

名不副實的自由港^{*}

——近代葡澳政府管理澳門貿易舉措述評

莫世祥

[摘要] 葡萄牙政府在澳門自由港的頂層設計中，預設增加稅收和限制自由貿易的多項規定。澳葡政府將居澳華人納入徵稅範圍，全面推行包稅專營的貿易管理政策，以此作為葡式自由港免徵大部分關稅之後確保財政收入的替代措施。包稅專營商利用澳葡政府賦予的特權，在本行業實行排他性的壟斷經營，形成本地自由貿易的機制性障礙。葡萄牙政府抽調澳門財政收入盈餘，用於本國及海外殖民地的開支，致使澳門自由港長期缺乏金融、保險、倉儲及港口疏浚等基礎設施建設，從而形成本地自由貿易的功能性障礙。這兩大障礙交相作用，嚴重削弱近代澳門經濟的內在活力與對外競爭力，致使澳門陷入依附型經濟的困境。

[關鍵詞] 自由港 包稅專營 港口設施 依附型經濟 澳門

1841年6月，港英政府宣佈香港成為自由港。同年11月20日，葡萄牙女王瑪麗亞二世（Maria da Gloria）也宣佈澳門成為自由港。

當時，香港英文雜誌*The Chinese Repository*（《中國叢報》）在全文轉載瑪麗亞二世宣佈澳門開港的十二條葡文法令之前，除了說明該法令是由澳門一位紳士提供發表之外，還加上一句短評“Macao is to be made but Partially a free port”，翻譯成中文，便是“澳門將建成不完全的自由港”。^①

由此引申開來，就是：澳門自由港將名不副實。後來的史實證明，這句短評一語成讖。

一、包稅專營的貿易管理政策

顧名思義，所謂自由港，就是人員、貨物、船隻自由進出和自由貿易的港口。為了招徠貿

作者簡介：莫世祥，香港樹仁大學歷史系教授、歷史學博士。

^{*} 本文是2016年度國家社科基金重大項目（編號：16ZDA130）《鴉片戰爭後港澳對外貿易文獻整理與研究》子課題“鴉片戰爭後港澳對外貿易服務研究”的階段性研究成果。服務貿易理論是西方學術界在20世紀70年代後期逐漸形成的專門分析服務與貿易關係的經濟理論，90年代開始傳入中國。如今，研究服務貿易的中外學者都十分重視探究政府服務與貿易發展的關係，本文謹提供一個負面的歷史實證。

① 譯自《中國叢報》（*The Chinese Repository*）1846年2月號。

易，繁榮經濟，自由港莫不宣佈免收進出口關稅，甚至免徵或少徵貿易經營的其他稅費，實行自由經營、自由貿易的自由經濟，從而構成自由港不同於其他港口的獨特運行機制。港英政府從宣佈香港成為自由港之日起，就始終貫徹推行其普遍免稅與自由經營的英式自由港政策。

可是，葡萄牙女王瑪麗亞二世在宣佈澳門成為自由港的十二條法令中，雖然同樣宣佈對各國進出澳門的貨物免徵進口稅，卻明確提出加收稅費、限制自由貿易的多項規定，顯示葡式自由港的不同頂層設計。

其中，第三條：“絕對禁止進口棉花、彈藥、燃燒混合物、黑色火藥、任何品質的煙葉、鼻煙、肥皂及煙草。”第四條：“下述葡國產品及工業品的進口，將只許可葡國商船從葡國的港口進入，這目的是為了能享有其免稅的武器及火器、檳榔子、制毛巾的布料、傘紋細布、各種帽子、橄欖油、椰子及棕櫚油、鹹豬肉、現成的衣服鞋子、亞麻布料、鹽、藥物、檀香水、酒精及椰汁、酒、甜酒及酒和椰汁做的醋。”第五條：“前條提到的物品，不論是葡國還是外國產品和工業品，都可以交付20%從價稅後，由葡國或外國船隻從外國港口進口到澳門。”第六條：“上述物品雖不能享受消費品的一般性豁免，但在再出口的情況下，可在澳門的倉庫同這些情況的一般注意與擔保一樣，准許存放一年的時間，處理倉庫租金及力費以外，僅需交付1%存放費與碼頭費的從價費。注：所有存放的物品，不在一年內再出口，則要交付第五條所提到的消費品稅。”第八條：“第四、第五、第六條所提到的貨物，要存放於政府貨倉的，待稅務部門檢查批准；至於享受一般優惠的所有其他物品，業主可根據對他是否方便，來決定存放於稅務所倉庫或者私人倉庫。”第九條：“交付倉庫租金，也有一個在傾聽稅務所主任意見後，由總督在政務會議上決定的價目表，而根據通常付給使人倉庫的費用來調整；”第十一條：“在得到所需的資料以後，總督在會議上有權制定一項按中等規模計算的停泊稅，船隻在澳門時要付的港口費用，可以得到國家及外國貿易。”^①

從上述法令來看，葡萄牙政府在澳門自由港的頂層設計中，已經預先設置增加稅收和限制自由貿易的多項條條框框，澳門所能實施的自由進出、自由貿易及免徵進出口稅費等自由港待遇，只是部分的（Partial），而不是全面的。因此，英文雜誌*The Chinese Repository*（《中國叢報》）在決定全文刊載葡萄牙女王宣佈澳門成為自由港的法令之際，面對澳門葡式自由港頂層設計與以普遍免稅及自由經濟為特質的香港英式自由港政策的明顯落差，想必不以為然，於是便寫下本文開頭引用的識語：Macao is to be made but partially a free port（澳門將建成不完全的自由港）。

為甚麼葡萄牙政府不像港英政府那樣，宣佈澳門實行一律免徵進出口稅費的完全自由港政策，反而在澳門自由港法令中預設增加稅收和限制自由貿易的多項規定呢？

1846年1月20日，葡萄牙政府在給新委任的澳門總督亞馬勒（João Maria Ferreira do Amaral）的指令中，道出其中的原因：“隨着中華帝國的港口向各國開放，澳門的形勢大為改觀。原來只有澳門可以進行的貿易，現在可以直接到任何一通商口岸進行；原來從貿易貨物過境得到的利益，也受到新興的英國人居留地香港的競爭。如今，這個往昔入大於出（況且是過分、毫無必要的開支）的城市，因上述原因無法以國庫的歲入，支付一半的費用。”鑑於香港開埠和清朝政府陸續開放通商口岸導致澳門貿易地位急劇下降，澳葡政府財政緊絀，入不敷支，葡萄牙政府不顧自由

^① 該法令的葡文全文載香港英文《中國叢報》（*The Chinese Repository*）1846年2月號。中文譯文轉引自鄧開頌、黃啟臣編：《澳門港史資料匯編（1553—1986）》，廣州：廣東人民出版社，1991年，第236—238頁。該譯文譯自J. R. Morrison：《中國貿易指南》（第3版），廣東中國陳列室印刷，1848年。

港免徵關稅與少徵乃至免徵其他稅費的通例，要求亞馬勒上任之後，立即將歷來不向澳葡政府交稅的澳門華人作為澳門自由港的徵稅對象：“如同其他葡萄牙公民，他們必須為他們所屬的省政府分攤必要的開支，以克服因澳門國庫唯一財源海關取消後所產生的收入停滯而出現的赤字。近來，這一收入已十分低下，而且將完全消失。這便是委任閣下使命中最艱巨、最重要的目標。”^①

同年4月，亞馬勒到達澳門就任總督，宣佈澳門成為自由港，隨即以武力為後盾，一面史無前例地向華人徵收稅費以解決財政拮据，一面擴張界址以拓展管治區域。

加徵稅費方面，1846年9月，亞馬勒頒佈告示，要求停泊在澳門內港的華人快艇必須向居澳葡萄牙人的港務局登記，並繳納每月一元的稅款，邁出澳葡政府向華人課稅的第一步。同年10月7日和8日，亞馬勒出動軍隊，悍然向反對徵稅的中國船民開槍、開炮。次年7月，他進而宣佈澳門華人應向澳葡政府照章納稅，華人商鋪分四類納稅：每年分別繳納120、60、16、4澳門元。

擴張界址方面，1847年2月，亞馬勒宣佈澳葡政府將在界牆外水坑尾門到關閘門之間修築馬路，馬路經過的墳墓必須在一月內遷移。工程開工後，未曾遷移的華人墳墓均被夷平，骸骨拋棄大海。5月初，他派兵佔領毗鄰澳門半島南端的氹仔島。該島對於無法駛入澳門內港的大船來說，是較為理想的停泊地。搶先佔領該島，不僅可以增進澳門自由港對於各類商船的吸引力，還能避免其他列強覬覦該島、削弱澳門的貿易地位。8月，他利用清朝稅收官員貪贓枉法的事件，下令拆毀粵海關設在南灣的稅口。1848年4月1日，他發佈通告，要求澳門半島上擁有耕地的華人在15日內，向澳葡政府申辦確認其所有權的契據，否則將視同荒地，歸澳葡政府所有。還規定今後華人在澳門興建磚瓦屋或草棚，必須事先向澳葡政府申請。9月，他下令拆開象徵中國政府管轄澳門半島標誌的關閘門，加寬澳城前往關閘的通道。1849年3月5日，他宣佈：“葡萄牙女王陛下詔令澳門開港，取消葡萄牙海關。因此，無法再容忍一外國海關對物、食品、建築材料及其他商品徵稅……在澳門，對於大多數已經完納過關稅，及其他出口稅項的各種貨物、食品、原料及其他商品，今後一概不得徵收稅款；從中國港口輸入澳門的各種進口貨，在3月12日以後，在澳門免納任何稅款，也不用交驗海關監督的稅款收據。”^② 亞馬勒所說的“外國海關”，指的是“粵海關澳門關部行台”，即清朝政府設在澳門的稅館。3月12日，他派兵驅逐該行台的官吏，企圖完全控制澳門半島。

亞馬勒強行向華人開徵稅賦與擴張界址的粗暴行徑，激起華人的普遍憤慨。1849年3月，澳門各行華商在廣東官府“以商制夷”政策的感召下，憤而群起離開澳門，轉往廣州黃埔開展貿易，澳門市面頓形蕭條景象。同年8月22日，亞馬勒騎馬出巡關閘，行走到澳門半島北端的蓮花莖中段，被憤恨其倒行逆施的華人青年沈志亮等人當場刺死。澳葡軍隊藉口復仇，乘機攻佔關閘、望廈、北嶺等處，完全控制澳門半島。

在澳門歷史上，亞馬勒是唯一一位被華人擊斃的葡萄牙總督。他以強暴的手段，推行葡萄牙政府制定的澳門自由港政策，對華人開徵稅款，夷平華人墓地，驅逐中國稅館官吏，擴展澳葡政府管轄區域。這一切都嚴重踐踏自古以來一直在澳門實行的華律、華俗和中國主權，因而激起華

① 轉引自薩安東（António Vasconcelos de Saldanha）：《葡萄牙在華外交政策（1841—1854）》，金國平譯，澳門：葡中關係研究中心、澳門基金會，1997年，第241—242頁。按：“省政府”，指1844年葡萄牙將其管治的澳門、帝汶（Timor，時稱地捫）、蘇祿（Solor），單獨組成一個自治的海外省，省會設在澳門。

② [葡]薩安東（António Vasconcelos de Saldanha）：《葡萄牙在華外交政策（1841—1854）》，金國平譯，澳門：葡中關係研究中心、澳門基金會，1997年，第240頁。

人社會的公憤，最終導致自己遇刺身亡。對比港英政府在宣佈香港成為自由港之時和之後，一直強調以華律、華俗管治居港華人的做法，港英與澳葡政府對待華人的舉措大相逕庭。兩者的區別，反映出新、老殖民主義者在推行體現資本主義自由經濟精神的自由港政策的過程中，存在着截然不同的理念。

亞馬勒死後，澳葡政府面對已經激化的華葡矛盾和本地蕭條的經濟狀況，被迫更改亞馬勒生前推行的部分對華政策，逐漸將免徵進出口稅費的自由港政策惠及華人，以吸引華商重新來澳貿易，恢復澳門經濟和社會秩序。1850年12月28日，澳葡政府發佈告示，首先宣佈免收入澳華船的船鈔，稱：“照得本公會已經設法力除匪類，以使大街及各地方絕其偷搶之弊等因在案，茲再諭知中國各處來澳貿易華商及商船、漁船，可以進澳平安貿易，所有船隻可任便進河避風寄碇，西洋官已令照應，並不用爾船鈔，弁兵不時加意防護河岸也。”^①1852年3月8日，澳葡政府進而宣佈免除先前向華船徵收的各種稅費：“從即日起，從事沿海貿易的中國船隻不論進出澳門港口，或在拋錨區停泊、註冊，一律免除以前必須交納的各種稅費。採取此措施的目的是為推動澳門貿易發展。”^②

可是，澳葡政府控制的澳門地域土地面積狹小，加上氹仔、路環等離島乃至澳門半島原有村落的華人居民大多堅持沿用清朝香山縣官府發出的地契或私人交易的契據，並不認同澳葡政府有權染指他們世代擁有的地權，因此澳葡政府不可能像港英政府那樣，以拍賣土地長期使用權作為替代免徵進出口關稅的一項主要財政收入來源，最終只能通過加徵各種稅費，解決財政短絀的困難。

1865年1月，清朝廣東巡撫郭嵩燾派人到澳門瞭解情況，隨後稟報總理衙門。其中談及澳門稅費徵收情形，稱：“澳中商賈完納夷人公鈔，視貿易之大小酌量抽稅，大約房租視店貨為輕重，公鈔又視房租為輕重。房租取之業戶，公鈔取之商民，多寡相等，下至擺列地攤小買賣亦有公鈔，每年合計抽收各項銀兩約共一百二十三萬，實較內地釐金為重……澳中民居有地稅，商販有公鈔，其往來販運日用所需，若牛羊豬魚鹹魚之屬均有稅。其開設洋藥煙館，亦係數戶包繳煙稅，每年約二三萬金。白鴿票賭局每年三四萬金，攤館每年十二萬金，妓館每妓一名月納稅銀半元。又有戲館一所，每年納房租一萬金，亦可謂巧於取利矣。”^③

從中可知，當時澳門徵收稅費的範圍已經囊括各行各業，連販運牛羊豬魚鹹魚等日常食品，甚至擺地攤做小買賣，也要繳納稅款、公鈔，“可謂巧於取利”。其稅費負擔，“實較內地釐金為重”。廣泛而沉重的稅費，自然導致澳門財政收入劇增。據郭嵩燾估計，當時澳門“每年合計抽收各項銀兩約共一百二十三萬”，這比起19世紀40年代初澳葡海關徵收的關稅所得最低每年只有4萬兩，明顯有急劇而大幅度的增長。另據葡方統計，1852年澳門財政虧損48,309澳門元，1862年卻盈餘104,633澳門元。^④這就進一步佐證19世紀60年代澳葡財政收入的急劇增加。其增加的

① 《澳門政府憲報》1851年1月4日第7號，轉引自吳志良、湯開建、金國平主編：《澳門編年史》第4卷，廣州：廣東人民出版社，2009年，第1663—1664頁。

② [葡]施白蒂（Beatriz Basto da Silva）：《澳門編年史（十九世紀）》，姚京明譯，澳門：澳門基金會，1998年，第112頁。

③ 《廣東巡撫郭嵩燾查明澳門前後大概情形清摺》，《明清時期澳門問題檔案文獻匯編》第2冊，北京：人民出版社，1999年，第755—756頁。

④ [葡]施白蒂（Beatriz Basto da Silva）：《澳門編年史（十九世紀）》，姚京明譯，澳門：澳門基金會，1998年，第111頁。

源頭來自加徵稅費，稅費涵蓋的行業除了正當的常規貿易之外，還有屬於黃、賭、賭等非正當生意，即郭嵩燾奏摺所指的“妓館”、“洋藥煙館”（鴉片貿易與吸食）和“白鴿票賭局”、“攤館”（博彩業）等。

免稅和加稅，是港澳當局在港澳兩個自由港的頂層設計之初就各自確立的、截然不同的稅收方針。其中，港英政府決定以拍賣土地長期使用權來替代免徵進出口關稅後減少的財政收入，這有助於降低交易成本，吸引中外商客前來香港進行轉口貿易和投資不動產，促進本地開發和經濟發展；澳葡政府卻在宣佈澳門開港的法令中佈下加稅的羅網，並且在其擴張界址遭遇中國朝野抵制之後，全面推行加稅，不僅將華人居民納入徵稅對象，而且將各行各業都納入到徵稅範圍內。依靠加稅作為增加歲入的唯一舉措，這就增加居澳交易的成本，從而難以吸引四方商客來澳門貿易和投資不動產，最終削弱近代澳門的經濟競爭力。

在港英和澳葡政府的自由港頂層設計中，無論是免稅還是加稅，都殊途同歸地朝向增加政府的財政收入以支付本地公共開支的共同目標。只不過，港英政府的免稅政策走的是迂迴達標之路，即通過免徵關稅，降低交易成本、促進經濟發展，來增加政府的歲入。此外，港府還通過徵收鴉片貿易稅，作為財政收入的另一項主要來源；同時徵收各行業經營的牌照費、註冊費等少量費用，補貼政府的歲入。^①澳葡政府的加稅舉措，則除了對免徵關稅大打折扣之外，還對所有正當行業以及鴉片、博彩、苦力貿易等非正當行業開徵各種稅費，直截了當地攫取民間貿易的部分收益，以支付政府的各項開支，而不在乎這種做法是否有利於本地經濟的長遠發展。後來的事實證明，港澳政府各自實施的不同稅收政策，分別成為兩地自由港經濟發展的動力或障礙。

澳葡政府以加收轄區內稅費作為葡式自由港免徵關稅之後增加歲入的不二法門，而為了省事省力、慵懶理政而又獲得穩定增長的財稅收入，更全面推行招商承充、包稅專營的自由港管理政策。1847年1月，澳督亞馬勒宣佈開設白鴿票賭博的專營承充繳餉。此後《澳門政府憲報》（*Boletim Oficial da Macau*）注明：“白鴿票賭博是應華人的請求，於1847年1月，由澳門總督批准設置。”這一舉措拉開澳門博彩業合法化的序幕，“亦即澳門專營承充制度實施之始”。^②同年3月，澳門豬肉業招商承充；4月，博彩業之一的番攤也進行承充專營。1848年1月和2月，澳葡政府先後完成拍賣本地豬肉及牛肉的銷售專營權，承充者在合同期內享有排他性的經營權，並且受到政府的保護。1851年1月，因所批准澳門豬欄及牛欄生意的承充期將滿，澳門議事公局決定再次招商，“以出高價並遵規條者，准令承充”。還附有價格限制的規定：“除賣豬肉各價外，仍照本年舊式，每元銀不能賣至十斤之下，所有交易照每禮拜價錢申算。”同年5月，食鹽銷售招商專營。7月，煮賣鴉片招商專營。8月，原來承充專營魚欄的多名華商獲准照舊承充魚欄，其所有入澳鮮魚、鹹魚，全歸他們專賣，限期兩年，期內不准別人私充，否則按例分別罰銀懲罰。^③此後，澳葡政府繼續將招商包稅專營的舉措推廣到各行各業，乃至暢銷的一些日用消費品種。1899年7月15日，澳葡政府再次公佈實施包稅專營制度的法律文件，將番攤博彩、豬肉以及鹽務、石

① 有關19世紀末港府徵收各項費用概況，可參見[清]陳鍾勳撰：《香港雜記（外二種）》，莫世祥校注，廣州：暨南大學出版社，1996年，第50—53頁。

② 轉引自吳志良、湯開建、金國平主編：《澳門編年史》第4卷，廣州：廣東人民出版社，第1623—1624頁。

③ 轉引自吳志良、湯開建、金國平主編：《澳門編年史》第4卷，廣州：廣東人民出版社，第1624、1666、1675頁。

油、火藥、硝石、硫磺，“甚至在表中被列為人類糞便的肥料，亦採用同樣辦法”，實行“特許專賣制度”。^①1915—1930年間，包稅專營的羅網還籠罩到澳門銀坑後山的“拱北山泉”。“山泉則讓一個承包商專營，每年繳費七萬二千元，期限十五年，至一九三〇年結束。承包商將山水供應給眾多的華船及澳門城區的居民飲用，從中獲得較多的利潤。”^②如此連糞便和天然山泉水都納入列入政府特許專營之列，包稅專營在澳門真可謂搜刮窮盡，無一倖免。

澳門的包稅專營制度既來源於古代葡萄牙人在遠東地區實行殖民管治時所採用的稅收徵繳方式，也深受清朝壟斷對外貿易的廣州貿易體制及其行商制度的影響。就後者而言，1686年（清康熙二十五年），即清朝開放海禁、正式在廣州設立粵海關對各國通商的第二年，清朝廣東官府開始招商承充由官府特許經營的對外貿易業務的洋貨行商，規定來華的外洋商人按商貨性質，分別到各行商處投行買賣；行商則負責到粵海關繳納外洋進出口船鈔和貨稅，並且代理官府和外商的交涉事宜。^③從此，廣州成為清朝唯一開放的對外貿易口岸，澳門成為外國商人等候進入廣州貿易的外港，廣州行商制度因而延伸到澳門。1849年3月，澳門總督亞馬勒派兵驅逐清朝駐澳門的稅館官員。同年3月，澳門行商響應廣東官府的號召，相繼撤離澳門，致使澳門經濟頓形衰落。不過，華人行商包稅專營的行業壟斷傳統仍然對澳門經濟產生深刻的影響，並且在澳葡政府大力推廣下得以發揚光大。澳葡政府在徵收各行業稅費的過程中，為了獲得穩定而持續增長的財稅收入，避免與佔人口絕大多數的華人發生直接衝突，有意廣泛推行定期招標承充的包稅專營制度，允許承包商在履行承包合同、按時向政府繳納稅款的前提下，利用政府賦予的專營特權，對承包行業實行排他性的壟斷經營，謀取私利，壓制自由貿易和自由競爭。

澳葡政府肆意擴張的包稅專營羅網，一度激起華人社會、尤其是下層民眾的激烈抗爭。1892年春，澳葡政府為了執行葡萄牙政府要求增加歲入的命令，對當地稱為“料半”的廉價暢銷米酒進行招商包稅專營。拱北海關報告稱，香港一位華商繳費7,800元，獲准在澳專營權，按規定從同年5月1日起，每斤料半酒徵稅約5分錢，致使酒價平均增加16%。此酒向為苦力、窮人飲用，加價激起民憤，加上謠傳從此之後所有生活必需品均需徵稅，於是在這年5月20日“澳門商鋪幾乎全部關門罷市，無從購物，無人工作，船舶也都停航。據稱，如此大罷市為澳門開埠三百年來所未有”。21日，“官府出動水陸士卒，強迫商鋪開市。這一愚蠢的舉措激起民眾更大的騷動。據說當晚三合會將火燒澳門，威脅要取華商巨富的性命。次日，官府被迫退卻，各商鋪才重新開市”。對料半酒的包稅專營，竟然激發“澳門開埠三百年來所未有”的大罷市，這一事件反映出澳門華人社會對包稅專營引起物價上漲的強烈反感與不滿。“後來官府對酒店採取執照制度，從中所得與包稅之收入大致相同，但在華人看來，已經減少專賣的性質。此後，許多專賣紛至沓來，再也無人反對。當日預料繼料半包稅專營之後，所有生活必需品將一一徵稅，而今已成事實。這類專賣都由華人掌理，他們為專賣權支付固定費用，從中也大撈一筆”。就近觀察此事的拱北海關稅務司柯而樂（Francis A. Carl）因此評論澳門普遍推行包稅專賣制度的利弊，說：“專

① [葡]施白蒂（Beatriz Basto da Silva）：《澳門編年史（十九世紀）》，姚京明譯，澳門：澳門基金會，1998年，第302頁。近代澳門對收取糞便實施專營管理的合同，見湯開建、吳志良主編：《澳門憲報中文資料輯錄（1850—1911）》，澳門：澳門基金會，2002年，第228頁。

② 莫世祥、虞和平、陳奕平：《近代拱北海關報告匯編（1887—1946）》，澳門：澳門基金會，1998年，第108頁。

③ 彭澤益：《清代廣東洋行制度的起源》，《歷史研究》（北京）1957年第1期。

賣制度肯定增加澳門的生活開支，壓制競爭這一貿易之魂；但它們帶來官府需要的歲入，其中有相當部分用於改進房屋及道路衛生等，因此這種制度還是有些好處的。”^①

這一評論是值得推敲的。包稅專營制度之弊，在於承包商勢必將包稅成本轉嫁到專營商品的價格之上，因而“肯定增加澳門的生活開支”；包稅專營賦予的承包商的壟斷經營，也必然“壓制競爭這一貿易之魂”。這兩種衍生結果勢必嚴重損害本地經濟與對外貿易。至於包稅專營之利，則屬唾手可得，不僅承包商可以憑藉專營欺行霸市，謀取暴利，澳葡政府也可以坐享其成，獲得穩定增長的財政收入。20世紀20年代初的拱北海關報告說：“葡屬澳門的主要財政收入來自專營權的包稅款，洋藥專營、賭博專營及彩票專營是三項主要的包稅專營項目……較小的包稅專營項目是魚、鹽及煙草的專營。”^②

然而，澳葡政府是否如同柯而樂所評論的那樣，將財政收入的“相當部分用於改進房屋及道路衛生”，改善澳門自由港的基礎設施，以發揮包稅專營制度穩收歲入之利呢？

二、落伍滯後的自由港基礎設施

19世紀60年代，澳門財政收入已經隨着廣泛實行包稅專營而急劇增長。可是，直到19世紀末，澳門自由港的各種基礎設施還遠遠不能滿足貿易發展的需要。1892年2月11日，《澳門人報》（*O Macaense*）報導一位華商抱怨澳門沒有銀行，也沒有海上保險行業，甚至大船都難以泊靠碼頭。“他補充說，不贊同以前與澳門做生意的中國人，現在正成為香港發財的源泉……文章還抱怨各種稅收隨時變化，令人無所適從”。^③當時，拱北海關也在工作報告中，評論華商不滿於澳門缺乏貿易配套設施的反應，說：“華商還堅稱澳門沒有銀行墊付到港華船的貨款，這就對澳門貿易極為不利。相反，江門卻有此項服務，只要船到，銀行即願意預付貨款，承銷商可以迅速卸貨，並購買回程貨物，這樣結果當年就可以運載更多的貨物，提高資金的使用效率。於是，每年西海岸的大部分貿易都不再集中澳門，而是轉向江門。從目前情形推斷，澳門前景未可樂觀。澳門想要維持其重要港口的地位，葡萄牙當局首先要從漠不關心的昏睡中蘇醒過來，允許澳門疏浚港口。然後，更重要的是興建保稅貨倉，由負責任的人管理，貨物一經到達就可以入倉保管，這樣銀行才會提供所需的預付款，加快航運貿易。”^④

直到1902年8月，即澳門開放為自由港的半個多世紀之後，來自葡萄牙的大西洋銀行（又稱大西洋海外匯理銀行）才在澳門設立代辦處，成為澳門的第一家銀行機構。而在香港，早在1845年，即香港開埠之後的第四年，英資東方銀行（又稱東藩匯理銀行、金寶銀行、麗如銀行）就在香港開設分行。1857—1859年間，英資有利銀行、呵加利銀行、渣打銀行又相繼在香港開設分行。1865年3月，由歐美在港各大洋行共同創辦的香港上海滙豐銀行，同時在香港和上海正式成

① 莫世祥、虞和平、陳奕平：《近代拱北海關報告匯編（1887—1946）》，澳門：澳門基金會，1998年，第40—41頁。

② 莫世祥、虞和平、陳奕平：《近代拱北海關報告匯編（1887—1946）》，澳門：澳門基金會，1998年，第103、104、98頁。

③ [葡]施白蒂（Beatriz Basto da Silva）：《澳門編年史（十九世紀）》，姚京明譯，澳門：澳門基金會，1998年，第268頁。

④ 莫世祥、虞和平、陳奕平：《近代拱北海關報告匯編（1887—1946）》，澳門：澳門基金會，1998年，第28頁。

立，開展營業，成為總部設在香港的第一家銀行，並且獲准發行紙幣。顯然，銀行業在港澳兩地分別創設的時間、數量與級別都相差甚遠，兩個自由港基礎設施建設存在巨大的差距，由此可見一斑。

澳門位於珠江支流的西江出海口，水中夾帶的泥沙長年淤積，容易阻塞港口航道，難以吸引吃水較深的大輪船入泊，一旦周邊商埠使用輪船運輸，就會突顯這一地理劣勢，導致澳門貿易地位在輪船時代迅速下滑。19世紀90年代初，拱北海關稅務司警告說：“珠江及西江河水帶來大量淤泥，致使位於兩江出口處的澳門港口迅速淤塞，或許是導致澳門商業中心地位一落千丈的最重要的原因之一。澳門官方多次籲請葡國政府准許動用現有基金疏浚港灣；但至今未奏成效。這一弊端正在迅速擴大，澳門如果還想維持港口貿易，必須在近期解決這個問題。華商早已證實，澳門外港拋錨處的水位一年年減少，先前澳門樂於與潮州府進行的貿易以及澳門與粵西各府的洋米貿易均已轉到香港。”1905年初，拱北海關稅務司又警告說：“澳門昔年本係商務繁盛之區，徑與寰球各埠交通直接，乃觀現在情形今昔迥殊，大有江河日下之勢。苟非將海濱一帶挖浚，俾外海輪船得以駛赴碼頭灣泊，免受意外之虞，則該埠生意恐難進步。”^①

鑑於澳門航道逐年淤塞，澳葡政府在1883年請來葡萄牙工程師，研究內港疏浚計劃，但因不具備條件而做罷論。^②1890年，澳葡政府開始進行媽閣碼頭及其附屬設施的建造計劃，工期為兩年，工程預算24,560澳門元。加入葡籍的澳門華商曹善業捐獻該碼頭的用地，獲得葡國政府的表彰。^③1911年，澳葡政府進行較大規模的疏浚工程。“該年初夏，澳門政府與香港一家工程商行簽定合約，疏浚進入澳門港口的一條航道。該航道計劃有六千米長、五十米寬，統一水深為十二英尺，將於一年內完成”。可是，此後澳門“本地方圓數英里的全部河床，正以每年幾英寸的速度升高”。1920年，澳葡政府決定實施興建人工外港的計劃。“要完成這項雄心勃勃的工程，需要耗資一千二百萬元，據稱這筆款項已由里斯本政府擔保。整個工程包括興建一道南面防波堤，約長三千六百碼，有三個開口；還興建一道東面防波堤，長一千四百碼。這兩道防波堤可供二十二英尺的船隻靠泊。此外，從東南挖浚一條‘運河航道’，寬一百碼，深七米半，連接澳門盆灣，通向深水區。該項計劃的目標是：防波堤將促使內港或前山河口與澳門東邊大海之間的漲潮和退潮形成急流，疏浚航道，保持水深。西邊的內港和半島東面的另處盆灣，將成為華船及造船船塢的底護地，修建大碼頭、堤岸和船隻下水設施等。整個計劃預期八年完成”。1926年8月26日，“澳門外港浚河工程完成其最後之一簣，擴張本埠偉謀之初步至此遂告成功。新設之寄泊所係為大河輪船之用者，兵艦巴地號首先照官式儀節駛入。其出海之水道，業經浚深，即春季水淺時，尚有十六尺，故凡吃水二十二尺之船隻，至潮長時即可行駛。內港（或稱舊港）河岸有數段已經填闊，其餘沿岸一帶，將來亦議照此進行。迤北新墾之地已有一大部分批出，經營工業；青洲附近船塢及避風塘左右地段，亦建設工廠貨倉”。^④至此，澳門疏浚外港及內港的大規模工程都提

① 莫世祥、虞和平、陳奕平：《近代拱北海關報告匯編（1887—1946）》，澳門：澳門基金會，1998年，第101、27、231—232頁。

② [葡]施白蒂（Beatriz Basto da Silva）：《澳門編年史（十九世紀）》，姚京明譯，澳門：澳門基金會，1998年，第231頁。

③ 施華（Fernando David e Silva）：《澳門政府船塢：造船和修船一百年》，澳門：海事博物館，1996年，第19頁；《澳門政府憲報》1890年7月17日第29號。

④ 莫世祥、虞和平、陳奕平：《近代拱北海關報告匯編（1887—1946）》，澳門：澳門基金會，1998年，第82—83、101、100、362頁。

前完成，大河輪船可以駛入外港。不過，遷延多年終於實現的這一成就，已經無法挽回在此之前澳門貿易地位急劇下降的頹勢。

暢通的航道是自由港生存發展的生命線。為何澳葡政府遲至澳門實行自由港政策的三十多年之後，即1883年才考慮疏浚適宜木船進出的內港，並且在19世紀90年代後期清朝允許外國輪船進出中國內河港口之後三十餘年，即1920年才啟動興建可供中小型輪船進出的外港工程呢？須知澳葡政府早已普遍實行包稅專營，實現財政盈餘，足可以及早支付疏浚航道、興建新港的開支。

這就需要探究澳葡政府搜括而來的大量財政收入究竟去向何處。1909年4月，《香港華字日報》發表評論文章，揭露葡萄牙政府攫取澳門財政收入，用於本國及地捫（帝汶）殖民地的開支，澳葡政府則用剩餘的歲入修建馬路和公園，罔顧疏浚港口航道等基礎設施建設，致使澳門商務凋敝，無法與香港競爭。文章指出：“葡政府所徵之餉，比往常過於倍蓰。若以澳財還施諸澳地，浚深河道，以容巨船；查考商務，以保商人；方便居民，以廣招徠；從此勵精圖盛，即不能與香港並駕齊驅，若雲追隨鞭撻，亦奚不可之有者。無如所徵賦稅，除撥供其祖國外，更為地捫挹注，所餘者只用以開闢馬路，修蓋公園。似此經營，固可賞心悅目，但於境內商務，則毫無補益。”^①

此文揭露葡萄牙政府調取澳門稅餉用於本國及帝汶殖民地一事，後來得到居住澳門的葡籍歷史學家徐薩斯（Carlos Augusto Montalto de Jesus，1863—1932）的呼應。他寫到：“澳門殖民地拿出了大筆款項，來解其他殖民地因長期透支而造成的困難，真是此得彼失……澳門的預算盈餘都被挪用解救其他殖民地去了——帝汶、果阿、莫三比克、安哥拉，聖多美、幾內亞、維德角。他們花掉了澳門成百萬的美金，而且根本沒有償還的可能。”^②

那麼，澳門稅餉究竟還剩下多少份額留給澳葡政府用於本地市政建設呢？20世紀20年代初的拱北海關報告說：澳門“所有包稅專營的上繳稅費，有百分之一劃歸澳門市政廳”。^③

如此一來，澳門自由港各項基本建設長期滯後、港口航道疏浚工程一再拖延的主要原因，也就不言而喻了。

三、依附型經濟的困境

澳葡政府普遍推行招標承充的包稅專營制度，允許承包商在按時向政府繳納固定稅款的前提下，利用政府賦予的特權，對該行業實行排他性的壟斷經營，形成自由貿易的機制性障礙。澳門自由港長期缺乏金融、保險、倉儲及港口疏浚等基礎設施建設，構成自由貿易的功能性障礙。這兩大障礙交相作用，嚴重削弱澳門經濟的內部活力與對外競爭力。

1891年12月，拱北海關稅務司鑑於當時“促使澳門獲得巨額利潤的眾多財路既已中斷”，“澳門的繁華及其購買力都備受削弱；此外，澳門官府實施的制度也導致澳門降低其原先的商業

① 《論澳門商務》，《香港華字日報》（香港）1909年4月30日。

② [葡]徐薩斯（C. A. Montalto de Jesus）：《歷史上的澳門》，黃鴻釗、李保平等譯，澳門：澳門基金會，2000年，第261、284頁。

③ 莫世祥、虞和平、陳奕平：《近代拱北海關報告匯編（1887—1946）》，澳門：澳門基金會，1998年，第103、104、98頁。

中心地位”，於是這樣預測澳門和香港這兩個毗鄰自由港此消彼長的貿易前景：“香港的持續富裕及其商業重要性的不斷加強，肯定會令其逐年成為澳門的強大競爭者，並且將商業貿易從拱北（關）吸引到九龍（關）……如今，澳門的資金已不能和同香港的資金競爭；貿易的發展自然向最重要之中心傾斜，必然會捨棄澳門奔赴香港，除非前者的生活支出及倉儲費用顯著少於後者。以前，澳門曾受惠於較少之生活開支和倉儲費用，而今葡萄牙人為了應付不斷增長的財政需要，不時開徵新稅，遂使澳門迅速喪失這種優勢。”^①

這番預測在徐薩斯的名著《歷史上的澳門》（*Macau Histórico*）一書中變成實在的歷史敘述：“（澳門）每一個頗有前途的企業都為苛捐雜稅所累，夭折在襁褓之中。很多因此被趕出澳門的工業紛紛遷往香港，使香港的經濟得到了很大發展……難怪澳門發展成商業中心的每一個希望都被扼殺了。在這一過程中，已經有很多極有前途的工業歸於失敗，較引人注目的有茶廠、絲綢廠和玻璃廠……很多當地商人到香港去尋求更安全的場所，把它作為發展事業的新天地。還有許多很有前途的企業被澳門的官僚體制趕到了香港。畢竟，澳門就是無所顧忌地殺死或趕走那些生金蛋的鵝，或者那些在精心呵護下要生金蛋的鵝。”^②

顯然，包稅專營扼殺自由競爭這一貿易之魂的結果，就是為淵驅魚、為叢驅雀。隨着“許多很有前途的企業被澳門的官僚體制趕到了香港”，澳門經濟持續衰退，越來越形成依附香港而浮沉的特質。

苦力貿易是澳門成為自由港之後帶領本地經濟走出蕭條困境、步入首次畸形繁榮的非常規貿易。^③此類貿易的繁盛和消亡，都與香港政府陸續頒令限制及禁止此類貿易緊密聯動，可謂成也香港，敗也香港。促使澳門苦力貿易繁盛的香港因素，是香港貫徹執行1855年英國政府頒佈的《中國乘客法案》，結果將先前集中在香港出洋的苦力貿易推向澳門和廣州，遂使兩地成為華南苦力出洋的主要集散地。促使澳門苦力貿易消亡的香港因素，主要是港英政府在主張堅持廢奴主義，以及在人道主義的英國朝野人士推動下，香港英文報刊抨擊澳葡政府縱容苦力貿易的行為，同時向澳葡政府施加外交壓力，進而對前往澳門運載苦力出洋的外國船隻採取驅逐措施，甚至準備動用海軍力量，不惜與澳葡政府發生“公開的敵對”，最終迫使葡萄牙政府在1874年3月正式取締澳門的苦力貿易。港英政府之所以強硬干預看似屬於澳門內部事務的苦力貿易，還與他們仍然將澳門視為中國領土一部分的觀念密切相關。當時英方認為，中國皇帝並未將澳門割讓給葡萄牙，葡萄牙也未曾像英國等西方列強那樣，和清朝政府簽署招收華工出洋的條約，因此英方可以將其在華治外法權延伸到澳門，制止有損英國在華利益與聲譽的澳門苦力貿易。^④

① 莫世祥、虞和平、陳奕平：《近代拱北海關報告匯編（1887—1946）》，澳門：澳門基金會，1998年，第26、27頁。

② [葡]徐薩斯（C. A. Montalto de Jesus）：《歷史上的澳門》，黃鴻釗、李保平等譯，澳門：澳門基金會，2000年，第262、295—298頁。

③ 非常規貿易是筆者在論述近代港澳貿易時使用的概念，專指當時合法，但因有違道德倫理而受到社會輿論越來越多的批評，最終被法律取締的貿易門類，如苦力貿易、鴉片貿易等。非常規貿易曾經在近代港澳貿易及政府財政收入中佔有較大比重，需要認真研究。與之對立的概念是常規貿易，專指在當時及後世都始終合法、並且從未引起道義批評的正當商品貿易門類，同樣需要研究。

④ 莫世祥：《港澳苦力貿易與英葡論爭》，《廣東社會科學》（廣州）2016年第2期。

於是，澳門苦力貿易不僅得益於香港的市場讓渡、後勤補給和資本投入等經濟依賴，更重要的是，還受制於廢奴主義和人道主義的中外輿論壓力，以及港英政府和澳葡政府的政治博弈。待到港英政府在進步輿論推動下，採取強硬措施，制約澳門苦力貿易的各種因素就會交相作用，共同迫使澳葡政府取締正在如日中天的澳門苦力貿易。這項貿易在澳門突然夭折，正是澳門首次受制於香港綜合因素的結果。它的大起大落，預示此後澳門對外各項貿易都將會受到香港因素的推動和制約。

鴉片貿易也是港澳兩個自由港長期進行的非常規貿易。19世紀70年代上半期，苦力貿易被港澳政府相繼取締之後，鴉片貿易長期成為兩地政府的第二大財政收入來源。直到20世紀40年代中期，港澳政府才相繼取締鴉片貿易。在鴉片貿易“合法”經營的百年間，港澳兩地一直實行着香港供給生鴉片、澳門加工分銷熟膏的貿易鏈條，後來還引來香港商人承包澳門鴉片專營。這種局面的形成，起源於1858年清朝政府分別與英、法、美等國代表簽訂《通商章程善後條約：海關稅則》，允許外國鴉片從此“合法”輸入中國各通商口岸，但又規定鴉片進入通商口岸之後，“即屬中國貨物，只准華商運入內地”。由於清朝政府將香港視為割讓給英國管治的外埠，因此香港不僅在航運樞紐的地理位置上，而且在獲得中外條約保障的政治意義上，都成為外國船隻運載鴉片來華的首要集中地，隨後才將鴉片分銷到各通商口岸。1887年以前，清朝政府一直將澳門視為主權管轄地區，與內地無異，因此澳門所需外國鴉片，只能從香港進口，澳門對香港的依賴由此而生。即使1887年12月中葡兩國簽訂《中葡和好通商條約》，也沒有改變香港供貨、澳門分銷的港澳間鴉片貿易格局，其主要原因是此時的香港開始奠定中外中轉貿易樞紐港的地位。

港澳間的鴉片貿易還促成兩地政府及兩地煙商之間的合作與博弈。港澳政府長期將鴉片包稅專營作為本地主要的財政收入來源之一，在中外禁煙潮流的壓力下，到1913及1927年，港澳兩地政府才相繼將鴉片貿易改為官營。為了協調兩地間的鴉片貿易，英葡兩國政府在1913年簽訂《管理香港和澳門殖民地鴉片專營的協議》，給後人留下這兩個“文明”政府合謀販毒的罪證。^①

澳門在鴉片貿易中長期依賴香港供貨，將香港批發來的部份鴉片販運到粵西南地區，成為承接香港轉口貿易並向粵西南地區轉運的區域貿易分流港；其餘鴉片製成品除供本地吸食之外，還遠銷南美智利等地。此外，澳葡政府還允許香港煙商承充澳門鴉片專營，引入香港資金，開展港澳聯營。這就在貨物的供應、分銷和資金投入等方面依附香港，從而形成近代澳門與香港經貿關係的基本格局。這種格局不僅存在於港澳間的鴉片貿易，而且還擴展到兩地正當行業的常規貿易。

就常規貿易而言，1840年中英鴉片戰爭爆發之前，澳門是依附於清朝唯一通商口岸——廣州的外港。1841年香港成為港英政府開放的自由港之後，澳門與香港和廣州的經貿關係隨之發生親疏迥異的變化。香港迅速成為供應和吸納包括澳門在內的中國沿海港口進出口貨物的樞紐港；澳門則逐漸成為承接香港中轉貿易並向粵西南地區輻射互動的主要轉口港，依靠連接西江及沿海中小商埠的木帆船運輸網路，成為主導粵西南地區進出口貿易的商業中心。19世紀80年代起，港、澳兩個自由港的正當商品常規貿易相繼取代鴉片之類的非常規貿易而入居兩地貿易的主流地位。澳

① 《英國和葡萄牙關於管理香港和澳門殖民地鴉片專營的協議（Agreement between the United Kingdom and Portugal for the Regulation of the Opium Monopolies in the Colonies of Hong Kong and Macau）》，倫敦：女王陛下文印室（His Majesty's Stationery Office）授權，哈里森及沈思公司（Harrison and Sons Ltd.）印製，1913。按：可通過網路，檢索和下載此文件的影印件。

門進而將其常規轉口貿易的輻射範圍，擴展到曾經長期依附的華南商業中心城市——廣州的近郊，一度形成對廣州的競爭與挑戰。

然而，19世紀90年代末、20世紀初，清朝政府向西方列強開放西江內河輪船航運權，法國宣佈將其租借的廣州灣（今湛江地區）開放成為自由港，原來依靠帆船運輸經由澳門向香港作進出口貿易的廣州灣、江門等粵西南各商埠，隨即藉助輪船運輸直接與香港進行貿易。西江泥沙長年淤積，不利於吃水較深的大輪船靠泊澳門，遂使澳門在與依靠輪船運輸迅速崛起的周邊各商埠的競爭中不進則退。在此情況下，澳葡政府普遍推行的包稅專賣制度越發顯露其壓抑自由貿易的弊端，迫使不堪忍受包稅商壟斷和澳葡政府重稅的工商業經營者陸續離開澳門，遷往營商成本較低的香港及周邊商埠，澳門經濟因此失去內部活力和對外競爭力。在內外因素的交相作用下，澳門迅速失去曾經擁有的主導粵西南地區進出口貿易的地位，最終變成香港、廣州等周邊大商埠的經濟附庸。^①

如果說，周邊因素逆轉加劇了澳門常規轉口貿易的挫敗的話，那麼澳門利用即使不完全的自由港條件，在本地發展製造業，進行加工出口貿易，也會較少遭受周邊競爭因素的壓制，有可能相對獨立自主地謀求發展，走出擺脫依附香港等周邊大商埠困境的新路。因而，堅持在澳門經營的商人開始陸續嘗試興辦加工製造各行業。

檢閱晚清至民國時期各類正當商品在澳門加工製造的歷程，可以看出相關製造業行業此起彼伏的興衰軌跡：19世紀80年代至20世紀初的二十多年間，最早在澳門使用蒸汽機生產的縲絲業匆匆走完短暫的歷程。19世紀後期曾經為澳門乃至廣東省茶葉出口貿易作出一半以上貢獻的澳門茶葉加工業，也在20世紀初陷於凋敝。1912年中華民國成立之後，中國內地興起的“實業救國”熱潮漫延至澳門，推動澳門華商繼續投資加工製造各行業，加上澳葡政府採取減免本地一些工業產品稅、增加外國同類產品進口稅等貿易保護政策，遂使這些行業在20世紀20、30年代進入難能可貴的發展高峰期。

當時，鹹魚加工業是澳門年產值最多的加工製造業。“澳門是中國海岸的主要捕漁區之一。澳門的主要出口為鹹魚，每年約值3,000,000元。這是本地最大的工業，僱傭40,000多男女以及約2,000隻船。漁業為壟斷貿易，每年給殖民地帶來的收入相對小於鹽業專營貿易，更不用說鴉片及賭博業了”。^②經歷多次意外爆炸慘劇之後，爆竹加工業在30年代初重新恢復發展，並且和火柴業一起，並列為僅次於鹹魚加工業的澳門第二大加工出口貨值的行業。^③與此同時，神香、釀酒等手工加工業也呈現良好的發展勢頭。在澳門紡織業中罕有地一直使用機器生產的容穆堂織襪廠，“擁有最先進的機器設備，擁有100台電動紡織機，還雇傭了300個工人，大部份都是女性。工廠的月產量現在約為1萬打到1.2萬打（雙），年產值為15萬澳門幣，甚至能達到30萬澳門幣……該廠所出之長襪，足與世界上名廠出品爭衡。蘇格蘭線為世界最美之線，而該廠亦不多讓也。故能運銷歐美各埠，不止在中國及印度行銷，且與非洲及地捫、葡國互有貿易”。不過，值得注意的

① 詳見莫世祥：《近代澳門貿易地位的變遷——拱北海關報告展示的歷史軌跡》，《中國社會科學》（北京）1999年第6期。

② [葡]徐薩斯（C. A. Montalto de Jesus）：《歷史上的澳門》，黃鴻釗、李保平等譯，澳門：澳門基金會，2000年，第289頁。

③ 何大章、繆鴻基：《澳門地理》，廣州：廣東省立文理學院出版組，1946年，第72、74頁。按：該統計未包括同時期的澳門青洲英坭公司生產的水泥輸出貨值。

是：“其出品上標明‘香港製造’字樣，其實乃在澳門製造也，此不止容穆堂一家為然矣。”^①

容穆堂等澳門廠家的產品需要借助“香港製造”的聲譽來增加銷量，表明其對於香港的依存度極深。即使不作此虛假商標，澳門各加工製造行業仍然在原材料供應、產品銷售乃至資本投入等方面依附於成為中外貿易樞紐港的香港。此外，澳門加工製造各行業大多屬於作坊或家庭式的手工勞作，較少使用機器生產，產量與貨值都難以持續大幅度擴張。而且在本地經營，盈利被政府稅餉及包稅商專營兩極分薄；向外推銷產品，又不時受到內地提高進口稅賦的困擾，以及遭受外國、外埠同類產品的競爭。因此，儘管澳門加工製造各行業在20世紀20、30年代進入鼎盛時期，但其發展依然舉步維艱。像青洲英坭公司這樣使用外國先進技術和機器設備的大型重工業企業，最終也在內地提高進口關稅的打擊下，在30年代中期被迫停產倒閉，轟然倒下。^②

因此，即使依靠近代澳門加工製造業發展高峰期的成就，也無法扭轉澳門歷年對外貿易中進口貨值始終超過出口貨值的長期逆差。“在二十世紀首二十五年，澳門脆弱的工業使到出口並不能跟上糧食和原材料的進口數量，兼且只能抵償其中一個極少之部份。事實上，在整個二十年代及三十年代初期，進口之增長步伐遠遠超過了出口。而出口只處於對外購買之貨值近百分之五十的水平，商品貿易餘額持續表現不濟，反映出本地工業所產處於一個起步的階段”。^③ 20世紀30年代，“據澳門政府估計，澳門工業所產輸出值於正常時期約為一千萬元”澳門幣。^④ 1931至1937年間，澳門每年出口總值約1,500萬澳門元左右。^⑤ 兩者相較，澳門本地加工出口貨值已經在出口總值之中佔有大半比重。這表明，澳門加工貿易貨值已經可以彌補粵西南經濟區的大部分貨物不再經由澳門出口到香港而給澳門總出口貨值造成的損失，可證澳門加工製造業的成就達到最高峰。但是，這一成就仍然未能夠扭轉澳門“出口只處於對外購買之貨值近百分之五十的水平”的長期逆差態勢，亦即未能成功走出通過本地加工製造行業發展而擺脫成為香港及周邊商埠轉口貿易附庸的新路。

1937至1945年，澳門成為日本全面擴大侵華戰爭下的“中立”孤島，澳門加工貿易隨之失去促進本地經濟發展的動能。日本戰敗投降數年後，澳門本地經濟仍然未有較大起色。其依附香港及周邊商埠進行合法及走私的轉口貿易慣性運行，仍然是一如既往的定局。

① 英索（Pelo Capitaio-Tenente Jaime do Inso）：《澳門：遙遠東方最古老的歐洲殖民地（Macau: A Mais Antiga Colonia Europeia no Extremo-orient）》，第76頁，轉引自湯開建：《被遺忘的“工業起飛”？澳門工業發展史稿（1557—1941）》，澳門：澳門特別行政區政府文化局，2014年，第127頁。

② 該公司於1882—1883年由澳門華商倡議創辦，1886—1889年由香港英商和華商招股接辦。1889年開始在澳門青洲島生產水泥，設計日產25噸。1899年，該公司又在香港九龍海港附近興建規模更大、設備更齊全的水泥廠，月產矽酸鹽水泥近8,000噸；後來還在香港深水 設立分廠，生產火磚和排水管。1936年8月，澳門青洲英坭公司被迫宣告破產；香港青洲英坭公司則延續發展至今。詳見莫世祥：《近代青洲英坭公司新考》，《澳門歷史研究》（澳門）2013年第13期。

③ 古萬年、戴敏麗：《澳門及其人口演變五百年（1500—2000）》，澳門：澳門政府印刷署，1998年，第403頁。

④ 何大章、繆鴻基：《澳門地理》，廣州：廣東省立文理學院出版組，1946年，第74頁。

⑤ 按：30年代澳門每年的出口總值，見古萬年、戴敏麗：《澳門及其人口演變五百年（1500—2000）》，澳門：澳門政府印刷署，1998年，第403頁。

結語

澳門在中外貿易史上曾經有過昔日的輝煌。16世紀70年代至17世紀40年代，葡萄牙人建立起從澳門到日本長崎、從澳門經由菲律賓馬尼拉到美洲墨西哥、從澳門經由印度果阿到葡萄牙里斯本等的三條海上貿易航線，編織成以澳門為遠東中轉樞紐港、以里斯本為財富歸宿地的國際大三角貿易網路。澳門因此成為名揚海外的國際貿易中轉港。

然而，自從英國人在中國珠江口東岸的香港島實施自由港政策之後，比對岸澳門開埠遲近三百年的香港，卻躍然而起，後來居上，迅速成為中外貿易的樞紐港，澳門則因衰敗而成為香港的依附者。1890年，熟知港澳貿易情形的一位來華外國人就作此評論，說：“就進口貨而言，澳門只是香港的附庸。”^①四十多年之後，澳門依附型經濟越演越烈。時任澳葡政府經濟局長羅保（P. J. Lopo）在1936年的《澳門年鑑》序言中慨然寫道：“澳門商業之活動，依目下情形而論，其力甚屬薄弱，必需憑藉鄰近市場，方能獲其需要。所以，澳門市場事實上實為鄰近市場之附庸。”^②

近代澳門如此衰敗，致命癥結之一就在於澳葡政府全面推行包稅專營制度，嚴重損害只有依靠自由競爭和自由貿易才能茁壯成長的經濟活力，致使澳門自由港名不副實，內在資源大量流失，貿易地位急劇下降。因此，尊崇自由貿易精神的英籍拱北海關稅務司賀璧理（Alfred E. Hhipisley）早在1891年就呼籲：“治國之策，應當廢除包稅制。”^③

問題是葡澳政府只顧盯緊着包稅專營可以保障其坐享財政收入穩定增長的眼前之利，葡萄牙政府還要抽調澳門歲入，填補本國及其他殖民地匱乏之需，致使澳門自由港的基本設施建設一拖再拖。儘管澳門華商多方探索轉口貿易和加工貿易各行業的發展路徑，並且有所成就，澳門經濟仍然無可挽回地陷入依附型經濟的深度困境。

不過，在眾業凋敝之時，有一個行業雖然幾經波折，卻始終與澳門風雨同舟，不僅成為長期支撐近代澳門經濟的主要支柱，而且還在一定程度上促使澳門經濟依附於香港及周邊商埠的經貿關係有所轉圜。這個行業就是澳門博彩業。博彩業有違經濟倫理和道義評價，它之所以能夠在近代澳門延綿不絕，除了因其利潤豐厚足以吸引一批又一批的經營者前赴後繼地堅持經營之外，還與澳葡政府扶持縱容、中外習俗存在好賭共性以及粵港兩地禁賭導致澳門賭業一枝獨秀等內外因素密切相關。但研討這一行業在近代澳門的歷程，已經屬於另一話題。

無論如何，近代澳門自由港的挫敗，都為今人尊重自由經濟的原則和自由競爭的精神，提供深刻的鑑戒。

[責任編輯 陳超敏]

① 姚賢鎬：《中國近代對外貿易史資料（1840—1895）》第2冊，北京：中華書局，1962年，第765—766頁。

② 轉引自何大章、繆鴻基：《澳門地理》，廣州：廣東省立文理學院出版組，1946年，第74—75頁。

③ 莫世祥、虞和平、陳奕平：《近代拱北海關報告匯編（1887—1946）》，澳門：澳門基金會，1998年，第6頁。