

明朝澳門關稅制度考辨*

陳文源 林曉蕾

[摘要] 經過對明朝澳門關稅的歷史沿革考察，以及關於“船稅”問題、關稅問題的辨析，筆者以為，學界關於明朝澳門關稅的論述缺乏深入細緻的考察，主要表現在以下三個方面：一是沒有弄清明朝關稅的地區差異性，以福建事例解讀澳門的關稅制度；二是沒有深入分析西方史料的實質內容以致於望文生義；三是以靜態思維考察明清時期澳門的關稅制度，將清代澳門的稅制反證明代的制度。事實上，明朝廣東政府對居澳葡商所徵收的關稅只有貨稅，並不存在船稅的項目；其徵收的方式由實物稅轉為貨幣稅；其徵收的對象是葡商而不是華商。

[關鍵詞] 明朝 澳門 關稅 中葡關係

關於明朝澳門關稅的稅項，學界多認為分貨稅與船稅兩種。較早提出這一說法的是19世紀初瑞典學者龍思泰（Anders Ljungstedt），他在《早期澳門史》中稱：“從1557年（嘉靖三十六年）到1578年（萬曆六年），中國商人在澳門進行易貨貿易，主要是以絲綢換取外國貨物，承擔進口貨和中國出口貨的貨稅。”^①又說：“儘管中國地方官員一再規勸那些走私者，因為他們既不交納船鈔，也不交納進出口貨稅。”^②龍思泰提出明朝澳門關稅有貨稅和船鈔兩項，且由中國商人承擔貨稅，至於船鈔，則沒有明確承擔者。國內有學者明確提出，葡商承擔船稅。黃鴻釗指出，《明史》所稱澳門“歲課二萬金”，是中國政府向來華貿易的葡人商船和到澳門貿易的華商所徵收的總和，“向葡人徵收的是船稅，向華商徵收的是貨稅”。^③李慶新說：“葡萄牙人在澳門與中國商人交易，只需向明朝繳納船稅，所有進出口貨物稅全部由下澳中國商人負擔，結果反而對葡萄牙人有利，而不利於中國商人。”^④從上述論述中可以看出，明代澳門關稅稅項及

作者簡介：陳文源，暨南大學中國文化史籍研究所副研究員、歷史學博士；林曉蕾，暨南大學中國文化史籍研究所研究生。廣州 510632

* 本文為澳門大學重點資助項目“全球化視野下澳門華人社會研究：自開埠至1911年”（編號：MYRG199（Y1—L4）—FSH11—HYF）的階段性成果。

① [瑞典]龍思泰（Anders Ljungstedt）：《早期澳門史》，吳義雄等譯，北京：東方出版社，1997年，第108頁。

② [瑞典]龍思泰（Anders Ljungstedt）：《早期澳門史》，吳義雄等譯，北京：東方出版社，1997年，第101頁。

③ 黃鴻釗：《明清政府管治澳門的若干問題》，《濠鏡集》，澳門：澳門歷史文化研究會，2004年，第58頁。

④ 李慶新：《明代海外貿易制度》，北京：社會科學文獻出版社，2007年，第348頁。

承擔者，關係着中葡關係自明代以來的發展演變，有必要進行專文探討。

一、澳門開埠初期的抽分制

正德十二年（1517），明政府確定了對前來朝貢的使臣附帶的私物十分抽二的則例，其時抽分程序簡單，貴細解京，粗重變賣，收備軍餉。^①這一規定的確立促進了海外私商前來中國進行貿易。葡萄牙人也於是年來華通商。按當時的官方政策，非朝貢不許通商。葡人自謂“貢方物，請封”，廣東布政使吳廷舉“來即取貨”，且“許入京”。

澳門在葡萄牙人居留之前便已是對外貿易的泊口，明朝廣東地方政府在此設立提調、備倭、巡緝三個衙署，官員統稱“守澳官”，負責管理澳門治安、防衛，兼管海關稅務和行政事務。守澳官設立之初，由下級武官擔任，隸屬海道副使。葡萄牙人居留澳門後，守澳官職責加重，才陸續任命一些官階較高的武官擔任。龐尙鵬《題為陳末議以保海隅萬世治安事》說：“（澳門）乃番夷市舶交易之所。往年夷人入貢，附至貨物，照例抽盤。其餘番商私賣貨物至者，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，乃聽貿易焉。”^②從這段史料中可以看出，外國商船經澳門與中國商人進行貿易，需經守澳官審核，並報撫按衙門。《（萬曆）廣東通志》也有相似記載，隆慶以前“番商舟至水次，往時報至督撫，屬海道委官封籍之，抽其十二，還貯布政司庫，變賣或備折俸之用，餘聽貿易”。^③西方文獻《東方志》則稱：“靠近南頭陸地處有些為各國規定的澳口，如東涌等，只要平底帆船一停靠，南頭的老爺便向廣州稟告，然後派商人來估量貨物，收取稅項。”^④考察中外史料可知，在澳門開埠前及早期，廣東政府對外貿易收稅的主要特徵有三個方面：一是稅率，按貨物量徵收十分之二；二是徵稅內容，所徵乃實物貨稅；三是徵稅方式，由廣東官府委派代理商負責估算貨物量、商定稅額，並代為徵收。而且，明朝廣東政府採取了先徵稅後交易的程序：“凡番夷市易，皆趨廣州，番船到岸，非經抽分不得發賣，而抽分經撫巡海道行移委官。”^⑤從歷史發展來考察，受當時貿易條件影響，葡商與華商主要交易方式是以貨易貨、以船對船的貿易。為方便管理，廣東政府的抽分官常常委託官屬之代理商（客綱、客紀）代徵進口貨稅，然後統一運往布政司庫。因此，從表面上看，葡商沒有直接向官庫繳稅，一切稅項由華商上繳，學者大概因此誤以為所徵乃鋪商之稅。嘉靖四十三年（1564）初，廣東東部沿海發生了“柘林水師兵變”，廣東政府允諾“免抽分一年”，^⑥請求居澳葡商組織武裝協助平定叛亂。事後廣東政府沒能兌現諾言，葡商遂“擁貨不肯輸稅”。這次抗稅事件也清晰地表明葡商之稅由葡商繳納，並非華商之稅。^⑦

① [明]黃佐：《（嘉靖）廣東通志》卷66《外志·番夷》，《廣東歷代方志集成》，影印嘉靖間刻本，廣州：嶺南美術出版社，2006年，第1750頁。

② [明]陳子龍等編：《明經世文編》卷三五七，北京：中華書局，1962年，第3835頁。

③ [明]郭棐：《（萬曆）廣東通志》卷69《外志·番夷》，《廣東歷代方志集成》，影印萬曆三十年刻本，廣州：嶺南美術出版社，2006年，第1552頁。

④ 金國平、吳志良：《從西方航海技術資料考Tumou之名實》，《東西望洋》，澳門：澳門成人教育學會，2002年，第270—272頁。

⑤ [明]霍與瑕：《霍勉齋集》卷11《上潘大巡廣州事宜》，桂林：廣西師範大學出版社，2014年，第632頁。

⑥ [明]陳吾德：《謝山存稿》卷1《條陳東粵疏》，《廣州大典》第428冊，廣州：廣州出版社，2015年，第457頁。

⑦ [明]葉權：《賢博編》附《遊嶺南記》，北京：中華書局，1987年，第44頁。

二、隆慶五年後的丈抽銀制

隆慶年間，明代海外貿易發生重大轉折，一是海禁解除，二是海外貿易興盛，大量白銀流入中國，促使明朝貨幣改革，一條鞭法的實施也是明朝賦稅由實物稅向貨幣稅轉變的一個重要措施，海外貿易徵收賦稅的轉變也於此時發生。從隆慶年間起，廣東政府因應白銀貨幣化的社會現實，改革了澳門關稅徵收制度。《（萬曆）廣東通志》載：“隆慶間始議抽銀，檄委海防同知、市舶提舉及香山正官，三面往同丈量估驗。每一舶從首尾兩榜丈過，闊若干，長若干，驗其舶中積載，出水若干，謂之‘水號’，即時命工將榜刻，定估其舶中載貨重若干，計貨若干，該納銀若干，驗估已定，即封籍其數，上海道，轉聞督撫，待報徵收；如刻記後，水號微有不同，即為走匿，仍再勘驗船號，出水分寸又若干，定估走匿貨物若干，賠補若干，補徵稅銀，仍治以罪。號估稅完後，貿易聽其便。計每年稅銀約四萬餘兩備餉。”^①當時西方文獻也有相似的記載：“在此情況下，由官員或澳門總管來丈量，即量取船的長寬並據此計算關稅多少。”^②

這次稅制改革的關鍵點就是以稅銀代替稅實物。其徵收的程序為：貿易船隻進泊港口，即派官員登船丈量體積，計算貨物重量、價值，在此基礎上，議定應收稅銀數量，然後經由海道副使上報督撫，並派員前往徵收。據顏俊彥《盟水齋存牘》記載，當時海防同知、市舶司、香山知縣三方有明確的分工，海防同知負責派員並查驗是否存在違禁貨物，並頒發出入港口許可證；香山知縣負責丈量、盤驗貨物，“凡船艇出入於香山者，香山令必親訪船，所應抽應盤，實實查覆，除夾帶違禁貨物解贓問罪外，其應納稅報餉者，照常記數填注印冊，繳報海道，並移市舶司照簿查收”。市舶司之設“所司止衡量物價貴賤多少報稅足餉報告而已”。^③黃啟臣在解釋隆慶年間稅制改革時說：“所謂丈抽收銀制即餉稅制，即有丈和抽兩種收稅方法：丈，是指對船舶大小的丈量，所徵之稅稱之為船稅、船餉，外國人叫稱‘固定噸位稅’；抽，是指對船舶所載貨物徵收從量或從價稅。”又說：“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。”^④

萬曆二十九年（1601）十月，南京員外郎王臨亨奉命前往廣東審核在押囚犯，據途中見聞，曾記載了葡商在華交易的見聞情況：“西洋之人……三四月間入中國市雜物，轉市日本諸國以覓利，滿載皆阿堵物也。余駐省時，見有三舟至，舟各齎白金三十萬投稅司納稅，聽其入城與百姓交易。”^⑤由此可見，這次稅制改革後，對居澳葡商所徵之稅仍然是貨稅，並無船稅之名目，而且徵收的對象仍然是葡商。

三、萬曆年間的定額稅制

澳門開埠半個世紀後，中葡貿易弊端也日漸明顯，偷漏關稅的情況十分嚴重，“報官納稅者

① [明]郭棐：《（萬曆）廣東通志》卷69《外志·番夷》，《廣東歷代方志集成》，影印萬曆三十年刻本，廣州：嶺南美術出版社，2006年，第1552—553頁。

② 湯開建：《委黎多〈報效始末疏〉箋正》，廣州：廣東人民出版社，2004年，第44頁。

③ [明]顏俊彥：《盟水齋存牘》卷1《公移·澳夷接濟議》，北京：中國政法大學出版社，2002年，第319頁。

④ 張天澤：《中葡早期通商史》，姚楠、錢江譯，香港：中華書局，1988年，第117頁。

⑤ [明]王臨亨：《粵劍篇》卷3《志外夷》，北京：中華書局，1987年，第91頁。

不過十之二三而已”。^①產生這種弊端的原因主要有三個方面：第一，中葡商人聯合走私偷漏貨稅。中葡貿易商“先將重價者私相交易，或去一半，或去六七，而後牙人以貨報官”。^②第二，官商勾結，損公肥私。1635年（崇禎八年），葡萄牙人安東尼奧·博卡羅（António Bocarro）在《要塞圖冊》手稿中稱：“不過丈量船隻的時候可以向丈量者行賄，使他高抬貴手，這樣（中國）國王的收入就會少很多，因為丈量員們關心自己的收入甚於關心他們國王的收益；另外，他們並不注意船上載運甚麼貨物。”^③廣東海關官吏接受葡商的賄賂後，並沒有按規章辦事，或少算商船的體積，或對貨物查驗馬虎其事，使得朝廷進出口貿易稅大量流失。第三，制度的缺失與官員的瀆職。霍與瑕稱：“凡番夷市易，皆趨廣州。番船到岸，非經抽分，不得發賣。而抽分經撫巡海道行移委官，動踰兩月，番人若必俟抽分乃得易貨，則餓死久矣。廣東（州）隔海不五里而近鄉名游魚洲，其民專駕多櫓船隻，接濟番貨。每番船一到，則通同濠畔街外省富商搬盜器、絲綿、私錢、火藥違禁等物，滿載而去，滿載而還。比抽分官到，則番舶中番貨無幾矣。”^④又說：“凡番舶抵澳，必一二月，官乃為盤驗抽分。番奴坐困，不得以貨易粟，每厚賄執事，以救饑餓，利歸積滑，而夷人怨苦矣。”^⑤為消除這些弊端，保障朝廷的貿易稅收，萬曆二十六年（1598），廣東政府依照歷年進出口稅的情況，編定了徵繳澳門貿易稅指標，定額為每年26,000兩。^⑥

廣東政府所實施的定額稅制，內容為何，學界至今仍無清晰、統一的解釋。美國人馬士（H. B. Morse）認為：中國官員擁有對葡萄牙人居住澳門的嚴密控制權，每年徵收葡萄牙人貿易特權費3萬元。^⑦梁方仲把定額稅制理解為“包餉制”。^⑧李慶新認為：萬曆六年（1578）葡萄牙人獲准前往廣州貿易，照例繳納船稅與貨物進出口稅，此外還有包餉。他認為馬士所指的貿易特權費即是包餉。^⑨黃啟臣認為，廣東政府規定澳門葡商的船舶、貨物進口稅以定額方式交納。^⑩這些論述並沒有清晰解釋定額稅制的性質與內涵，在一定程度讓人產生誤解。為了釐清定額稅制內涵，以下分三點探討：

首先，定額稅不是包餉。明人李侍問說：“餉之足與不足，在乎番船商貨之大小多寡而盈縮焉。雖有定額，實無定規，不如田畝之賦，可按籍而問之者……察自崇正元年以迄於今，多不足

① [明]周元暉：《涇林續記》，北京：中華書局，1985年，第34頁。

② [明]嚴從簡：《殊域周咨錄》卷8《暹羅》，《續修四庫全書》第736冊，上海：上海古籍出版社，2002年，第684頁。

③ 澳門《文化雜誌》編：《十六和十七世紀伊比利亞文學視野裏的中國景觀》，范維信、楊平等譯，鄭州：大象出版社，2003年，第224頁。

④ [明]霍與瑕：《霍勉齋集》卷12《上潘大巡廣州事宜》，桂林：廣西師範大學出版社，2014年，第632—633頁。

⑤ [明]霍與瑕：《霍勉齋集》卷11《賀香山涂父母太夫人榮封序》，桂林：廣西師範大學出版社，2014年，第551—552頁。

⑥ [明]張嗣衍、沈廷芳：《（乾隆）廣州府志》卷53《藝文五》，《廣東歷代方志集成》，影印乾隆二十四年刻本，廣州：嶺南美術出版社，2007年，第1168頁。

⑦ [美]馬士（H. B. Morse）：《東印度公司對華貿易編年史（1625—1834年）》第一、二卷，區宗華等譯，廣州：中山大學出版社，1991年，第8頁。

⑧ 梁方仲：《明代國際貿易與銀的輸出入》，《梁方仲經濟史論文集》，北京：中華書局，1989年，第164頁。

⑨ 李慶新：《明代海外貿易制度》，北京：社會科學文獻出版社，2007年，第419—420頁。

⑩ 黃啟臣：《黃啟臣文集——明清經濟及中外關係》，香港：香港天馬圖書有限公司，2003年，第392頁。

額。矧今東洋絕市，西洋罕至，商貨停阻，司是餉者，日孜孜以求足額為念，第舶餉之盈虧，總在彙船之多寡。或東西兩洋日後和好，依舊互市，歲額庶可充足。若以今日之事勢計之，舊額且不能敷，安得尚有盈餘而侵匿之乎？”^①定額稅制實施後，每年徵稅所得並不一致，如1611年（萬曆三十九年）僅僅收得九千餘兩。^②可知居澳葡商所繳納的進出口稅完全依照貿易量來決定，況且，並沒有史料證明當時存在承包稅收的機構。廣東政府所規定的稅額並不具有強制性。因此，定額稅不是包餉，定額稅制的政策意義大於實質意義。

其次，定額稅的徵繳對象不僅是葡商，還包括與葡商交易的華商。李侍問說：“雖有定額，原無定徵，皆取諸丈抽彙船與夫彙商、唐商之互市，一一按例徵抽。”又說：“該本道看得香山澳稅初定二萬六千，後徵不足，議去四千，見在歲額二萬二千。察所抽者，皆於到澳之番舶、貿易之彙商並唐商之下澳者。丈量尺寸，盤秤筋兩，各有定例，按而抽之，莫能高下其手。”^③這說明定額稅所涵蓋的內容包括三個部分：一是葡商貨船入口時丈抽所得。二是葡商在廣州採購貨物後出口時徵收所得。1635年（崇禎八年），葡人安東尼奧·博卡羅在《要塞圖冊》一書中記載，葡商“運出貨物的稅在廣州繳納”。^④崇禎十一年（1638），曾德昭《大中國志》也記載：“廣州市場的關稅百分之六或七，價值約4萬或5萬克郎。”^⑤三是華商載貨下澳時徵收所得。換言之，凡是與葡商交易相關稅項均算入定額稅之中。

再次，定額稅制的徵收內容、程序與舊例一致。崇禎四年（1631）九月一日，廣東督撫上疏反映澳門關稅徵收弊端時稱：“查澳關之設，所以禁其內入，惟互市之船經香山縣，原立有抽盤科，凡省城米船之下澳與澳中香料船之到省，歲有常額，必該縣官親驗抽盤，不許夾帶鹽鐵硝磺等項私貨。立法之始，為慮良周。”^⑥李侍問記載崇禎年間澳門關稅徵收程序時說：“船之去來呈報則有澳官，餉之多寡抽徵則有市舶司，本縣於其丈量抽徵之間而稽核之。”^⑦完成於萬曆四十八年的《廣東賦役全書》亦稱：“每年洋船到澳，該管澳官具報香山縣，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，詳報司和道批回，該司照徵餉銀，各夷辦納餉銀。駕船來省，經香山縣盤明造冊，報導及開報該司，照數收完餉銀存庫。”^⑧由此可見，廣東政府實施定額稅政策後，其進出口貿易關稅的徵收程序、內容並沒有實質的改變。

① [明]李侍問：《罷採珠池鹽鐵澳稅疏》，[清]張嗣衍：《（乾隆）廣州府志》卷53《藝文五》，《廣東歷代方志集成》，影印乾隆二十四年刻本，廣州：嶺南美術出版社，2007年，第1168—1169頁。

② [明]王以寧：《東粵疏草》卷7《條陳海防疏》，《廣州大典》第182冊，廣州：廣州出版社，2015年，第576頁。

③ [明]李侍問：《罷採珠池鹽鐵澳稅疏》，[清]張嗣衍：《（乾隆）廣州府志》卷53《藝文五》，《廣東歷代方志集成》，影印乾隆二十四年刻本，廣州：嶺南美術出版社，2007年，第1168頁。

④ 澳門《文化雜誌》編：《十六和十七世紀伊比利亞文學視野裏的中國景觀》，范維信、楊平等譯，鄭州：大象出版社，2003年，第224頁。

⑤ [葡]曾德昭（Álvaro Semedo）：《大中國志》，何高濟譯，上海：上海古籍出版社，1998年，第210頁。

⑥ 中國第一歷史檔案館、澳門基金會、暨南大學古籍研究所合編：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》（1），北京：人民出版社，1999年，第12頁。

⑦ [明]李侍問：《罷採珠池鹽鐵澳稅疏》，[清]張嗣衍：《（乾隆）廣州府志》卷53《藝文五》，《廣東歷代方志集成》，影印乾隆二十四年刻本，廣州：嶺南美術出版社，2007年，第1168頁。

⑧ 佚名：《廣東賦役全書》之《澳門稅銀》，《廣州大典》第311冊，廣州：廣州出版社，2015年，第171頁。

四、關於“船稅”問題之考辨

關於廣東政府對居澳葡商所徵收的稅項，史籍記載並不明晰，學界對此看法卻相當清晰。如大多學者認為，明代廣東政府對居澳葡商除徵收貨稅外，還有船稅。這一觀點值得商榷。

第一，船稅（又稱船鈔）始徵於宋元時期，其主要發生於有碼頭或河道管理的內河。入明以後，東南沿海倭患、海盜嚴重，福建最先對在近海航行的商船進行護航，爲了補充兵餉，開始向出海商船徵收船鈔。據《東西洋考》記載，當時福建海防同知沈植建議加強進出口貿易商船的管理，改革海商稅收制度，制定了三個稅項，即水餉、陸餉、加增餉，規定：“水餉者以船廣狹爲準，其餉出於船商；陸餉者以貨多寡計值徵輸，其餉出於鋪商。”^①在這裏，有船主之稅與商人之稅的區分。福建徵收船稅的條件：一是商船在官府有註冊領牌備案，二是得到官府兵船的保護免遭倭盜行劫。但是，此時的船稅徵收具有較大的彈性，爲了鼓勵合法貿易，保障稅收，有官員甚至建議：“沿海泛泊船處所多設市舶司，有貨稅貨，無貨稅船。船出，地方給以票證。”^②這說明在福建，徵收船稅也不是統一、強制的，具有一定的彈性。而且，福建這一稅收規則僅適用於在福建註冊的商船，沒有史料顯示其適用於外商。湯開建認為，“將明隆慶年間福建海澄的徵稅制度挪用到澳門來的事例在很多學者的著作中都存在，文中大談萬曆三年（1575）澳門徵稅有水餉、陸餉及加增餉三種。查張燮《東西洋考》卷7《餉稅考》，此三餉是漳州海澄對外貿易的徵稅制度，而不是澳門。澳門從來沒有實行過甚麼水餉、陸餉及增加餉制度，這一點決不能任意混淆。”^③明朝各地關稅規則存在較大的差異，用《東西洋考》所載福建事例來說明澳門稅制，這不能不說是一種誤導。

第二，在早期西方史料中頻繁出現“船稅”、“泊費”等詞，如完成於1622年的一份葡語文獻稱：“大約在104年前，葡萄牙人開始與華人貿易，這於1518年左右起的47年，部分時間在上川，部分時間在其他港口，一直繳納常規的船稅。此後在浪白濶交易。1555年，被獲准前往參加廣州的交易會貿易和納稅。時至今日，已經67年。1557年，中國國王的執法官（Magistrados）前往澳門港口。65年來，（中國國王）給了他們（葡萄牙人）地方居住。從此，葡萄牙人每年兩次前往廣州繳納船稅和爲印度與日本的貿易參加交易會，並向中國國王繳納本城每年的500兩地租銀。”^④又如《耶穌會會士在亞洲》載：“從將此港及半島交給我們葡萄牙人的那時起，除了關稅或泊費外，還支付一定數量白銀的地租。”^⑤這裏的“船稅”、“泊費”，是指傳統的貨稅還是商船停泊稅，其中涵義並不明晰。同時，西方文獻在描述葡商繳稅時，常常有“以船之大小爲率”收稅的說法，^⑥這就容易讓人以爲廣東政府對葡商徵收的船稅即是停泊稅。

考“以船之大小爲率”規則的形成，如上述所言，隆慶五年，廣東政府改革外貿稅制，實施

① [明]張燮：《東西洋考》卷7《餉稅考》，北京：中華書局，1981年，第132頁。

② [明]章潢：《圖書編》卷50《御倭問答》，揚州：廣陵書社，2011年，第1799頁。

③ 湯開建：《委黎多〈報效始末疏〉箋正》，廣州：廣東人民出版社，2004年，第43頁，注1。

④ 荷蘭殖民檔案館所藏《葡萄牙17世紀文獻》第40—41頁，引自金國平編譯：《西方澳門史料選萃（15—16世紀）》，廣州：廣東人民出版社，2005年，第273頁。

⑤ 阿儒達宮圖書館《耶穌會會士在亞洲》，引自金國平編譯：《西方澳門史料選萃（15—16世紀）》，廣州：廣東人民出版社，2005年，第276頁。

⑥ 澳門《文化雜誌》編：《十六和十七世紀伊比利亞文學視野裏的中國景觀》，范維信、楊平等譯，鄭州：大象出版社，2003年，第224頁。

丈抽銀制，其基礎即是通過丈量商船大小，計算貨物重量與價值，然後估算應徵稅款。其後，隨着中葡貿易的發展，明末之朝政腐敗也漫延至海外貿易管理，香山縣與市舶司在徵稅過程中，衍生許多弊端。1631年9月1日，兩廣總督王業浩會同廣東巡按高欽舜上疏，控訴葡商進入廣州貿易帶來的危害，並指出地方官吏徵稅時的弊端：“今甲科縣官，往往避臆，不欲與身其間，而一以事權委之市舶，市舶相沿陋規，每船出入，以船之大小為率，有免盤常例，視所報正稅不啻倍蓰。其海道衙門使費稱是，而船中任其攜帶違禁貨物，累累不可算數。更有冒名餉船，私自出入游奕。”^①至使“額外隱漏，所得不貲，其報官納稅者不過十之二三而已。繼而三十六行領銀，提舉悉十而取一，蓋安坐而得，無簿書刑杖之勞。”^②梁嘉彬認為：“萬曆後，廣東有三十六行者出，主持外舶貿易，市舶提舉悉十取一，安坐而得，無簿書刑杖之勞。”^③又說：“三十六行，代市舶提舉至澳盤驗船隻及抽收稅餉，由是獨攬外國貿易之權。”^④由此可見，在萬曆年間，香山縣與市舶司在徵稅過程中，由於官場腐敗，並沒有嚴格按照法定的程序辦理，主要表現在四個方面：一是縣官與市舶司官員不按程序親自前往丈抽；二是省略“盤驗”程序，形成了“免盤”陋規；三是計稅方式簡化，不再計算貨量與貨價，一律“以船之大小為率”徵稅；四是市舶司將徵銀之事委託給牙商，牙商僅以十分之一的稅率上繳。

然而，“以船之大小為率”所徵之稅到底是船稅還是貨稅？文獻雖然沒有清楚說明，但考之史實可以證明，明朝所徵仍是貨稅。

首先，在17世紀30年代，廣東政府在檢討外貿稅收弊端時，廣東督撫認為香山知縣與市舶司因贖職所形成的“免盤之陋規”必需糾正，為此向朝廷提出了嚴格規範香山知縣負責計稅與市舶司負責收稅的職能，規定“其歲額酒米船、香料船各若干，必香山縣官逐一親自抽盤，毋容吏書上下其手，一面單報督按司道存案，一面移單市司查對報稅。市司止許照貨登簿收稅解餉，不許更立幫餉，使用種種名目，以恣需索，延捱生事。如是，則革免盤之陋規，可溢數倍之餉額”。^⑤廣東政府強調革除“免盤之陋規”，即是要求加強對貨物的盤驗，不僅查察是否存在違禁品，同時也確保徵稅程序的完整，保障國家相關稅收，使稅收“可溢數倍之餉額”。值得注意的是，廣東督撫明令禁止“更立幫餉”，從一個側面說明當時廣東實行單一貨稅，並沒有其他稅種。其次，據1646年曾經到過澳門的多明我會修士多明戈·費爾南德斯·納瓦雷特(Fr. Domingo Fernández Navarrete)在《中國王朝歷史、政治、倫理和宗教論》中追述明朝澳門與內地的關係時說：“澳門一直向中國人繳納房屋和教堂租金，以及停泊船隻的費用。船隻到達澳門港口時，從廣州來的一位官員進行估價，按照他計算的貨物量和他認為合適的標準收稅。船離開時，他再來估價徵收一次。他們每年定一個新標準。”^⑥從這一材料來看，當時所徵收“停泊船隻的費用”，是根據貨物量來計算，明顯就是貨稅。

① 中國第一歷史檔案館、澳門基金會、暨南大學古籍研究所合編：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》(1)，北京：人民出版社，1999年，第11頁。

② [明]周元暉：《涇林續記》，北京：中華書局，1985年，第34頁。

③ 梁嘉彬：《廣東十三行考》，廣州：廣東人民出版社，1999年，第436頁。

④ 梁嘉彬：《明史佛郎機傳考證》，《國文中山大學文史學研究月刊》(廣州)1934年第2卷第3、4期合刊。

⑤ 中國第一歷史檔案館、澳門基金會、暨南大學古籍研究所合編：《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》(1)，北京：人民出版社，1999年，第14頁。

⑥ 澳門《文化雜誌》編：《十六和十七世紀伊比利亞文學視野裏的中國景觀》，范維信、楊平等譯，鄭州：大象出版社，2003年，第260頁。

從上述考察可知，儘管中西文獻有“船稅”、“泊費”之名，有“以船之大小為率”的說法，但明朝對居澳葡商所徵之稅仍是貨稅，並不存在現代意義的船稅或停泊費。

五、明朝政府優惠葡商關稅辯訛

澳門史論著在談及明朝政府對澳門管理時，多認為當時廣東政府對居澳葡商實行優惠關稅，其史源也都是引自葡萄牙學者徐薩斯（Montalto de Jesus）的《歷史上的澳門》：“譬如，一艘葡籍商船第一次被估為約200噸，將交付1,800兩銀子作為噸稅，以後每次僅需交納此數目的三分之一。……同樣噸位的船隻若是懸掛其他任何一國的旗幟，要交付5,400兩銀子的噸稅，而且以後每次要交付同樣數目的稅金。葡萄牙人在廣州購買的所有商品交納的稅金比其他國家商少三分之二。”^①

據《歷史上的澳門》的注釋稱，這一史料來自1784年葡萄牙殖民大臣馬蒂尼奧·德·梅洛·伊·卡斯楚（Martinho de Mello e Castro）的一份備忘錄。20世紀上半葉，張天澤在《中葡早期通商史》一書論述相關問題時，首次轉引了徐氏的觀點與史料。^②之後，許多澳門史學者在涉及此問題時，普遍採納了這一觀點與史料。筆者以為，徐氏引述卡斯楚的備忘錄來說明居澳葡人享有此類貿易優惠，其準確性值得懷疑。

第一，從歷史場景來看，明朝中葉以後，中國的貿易格局逐漸從朝貢貿易體系向世界貿易體系轉變，這一轉變的契機是葡人入踞澳門，使澳門成為中國與世界貿易的連接點。但同時也不得不注意，在整個明朝，中國只向葡商開放貿易，換言之，葡商在明中後期基本上壟斷了中國的對外貿易。西班牙、荷蘭等國雖然數次欲突破中國的貿易防線，但始終無法如願。從這一角度來說，上述史料通過葡國商船與其他任何國家的商船進行比較，證明葡人所獲得的優惠待遇，是不成立的。

第二，從明朝澳門的貿易運作與管理來看，當時葡萄牙王室擁有對遠東貿易的壟斷經營權。這種壟斷性經營權，最早由王室組織運作，後來逐漸演變為通過賞賜、招標的方式授予王室貴族、軍功人員或富商經營，每位獲得專營權的人自行組織船隊進行經營，也就是說，葡國每年來華貿易的船隻不一定相同。其次，明朝廣東政府對前來貿易的葡萄牙商船，主要負責丈抽貿易稅、檢查是否攜帶違禁貨品，並沒有對船隻的情況進行登記註冊，因此，不可能判斷船隻是否是首次前來貿易。有鑑於此，上述所謂“一艘葡籍商船第一次被估為約200噸，將交付1,800兩銀子作為噸稅，以後每次僅需交納此數目的三分之一”是不成立的。

綜合以上兩點，引用以上史料論證明朝葡人在澳門的貿易優惠，無疑是錯誤的。通過考究廣東政府對葡商貿易管理制度的演變，可以看出，以上史料反映了清朝政府對居澳葡商的優惠。

首先，清朝收復台灣以後，對外貿易政策進行了大幅的調整，1685年（康熙二十四年），清政府宣佈開放江南之松江、浙江之寧波、福建之泉州、廣東之廣州為對外貿易港口。為加強對這些開放港口的管理，同年又分別設立江海關、浙海關、閩海關和粵海關。後因故關閉江海關、浙海關和閩海關，使廣東獨佔海上貿易之利。當時，清朝不僅對葡萄牙人開放，同時也對英、法、荷等西方國家開放。為了廣州的安全以及便於集中管理，廣東政府多次提出將所有海上貿易

① [葡]徐薩斯（Montalto de Jesus）：《歷史上的澳門》，黃鴻釗、李保平譯，澳門基金會，2000年，第39頁。

② 張天澤：《中葡早期通商史》，姚楠、錢江譯，香港：中華書局，1988年，第118頁。

集中於澳門進行，但遭居澳葡人拒絕，如1686年，澳門的理事官向粵海關監督宜爾格圖申訴：“澳門原設與西洋人居住，從無別類外國洋船入內混泊。”^①並派人到省城及宮廷進行賄賂，要求禁止外國商船入泊澳門。最終，清政府批准了他們的請求。1733年1月23日，在北京與南京四位葡籍天主教主教的影响下，議事會再次拒絕了兩廣總督提出在澳門集中貿易的建議。^②正是由於澳葡政府的不配合，廣東政府不得不向英、法、荷等國開放黃埔港，使廣州對外貿易形成新的格局，出現了兩個供外商停泊交易的港口——黃埔與澳門。英、法、荷等外國商船只要在澳門關部行台領取“紅牌”後，即可直駛黃埔港，在那裏接受粵海關查驗，繳納稅餉，投行交易。粵海關關於黃埔與澳門兩個港口所實行的稅收政策有較大的差異，這從清代中文文獻中也可以找到相應的史料。據清人張甄陶《制馭澳夷論》載：“凡關部之例，各番船俱由東莞虎門入口，即時赴關上稅，每番舶一隻，上稅二三萬金不等。惟澳夷之舶，則由十字門入口，收泊澳門，並不向關上稅。先將貨搬入澳，自行抽收，以充番官番兵俸餉，又有羨餘，則解回本國。至十三行商人赴澳承買，然後赴關上稅，是所科乃商人之稅，與澳夷無與，又則例甚輕，每舶不過收稅三四千金不等。”^③這條史料可以說明，在清朝時期澳門貿易額船相較於其他國家商船，在船鈔方面享有較大優惠。

其次，清朝廣東政府對澳門貿易實施規範的管理，其中最主要的一點就是實行“貿易額船制度”，^④限定澳門貿易商船為25艘，並實施了嚴格的牌照登記：“將現在船隻分地方官編列字型大小，刊刻印烙，各給驗票一張，將船戶、舵工、水手及商販夷人、該管頭目姓名，俱逐一填注票內，出口之時於沿海該管營汛驗明掛號，申報督撫存案。”^⑤該制度規定：額船無論是出口還是進口，均應上呈報單與甘結備案。在額船的船鈔徵收方面，存在新舊船之分，舊船享有一定的特權與優惠。“查澳船定例，以丈尺之長短分等第，以船牌之有無分新舊，且有舊牌，仍須丈尺相符，方准以舊船論”。^⑥換言之，所謂舊船，指出口時持牌上報備案之船隻。雖持有牌照，但經補造、改造之船首次進口，仍以新船論，頂額之船隻亦以新船論。如“啞咳哆哂呀哩，原船既經趁洋遭風打碎，在哥斯達另行置船，載貨回澳，自應照新船輸鈔”。^⑦又如“其頂補第六號知古列地額缺小呂宋船一隻，並頂補第十四號馬諾哥斯達額缺小呂宋船一隻，均應按新船例輸鈔”。^⑧因為實施了貿易額船制度，才有可能判斷葡國商船是首次進口還是再次進口，並在稅收上加以區分，貿易額船的優惠待遇才不至於遭受濫用。

由上可見，馬蒂尼奧·德·梅洛·伊·卡斯楚(Martinho de Mello e Castro)在備忘錄中所反映的情況顯然是清朝事例，而不是發生在明朝。由於備忘錄原件已無法追尋，難以判定是卡斯楚記述錯誤，還是徐薩斯解讀錯誤。

[責任編輯 劉蘭英]

① [清]王之春：《清朝柔遠記》，趙春晨點校，北京：中華書局，1989年，第85頁。

② [葡]施白蒂(Beatriz Basto da Silva)：《澳門編年史》，小雨譯，澳門：澳門基金會，1995年，第120頁。

③ [清]張甄陶：《制馭澳夷論》，[清]王錫祺輯：《小方壺齋輿地叢鈔》第11冊，杭州：杭州古籍書店，1985年，第330—331頁。

④ 陳文源：《清中期澳門貿易額船問題》，《中國經濟史研究》(北京)2003年第4期。

⑤ [清]印光任、張汝霖：《澳門記略》“官守篇”，趙春晨校注，澳門：澳門文化司署，1992年，第73頁。

⑥ 劉芳輯：《清代澳門中文檔案匯編》“第386件”，澳門：澳門基金會，1999年，第212—213頁。

⑦ 劉芳輯：《清代澳門中文檔案匯編》“第379件”，澳門：澳門基金會，1999年，第208頁。

⑧ 劉芳輯：《清代澳門中文檔案匯編》“第398件”，澳門：澳門基金會，1999年，第219頁。