

船钞的收与支：近代关税史的一个侧面^{*}

伍伶飞

内容提要：船钞是近代海关税收体系的基本组成部分之一，已有部分研究注意到其收支问题。但相关成果存在诸多模糊或错误之处，且未对船钞的整个收与支的环节进行系统梳理。本文利用已有和新出资料，纠正了已有部分研究成果中的错误，并对已有研究的模糊或疏漏之处进行了补充，特别对已有研究尚未涉及的辛亥革命前后和民国时期的海关船钞收入和分配情况进行了考察，在此基础上勾勒出了从晚清到民国的海关船钞收支的完整图景。同时指出，1868年之后，在实际用途上船钞基本实现了西方人为其预设的核心功能，即真正应用于灯塔事业。近代海关船钞是一种在近代税收体系中地位特殊的税种，理清其收支问题对近代关税研究的深入具有不可忽视的参考价值。

关键词：近代海关 七成船钞 航路标识 灯塔

以《江宁条约》的签订和五口通商为起点，清政府在与西方各国的交涉过程中不断调整已有制度并被迫建立部分新的制度以适应现实的需要，近代海关税收制度的确立就是其中一个重要方面。19世纪中期，西方主导的全球航运事业快速发展，航速快、船体大、运量高的轮船日益增加，航行风险也随之上升。在此背景下，近代海关船钞^①这种应西方保障航行安全的要求、由中国海关征收的、试图用于灯塔等航路标识^②建设的专门税种产生了。1843年中英《五口通商章程：海关税则》中对船钞税率和征税标准做了最初的规定，但由此到1868年船钞真正具备灯塔资金的功能之前，还经过了一段“船钞性质未定期”。^③近代海关的诸多税收类别当中，作为灯塔资金的船钞，以其税种功能明确、收支两条线索、主要在海内部分配为主等特点而显著区别于普通税种，理清其收支问题对进一步理解近代关税制度的变迁具有独特的价值。

一、已有研究及存在问题分析

民国时期至20世纪80年代的财政税收史著作中往往对船钞制度有所表述。黄序鵠较早对船钞征收制度进行了介绍，基本只是抄录了早期中外条约的相关规定和1870年总理衙门颁布的《各关征免洋商船钞章程十一条》等制度性文件的内容，但作为较早出现涉及船钞的通论性著作，其对于理解船钞的发展历程仍具有参考价值。^④高柳松一郎以对日本吨税制度的认识并参考美国的吨税情况，认为“吨税由出入本国港湾之船舶征收之，乃一种交通税”，并以此为基础对中国船钞制度进行了分析。^⑤1932年出版的贾士毅著《民国续财政史》从文字上看应该是参考了高柳松一郎的著作，其将船

[作者简介] 伍伶飞，密歇根大学中国信息研究中心博士后，美国安娜堡，48106，邮箱：lightship@qq.com。

* 本文为国家社科基金重大项目“中国旧海关出版物的整理与研究”（批准号：11&ZD092）的阶段性研究成果。

① 出于行文方便，文中有时也将近代海关船钞简称为船钞。

② 航路标识以灯塔为主，为了行文方便，本文一般以灯塔代指航路标识。

③ 船钞性质未定期，即1843年至1868年3月，是指1843年英国全权谈判代表璞鼎查等西方人士对船钞功能的预期与清政府主导下的船钞实际用途出现背离，以致这个时期船钞的性质存在模糊性。

④ 黄序鵠：《海关通志》，北京：共和印刷局民国十年（1921）版，第752—770页。

⑤ [日]高柳松一郎著，李达译：《中国关税制度论》，上海：商务印书馆民国十六年版，第254页。

钞从“关税”中划出、称为“行为税”，意即因船只享受航路标识的服务而支付的费用。^① 莱特（即魏尔特，Stanley F. Wright）注意到了在近代早期船钞制度的形成中外国人所扮演的角色，他在参考《中国丛报》的基础上，对《江宁条约》签订之前璞鼎查等人在船钞问题上的态度进行了分析。^② 此外，其他著作对船钞也有涉及，但内容大多是对其相关制度变迁的简单叙述，缺乏有深度的分析。^③

对近代海关船钞较为深入的研究论文大都是在 2008 年之后出现的。顾宇辉考察了自明清至民国的船钞沿革，并指出近代海关船钞制度一方面继承自明清时期的船钞，另一方面还受到“国际通行”吨税制度的影响。^④ 任智勇则主要运用中国社科院经济研究所收藏的《总理衙门及同文馆经费》等资料对船钞中名义上用于同文馆建设的部分进行较为详细的分析，指出在三成船钞的使用上存在的问题。^⑤ 江涛对晚清时期船钞的税率沿革以及七成船钞的总体使用状况有较多的叙述；^⑥ 李芳则以《旧中国海关总税务司署通令选编》（以下简称《选编》）所收录的资料为主，介绍船钞的收入和使用情况。^⑦ 陈勇提到晚清的海关船钞是在扣除火耗的基础上分成，并指出船钞分成是晚清海关洋税的分成制度的组成部分^⑧（王瑞成认为包括船钞在内的洋税分成制度并不存在，^⑨ 陈勇对此观点进行了反驳^⑩）。

前述已有研究存在三个方面的问题。

一是部分时期的船钞收支情况较为模糊甚至错误。民国时期船钞制度变化研究较弱，尽管顾宇辉论述的时间覆盖了晚清和民国、止于 1951 年《海关代征吨税办法》的实施，但他在述及船钞（船舶吨税）税率变化时遗漏了 1947 年 11 月和 1948 年 8 月、9 月的三次税率调整；^⑪ 有意思的是，江涛的讨论涉及整个近代，他同样遗漏了 1947 年 11 月和 1948 年 8 月、9 月的三次税率调整。^⑫ 由于顾宇辉和江涛的相关论述均未交待文献出处，故难以确知税率调整被遗漏的原因。另外，江涛误将七成船钞作为灯塔部门资金的唯一来源；^⑬ 本文发现晚清灯塔部门的收入也远不止七成船钞，民国时期更是如此。

二是资料可靠性或不足的问题。尽管前述论著中常用的总理衙门相关档案、《筹办夷务始末》、《选编》等史料中包含有丰富的关于近代海关船钞制度的内容。但是，一方面《选编》内容不完整且翻译存在许多明显的错误（例如，称船钞开支包括“工厂”颇为费解，^⑭ 其实原文是 plant，^⑮ 应该译作“设备”；将 general fund^⑯ 译作“专款”^⑰ 更是南辕北辙，实际应译为“一般资金”或“非专项资金”）；另一

^① 贾士毅：《民国续财政史》，上海：商务印书馆民国二十一年版，第 582 页。

^② [英]莱特著，姚曾庆译：《中国关税沿革史》，北京：生活·读书·新知三联书店 1958 年版，第 37 页。

^③ 贾士毅：《民国财政史》（上），上海：商务印书馆民国六年版，第 689 页；财政部财政年鉴编纂处编：《财政年鉴》，上海：商务印书馆民国二十四年版，第 418 页；吴兆莘：《中国税制史》，上海书店 1989 年版，第 202 页。

^④ 顾宇辉：《船钞稽考》，《国家航海》第 1 辑，上海古籍出版社 2011 年版，第 34—47 页。

^⑤ 任智勇：《三成船钞与同文馆》，《中国社会科学院近代史研究所青年学术论坛（2008 年卷）》，北京：社会科学文献出版社 2009 年版。

^⑥ 江涛：《近代福建沿海助航标志探析》，硕士学位论文，福建师范大学，2012 年。

^⑦ 李芳：《晚清灯塔建设与管理》，硕士学位论文，华中师范大学，2011 年。

^⑧ 陈勇：《晚清海关洋税的分成制度探析》，《近代史研究》2012 年第 2 期。

^⑨ 王瑞成：《何为“洋税分成”：“晚清海关洋税的分成制度探析”一文辨正》，《中国经济史研究》2016 年第 2 期。

^⑩ 陈勇：《洋税为何分成：对〈何为“洋税分成”〉一文的回应》，《中国经济史研究》2016 年第 2 期。

^⑪ 顾宇辉：《船钞稽考》，《国家航海》第 1 辑，第 34—47 页。

^⑫ 江涛：《近代福建沿海助航标志探析》，第 62 页。

^⑬ 江涛：《近代福建沿海助航标志探析》，第 65 页。

^⑭ 《为附送有关船钞使用之两件节略由》（1870 年 12 月 31 日第 25 号通令），《旧中国海关总税务司署通令选编》第 1 卷，北京：中国海关出版社 2003 年版，第 121 页。

^⑮ “Tonnage Dues: application of.”（1870 年 12 月 31 日第 25 号通令），《中国近代海关总税务司通令全编》第 1 卷，北京：中国海关出版社 2013 年版，第 358 页。

^⑯ “Tonnage Dues: application of.”（1870 年 12 月 31 日第 25 号通令），《中国近代海关总税务司通令全编》第 1 卷，第 359 页。

^⑰ 《为附送有关船钞使用之两件节略由》（1870 年 12 月 31 日第 25 号通令），《旧中国海关总税务司署通令选编》第 1 卷，第 122 页。

方面一些已出版的文献未能充分利用,如2009年已出版的《中国旧海关稀见文献全编》(魏尔特的《关税纪实》即为其中一种)。这些问题都对前述成果的可靠性造成了负面影响;更重要的是,关于船只测量、船钞分配和使用的大量资料则是在《中国近代海关总税务司通令全编》(以下简称《全编》)中,前述被遗漏的三次船钞税率调整即在其内。这套史料出版于2013年,故前述研究未能利用。

三是已有研究并不以展示近代海关船钞的收支问题为目的。这些论著往往都是从某一个侧面进行讨论,如顾宇辉是从明清以来的“船钞”概念沿革出发,任智勇是从三成船钞的使用情况出发;或者是在论述其他问题时涉及船钞、而非以船钞为中心,如陈勇论述的中心问题是洋税分成制度。江涛的论文以“近代”为名,但仅叙述晚清船钞的征收和使用,而未及船只测量、船钞分配,特别是避开了民国时期船钞的整个收支情况。这些论著都没有将船只测量、船钞征收、分配、使用的完整过程作为对象,以真正厘清近代海关船钞的收支问题。

基于以上考虑,本文将充分利用旧有和新出资料,从船只测量和船钞征收、分配、使用过程进行分析,以期获得对近代,特别是民国,海关船钞的收支相关情形更为准确的认识,进而尝试展示出船钞的整个收支状况。

二、近代海关船钞的征收

首先,船钞的征收基于规范的制度和准确的船只测量结果。自1843年“丈量旧例及出口、进口日月等规”^①废除以后,中国海关开始参考英国相关制度对船只丈量方式进行调整,后“1854年《英国商船法案》的条款I被中国采用,作为丈量船只的官方规则”。^②与传统船钞以丈量梁头计算吨位相比,新的丈量方式通过新工具、新算法并考虑更多丈量中的细节,得到的结果更为精确。

在丈量工具的选择上,最初规定量物的丈尺“须按粤海关向用之式制造数副,镌刻图印为凭,每口每件发交二副,以一副交海关,以一副交英国管事官查收”;随后即改为使用防水卷尺,“由于所有亚麻和大麻制品都会缩水,所以必须使用防水卷尺;而只有那样的卷尺不会因膨胀或偏斜或者因长期连续使用导致延长出现实际误差”,丈量工具的更换为获得更精确的丈量结果提供了可能。除考虑使用新工具外,《英国商船法案》还在具体丈量方法上将船只的长、宽、高分为多个等份进行丈量,以尽量减小因船只本身形状不规则带来的误差。船只空间并非都可用于装载货物,还要保留足够的生活空间和轮船设施的安放空间;考虑到这一点,在丈量过程中对于厨房大小、厕所数量和轮机舱人员工作所占位置等在最后的结果中需要扣除的空间都有详细规定,可见其丈量规则考虑之周全。如果船只类型是帆船,以上丈量基本可以保证结果的准确性;但如果是一艘轮船,则以上丈量还远远不够,因为还要减扣引擎室的空间,这部分空间占轮船总容量的比重有时高达20%,甚至更多。同时,还需考虑到轮机舱船员为火添煤和操作的空间。当所有丈量完成之后,“丈量员将把他获取的有丈量结果的表格、验船证明书和所有包含丈量信息的文件等寄给上海的登记员或任何其它港口的领事”,以作为计算和征收船钞的基本依据。^③

在船钞的具体征收上,1843年中英《五口通商附粘善后条款》规定英国船只分为两类,^④注册吨位为75至150吨者每进口一次按吨纳钞一钱,不及75吨者仍照75吨计算;150吨以上的小船和大洋船,每吨输钞五钱。1844年中美《望厦条约》增加已纳钞的船只“进别口时,止纳货税,不输船钞”;^⑤同年,中法《黄埔条约》增加“凡船进口,出二日之外,即将船钞全完”、“凡佛兰西船,从外国进中国,止

^① 中英《五口通商章程:海关税则》,王铁崖编:《中外旧约章汇编》第1册,北京:生活·读书·新知三联书店1957年版,第50页。

^② “Tonnage Measurement Instructions”(1877年2月19日第15号通令),《中国近代海关总税务司通令全编》第2卷,第70页。

^③ “Tonnage Measurement Instructions”(1877年2月19日第15号通令),《中国近代海关总税务司通令全编》第2卷,第60—61页。

^④ 中英《五口通商附粘善后条款》,王铁崖编:《中外旧约章汇编》第1册,第38页。

^⑤ 中美《五口通商章程:海关税则》,王铁崖编:《中外旧约章汇编》第1册,第52页。

须纳船钞一次”,^①即如果船只停靠超过 48 小时则需纳钞,而法国船只从外国进中国纳钞一次。^② 1858 年,中英《天津条约》修改 150 吨以上船只税率,每吨纳钞银从五钱下调为四钱;纳钞船只“发给专照,自是日起以四个月为期,如系前赴通商各口,俱无庸另纳船钞”。^③ 这一时期,针对各国商船征收船钞的标准并不统一,如针对恭亲王奕訢要求对贩运洋货和在中国贩卖土货的法国商船分别按不同标准征收船钞的照会,法国公使认为这是试图以对英国船只征收船钞的标准来对待法国商船,并以目前尚不知是否有本国船只从事贩运土货的贸易加以回绝。^④ 各国征税标准不一给海关业务造成很大困扰,直到 1870 年,由总税务司整理并呈交总理衙门的《各关征免洋商船钞章程十一条》颁布。该章程的颁行标志着近代中国海关开始以统一的标准对各国船只征免船钞。其中将之前条约、章程、善后条款、各关具体规则等各种文件中纷繁复杂的规定标准化、统一化,对吨位标准、征税时限、有效期限、免税条件和进入长江贸易的征税标准等做了明确规定,还规定各国商船出口,若是往其他通商口岸或香港、吕宋、安南、日本等地,则 4 个月内再进入中国口岸时可以免纳船钞。^⑤ 1880 年中德《续修条约》更进一步规定,“德国船只已在中国完纳船钞者,如往中国通商各口,或往各国口岸,在四个月内,均不重征”,^⑥根据“最惠国条款”,则各国皆受此优惠;1882 年颁发的《修订船钞章程》则使“海关之船钞征收更加适应时代需要”。^⑦

表 1 历次船钞税率变化

年月	类别	税率(每吨)	单位	出处
1870. 12	≤150 吨	0. 1	两	《各关征免洋商船钞章程十一条》
	>150 吨	0. 4		
1933. 03	≤150 吨	0. 15	元	海关总税务司署第 4584 号通令
	>150 吨	0. 65		
1945. 10	≤100 吨	15	元	海关总税务司署第 6732 号通令
	>100 吨	65		
1947. 02	≤100 吨	150	元	海关总税务司署第 7001 号通令
	>100 吨	650		
1947. 11	≤100 吨	1 500	元	海关总税务司署第 7177 号通令
	>100 吨	6 500		
1948. 08	≤100 吨	15 000	元	财关政字第 3085 号训令
	>100 吨	65 000		
1948. 09	≤100 吨	0. 01	金圆	海关总税务司署第 7371 号通令
	>100 吨	0. 02		

资料来源:根据《中国近代海关总税务司通令全编》相关年份通令整理。

船钞优惠条件和范围一步步增加的同时,船钞税率自 1858 年以后却在长达 75 年时间里未作改动,1933 年,总税务司梅乐和认为利用废两改元的机会对船钞税率进行改变适逢其时;同年 3 月 10

① 中法《五口通商章程:海关税则》,王铁崖编:《中外旧约章汇编》第 1 册,第 60 页。

② 此条款有争议,“上海法国领事声称,‘凡大法国船,从外国进中国只须纳船钞一次’条款者,即无论法国船在中国沿海各口岸持续从事航运多少年,海关征收船钞不得超过一次之谓也”,引自《为船钞历史沿革及税率由每吨关平银 0.4 与 0.1 两改为每吨国币 0.65 与 0.15 元并取消甲板船钞事》(1933 年 3 月 14 日第 4584 号通令),《旧中国海关总税务司署通令选编》第 3 卷,第 217—218 页。

③ 中英《天津条约》,王铁崖编:《中外旧约章汇编》第 1 册,第 100 页。

④ “Tonnage Dues Payable by French Vessel Carrying Chinese Produce Coastwise”(1863 年 2 月 16 日第 7 号通令),《中国近代海关总税务司通令全编》第 1 卷,第 46 页。

⑤ “Forwarding New Set of Tonnage Dues Regulations”(1870 年 12 月 31 日第 16 号通令),《中国近代海关总税务司通令全编》第 1 卷,第 321 页。

⑥ 《为船钞历史沿革及税率由每吨关平银 0.4 与 0.1 两改为每吨国币 0.65 与 0.15 元并取消甲板船钞事》(1933 年 3 月 14 日第 4584 号通令),《旧中国海关总税务司署通令选编》第 3 卷,第 219 页。

⑦ 《为船钞历史沿革及税率由每吨关平银 0.4 与 0.1 两改为每吨国币 0.65 与 0.15 元并取消甲板船钞事》(1933 年 3 月 14 日第 4584 号通令),《旧中国海关总税务司署通令选编》第 3 卷,第 219 页。

日起，规定“150 吨以上船舶每吨关平银 0.4 两改为每吨 6 角 5 分国币，150 吨及以下船只每吨关平银 0.1 两改为国币 1 角 5 分，并自该日起取消甲板货物船钞”，^①同时规定“凡往来于通商口岸之中外轮船、帆船、汽船、曳船、趸船、货船、拨船等，不论其为国内航路，或国外航路，均一律征课”，^②即随着 1931 年常关的撤销，海关将中国船只也加入统一征税对象行列。这次税率调整既是银两购买力下降所致，也是由于灯塔建设的需要。就实际税负而言，将关平银换算为国币，1933 年调整后，相比此前“加征每吨二分六厘八毫，但对夹板上加收吨钞停止征收，相差亦不甚悬殊”，^③而重要的是手续变得更为简便了。随着抗日战争期间货币发行量增加，通货不断膨胀，1945 年 10 月规定将船钞税率按照 1933 年所定税率的一百倍征收。^④ 1947 年 2 月上调税率至 1945 年所定税率的 10 倍；^⑤11 月再次修改税率，上调至年初所定税率的 10 倍。^⑥ 1948 年 8 月 19 日，财政部核准海关总税务司署“将现行船钞征收率提高十倍征收”的请求，^⑦但此后国民政府开始发行金圆券，船钞税率随之调整，1948 年 9 月规定“一、轮船在一百吨以上者每吨纳船钞金圆二分；二、一百吨或一百吨以下之船只每吨纳船钞金圆一分”。^⑧ 此后金圆滥发，但至少截至 1949 年 4 月初，国民政府再未在制度上对船钞税率进行修改。另外，自 1945 年开始，历次船钞税率调整均规定航海木船一律照一百吨以下税率征收，而在内河航行的木船则免征船钞。

通过整理历年船钞和税收总额的统计数据，可得表 2。

表 2 近代海关船钞收入变化

年份	船钞	税收总额	占比%	年份	船钞	税收总额	占比%
1864 ^①	294 799	7 872 257	3.74	1907	1 321 192	33 861 346	3.9
1865	269 195	8 289 281	3.25	1908	1 264 915	32 901 895	3.84
1866	217 732	8 781 875	2.48	1909	1 276 218	35 539 917	3.59
1867	203 649	8 864 817	2.3	1910	1 329 024	35 571 879	3.74
1868	203 614	9 448 474	2.15	1911	1 346 385	36 179 825	3.72
1869	223 549	9 878 848	2.26	1912	1 371 614	39 950 612	3.43
1870	207 815	9 543 977	2.18	1913	1 534 878	43 969 853	3.49
1871	204 798	11 216 146	1.83	1914	1 491 949	38 917 525	3.83
1872	242 227	11 678 636	2.07	1915	1 194 959	36 747 706	3.25
1873	212 554	10 977 082	1.94	1916	1 122 891	37 764 311	2.97
1874	200 832	11 497 272	1.75	1917	994 221	38 189 429	2.6
1875	236 694	11 968 109	1.98	1918	863 623	36 345 045	2.38
1876	234 315	12 152 921	1.93	1919	1 443 891	46 009 160	3.14
1877	224 034	12 067 078	1.86	1920	1 791 744	49 819 885	3.6

① 《为船钞历史沿革及税率由每吨关平银 0.4 与 0.1 两改为每吨国币 0.65 与 0.15 元并取消甲板船钞事》(1933 年 3 月 14 日第 4584 号通令)，《旧中国海关总税务司署通令选编》第 3 卷，第 220 页。

② 财政部财政年鉴编纂处：《财政年鉴》，第 418 页。

③ 《船钞改征银币》，《航运月刊》第 2 卷第 9 期(1933 年)。

④ 《为奉令调整船钞征收率仰遵照办理并布告周知由》(1945 年 10 月 1 日第 6732 号通令)，《旧中国海关总税务司署通令选编》第 5 卷，北京：中国海关出版社 2007 年版，第 41 页。

⑤ 《为奉令订船钞征收率仰遵照办理并布告周知由》(1947 年 2 月 14 日第 7001 号通令)，《旧中国海关总税务司署通令选编》第 5 卷，第 358 页。

⑥ 《为奉部令重行订船钞征收率仰遵照办理由》(1947 年 11 月 14 日第 7177 号通令)，《旧中国海关总税务司署通令选编》第 5 卷，第 562 页。

⑦ 《为奉部令重行改订船钞征收率仰遵照办理由》(1948 年 9 月 9 日第 7371 号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第 36 卷，第 435 页。

⑧ 《为奉部令重行改订船钞征收率仰遵照办理由》(1948 年 9 月 9 日第 7371 号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第 36 卷，第 435 页。

续表

年份	船钞	税收总额	占比%	年份	船钞	税收总额	占比%
1878	260 101	12 483 988	2.08	1921	1 844 369	59 007 129	3.13
1879	247 833	13 531 670	1.83	1922	2 332 865	59 359 194	3.93
1880	249 591	14 258 584	1.75	1923	2 401 554	63 504 251	3.78
1881	273 574	14 685 162	1.86	1924	2 687 555	69 595 131	3.86
1882	279 799	14 085 673	1.99	1925	2 614 041	70 725 667	3.7
1883	284 044	13 286 757	2.14	1926	2 898 610	80 435 962	3.6
1884	270 914	13 510 712	2.01	1927	2 748 776	68 781 876	4
1885	298 909	14 472 766	2.07	1928	2 965 928	82 332 526	3.6
1886	333 347	15 144 678	2.2	1929	3 177 265	152 830 093	2.08
1887	316 443	20 541 399	1.54	1930	3 106 590	180 619 758	1.72
1888	323 312	23 167 892	1.4	1931	3 363 670	247 113 397	1.36
1889	326 443	21 823 762	1.5	1932	2 739 392	200 241 470	1.37
1890	329 893	21 996 226	1.5	1933 ²	2 825 834	217 923 293	1.3
1891	391 572	23 518 021	1.66	1934	2 761 253	214 791 661	1.29
1892	381 587	22 689 054	1.68	1935	2 773 171	202 515 861	1.37
1893	401 097	21 989 300	1.82	1936	2 588 355	208 365 399	1.24
1894	479 635	22 523 605	2.13	1937 ³	3 224 611	342 899 739	0.94
1895	478 797	21 385 389	2.24	1938	2 913 405	245 565 469	1.19
1896	611 026	22 579 366	2.71	1939	3 660 836	331 323 640	1.1
1897	579 360	22 742 105	2.55	1940	3 094 980	475 749 134	0.65
1898	612 861	22 503 397	2.72	1941	1 998 382	541 678 132	0.37
1899	640 191	26 661 460	2.4	1942	901 458	328 342 450	0.27
1900	724 860	22 873 986	3.17	1943 ⁴	未知	未知	未知
1901	809 561	25 537 574	3.17	1944	未知	未知	未知
1902	920 911	30 007 044	3.07	1945	未知	未知	未知
1903	953 575	30 530 688	3.12	1946	239 284 719	332 019 940 959	0.07
1904	992 585	31 493 156	3.15	1947	8 742 557 555	2 837 833 890 124	0.31
1905	1 105 350	35 111 005	3.15	1948 ⁵	18 653 511 690	15 052 407 013 414	0.12
1906	1 326 619	36 068 595	3.68	1948 ⁶	186 778	239 626 054	0.08

资料来源：根据《中国旧海关史料》历年税收统计中船钞部分整理并计算所得。

注：1. 1864 至 1936 年的船钞和税收总额的统计单位为海关两，其中 1864 至 1870 年的海关统计报告单位为两，此表 1864—1870 年的数据来自 1871 年统计报告，单位为海关两。

2. 1933 至 1936 年原始数据的单位为元(国币)，表中数值是根据 1933 至 1936 年“海关金单位及国币折合各国通行钱币数目表”中海关两与国币的兑换比例 1:1.558 得出。

3. 1937 至 1947 年的船钞和税收总额的统计单位为元(国币)。

4. 1943 至 1945 年，由于战争原因导致统计数据难以获得。

5. 1948 年上半年，船钞和税收总额的统计单位为元(国币)。

6. 1948 年下半年，船钞和税收总额的统计单位为金圆。

征收的船钞将统计汇报，并在海关统计报告中发布。根据历年海关统计报告中税收统计表格“Customs Revenue”，可整理和计算出 1864 至 1948 年间的船钞收入。从船钞收入的变化趋势看，可以分为四个阶段。第一阶段是 1864 至 1913 年间，船钞收入保持增长，且多数年份的增长率都在上升，表明这一时期贸易发展较为顺利；第二阶段是 1914 至 1918 年间，船钞收入开始明显下降，从中可以发现第一次世界大战对整个国际贸易的负面影响；第三阶段是 1919 至 1931 年间，船钞收入不断上升，在 1931 年达到最高点；第四阶段是 1932 至 1936 年间，船钞收入开始出现严重下降，这一情形的出现与东北沦陷、海关税收不再纳入民国政府海关统计有关，受到东亚日益紧张的局势影响，此后船钞收入在绝大部分年份都出现负增长。此后由于货币单位变化和通货膨胀影响，绝对数额的比较参

考价值较小。从船钞占税收总额的比重变化来看，1864 至 1895 年间基本徘徊在 2% 左右；1896 至 1928 年间普遍在 2.5% 甚至 3% 以上；1929 年开始迅速下降，经过此后第二次世界大战，到 1948 年仅为 0.08%。

由此可见，船钞收入额和船钞占税收总额比重的变化，一方面受到国际政治生态、军事行动和经济环境变化的明显影响；另一方面海关税种不断增加并纳入税收统计，如 1868 年复进口税、1875 年的鸦片税、1887 年的鸦片厘金、1921 年的附征赈捐、1932 年的进出口税附加税、1946 年的进口奢侈品附加税和进口特别附加税，以及 1947 年的进口附加税、地方附捐、领事货单签证费、货物税等等，故船钞收入占税收总额的比重总体呈现下降趋势也明显受到税收种类增加和统计口径变化的影响。

三、近代海关船钞的功能与分配

分析船钞的分配和使用变化，对于理解近代中国船钞的分配机制和灯塔的建设进程都具有重要意义。清中前期，船钞是作为海关正税之一进行征收的，税率为 1843 年以后税率的 12 倍左右。^① 1843 年新的船钞税率执行之前，清政府“迄今在建造灯塔、安放浮标或系船工具、设置立标以促进商务交流方面没有任何作为”，^② 英国要求降低船钞税率且明确其用途。这并不能简单看作减税谈判的借口。以英国海域为例，仅 1852 到 1860 年间，就有 10 336 艘船因撞击或触礁而损毁，同时有 7 200 人因海难而丧生。^③ 当时英国拥有相对先进的灯塔建造技术和完善的灯塔资金征集管理系统，英国附近已是世界上灯塔较多的海域。^④ 故对于航行船只而言，海岸线绵长、港湾众多的中国海域，地理环境复杂又缺乏航行安全设施，很难说会比英国海域更安全。故其抱怨有合理性。

但西方与清政府在船钞用途问题上存在分歧，前者认为船钞应用于增建灯塔等航行公共设施，而后者则认为船钞是供国家需用的一项税收。^⑤ 也就是说，建设灯塔、保障航行安全是参与近代海关船钞设计和征收的璞鼎查等人的初衷，但这一功能并未在《五口通商章程：海关税则》中有正式规定，也未真正有船钞投入灯塔建设，以至于出现了“船钞性质未定时期”。这段时期船钞与其他税种一道归清政府支配。尽管清政府 1855 年即设置铜沙灯船，但其经费来源只称“由洋籍税务监督官备款”，^⑥ 并不能确定出自海关船钞。1858 年中英《通商章程善后条约：海关税则》方首次规定“浮桩、号船、塔表、望楼等经费，在于船钞项下拨用”，^⑦ 以条约形式确定了船钞可以作为灯塔建设资金。而从 1862 年开始，船钞收入中的三成开始拨付总理衙门作为同文馆办学经费。^⑧ 此后数年内，清政府为了对付太平军，仍继续挪用“大量被欧洲人称作‘船钞’的款项应自身之急”，^⑨ 七成船钞的用途仍然与灯塔建设无明确关系。

1865 年 1 月，经总理衙门核准，“每季得自各口岸海关监督收取当季征收取之一成船钞，用于改善港口之用”，^⑩ 在此基础上成立了负责灯塔事务的部门，其主要职责包括“港务之管理；灯塔浮标及

^① 财政部财政年鉴编纂处：《财政年鉴》，第 418 页。

^② “Correspondence between H. B. M.’s Plenipotentiary and the British Merchants”, *The Chinese Repository*, Vol. 12, 1843, p. 45.

^③ Roy M. MacLeod, “Science and Government in Victorian England: Lighthouse Illumination and the Board of Trade, 1866–1886”, *Isis*, Vol. 60, No. 1, 1969, pp. 4–38.

^④ R. H. Coase, “The Lighthouse in Economics”, *Journal of Law and Economics*, Vol. 17, No. 2, 1974, pp. 357–376.

^⑤ “Tonnage Dues: application of.”(1870 年 12 月 31 日第 25 号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第 1 卷，第 344 页。

^⑥ 聂宝璋编：《中国近代航运史资料（第一辑）》（上），上海人民出版社 1983 年版，第 82 页。

^⑦ 王铁崖编：《中外旧约章汇编》第 1 册，第 118 页。

^⑧ 《奏报南北各海口外国船钞项下酌提三成银两委员解京交纳情形》（1863 年），台北“国立”故宫博物院藏，军机处档折件，档号 090091。

^⑨ “Tonnage Dues: application of.”(1870 年 12 月 31 日第 25 号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第 1 卷，第 344 页。

^⑩ 《船钞之一成于每季征收后记入总税务司账户 C》（1865 年 1 月 6 日第 1 号通令），《旧中国海关总税务司署通令选编》第 1 卷，第 35 页。

一切便利航行设备之装置与维持；沿海及内河水道之测量；河海航道图表之绘制；与夫气象报告之记录等”。^①故船钞是以海务部门费用的形式拨发，该部门事务多种多样，但相关制度并未对船钞的具体用途做详细规定。1868年4月开始，这项支出继续增加，赫德通令各关不再将一成船钞汇往丽如银行的总税务司账户，“总理衙门已饬令各海关，将尔口岸所征收之船钞改按七成照惯例汇至上述银行之总税务司账户C”，^②此后“总税务司份额的吨位税记入‘C’帐（账）”成为定制；^③而其余三成船钞则是继续上交总理衙门用于资助同文馆。^④实际上，作为灯塔等航行安全设施的资金并不止七成船钞。赫德在1870年称，中外条约仅仅规定灯塔维护费用由船钞支付，故“建设灯塔浮标等的费用应由其它资金提供”；^⑤其后在规划灯塔建设时，赫德进一步指出“假如能获得更多资助，则灯塔可能早于1880年建设完毕”，^⑥可见他的计划中并未将船钞作为灯塔建设管理资金的唯一来源。在赫德的实际操作中，船钞与灯塔资金来源的关系如何呢？据1870年第25号通令，1865至1867年间的船钞支出赤字近十万海关两；^⑦尽管1868至1870年间灯塔部门的可支配船钞已升至七成，但同期设备、劳动力、薪金与专款订购灯具的支出合计仍明显高于船钞收入。^⑧海务建设管理支出超过船钞收入的事实表明，除相应比例的船钞之外，灯塔部门应该还有其他收入，如1869至1870年间灯塔部门定制的大批灯塔设备均由海关的一般经费支付，^⑨这类订购灯具的一般经费应当就是船钞之外的资金来源。再如1871年第25号通令提到“灯塔部门所使用的四艘巡逻船，原价即为20万两，每年花销还需7万两以上”，^⑩而这些费用都是由专款、而非以七成船钞支付。特别是在四艘巡逻船的问题上，赫德指出，虽然三成船钞拨予同文馆，但清政府另外支付了灯塔部门大巡船的购买和维护费用，两者相抵，实际上“船钞已全部用于改善航运条件”。^⑪从赫德为清政府和同文馆三成船钞的辩护中可知，尽管船钞经过一段性质未定期，且船钞本身并未全部用于航行安全设施建设，但赫德实质上认同璞鼎查等人对船钞用途的最初设定，即将灯塔等航行安全设施建设作为船钞的核心功能。更重要的是，从1868年开始至1931年，尽管船钞本身长期只有七成或八成用于航行安全设施建设，但清政府和民国政府都会以其他资金对海关航行安全设施建设进行足额补偿。从船钞用于改善航行安全设施的原则出发，可将1868年视作近代海关船钞功能的规定与实际走向一致的时间标志。

1868年之后船钞分配还经历了多次调整。随着华商洋船的增多，1877年，总理衙门同意赫德的请求，在洋船缴纳的七成船钞之外，“按月将华商船钞七成拨交各关税务司代收”，^⑫用于灯塔建设，该比重维持至清末。1901年《辛丑条约》签订后三成船钞归外务部支配，1902年开始，同文馆并入京师大学堂，三成船钞不再用于资助该馆。^⑬辛亥革命后，民国外交部继承了清代总理衙门、外务部的权益，原来用于同文馆的三成船钞在革命之后归该部处置。^⑭到1917年4月，经政府批准，海关总税

^① [英]魏尔特：《关税纪实》，北京：中国海关出版社2009年影印版，第77页。

^② 《七成船钞按月收取并按季汇出》(1868年3月13日第2号通令)，《旧中国海关总税务司署通令选编》第1卷，第55页。

^③ [英]魏尔特著，陈致才、陆琢成等译：《赫德与中国海关》（上），厦门大学出版社1993年版，第378页。

^④ “Tonnage Dues: application of.”(1870年12月31日第25号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第1卷，第362页。

^⑤ “Tonnage Dues: application of.”(1870年12月31日第25号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第1卷，第351页。

^⑥ “Tonnage Dues: application of.”(1870年12月31日第25号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第1卷，第362页。

^⑦ “Tonnage Dues: application of.”(1870年12月31日第25号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第1卷，第358页。

^⑧ “Tonnage Dues: application of.”(1870年12月31日第25号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第1卷，第358—359页。

^⑨ “Tonnage Dues: application of.”(1870年12月31日第25号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第1卷，第359页。

^⑩ “Tonnage Dues: application of.”(1870年12月31日第25号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第1卷，第363页。

^⑪ “Tonnage Dues: application of.”(1870年12月31日第25号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第1卷，第363页。

^⑫ “Tonnage Dues from Chinese Vessels: 7/10ths to be received for A/c. C.”(1877年5月4日第25号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第2卷，第91页。

^⑬ 魏尔特：《关税纪实》，第77页。

^⑭ 魏尔特：《关税纪实》，第77—78页。

务司通令各关，此后“将所有吨税收入存入账户 C”，^①用于灯塔建设和航道维护；至于原来属于外交部的三成船钞，则“另由税款项下，提拨一固定数目之款项，解交外交部，以抵补船钞项下之三成”。1926 年 7 月 1 日，船钞分配比例再次修改，“除由税款项下仍拨原数外，另由船钞征收确数项下，提出十分之二，按月呈缴外交部”；1931 年 7 月 1 日，“财政部为保存船钞款项起见，特训令将前述二成，亦改由税款项下拨付”。^②由此可见，船钞项下以灯塔等航行设施建设为目的的经费占比总体呈上升趋势，直到 20 世纪 30 年代所有船钞都被作为灯塔等海务经费使用，这也是璞鼎查等人在 1843 年船钞设计最初目的的体现。由此，可以得到历年划归海务部门的“海务船钞”份额，如表 3。

表 3 近代海关船钞支出中海务部门占比变化

年份	单位	船钞 ¹	海务船钞	占比%	年份	单位	船钞	海务船钞	占比%
1864	海关两	294 799	0	0	1907	海关两	1 321 192	924 834	70
1865	海关两	269 195	26 920	10	1908	海关两	1 264 915	885 441	70
1866	海关两	217 732	21 773	10	1909	海关两	1 276 218	893 353	70
1867	海关两	203 649	20 365	10	1910	海关两	1 329 024	930 317	70
1868 ²	海关两	203 614	111 988	70	1911	海关两	1 346 385	942 470	70
1869	海关两	223 549	156 484	70	1912	海关两	1 371 614	960 130	70
1870	海关两	207 815	145 471	70	1913	海关两	1 534 878	1 074 415	70
1871	海关两	204 798	143 359	70	1914	海关两	1 491 949	1 044 364	70
1872	海关两	242 227	169 559	70	1915	海关两	1 194 959	836 471	70
1873	海关两	212 554	148 788	70	1916	海关两	1 122 891	786 024	70
1874	海关两	200 832	140 582	70	1917 ⁴	海关两	994 221	919 654	100
1875 ³	海关两	228 777	160 144	70	1918	海关两	863 623	863 623	100
1876 ³	海关两	223 313	156 319	70	1919	海关两	1 443 891	1 443 891	100
1877 ³	海关两	218 272	152 790	70	1920	海关两	1 791 744	1 791 744	100
1878	海关两	260 101	182 071	70	1921	海关两	1 844 369	1 844 369	100
1879	海关两	247 833	173 483	70	1922	海关两	2 332 865	2 332 865	100
1880	海关两	249 591	174 714	70	1923	海关两	2 401 554	2 401 554	100
1881	海关两	273 574	191 502	70	1924	海关两	2 687 555	2 687 555	100
1882	海关两	279 799	195 859	70	1925	海关两	2 614 041	2 614 041	100
1883	海关两	284 044	198 831	70	1926 ⁵	海关两	2 898 610	2 608 749	80
1884	海关两	270 914	189 640	70	1927	海关两	2 748 776	2 199 021	80
1885	海关两	298 909	209 236	70	1928	海关两	2 965 928	2 372 742	80
1886	海关两	333 347	233 343	70	1929	海关两	3 177 265	2 541 812	80
1887	海关两	316 443	221 510	70	1930	海关两	3 106 590	2 485 272	80
1888	海关两	323 312	226 318	70	1931 ⁶	海关两	3 363 670	3 027 303	100
1889	海关两	326 443	228 510	70	1932	海关两	2 739 392	2 739 392	100
1890	海关两	329 893	230 925	70	1933	海关两	2 825 834	2 825 834	100
1891	海关两	391 572	274 100	70	1934	海关两	2 761 253	2 761 253	100
1892	海关两	381 587	267 111	70	1935	海关两	2 773 171	2 773 171	100
1893	海关两	401 097	280 768	70	1936	海关两	2 588 355	2 588 355	100
1894	海关两	479 635	335 745	70	1937	国币元	3 224 611	3 224 611	100
1895	海关两	478 797	335 158	70	1938	国币元	2 913 405	2 913 405	100
1896	海关两	611 026	427 718	70	1939	国币元	3 660 836	3 660 836	100
1897	海关两	579 360	405 552	70	1940	国币元	3 094 980	3 094 980	100

^① “Tonnage Dues: total amount to be brought to account in Account C; remittances of Account C balances; instructions” (1917 年 4 月 9 日第 2653 号通令)，《中国近代海关总税务司通令全编》第 15 卷，第 160 页。

^② 魏尔特：《关税纪实》，第 78 页。

续表

年份	单位	船钞 ¹	海务船钞	占比%	年份	单位	船钞	海务船钞	占比%
1898	海关两	612 861	429 003	70	1941	国币元	1 998 382	1 998 382	100
1899	海关两	640 191	448 134	70	1942	国币元	901 458	901 458	100
1900	海关两	724 860	507 402	70	1943	国币元	未知	未知	100
1901	海关两	809 561	566 693	70	1944	国币元	未知	未知	100
1902	海关两	920 911	644 638	70	1945	国币元	未知	未知	100
1903	海关两	953 575	667 503	70	1946	国币元	239 284 719	239 284 719	100
1904	海关两	992 585	694 810	70	1947	国币元	8 742 557 555	8 742 557 555	100
1905	海关两	1 105 350	773 745	70	1948 ⁷	国币元	18 653 511 690	18 653 511 690	100
1906	海关两	1 326 619	928 633	70	1948 ⁸	金圆	186 778	186 778	100

资料来源：根据《中国旧海关史料》历年税收统计中船钞部分整理并计算所得。

注：1. 1877年3月底之前，船钞数值不包括华船船钞收入；同时，由于缺乏系统的分季度统计数据，该表中涉及各季度船钞时都是将该年相关船钞平均分配至每个季度，其合理性在于：尽管不同类型的商品、特别是农产品受季节影响较大，但贸易船舶和船钞收入受季节影响相对而言不太显著，因为航运公司会尽可能将船舶充分使用以获取最大利益。

2. 1868年第一季度一成船钞、后三个季度的七成船钞归海务部门。

3. 1875、1876年的海关贸易统计中，华船船钞开始纳入船钞总数，但该项收入不拨付海务部门，1877年第一季度的一成洋船船钞、后三个季度的七成华船船钞和七成洋船船钞一起归海务部门。

4. 1917年第一季度的七成船钞、后三个季度的全部船钞归海务部门。

5. 1926年前两个季度的全部船钞、后两个季度的八成船钞归海务部门。

6. 1931年前两个季度的八成船钞、后两个季度的全部船钞归海务部门。

7. 1948年上半年。

8. 1948年下半年。

由于七成船钞用作灯塔建设之说影响较大，以致部分研究将七成船钞与拨付海务部门的经费直接对应。实际上，一方面，如前所述海务部门的经费来源不止七成船钞；另一方面，拨付海务部门的船钞比例也非固定七成，而是从一成增长到七成、十成，呈现出一个变动的过程。更重要的是，即便就按比例拨付海务部门的船钞而论，海务部门真正收入的船钞也要小于以上数额，原因在于还有火耗和汇费的支出。也就是说，各个年份海务部门实际可支配船钞的计算公式应为：

$$C_m = C \cdot q(1 - h - f)$$

其中，

C 表示海关收入的船钞总额（1877年3月底之前，不包括华船船钞收入）；

q 表示拨付海务部门的船钞比重；

h 表示火耗的比重；

f 表示汇费的比重；

C_m 表示海务部门实际可支配船钞数额。

需要注意的是，江海关、浙海关、东海关等在1889年之前不从船钞中支出火耗。1889年，江海关船钞的火耗“援照津海等关成案，不准由半税及六成洋税项下开支，以归一律”。^① 尽管此处并未言明“津海等关成案”是什么，但此时粤海关、闽海关、江汉关等大部分海关均从船钞中支出1.2%的火耗。故可推知，至晚到1889年，江海等关火耗亦改由船钞中支出。从1889年至1898年，各关均按照1.2%比例征收火耗，^② 1899年开始这笔费用降至0.6%，^③ 该比例至少维持至清末。^④ 民国初期，常

① 《各海关华洋各税收支考核底簿》，《国家图书馆藏清代税收税务档案史料汇编》，北京：全国图书馆缩微文献复制中心2008年影印版，第6453页。

② 《各海关华洋各税收支考核底簿》，《国家图书馆藏清代税收税务档案史料汇编》，第6503页。

③ 《金台夕照》，《申报》1899年5月6日，第2版。

④ 《奏报湖北省江汉关宣统元年奉拨倾销火耗银两业已解清》（1910年），台北“国立”故宫博物院藏，军机处档折件，档号186483。

关税、田赋等税收先后改征银元,^①相关火耗随之永久革除;^②但是,海关却长期没有以银元征税,而是以银两等多种货币征收,废两改元的阻力之一就来自海关总税务司安格联。^③在1933年废两改元之前,海关税收仍以关平银计算,^④部分海关船钞仍以银两征收,^⑤这种情形下火耗的征收恐难以免除。

此外,汇费支出也不可忽视。汇费是海关税收从各个分关分卡运至总关、从总关运至北京等地的花费。汇解税饷的汇费支出对各海关而言均不可少,这项开支一般从该项税款中扣除,费用和该关与京师的距离和交通条件有关。以光绪中期税饷解京的汇费而言,浙海关、江海关、芜湖关分别为4.8%、4%、3.8%,而路程较远的闽海关、台湾关、蒙自关均为5.3%,粤海关汇费为4%可能和该关税饷数额较大、可拉低运送成本有关,^⑥其余较近的津海关等汇费未知,但应当小于4%。晚清的船钞都是以银两结算,且银两均由与海关监督关联的银行解送,这是导致高昂汇费的重要原因。民国时期,银行增加、竞争加剧,汇费随之降低。1935年法币推行后,汇费进一步降低,中国银行、中央银行和交通银行规定,银行对顾客的省内汇款收取0.05%汇费,跨省收取0.1%的汇费。^⑦尽管这类支出数额微小,但在分析过程中仍然要有所考虑。

1935年,船钞仍全数用于灯塔建设等海务事业发展,^⑧此后船钞的收入与分配制度总体上没有重大变化。但随着抗日战争的爆发,一方面,随着部分海关的沦陷,民国政府可支配的船钞收入大量减少;另一方面,战争期间船钞具体是否能真正被用于改善航路条件很难保证,这点可以从1937年到1945年间灯塔建设几乎完全陷入停滞得到证明。战后海务部门的船钞收入获得保障,1946年灯塔数量出现明显增长,但随着另一场战争的爆发,灯塔建设再次陷入停滞。

总的来看,自1865年至1948年,由海务部门支配、主要用于航行安全设施方面的船钞占船钞总额的比重从一成增至七成,再由七成经过一系列变化最终固定为十成。尽管投入灯塔事业的船钞不断增长,且其他来源的资金并未因拨付船钞比例的提高而减少,但根据海关职员的说法,灯塔资金不足仍是海务部门面临的一种常态,甚至多次因资金不足而导致灯塔建设事业陷入停滞。一方面是随着航路标识数量的增加,维持其日常运转的薪资、修理、能源消耗等费用上升;另一方面,近代中国各地区的灯塔建设事业并未完善,海关尚在继续的灯塔事业也开支不菲;另外,灯塔设备往往从欧洲采购、以英镑结算,汇率的波动、银价下跌都导致资金不足的问题进一步凸显。

四、结语

通过以上梳理和分析,本文主要得到以下四个方面的认识。

一是纠正了已有研究中的一些疏漏或错误。利用《全编》原文,对《选编》中的部分翻译内容进行辨析;补入1947年11月和1948年8月、9月的三次税率调整,形成完整的税率变化序列。本文指出,海务经费并非固定的七成船钞;船钞之外,海务部门还有其他重要的资金来源;更为关键的是,即便按比例拨付的船钞,也需要扣除相应的火耗和汇费后才能得到海务部门实际可支配船钞数额。

二是整理了民国时期的船钞收支制度变革过程。特别是辛亥革命前后的船钞分配情况,已有的研究均未涉及;而民国时期的船钞收支也较少有人研究,这给了解这一阶段的船钞收支变迁带来很

^① 《公电》,《申报》1914年4月11日,第3版。

^② 《新订常关税法之施行细则》,《申报》1917年2月7日,第10版。

^③ 刘大钧:《海关税政征银元提案》,《全国财政会议日刊》第6期(1928年)。

^④ 《中华民国二十一年及二十二年两会计年度财政报告》,《申报》1935年5月14日,第9版。

^⑤ 《船钞改征银币》,《航业月刊》第2卷第9期(1933年)。

^⑥ 《各海关华洋各税收支考核底簿》,《国家图书馆藏清代税收税务档案史料汇编》,第6471页。

^⑦ 汪裕铎:《规定汇款手续费》,《交行通信》第7卷第6期(1935年)。

^⑧ 魏尔特:《关税纪实》,第78页。

大困惑。本文利用相关资料,将这一时期的船钞收支尤其是船钞分配情况进行了梳理,呈现了拨付灯塔建设的船钞比例从七成到十成的变化过程,由此可以对民国时期的船钞收支情况有更为清晰的认识。

三是对船钞功能和性质的认定。作为一种特殊税种或灯塔使用费,船钞的性质并非由收入源自船只吨位单方面决定,而是由其收入与支出两方面共同决定。本文认为,将船钞作为灯塔资金是1843年推动船钞变革者的预设目标,尽管此后经历了20多年“船钞性质未定期”。从1868年开始,凭借七成船钞和用于抵补三成船钞的足额补贴,在实际用途上船钞基本实现了其预设的核心功能,即真正用于灯塔事业。

四是在前述订正错误、补充疏漏、增加民国时期船钞收支制度变革相关记录的基础上,形成了贯穿整个近代的,从船只丈量到船钞征收、从统计到分配及使用的完整链条,展示出较为完整的近代海关船钞的收支图景。

近代海关船钞的特殊价值在于,一方面,西方人最初的设想是将其作为灯塔建设资金,而在近代大部分时段里,船钞实质上正是作为灯塔等海务设施经费而存在。故船钞存在收与支的两条线索,与其他无特定用途的一般税收(包括进口正税、出口税在内)有明确区别。另一方面,相对于大部分只出现在近代某个时期的税种(如鸦片税、进出口附加税等)而言,船钞作为一种独立税种具有很强的稳定性,其征收与支出贯穿整个近代。作为近代灯塔资金的主要来源之一,收支问题的研究有利于更好地认识近代海关船钞的特色和功能。尽管船钞在近代税收中占比不高,但具有税收制度完善、功能明确、征收时段覆盖整个近代且相关统计的连续性、科学性较好等优点。这种以税收的名义长期征收、主要在税收部门内部分配、具有明确目的和功能的资金,在近代关税史中有着特殊地位。对船钞收支的讨论作为近代关税研究的一条线索、反映关税历史的一个面向,具有其他税种难以替代的作用,对近代关税史乃至税收史研究的深入和完善都具有弥足珍贵的意义。

Income and Distribution of Tonnage Dues: An Aspect of Tariff in Modern China

Wu Lingfei

Abstract: Tonnage dues are a basically constituent part of tariff in modern Chinese Maritime Customs, and some research works have been concentrated on income and distribution of tonnage dues. However, here are some fuzzy or wrong points in those research works. Meanwhile, income and distribution of tonnage dues have been ignored since materials are not enough to support related research. According to existing and newly published materials, some wrong points could be corrected, and some fuzzy points could be complemented in this paper. Especially, basing on rich materials, the situation of tonnage dues around the Revolution of 1911 and during Republic of China has been deeply observed in this paper. Basing on these analysis, income and distribution of tonnage dues in modern China are gradually clarified. Because tonnage dues are an important kind of fund for lighthouse building and management, this paper argues that perfect income and distribution system of tonnage dues has a significant influence on lighthouse construction. This paper could not only make a positive effect on tonnage dues and tariff research, but also have meaningful value for revenue history research.

Key Words: Maritime Customs; 70 Percent of Tonnage Dues; Aids to Navigation; Lighthouse

(责任编辑:高超群)