

# “被封冻的税收”:民国时期东北黑龙江流域河捐制度的演变与困境(1912—1932)\*

伍伶飞 李瑞丰

**内容提要:**近代中国海关是个一体化程度较高的部门,在作为其核心业务的税收方面尤其如此,从税制的设计、征收到税款的转运、存放,海关都有相对统一的安排。尽管如此,部分海关税种也产生了制度清晰的地方版本。已有的税收制度地方化研究对社会关系层面各方博弈的分析较为充分,然地方版本的形成也受到地理环境的深刻影响。作为近代海关税收体系组成部分,在船钞制度的实践中,受到东北黑龙江流域寒冷的气候、复杂的河道条件等地理环境和税制落地过程中苏俄地方水道局、中国海关税务司、黑河道尹与商会之间复杂博弈等社会要素的影响,该区域形成了与全国其他地区颇为不同的河捐制度。作为船钞的地方变体,河捐发挥着船钞的职能,统计时也一并列入船钞项下;然诞生于东北黑龙江流域的河捐改以货物种类与重量为征收标准,采取海关代征、中俄共摊的管理方式,这些都与船钞有着较大的不同。此外,黑龙江与支流松花江上的河捐也各自展现出不同特征。对民国时期东北黑龙江流域河捐收支问题的厘清,呈现出更完整的船钞制度图景,进而有助于加深对整个海关税收制度在地理环境与社会关系等多重因素影响下复杂的地方实践过程的认识。

**关键词:**海关 河捐 船钞 地理环境

## 一、问题的提出

中国近代海关的管理与运行十分重视全国的统一性,目前已经成为共识。在中国广袤的土地上,各地的经济、政治、文化、地理状况殊不相同,尤其考虑到近代社会动荡,即便是总税务司的命令,也无法保证在每一处海关得到贯彻。近代海关最为重要的关税业务,在实际执行中,也不得不适当的“地方化”。其中,20世纪初东北北部哈尔滨关区出现的河捐<sup>①</sup>,就是税收制度地方化的结果。

近代海关税收在地方实践层面的区域差异,已引起学者们的注意。陈勇注意到,尽管中央对饷款的筹集、发交、批解、汇兑有总的规定,但海关与地方关系盘根错节,<sup>②</sup>“是否不折不扣地遵照中央的意图办理,均要取决于监督的态度”,<sup>③</sup>由此出现各地情况的不同。任智勇研究发现,在近代早期税收从传统榷税到近代关税的转变过程中,由于被中央政府维护传统、掌控税收的渴望所影响,粤海关的税收体制在五口通商时代显得特立独行。<sup>④</sup>谭嘉伟在对子口税制的研究中指出,该制度在广州口岸长期得不到

[作者简介] 伍伶飞,厦门大学历史与文化遗产学院副教授,厦门,361005,邮箱:lightship@qq.com。李瑞丰,中共靖安县委党校,宜春,330600,邮箱:liuirufeng128@163.com。

\* 本文系国家社会科学基金青年项目“近代中国航标历史地理研究”(20CZS059)阶段性研究成果。

① 1912年起,海关统计三姓与哈尔滨关船钞时,均加以特别注释,称之为河捐(River Dues)。需要注意的是,东北北部的河捐有时也被译为江捐,究其英文表述并无区别,本文依据已出版的《中国旧海关史料》,依然称之为河捐。

② 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。

③ 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。

④ 任智勇:《从榷税到夷税:1843—1854年粤海关体制》,《历史研究》2017年第4期。

落实,与政府“逢关纳税、遇卡抽厘的成本较低及地方官僚的消极对待”的现实状况有重要关系。<sup>①</sup>

以上研究强调了近代海关税收体制的地方差异,并对地方差异形成原因做了相应分析,多注意到社会层面因素在其中的作用。然在此之外,地方差异的形成原因可能还有更丰富的内容,如在税款解运环节,是否及时解运、花费多少运费,尽管有人为因素,但各地距离北京远近不一、沿途交通方式有别,实际运输的时间周期、运费支出自然是不同的。相比社会层面因素,这种地理条件差异产生的影响同样值得重视,甚至在某些区域和场景中起到关键作用。从研究现状看,有必要对地方的税收活动展开思考,以加深对海关税收体系的认识。

从研究的可能性看,基于地方的税收研究也有了更为有利的条件。早先的研究一定程度上受到以旧海关出版物和中央政府档案史料为核心的资料特色影响,较多注意到海关制度设计上的一致性,对地方实际运作中的差异关注有限。近年来,随着对粤海关、江汉关、胶海关、瑗珲关等各地海关档案的整理和研究,海关税收制度在地理环境和社会关系等多重因素影响下的更为复杂的地方实践过程逐渐有了被重新认识的可能。

本文选择民国时期东北黑龙江流域的河捐收支问题作为个案。作为近代海关税收之一的船钞,以其稳定性和延续性在税收结构中占据独特位置;<sup>②</sup>而在民国时期海关税收统计中,河捐被列入船钞项下。河捐制度是民国时期海关船钞制度在东北黑龙江流域的地方版本,对于全面认识船钞制度不可或缺。但已有的船钞研究基本以全国为范围,从形式上难以提供更多地方细节。从制度细节上看,已有的船钞研究也确实未对河捐展开实质性讨论。近代海关档案和出版物中仅将河捐作为船钞的一种而加以归类,缺乏将两者进行详细区分与比较的研究成果。至于松花江与黑龙江的河捐异同,或是二者与东北局势的关系,则更为模糊。即使是当时的总税务司,也未对这些特殊的差别与关联进行深究。

本文将充分利用新整理的黑龙江省档案馆所藏瑗珲关档案,<sup>③</sup>并结合北洋政府档案、旧海关出版物和报刊资料,对民国时期东北黑龙江流域河捐制度展开分析,为研究海关税收制度在多重因素影响下的复杂地方实践过程,提供了一个值得注意的案例。

## 二、从船钞落地到海关撤离:黑龙江流域河捐制度的形成与演变

随着近代航业发展,造船技术改进,商业贸易增加,内陆船运对航道的要求也日渐提高,航道、浅滩之疏浚,礁石之移除,水位之测量,航标之安置与维修等,无一不需要投入大量人力物力,以保证江上船只安全。

早在19世纪40年代,制度上已经有将船钞一项作为航道维护、灯塔航标的专门资金的规定。<sup>④</sup>黑龙江航道情况复杂,总体而言上游水位较低、浅滩多,航运价值低于中游与下游,考虑到该地区人口少、需求小,维护工程不至于太过紧急,但嘎杂克维池(Kasakevich)水道和乌苏里江至虎林河段的航路标志重建工作却已是迫在眉睫。<sup>⑤</sup>早在1909年1月,海关总税务司的文件中就指出松花江上的船只冬季不收取船钞执照展期费用,“一年仅需支付两次船钞执照费用”,<sup>⑥</sup>对船钞做出了特殊规定。1909年7月,哈尔滨江关设立,对松花江上来往船只征收关税,船钞自然也在其列。《关税纪实》也证实,1909年至1910年间,“滨江关尚行征收船钞,以作河道标识之经费”。<sup>⑦</sup>

① 谭嘉伟:《晚清时期广州口岸的子口税制初探》,《中国社会经济史研究》2020年第4期。

② 伍伶飞:《船钞的收与支:近代关税史的一个侧面》,《中国经济史研究》2017年第6期。

③ 黑龙江省档案馆翻译和编辑了7卷本《瑗珲海关历史档案辑要》,由社会科学文献出版社于2022年出版,本文以下简称《辑要》。

④ 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,生活·读书·新知三联书店1957年版,第52页。

⑤ 《为1925年黑龙江航务年度报告事》(1926年5月1日),《辑要》第5卷,第351页。

⑥ 《为于瑗珲、齐齐哈尔及松花江和黑龙江交汇处设立海关税卡事》(1909年1月28日),《辑要》第1卷,第19页。

⑦ 魏尔特:《关税纪实》(上),刘辉等编:《民国时期关税史料》,中国海关出版社2009年版,第79页。

1911年《稽查松花江往来船只暨进出口货物暂行试办章程》公布施行,<sup>①</sup>其中就规定按货物种类、重量以及载运航行里程征收河捐,并以此替代船钞成为新的航标经费。该项收入自1912年开始出现在海关年度统计中,直至1932年尚有进项,无一年中断。根据北洋政府外交部档案记录,此项改革为哈尔滨关税务司花荪与中东铁路船政总办威勃尔共同决定,明确“改征往来货物江捐以代船钞”,<sup>②</sup>档案中还记载了当时的河捐税率表。

表1 1911年松花江河捐税率表

	由哈尔滨至巴胜图	由哈尔滨至新甸,由新甸至三姓,由三姓至万里河通,由万里河通至拉哈苏苏,由哈尔滨至伯都讷	由哈尔滨至三姓,由三姓至拉哈苏苏	由哈尔滨至拉哈苏苏
各类货物惟砖石木料不在其内(每千普特)	44 戈比	88 戈比	1 卢布 76 戈比	3 卢布 52 戈比
木料惟火柴不在其内(每千普特)	22 戈比	44 戈比	88 戈比	1 卢布 76 戈比
火柴砖石(每千普特)	11 戈比	22 戈比	44 戈比	88 戈比
牲畜如牛马等(每头)	5 戈比	10 戈比	20 戈比	35 戈比
猪(每口)	2.5 戈比	5 戈比	10 戈比	15 戈比
羊等类(每只)	1.25 戈比	2.5 戈比	5 戈比	10 戈比

资料来源:《滨江关船钞改征江捐应转商俄使咨请核办》(1917年11月),北洋政府外交部档案,档号03-32-309-03-001。

税率表中可见松花江被分为多个航段,上至伯都讷,下至拉哈苏苏,船只按照货物种类、重量或数量分档征收河捐。依据里程长短,几乎每档航程税率皆在前一档基础上上翻一倍。

1912年起,海关统计三姓与哈尔滨关船钞时,均加以特别注释,称之为河捐(River Dues)。松花江征收河捐已成制度,随着俄水道局提议在界河上修江设灯等事,黑龙江应当如何征收船钞或河捐就成为了中俄各方的一件大事。

其中最先被讨论与争议的,就是如何抉择船钞与河捐的问题。考虑到河捐制度在松花江上的执行效果,关于是否效法松花江已有的河捐制度早已呈上案头。1922年中俄双方召开会议讨论黑龙江航务问题,俄方之水道局督办、海关、船主协会和商会,中方之镇守使、道尹、领事、税务司、商会主席等达成一定共识。此后,道尹、海关税务司、商会与船运公司对于船钞与河捐之争进行再次开会讨论,结果是“商会倾向征收船钞,而戊通公司倾向征收江捐”,<sup>③</sup>税务司也倾向于征收船钞。戊通公司是近代东北最重要的航运公司之一,在协商过程中被海关视为商业航运一方代表。最后,“鉴于此项工作宜于共同福利,实为迫切,但若无俄方(已有组织机构)协助,将无法进行,遂决定暂时听凭俄方之意见,同意征收江捐”,<sup>④</sup>船钞与河捐之争落下帷幕。但瑗珲关税务司对此结果不甚满意,并在汇报中提到此事,“若弃权则可能消减海关权利,若开此先例亦为不妥”,事在两难。此外,税务司还提到河捐征收对航运公司依赖过大,而且一些货物不是按照重量归类等实际问题。

1922年6月27日,中国商会、航业公司、黑河道尹、瑗珲海关与俄方代表经过多次协商,充分交换意见后,签订了临时性地方协议,规定在黑龙江上分段征收河捐来作为修浚航道、安置航标等工作的经费。<sup>⑤</sup>此后,中俄成立联合航政委员会,委员共8人,华方、俄方各4人,由俄阿穆尔国家水运局督办担任俄方委员长,黑河道尹担任华方委员长,海关税务司任华方副委员长,管理黑龙江上航务支

① 《滨江关船钞改征江捐应转商俄使咨请核办》(1917年11月),“中央研究院”近代史研究所档案馆藏,北洋政府外交部档案,档号03-32-309-03-001。本文所引北洋政府外交部档案均出此,以下省略馆藏地点信息。

② 《滨江关船钞改征江捐应转商俄使咨请核办》(1917年11月),北洋政府外交部档案,档号03-32-309-03-001。

③ 《为汇报俄方拟议的江捐征收税率事》(1922年4月23日),《辑要》第6卷,第308页。

④ 《为黑河道尹与俄阿穆尔政府之间关于界河航行的协议事》(1922年5月5日),《辑要》第5卷,第56页。

⑤ 中华人民共和国海关总署办公厅、中国第二历史档案馆编:《中国旧海关史料(1859—1948)》第159册,京华出版社2001年版,第215页。本资料集以下简称《旧海关史料》。

出,设备、物料与人员依然由俄方提供,所需资金两国各支付 50%。<sup>①</sup>

所有设置航标、清理礁石等工程款项,均需中、俄委员长指派专门委员,将预算送呈两委员长批准后施行,如未能通过,则提交联合委员会审定。中国委员长得随时派员实地调查修江工程及各项开支账簿;遇有疑议时,中国代表与俄阿穆尔水道局监督不能在当地解决者,须提交中俄联合委员会决议后行之;如仍不能解决,则由第三委员会解决之,第三委员会由中、俄双方委员长指定中俄联合委员会以外之人按同等人数组之。<sup>②</sup> 俄阿穆尔水道局每半月得将每段工程各项开支清单经俄总司账暨黑河道尹之代表签字后,呈送中、俄两位委员长查核。中、俄两委员长轮流为主席,由中国委员长召开会议时,会址即在中国;由俄委员长召开会议时,则会址在俄国。

河岸河捐由海关代征,海关收取 10% 佣金,根据《中俄黑龙江航行地方临时协议》,河捐“专为修理中俄两国交界之黑龙江全部航道以及安设灯照标桩之用,不得移做别项用途”。<sup>③</sup> 瑗珲海关每年定期向总税务司递交航务报告,将本年度巡视航道情形、周边经济状况、航船事故等逐一详细上报,其中就有河捐的征收、使用与结余。

与黑龙江紧密相连的乌苏里江和额尔古纳河,合作协议分别于 1927 年 6 月 17 日和 1928 年 1 月 19 日签订,前者包含嘎杂克维池水道至虎林县一段,后者包含洛古河(Lokuho)至室韦县一段。

黑龙江河捐税率在《1922 年中俄黑龙江航行地方临时协议》中有细致规定,该份协议在总税务司之通令、瑗珲关档案与《黑龙江十年航政报告书》中均有抄录(翻译差异文字稍有出入,内容并无冲突),1922 年黑龙江航行河捐税率如下:

货捐:按普特计算,依货物之种类定收捐之额。如一切建筑材料、铁、生铁、钢、铅制品、谷物、草料、蔬菜、盐、煤炭以及农具机器非木类者,每普特均收捐一分;余者每普特均收捐二分。但由民船或木筏运来者,均照轮船一律减半。

木材捐:燃料及材料,三俄丈长,一俄寸厚之大木收捐半分;再长者以此类算;木柴,俄尺四分之三长者至一俄尺长者,每平方俄丈收捐一毛。

牲畜:牲畜大者,每头收捐三毛,小者每头收捐一毛五分。

飞禽:飞禽无论大小收捐一分。

票捐:票捐不分等级按票价收百分之五。<sup>④</sup>

黑龙江航道分为两段征收河捐,一段由大黑河至嘎杂克维池,另一段由大黑河至波克罗夫卡(Pokrovka),每段按捐额全数收 1/2。征收货票捐乃对黑龙江上下游驶来之轮船、民船及木筏所运之货客而言,横江渡船不在此限。

早在 1906 年,为了建设和管理松花江的航标,由地方政府、铁路局及各航商代表共同成立了江道委员会;1908 年终,海关从江道委员会手中,接管松花江航标管理之权。1928 年,为管理东北各水道,省政府成立了东北水道局,松花江河捐有 2/3 拨归该局。<sup>⑤</sup> 松花江的河捐明确是船钞之替代,但税务司十分清楚海关无法像支配船钞一样支配河捐。滨江关税务司覃书曾明确指出松花江航政委员会迟早将由省政府接管,完全可以由黑龙江和吉林省政府全权负责黑龙江和乌苏里江航路标志所

① “Provisional Local Agreement concerning Navigation on the Amur: text of, notifying”(1922 年 9 月 21 日第 3336 号通令),中华人民共和国海关总署办公厅编:《中国近代海关总税务司通令全编》第 17 卷,中国海关出版社 2013 年版,第 499 页。该资料集以下简称《总税务司通令全编》。

② 张寿增辑:《黑龙江十年航政报告书》,李兴盛、马秀娟主编:《程德全守江奏稿(外十九种)》(上),黑龙江人民出版社 1999 年版,第 1770 页。

③ 《1922 年〈中俄黑龙江航行地方临时协议〉》(1922 年 8 月 5 日),《辑要》第 2 卷,第 136 页。

④ 《1922 年〈中俄黑龙江航行地方临时协议〉》(1922 年 8 月 5 日),《辑要》第 2 卷,第 135 页。

⑤ 魏尔特:《关税纪实》(上),刘辉等编:《民国时期关税史料》,第 79 页。

需资金的筹备事宜,并预支相关款项。<sup>①</sup> 尽管直到海关撤出东北,该项交接仍未完成,但至少态度上,海关对河捐的认知与船钞截然不同。

对省政府而言,海关代征意味着政府在河捐的调动上保有相当大的话语权,尤其是在黑龙江河捐的运作上。原本船钞的征收和使用完全可以由海关独立运作,省政府在海关代征与联合委员会共同办理的夹层中,具有超然的地位。所谓的国际联合航政委员会,自身无权征税,只能在签订协议的情况下提供一个筹集资金的方案,并不断地向两国“发出账单”,至于资金是否筹集到位、账单能否成功支付,支付完成后的余额如何处理,完全不在联合委员会处理范围之内。这些问题最后都演变成由代表政府的道尹(后期改为黑河市政筹备处处长)与海关共同处理,道尹在一些问题上表现出了坚定的强势姿态,陆续体现在1927年越过税务处的税率上调、1929年坚持接管河捐余额,以及1931年提议从松花江河捐账目划出3万银元等事件中。<sup>②</sup>

海关对河捐的征收和管理始终只是暂代职权,1929年风波之后政府多次尝试收回河捐资金。道尹甚至曾经提出,由黑龙江省政府代为偿还此前从松花江航路标志账户所借的15000银元。<sup>③</sup> 1930年,海关监督再次要求移交河捐税款,总税务司同意了黑龙江省政府的提议,令瑗珲关每月扣除10%海关征税佣金后,将河捐税收移交给黑河市政筹备处处长。瑗珲关署理税务司周骊认为黑龙江航政委员会中的政治及国际事务可由黑河市政筹备处处长负责,但海关应争取保留对航路标志资金的完全管理权。周骊的提议遭到了滨江关税务司覃书的反对,覃书指出由省政府接管航政委员会乃是大势所趋,“中央政府和省政府的最终目的绝不仅仅是干涉货物税收的相关事宜,而是要接管海关的一切事务。而贵署之建议恰与政府意图相悖,势必遭到反驳。”<sup>④</sup>在总税务司与滨江关税务司的共识中,省政府接管黑龙江与松花江河捐账户仅是时间问题,即便尚且存在借贷未结清等问题,海关不必再担心税款移交之后的财务问题。

1929年11月,中东铁路事件后瑗珲关职员在动荡中向滨江关撤离,瑗珲海关失去独立关地位,重新成为滨江关分关。撤离之前,道尹主动向税务司提议,要求接管黑龙江航路标志账户约6600银元的余额,并表示黑龙江省政府可能接手之后的航标工作。瑗珲关税务司铎博赉不希望海关与航政委员会的关系就此切断,亦不愿就此关闭航路标志账户,其在发给梅乐和的半官函中多次提及与道尹争执激烈,最终铎博赉同意“将黑龙江航路标志账户余额中的4500银元交给道尹,且暂不关闭账户”。<sup>⑤</sup> 海关撤离后,税收工作也随之告一段落。

从转移河捐余额到转交河捐账户,尽管种种迹象表明海关在逐渐失去代征河捐的委托,但最终此项业务也没有完成交接。伪满政权成立后,海关失去了对东北大片关区的控制,黑龙江流域的河捐或是船钞自然也从此从税务司的视野中淡去。

### 三、税源不稳与航务渐增:河捐的收支失衡问题

松花江河捐起征较早,依据《旧海关史料》中各关税收统计,可以析出滨江关逐年河捐收入情况如表2。

表2 1912—1932年哈尔滨关河捐征收数目表 单位:海关两

年份	1912	1913	1914	1915	1915	1917
收入	26518.921	22905.958	23240.314	23492.704	11334.27	5962.12

① 《为松花江航路标志委员会向黑龙江水道委员会划拨协济款事》(1931年1月20日),《辑要》第5卷,第228页。

② 《为松花江航路标志委员会向黑龙江水道委员会划拨协济款事》(1931年2月6日),《辑要》第5卷,第224页。

③ 《为汇报暂时关闭瑗珲关并撤离职员事》(1929年11月28日),《辑要》第1卷,第192页。

④ 《为松花江航路标志委员会向黑龙江水道委员会划拨协济款事》(1931年1月20日),《辑要》第5卷,第228页。

⑤ 《为汇报暂时关闭瑗珲关并撤离职员事》(1929年11月28日),《辑要》第1卷,第192页。

续表 2

年份	1918	1919	1920	1921	1922	1923
收入	5962.12	4338.246	19244.171	27909.871	67873.38	53826.076
年份	1924	1925	1926	1927	1928	1929
收入	48609.849	70486.361	77792.361	89639.933	110596.307	112021.31
年份	1930	1931	1932			
收入	123736.383	112180.424	8542.86			

资料来源:据《旧海关史料》中 1912—1932 年税收分类统计(Revenue of Each Port)部分计算。

哈尔滨关是松花江沿岸最重要的河捐征收点,其数据可以认为具有代表性。从表 2 中可以看出,1920 年之前的河捐收入起伏非常大,直到 1921 年之后才进入充盈期。1920 年恰逢松花江上河捐由卢布征收改为按关平银征收,1921 年松花江河捐税率提高,又新增修江费一项,可见效果显著。

表 3 1922—1930 年瑗珲关河捐收入表 单位:海关两

年份	1922	1923	1924	1925	1926	1927
收入	20758.13	15846.6	11527.5	19213.07	23646.27	33618.36
年份	1928	1929	1930	1931	1932	
收入	36322.11	14697.38	29047.17	71247.77	14687.29	

资料来源:据《旧海关史料》中 1922—1930 年税收分类统计(Revenue of Each Port)部分计算。

表 3 可见,瑗珲关河捐的收数与边境经济、政治密切相关,年际波动非常大。1926 年河捐收入上涨就是航运季开始便对货物征收双倍河捐、季末对乌苏里江上的乘客征收河捐、乌苏里江航道的运货量增加,以及大黑河大量木材输出的共同结果。1929 年则面临连年洪水与政治冲突的双重冲击,木材与皮革贸易受阻,居民逃亡,河捐收入急剧下滑。<sup>①</sup> 直至 1930 年通航期因政治冲突被延误,河捐数额依然没有恢复至 1928 年的水平。

河捐的使用早有规定,用于“一切测量修江工程,安设灯照、清理礁石和沉物及其他一切工程”。<sup>②</sup> 在此方面,瑗珲关档案提供了更加细致的报告和表格,以 1922 年河捐支出为例,具体项目与所对应的资金花费一览无余,见表 4。

表 4 1922 年中俄水道委员会支出

	货币	金额
俄方维护边界河道航路标志的相关支出 (根据俄阿穆尔水道局所提交之账目)	金卢布	31766.05
华方维护边界河道航路标志的相关支出(根据既定预算)	金卢布	4241.54
总计:	金卢布	36007.59
上述支出分配比例如下:		
俄方支付 49.4%	金卢布	17787.85
华方支付 50.6%	金卢布	18219.74
总计:	金卢布	36007.59
华方摊款明细:		
1922 年中国政府为边界河道航路标志维护工作向俄阿穆尔水道局支付之款(根据俄阿穆尔水道局财务科所附收据)	金卢布	13978.20
华方支出金额(根据既定预算)	金卢布	4241.54
华方 1922 年摊付总额:	金卢布	18219.74

资料来源:《1922 年及 1923 年黑龙江航务年度报告》(1924 年 3 月 27 日),《辑要》第 5 卷,第 287 页。

① 《为 1929 年黑龙江航务年度报告事》(1930 年 2 月 27 日),《辑要》第 5 卷,第 451 页。

② 张寿增辑:《黑龙江十年航政报告书》,李兴盛、马秀娟主编:《程德全守江奏稿(外十九种)》(上),第 1770 页。

河捐大部分用于边界航道维护,少部分用于航务顾问与道尹的办公支出。中国当时雇佣的航务专门顾问是易保罗(Ignatieff),此人也是联合航政委员会中的华方委员之一。易保罗原为沙俄皇家海军军官,1907年进入中国海关工作,曾任职黑龙江整段灯塔巡灯司,加入中国国籍。<sup>①</sup>1922年至1929年期间,易保罗受聘为黑龙江航务专门顾问,负责江上航务巡视,参与河捐使用的审定,并每年编制航务报告发往总税务司,其薪资一概由河捐支付,是河捐支出中较为特殊的一项。

边界的航道维护,细分则非常琐碎,包括长期雇员及水位观测员薪俸、浅滩水深信号站的设立与运营、通行信号站的设立与运营、修理更换标桩费用、房屋维修费用、于浅滩设立灯塔的费用、移除礁石费用、5%医疗护理费、将水尺读数电报送至最近电报局的运费等等,一切支出均需通过委员会审核方能支付,若航务专门顾问认为金额过高不宜通过,则有权驳回。

河捐的用途深入人心,最终承担河捐的商人对此项税目的效用期望有明确的指向。1924年7月3日,东北戊通航业公司吉阳号轮船行至大黑河上游浅滩时触礁沉船。中国商会认为商人既已缴纳河捐,事故又发生于俄方所管理的河道上,俄阿穆尔水道局理应为此次事故负责,并赔偿货物损失。道尹向税务司转达了戊通公司与商会的诉求,并称“这不仅浪费了中方所支付的河捐,更严重危及商人的生命及财产安全”,“商人缴纳江捐,原本是为了让航路更加安全,结果却让他们大失所望”。<sup>②</sup>可见河捐之投入与效用在当地十分清晰。不仅仅是建设航标,疏浚河道、移走航道中的岩石都需要河捐的资金。

总体而言,此部分资金确实用于航道的修整,为航道畅通和江上航行安全立下了汗马功劳。哈尔滨海关关瑗珩关税务司的十年报告中,附上了一份洛古河至嘎杂克维池的航标统计表,可见除1929年中东铁路事件带来的航标减少外,黑龙江该段航道上航标数量显著增加(见表5)。报告明确提到,为了筹集航标更新所需费用,征税对象为黑龙江华岸运输货物与跨境贸易货物的河捐——也就是后来的航务费——就变得不可或缺。<sup>③</sup>

表5 1922—1931年黑龙江洛古河至嘎杂克维池河段水道立标与灯标数量统计表

	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
立标	1302	1302	1392	1471	1474	1478	1497	1400	1500	1574
灯标		41	61	165	181	190	329	515	871	1338

资料来源:《瑗珩海关十年报告(1922—1931)》,《旧海关史料》第159册,第215页。

1911年滨江关开征河捐以来,由于货币汇率经历了数次调整。

1912至1915年之间,卢布价格平稳,所征河捐足以维持河工费用。1915年航行期满以后,卢布价格逐渐跌落,所征河捐不敷河工,至1917年,河工严重超支,从表6中不难看出河捐账户的赤字问题。总税务司提议提高河捐税率但遭到俄领事与铁路公司反对,据此,税务处建议河捐不再按卢布而是按关平银征收。<sup>④</sup>1918年,中东铁路公司总办提出河捐需与铁路公司1917年12月施行新办法一并办理,即河捐以7倍卢布征收,税务司同意了此项提议。<sup>⑤</sup>1919年,俄卢布再次贬值,在税务司要求下,河捐由原先的7倍支付上升为15倍支付。<sup>⑥</sup>次年,卢布仍继续贬值,海关彻底放弃以卢布征收河捐,改为以关平银计算,货物计重也不再使用俄之普特,改为中国之担,价格仍以1910年为准,没有改变税率。

① 《瑗珩关洋籍华籍关员履历表》(1931年9月9日),《辑要》第1卷,第371、373页。

② 《为戊通航业公司轮船于叶卡捷琳尼斯基浅滩触礁沉船事》(1924年8月7日),《辑要》第5卷,第138页。

③ 《旧海关史料》第159册,第215页。

④ 《滨江关船钞改征江捐应转商俄使咨请核办》,北洋政府外交部档案,档号03-32-309-03-001;《滨江关船钞改征江捐请核办复》,北洋政府外交部档案,档号03-32-309-03-002。

⑤ 《哈关船钞改征江捐事请按中东铁路新办法办理》(1918年3月),北洋政府外交部档案,档号03-32-309-03-007;《哈关改征江捐事暂且从权办理希见复》(1918年4月),北洋政府外交部档案,档号03-32-309-03-009。

⑥ 《滨江关拟增收江捐请查照核办》(1919年5月),北洋政府外交部档案,档号03-32-309-03-015。

表 6

1912—1917 年松花江河捐收支数目表

单位:卢布

	1912	1913	1914	1915	1916	1917(至9月底)
收入	39511	41175	48242	45930	32024	30092
支出	34725	55108	37613	39531	49188	51068

资料来源:《哈关船钞改征银两事》(1918年1月),北洋政府外交部档案,档号03-32-309-03-005。含三姓与拉哈苏河捐,依据原表有所简化。

1921年8月,滨江关税务司所提议的在松花江上提高河捐税收,并加增修江费一项,来解决航路资金不足一事得以实施,海关提及过去四年已经为松花江航务垫付了3万两关平银。<sup>①</sup>原先所征河捐只征轮船行,与船钞相同,而且不征客轮,费用最后转嫁于货物水脚之上。新拟修江费货轮、客轮均需缴纳。船只依据马力分类,200马力及以上者为甲级,200马力以下者为乙级,船只按照马力等级与航行里程缴纳修江费。往来于哈尔滨与伯都讷、哈尔滨与巴胜图之间的船只不分等级地点,每只征收关平银2两。民船不分来往地点,每次来去哈尔滨时征收关平银5钱,其中小舢板船、渔船与草船全额免征。新设河捐税率与甲乙二级船只修江费率见表7、表8。

表 7

1921 年河捐新率

单位:关平银

	由哈尔滨 至伯都讷	由哈尔滨 至巴胜图	由哈尔滨 至三姓	由三姓至 拉哈苏苏	由哈尔滨 至拉哈苏苏
各类货物惟有规定者不在其内(每百担)	3钱7分5厘	3钱7分5厘	7钱5分	7钱5分	1两5钱
各种五谷(每百担)	2钱5分	2钱5分	5钱	5钱	1两
木料(大木及木板)(每百担)	1钱5分	1钱5分	3钱	3钱	6钱
火油(每百担)	5钱	5钱	1两	1两	2两
火柴(每百担)	7分5厘	7分5厘	1钱5分	1钱5分	3钱
砖石(每百担)	2分	2分	4分	4分	8分
牛马(每头)	7分5厘	7分5厘	1钱5分	1钱5分	3钱
猪(每头)	3分5厘	3分5厘	7分	7分	1钱4分
羊(每头)	2分5厘	2分5厘	5分	5分	1钱

资料来源:《增加松花江征收江捐录送原呈请查照由》(1921年8月),北洋政府外交部档案,档号03-19-120-05-006。

表 8

1921 年修江费率表

单位:关平银

	由哈尔滨至三姓	由三姓至拉哈苏苏	由三姓至哈尔滨	由拉哈苏苏至三姓
甲级船只每只	5两	5两	5两	5两
乙级船只每只	3两	3两	3两	3两

资料来源:《增加松花江征收江捐录送原呈请查照由》(1921年8月),北洋政府外交部档案,档号03-19-120-05-006。

1921年,以关平银替代卢布征收河捐以及增设修江费(表8)的办法卓有成效,松花江河捐成功实现自给自足,除供给江上安设航标、修理航道之用外,甚至有借贷给东北其他航道之余裕。

黑龙江上的情况则稍显复杂,1922年签订的地方协议无法保证航务资金自此高枕无忧,合作修整航道意味着中国无法依据河捐收入自行调整工程支出,从连年波动的数据中不难看出河捐时刻面临入不敷出的风险。考虑到边境的政治影响,河捐有难以为继之虞,亟待解决之法。总体而言,黑龙江河捐经历了三次较大调税,均为不同程度的提高税率。税率调整的时机与方案受多方因素制约,在保证修整航道安设航标资金的大方向下,既要考虑商会与航运公司的利益,也不能忽视地方政府对河捐的期许,所有的调整不论短期借贷或长期提税,程序上都要通过税务处与总税务司的审批。

1923年,受国际关系影响,海兰泡(Blagovestchensk)边境关闭,贸易量急剧减少,黑龙江上的航船锐减,河捐收数也随之一落千丈。至1925年,在严重的赤字压力下,黑龙江河捐分段减半征收的规定被取消,实现了实际上的提税。在此基础上,总税务司批准松花江河捐账户向黑龙江河捐账户贷

<sup>①</sup> 《增加松花江征收江捐录送原呈请查照由》(1921年8月),北洋政府外交部档案,档号03-19-120-05-006。



出 20000 银元,分批到账。<sup>①</sup> 双管齐下,黑龙江河捐账户成功支付了华方所摊的费用。

1927 年 5 月,为抵消年度赤字,在黑龙江省政府的指示下,河捐税率被再次上调。道尹在掌控河捐一项上态度颇为强硬,坚持此次调整不必上报税务处,仅由黑龙江省政府授权即可,甚至表示“若瑗珲关不愿执行省政府所下达的上调税率之指示,那么其或许会考虑由其他部门来征收江捐”。<sup>②</sup> 瑗珲关署理税务司铎博赉无意与道尹相争,在上报税务处之前已经依照旧例提高税率,最终也不再坚持通过税务处向总税务司呈报上调税率的流程。从实际税率设定来看,此次税率调整幅度不大。

表 9 1927 年黑龙江新旧河捐税率对比

物品	单位	1925 年 6 月	1927 年 5 月
类别 I: 建筑材料,铁,生铁,钢,铅制品,谷物,干草与饲料,蔬菜,盐,煤炭,非木质农业用具,面粉	普特	0.01	0.015
类别 II: 其他物品	普特	0.02	0.03
木材	件	0.005 每件 (3 俄丈 x 1 俄丈)	0.00035 每件 (1 平方英尺、厚度小于 1 俄寸)
黄金	斤	—	0.20
人参	—	按类别 II	关税的 0.10
鹿角、麝香	—	按类别 II	关税的 0.20
木柴:			
3—4 俄丈长	平方俄丈	0.15	0.15
不超过 1 俄丈长		0.20	0.20
家畜:			
大只(马,牛)	只	0.30	0.30
小只(猪,绵羊,山羊)		0.15	0.15
家禽	只	0.01	0.01
乘客船票	张	0.05	0.075

资料来源:《〈为 1927 年 5 月起上调江捐税率事〉附表 6:黑龙江新旧江捐税率对比明细》(1927 年 7 月 27 日),《辑要》第 6 卷,第 360 页。

说明:由民船及木筏运载的货物按表内税率一半征收;若不做特别说明,表中河捐税率为河 1 捐占货值的百分比,仅 1927 年 5 月的人参、鹿角和麝香的河捐规定为河捐占关税额的百分比;木材、乘客船票的单位为笔者根据内容补充。

1931 年河捐更名为航务费(Navigation Fees)。1931 年海关统计中,在瑗珲关、滨江关船钞一项之下特别标注此为“修理航路安设灯照之航务费”。<sup>③</sup> 河捐更名之后税率又进一步上调,除家禽、家畜与客票外,各类货物税率均上调了 1 倍或以上。

由此可见,对于黑龙江流域而言,随着大量航标设施的兴建、维护和相关管理人员的雇佣,航务费用支出逐渐增长。与支出相对,黑龙江流域的河捐收入捉襟见肘,松花江上通过提高河捐税率、增加费用形式以应对困境,而情况更为艰难的黑龙江则不仅多次提高河捐税率,甚至求助于海关总税务司向松花江河捐账户借入巨款以解燃眉之急。以上事实说明,黑龙江流域尤其是黑龙江,其河捐收支确实存在长期且明显的失衡问题。

#### 四、地理环境与社会关系:河捐制度在实践中的困境

尽管黑龙江河捐的征收从未中断,但受自然与社会因素多重影响,河捐收入不足以覆盖航务经费成为黑龙江航运发展中长期面临的困境。

一方面,东北北部河流冬季有长达百余日的漫长封冻期,一般每年的 4 月解冻(冰),5 月方有轮

① 《为松花江航路标志委员会向黑龙江水道委员会划拨协济款事》(1925 年 9 月 21 日),《辑要》第 5 卷,第 222、223 页。

② 《为 1927 年 5 月起上调江捐税率事》(1925 年 6 月 9 日),《辑要》第 6 卷,第 358 页。

③ 《旧海关史料》第 110 册,第 83 页。

船在江上开始航行,10月航行期结束,有时受天气影响航行期还会缩短。且黑龙江上游与下游、支流与干流之间的封冻期长短也不一样。如纬度较低的松花江与乌苏里江二支流封冻期就明显短于黑龙江与之交汇的一段;黑龙江上游与石勒喀河、下游的庙街一段开江时间又明显晚于黑龙江中游,因此“阿穆尔江下游运输之事业较他处自然为迟九日或十日也”。<sup>①</sup>黑龙江解封后,封冻期带来的不良影响依然长期存在,“春季冰排行动之期,河身被水冲成无数之土凸顶及土垒,此等土凸顶及土垒在河身中存留为期甚久,对于航行时有阻碍”。<sup>②</sup>如此环境之下,全国统一执行的每四个月征收一次的船钞制度,显然不适合松花江与黑龙江上航行的轮船,由此按照货物种类与重量征收的河捐应运而生。河捐虽然能够解决这个问题,但无行船则无税收的征收方式让每年封冻期长达五六个月的黑龙江流域长期面临着航务经费赤字问题。

另一方面,国境线内河流的维护尚有纠纷,黑龙江、乌苏里江等东北界河,或上下游不在一国境内,或身为界河又兼有航运重任,或匪患不止,其修浚与维护不单与地方航业和经济息息相关,更牵涉国际航权与国家利益,因此在制度的设定与执行上往往具有其特殊性。

按照中俄条约规定,中国船只享有在黑龙江通航的权利。但是,19世纪中叶以后的半个世纪,黑龙江上少有中国船只航行。此时黑龙江上所有航标灯塔的设置以及航道的疏浚与维护,均由俄国办理,中国也从未向俄方支付任何费用。1909年8月,中国海关在瑗珲设置瑗珲分关,归属哈尔滨海关管辖,由于位置特殊,瑗珲关具有独立口岸之特权,可以向总税务司直接汇报各项事务并申请指示。<sup>③</sup>虽已开关征税,江上航道维护之事依然由俄方全权管理,瑗珲关直至1921年尚未征收船钞,也不参与航道维护或航标建设。

1918至1922年俄国在动荡中放松了对原有航标的维护,苏维埃政权建立后也意识到了该项经费的短缺,与中方合作筹款的想法顺势而生。<sup>④</sup>松花江、黑龙江等东北河流上的华籍轮船虽然尚属稀少,但中国船只既已开始航行,为了维护国家航权,就必须参与航道建设。事实上,中国轮船重新开始江上航行时,俄国就多次向中国责偿二十余年未出的修江费用。<sup>⑤</sup>中国政府意识到“俄水道局所称修江设灯,系行轮之必要,倘任伊一方为之,殊失中国主权”,<sup>⑥</sup>故有必要与俄方协商河捐征收与航标建设事宜。

中俄双方的合作协议确实对航路标志建设起到了作用,有效保障了航道安全,但这份协议仅为地方之短期协议,一般有效期为一年。由于牵扯到政治问题,一旦条款有所增减或国际形势有所变化,当地负责人便失去了签署的权限,许多时候只能延后再议,或等待更高层的中俄会议有结果后再行定夺。东北界河每年航运季时间有限,若拖延时间过长势必影响新一年的河捐征收与航标建设。例如1923年5月,俄水道局督办与革命会长对于条约中部分规定“均托辞无此讨论签订之权”,<sup>⑦</sup>就导致黑龙江面临开江后无法按时征收河捐的风险,道尹兼交涉员的宋文郁原本打算绕过俄国按照1922年之前的旧例办理,但碍于航权收回不易,不宜再起冲突,只能等待协议签订。

除协议签订遇到政治困难外,一国关闭边境、沿岸地区遭逢兵乱都会打击地方经济,进而导致河捐征收数额不足。这些在内地许多地方不存在或影响较小的问题,在边境地带就尤为凸显。

① 张寿增辑:《黑龙江十年航政报告书》,李兴盛、马秀娟主编:《程德全守江奏稿(外十九种)》(上),第1724页。

② 张寿增辑:《黑龙江十年航政报告书》,李兴盛、马秀娟主编:《程德全守江奏稿(外十九种)》(上),第1726页。

③ “Aigun, Sansing, Lahasusu, and Harbin River: opening of Customs office at, notifying.”(1909年10月21日第1656号通令),《总税务司通令全编》第11册,第188页。

④ 《旧海关史料》第159册,第215页。

⑤ 《黑龙江航务案当与俄水道局督办磋商双方解决可否仍照上年协议条款抑应如何商办之处抄同磋商草案请迅赐电示》(1923年5月),北洋政府外交部档案,档号03-32-307-03-032。

⑥ 《俄水道局提议修江设灯收捐可否仍以地方名义令宋道与俄会商议订》(1922年4月),北洋政府外交部档案,档号03-32-307-01-021。

⑦ 《黑龙江航务案当与俄水道局督办磋商双方解决可否仍照上年协议条款抑应如何商办之处抄同磋商草案请迅赐电示》(1923年5月),北洋政府外交部档案,档号03-32-307-03-032。

与前述气候条件和外部政治因素同样重要的是,河捐管理结构导致其运行缺乏灵敏性。河捐由海关代征,海关收取佣金后只能将河捐转入专有的地方账户中,无权自主支取使用。省政府一方,以地方上的道尹为代表,是海关的委托人,也是河捐名正言顺的所有方,但河捐账户并不在他们手中,也无法随意支配。联合航政委员会本身并不管理资金,只是核查资金。地方上的商会、航运公司等都是河捐的实际缴纳人,也是河捐资金的直接受益者,他们与调动河捐的权力无关,但河捐制度有所调整时又需要参考他们的意愿。如此一来,河捐的周转和调动势必难以灵活。

1925年至1926年,黑龙江河捐就出现过严重的赤字,将该问题彻底暴露了出来。1925年黑龙江河捐面临去岁欠款尚无法结清,本年预计收入又不容乐观的窘境,与此同时俄水道局提议次年挖江,并准备修理沿江灯照,如此则预算将大幅提高。中国无法承认办理,则俄方随时有借口废约停止修江的可能。1926年3至6月间,《申报》接连刊登《中俄修浚黑、乌两江会议》《中俄会浚乌江之急进》等时闻,并多次强调“此次会议,关系东北航权,至重且巨,颇有注意之价值焉”,<sup>①</sup>“(东北航权)亟宜趁此时机,迅谋收回”,<sup>②</sup>与过去往往一带而过的写法大相径庭。

为了应对航务费用不足的问题,原本地方协议规定,黑龙江航道波克罗夫卡至大黑河为上游,大黑河至嘎杂克维池为下游,每段按捐额全数收1/2,<sup>③</sup>璩珩关认为可以效仿俄国无论船只航行里程长短,全部收取全额税率河捐的办法,取消半程半额的规定。但该提议遭到了商人与航业公司的强烈反对,因为这些上涨的费用必然要么继续由商人承担,要么以特别结关费的形式由航业公司承担。大黑河中国商会与戊通航业公司均表示自己已经不堪重负,甚至曾提出由商会代征加收部分的河捐,道尹也认为上调河捐确实不妥。<sup>④</sup>僵持之下,最终道尹出面说服中国商会同意以全额征收河捐,奈何沿边商业凋敝,即便商会承认加征亦未能解决问题,河捐减收根本原因乃是江上航行船只锐减,即使在华岸加倍征收也无济于事。1925年,总税务司考虑到边界情状特殊,决定由经营状况良好的松花江河捐存余项下挪借二万洋银,拨垫黑龙江河捐项下修理水道不敷之款,<sup>⑤</sup>计划等黑龙江河捐有盈余时,再行如数拨还。到1931年,黑龙江水道委员会的收入状况进一步恶化;在黑龙江省政府的要求下,经总税务司核准商议,松花江水道委员会同意将黑龙江水道委员会所欠债款一笔勾销,并再向黑龙江水道委员会预支三万银元作为协济之款。<sup>⑥</sup>

尽管航权问题之重要性是多方共识,但筹款依然处处掣肘,商人与航业公司不希望提高税率,税务处不赞成向银行借贷,海关也不允许动用关税。

在东北黑龙江流域高纬度气候条件下,河捐制度运作面临河道淤塞、河流封冻的问题,加之动荡的、时刻面对中外纷争压力的边境局势,且其内部管理结构不具备充分的抗压条件,河捐就这样在一个不稳定的空间内风雨飘摇又坚定地运行着,随时可能需要输血或修补。

## 五、结语

通过以上的整理与分析,本文得到了以下三点认识。

一是厘清了河捐与船钞的区别与联系。过去的研究未严格区分河捐与船钞的差别,对于河捐性质把握不够准确。黑龙江流域所征收河捐的直接制度来源是船钞,但河捐不是船钞的另一个名称,它不是依据船只吨位而是依据载货种类与重量而征收。河捐继承了船钞的兴建海务设施的职能,是

① 《中俄修浚黑、乌两江会议》,《申报》1926年3月9日,第9版。

② 《中俄会浚乌江之急进》,《申报》1926年5月27日,第6版。

③ “Provisional Local Agreement concerning Navigation on the Amur: text of, notifying”(1922年9月21日第3336号通令),《总税务司通令全编》第17卷,第498页。

④ 《为边境关闭后河捐税收不足难抵支出事》(1925年4月24日),《辑要》第5卷,第164、165页。

⑤ 《为松花江航路标识委员向黑龙江水道委员会划拨协济款事》(1925年9月21日),《辑要》第5卷,第222—223页。

⑥ 《为松花江航路标识委员向黑龙江水道委员会划拨协济款事》(1931年2月6日),《辑要》第5卷,第224—225页。

船钞在东北特殊地理环境中演变形成的替代性制度。尤为重要的是,河捐并非由海关独立征收和支配,河捐是政府委托海关代征的,省政府在河捐的征收与调动上具有举足轻重的话语权。

二是梳理出了地理环境与社会关系双重影响下的河捐制度形成与变迁。不同地区的河捐在制度架构上有极大区别,其中黑龙江河捐的形成与变迁尤为特殊。在东北特殊的气候条件和水文环境下,国内其他大部分地区普遍实行的船钞制度在这里出现了“水土不服”,加之临近边境与界河的情况,河捐形成了中俄(苏)两国通过签订地方协议来分别征收以及共同使用这一专门税款的情况。制度上,河捐并没有脱离最初设定的征收与使用框架,没有发生突破性改革。这一过程中,海关税务司对河捐的影响逐渐减少,将河捐事务归还省政府形成共识。

三是根据河捐的收支与调整总结出河捐的特性。河捐自1911年在松花江上开始征收,后被黑龙江流域借鉴,期间经历了多次的调整,其中最主要的就是提税增费。提高税率作为应对河捐赤字的主要手段,在松花江上产生了良好的效果,但在黑龙江上却频频失灵。究其原因,是黑龙江河捐制度本身具有脆弱性。一方面,黑龙江的河捐制度运作面临河道淤塞、河流封冻的问题;另一方面,边境政治与军事动乱常常影响河流沿岸经济,商铺与航运业受损严重;与此同时,一旦税源不足,河捐的筹集很容易受到多方掣肘,既没有稳定的财务来源兜底,也没有灵活的调配制度解决突发问题。

黑龙江流域的河捐改以货物种类与重量为征收标准,采取海关代征、中俄共摊的管理方式,这些都与船钞有着较大的不同。一项制度从文本规定到地方实践,相应地方版本产生并非偶然。这种与其他地区颇为不同的河捐制度的形成,受到黑龙江流域寒冷的气候、复杂的河道条件等地理环境和税制落地过程中苏俄地方水道局、中国海关税务司、黑河道尹与商会之间复杂博弈关系等社会要素的影响。河捐作为船钞制度在东北黑龙江流域的一个变体,虽存续时间不长,然其形成与运作为税收制度的地方化研究提供了独特案例,也将有助于近代海关史和近代关税史研究的进一步深入。

## “Frozen Taxes”: Evolution and Dilemma of River Dues System in Aumer Basin of Northeast China during the Republican Period

Wu Lingfei, Li Ruifeng

**Abstract:** Institutions from text to local practice under the influence of specific geographical environment and social relations, often produce corresponding local versions. In modern China, customs was a highly integrated department, especially in the aspect of tax revenue as its core business. From the design of tax system, to the transfer and storage of tax revenue, customs had relatively unified arrangements. Nevertheless, some customs duties have also produced well-defined local versions. As a part of the modern customs revenue system, the river dues was influenced by the climate of the basin in the northern northeast of China, the river conditions and the complex game relations during the implementation of tax system, so the river dues system in this region was quite different from that in other regions of China. As a local variant of ship notes, river dues play a role of ship notes, which is also included in the statistics of ship notes. However, the background, objects, methods, management and usage of river dues are quite different from those of ship notes. To clarify the problems of river dues and expenditure in the northeast basin during the Republic of China will help to form a more complete picture of the system of ship money and thus deepen the understanding of the complicated local practice process of customs revenue system under the influence of multiple factors such as geographical environment and social relations from the perspective of individual cases.

**Keywords:** Maritime Customs, River Dues, Tonnage Dues, Geographical Environment