

『一带一路』背景下的 中国陆路边境口岸

张丽君 时保国等◎编著



中国经济出版社
China Economic Press

中央民族大学少数民族事业发展协同创新中心丛书

统筹推进一流大学和一流学科建设经费资助

国家社科基金重点项目：陆路边境地区构建“口岸文化”研究（编号：
16AMZ009）

“一带一路”背景下的中国陆路边境口岸

张丽君 时保国 等编著



中国经济出版社

CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

· 北京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

“一带一路”背景下的中国陆路边境口岸 / 张丽君, 时保国等编著.

北京: 中国经济出版社, 2017. 9

ISBN 978-7-5136-4797-7

I. ① “一… II. ①张… ②时… III. ①边境贸易—通商口岸—陆路运输—研究—中国
IV. ①F752.8②F542

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 183559 号

责任编辑 余静宜
责任印制 马小宴
封面设计 华子图文

出版发行 中国经济出版社
印刷者 北京九州迅驰传媒文化有限公司
经销者 各地新华书店
开 本 710mm × 1000mm 1/16
印 张 21.5
字 数 291 千字
版 次 2017 年 9 月第 1 版
印 次 2017 年 9 月第 1 次
定 价 48.00 元
广告经营许可证 京西工商广字第 8179 号

中国经济出版社 网址 www.economyph.com 社址 北京市西城区百万庄北街 3 号 邮编 100037

本版图书如存在印装质量问题, 请与本社发行中心联系调换 (联系电话: 010-68330607)

版权所有 盗版必究 (举报电话: 010-68355416 010-68319282)

国家版权局反盗版举报中心 (举报电话: 12390) 服务热线: 010-88386794

总 序

“丝绸之路”是由德国地理学家李希霍芬（Ferdinand Von Richthofen）最早在 19 世纪 70 年代提出的，之后即被广泛接受。“丝绸之路”自古就是东西方文化交流与经贸合作的通道和桥梁，现代更是连接亚、欧、非大陆的战略大通道。丝绸之路是西汉时张骞出使西域开辟的以长安（今陕西西安）为起点，经关中平原、河西走廊、塔里木盆地，到锡尔河与乌浒河之间的中亚河中地区、大伊朗，并联结地中海各国的陆上通道。这是一条东方与西方之间进行经济、政治、文化交流的主要通道，也是一条科技、文化、哲学、宗教、艺术的交流之路。它最初的作用是运输中国古代出产的丝绸，但后来不仅中国的丝绸、瓷器通过丝绸之路被运到西方世界，中国的指南针、造纸术、火药、活字印刷术、丝织技术也被输往西方，同时还输出了相关的科学思想。在世界文明文化交流史上占有极其重要的地位。

2013 年 9 月 7 日，习近平主席在哈萨克斯坦提出共建“丝绸之路经济带”构想。这是中国在当今复杂多变的国际地缘政治经济格局中，为全面扩大对外开放空间，加强同中亚、中东、欧洲、北非和南亚、东南亚国际经济贸易合作，构建国际政治经济新秩序所做出的重大战略部署，是新时期推进我国周边国家战略、推进我国新一轮对外开放、西部大开发战略的重要举措。一方面体现了国家整体的对外交往战略，另一方面对国内多个省区而言，将成为其区域和城市发展战略制定的重要背景之一，战略意义非常突出。

一、“丝绸之路经济带”构建将为我国布局拓展发展空间提供决策支撑

目前国际地缘政治经济格局日趋复杂，西方势力在我国周边地区（中亚、南亚、东南亚、中东和我国南海、东海地区）干预明显加大，拉帮结派加紧围堵、封锁和遏制我国发展的意图十分明显。如2011年美国提出了“新丝绸之路”计划，目的就在于通过发挥阿富汗作用来加强同中亚各国的关系，推动阿富汗成为重要地区的交通贸易枢纽。打造“丝绸之路经济带”，进一步拓展中国通向中亚、欧洲及世界其他国家的路海通道，对瓦解战略围堵，彻底打破西方势力封锁我国的图谋，巩固中国国家政治安全与经济安全，具有重大战略意义。

“丝绸之路经济带”地处亚欧大陆接合处，是推动全球经济发展的一个不可或缺的环节，其区域内各个国家在资源、人口、经济、人文、环境等方面是一个整体，加强本区域内交流合作是共同的需求。在上合组织框架及中欧合作战略下，沿线地区各国优势互补，如果密切协作，将会形成一条横跨亚、欧、非三大洲的巨型国际“丝绸之路经济带”，也是世界最长、最具发展潜力的经济大长廊。这是我国在目前复杂多变的国际地缘政治经济格局中，顺应世界经济发展，面向未来，为全面扩大我国对外开放空间，加强同中亚、中东、欧洲和南亚、东南亚国际经济贸易合作，构建国际政治经济新秩序，为我国布局拓展发展新空间所做的重大战略部署。

二、“丝绸之路经济带”构建将为我国全方位对外开放和新一轮西部大开发、民族地区经济发展提供战略支撑

中亚各国都是内陆国家，其必须加强交往，与周边国家开展交流合作，才能拓展与外部世界的联系。“丝绸之路经济带”建设，将使中亚各国可以便利地通往世界上经济发展最活跃的亚太经济圈和欧洲经济圈。同时，“丝绸之路经济带”也将促进中国向西开放，拓展中亚、西亚和南亚市场，对中国外向型经济发展具有积极意义。尤其是在国内经

济下行，产能过剩，内需不振的背景下，扩大外需稳增长的重要性尤为重要，通过丝绸之路向西突围是扩大外需的重要途径之一。由于中国和中亚各国间在地理区位、资源禀赋、经济结构、文化特色、生活方式等方面存在着明显的互补性，在能源、交通、电信、农业、化工、纺织、科技创新等领域也存有明显的长短互补特性，因此双边经贸合作发展迅猛。数据显示，2014 年中国与中亚国家贸易额达到 450 亿美元，较建交初期增长 100 余倍。目前，中国已成为哈萨克斯坦、土库曼斯坦的第 1 大贸易伙伴，乌兹别克斯坦、吉尔吉斯斯坦的第 2 大贸易伙伴。此外，中国还是乌兹别克斯坦的第 1 大投资来源国，土库曼斯坦最大的天然气合作伙伴。中哈两国共同建设了中国历史上第一条陆路原油进口管道，第一个陆地边界上的国际边境合作中心，中国—中亚天然气管道更是成为当今世界最长的天然气管道。这样的发展态势，已经超出了 20 年前人们最大胆的预想，故我们可以对“丝绸之路经济带”的进一步繁荣发展、合作共赢充满更高期待。

“丝绸之路经济带”还有利于拓展中国西部大开发战略空间，推动西部民族地区经济社会发展。中国西北尽管与活跃的亚太经济圈和发达的欧洲经济圈相连，但由于近代以来海路交通的发达和海洋贸易的繁荣，深处内陆的中国西北民族地区逐渐成为亚欧经济发展带上的一块“凹陷”地带，经济社会发展滞后，小康进程远低于全国平均水平，对外开放仍处于初级阶段。尽管国家于 2000 年就提出并实施西部大开发战略，但效果不甚理想，直至目前，西部民族地区仍然是我国经济发展的“洼地”，东西部发展差距过大依然是中国全面建成小康社会的短板之一。丝绸之路沿途所经陕西、宁夏、甘肃、青海、新疆等西部民族地区具有明显的后发优势。一旦优势充分发挥，西北地区就能通过承接东部地区的产业转移成为国民经济新的增长带。所以“丝绸之路经济带”建设是西部大开发战略在第二个十年实施进程中的深化，必将推动西部开发进入到一个新的历史阶段，进而打造西部大开发的升级版。共建

“丝绸之路经济带”，搭建内陆开发开放型经济平台，中国西部民族地区不仅有更多的机会参与到全球贸易中去，更有利于西部民族地区充分发挥区位、资源优势，统筹利用国内外两个市场、优化配置市场资源，实现中国东西部区域经济均衡发展，以达成 2020 年全面建成小康社会的目标。

建设丝绸之路经济带，还将在我国形成沿海、沿江（长江）和沿路（丝绸之路）三个大一级“发展轴”，引领区域发展并形成区域经济发展新格局。而“丝绸之路经济带”将是极具潜力的最佳发展轴，有望成为中国经济全面振兴与繁荣的核心地带，带动中国区域发展总体战略目标的实现。

三、发挥“丝绸之路经济带”区域内旅游与文化的先导作用

古丝绸之路在促进沿线国家经济发展、社会文明、科技进步等方面曾发挥过重大作用。然而，在当今世界共同探寻可持续发展背景下，丝绸之路所在地区人口众多、经济发展极不均衡、区域环境脆弱、文化多样性丰富，如何立足区域内资源禀赋优势加强合作是沿线国家乃至世界的共同需求。具体包括：（1）发挥文化力量，加强区域合作。“丝绸之路经济带”将是推动世界经济发展的一个不可缺少的环节，其所联系的区域内各国在自然资源、文化资源等方面是一个整体，以文化建设为引领推动本区域交流合作是共同需求。（2）重视生态环境建设，加强生态安全。环境问题是世界性问题，已引起各国高度重视，丝绸之路沿线各国是生态危机和环境污染重灾区，如草地退化、水环境恶化、土地荒漠化等，迫切需要加强本区域生态安全与生态文明建设。（3）发挥市场力量，提高资源配置效率。沿线国家拥有丰富的旅游、文化等资源，如何加强资源的可持续利用，促进国家间资源优化配置和国际合作是实现本区域可持续发展的重中之重。（4）加强地缘政治经济研究。“丝绸之路经济带”沿线各国具有地缘政治的多元性和地缘经济的复杂性，就使得该区域各国在维系地区与世界和平方面有着重要功能。因

此，要通过加强人文交流，以生态、旅游和文化为突破口，打造丝绸之路生态旅游文化带。中国西部民族地区要立足于资源禀赋优势，特别是要充分挖掘文化资源，积极打造文化产业，发挥文化力量。为此要加强政策和规划顶层设计，实现资源有效利用、协调统筹发展，这是中国构建“丝绸之路经济带”可操作的优先合作领域。

写作分工

张丽君 拟定提纲、修改并统稿

具体分工

序 张丽君

导言 时保国

第一章 何 理 高艳辉

第二章 于 倩 姚志康

第三章 杨秀明 胡 龙

第四章 耿桂红 喻芬芬 侯雪莹

第五章 吴 凡 侯霄冰

第六章 阿拉坦 张小莉

第七章 刘春艳 李大飞等

第八章 时保国 刘丛磊

2013年9月，国家主席习近平在出访中亚期间，提出了共建“丝绸之路经济带”的重大倡议，建议中国与中亚国家打造互利共赢的利益共同体。而同年10月，习近平在出访东南亚国家期间，提出了“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议，至此“一带一路”建设的战略构想被完整呈现出来，并得到国际社会的高度关注。

习近平总书记在2017年5月14日举办的“一带一路”国际合作高峰论坛圆桌会议的开幕式上指出，当今世界正处在大发展大变革大调整之中。新一轮科技和产业革命正在孕育，新的增长动能不断积聚，各国利益深度融合，和平、发展、合作、共赢成为时代潮流。与此同时，全球发展中的深层次矛盾长期累积，未能得到有效解决。全球经济增长基础不够牢固，贸易和投资低迷，经济全球化遇到波折，发展不平衡加剧。战乱和冲突、恐怖主义、难民移民大规模流动等问题对世界经济的影响突出。而随着中国经济的快速崛起，中国作为建设性参与者，正在借助区域和次区域经济合作、多边经济合作、双边发展合作等多种机会，通过实施“一带一路”等战略措施，全面、主动地参与全球经贸体系重构，表达中国诉求、体现中国元素，积极构建开放型经济新体制，形成全面开放的新格局。在世界经贸格局重构过程中，中国与沿线国家共同推进“一带一路”建设是顺应世界多极化、经济全球化、文化多样化、社会信息化的发展潮流，旨在维护全球自由贸易体系和开放

型世界经济，促进沿线各国共同发展、共同繁荣。

据统计，截至2017年5月14日，“一带一路”倡议已得到100多个国家和国际组织的响应，中国先后与沿线国家和国际组织签署了50余份共建“一带一路”的合作协议，涵盖互联互通、产能、投资、经贸、金融、科技、社会、人文、民生、海洋等合作领域。4年来，从理念构想到顶层设计，再到深入实施，“一带一路”作为一项宏大的区域合作新构想已经迸发出新的活力和潜力，不仅将中国，特别是西部地区推进至向西开放的最前沿，促进了本土经济发展，更对推动国际区域合作发挥了不可忽视的作用。从近期来看，“一带一路”建设以政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币融通、民心相通为目标，通过实现与沿线国家基础设施互联互通，带动区域产业布局优化，促进沿线国家共同发展，实现双边及多边共赢，为保持沿线各国经济持续稳定发展奠定基础。从长远来看，“一带一路”建设致力于构建区域合作新模式，推进沿线国家分享优质产能，共商项目投资，共建基础设施，共享合作成果，有助于形成区域经济良性互动循环体系，对实现世界经济平衡发展和全球化升级具有重要意义。

在“一带一路”建设的背景下，陆路边境口岸及其空间上形成的口岸群作为连接我国与毗邻国家的门户和纽带，在构建我国开放型经济的国家战略布局中占有重要地位，在“一带一路”建设中具有非常重要的功能。陆路边境口岸作为我国沿边地区对外开放的重要窗口和平台，担负着我国与毗邻国家交往合作的重要使命，可以说我国与毗邻国家的政治、外交、经贸、文化、科技等诸多方面的交流与合作多是借助数十个陆路边境口岸展开的。2015年3月，我国正式颁布的《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》中明确提出，“加强内陆口岸与沿海、沿边口岸通关合作”。未来，伴随着国家“一带一路”建设的深入实施，我国陆路边境口岸面临着巨大的发展机遇，同时也承载着更多的功能。

基于此，本书以“一带一路”建设为背景，选取我国沿边省区（辽宁、吉林、黑龙江、内蒙古、新疆、西藏、云南、广西）的陆路边境一类口岸为研究对象（以下简称口岸，不含水运口岸），深入介绍中国陆路边境口岸的起源与变迁、发展现状、功能定位、城镇建设、经济发展、公共管理、文化交流等内容，分析陆路边境口岸在“六大经济走廊”建设中的地位和作用，旨在积极推动并服务于中国“一带一路”“兴边富民”等发展战略，并为“十三五”时期我国口岸经济实现跨越式发展、扩大沿边对外开放提供决策依据和理论支撑。

该书的完成并非本研究团队对陆路边境口岸研究的终点，而恰恰是研究的开始，接下来我们将继续围绕该议题进行持续、深入的研究。随着“一带一路”建设的深入推进，陆路边境口岸在我国对外开放格局中的功能和地位将进一步凸显，势必会吸引更多的学者关注、研究这一领域，相信未来围绕陆路边境口岸这一议题将会涌现出更多的优秀研究成果，让我们翘首以待！

编 者

2017年5月

于中央民族大学文华楼

目 录

序 /1

导 言

- 一、口岸及陆路边境口岸范畴的界定 /1
- 二、中国陆路边境口岸的发展阶段及特征 /2
- 三、“一带一路”建设与我国陆路边境口岸的地位与功能 /3
- 四、本书研究的主要内容 /8

第一章 口岸起源与变迁

- 一、陆路边境口岸的历史渊源 /11
- 二、近代以前中国与周边国家的历史交往 /15
- 三、近现代重点陆路口岸发展历史 /23

第二章 陆路边境口岸发展现状

- 一、陆路边境口岸开放概述 /38
- 二、陆路边境口岸经济发展状况 /44
- 三、口岸管理状况 /61

第三章 陆路边境口岸功能

- 一、口岸基本功能 /71
- 二、口岸功能具体分析 /73
- 三、口岸功能发挥的基础及影响 /93

四、“一带一路”战略下的口岸功能 /100

第四章 口岸城镇建设

一、口岸城镇发展水平和发展特征 /104

二、口岸城镇发展的影响因素 /115

三、口岸城镇发展模式 /130

四、口岸城镇发展过程中存在的问题与挑战 /138

五、“一带一路”建设进程中促进口岸城镇发展的政策建议 /146

第五章 口岸经济发展

一、相关理论基础 /155

二、口岸经济规模分析 /157

三、毗邻国家对应口岸主要情况 /181

四、口岸经济发展在“一带一路”战略中的地位与作用 /192

第六章 口岸公共管理

一、口岸公共基础设施建设发展概况 /198

二、口岸管理制度和公共政策 /221

第七章 口岸文化交流

一、口岸文化的内涵 /233

二、口岸文化交流的主要内容 /236

三、东北地区的口岸文化 /242

四、西北地区口岸文化 /256

五、西南地区口岸文化 /263

六、口岸文化交流前景与展望 /269

第八章 口岸在“一带一路”倡议与六大“经济走廊”建设中的地缘经济

一、地缘经济 /275

二、“一带一路”倡议与地缘经济	/278
三、“六大经济走廊”与“一带一路”倡议	/280
四、“六大经济走廊”地区发展现状	/289
五、陆路边境口岸在“一带一路”倡议中的地位与作用	/300
六、“一带一路”背景下中国陆路边境口岸发展的基础、问题与 发展方向	/305
七、地缘战略视角下中国边境口岸发展之路	/308

参考文献	/313
------	------

导 言

中国地域辽阔，与周边 14 个国家接壤^①，在 2 万多千米的陆路边境线上散布着众多的边境口岸和口岸城镇，且多数与毗邻国家呈对称口岸及口岸城镇空间分布。在新的时代背景下，陆路边境口岸及口岸城镇作为中国扩大对外开放的“桥头堡”，其所承担的开发开放功能一定会得到进一步强化与提升。2015 年 3 月中国正式颁布的《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》明确提出，“加强内陆口岸与沿海、沿边口岸通关合作”。未来，伴随着国家“一带一路”建设的深入实施，中国陆路边境口岸与口岸城镇必将被赋予新的时代功能，同时也面临着巨大的发展机遇。

一、口岸及陆路边境口岸范畴的界定

根据《国务院关于口岸开放管理工作有关问题的批复》（国函〔2002〕14 号）中的相关规定，口岸是指提供人员、货物、物品和交通工具直接出入国（关、边）境的港口、机场、车站、跨境通道等。依据不同的划分方式，口岸可以被划分为不同的类型。对口岸的划分方式主要包括以下几种：一是按照国家的开放程度，口岸可划分为国家一类口岸和二类口岸。按国家规定，一类口岸是指允许中国籍和外国籍人员、货物、物品和交通工具直接出入国（关、边）境的海（河）、陆、空客货口岸（国家另有规

^① 与我国接壤的 14 个国家分别为朝鲜、俄罗斯、蒙古国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、阿富汗、巴基斯坦、印度、尼泊尔、不丹、缅甸、老挝、越南。

定的除外)；二类口岸是指仅允许中国籍人员、货物、物品和交通工具直接出入国(关、边)境的海(河)、空客货口岸，以及仅允许毗邻国家双边人员、货物、物品和交通工具直接出入国(关、边)境的铁路车站，界河港口和跨境公路通道^①；二是按照运输方式，口岸可划分为航空口岸、海运口岸、河运口岸、公路口岸和铁路口岸等类型；三是按照所处的空间区位，口岸可分为沿海口岸、沿边口岸和内陆口岸等类型。

陆路边境是指在毗邻国家之间依据陆路边界而形成的带状空间区域，而边境口岸以及其所依托的口岸城镇则是指与毗邻国家间进行各种交流合作的重要枢纽和平台。作为世界上拥有陆路边境线较长的国家，众多的陆路边境口岸如“散珠”一般镶嵌在我国2万多千米的陆路边境线上。陆路边境口岸具有狭义和广义之分，狭义是指仅包括我国陆路边境地区的公路口岸和铁路口岸；而广义则不仅包括我国公路口岸和铁路口岸，还包括水运口岸(河口口岸)和航空口岸。本文对陆路边境口岸的讨论仅涉及狭义范畴，即研究对象主要为陆路边境地区的国家一类公路口岸和铁路口岸。

二、中国陆路边境口岸的发展阶段及特征

中国陆路边境口岸的发展阶段。近代以来至新中国成立之前，我国陆路边境仅有2个对外开放口岸，其一是于1933年我国对朝鲜开放的开山屯口岸，该口岸为公路口岸，位于吉林省延边；其二是于1941年我国对朝鲜开放的三合口岸。新中国成立后至1980年之前，我国开放的陆路边境口岸达到20个，其中铁路口岸5个、公路口岸15个，受当时的历史条件和地缘政治因素的影响，这一时期开放的陆路边境口岸在空间区域上主要聚集于中国东北地区。改革开放后我国陆路边境口岸进入快速发展阶段。截至2000年，我国陆路边境口岸在数量上已达到55个，其中铁路口岸9个、公路口岸46个；截至2013年底，我国陆路边境口岸已达到67个，其中铁路口岸和公路口岸分别为11个和56个。这一时期我国陆路边境口岸总体

^① 国务院：《国务院关于口岸开放管理工作有关问题的批复》(国函〔2002〕14号)〔Z〕。