

第一章 口 岸

第一节 口岸的概念与分类

一、口岸的概念

口岸，原指设在海口的商埠，也称通商口岸。据《政治经济学辞典》解释，商埠是“一个国家指定的准许外国人前来通商的地方”。^① 由此可知，口岸原来的意思是指由国家指定对外通商的沿海港口。这与《辞海》将口岸解释为“对外通商的港埠”是一致的。历史在进步。这种将口岸仅仅理解为是对外通商的港埠的看法，已经远远不能适应现代国际交往的实际，也不能准确地反映口岸这个概念的真正涵义。

从概念的内涵来看，口岸已不仅仅是经济贸易往来（即通商），还有政治、外交、科技、文化、旅游和移民等方面的往来。

从概念的外延来看，口岸也已不仅仅是指设在沿海的港口。随着陆、空交通运输的发展，对外贸易的货物、进出境人员及其行李物品、邮件包裹等，可以通过铁路、公路和航空直达一国腹地。因此，在开展国际联运、国际航空、国际邮包邮件交换业务以及其他有外贸边贸活动的地方，国家也设置了口岸。除了陆空

许涤新主编：《政治经济学辞典》，中册，第 206 页。

^② 《辞海》第 721 页

交通运输业的发展之外，国家的对外开放政策也是决定口岸范围扩大延伸的重要因素。改革开放以来，我国外向型经济由沿海逐步向沿边、沿江和内地辐射，使得口岸也由沿海逐渐向边境、内河和内地城市发展。如果没有改革开放政策，即使有现代交通运输工具和设施，口岸的范围也不会扩大。

现在，除了对外开放的沿海港口之外，口岸还包括：国际航线上的飞机场；山脉国境线上对外开放的山口；国际铁路、国际公路上对外开放的火车站、汽车站；国界河流和内河上对外开放的水运港口。

综合地讲，口岸是由国家指定对外经贸、政治、外交、科技、文化、旅游和移民等往来，并供往来人员、货物和交通工具出入国（边）境的港口、机场、车站和通道。简单地讲，口岸是国家指定对外往来的门户。

二、口岸的分类

口岸可以从不同的角度进行分类，常用的分类方法有：

（一）按批准开放的权限划分

按照批准开放的权限，可将口岸分为一类口岸和二类口岸。

一类口岸是指由国务院批准开放的口岸（包括中央管理的口岸和由省、自治区、直辖市管理的部分口岸）。它包括以下几种情况：① 对外国籍船舶、飞机、车辆等交通工具开放的海、陆、空客货口岸；② 只允许我国籍船舶、飞机、车辆出入国境的海、陆、空客货口岸；③ 允许外国籍船舶进出我国领海内的海面交货点。

二类口岸是指由省级人民政府批准开放并管理的口岸。它包括以下几种情况：① 由检查检验机构覆盖或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；② 同毗邻国家政府之间进行边境小额贸易往来的贸易点；③ 只限边

境居民通行的出入境通道。

（二 按出入境的交通运输方式划分

按照出入境的交通运输方式划分，可将口岸分为港口口岸、陆地口岸和航空口岸。

1. 港口口岸 指国家在江河湖海沿岸开设的供人员和货物出入境及船舶往来停靠的通道。它包括港内水域及紧接水域的陆地。港口水域包括进港航道、港池和锚地。天然掩护条件较差的海港还建有防波堤。港口陆域岸边建有码头，岸上有港口库场、港区铁路和道路，并配备有装卸、运输机械以及其他各种辅助设施。

港口口岸包括海港港口口岸和内河港口口岸。内河港是建造在河流（包括运河）、湖泊和水库内的港口，为内河船舶及其客货运输服务。海港包括建在海岸线上或海湾内的港口，也包括建造在江河入海口的河段上或近海口的感潮河段上的港口，前者主要为近海和远洋船舶及其客货运输服务，后者兼为海船和河船服务。

2. 陆地口岸 指国家在陆地上开设的供人员和货物出入境及陆上交通运输工具停站的通道。陆上交通运输工具包括火车、机动车辆、非机动车辆和驮畜。

陆地口岸包括国（边）境以及国家批准内地可以直接办理对外进出口经济贸易业务往来和人员出入境的铁路口岸和公路口岸。

3. 航空口岸 又称空港口岸，是指国家在开辟有国际航线的机场上开设的供人员和货物出入境及航空器起降的通道。

航空口岸包括国家批准的可以办理对外进出口贸易业务往来和人员出入境的航空器起降场站。目前我国对外开放的航空口岸分为两大类。一类是全方位对外开放的航空口岸，称为国际机场；另一类是有限制的对外开放的航空口岸，称为特定机场。这

种机场是为适应内陆和边远省区与邻近和周边国家发展经贸、旅游的需要，或者是为了方便各省区与香港间的直接联系而开放的。

此外，在实际工作中，还经常使用边境口岸、沿海口岸、特区口岸、重点口岸、新开口岸和老口岸等提法。这些分类虽然尚未规范化，但在制订口岸发展规划、制订各项口岸管理政策方面，还是有一定积极作用的。

第二节 口岸整体功能与综合效益

一、系统理论的基本概念

系统理论的基本概念有：

(1) 系统是由具有特定功能并相互联系的若干要素组成的有机整体。系统是由若干个可以互相区别的要素所组成的，一个要素不能构成系统；构成系统的各个要素之间是相互联系和相互作用的，要素之间没有联系、没有相互作用，也不成系统。

(2) 系统并不是组成它的各个要素的简单相加，而是一个整体。系统的整体功能大于各要素功能之和。

(3) 系统分封闭系统和开放系统。开放系统与外界环境交换物质、能量和信息。封闭系统与外界环境没有这种相互作用。

(4) 系统必须有一个与环境分离的界限。有些系统的界限是封闭的、严格的，有些系统的界限是不严格的，也不是封闭的。

(5) 封闭的物质环境有一种衰退的趋向。开放系统由于从外界取得投入，而且其投入量相当于系统自身消耗的能量和产出量之和，所以不会衰退下去。

(6) 如果一个开放系统要生存下去，就必须从它的外界环境

中摄取足够多的投入，以补偿它的产出和其自身在运转中耗用掉的能量和物质。这种状态称为稳定状态。

(7) 如果一个系统要达到稳定状态，就必须有反馈，即一种信息投入，它告诉人们该系统是否真的达到了起码的稳定状态。

(8) 除了整个宇宙之外，所有的系统都是分支系统。换言之，所有的系统都有其子系统，同时又都是一个更大系统的组成部分，呈现层次形态。

(9) 开放系统，特别是社会系统趋向于不断地完善和分化。换言之，一个开放系统随着它的成长趋向于使其组成部分变得更加专业化，组织结构变得更加完善，并且常常扩大它的界限，或者在扩大界限的同时形成一个新的更大的系统。

(10) 开放系统可以用不同的方法获得预期的结果（稳定状态）。这个概念称为“殊途同归”。在一个社会系统中，可以用不同的投入和不同的过程或方法实现目标，不存在唯一最好的方法。

二、系统理论在口岸中的运用

如果用上述系统理论的主要概念来分析口岸，我们会发现：

(1) 口岸显然是一个系统，并且是一个由相互之间有密切联系的众多部门组成的跨行业的社会系统。

(2) 口岸是一个与外界环境有物质、能量和信息交换的开放系统。国家投资兴建的各种口岸设施及其维护费用，派驻口岸参与其运作的各类人员及其薪酬，是口岸与外界环境的能量交换；进出口货物、出入境人员以及运送这些货物和人员的交通工具，是口岸与外界环境的物质交换；政治形势、经济发展、市场变化、战争或军事行动等等外部环境因素对口岸运作的影响，则是口岸与外界环境的信息交换。

(3) 口岸系统与其他系统之间的界限，有些是封闭的、固定

的，如偷渡人员、走私物品、患有检疫传染病的人员、携带有害生物的动植物及其产品等，都不能出境或入境；有些是不封闭、不固定的，如口岸与所在的城镇、口岸与其经济腹地之间的界限，就不像黑与白之间的界限那样分明。

(4) 口岸系统能够从外界取得投入，这些投入部分来自财政拨款，部分来自合理吸取的各种费用，因此口岸不具有衰退的倾向。

(5) 口岸要生存和发展，同样需要处于稳定状态，即必须从外界环境中获取足够的投入，以补偿它的产出和其自身在运作中耗用掉的能量和物质。一个进出口货物或出入境人员一年比一年少的口岸不能继续生存下去。一个人力、物力、财力不仅没有增加反而逐年减少的口岸也不能向前发展。这样的口岸无法获得足够补偿它的产出和自身运作所需要的能量和物质，处于不稳定状态，因此难以生存下去。

(6) 口岸系统要达到并保持稳定状态，同样需要反馈信息，通过反馈信息了解口岸系统是否确实最低限度地达到了稳定状态，是否处于走向衰落的危险之中。反馈能够起到预警作用。

(7) 口岸系统具有层次形态。口岸相对于国民经济来讲是一个子系统。口岸本身又是一个由若干子系统组成的大系统。概括地说，口岸包括以下五个子系统：① 监管系统，包括海关、边防检查、港务监督、卫生检疫（含食品检验）、动植物检疫、进出口商品检验、船舶检验等检查检验部门。② 交通运输子系统，包括航运、航空、铁路、公路运输和管道输送等运输部门。外经外贸子系统，包括各类外贸进出口公司、外贸进出口基地、保税加工区、保税生产资料市场，以及保税仓库等经济部门。服务子系统，包括港务、外轮代理、外轮供应、外轮理货、港口仓储、装卸，以及直接为口岸现场的人员、交通工具服务的代理报关报检、银行、商场、治安保卫、环境保护等服务机构。

协调管理子系统，包括口岸委（办）、口岸党工委等管理部门。该子系统具有综合管理职能，与其他子系统有所区别。

(8) 口岸系统具有不断完善和分化的趋向。例如动植物检疫就是由商检中分化出来的。随着外向型经济由沿海向内地辐射，口岸包括或涉及的单位有增多的趋向。口岸管理法规和管理机构也在逐步建立和健全。

(9) 我国疆域辽阔，各地社会经济发展极不平衡，因此口岸的运作不可能只有一个模式。适用于一类口岸的做法，不见得适用于二类口岸；对港口口岸有效的做法，对陆空口岸可能就不那么有效；在经济发达地区的口岸行得通的做法，用到经济落后地区的口岸可能变得行不通。因此，口岸的运作应该有不同的模式。

(10) 口岸系统是一个整体，它不是监管、交通运输、外经外贸和服务等子系统的简单相加，而是这些子系统的有机组合。这些子系统的有机组合能够使口岸系统产生出各子系统所没有的新功能，并使口岸系统的整体功能大于各个子系统的个体功能之和。口岸五个子系统的功能各有不同，如监管子系统的功能是检查检验检疫，交通运输子系统的功能是改变货物或人员的空间位置，外经外贸子系统的功能是联系客户和组织货源，服务子系统的功能是提供各种便利，协调管理子系统的功能是整合各个子系统的运作。通过协调管理子系统将其他四个子系统有机地组成一个整体，就可以产生出任何一个子系统都没有、只有口岸系统才有的新功能。这个新功能就是发展外向型经济的功能，就是促进对外开放的功能。

三、口岸的整体功能和综合效益

所有的系统都是为追求整体最优化而设计的。在整体最优化状态中，系统的整体功能大于系统的各个要素功能之和。各个要

素最优并不等于系统的整体功能也必然最优。往往有这样的情况，系统的各个组成要素并不是最优的，但它们组成的系统却可以有最优的整体功能。系统理论认为，系统的整体功能是否大于各要素功能之和，主要取决于系统的结构是否合理。一般来讲，系统的结构合理，系统的整体功能大于各要素的个体功能之和；反之，系统的结构不合理，则系统的整体功能小于各个要素的个体功能之和。口岸系统能否达到整体功能最优化，同样取决于口岸系统的结构是否合理。例如，口岸基础设施与口岸检查检验设施不配套，港口、机场、车站建好了，没有检查检验设施，造成口岸不能正常投入使用。口岸基础设施可能是最优的，但系统结构不合理，使得整体功能无法达到最优化。

口岸系统的整体功能最优化体现在通关能力上。通关能力可以用过境货物或过境人员的通关量来表示。每个口岸都有一个在现有设施和现有人员条件下，能够达到的最大通关能力。口岸的整体功能的最优化表现为口岸的实际通关能力接近或达到最大通关能力的程度。如果实际通关能力与最大通关能力一致，那就表示在现有设施和现有人员的情况下，口岸的整体功能已经达到了最优化。

口岸通关能力是口岸综合效益的重要部分，但不是全部。口岸综合效益除通关能力之外，还包括口岸在把关服务方面的成果及其效益、口岸在促进国民经济发展方面的成果及其效益、口岸在维护国家主权和树立国家形象方面的表现，等等。口岸在把关服务方面的成果及其效益可以用查获偷渡引渡人员的人次，查获走私货物的价值，实施国际预防接种人次，查处人员、动植物传染疫病、疫源批次，查出不合格进出口商品批次及对外索赔的价值等等指标来衡量。口岸在促进国民经济发展方面的成果及其效益可以用进出口贸易总额及其年增长率等等指标来衡量。口岸在维护国家主权、树立国家形象方面的表现虽然不能用具体指标来

衡量，但可以用实例来说明。口岸的综合效益就是上述四个方面的效益之和。

第三节 口岸的地位与作用

一、口岸是国家主权的象征

口岸是一个国家主权的象征。主权是一个国家独立自主地处理国内国际事务而不受他国干预或限制的固有的最高权力，它是与社会出现阶级和国家的同时产生的。有国家就有领土和疆界，没有领土和疆界的国家是不存在的。有领土和疆界，就必然有对入出境活动的管理。国家为了维护主权尊严和国家安全，同时也为了方便与邻国或地区以及异邦的经济文化交往，会有选择地在沿海、沿边、内河、内地城市的港口、车站、机场等地设置口岸，作为入出境的通道，并对这些对外开放的口岸进行管理。绝对不会有哪一个国家不对入出境活动进行管理。所谓自由港，也不过是为了鼓励和促进国际贸易，对船舶来港装卸货物，以及货物在港区贮存、加工等，不要求交纳税款，也不经海关人员检查而已。

口岸权是国家主权的重要体现。口岸权包括口岸开放权、口岸关闭权和口岸管理权。哪些港口、车站、机场等通道对外开放，哪些不能对外开放，对外开放的程度和方式，哪些口岸要关闭或暂时关闭，这是国家的主权。口岸管理权包括口岸行政权、关税自主权、进出境交通运输工具的检查权监护权、入出境货物和人员的检查权检验权，等等，这也都是国家的主权。

鸦片战争以后，中国逐步沦为半殖民地半封建社会，口岸主权丧失殆尽。在对外开放的口岸中，有 $2/3$ 是帝国主义列强强制中国履行一系列不平等条约而开放的。所有这些口岸，中国政府

在任何情况下都不得停止开放，即使是暂时停开也会受到外国侵略者的干涉和阻挠。另外 1/3 中国政府自行宣布开放的口岸，往往也是屈服于外国驻华公使、领事的要求的结果。口岸成为帝国主义国家对中国进行侵略的据点。1949 年中华人民共和国成立后，中国才完全恢复了口岸权。

二、口岸是经济发展的纽带

口岸在国民经济中占有重要的战略地位，在实现国内和国际两个市场对接上起着积极的促进作用。战略地位体现在口岸是国家经济发展的重要基础设施。口岸建设涉及港口、车站、机场、航道、铁路、公路等交通设施建设，而这些交通设施建设在国民经济中处于战略地位。交通设施和口岸设施是经济发展的重要基础设施。在大力发展交通设施建设的同时，也应同步发展口岸设施建设，否则交通设施的作用得不到充分发挥。口岸的建设与开放对国民经济的发展起着促进或制约作用。大力发展口岸建设，在合理分布的前提下增加口岸布点，会促进经济、特别是外向型经济的发展。这是因为，口岸布点多，布局合理，为外商前来洽谈生意、投资设厂提供了入出境方便，为货物直进直出提供了方便。口岸提供的这些方便在某种意义上比减免税等政策对外商前来投资更有吸引力。许多地方的实践表明，口岸的数量足够、布局合理，就促进经济的发展，反之，口岸的数量不足、布局不合理，就制约经济的发展。

口岸不仅在本国经济中起着重要作用，在国际市场的形成和发展中也起着重要作用。一国的经济发展离不开国际市场，而国际间的商品交换、资金融通、技术转让、劳务输出等都要通过口岸联结。随着经济建设的发展，口岸在国民经济中将越来越显示出其重要的战略地位和作用。

三、口岸是对外开放的标志

口岸是国家对外开放的标志。没有口岸就没有开放。口岸的开放程度在一定程度上反映了一个国家对外开放的程度。对外开放表现为政府间或民间在政治、外交、经济、军事、科技、文化、艺术、体育、教育、医疗、环境保护、资源保护、移民、制止国际犯罪、世界和平以及共同抗击自然灾害等等广泛领域里的合作和交流。通过合作与交流，我们可以继承全人类优秀的文化遗产，可以吸收当代人类创造的全部文明成果，来加快我国现代化的步伐。通过合作与交流，也可以让世界了解中国，让中国走向世界。可以这样说，没有开放，就没有交流；没有交流，就没有发展，甚至连生存也成问题。对外开放的重要标志之一就是口岸的开放。

四、口岸是国家安全的屏障

改革开放以来，我国政局稳定，经济繁荣，人民生活水平不断提高，国家日益强盛。面对这种大好形势，国际上一些敌对阶级和反动势力，并不会甘心他们的失败，必然会采取明的暗的等各种手段对我国的社会主义建设进行干扰和破坏。在对外开放的同时，西方一些反动腐朽的东西也必然会趁机而入。一些走私贩私、偷渡引渡、贩黄贩毒、劫机劫船等不法分子也会利用我国对外更加开放的机会进行各种犯罪活动。国外敌对势力对我国的渗透和平演变，境内外犯罪分子进行的各种犯罪活动，许多是通过口岸进行的。因此，为了保卫改革开放的胜利成果，保证四化建设宏伟目标能够实现，就需要加强口岸管理，把口岸建设成为反演变、反渗透、反腐败、反犯罪的前沿阵地。因此，口岸在维护国家安全、维护国家利益、保障国内安定局面方面也具有极其重要的作用。

第四节 我国口岸的演变与发展

一、我国口岸的兴起

我国口岸的开设大约在秦汉至隋期间。

口岸的开设与中西贸易海上通道的形成有关。我国秦汉时与西方的贸易通道有陆路与海路两条。陆路就是有名的丝绸之路。公元前 2 世纪张骞通西域，开辟了中国和西域的交通，导致了中西经济文化交流。丝绸之路从长安出发，经河西走廊，到西陲重镇敦煌，然后分南北两路西行越过葱岭，在木鹿城（今马里）会合，再向西抵地中海东岸，联结通往罗马的海路。丝绸之路是当时联结中西各国的主要陆上纽带。

秦汉时期与外国贸易和文化往来的海上通道，也称“海上丝绸之路”，其形成时间最迟不晚于公元前 2 世纪末或公元前 1 世纪初。《汉书·地理志》上记载了我国现知的最古老的一条海上丝绸之路的航线：由番禺（广州）出发，经徐闻港（今广东徐闻县境内）、合浦港（今广西合浦市内），过南海、马来半岛海域，进印度洋、印度半岛南部海域，到达已不程国（今斯里兰卡），在那里与罗马直接进行贸易。经海上丝绸之路出口的货物，大宗的有丝绸、陶瓷和茶叶等，进口的货物，大宗的是香药等。这说明，广州、徐闻和合浦在当时已经是著名的世界贸易口岸。以这些口岸作为出发港的海上丝绸之路，密切了我国与东南亚、南亚等国的商业往来。

据史籍记载，西晋太康二年（公元 281 年）已有大秦使者来穗，这说明广州至罗马帝国的海上丝绸之路业已形式。广州开始取代徐闻、合浦，逐渐成为海上丝绸之路的主港。

在秦汉时期，朝廷对对外贸易活动还没有设立专门的管理机

构，但要向皇帝报告，经批准后放行。因无专门的管理机构，而由地方官代管。这种管理方法自秦汉一直延用到唐朝。

总的来说，这一时期中西方贸易的通道主要是西北商路。除魏晋以后西北商路有梗阻之外，一直为北方政权所利用。但东南沿海海上贸易也得到了较快发展。

二、我国口岸的兴盛

唐至元期间是我国古代海外贸易的鼎盛时期，也是口岸的兴盛时期。

唐朝初期，国势强盛，经济繁荣，造船技术有了较大进步，航海事业空前发展，海上丝绸之路进入繁荣时期。唐代丞相、地理学家贾耽在《皇华四达纪》中所记述的广州通海夷道，由广州经南海、印度洋，到达波斯湾各国航线，是当时世界上最长的远洋航线。唐代对外开放的口岸已有广州、泉州、扬州、福州、明州（今浙江宁波）等地。西南商路在唐初仍然占有重要地位。唐中叶以后，因中亚各国受控于大食（阿拉伯），河西走廊又归吐蕃管辖，西北陆路贸易转衰，东南海上贸易的地位开始上升。

唐朝不仅海外贸易活跃，口岸增多，而且出现了对外贸易专门管理机构。隋曾在西北边境设交互监，和突厥族贸易。唐初改为互市监，掌管陆路上的对外贸易，以及和少数民族贸易马匹等事务。在沿海设市舶使（或称通好使、监舶使、押蕃舶使），掌管海外贸易。这是中国历史上第一次设立的管理海外贸易的外事官。第一个设置市舶使的港口是广州。继广州之后设置市舶使的港口有扬州和泉州（另有一种说法，认为整个唐代仅广州一地设立市舶使）。市舶使由朝廷任命，多由岭南帅臣监领，或由宦官充任。市舶使的职责是征税、调节税收、处置舶货和妥善安排外商等。市舶使的设立标志着中国对外贸易以市舶为主时期的开始。

到了宋代，海上对外贸易继续发展。据《诸蕃志》记载，当时前来我国从事贸易活动的国家已达 50 多个，数量超过了唐朝。为了适应这种形势，宋朝置市舶司掌管海外贸易。市舶司配备市舶使（后称提举市舶）、判官（或称监官）和专库、分手等吏员，下辖市舶务、市舶库、来远驿等市舶机构。宋代的沿海港口，几乎都设置了市舶机构，如广州、杭州、明州、泉州、密州（今山东胶县）、秀州华亭（今上海松江）、温州、江阴军（今江苏江阴）等。市舶司的主要职责是：检验进港商船；征税；处置舶货（进口货）、招徕和保护外商；检验出港商船，等等。

元代，海外贸易进一步发展。据元代陈大震《（大德）南海志》记载，与广州有贸易来往的国家和地区达 140 多个。但当时广州为中国第一大港的位置已被泉州所取代。广州尚且如此，泉州对外贸易的盛况可想而知。元承宋制，继续在泉州、宁波、上海、海盐、杭州、温州、广州等七处设立市舶机构，改称市舶提举司，依然是国家管理海外贸易的唯一机构。公元 1293 年颁行的《元市舶则例》，是中国现存最完整的市舶管理条例。

总之，唐、宋、元各朝代都十分重视和鼓励海外贸易和海上运输，并建立了市舶机构加强对海外贸易和口岸的管理，出现了许多闻名于世的口岸，如广州、泉州（马可波罗称之为世界第一最大港）、杭州、明州、密州和华亭。与之贸易的国家数量之多、范围之广，皆是史无前例的。

三、我国口岸的衰落

明清两代是我国口岸逐步走向衰落的时期。

自 14 世纪始，日本海盗集团在我东南沿海大肆进行走私、焚掠和抢劫活动，前后达 250 余年。明朝建立以后，为加强海防力量，抵御倭寇骚扰，明太祖不得不改变前朝的对外开放政策，实行严格的海禁。该政策导致了广州、泉州、宁波等口岸对外关

闭。

明朝的海禁政策持续了近 200 年。但海外贸易并没有完全中断。1405 年至 1433 年，郑和率船队七下西洋，远航亚、非二洲，历访了 30 余国，对中国政治、经济、科学文化的对外交流产生了深远的影响。此后，许多国家都派遣使节与明朝交往。明朝实行朝贡贸易，海上仅准许贡舶互市，但私人的海上贸易活动仍很活跃，并逐步上升为海外贸易的主要形式。明朝后期，一度废除的广州、泉州和宁波三地市舶提举司得到恢复，但作用下降，限“掌海外诸蕃朝贡市易之事”，“禁通蕃，征私货，平变易”。

清朝初期，郑成功占据台湾，反清复明，多次出兵，舟船曾沿长江至南京、镇江，清政府不得不实行海禁。1685 年开放海禁，设江、浙、闽、粤四海关，取代市舶机构作为海外贸易和口岸的管理机构。1757 年（乾隆二十二年），又因江、浙、闽海氛不靖，规定对西洋贸易只限于广州一处。

清王朝统治时期，世界历史已进入资本主义时代，东西海上交通的开通，大大缩短了欧洲资本主义列强与中国的距离。西方列强联合起来敲打中国的大门。面对强大的外界压力，清政府采取了闭关自守的消极防御政策。在沿海，只保留广州一个口岸，实行一口通商。在陆地，于几万里北部边境建立“卡伦”制度，以防范沙皇俄国的军事侵扰和不平等贸易。

清王朝的闭关锁国政策并没有阻挡住西方资本主义国家的政治、经济、军事入侵。1840 年爆发的鸦片战争打开了中国封建王朝闭关锁国的大门。第一次鸦片战争中国战败，1842 年清政府在英国炮口的威逼下，签订了近代历史上第一个丧权辱国的不平等条约——中英《南京条约》，开放广州、厦门、福州、宁波、上海五处为商埠。第二次鸦片战争中国再次战败，1856 年和 1859 年，清政府分别与英、法、俄、美四国签订《天津条

约》和《北京条约》，增辟营口、烟台、台南、淡水、汕头、琼州、汉口、九江、南京、镇江、天津为通商口岸。据统计，1840年中英鸦片战争之后，英、美、法、德、俄、日等国强制中国履行一系列不平等条约而开放的商埠共有73个，加上清政府自开商埠共107个。这些商埠遍设在沿海沿江各口岸、边陲地区、铁路沿线和内地省份。帝国主义列强还凭借不平等条约，陆续夺取了中国关税自主权、海关行政管理权和关税收支权等，使海关长期成为帝国主义侵略中国的工具。

辛亥革命结束了清朝政府的统治，但却未能收回清政府丧失的国家主权。

四、新中国口岸事业的发展

1949年新中国的诞生，推翻了帝国主义、封建主义和官僚资本主义的反动统治，从而结束了口岸被帝国主义用来侵略奴役中国人民的历史，掀开了新中国口岸事业发展的崭新一页。

由于帝国主义国家对我国的经济封锁，和我们在经济工作中的失误，我国的口岸事业在改革开放之前的发展比较缓慢。1978年，全国对外开放口岸只有51个，在国民经济发展中的作用可以说是微乎其微。

改革开放政策实行后，特别是邓小平同志关于建设有中国特色社会主义理论的深入人心，我国的国民经济取得了突飞猛进的发展。外贸进出口数量的飞速发展、不断扩大的对外经济技术交流以及旅游事业的发展，都要求口岸通过能力也要有相应的增长。在中央和各级政府的支持和努力下，口岸建设在资金十分紧缺的情况下，仍然取得前所未有的成绩。截止到1994年底，我国已开放国家级一类口岸219个，由各省级政府批准开放的二类口岸300余个，初步形成了从沿海到沿江、从沿边到内地的多层次、多功能、水陆空立体交叉的口岸开放新格局，基本适应了

当前对外贸易、科技文化交流和旅游事业发展的需要。口岸的开放促进了我国经济建设的进一步发展。1994年,全国进出口货物 3.3 亿吨,入出境人员 10122 万人次,进出境交通工具 973.6 万辆(艘、架、列)次,比 1980 年分别增长了 3.75 倍、7.46 倍和 14 倍。口岸已经成为我国对外开放的一个重要组成部分和必不可少的前提条件。

复习思考题

1. 什么是口岸?如何理解口岸这一概念的含义?
2. 常用的口岸分类方法有哪几种?依据每一种方法可以把口岸分成哪几个类型?
3. 系统理论有哪些基本概念?
4. 试用系统理论的基本概念对口岸进行分析。
5. 什么是口岸整体功能?
6. 如何评价口岸综合效益?
7. 如何理解口岸的地位与作用?
8. 简述我国口岸的演变与发展过程。