

“十三五”国家重点出版物出版规划项目

经
济
建
设
卷



中国口岸开放 与发展之路

THE PATH OF PORTS' OPENING UP
AND DEVELOPMENT IN CHINA

朱 振 著

中国财经出版传媒集团



经济科学出版社
Economic Science Press



“十三五”国家重点出版物出版规划项目

经
济
建
设
卷

中国口岸开放 与发展之路

THE PATH OF PORTS' OPENING UP
AND DEVELOPMENT IN CHINA

朱 振 著

中国财经出版传媒集团



经济科学出版社
Economic Science Press

图书在版编目 (CIP) 数据

中国口岸开放与发展之路/朱振著. —北京: 经济科学出版社, 2017. 10

(中国道路·经济建设卷)

ISBN 978 - 7 - 5141 - 8547 - 8

I. ①中… II. ①朱… III. ①通商口岸 - 经济发展 - 研究 - 中国 IV. ①F752

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 248314 号

责任编辑: 王红英

责任校对: 王苗苗

责任印制: 李 鹏

中国口岸开放与发展之路

朱 振 著

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)

北京季蜂印刷有限公司印装

710 × 1000 16 开 19.25 印张 250000 字

2017 年 10 月第 1 版 2017 年 10 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 8547 - 8 定价: 59.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010 - 88191510)

(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))

《中国道路》丛书编委会

顾 问：魏礼群 马建堂 许宏才

总 主 编：顾海良

编委会成员：（按姓氏笔画为序）

马建堂	王天义	吕 政	向春玲
陈江生	季 明	季正聚	竺彩华
周法兴	赵建军	姜 辉	顾海良
高 飞	黄泰岩	魏礼群	魏海生

经济建设卷

主 编：黄泰岩 吕 政 王天义

《中国道路》丛书审读委员会

主 任：吕 萍

委 员：（按姓氏笔画为序）

刘明晖 李洪波 陈迈利 柳 敏

总 序

中国道路就是中国特色社会主义道路。习近平总书记指出，“中国特色社会主义这条道路来之不易，它是在改革开放三十多年的伟大实践中走出来的，是在中华人民共和国成立六十多年的持续探索中走出来的，是在对近代以来一百七十多年中华民族发展历程的深刻总结中走出来的，是在对中华民族五千多年悠久文明的传承中走出来的，具有深厚的历史渊源和广泛的现实基础”。

道路决定命运。中国道路是发展中国、富强中国之路，是一条实现中华民族伟大复兴中国梦的人间正道、康庄大道。要增强中国道路自信、理论自信、制度自信、文化自信，确保中国特色社会主义道路沿着正确方向胜利前进。《中国道路》丛书，就是以此为主旨，对中国道路的实践、成就和经验，以及历史、现实与未来，分卷分册作出全景式展示。

丛书按主题分作十卷百册。十卷的主题分别为：经济建设、政治建设、文化建设、社会建设、生态文明建设、国防与军队建设、外交与国际战略、党的领导和建设、马克思主义中国化、世界对中国道路评价。每卷按分卷主题的具体内容分为若干册，各册对实践探索、改革历程、发展成效、经验总结、理论创新等方面问题作出阐释。在阐释中，以改革开放近40年伟大实践为主要内容，结合新中国成立60多年的持续探索，对中华民族近代以来发展历程以及悠久文明传承进行总结，既有强烈的时代感，又有深刻的历史感召力和面向未来的震撼力。

丛书整体策划，分卷作业。在写作风格上注重历史与现实、理论与实践、国内与国际结合，注重对中国道路的实践与经验、过程与理论作出求实、求真、求新的阐释，注重对中国道路作出富有特色的、令人信服的国际表达，注重对中国道路为发展中国家走向现代化和为解决人类问题所贡献的“中国智慧”和“中国方案”的阐释。

在新中国成立特别是改革开放以来我国发展取得重大成就的基础上，近代以来久经磨难的中华民族实现了从站起来、富起来到强起来的历史性飞跃，中国特色社会主义焕发出强大生机活力并进入了新的发展阶段，中国特色社会主义道路不断拓展并处在新的历史起点。在这新的发展阶段和新的历史起点上，中国财经出版传媒集团经济科学出版社精心策划、组织编写《中国道路》丛书有着更为显著的、重要的理论意义和现实意义。

《中国道路》丛书 2015 年策划启动，首批于 2017 年推出，其余各册将于 2018 年、2019 年陆续推出。丛书列入“十三五”国家重点出版物出版规划项目、国家主题出版重点出版物和“90 种迎接党的十九大精品出版选题”。

《中国道路》丛书编委会

2017 年 9 月

目 录

第一章 导言 1

- 一、口岸的基本概念、分类及特征 / 2
- 二、现代意义上的口岸起缘 / 8
- 三、中国开放口岸的陆域水域主要地理特征 / 11
- 四、中国开放口岸与地理空间的依存关系 / 20
- 五、历史地看待近代以来中国口岸开放及其发展 / 22
- 六、新中国成立后口岸工作受到党中央国务院重视 / 26

第二章 中国古代开放口岸及其发展 29

- 一、先秦时期海上陆上交通发展 / 29
- 二、汉代陆上丝绸之路形成及基本走向 / 30
- 三、秦汉时期海上丝绸之路形成及主要航向 / 36
- 四、秦汉时期沿海主要港口及其发展 / 39
- 五、魏晋南北朝时期陆海对外交通发展 / 43
- 六、唐宋时期陆海对外交通发展 / 45
- 七、唐宋时期开放港口及其发展 / 50
- 八、元朝陆海对外交通发展 / 59
- 九、明代对外交通、外贸管理发展及郑和下西洋 / 62

第三章 清朝及近代中国开放口岸、对外

贸易及其发展 71

- 一、第一次鸦片战争前清朝开放政策及外贸管理 / 71
- 二、第一次鸦片战争前中英间正常贸易 / 74
- 三、清代前期沿海主要港口及运输发展 / 76
- 四、英国对华大量走私贸易鸦片 / 79
- 五、第一次鸦片战争和中英《南京条约》及其影响 / 82
- 六、近代中国依据不平等条约对外开放的通商口岸 / 84
- 七、近代中国自开商埠 / 108
- 八、近代中国对外开放口岸的主要特征 / 115

第四章 当代中国对外开放口岸及其

发展：1949 ~ 1978 年 118

- 一、新中国成立之初经济社会发展概况 / 118
- 二、中国第一个五年计划完成及经济外贸发展 / 121
- 三、改革开放前中国交通运输发展状况 / 123
- 四、改革开放前中国外贸发展和开放口岸情况 / 134

第五章 当代中国对外开放口岸及其

发展：1979 ~ 2015 年 139

- 一、沿海地区及沿海口岸率先开放发展 / 141
- 二、内陆地区以长江流域为重点推进开放发展 / 146
- 三、沿边开放促进全方位大开放格局形成 / 148
- 四、目前中国主要工业、交通运输业布局及发展 / 150
- 五、中国二类口岸的审批及其清理整顿 / 173
- 六、改革开放以来中国口岸进出口贸易发展 / 177
- 七、改革开放以来中国口岸开放发展的主要成就 / 194
- 八、中国开放口岸之间的竞争与合作 / 213

- 九、各省域进出境口岸客货运量的空间统计分析 / 218
- 十、目前口岸开放与发展中存在的问题 / 220

第六章 中国的口岸开放机制和管理体制 230

- 一、中国对外开放口岸的审批机制 / 230
- 二、中国口岸管理体制的变迁发展 / 233
- 三、深圳口岸管理体制试点成效及启示 / 238
- 四、中国口岸开放机制和管理体制的国际比较 / 242

第七章 中国口岸开放发展的理论、实践、 经验与启示 245

- 一、中国各时期主要的对外开放思想 / 245
- 二、中国口岸开放发展的主要历程 / 259
- 三、党的十八大以来中国口岸开放发展的新实践 / 266
- 四、中国口岸开放发展的基本经验 / 272
- 五、几点启示 / 275

参考文献 / 278

第一章

导 言

“开放”是一个历史范畴，自古以来就是时代发展的强大动力。开放，在历史中形成和发展，在不同的时代有不尽相同的内涵，开放程度由当时的生产力水平和生产方式类型所决定。开放意味着相互交融，开放程度越深，内外部之间交融程度必将越来越深，由封闭走向开放是各国各地区之间拓展市场空间、利益相互交融、资源优化配置、增添发展动能的动态演化过程。

改革开放是当代中国发展道路上最鲜明的时代特征，是中国发展的最大红利，也是强国、富民、稳边、睦邻的必由之路。中国和世界经济社会发展实践史已经证实，国家之强盛、文明之发展、历史之进步，无不与对外开放、包容并蓄、改革创新息息相关。对外开放自古至今都是一个国家、一个地区繁荣发展的必由之路。口岸作为对外开放的门户、互联互通的平台、跨境交往的桥梁、形象展示的窗口，口岸开放事关一个国家、一个地区之兴衰发展，亦历来是一个国家、一个地区对外开放的重要组成部分。

历史、现实、未来之间息息相通。通览过往，牢记历史，鉴往知来，以史明志。古人云：“欲穷大地三千界，须上高峰八百盘”^①。包括开放口岸在内的所有事物的变革与发展，都离不开

^① 语出南宋文学家刘过（1154～1206年）的《登白云绝顶》：雨罢新晴怯宿寒，一帘秋色满阑干；欲穷大地三千界，须上高峰八百盘；累世避人秦妇子，一时惊客汉衣冠；尘寰元有清吟处，便作三山蓬岛看。

特定的地缘政治、特定的人类文明、特定的人文传统和特定的时代背景。时光越千年，求索次第现。中国是五千年灿烂文明孕育滋养的伟大国度，研究中国自古至今近 3000 年间口岸开放发展的历史，更是从口岸这个对外开放窗口和互联互通平台的视角，透视中国数千年间文明与进步、辉煌与衰危、求索与抗争、奋斗与崛起的全景式时代变迁和实践历程，向读者展示一幅跨越时空、具有大视野和大跨度的历史长卷。

习近平总书记反复强调，改革开放是决定当代中国命运的关键一招，也是决定实现“两个一百年”奋斗目标、实现中华民族伟大复兴的关键一招。改革开放是中国的伟大壮举，回顾当代中国口岸开放发展道路，尤其是立足于改革开放近 40 年口岸开放发展的实践探索、发展成效，结合新中国成立 60 多年口岸开放发展的持续探索、改革创新、奋力前行历程，站在更为宽广的时代广角下，秉承历史思维和世界眼光理性分析，立足当前，着眼长远，回溯历史，反省过往，面向未来，谋划发展，着力探析古代、近代尤其是当代中国口岸开放发展的实践、成就与经验、启示，把口岸开放发展置身于历史长河、时代变迁、变革转折中去阐释，对历史、现实与未来作出全景式展示，有助于进一步加强口岸工作的顶层统筹设计和基层实践探索，不断提升口岸管理的现代化治理水平，不断增强道路自信、理论自信、制度自信、文化自信，坚定不移沿着中国特色发展道路奋勇前进。

一、口岸的基本概念、分类及特征

（一）口岸的概念和内涵

所谓口岸（ports），从狭义上讲，是指经中央政府或者经中央政府授权的省级政府（下同）批准对外开放，由国家派驻的

法定机构依法履行检查、检验、检疫和监督管理等职责，允许人员、货物、物品和交通运输工具出入境的港口、机场、车站、跨境通道等特定区域。

从广义上讲，口岸不仅包括经国家批准对外开放的港口、机场、车站、跨境通道等特定区域，还包括依托口岸相伴而生的交通运输设施、安全防控、检查检验设施等基础设施，以及口岸所在地县级以上（含本级）行政区域内，因由口岸开放而集聚大量的客货进出、贸易往来、产业集聚、经济互动，由此发展繁荣起来的口岸城镇。就此意义上说，口岸具有市场和产业性质，肩负着支持城市发展的职能，口岸与城市密不可分、融为一体。据统计，我国80%以上的外商直接投资都投在设有对外开放口岸的城市。古今中外，许多繁荣发达的沿海、沿江、沿河、沿边城市，都是因由口岸开放而辐射带动发展起来的。

（二）口岸的主要分类

根据分类标准不同，口岸主要有以下几种分类方式。

1. 按运输方式划分。

根据运输方式不同，口岸可分为水运口岸（含海运口岸、河运口岸）、陆路口岸（含公路运输口岸、铁路运输口岸）和航空运输口岸。水运口岸，是指国家在江、河、湖、海沿岸及界河（界湖、界江）设立的，供人员、货物、物品和交通运输工具出入境，以及允许国际航行船舶往来停靠的特定区域。陆路口岸，是指国家在陆路边境地区设立的，允许人员、货物、物品和交通运输工具出入境的特定区域。航空口岸，是指开辟有国际航线，允许人员、货物、物品及航空器出入境的机场特定区域。

2. 按审批权限划分。

按惯例，根据批准开放口岸的审批主体权限不同，口岸可分为一类口岸和二类口岸。俗称的一类口岸，是指由国务院批准开放的口岸；俗称的二类口岸又称原二类口岸，是指改革开放之后

至 1998 年这段时期，曾由省级人民政府批准开放并管理的口岸。一类口岸包括：对外国籍船舶、飞机、车辆等交通工具开放的水运、陆运、空运口岸，只允许我国籍船舶、飞机、车辆出入境的水运、陆运、空运口岸，允许外国籍船舶进出我国领海的海面交货点。一类口岸为直通口岸，交通运输工具通常能直接通达境外。

二类口岸包括：由口岸检查机构覆盖或者依靠其他口岸派人前往办理出入境检查检验手续的国轮外贸运输装卸点、起运点、交货点，同毗邻国家地方政府之间进行边境小额贸易往来的贸易点，以及只限边境居民通行的出入境通道。需要说明的是，1998 年国务院对由省级人民政府审批的二类口岸进行清理整顿，并明确省级人民政府不得再审批二类口岸。二类口岸为非直通口岸，交通运输工具通常不能直达境外。由于目前省级政府已不再批准二类口岸，此类划分方法在实践中极少用到。

3. 按地理区位划分。

根据所处地理区位不同，口岸可分为沿海地区口岸、内陆地区口岸和沿边地区口岸。沿海口岸，通常指北京、天津、辽宁、河北、山东、江苏、上海、浙江、福建、广东、海南等省级行政区域内经中央政府批准对外开放的口岸。内陆口岸，通常指甘肃、青海、宁夏、陕西、山西、河南、湖北、湖南、安徽、重庆、四川、贵州、江西等省级行政区域内经中央政府批准对外开放的口岸。沿边口岸，通常指黑龙江、吉林、内蒙古、新疆、西藏、云南、广西等省级行政区域经中央政府批准对外开放的口岸。

4. 按开放程度划分。

根据开放程度不同，口岸可分为全面开放口岸和限制开放口岸。限制开放口岸，通常是指具有下列情形之一的口岸：仅允许我国内地交通运输工具出入境，仅允许人员或者货物及其承载的交通工具出入境，仅允许我国内地和毗邻国家两国的人员、货

物、物品、交通运输工具出入境，仅允许特定时间内（如季节性）开放运行。全面开放口岸，是指具备全部功能、中央政府批准对外开放时没有附加限制条件的口岸。

此外，除经国务院批准的正式对外开放口岸外，还有经国家口岸主管部门批准的临时开放措施，临时开放期间允许人员、货物、物品、交通运输工具从特定的区域暂时进出境。

（三）口岸的主要特点

口岸作为对外开放的门户和跨境互联互通的平台，居于对外开放前沿，具有促进政治、经济、外交、科技、文化、旅游交往等多种功能，在区域经济社会发展中发挥着重要作用。没有口岸就没有开放。口岸开放发展总是随着经济社会发展而不断发展变化，与一定时期生产力发展水平相一致，口岸开放程度可以直接反映出一个国家、一个地区对外开放的程度。通过口岸开放，中国走向世界，世界也了解中国。可见，口岸具有明显的政治属性、经济属性、社会属性和管理属性，是一种特殊的资源，主要具有以下特点：

1. 国家主权性。

口岸是主权国家根据对外开放发展需要，在特定的地理区位设置的对外交往门户，由国家法定机构进行检查、检验、检疫和监督、管理；口岸开放权、关闭权、管理权以及口岸行政权、关税自主权、查验权等都是国家主权的重要体现。

口岸开放、关闭、撤销等事权，都属于中央事权，需由中央政府批准，都应服从服务于国家政治外交大局和整体发展战略。国家在出入境口岸上设置检查检验机构、配备口岸执法队伍，既要依法行政，为合法出入境的人员、货物、物品、交通运输工具提供服务；又要严密监管，口岸相关部门联手，防范和打击非法出入境，开展缉毒查私，防治传染病及疫病疫情传入，有效保卫国境安全和社会稳定，为维护国家利益和国家安全做出应有的

贡献。

2. 特定区位性。

开放口岸通常应当具备良好的区位优势和便利的交通运输条件。世界各大口岸及其所在城市的形成发展，均离不开特定的地理区位、良好的自然条件、丰富的资源禀赋、广阔的腹地经济等比较优势因素。口岸区位优势是其对外开放的基础条件和决定因素。近代以来中国对外开放口岸，通常都具有较好的区位优势，其区位变迁总体呈现从南向北、从东向西、从沿海向内陆逐渐梯度转移趋势，这与我国区域经济发展路径相一致。

3. 直接涉外性。

无论哪类口岸特别是边境口岸对外开放，不仅涉及国内中央政府和地方政府相关单位部门，还可能涉及外方中央政府和地方政府多个单位部门，口岸直接涉外性较强。比如，边境口岸开放和运行管理涉及双边外交关系；水运口岸、航空口岸涉及国家领水、领空主权；对经由口岸出入境的人员、货物、物品、交通运输工具进行检查、检验、检疫和监督、管理，都涉及国内相关法律法规和国际惯例以及我国签署生效的国际协约。此外，哪些港口、机场、车站、跨境通道可以作为口岸对外开放，哪些不能作为口岸对外开放；哪些口岸可以全方位开放，哪些口岸开放时应附加限制条件；哪些口岸国家应予以重点扶持发展，哪些口岸应适时关闭或撤销，这些都需要从国家政治经济外交大局层面研究确定。

4. 功能多样性。

不同运输方式、不同类型的口岸承载着不同功能；即便是同一类型口岸，由于所处区域、所在城市资源禀赋和产业发展不同等原因，其功能也通常有所不同，这是一定区域内口岸集群之间竞争与合作的主要原因所在。就口岸管理机构而言，国家派驻口岸执法、实行垂直管理的各检查检验机构对出入境人员、货物、

物品、交通运输工具依法履行检查、检验、检疫和监督、管理职能，口岸所在地县级以上政府口岸主管部门履行综合管理、协调、服务等职能。

5. 辐射带动性。

对内而言，每个对外开放的口岸如同“增长极”，在一定行政区域内有其辐射的经济腹地，并产生相应的集聚效应，对口岸城市经济社会发展、产业结构调整、对外经贸合作等具有较强的促进作用。口岸城市及其腹地的经济规模、产业结构变化以及口岸与腹地的联系程度，都对口岸长远发展有着重要影响。

对外而言，古往今来，一国经济社会发展往往离不开对外开放和国际交往、世界市场，而口岸在连接国内国际两个市场、两种资源上具有特殊作用，在促进世界市场形成和发展中发挥着积极作用。国际间人员往来、文化交流、商品交易、技术转让、资金融通等互联互通，都离不开口岸这个关键平台及其辐射带动作用发挥。

6. 通行时效性。

口岸要实现安全、畅通地正常运行，做到客便其行、货畅其流、安全畅通、文明高效，这对口岸工作时间、制度安排、运行管理有明确的时限要求。口岸一旦发生出入境人员、交通运输工具拥堵和滞留以及突发公共事件，如不及时妥善地加以协调处理，必将会造成重大的经济损失和严重的社会影响。

7. 协作配合性。

口岸作为国家的一种特殊资源，其规划、建设、开放、管理、发展等，都应服从服务于国家大局和整体战略。口岸工作涉及多部门、多地域、多层次、多环节，口岸各相关单位（部门）间只有相互协作配合，才能发挥好整体效能。如果口岸各相关单位（部门）各行其是、互不支持配合、不服从统一的组织协调，则口岸正常通行必将受阻、进出境矛盾必将凸显。