节 海关监督

海关监督,由晚清海关道演化而来。20世纪30年代以前,税务司一直由洋员担任,海关监督则由地方政府委派官吏担任,首任重庆海关监督张华奎。从职务上讲,海关监督应为税务司的上级,至少职权平行。重庆海关建关之初,监督参与海关的税收和税款解押等事务。海关内,洋员的招募任命由税务司负责,华人杂役差员的招募则由监督负责。同时,重庆海关与地方当局的往来,皆由监督出面,避免了海

关洋员直接与地方势力发生摩擦。总税务司赫德曾指令各关税务司要对监督维持友好关系。重庆关自成立以后,税务司与监督尚能相安无事。较之于同时期内其他海关监督被税务司完全架空徒有其名的情况稍有不同。

除了海关事务之外,重庆海关监督还负责对外交涉之责。

1895年中日《马关条约》辟重庆为通商口岸,日本驻中国总领事珍田舍已向重庆海关张华奎交涉开埠事

宜。几经反复,中日双方于1901年9月24日,签订《重庆日本商民专界约书》,日本取得王家沱租界。

辛亥革命以后,蜀军政府成立,设置外交部。成渝合并后改为外交司。当时中央政府规定各省省会设特派交涉员公署,各埠设立交涉分署,由税务监督分任。重庆关监督遂改为“重庆关监督兼办通商交涉事宜”,直接隶属于外交部。其职权范围是:通商贸易,租地给契,游历护照,入借以及侨寓外人保护及取缔事项。

1926年8月30日,英国轮船一再浪沉中国民船又拒绝接受杨森部驻军检查后,英太古公司两艘商轮被万县驻军扣留。9月5日,英舰“嘉禾”号、“柯克捷夫”号、“威警”号采用武力劫走被扣商轮未得逞,改以重炮轰击万县,造成万县军民死604人、伤398人、损失2000万元的“九·五惨案”。9月6日晨,重庆关监督季宗孟接获消息后立即电告外交部,并于当日上午,在海关监督公署召见各国驻渝领事,通报惨案发生情况,并向英国领事卢思德提出严重抗议,声明“一切责任

属于彼方”。

9月15日至23日,季宗孟作为“万县惨案”中英谈判的中方首席谈判代表,偕同宜昌关监督、宜昌驻军司令卢金山,在宜昌与英方代表英驻华海军副司令嘉茂隆,英国驻重庆领事卢思德,驻宜昌领事波朗特进行了四轮艰苦谈判。

谈判以中方的妥协而告终。但从保存下来的资料来看,作为中方首席代表,季宗孟在谈判中尚未丧失民族气节。面对英方代表的威逼、要挟,他“以严重之态度”予以驳诘和谴责。在无力扭转谈判失败的情势下,他对中方利益“能争挽者无不尽力挽之”,并将保留要求英方赔偿惨案损失的权利的条文写入谈判协议。

1929年,国民政府通令裁撤各埠交涉署及各省交涉署。是年八月,重庆交涉署奉外交部令停止办理交涉事务,专办关政。原交涉署所理事务,在设有特别市政地方由特别市政府办理。1935年撤销海关监督公署,与税务司合署办公,共同处理海关事务。海关监督一职于1943年后撤销。

第三节 海关税务司

重庆海关建关之初,即设税务司,代表总税务司管理海关行政事务,管理税收、统计经济社会资料、缉私及其

他海关行政事务;管理关员的录用、考核、委任、调动、奖惩等事宜。

1890年海关总税务司赫德派遣

宜昌关税务司英国人好博逊赴渝主持重庆海关筹建工作。1890年7月22日,赫德正式任命好博逊为重庆关税务司,负责重庆海关全部工作;同时任命奥地利人罗士恒为三等帮办后班,任命英国人鲁富为头等总巡,美国人史多恩为头等铃字手,另任一批华人文书杂役。好博逊一行于1890年11月4日抵达重庆,开始了重庆海关的选址勘测及筹建工作。

最初,税务司以下设帮办1名,税务员2名,文案1名,书办2名,录事5名,列名《海关职员录》者11人。

关税自主以前,华人难以升任海关高级职员,几乎不可能进入海关领导层。1928年关税自主以后,重庆关人员和机构发生了重大变化。

首先是华人进入海关领导层。1927年4月28日,重庆关暂行代理税务司日籍渡边六藏卸职。渡边六藏曾为万县分关副税务司。万县九·五“惨案”后,当地人民对渡边在惨案中的行为十分痛恨,纷纷要求驱逐其出境。渡边遂调来重庆。渡边卸职后,由中国人周子衡代理税务司一职,周子衡原为重庆海关二等帮办,他是重庆海关也是中国海关史上第一位担任税务司职务的中国人。周子衡代理税务司半年以后,由中国人李规荣接任。1929年初,重庆关最后一位外籍关员离职,从此,重庆海关从税务司到普通关员均由华人担任。

1930年与关税自主同时进行的是,国民政府加强了对海关行政的控制,收回了部分海关管理权。1928年,国民政府改税务处为关务署,以华人为署长,隶属于财政部。作为总税务司署的领导机构,关务署逐步干预海关行政。如各关税务司的调动,须事先请示关务署转呈财政部加委。海关的年度决算,须经关务署转呈财政部审批后方能实施。鉴于海关监督大多被税务司架空,1929年1月,财政部通令各关:“对于部署命令,一经总税务司或该关监督转知,务即遵照办理,勿得稍有稽延。”从而限制了洋员税务司的权力和加强华人海关监督的权力。重庆海关内部各机构逐渐与全国各海关相统一,税务司下属机构主要有:

总务课:办理轮船结关,征收船钞,办理洋货进口,土货进口,土货出口与转口手续。监督管理转船货物,退关、退税、统税货物、机制洋货、管理政府用品、外国使领馆物品、检查邮政包裹、军火及违禁品。管理内港轮船及木船。

验估课:管理批发市价、税则运用、价格争议之评议、货物改装及整理后的估价。征收:货棣及广告品进出口,旅客行李之查验及估价、领事签证货物的查验。

监察课:管理轮船进出口及卸货装货,管理进口货栈和保税货栈,码头管理,旅客行李管理,轮船结关管理。

缉私课：侦办及处理一切走私漏税案件，管理罚款、没收、充公事项，办理私货移送、保管、案犯移送事项、受理其它机关移送案件，罚则运用评议。

江务课：内分巡江及港务两部分。主要办理船舶登记注册，船舶检验，航道勘测，疏浚、整治，管理各种助航设施，船舶停泊位置的调度，船舶进出港口的调度，管理港口设施，救助遇难船只。

审核室（1943年成立）：对本关所处理的一切检验、估价、征收税费、缉

查走私等工作进行复核审查。各课所发生的一切税收单据、证明及估价表均须按期送审核室。

文书课：起草、缮具、印制本关一切文件、报告、往来文电、档案资料保管。

会计课：财务及关产事务管理，一般会计事务。

除机构完善以外，海关人数也大量增加。至1935年，重庆海关拥有职员工役共433人，另有配属的约30余人的关警队。

第三章 航务和港务及关税制度

第一节 航务、港务制度

一、建关初期的航务、港务制度

重庆的开埠和建关,均以禁止轮船上驶为前提,川江航运主要运输工具是木船。1911年以前,重庆港每年进出的木船约2万艘。自立德乐率“利川”号闯过三峡险滩驶抵重庆以后,不准轮船上驶的禁令已不可行。1898年,清政府解除禁令。1907年,官商合力的川江轮船公司在重庆成立。1912年至1920年,先后有瑞庆轮船公司,聚兴诚航业部,华法轮船公司,康宁轮船公司,扬子江峡江轮船局成立,拥有轮船13艘,总吨位达4000余吨。川江轮船航运队伍扩大,民族资本和外国资本在川江航运线上激烈竞争,客观上对重庆的贸易和经济发展也有积极意义。

川江来往船只激增,木船轮船混杂,对航道和港口设施提出了新的要

求。当时的中央政府和地方管厅实际上没有能力满足社会发展的这一必然要求。清政府授权海关总税务司兼管各港港务,总税务司署设置港务股,重庆海关遂依例建立一套相应的机构,并以一系列规章制度,一批技术人员对港务和航道事务进行管理。

1902年,重庆关颁布《重庆关理船章程》,该章程分为:停泊界限,军火,装油船,传染疾病,保护水道,杂项等六个部分。1908年,又公布《重庆关停泊章程》,这是对重庆各港船只的进出、锚泊实行近代科学的分类管理,并首次提出对航运通道实行环境保护,这两个章程对建立正常的港口秩序起了一定作用。两个章程是重庆港开始步入以近代方式管理时期的标志。

1908年,重庆关公布《绅商创办火轮往来宜渝免碰暂行章程》,1910年,又公布《川江行轮免碰民船章程》。

开始了对川江航道的管理。

1915年,海关对港务和航务的管理进一步加强。是年四月,海关设立长江上游巡江事务所,任命英国人蒲兰田为巡江司。五月,海关设理船厅,由英国总巡麦联南兼任。此后又会同地方部门组成“扬子江上游疏航局”和“扬子江上游河道视察局”。

是年底,海关巡江司米勒耗资3000英镑,入峡考察水流河道形势,草拟《把舵章程》。

在蒲兰田任内,于长江上游设置信号站28处,标杆指向标33处,标志船7艘,以及竹竿、木杆、帚形指向标共53处。前后共花六年时间,炸毁各处暗礁石。海关理船厅又在长江南岸狮子山海关囤船船顶设置重庆河泊水位表,沿江设立的水位标尺达12处。

1917年,重庆海关创设引水教练学校,巡江司蒲兰田任督导,亲自教授驾驶轮机之法,并担任主考,培养出川江第一批领有正式执照的轮船引水员。蒲兰田所著的《船长指南》一书,在长达几十年的时间里,成为川江航行轮船船长、驾驶、轮机人员的必读之书。

1918年11月,重庆海关颁布《扬子江上游航行章程》,此时轮船航行川江已是畅通无阻。税务司克鲁滨向赫德的报告书说:“大队的商轮经常往来于扬子江上游的宜昌、重庆之间,使四川省敞开商业的大门。汽船航行,是目

前十年间的突出特点。……重庆已不再像从前年间只有依赖民船作为唯一交通工具才能达到遥远的城市了”。这也说明,当重庆为枢纽的四川轮船运输体系形成,重庆成为四川交通运输中心的时候,重庆海关以完善的机构,严密的制度和熟练的人员完成了对川江港务和航务的控制与管理。

二、抗战时期的航务和港务制度

(一)对沦陷区的禁运和大量分卡的设立

抗战爆发后,沿海沿边海关相继沦陷,税款大部分被日军截留抢夺。日军在占领区禁止向大后方出口重要物资如棉花、钢、铜、煤等,同时则大量输出奢侈品和消耗品。另一方面又大量在后方收购重要物资运到沦陷区,以扰乱后方经济和市场。为了应付这种局面,国民政府采取了一些反击措施。

先是“九·一八事变”后,日本在东北建立伪满洲国。国民政府关务署、总税务司署,部署对其实行经济封锁。自1937年起,重庆关奉令对东北三省实行禁运,禁运物资包括:小麦、马铃薯、生铁及铁制品。“七·七事变”后,重庆关奉令对华北实行禁运,禁运物资包括:大米、小麦、煤、铁、药品等。

这一时期,东北三省和华北各海关均被日军控制,日本以此为基地,先是从东北向华北大规模走私,继而是从华北向内地大规模走私,以破坏国

民政府的经济封锁。财政部先后颁布了《海关缉私条令》、《防止水陆空运特种物品办法》，打击走私活动。

为了严格实施物资禁运，打击走私活动，重庆海关大力加强分卡的设立。至1939年底，海关设立相国寺、唐家沱、黄沙溪、朝天门分卡，对长江和嘉陵江航行船只进行监督检查。

30年代后期，重庆的公路交通运输发展迅速，以重庆为辐射的川黔、川江、川汉、川兰、川陕、成渝公路先后竣工通车。重庆关设土桥、海棠溪、两路口、小龙坎分卡，检查往来行驶车辆。

海关还将缉查区域从重庆市区附近扩大到远郊和更远的县区，先后在江津、合江、松坎、宜宾等地设立分卡，检查船舶、车辆、飞机所载运货物。

民用航空方面，上海—重庆每日一个航班。武汉—重庆隔日一个航班。另有重庆—香港、重庆—新德里、重庆—仰光、重庆—河内、重庆—阿拉木图、重庆—莫斯科等国际航班。海关在珊瑚坝、广阳坝、白市驿九龙坡机场均设航空检查所，又派员进驻成都机场，对航空运输货物和旅客携带行李实施检查。

这一时期，通过邮递物品实行走私的现象十分严重，尤以华北区域寄来的邮包最为猖獗。海关进驻邮局，成立海关驻邮局支所，对往来国际与沦陷区的邮包实施检查。仅1936年6月至7月间，即查扣违禁走私邮包700

余件，价值法币5万余元。此后，重庆海关进驻江津、合江、泸县等地邮局。1939年11月，重庆海关派员进驻西川邮政局。在三年内，海关驻邮局支所已达40余个。

1939年，重庆关奉关务署令派遣本关税务员刘帮麟等人赴西安，调查西安一带走私情况，并筹备在西安设卡事宜。

(二)“紧急抢运疏散时期”的重庆海关

1938年10月，国民政府迁到重庆，正式宣布重庆为陪都，政府各部先后迁渝，关务署随财政部迁渝。重庆海关腾出白象街60号原海关监督公署作为关务署所在地。从1939年5月至1940年10月，日本对国民政府采取“以炸迫和”政策，不分昼夜猛烈空袭重庆，尤以1940年“5·3”、“5·4”袭击最为惨烈。陪都重庆陷于一片浓烟火海之中，海关太平门验货场，白象街办公楼皆为瓦砾，单证报表、档案文书尽付一炬。海关于1940年10月全部迁往长江南岸海狮路，其中，总务课与缉私课合并办公，江务课租英商白理洋行隆茂栈办公，税务司及文书、会计、监察等课则在海关宿舍办公，整个海关机构仍照常运转。

此期间，战区与沦陷区企业物资大批沿川江乘船而上，转移至重庆，大批难民也涌入重庆，陪都处于紧急抢运疏散状态。为配合抢运疏散，重庆关

命令总务课、缉私课、江务课“在空袭警报拉响以后，仍应自动尽量继续工作，俟紧急警报发放时，再入防空洞躲避”。为此，在海关专用防空洞内划出一段座位，“俟发放紧急警报时，再行开放”，并命令海关其他人员绝对不得占用。

重庆关制定了《验放疏散物资办法》，经财政部批准公布，后又制定《陪都船舶货物起卸办法》，亦由财政部颁布实施。这两个办法成为紧急抢运疏散时期海关监管的法律依据，对克服港口混乱的秩序，加快物资验放疏散，避免空袭损失起了积极作用。从1939年至1940年底，抢运至重庆的物资约40万吨，转移至重庆的工厂达220余家。

（三）重庆海关与肃清敌货委员会

1937年至1939年间，战事激烈，大片土地沦丧，除沿海沿边海关早已沦陷，一大批内河内陆海关又相继落入敌手，而作为战时海关机构又未建立。关务署已迁重庆，而总税务司署却又孤悬于上海英租界。整个海关系统十分混乱，海关管理职能大为削弱，税收大减，走私严重，重庆市内敌货充斥，内地物资大量外流。

1939年11月2日，最高国防委员会召集各部传达蒋介石手令：“限期查究。以后如再发现敌货惟主管官是问，并按照军法以通敌论罪。”国防委员会命令重庆市各主管机关将市区及

其附近之敌货于本月19日以前一律肃清，荆沙宜万各地军政机关督饬所属严密查禁。

为此财政部直接密令重庆海关“限期肃清敌货”。

11月12日，蒋介石再次训示：“限定三日内报告敌货来源及偷运情形，七日内须将市区敌货查禁完毕。”同日下午，重庆卫戍区总部司令刘峙召集各方商讨查禁办法。会议决定成立“重庆肃清敌货委员会”，将卫戍区所属各县包括在内，以杜绝敌货来源。

委员会下设登记、保管、检查、鉴定四个小组，其中：

总务组：以社会局为主任委员，办理敌货登记及立据具结事宜。

检查组：以卫戍总司令部稽查处为主任委员，办理总检查事宜。

鉴定组：以经济部敌货审查委员会为主任委员，办理货物审查鉴定事宜。

保管组：负责敌货的封存和货主的拘押。

该会规定：“为防止纷扰集中力量，各机关受检查组指挥。”

重庆海关被指派参加检查与鉴定两项工作。但海关认为该委员会条例与海关原法令“不无抵触之处”，对其条款提出声明保留并没有参加表决。税务司卢寿汶将此情况电呈财政部。财政部电令重庆市政府，谓：“进口货物在未离运输车船及航空机之时间

内以海关为查验之唯一机关,只有海关关员有检查职权。如果其他机构可以任意检查扣留货物将紊乱权责之虞。”财政部明确规定:“所有经由海关卡所进口之敌货其查验及扣留应由海关负责办理……不受该委员会检查组之指挥与受该会办法约束”、“如该会所管区域以内之敌货需要海关派员参加该会协同检查鉴别时,自可仍飭该关继续参加协助”。

重庆关随即增派关员,加强海棠溪、黄沙溪、唐家沱等分卡的查缉力量。但在查缉敌货的方法上,重庆关与重庆市政府又起冲突。市政府规定海关在已经检查无敌货的货物单据上注明“查无敌货”字样,海关拒绝执行。税务司卢寿汶致电关务署,列举各种理由称此规定实际难于执行,卢寿汶提出另外办法:海关在货物报单上加盖“查讫”印章,如稽查处认为有嫌疑者,应派员与货主来海关声明理由,海关可予以复查,稽查处人员可在场旁观,但不得干涉检查。如该处对复查不满意,可由海关办完手续后将该项货物移交该处提回处理,海关亦不再过问。

财政部复电卢寿汶:同意重庆关所提处理敌货办法,准予实施。

11月20日,税务司卢寿汶向关务署报告:已鉴定货物共1024起(每起件数重量不一),查明确非敌货者计496起,未能决定尚等调查者计475起,确系敌货者54起。卢寿汶在报告

中说:敌货中有一部分是各机关车辆,因不受海关检查使司机及押运人员有了私运敌货进口的机会。

为此,卢寿汶在11月24日给财政部的秘密报告中建议:由总税务司通令各关,凡有敌货嫌疑者准其查扣并随时将货样送经济部敌货审查委员会予以鉴别指定。由军事委员会规定,军用及各机关公用车辆应一律受海关检查,凡查有违章私带货物应即由海关照章处理。任何机关均不得借故请予免验或抗不遵守关章,违者准将当事人送交宪兵司令部按军法论。

卢寿汶的秘密建议得到批准答复。1940年1月30日,财政部电令重庆海关:

(1)已与经济部会商,同意将一切有敌货嫌疑之货物由海关查扣。

(2)总税务司署将通令各关遵照执行。

(3)军事委员会已颁令:一切军用及机关公用车辆接受海关检查。

同时转发以“委员长蒋中正”签署的国民政府军事委员会布告,其内容是:

(1)军用及公用车辆船舶经过海关,均应由海关实行检查。各重要区、口,置派宪兵协助检查。

(2)内地各关,除特许免验者外,均应受查验。

(3)如查出违章,私带货物,即由海关依法处理,有敢故违,准其送军法

机关法办。

此后,地处陪都的重庆海关,其管理权务得到明显加强,在管辖区域和分支机构上都得以扩张和增加。

(四)重庆海关与运输统制及水陆交通统一检查站

1938年以后,国民政府及中央各部迁渝,重庆一时出现了各种检查机构。仅黄沙溪弹丸之地,竟有各部系统的检查机构14家。其中税收机关计有:海关、重庆税局、川康区税局、川康直接税局、重庆营业税管理所、粮食专卖局、盐务局等检查站,其他还有军事、警察等检查站。商民怨声载道,报界也猛烈抨击。

1941年1月8日,国民政府军事委员会以“委员长蒋中正”署名颁布布告,成立全国运输统制局,隶属军委会直辖,局长由委员会派员兼任,实行水陆交通统一检查。

同年4月15日,运输统制局公布全国水陆交通统一检查条例,规定检查范围为:

1. 凡军事运输交通违章及人事检查。

2. 凡货物之进出口转口检查。

检查机关:运输检查由军事委员会运输统制局监察处主持办理。货物检查由财政部所属海关或货运稽查处主持办理。

统一检查站设立于全国水陆各线路。原有交通运输检查机构或类似组

织无论是中央或地方或部队者,概行裁撤。全国水陆交通线路除监察处检查站及海关或货运稽查处外,不得有其他检查机关。如在同一地点设有监察处检查站、海关关卡、或货运稽查处外,不得有其他检查机关。如在同一地点设有监察处检查站,海关关卡、或货运稽查处分所者,联合办公,统称为全国水陆交通统一检查站。检查站原则上以监察处为主体,但其执行职务时仍对原主管机关负责。检查站人员佩戴统一制发的臂章。重庆附近设置统一检查站的地点是:

重庆至西安线:设青木关、成都北站、广元、褒城、双石铺、宝鸡、西安等站。

重庆至汉中线:设大竹站(后增设新桥站)。

重庆至贵阳线:设一品场、三桥站。

重庆至长沙线:设沅陵站。

另有三斗坪、泸县、万县、宜宾、乐山、西昌等站。

首都卫戍区及重庆市区范围之卫戍区总司令部所设各检查站亦并入统一检查站。

全国设站共计43处。

根据此布告,重庆海关将土桥分卡并入统一检查站,将小龙坎分卡移往新桥并入统一检查站,万县分关与宜宾支关都在当地作了相应的安排和布置。

同年4月,关务署召集在渝有关各机关会商,决定黄沙溪现有的各个税收机构中,重庆税务分局、川康区税务局、重庆市营业税登记所、粮食专卖局所征各种税、费、捐、或由海关代征或并入海关办理,或撤销。

运输统制局与水陆交通统一检查站历时四年至1946年初结束,它的成立对战时关卡林立的局面有所改变。但检查站内不同机关联合办公,各有所属,摩擦不断。统一检查站成立之

初,海关土桥分卡关员即与前去撤销该卡招牌换挂统一检查站招牌的军委办公厅军人发生冲突,几乎酿成流血事件。珊瑚坝机场海关航空检查所批控检查站军警超越权限进入民航包裹房检查货物。而在远离重庆总关的地方,如成都、广元等政府指责海关迟迟不参加当地检查站联合办公。重庆关税务司刘丙彝为此令成都分关、广元支所,立即派员参加联合办公,并遵守联合办公制度。

第二节 关税制度

一、建关初期的关税制度

海关税分进口、出口、复出口、子口、船钞诸种。进口所以课洋货之输入,出口所以课土货之输出,均为国境关税,系对国外贸易征课之关税。船钞所以课船舶。而复出口与子口,则为国内关税,乃国内贸易征课之关税,即对于国内水陆交通出入通行之货物,而征收其通过之税也,现今世界各国,都采取关税保护政策,以保护本国产业、出口通过两税,几皆全废,其尚存者,权限于特殊情形也。故普通所称关税政策,殆无殊进口一税之如何布置分配之问题。而中国之关税,输出国外之土货,既有出口税之存在,国货通过口岸,仍复亦收通过税,病商困民,非

此为甚。洋货进口,一完低廉之进口税后,畅销全国无阻,反因关税而得其保护。至于国内,则五步一厘,十步一卡,通过之税,大于成本,坐令国内产业不振,民富消亡,势非改弦更张,不足以言整理国内之财赋也。

(一)进口税

中国海关进口税,肇始于1842年8月29日(道光二十二年七月二十四日)中英条约之协定,每两应纳百分之几,当时尚须留空白,未予规定。次年6月26日(五月二十九日),香港交换批准约文,于进口税则48号98项中,除谷米金银两项入口免税外,从量税占88项,从价税占8项,8项之外,值百抽五者居五,其余3项办亚洲香料木材金属,则为值百抽十,恒87年

之久,虽经4次修改,而税率无大变动,以视列强对于入口货物之区为必需品、普通品、奢侈品、原料品、半制品、精制品,分别轻重课税,迥然不同。直至1930年底海关进口新税则公布,始脱离关税协定之牢锁。

1930年12月29日,国民政府公布海关进口新税则,前从量税者,多减为从价税,计从量税为440项,从价税为456项。税率亦甚为参差,低至值百抽五,高至值百抽五十,较1929年税则,几增一倍。税率最重者,如属于奢侈品之烟酒,为值百抽五十;而对于人造丝约值百抽三十,取保护国产丝货之意也。关于建设材料如机器等,则为值百抽五至七·五,反较1929年税率为轻,用来鼓励生产品输入之意。惟金银货币、铂、米、麦、书籍、地图8项,完全免税。税则共分16类,647目。

(二)出口税

出口税率同于进口税之规定,于香港换得者,始为加入,共列61号69项,除建筑材料及金银货币免税外,余多为从量税,其从价者,以值百抽五为原则。1858年(咸丰八年)《天津条约、中英通商章程》第一条内载:“此次新定税则,凡有货物仅载进口税则,皆应照进口税则纳税;或仅有载出口税则,未载进口税则者,遇有进口,亦皆照出口税则纳税。倘有货物名目,进出税则均未载,又不在免税之列者,应该估时价,照值百抽五征税。”乃明定出口

之税率也。

迄1931年5月7日,国民政府明令公布海关出口税则,于同年6月1日施行,80年来未经修改之税率,竟乃攻订实,此诚中国关税史上之大事。改定税,其应从价税者,仍为值百抽七·五,其应从量税者,斟酌近年物价,定为值百抽五,其为制成品,则体察贸易情形,凡不便增加税率者,悉依现行正附税之原额,约为值百抽三,规定税率。

(三)复出口税

复出口税及子口税,同为通过税一种。1930年年底,国民政府实行裁厘加税,续订海关新税则,已将二税裁废。复进口税,又称沿岸贸易税,系对于本国土货由此通商口岸运往彼通商口岸所课之税,因其税率为进口正税之半,故曰复进口半税。此项税则,肇始于1861年(咸丰十一年)长江通商收税章程,其第二款云:“洋商由上海运土货进长江,其该货应在上海匀本地出口之正税,并先完长江复进口之半税,使到长江各口后,一经离口贩运,无论洋商华商,均逢关纳税,过卡抽厘。”其第二款又云:“洋商由上海运别口所来之土货,已在别口交过出口税,并在上海交过进口税,如出口往长江,毋庸在上海纳出口税,并之故也。以其税率适当正税之半,故曰子口半税”。最先订于1858年(咸丰八年)《中英天津条约》第28款,同年《中英通商

章程》第7款。1876年(光绪二年)《中英烟台条约》第3款规定尤详。其后各国商约,藉口利益均沾,纷纷援此办理,于是凡洋货由口岸运至内地,或外人购买土货,运输出洋,完纳百分之2.5子口半税,沿途厘税,即为豁免。子口税优待洋商,与复进口三抑制土货,虽性质各殊,弊害不同,而国内土货流通之受其窒碍则一,以言税权,实予外人以干涉之柄者也。

(四)船钞

船钞一名吨税,向出入本国港湾之船舶征收,乃一种交通税,与货物征收关税之性质不同。税率,凡商船150吨以上,每吨纳银4钱,150吨及150吨以下者,每吨纳银1钱。除洋商在长江雇用内地船只,该船仍照内地船只应纳船钞外,其在沿海通商口岸,概按照洋船纳钞之例办理。

二、抗战时期的关税制度

(一)关税自主政策

近代中国海关建立以后,海关行政管理权和关税主权,一直被外国把持。社会各界要求收回关税主权的呼声一直未停息。1928年7月,国民政府发表对外宣言要求和各国“重新订约”、“收回关税自主权”。同年,有14个国家先后承认中国关税自主,并相继与中国签订《新关税条约》。国民政府得以修改税则,提高税率。

1929年,国民政府公布实施《中

华民国进出口税则》。新税则规定增收2.5%的输出附加税和2.5%的沿岸贸易附加税。新税则实施的结果是,输出税从1926年的610087海关两上升到1930年的1071265海关两。

1930年3月1日,海关采用金本位制征收关税,关金单位含量为0.618克,原来实施的关平银制度废止。转口、输出及国货估价,改为新银币征收。进口及其他税捐照金单位征收。

(二)关税自主政策对重庆口岸贸易和海关税收的影响

关税自主以前,重庆关税收受时局影响,起伏甚大。1902年以后,轮船驶,至1916年,轮船畅行川江,它的效率和服务,受到商界普遍欢迎。轮船取代木船“从而占据扬子江上游水运的重要地位”。“从1924年以来就没有民船(木船)来向重庆海关报税了”。

这一时期,国内政治事件每一发生,都立即在贸易上反映出它的影响。1923年,重庆学生掀起反对日货运动,1925年上海“五卅”事件,在四川引起抵制英货运动。1926年万县“九·五惨案”再掀抵制英货运动,1928年“济南惨案”和1931年“九·一八事变”,这一系列政治事件,“结果有关邻国的货物进口和航业俱大为衰落。而若干国货的畅销都在摒斥外货输入的情况下增长了”。最为明显的是棉纱,来自日本和印度的纱线,从1921年输

入 53885 担,到 1929 年竟剧降为 95 担。虽然次年回升为 3553 担,但在 1931 年竟完全绝迹。来自英国的布料和被面在这十年间减少了 2/3。

与此相反,由于 1923 年发生的白银兑换率骤然下跌,使重庆的大宗货物如桐油、山羊皮、夏布、羊毛大量输出,1930 年的桐油输出竟创了重庆口岸的历年最高纪录。

整个十年间的税收,总趋势是逐年上涨。从最低的 1923 年的 589000

海关两,到 1931 年的 1530764 海关两,10 年共增加了 3731172 海关两。

税收增加的原因是关税自主后,国民政府得以制订新的税种和税率。如 1929 年增订征收税率为 2.5% 的附加税,税率为 2.5% 的沿岸贸易附加税(又称复进口税)。这二项税收使重庆关的输出税从 1926 年的 610087 海关两跃至 1930 年的 1071265 海关两,创重庆关单税种征收额的最高纪录。

