

# 歷史



# 明清政府在澳門行使海關主權

黃啟臣\*

澳門是中國的領土，自從明嘉靖三十二年（1553）葡萄牙人進入和租居之後，恃其擁有當時的海上霸權地位，幾乎獨佔以澳門為中轉港的東西方國家的國際貿易。但澳門海關一直是中國政府掌管着。換句話來說，16世紀中葉至19世紀中葉的300多年，澳門的對外貿易是在中國政府直接管理下進行的。本文擬通過澳門對外貿易的闡述，和中國政府管理澳門海關的歷史實際，以便從一個側面說明在19世紀80年代之前，中國政府是對澳門行使主權的。



澳門屬廣東省香山縣（今中山市、珠海市）南邊虎跳門外的一個小漁村。自從葡萄牙人於嘉靖三十二年（1553）進入，和萬曆元年（1573）租居澳門之後，一方面開展澳門與廣州之間在中國貿易，另一方面大力開展以澳門為中轉港的澳門——長崎、澳門——果阿——里斯本、澳門——馬尼拉——墨西哥的東西方國家的“大三角”國際貿易。

澳門——長崎，是葡萄牙人以澳門為中轉港的東方航綫。嘉靖年間，明朝政府雖然禁止中國商人到日本貿易，但對租居澳門的葡萄牙商人則不在禁之列，使澳門與長崎的貿易仍得以發展。當時，葡萄牙商人從澳門運往長崎的中國貨物有白絲、鉛、紅木、金、水銀、錫、沙糖、麝香、茯苓、大黃、甘草、棉布、棉綫等，數量相當大。例如，萬曆二十八年（1600）左右的一艘葡萄牙商船運往長崎的中國貨物，計有白絲600擔、白鉛500擔、金3000~4000兩、水銀150~200擔、沙糖210~270擔、棉布300匹、棉綫200~300擔、綢緞1700~2000匹、茯苓500~600擔、甘草150擔、大黃100擔、麝香2擔，共價值銀137660西元<sup>1</sup>。從長崎運回澳門的貨物主要是銀子及珍異品，據不完全統計，從萬曆十三年至崇禎三年（1585~1630）的45年間，運回澳門的銀子達到14899000兩，平均每年為

---

\* 中山大學歷史系教授

1. C. R. Boxer, *The Great Ship From Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, p. 179-181; 47, 61, 169, 64; 182, 77.

331088兩<sup>2</sup>。這些銀子絕大多數用於到廣州購買中國貨物，販運到日本或西方國家。可見，當時澳門——長崎的貿易往來是相當繁盛的。

澳門——果阿——里斯本，是葡萄牙人經營的西方航綫。當時，他們使用載重600~1600噸的大帆船（Great Ship），從澳門把中國的貨物販運到印度的果阿，再轉運到里斯本和歐洲各國銷售。然後把歐洲各國和印度的貨物運來澳門同中國進行貿易。當時從澳門運往果阿和歐洲的中國貨物有：生絲、綢緞、金、黃銅、水銀、硃砂、黃銅手鐲、胡椒、蘇木、象牙、檀香等，其中以生絲為最大宗。據統計，萬曆八年至十八年（1580-1590），每年運往果阿再轉運歐洲的生絲有3000多擔，貨價值銀24萬兩。崇禎八年（1635）增至6000擔，貨價值銀48萬兩。由歐洲和果阿運來澳門的貨物有白銀、胡椒、蘇木、象牙、檀香等，其中以白銀為最大宗。據吾師梁方仲教授統計，從萬曆元年至崇禎十七年（1573~1644）的72年間，各國輸入中國的白銀超過1億元<sup>3</sup>，其中，絕大多數是在澳門到廣州購買中國貨物時流入中國的。正如萬曆三十七年（1609），一位曾經在果阿做生意達25年之久的馬德里商人說：“葡萄牙人從里斯本運往果阿的白銀，幾乎全部經由澳門流入中國”<sup>4</sup>。

澳門——馬尼拉——墨西哥，是葡萄牙人和西班牙人接力經營與美洲貿易的最早航綫。當時，葡萄牙人把中國貨物從澳門運往馬尼拉，然後由佔領菲律賓的西班牙人轉運到墨西哥的港口阿卡普爾科（Acapulco）和秘魯的港口利馬（Lima）。從澳門運往馬尼拉的商品有生絲、絲織品、瓷器、鐵鍋、水銀、沙糖、火葯等30種<sup>5</sup>，數量亦相當大。據馬尼拉海關記載，萬曆四十七年（1619）以後，每年從澳門運往馬尼拉的商品量值達到150萬比索<sup>6</sup>，折合銀約100萬兩。其中以生絲、絲織品和棉織品為最大宗。例如，萬曆十六年（1588）左右，由澳門運往馬尼拉的貨物總值為20萬比索<sup>7</sup>。其中絲織物的量值為19萬比索，佔95%<sup>8</sup>。運到馬尼拉的生絲，在市東北部集中貿易，當地人稱之為“生絲市場”。可見生絲在澳門與馬尼拉貿易中所佔的重要地位。這些絲貨，除了一小部分供應馬尼拉需要外，絕大部分運往墨西哥出售，其中生絲多半在墨西哥的紡織廠加工成絲織物，然後運往秘魯出售。西班牙人在經營中國絲貨中可獲得800~1000%的純利潤<sup>9</sup>。從墨西哥運經馬尼拉到澳門的貨物有葡萄酒、橄欖、葡萄乾、臘肉、天鵝絨和荷蘭、法國的亞麻布、洋紅和白銀等，其中以白銀佔絕大部分。據統計，萬曆二十四至崇禎七年（1596~1643）的38年中，由馬尼拉運來澳門的白銀為2025萬比索，佔這一時期從墨西哥輸入馬尼拉白銀2644.8萬比索的76.5%，佔這一時期的馬尼拉輸入中國

---

2. 同註1。

3. 黃啟臣編：《梁方仲經濟史論文集》，中華書局，1989年版，第179頁。

4. 同註1。

5. Antonia de Morga, *Sucesos de Las Islas Filipinas* (Mesicl, 1689), phil. Islo Vol. 16, p.178-188. Morga 於1595-1683年任菲律賓最高法院院長及代理總督，故所述應是明末到清初的商品。

6. W. L. Schurz, *The Manila Galleon*, New York, 1939, p.132.

7. 全漢昇：《中國經濟史論叢》第1冊，第460頁。

8. Domingo de Salazar, *Relation of the Philippines Islands*, (Manila, 1587/1588) in *Phil. Isls*, Vol. 7 p. 34-35.

9. Percy A. Hill, *The Old Manila Galleons* in *Encyclopedia of Philippines* (Manila, 1957), Vol. 15, p.97.

白銀的2560萬比索的79.1%<sup>10</sup>。這說明，明末從墨西哥運往馬尼拉的白銀大部分是輸入中國購買貨物的，而這些輸入中國的白銀基本上又是經澳門輸入的。

以上的史實說明，在明中葉以降的90多年，澳門港的東西方轉口貿易是相當繁盛的。在這巨大轉口貿易的帶動下，澳門的整體經濟也處於相當繁榮的狀態。整個澳門“高棟死甕，櫛比相望”，城市建設百千區以上；城市人口與日俱增，據統計，崇禎十三年（1640）達到4萬人，其中中國人為29000，葡萄牙人為6000，其他國家人為5000<sup>11</sup>。

清朝初年，隨着葡萄牙人海上霸權的喪失，以及其在日本被驅逐，和果阿、馬六甲等殖民地相繼為荷蘭人所侵奪，加上清初實行海禁政策，使澳門失去了原有的優勢，轉口貿易額不斷下降。然而，澳門仍不失為東西方國家國際貿易的重要港口。順治十八年（1661），清政府頒佈遷海令，澳門為天朝國土，理應入內遷之列。但由於在北京清廷內供職的湯若望（Fean Adam Schall Von Bell）等耶穌會傳教士向清政府多方斡旋，澳門得以批准為免遷之區。於是，澳門仍然成為中國對外貿易的一大口岸。康熙二十三年（1684），清政府宣佈廢除海禁，實行開海貿易，廣州成為海外各國來華貿易的主要口岸，而作為廣州外港的澳門，再次成為各國商船停泊之所。康熙五十六（1717），清廷又宣佈實行南洋海禁，但獨許租居澳門的葡萄牙人往南洋貿易，從而使澳門壟斷了中國與南洋國家之間的轉口貿易，使之對外貿易重新活躍起來。乾隆二十二年（1757），清政府宣佈撤銷松江、寧波、泉州的江、浙、閩三海關，“夷船將來只許在廣東收泊貿易”之後，澳門作為廣州獨口貿易的外港而又繁榮起來，成為海外各國對廣州進行通商貿易的根據地，所有進口商船均要在澳門僱傭引水和買辦，同時也在那裏辦理進出口手續。乾隆二十四年（1759），清政府又正式規定，以澳門作為來廣州貿易的西方商人季度結束之後的集中居住地。於是乎，乾隆二十六年（1761），法國、荷蘭東印度公司率先在澳門租房設點。兩年後，丹麥、瑞典東印度公司接踵進入澳門。其後，美國商人、各種散商和其他外國商人也陸續進入澳門居住。澳門成為來廣州貿易的西方國家商人及其眷屬在貿易季節結束之後的集中居住地，使之貿易和經濟一度繁榮起來。所以說，儘管清朝澳門的對外貿易比明朝遜色，但仍然是東西方國家國際貿易的重要中轉港。而且，同明朝一樣，一直納入以廣州為中心的中國對外貿易的海關管理體系之中。

## 二

明代管理對外貿易是實行市舶司制度。明初，全國設浙江、福建、廣東三市舶司。洪武三年（1371），設立廣東市舶提舉司，地址在廣州城外一里，即宋市舶亭海山樓故址（今北京南路與東橫街交界處）<sup>12</sup>。市舶提舉司設提舉一人，從五品；副提舉一人，從六品，統轄於廣東布政司。由於市舶的官階不高，永樂後又派內臣提督兼理，市舶司權力備受限制。嘉靖中葉後，雖革去內臣，但由於地方官吏的爭奪，市舶司的權力也大打折扣。因此，廣東市舶提舉司實際上是由提舉、內臣提督和地方官吏共同掌管。所謂“其供應之節，控馭之方，掌於郡守；犒待之儀，貢輸

10. 參閱王士鶴：《明代後期中國——馬尼拉——墨西哥貿易的發展》，載《地理集刊》1964年第7號。

11. Roderick Ptak. *The Demography of Old Macao, 1555-1640*, (MingStudies). Vol. 15, 1982.

12. 黃佐：《嘉靖廣東通志》卷28。

之數，主於中官；職提司者，不過檢視之而已”<sup>13</sup>，就是這個意思。嘉靖中葉興起的澳門，是廣東市舶司管轄的重要港口。其海關管理也是廣東市舶司和香山縣政府派到澳門的守澳官共同負責的。嘉靖三十四年（1566），龐尚鵬在《陳末議保海隅萬世治安疏》中說到這種情況：

“濠鏡澳……乃番夷市舶交易之所，往年夷人入貢附至貨物，照例盤查。其餘番商私齎貨物至者，守澳官驗實，申海道聞於撫按衙門，始放入澳，候委官封籍，抽其十之二，乃聽貿易”<sup>14</sup>。

萬曆之後，明朝廷不再派中官干預市舶司，於是廣東地方政府則讓市舶司官員和香山縣官員共同管理澳門海關，執行盤驗、丈抽、外商監督等職責。明人周玄暉說：

“廣屬香山（澳），為海舶出入噤喉，每一舶至，常持萬金，並海外珍異諸物，多有至數萬者，先報本縣，申述藩司，令（市）舶提舉同縣盤驗，各有長例”<sup>15</sup>。

萬曆四十八年（1620）的《廣東賦役全書》記載得更具體：

“每年洋船到澳（門），該管澳官見報香山縣，通詳布政司並海道俱批。市舶司會同香山縣詣船丈抽，照例算餉，詳報司道批回該司，照徵餉銀，各夷辦納餉銀，駕船來省，經香山縣盤明造冊，報道及開報該司；照數收完餉銀存庫”<sup>16</sup>。

這種管理澳門海關的制度一直維持到明朝末年不變。史載：

“香山澳稅隸市舶司，而稽查盤驗責於香山縣”<sup>17</sup>。

那麼，明朝市舶司和地方官員在澳門是怎樣行使海關主權的呢？

#### 1. 制定管理葡萄牙等外國商船進出澳門的條例。

萬曆二十四年（1596），香山縣令蔡繼善擬訂管理澳門的《制澳十則》，經兩廣總督張鳴岡、巡按御史周應期補充批准，由海道副使俞安性定名為《海道禁約》，勒石成碑，立於澳門議事亭，責成外國商人恪守。禁約規定：

“凡新舊夷商敢有仍前畜養倭奴，順搭洋船貿易者，許當年歷事之人前報嚴拿，處以軍法。若不舉，一併重治。

凡新舊夷商不許收買唐人子女，倘有故違，舉覺而佔紊不法者，按名追究，仍治以罪。

凡番船到澳，許即進港，聽候丈抽，如有拋泊大調環，馬騮洲等處外洋，即係奸刁，定將本船人貨焚戮。

凡夷趁貿貨物，俱赴省城公賣輸餉，如有奸徒潛運到與夷，執送提調司報道，將所獲之貨盡行給賞首報者，船器沒官，敢有違禁接買，一併究治”<sup>18</sup>。

13. 陳子龍等編：《明經世文編》卷147；張邦奇：《西亭棧別詩序》。

14. 龐尚鵬：《百可亭摘稿》卷1。

15. 周玄暉：《涇林續記》，見《涵芬樓秘籍》第8冊。

16. 《廣東賦役全書》第114頁，《澳門稅銀》，順治9年刊本。

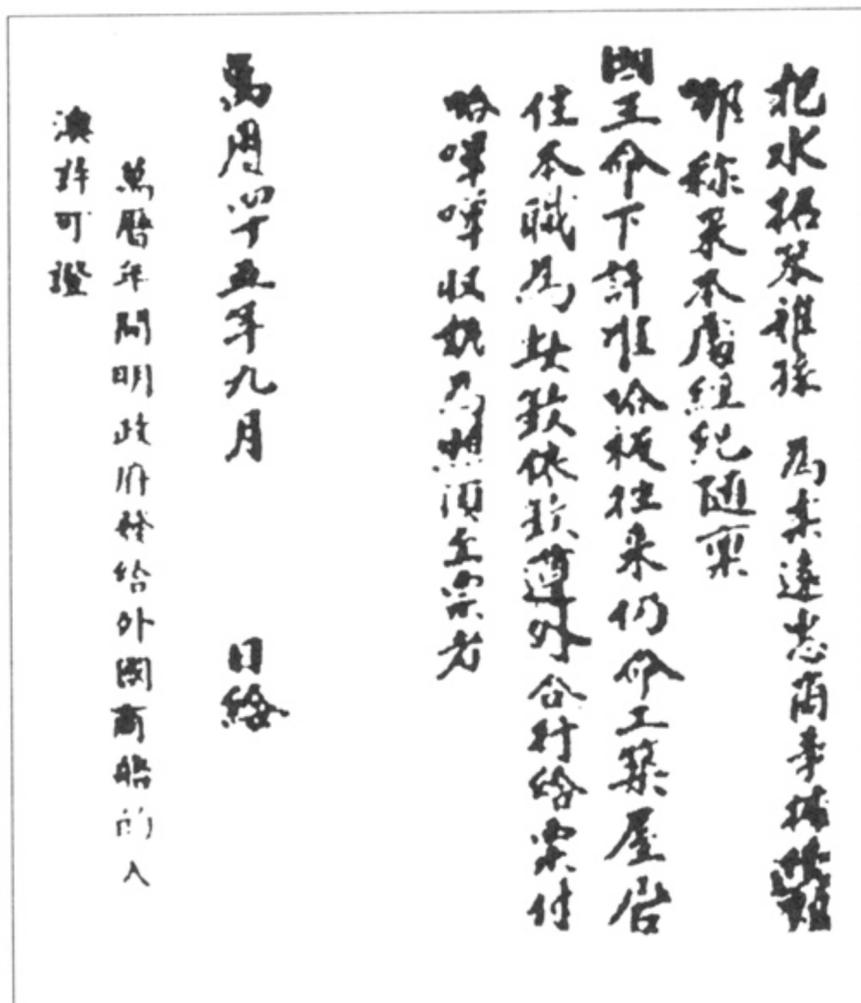
17. 張嗣衍：《乾隆廣州府誌》卷53，李待問：《罷採珠池鹽鐵澳稅疏》。

18. 印光任、張汝霖：《澳門記略》上卷，《官守篇》。

## 2. 頒發“部票”，監督外商憑票進入澳門貿易。

明政府明確規定，凡葡萄牙等外國商船進入澳門停泊和貿易，必須持有明政府發給的“部票”（入港許可證）。現存萬曆四十五年（1617）9月11日發給葡萄牙商船的“部票”可以為證。其文曰：

把水招笨稚孫 為柔遠惠商事佛郎  
哪稱來本處經紀隨稟  
國王命下許准哈板往來仍命工築屋居  
住本職為此欽依遵外合行給票付  
哈嗶嗶收為照 須至票者  
萬曆四十五年九月 日給



“部票”中的“把水”，指管理港口的官員；“本處”，指澳門；“哈板”指西洋帆船；“哈嗶嗶”，指船長。守澳官據此嚴格把關，凡葡萄牙等外國商船到，必檢查其是否持有“部票”，否則不許進入澳門港停泊和貿易，以維護澳門港口的主權威嚴。

## 3. 對來澳門貿易的葡萄牙等外國商人徵收進口關稅。

明朝政府管理澳門海關的一個重要手段，是按國際慣例對進入澳門貿易的外國商人徵收進口關稅。具體辦法是，在隆慶五年（1571）前，按明初貢舶貿易制度實行抽分制，規定：

“凡番國進貢，內國王、王妃及吏臣人等附至貨物，以十分為率，五分抽分入官，五分給還價值”<sup>19</sup>。

19. 申時行：《明會典》卷113，《給賜番夷通例》。

當時巡按廣東御史高公昭的奏疏也說到這種情況：“舊例嶺南諸番入貢，其所附貨物，官科其半，餘償之直”。按此“十抽五”的抽分比例，實際稅率達到50%。但這種稅率並非固定不變。正德四年（1509）為“十抽三”；十二年（1517）改為“十抽二”。黃佐記述這種情況說：

“正德十二年，巡撫兩廣御史陳金、會勘副使吳廷舉奏：欲或仿宋朝十分抽二；或依近日事例十分抽三。貴細解京，粗重變賣，收備軍餉。題議，只許十分抽二”<sup>20</sup>。

從此，廣東市舶司在澳門徵收關稅一般都維持在“十抽二”，即20%的水平上。對於私貨，其抽分稅率也大致如此。戴璟記述這種情況：

“其番商私齋貨物入為易市者，舟至水次，官悉封籍之，抽其十二，乃聽貿易”<sup>21</sup>。

用抽分制徵收實物的進口稅，在貨幣經濟不發達的時期，算是一種比較好的徵稅辦法。但明中葉後，由於國內商品貨幣經濟和對外貿易的進一步發展，如前述外國白銀源源不絕流入中國，豐富國內貨幣資源，為貨幣經濟革命準備了條件。於是，嘉靖十年（1531），御史傅漢臣倡議實行以銀代徵實物的“一條鞭法”，以後全國逐步推行。

由於實物稅改為貨幣稅，加上澳門“夷人報資奸欺，難於查驗”，所以到了隆慶五年（1571），明政府決定在澳門徵收的進口關稅“改定丈抽之例”，即實行丈抽收銀制。

所謂丈抽制，即有丈和抽兩種徵稅方法。丈，是指船舶大小的丈量，所徵之稅稱為船稅、船餉，外國人叫“固定噸位稅”。抽，是指對船舶所載貨物徵收的從量或從價稅。澳門實行丈抽制徵收關稅，包括水餉、陸餉和加增餉三種。

水餉，是指徵收外國商人到澳門貿易的商船稅。其性質頗類似今天海關所徵收的船鈔（Tonnage dues），但其定率不是以船載重量，而是以船的容積為標準。丈量辦法是，以船的梁頭尺寸為定，從腹濶外丈量船面的濶度，分為11個等級，按每尺抽稅，用累計稅率計算。例如西洋船面濶1.6丈以上者，每尺徵收水餉銀5兩，每增加一尺，加徵銀5錢。東洋船容積小，比西洋船減3/10，即按7/10徵收。

陸餉，即指對外國商船所載到澳門貿易貨物徵收的進口貨稅，由鋪商交納。因為當時恐怕外國商人隱藏貨物或少報貨物數量，故命令外國商船入港時，商人不得先起貨，以鋪商接買貨物，據應稅之數給予號票，由鋪商就船納餉之後，聽其轉運。陸餉初時為從價稅，稅率為20%，即貨價一兩徵餉銀二分，屬低稅率。後來因為貨物高下和時價不等，則於萬曆十七年（1589）改為從量稅。進口貨物共有93種，內有同一種貨物，因其品質高低而分，如冰片、燕窩，皆分為上中下三等，鶴頂分為上下兩等。亦有以已經或未經製造而分者，如象牙、檀香，均分為成器和未成器兩等。亦有以顏色分者，如衣服分為紅色和其他顏色兩等。亦有兼用兩種標準

20. 黃佐：《嘉靖廣東通誌》卷66。

21. 戴璟：《廣東通誌初稿》卷30。

分者，如犀角分為花白成器者和烏黑不成器者兩等。在93種貨物中，以屬於香料、藥材、皮貨的種類為最多。以上各項貨物，各按其計算單位徵收一定的稅額，至萬曆四十三年（1615），又增加貨物33項，其計126項，稅率也略有降低。

加增餉，是一種特別稅，僅對呂宋（菲律賓）的來船徵收。由於當時呂宋“地無他產，夷人悉用銀錢易貨，故來船除銀錢外，無他貨攜來，即有貨者亦無幾”，故商人來澳門貿易，除徵收水、陸兩餉外，“每船更追銀百五十兩，謂之加徵”<sup>22</sup>。後來商人均叫負擔過重，則於萬曆十八年（1590）減為120兩。此種加增餉，一般由船主負責繳納。

從上述看來，澳門海關的進口稅徵收，稅率並不算高。儘管如此，但葡萄牙等外國商人偷稅漏稅卻十分嚴重。時人周玄暉說：“報官納稅者不過十之二三而已”<sup>23</sup>。連外國人馬科·阿伏羅也承認：“賄賂是存在的，丈量時，官吏總是粗略估計的”<sup>24</sup>。為此，明政府規定澳門葡萄牙等外國商人的船、貨進口稅以定額方式交納。據時人李待問所記“萬曆二十六年額二萬六千兩”<sup>25</sup>，到“萬曆三十四年，該司道議評兩院會議，准允減銀四千兩”<sup>26</sup>。所以，《熹宗實錄》天啟元年（1621）六月丙子條案語說，澳門“歲輸二萬金”，大致不錯。但這僅僅是明政府規定的一個指標，實際上是“全有定額，實無定規”，所以，往往收不到滿額的進口關稅。因為外國商人的商船，往往不進澳門港口，而是拋泊大調環和馬騮洲外逃避丈抽；或設小艇於澳門港口，用中國私人小船運入澳。有鑒於此，萬曆二十四年（1596），廣東海道重申“嚴通澳之令”，並出示“禁約”佈告：“凡番船到澳，許即進港，聽候丈抽”，“如有奸徒潛運到澳與夷，執提調司究治”<sup>27</sup>。這筆定額進口稅款由廣東市舶司呈送明中央政府。

#### 4. 對澳門出口貨物徵收關稅。

明政府對葡萄牙等外國商人徵收貨物出口稅。其稅率一般10%左右，時人周玄暉有記述：

“三十六行領銀，提舉悉十而取一，蓋安坐而得，無簿書刑杖之勞。然尤不若鹽課提舉……故廣人屈指，小官多得錢者必首鹽司云”<sup>28</sup>。

這出口稅率比進口稅率低多了，顯然是為了鼓勵中國貨物出口所採取的措施。

按明政府規定，澳門海關的貨物出口稅的納稅人，開始時是由外國商人交納，即當他們購買中國的絲貨、瓷器等貨物時，直接向中國官府交納。但當時地方官員往往有遲到或不到的現象，葡萄牙等外國商人不願等待，故不納稅的情況時有發生。為堵塞漏稅，霍與瑕提議必須由中國出賣貨物的商人交納。辦法是先由廣東市

22. 陳子龍等編：《明經世文編》卷408，徐學聚：《初報紅毛番疏》。

23. 同註15。

24. C. R. Boxer, *Seventeenth Century in Macau, in Contemporary Documentary Illustrations*, 1984, p.77.

25. 同註17。

26. 同註16。

27. 歐陽羽文：《康熙香山懸誌》卷9，《澳夷》。

28. 同註15。

船司發部票給商人，然後待商人與葡萄牙等外國商人交易，最後由部票商人代外商交納出口稅<sup>29</sup>，以保證出口稅之徵得。至於每年澳門海關所徵出口稅額多寡，因資料闕如，未可得知，待後考究。

在徵收進出口關稅中，明政府對租居澳門的葡萄牙商人實行優惠政策。在進口丈抽制中，減收葡萄牙商船稅三分。這一點，當時葡萄牙商人也是直認不諱的，說：

“在稅制方面，中國對入港費和進出口貨物所徵收的關稅，仍比葡人在亞洲其他貿易地區要輕一些”<sup>30</sup>。

從上所述，說明明朝政府對澳門海關的管理是比較認真的、健全的，從而取得了維護澳門海關獨立主權的效果。但是從嚴格的意義上來說，明代中國政府對澳門海關的管理還未形成一套完整的海關管理體制，諸如缺乏嚴整的管理機構和管理隊伍，缺乏管理關稅的章程條例，缺乏嚴格的統計。記帳制，等等。到了清朝，中國政府對澳門海關的管理體制才算比較完整。

### 三

清政府對澳門海關的管理承襲明朝辦法。到了康熙二十三年（1684）實行開海貿易政策後，在澳門建立正式的海關行政管理體系和管理制度，對澳門海外貿易實行嚴格的管理。

#### 1. 建立粵海關澳門監督行台管理對外貿易。

康熙二十四年（1685），清政府宣佈在江蘇的松江、浙江的寧波、福建的泉州和廣東的廣州建立江海關、浙海關，閩海關和粵海關，負責管理海外貿易事務。這是中國歷史上正式建立海關之嚆矢。粵海關下屬廣州省城大關和六個正稅總口以及69個小口。因為“澳門為夷人聚集重地，稽查進澳夷船往回貿易，盤詰奸宄出沒，均關緊要”<sup>31</sup>。於康熙二十七年（1688）派出第一位監督成克大到澳門設置粵海關監督行台，又稱澳門關部行台，地點在懷德、畏威兩街處（今關前、後街）。開始時關部行台比較簡陋，用竹搭蓋而成。後來，隨着澳門對外貿易和整體經濟的發展，才改建成官衙式的建築。據《澳門記略》刻印乾隆年間澳門關部行台的圖樣，其結構為：正中間樓高兩層，飛檐翠瓦，四周圍倉庫圍繞，正門前有圍以木欄柵，左右轅門之間之空地，為驗貨場所。

澳門關部行台下設娘媽閣、南灣、大碼頭、關閘四個稅館，它們的職能各有側重，除關閘稅館專門從事內地與澳門之間陸路貨物貿易的稽查外，其餘三個稅館“一主抽稅——曰小稅館；一主稽查——曰南環稅館，專稽察夷民登岸探望番船出入；曰娘媽角稅館，專稽察廣東、福建二省寄港商漁船隻，防透漏，杜奸匪”<sup>32</sup>。

29.《明經世文編》卷358，霍與瑕：《霍勉齋集》。

30. 博克薩：《來自阿媽港的大帆船》，第17頁。

31. 梁廷柅：《粵海關誌》卷7，《設官》。

32. 張甄陶：《澳門圖說》，《小方壺齋與地叢鈔》第九帙。

澳門關部行台的官員和工作人員共27人，計“有旗員防禦一名，又有總書一名，櫃書一名，家人二名，巡役五名，水手十五名，火夫二名”<sup>33</sup>。旗員防禦基本上是一年更換一次。我們將乾隆五十年至道光十七年（1785-1837）清政府派往澳門關部行台任職的旗員防禦名單列表如下，可見一斑。

表 1 澳門關部行台旗員防禦名錄

年 代	旗員防 御名字	年 代	旗員防 御名字	年 代	旗員防 御名字
乾隆五十年（1785）	黑達式	嘉慶五年（1800）	賞納哈	嘉慶二十四年（1819）	蔡 琦
乾隆五十二年（1787）	翰章阿	嘉慶八年（1803）	套 佳	嘉慶二十五年（1820）	楊承雯
乾隆五十三年（1788）	候學詩	嘉慶九年（1804）	金 源	道光元年（1821）	章世型
乾隆五十四年（1789）	金 源	嘉慶十年（1805）	胡 湛	道光二年（1822）	興 瑞
乾隆五十五年（1790）	蕭永林	嘉慶十一年（1806）	曾成龍	道光三年（1823）	楊承雯
乾隆五十六年（1791）	蕭永林	嘉慶十二年（1807）	李 璋	道光四年（1824）	文 通
乾隆五十七年（1792）	倪廣泰	嘉慶十三年（1808）	六十八	道光五年（1825）	吉拉明阿
乾隆五十八年（1793）	王綺端	嘉慶十六年（1811）	萬仕耀	道光六年（1826）	章世型
	王文輔		汪旭耀	道光七年（1827）	金清華
乾隆五十九年（1794）	張 玉	嘉慶十八年（1813）	菩薩保	道光十年（1830）	鍾承武
乾隆六十年（1795）	羅 錦	嘉慶十九年（1814）	李 璋	道光十三年（1833）	興 林
嘉慶元年（1796）	蕭聲遠	嘉慶二十年（1815）	烏林岱	道光十五年（1835）	楊承雯
嘉慶二年（1797）	鐘溥澤	嘉慶二十一年（1816）	廣 亮	道光十七年（1837）	徐懷懋
嘉慶三年（1798）	李培韜	嘉慶二十二年（1817）	京 金		
嘉慶四年（1799）	海 興	嘉慶二十三年（1818）	董明文		
			興 瑞		

資料來源：據梁廷柅：《粵海關誌》卷7，《設官》編制。

為了加強對澳門海關的管理，清政府還賦予隸屬廣州府的“澳門海防軍民同知”（駐前山寨）兼管海關一部分事務，責成其負責船隻出入稽查、船舶登記、聘用引水、買辦等職責，使得清政府對澳門海關的管理更加嚴密。可以說，清朝對澳門海關的管理是由粵海關和地方官府共同負責的。可見澳門正稅總口地位在粵海關中之重要，是僅次於虎門的第二大關稅總口。

## 2. 對來澳門貿易的商船徵收進口關稅。

清政府對外國商船來澳門貿易同樣徵收船鈔和貨稅。船鈔按船隻體積大小分等徵收<sup>34</sup>。

在康熙三十七年（1698）前，對來自西方國家的“西洋船”和來自南洋的“東洋船”徵收船鈔有所區別，即西洋船的一等船鈔為3500兩，二等船鈔為3000兩，三等船鈔為2500兩；東洋船的一等船鈔為1400兩，二等船鈔為1100兩，三等船鈔為600兩<sup>35</sup>。自康熙三十七年（1698）起，又將西洋船所納船鈔一律

33. 同註31。

34. 根據《欽定大清會典事例》卷335，第15-16頁資料可知，清政府規定：船面積18平方丈者為一等船，15.4平方丈者為二等船，12平方丈者為三等船。

35. Fu, *A Documentary Chronicle of Sino-Western Relations*, p.481.

按東洋船標準計算，大大減輕了西方國家商人的納稅負擔。清政府還規定，此後新船又另定船鈔標準，進一步減輕外國商人負擔。如下表示：

表2 清政府所定外國新船的船鈔標準

船等	船面積（平方丈）	稅額（兩／尺）	應納船鈔（兩）
一等	15.4以上	6.22	957.88
二等	15.4以下	5.71	873.65
三等	12.2以下	4.00	488.00

資料來源：據梁廷柅：《粵海關誌》卷29，《夷商四》資料編制。

十分明顯，新船所納的船鈔比前大大減輕了。同時必須指出，清政府對租居澳門的葡萄牙人商船給予優惠待遇，只徵收其船鈔，而免徵其貨稅。史稱：“凡商船回澳止徵船稅，丈其貨物而籍記之，貨入於夷室，俟華商懋遷出澳始納稅”<sup>36</sup>。而其他國家同樣噸位的商船，除了交納相當於葡萄牙商船的三倍船鈔外，還要交納貨稅。

至於國內商船來澳門貿易同樣要交納進口貨稅，但各地來船所納貨稅不一。例如從廣東省運來的貨物，每100斤徵收擔頭銀2.48分，細瓷器、茶葉、白糖、倭貨等，每100斤徵收擔頭銀5分；凡福建艚船裝貨進口收銀3.51兩；廣渡僱西瓜裝貨進口徵收銀7錢；凡貿易船裝貨由娘媽閣進口徵收銀4錢，由前山進口徵收銀2.8錢；貿易船換牌，木頭每尺徵收銀1錢；凡沙梨頭渡裝運進口徵收銀2.3錢；前山渡裝貨進口徵收銀2.7錢；高尾艇裝貨進口徵收銀3.96兩，裝瓦磚船進口徵收銀1.85兩，等等<sup>37</sup>。

### 3. 對出澳門貿易的商船徵收出口關稅。

按清政府規定，凡葡萄牙等外國商船載貨出澳門，必須向澳門關部行台交納貨稅，計細瓷器每100斤徵收銀3錢，中瓷器徵銀2錢，粗瓷器徵銀1錢，土瓷器每100斤徵銀3分。如瓷器不稱，每十枚作100斤，每一桶亦作100斤徵收<sup>38</sup>。至於本國商船從澳門出口貿易所徵船鈔貨稅，各不相同，凡本澳船出口，每船徵收銀15兩。

從上所述可知，清朝澳門正稅總口每年所徵收中外進出口關稅，總額為29600兩，佔粵海關原來90000兩的定額關稅約三分之一。這從一個側面說明澳門正稅總口成為粵海關的重要角色。因此，“粵海關部派一個稅工委員駐在拉亞·格德蘭（Praya Gramda）碼頭地方的臨時住留區，並從那裏向在澳門上岸或下船的奇貨徵收捐稅”<sup>39</sup>。

### 4. 頒發部票、印照和管理經澳門入廣州貿易的外國商船。

36. 梁廷柅《粵海關誌》卷8，《稅則一》。

37. 同註36，卷11，《稅則四》。

38. 同註36，卷11，《稅則二》。

39. 馬士著，張滙文譯：《中華帝國對外關係史》第1卷，第50頁。

清政府同樣規定，凡進入澳門或經澳門入廣州進行貿易的外國商船，必須先在伶仃洋停泊，到澳門關部行台領取“部票”，並顧請引水和買辦。引水負責將外船引領，買辦負責備辦外船必須的日常供給。在引水引領下，通過沿途的關卡檢查，以便順利進入黃埔港。嘉慶十五年（1810）澳門同知描寫過此過程說：

“各國船來粵貿易，均有原領各國批照可據。是以船至萬山，須用引水看過船隻實有貨物，問明來歷，始赴澳門掛號，掛號後引至虎門報驗，才始引進黃埔，舊例相循已久”<sup>40</sup>。



清政府發給澳門英商船執照

外國商船駛入黃埔港後，在那裏接受粵海關大關的檢查，並繳納船鈔和貨稅，才能進入廣州與十三行商人進行貿易。上面是康熙二十五年（1686）發給英商船的“部票”，其上文曰：

“給照事 照得英咭利弗羅兒取灣泊十字門

本部已經丈量現與唐商交易，不時赴部納餉。

理合給牌照

此牌給該船夷商。”

為了加強對引水和買辦的管理，清政府又規定，由澳門同知對引水和買辦“詳加甄別”，“取具保甲親鄰結狀”，“發給腰牌報照准允”和“列冊通報查考”等一系列管理辦法，並規定引水在引領外船時要向澳門同知、虎門協、南海、番禺縣

40. 同註36，卷29，《夷商四》。

等有關官府逐級移文通報，以便有關部門“一體稽查防範”<sup>41</sup>。引水和買辦還負有監督外國商船和商人的責任。嘉慶以後，由澳門同知設引水 14 名，查明年貌籍貫，發給編號印花腰牌，造冊申報總督衙門與粵海關存案，遇引領外船給與印照，由關汛驗照放行。這樣，就把澳門關部行台納入廣州對外貿易管理體系和體制之中。

#### 5. 對出入澳門的國內外商船進行稽查。

為了維護國家海關主權，清政府對進出澳門的國內外商船進行嚴格的稽查。所以當時設立在澳門關部行台下的四個稅館，主要職責是稽查。所謂“大馬頭距澳門總口一里，南灣距澳門總口兩里，關閘距澳門總口五里，娘媽閣距澳門總口一里，並在香山縣，均係稽查口”<sup>42</sup>。

其中，娘媽閣口(今媽閣廟附近)專門稽查廣東、福建寄港商船、漁船，檢驗船只出航東南亞和國內沿海口岸等，“防透漏、杜奸匪”，按嘉慶十五年(1810)澳門同知王衷的命令，“凡有紅單鹽船寄淀者，飭令停泊娘媽閣口岸，分列兩傍，無許擁入內向。將裝載砂石，填塞海道，且至洋船歸港，稍有挾碰，動輒生端”<sup>43</sup>。

南灣口(漁仔埗頭旁，今已淹沒)，設有望台和圍桿，專門“稽查夷民登岸及探望番舶出入”<sup>44</sup>。

大馬頭口設於澳門內港中段，專供“一切在澳門快艇果艇，許在大馬頭灣泊，不許私泊他處”<sup>45</sup>。

關閘口(今關閘附近)，專門稽查出入前山河道的各種船隻。

從以上清政府在澳門設立關部行台機構，委派旗員防禦和責成澳門海防同知兼管海關稽查事務，以及在澳門徵收進出口關稅等史實，說明清朝政府對澳門海關的管理已經基本形成了近代海關的行政管理體系和發揮管理功能。同時，清政府根據葡萄牙人租居澳門這種特殊情況，採取有區別的優惠管理政策，使澳門既發揮對外貿易的功能，又始終牢牢掌握海關主權。這不能不說是清政府管理澳門海關的獨到之處。

但是，鴉片戰爭之後，葡萄牙人眼看英國人通過強迫清政府簽訂《南京條約》而割得香港，才不甘示弱，附之驥尾，利用長期租居澳門的有利條件，對中國趁火打劫，不斷破壞中國政府對澳門行使主權。而首先是破壞澳門海關主權。道光二十五年(1845)11月20日，葡萄牙女王瑪利亞二世(D. Maria II)擅自單方面下令，宣佈澳門為自由港，仿照香港那樣允許外國商船進出澳門自由貿易。並任命熱衷維護葡國勢力的海軍上將亞瑪勒(João Ferreira Amaral)為澳門總督。二十六年(1846)。亞瑪勒來澳門走馬上任，大幹侵奪澳門主權的勾當。二十九年(1849)3月5日至13日，他率領數十名士兵，橫行無理封鎖澳門海關關部行台的大門，推

41. 同註 18。

42. 梁廷柵：《粵海關誌》卷 9，《稅則二》。

43. 《清代外交史料》卷 3。

44. 同註 32。

45. 轉引陳樹榮：《澳門清代關部行台始末記》，載《澳門日報》1987年2月17日。

倒門前的中國旗幟，封存行台的大量財產，驅使關部行台的官員。粵海關監督基溥和兩廣總督徐廣縉決定“以商制夷”的策略，將澳門關部行台遷回黃埔，另設碼頭，並命令澳門的鋪店全部遷去。以為“眾商既去，則澳門的生意全無，不必糜帑興師，已可坐困”<sup>46</sup>。可是他們沒有想到，這一決定却等於撤銷粵海關澳門正稅總口和關部行台，結束了清朝政府對澳門海關行使主權。到了光緒十三年（1887），《中葡和好通商條約》簽訂，葡萄牙人騙取了“永駐管理澳門”的特權，中國政府對澳門行使海關主權隨之遭到徹底破壞，到今天已經111年了。到1999年12月20日，才正式恢復中國政府對澳門主權的行使。

---

46. 《籌辦夷務始末》（道光朝）卷18。

