

口岸在新一轮对外开放及 『一带一路』建设中的现状与问题

KOUAN ZAI XINYILUN DUWAI KAIFANG JI
YIDAI YILU JIANSHEZHONG DE XIANZHANG YU WENTI

主 编 竺彩华
副主编 郭宏宇



经济科学出版社
Economic Science Press

口岸在新一轮对外开放及
『一带一路』建设中的现状与问题

KOUAN ZAI XINYILUN DUIWAI KAIFANG JI
YIDAI YILU JIANSHEZHONG DE XIANZHUANG YU WENTI

主 编 竺彩华
副主编 郭宏宇



经济科学出版社
Economic Science Press

图书在版编目 (CIP) 数据

口岸在新一轮对外开放及“一带一路”建设中的现状与问题/
竺彩华主编. —北京: 经济科学出版社, 2016. 5

ISBN 978 - 7 - 5141 - 6884 - 6

I. ①口… II. ①竺… III. ①通商口岸 - 口岸管理 -
研究 - 中国 IV. ①F752

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 086766 号

责任编辑: 柳 敏 于海汛

责任校对: 杨 海

版式设计: 齐 杰

责任印制: 李 鹏

口岸在新一轮对外开放及“一带一路”建设中的现状与问题

主 编 竺彩华

副主编 郭宏宇

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编部电话: 010 - 88191217 发行部电话: 010 - 88191522

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

天猫网店: 经济科学出版社旗舰店

网址: [http: //jjkxcbs. tmall. com](http://jjkxcbs.tmall.com)

北京汉德鼎印刷有限公司印刷

三河市华玉装订厂装订

787 × 1092 16 开 15 印张 340000 字

2016 年 6 月第 1 版 2016 年 6 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 6884 - 6 定价: 45.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010 - 88191502)

(版权所有 侵权必究 举报电话: 010 - 88191586)

电子邮箱: [dbts@ esp. com. cn](mailto:dbts@esp.com.cn))

本书的调研与写作受以下项目资助：

1. “中央高校基本科研业务费专项资金”资助项目：
——“中国特色大国经济外交理论与实践”；
——“口岸经济在互联互通中的地位、影响及政策建议”。
2. “教育部本科教学工程项目”：
——“2014年本科专业综合改革试点项目”；
——“2015年大学生创新创业训练计划项目”。
3. “北京对外交流与外事管理研究基地丛书”。

序 言

为了使“一带一路”研究更贴近现实，相关政策建议更接地气，外交学院国际经济学院于2015年7~8月，组织教师与学生进行了一次关于“口岸在新一轮对外开放及‘一带一路’建设中的现状与问题”的暑期调研。

本次调研力求解决目前高校在教师和学生两方面普遍存在的问题。对教师而言，虽然有较高的专业素养与研究经验，但是知识结构与研究方向差异较大，难以形成研究合力，同时还存在研究浮于面上、不接地气的问题。对本科生而言，虽然创新创业已是大势所趋，各级政府部门和学校也从各个层次给予了大力支持，但是受限于本科生知识积累与实践经验的不足，难以做出真正有社会价值、有专业深度的创新创业项目。为此，此次调研创新性地将大学生创新创业项目融入教师们的科研项目，通过动员各种分散的资源，采取教职工带队与协同、本科生参与的方式，老师和学生“一起走出去”，就各类口岸在中国新一轮对外开放及“一带一路”建设中的现状与问题展开调研。调研将我国口岸分为沿海口岸、沿边口岸和内陆口岸三大类，选取上海、宁波、天津、满洲里、广西、云南、郑州、西安、深圳、海口十个口岸城市和地区，分五个调研组进行实地调研。

上海和宁波调研组由竺彩华教授带队，杨莉教授和李锋老师协同，以上海自贸试验区建设和宁波口岸开放为出发点，对洋山保税港区、外高桥保税区、上海自贸区金桥片区、鄞州电子商务创业园和宁波保税区进行了实地考察，同上海自贸区管委会、浦东新区金融服务局、上海自贸试验区管理委员会政策研究局、宁波海关、宁波口岸办、宁波发改委等部门进行了座谈，并参与了专题研讨会“自贸区双周座谈会之七：‘一带一路’上的自贸区战略”。

天津、满洲里调研组由刘曙光教授带队，潘音书记和崔绍忠副教授协同，以天津和满洲里口岸在中国新一轮对外开放及“一带一路”建设中的现状与问题为出发点，对天津新港、满洲里国家重点开发开放试验区、满洲里铁路局等地进行了实地考察，同天津市商务委、天津新港海关、天津口岸办、天津市检验检疫局、满洲里海关、满洲里国家重点开发开放试验区办公

室、满洲里商务局、满洲里外经贸局等部门进行了座谈。

广西和云南调研组由欧明刚带队，潘音、宋爱民和何敏协同，以云南、广西各沿边口岸的比较优势为出发点，对昆明、瑞丽、钦州保税港区及广西凭祥综合保税区进行了实地考察，同云南、广西的外办、商务厅、质检、边防、边检、交通部门，以及昆明、瑞丽、钦州保税区、凭祥及综合保税区的海关、外办、联检等部门进行了座谈，并在人民银行南宁中心支行与人民银行南宁中心支行、国家开发银行、中国工商银行、中国建设银行、中国银行、中国交通银行等机构举办了“广西与东盟金融合作调研座谈会”。

郑州和西安调研组由杨莉教授带队，李朝珂老师和张璐超老师协同，以郑州和西安各口岸在中国新一轮对外开放及“一带一路”建设中的现状与问题为出发点，对郑州国际陆港、中信银行郑州分行、河南保税物流中心、中大门保税直购体验中心、河南省进口物资公共保税中心、西北工业大学管理学院和西安国际港务区进行了实地考察，并同郑州经济技术开发区口岸办公室、郑州航空港经济综合实验区经济贸易发展局、郑州市商务局、郑州市统计局、河南省发改委、陕西省商务厅、陕西省发改委、陕西省口岸办、西安海关、陕西出入境检验检疫局等部门进行了座谈。

深圳和海南调研组由郭宏宇副教授带队，付韶军老师和陶懋炜老师协同，以深圳和海南的特区特色为出发点，对综合开发研究院（中国深圳）、深圳市盐田港、海口港进行了实地考察，并同深圳市交通运输委员会、深圳市出入境检验检疫局、海南省政府金融工作办公室、海口海关、海口市旅游发展委员会、海南出入境检验检疫局、中国人民银行海口中心支行等部门进行了座谈。

本次调研既拓展了师生们的视野，又获得了许多第一手资料和信息。师生们藉此对我国典型口岸的发展历程、在“一带一路”建设中的定位、“五通”现状及存在的主要问题都有了更深入的了解。对老师们而言，深入基层调研将使研究工作更接地气；对学生们而言，这是一次非常难得的感知社会、认知自我、熟悉专业之旅。同时，本次调研也起到了很好的宣传外交学院的效果，我院师生的高水平学术素养和良好形象获得了很多接待单位的好评。

以下为本报告的最终撰写人以及参与调研的学生名单：

总论——竺彩华、郭宏宇

上海口岸——竺彩华；学生：黄泽群、陈莹、丁琪、张蕊

天津口岸——崔绍忠、刘曙光；学生：范子霄、柳陈青鹤、张书瑶、徐敏、王祎然

宁波口岸——李锋；学生：张蕊、朋戴昊、王琛

深圳口岸——郭宏宇、付韶军、陶懋炜；学生：陈登盛、常蔚青、郑梦玲

海口口岸——郭宏宇、付韶军、陶懋炜；学生：张楠竹、朱晨光

广西口岸——何敏、欧明刚；学生：郭韶璿、马世杰

云南口岸——何敏、欧明刚；学生：邓颖莹、杨薇

满洲里口岸——崔绍忠、刘曙光；学生：范子霄、柳陈青鹤、王祎然、王元婧

郑州口岸——张璐超；学生：薛观达、杜嘉童、罗艺辰

西安口岸——杨莉；学生：芦方奇、李晴、陈晔玲

值此报告出版之际，作为本次调研活动的策划者和组织者，编者衷心感谢上述各口岸相关部门的热情接待和竭诚帮助。感谢外交学院领导、科研处、教务处和财务处对本次大型调研活动的大力支持。同时，也要感谢所有参与调研的老师和同学们，正是你们的全情投入和通力合作，才成就了今天的报告以及国际经济学院的点滴进步和成长。

最后，十分感谢经济科学出版社多年来对我们工作的一贯大力支持！本报告所涉观点仅代表作者本人。因时间仓促，错误或遗漏难免，欢迎广大读者批评指正。

竺彩华

2016年1月27日于外交学院展览路校区

目 录

总 报 告

口岸发展与“一带一路”建设：形势、问题及对策	3
一、“一带一路”倡议的推进与口岸发展的形势	4
二、口岸在“一带一路”建设中的机遇	9
三、口岸在“一带一路”建设中存在的问题	12
四、口岸发展并服务“一带一路”建设的政策建议	18

第一部分 沿海口岸篇

上海口岸调研报告	29
一、上海自贸试验区建设现状	29
二、上海自贸试验区建设的主要成就	32
三、上海自贸试验区建设中存在的主要问题	34
四、对上海自贸试验区建设的思考	37
天津口岸调研报告	40
一、“丝路精神”与天津口岸的发展历程	40
二、天津口岸在新一轮对外开放及“一带一路”建设中的定位	44
三、“五通”现状及存在的主要问题	51
四、结论及相关政策建议	57
宁波口岸调研报告	63
一、“丝路精神”与宁波口岸的发展历程	63

2 || 口岸在新一轮对外开放及“一带一路”建设中的现状与问题

二、宁波口岸在新一轮对外开放及“一带一路”建设中的定位	66
三、宁波口岸参与“一带一路”建设的现状与举措	75
四、宁波口岸在新一轮开放及“一带一路”建设中存在的主要问题	80
五、政策建议	82

深圳口岸调研报告

85

一、“海上丝绸之路”与深圳口岸的发展	85
二、深圳在“一带一路”建设中的定位	90
三、深圳各口岸的“五通”现状与问题	99
四、政策建议	106

海口口岸调研报告

109

一、“丝路精神”与海口口岸的发展历程	109
二、海口在新一轮对外开放及“一带一路”建设中的定位	112
三、海口“五通”现状及存在的主要问题	118
四、政策建议	126

第二部分 沿边口岸篇

广西口岸调研报告

133

一、广西口岸的基本情况	133
二、广西口岸的运行特点	136
三、广西口岸在新一轮开放和“一带一路”建设中面临的新形势	138
四、广西口岸在发展中存在的问题	140
五、政策建议	143

云南口岸调研报告

147

一、云南在“一带一路”中的定位	147
二、云南口岸的基本情况	148
三、云南口岸在“一带一路”建设中的成绩与问题	151
四、政策建议	158

满洲里口岸调研报告

161

一、满洲里口岸的发展历程及其营运能力	161
二、满洲里口岸在新一轮对外开放及“一带一路”中的定位	164

三、“五通”现状及存在的主要问题	169
四、结论及相关政策建议	175

第三部分 内陆口岸篇

郑州口岸调研报告	183
一、“丝路精神”与相关内陆口岸的发展历程	183
二、相关口岸在新一轮对外开放及“一带一路”建设中的定位	188
三、“五通”现状及存在的主要问题	193
四、政策建议	198
西安口岸调研报告	200
一、“丝路精神”与西安口岸的发展历程	200
二、西安口岸在新一轮对外开放及“一带一路”建设中的定位	206
三、“五通”现状及存在的主要问题	214
四、政策建议	220
参考文献	223

总 报 告

口岸发展与“一带一路”建设： 形势、问题及对策

口岸是我国对外开放的门户、开放型经济的重要支撑，是连接和利用国际国内两个市场、两种资源的重要渠道。口岸也是我国体制改革的“试验田”，许多重大改革措施都是依托口岸先行先试的。改革开放 30 多年来，我国口岸快速发展，在推动改革开放和现代化建设中发挥了重要作用。到 2015 年 2 月底，全国共有 293 个口岸。按运输方式来分，有水运口岸 135 个、航空口岸 68 个、铁路口岸 20 个、公路口岸 70 个；按照地域分，沿海地区口岸 148 个、沿边地区口岸 116 个、内陆地区口岸 29 个。^① 尤其，我国与 11 个邻国签署了关于陆地边境口岸开放及管理问题的双边政府间协议，除甘肃外，其他 8 个沿边省区都有通向邻国的陆地口岸，平均每两个边境县市、约 270 公里就有 1 对口岸，基本满足了我国沿边对外开放的需要，对边境地区的对外联系和贸易发展发挥了重要作用。

近年来，口岸工作在很多方面都取得了突破性进展。口岸开放有序推进，总体布局日臻完善；口岸建设和保障不断加强，通行能力显著提高；口岸服务水平不断提升，通关环境明显改善；口岸部门协作不断加强，综合执法效能逐步提升；口岸信息化水平不断提高，“电子口岸”建设卓有成效；口岸国际合作扎实推进，服务国家外交和外贸大局能力日趋增强。2015 年上半年，国务院相继出台《落实“三互”推进大通关建设改革方案》和《关于改进口岸工作支持外贸发展的若干意见》，前者旨在推动内陆同沿海沿边通关协作，实现口岸管理相关部门信息互换、监管互认、执法互助（“三互”），提出到 2020 年，跨部门、跨区域的内陆沿海沿边大通关协作机制有效建立，信息共享共用，同一部门内部统一监管标准、不同部门之间配合监管执法，互认监管结果，优化通关流程，形成既符合中国国情又具有国际竞争力的管理体制机制。后者部署了在新形势下进一步加强和改进口岸工作，推动外贸稳定增长和转型升级，促进经济平稳健康发展。

2013 年习近平主席在哈萨克斯坦和印度尼西亚分别提出建设丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路（简称“一带一路”）倡议，一开始国内外的反应并不一致，国内积极响应，而国外对此虽表示欢迎，但实际行动者少。但随着亚洲基础设施投资银行的落成和我国对外部门的积极沟通，国外对一带一路倡议的重视度越来越高，很多国家开始

^① 《海关总署解读关于改进口岸工作支持外贸发展的若干意见》，中国政府网，<http://www.gov.cn/wenzheng/talking09/20150428ft100/>，2015 年 12 月 1 日登录。

积极参与，各方面工作正在积极有效推进。中央外事工作会议指出，要秉持“亲、诚、惠、容”的周边外交理念，深化同周边国家的互利合作和互联互通，切实加强务实合作，积极推进“一带一路”建设。口岸工作就是深化同周边国家互联互通和积极推进“一带一路”建设的重要节点。2015年3月，国家发改委、外交部和商务部经国务院授权发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，将“五通”作为我国与沿线各国的合作重点。其中，设施联通与贸易畅通与口岸直接相关，其余“三通”也与口岸建设有着密切的联系：口岸之间的政策衔接需要国家之间的政策沟通；口岸带动的贸易和投资必然扩大国家之间的资金融通需求；口岸作为人员往来的第一站将直接关系到民心相通。因此，口岸是落实“一带一路”倡议的关键，口岸的发展态势决定着“一带一路”建设的成效。

基于此，课题组以“五通”为主线，重点对我国10个省市的三类口岸——沿海、内陆和边境口岸进行实地调研，考察各类口岸在我国新一轮对外开放和“一带一路”建设中的现状和存在的问题，最终形成此报告。

一、“一带一路”倡议的推进与口岸发展的形势

随着“一带一路”倡议的明晰和渐次推进，口岸发展日益成为重要因素。在中央和地方的共同努力推动下，我国基本形成较为合理的口岸布局。

（一）更注重准确性、包容性与实效性的“一带一路”倡议

“一带一路”倡议获得国内外的广泛关注，对我国各级政府而言，既需要对“一带一路”倡议进行明确的表述，又需要通过具体的政策措施将“一带一路”倡议落在实处。

1. 规范“一带一路”的内涵

新倡议的传播需要时间，并经历从错误或不准确理解到准确理解的过程。对于“一带一路”倡议，一些学者将其与“马歇尔计划”进行类比，认为中国目前的经济状况与第二次世界大战结束之后的美国相似，既有庞大的外汇储备，又有庞大的过剩产能，因此，“一带一路”倡议与“马歇尔计划”相似，均以表面的经济复兴计划来实现消化庞大外汇储备与过剩产能的目标。作为佐证，往往援引林毅夫在担任世界银行首席经济学家时期所提出的“建立富有‘马歇尔计划’精神的全球恢复基金”观点，并结合中国产业结构升级和外汇储备规模数据进行论证。但是，“富有‘马歇尔计划’精神的全球恢复基金”的提法是在2009年提出的，当时次贷危机尚未结束，欧债危机又开始浮现，不但发达国家的经济受到冲击，发展中国家的发展进程也有被打断的危险，因此，急需发达经济体对发展中经济体进行支持，以避免全球经济进一步衰退。从之后发达国

家的实际表现来看，并没有建立“新马歇尔计划”的行动或意图，换言之，这只是一个富有正面意义但是已搁浅的倡议。从中国经济结构升级的实际情况来看，“产能过剩”仅是相对于市场需求而言，是发达经济体需求下降和中国房地产市场调整的结果，“落后产能”则是针对生产技术而言，是由于中国科技水平整体提高而出现的“相对落后”，并非不适应所有发展中经济体的需要。

有鉴于此，中国官方对于“一带一路”倡议的内涵，包括译成英文时的含义进行了规范。第一，在对外公文中，以“the Belt and Road”作为“丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路”的英文全称，表明“一带一路”并非特指旧有的“路上丝绸之路”与“海上丝绸之路”，而是以此为线，辐射至众多国家，多“带”多“路”共同形成的发展网络。第二，使用“Initiative”，而非“Strategy”、“Project”、“Program”、“Agenda”等措辞来描述“一带一路”，重在强调“一带一路”并非强加于人，更非以邻为壑，而是以“共商、共建、共享”为原则，在平等互利的基础上，欢迎任何国家加入，合作共赢、共享经济增长红利，是超出一国战略的新发展理念。第三，强调“优质产能”而非“过剩产能”或“落后产能”。如前所述，“过剩”与“落后”均是相对中国与发达经济体而言，中国不可能将劣质产能强加于他国，他国也不会主动接受劣质产能。中国所输出的产能，必然是东道国急需的产能或是适合其长远发展需要的产能，“优质”二字可以避免不必要的误解。

2. 扩大“一带一路”的外延

“一带一路”是中国新一轮对外开放的导向，也是中国向新兴经济体和发展中经济体贡献的发展理念，其涵盖范围不局限于少数“一带一路”沿线国家和部分国内省份。

在国内，“一带一路”覆盖了中国绝大多数地区。在《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中，区分西北地区、东北地区、西南地区、沿海和港澳台地区以及内陆地区的不同发展优势，强调国内省份之间的协作，尤其是加强东中西互动、海陆联动合作。“一带一路”重点圈定18个省份，包括西北地区的新疆、陕西、甘肃、宁夏、青海、内蒙古，东北地区的黑龙江、吉林、辽宁，西南地区的广西、云南、西藏，沿海地区的上海、福建、广东、浙江、海南，以及内陆地区的重庆。山东、河南、湖北等省份明确表态将积极融入“一带一路”建设，港澳台地区也被涵盖在“一带一路”之中。总体来看，“一带一路”作为发展和对外开发的导向，在外延上已经基本覆盖了整个中国。

在国际，“一带一路”正在呈现出更加开放的姿态，其范围远超古丝绸之路，已扩展至亚太经济圈、欧洲经济圈，辐射至非洲、大洋洲、南美洲。作为一种发展理念，“一带一路”提供了各国均可在平等基础上实现互利合作的新模式与新平台，避免了重蹈大国主导的覆辙。在与英国首相卡梅伦的会谈中，习近平主席特别强调新时代需要新思维。“一带一路”是穿越非洲、环连亚欧的广阔“朋友圈”，是涵盖各个合作领域、

采用多种合作形式的多元化机制,不是某一方的私家小路,而是大家携手前进的阳光大道。^①

3. 落实“一带一路”的举措

“一带一路”倡议自提出已历经两年,相关举措已经处于落实进程之中,并收获了一些早期成果。

中央部委已经普遍建立了“一带一路”工作领导机制,并相继出台落实“一带一路”规划的实施意见。2015年2月1日,“一带一路”建设工作领导小组首次公开亮相,以中共中央政治局常委、国务院副总理张高丽为组长的领导班子充分展示了中国领导人推进“一带一路”倡议的决心。3月,国家发展改革委、外交部和商务部经国务院授权发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》白皮书。到2015年底,中央政府有关部门将制定“一带一路”愿景与行动的配套政策和实施方案^②。在正在制定的“十三五”规划中,也以“一带一路”作为区域协调发展格局,并积极与沿途相关国家实现战略对接^③。

各省份也相继完成编制参与“一带一路”建设的实施方案。在地方参与“一带一路”建设实施方案中,以特色优势带动对外经济合作和跨地区协调问题成为突出的内容。如天津着重依托自贸区、山西启用丝绸之路经济带海关区域通关一体化通关方式。截至2015年9月,除北京和西藏之外的全国29个省市自治区的实施方案都已编制完成,其中部分实施方案已经与国家规划实施对接^④。

(二) 由地方积极性和中央协调力共同推动的口岸布局

1. 中国口岸发展现状

按照批准开放的权限划分,中国的口岸分为由国务院批准开放的一类口岸和由省级人民政府批准开放并管理的二类口岸。目前,我国有一类水运口岸135个、航空口岸68个、铁路口岸20个、公路口岸70个。口岸发展呈现出以下三个特点:

第一,口岸建设正在向“互联网+通关”的智慧型口岸发展。这一模式充分利用已有的信息系统与互联网优势,以降低企业的通关成本。如广东自贸区的“智慧型检验检疫口岸综合信息平台”,为企业提供实时在线咨询、投诉和查询等服务,让企业实现“零纸张、零距离、零障碍、零门槛、零费用、零时限”的“六零申报”。

① 侯丽军、田栋栋:《中英“一带一路”合作大有可为》,载于《浙江日报》2015年10月21日第5版。

② 王尔德:《国务院推进“一带一路”工作领导小组办公室负责人欧晓理:国务院相关部门年底完成“一带一路”实施方案》,载于《21世纪经济报道》2015年10月22日第8版。

③ 赵展慧:《中国经济有条件保持中高速增长:国家发改委主任徐绍史解读“十三五”规划建议》,载于《人民日报》2015年11月4日第9版。

④ 电缆网:《29省市完成“一带一路”方案部分与国家规划对接》, <http://news.cableabc.com/finance/20150924023512.html>, 2015年11月1日登录。

第二，口岸通关工作正在从实物商品向无形商品扩展。口岸部门加大对自主知识产权的保护力度，有效遏制了侵权贸易。为此，一些口岸增设无形产品通关的管理机构，如天津海关所属新港海关设立咨询窗口和知识产权保护工作联络人，并以关企交流会、查验大讲堂等形式提高海关关员知识储备及查缉能力。海关总署也积极推广知识产权保护经验，于2015年4月23日公布了“2014年中国海关知识产权保护十大典型案例”。

第三，口岸功能定位正在从“安全屏障”向“政策工具”转变。随着我国外贸形势趋向严峻，国家颁布一系列外贸支持政策，口岸也从传统的保障安全、非关税壁垒向外贸刺激政策工具转变。2015年4月1日，国务院印发《关于改进口岸工作支持外贸发展的若干意见》，提出简政放权、改进口岸通关服务、清理规范收费和推进通关作业无纸化等一系列要求。地方政府也发布了地方性的改进口岸工作支持外贸发展意见，并推出《开展口岸查验配套服务费改革试点实施方案》等一系列配套措施，促进相关惠企政策落地。

我国口岸发展在良性轨道快速推进，相比而言，邻国口岸进度落后，不适应我国部分口岸的发展要求。虽然中央和地方政府已经批准了众多口岸，但是由于边境口岸需要双方口岸对接，所以部分口岸由于对方口岸建设进度落后、法律手续未完备或其他原因导致的单方面休关而仍未实际开通。如黑龙江省，在2015年尚有孙吴、呼玛、漠河和嘉荫四个一类口岸处于闭关状态，未开通运行。

地方政府对口岸的重视源于口岸对地方经济的带动作用。虽然很多边境口岸仅是物流转运枢纽，并不能显著拉动地方经济，并且口岸的经营常常需要地方财政进行补贴，但是如果依托现代物流体系，发展互市贸易、进出口加工产业甚至建立工业园区和自由经济区，那么口岸就可以发挥很强的经济辐射带动作用。因此，地方政府通常倾向于建立并维持口岸，并在此基础上建立衍生的贸易、产业和经济区以促进当地经济发展。

2. 中国口岸协调机制

随着改革开放进程的深入，中国的口岸数量、功能、运量均大幅提高，但是多个口岸执法部门均对进出境的货物、人员、交通运输工具及物品实施查验监管，通关环节多、效率低、成本高的问题也日益突出，迫切要求进一步完善口岸执法体制和协调机制。为改进口岸工作以支持外贸发展，十八届三中全会和四中全会的决定要求“实现口岸管理相关部门信息互换、监管互认、执法互助”和“完善执法程序、推进综合执法”。2014年8月25日，国务院副总理汪洋在全国口岸工作座谈会时重点强调口岸协调问题，一是要求加快推动口岸各部门“信息互换、监管互认、执法互助”，即执法信息数据全面共享、查验结果互认、联合执法范围更广，力求在全国范围内加快推进关检“一次申报、一次查验、一次放行”合作。二是统筹口岸发展布局，适当增设内陆口岸，大力支持沿边口岸，全面提升沿海口岸，并通过信息化、智能化建设提升口岸监管能力和服务水平。2014年12月26日，国务院发布《落实“三互”推进大通关建设改革方案》，推动口岸管理相关部门的信息互换、监管互认和执法互助，提出推进“单一窗口”建设、推进“一站式作业”、建立健全信息共享共用机制、整合监管设施资源、