

国家口岸发展“十三五”规划

成都市口岸与物流办公室（翻印）

2016年12月

B[2016]4663



省政府 2016-12-1 11:34

中华人民共和国海关总署

加 急

署岸函字〔2016〕111号

海关总署关于印发《国家口岸发展 “十三五”规划》的通知

各省、自治区、直辖市人民政府：

根据《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》精神，我署会同中央编办、外交部、发展改革委、公安部、财政部、交通运输部、商务部、质检总局、港澳办、国台办、铁路局、民航局、铁路总公司和中央军委联合参谋部等14个部门和单位编制了《国家口岸发展“十三五”规划》。经国务院同意，现印发给你们，请结合实际认真组织实施。

特此通知。



国家口岸发展“十三五”规划

口岸是国家对外开放的门户，人员和经贸往来的桥梁，国家安全的重要屏障。“十二五”期间，特别是十八届三中全会以来，为适应对外开放的新形势新要求，在各地政府的积极支持和参与下，口岸有关部门认真贯彻落实党中央、国务院的决策部署，齐心协力、密切协作、积极作为，不断加强口岸工作的顶层设计和法制建设，进一步完善口岸工作的制度架构，推动建立国务院口岸工作部际联席会议制度，相继出台《国务院关于印发落实“三互”推进大通关建设改革方案的通知》和《国务院关于改进口岸工作支持外贸发展的若干意见》等重要文件，口岸综合治理体系初步建立；“三互”大通关建设取得突破，国际贸易“单一窗口”建设工作顺利推进，关检合作“三个一”在全国范围内推广，区域通关一体化、“一站式”作业及通关无纸化作业成效显著，口岸通关环境明显改善；口岸开放的数量和质量不断提升，功能布局日益优化，口岸建设资金投入力度加大，口岸查验基础设施不断完善，口岸信息化智能化建设持续加强，口岸服务于国家重大战略和外交大局需要的能力和水平进一步提高。截至 2015 年底，我国共有对外开放口岸 295 个，“十二五”期间全国实现进出口货运量 182.1 亿吨，进出口货值 19.9 万亿美元，出入境人员 23.08 亿人次，出入境交通运输工具 1.28 亿辆（架、列、艘）次，口岸发展为我国对外经济贸易的持续健康发展提供了有力保障。

“十三五”时期是我国全面建成小康社会的决胜阶段，是全面

实施新一轮高水平对外开放的关键时期，也是全面深化改革的攻坚期，在新的起点上加快口岸科学发展，进一步提高口岸服务开放型经济发展的能力和水平，对于全面贯彻落实党中央、国务院的决策部署，确保如期实现全面建成小康社会发展目标具有重要意义。根据《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，特编制本规划。

一、总体要求

（一）指导思想。

以中国特色社会主义理论为指导，全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中全会和习近平总书记系列重要讲话精神，按照“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局，牢固树立“创新、协调、绿色、开放、共享”发展理念，深化口岸供给侧结构性改革，加强口岸立法，完善口岸布局，保障口岸安全，规范口岸执法，便利口岸通行，优化口岸服务，构建“大开放、大安全、大通关、大协同”格局，推动内陆、沿边、沿海地区口岸协调发展，构筑更加便捷高效、低成本、可预期、公开透明的口岸通关环境，推进口岸综合治理体系和治理能力现代化。

（二）基本原则。

——坚持服务大局。牢固树立大局观念和全局意识，主动服务于“一带一路”、京津冀协同发展和长江经济带等国家重大战略的实施和周边外交大局的需要。在立足需求侧管理的同时，积极探索口岸工作促进供给侧结构性改革的新举措、新途径，大力提升口岸服务和促进国家对外经济贸易发展的能力。

——坚持法治先行。加快构建中国特色社会主义口岸法治体系，坚持立改废释并举，加强重点领域立法，增强口岸法律法规的及时性、系统性、针对性、有效性。严格口岸执法，提高口岸执法制度化、规范化、程序化水平。积极引导公众和企业遵规守法，净化口岸执法环境。

——坚持改革创新。研究借鉴国际先进经验，持续推进口岸工作制度创新、管理创新和科技创新。加快转变政府职能，推进口岸工作简政放权，优化后续服务。深入推进“信息互换、监管互认、执法互助”，创新口岸查验监管模式，整合各类资源。积极研发和采用先进技术装备，利用互联网+模式，推进口岸智能化信息化。

——坚持合作共赢。加强部门之间、部门与地方之间、政府与企业之间的联系沟通和协作配合。以为社会和企业提供最大限度的口岸通行便利、降低政府行政成本和企业通关成本、提高口岸综合竞争力为目标，充分考虑各部门、地区和国家的合理利益诉求，创新合作方式，拓展合作领域，完善合作机制，实现共同发展。

（三）发展目标。

到 2020 年，基本实现口岸布局科学合理、口岸设施完善集约、口岸通行安全便利、口岸治理规范高效，形成既符合我国国情，适应外交外贸发展需要，又具有国际竞争力的口岸发展新格局。

——口岸布局科学合理。口岸服务“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展等国家重大战略的能力进一步增强，口岸集群布局初步形成，枢纽型口岸作用更加明显。到 2020 年，全国纳入口岸运量年度统计的客货运量不达标口岸数量较 2015 年

减少 50%。合理增加内陆地区口岸数量。

——口岸设施完善集约。新建口岸查验基础设施完善集约，已建成的口岸查验基础设施有序改善，边境口岸查验基础设施明显改善，边境口岸毗邻国家一侧口岸基础设施同步加强。口岸建设、运行、维护资金保障机制更加完善。

——口岸通行安全便利。口岸安全责任明确、清晰，口岸安全意识进一步增强，安全设施设备投入明显加大，口岸安全责任制在全国所有口岸实现 100%全覆盖。口岸收费更加规范，通行手续更加透明、统一、简便，口岸电子化、智能化水平进一步提高。

——口岸治理规范高效。口岸管理工作制度体系更加完备，体制机制进一步优化。相关部门、地方政府以及企业和社会对各自在口岸中的角色和责任分配认同度进一步提高，大通关协作机制发挥更大作用，口岸法制化建设水平显著提升，风险管理水平进一步提高。

二、优化口岸布局，打造口岸集群和枢纽口岸

根据“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展等国家重大战略和国家对外开放总体布局，结合口岸的自然禀赋、区位优势，以及当地外向型经济发展水平、产业布局，打造若干口岸集群和枢纽口岸。有效发挥枢纽口岸和口岸集群内主要口岸的牵引和带动作用，其他口岸围绕枢纽口岸或口岸集群内主要口岸合理定位，各口岸之间分工合理、优势互补、相互协作、竞争有序。

沿海地区：按照统筹规划、远近结合、合理开发的原则，科学构建布局合理、层次清晰、功能明确的海运口岸布局，进一步提高

海运口岸参与国际竞争和服务腹地经济发展的能力。根据国家区域发展战略，有效整合现有口岸资源，积极打造环渤海、长三角、东南沿海、珠三角、西南沿海5个规模化、集约化、专业化、现代化口岸集群，有效发挥口岸集群内主要口岸的带动作用。统筹规划、有序开发利用沿海对外开放的港口码头和岸线资源，进一步提高资源利用率。

专栏 1 海运口岸布局			
区域	定位	主要口岸	区域性口岸
环渤海 (辽津冀鲁)	主要服务于我国北方沿海和内陆地区经济社会发展。	大连、天津、秦皇岛、青岛	营口、唐山、烟台、日照(石臼)
长三角	主要服务于长三角以及长江沿线地区经济社会发展。	上海、宁波、连云港	舟山、温州、南京、镇江、南通、苏州(张家港、常熟、太仓)
东南沿海	主要服务于福建和江西等内陆省份部分地区的经济社会发展和对台人员和经贸往来需要。	福州、厦门	泉州、莆田、漳州
珠三角 (粤东和珠三角)	主要服务于华南、西南部分地区，加强广东省和内陆地区与港澳地区交流。	广州、深圳、珠海、汕头	汕尾、惠州、虎门、茂名(水东)
西南沿海 (粤西桂琼)	主要服务于西部地区开发，为海南扩大与岛外人员和经贸往来提供保障。	湛江、防城港、海口	北海、钦州、洋浦、八所、三亚

沿边地区：坚持面向东北亚、中亚、东南亚和南亚，统筹谋划边境口岸发展，打通“一带一路”国际运输大通道建设连接内外的关键节点。有效发挥边境口岸特别是主要边境口岸的集聚效应和带动作用，与有关毗邻国家各建设 1—2 个示范口岸，完善集疏运体系，建设一批集产品加工、包装、集散、仓储、运输、报关、报检、代理等功能于一体的国际道路运输枢纽和物流园区，促进沿边地区开发开放。利用现有多双边合作机制，充分考虑毗邻国家国情和实际发展需求，稳妥有序推动边境口岸对等开放和同步建设。规范边民通道管理，准确定位边民通道作用和功能，实行差别化管理，更好地发挥重点边民通道作用。

内陆地区：根据国家发展战略的总体布局，结合内陆地区对外开放和承接产业转移需要，加快内陆地区口岸开放。积极支持重庆、西安等内陆地区国际铁路货物运输通道沿线主要集装箱场站以及平谷国际陆港等国际公路货物运输通道沿线主要集装箱场站对外开放，加快泸州、重庆、宜昌、武汉、荆州、岳阳城陵矶、九江、马鞍山等长江主要内河港口对外开放。适当降低内陆地区航空口岸开放准入标准和口岸客货运量考核标准。配合国家产业政策，支持有条件的内陆地区增设汽车整车、药品等进口口岸。支持内陆航空口岸增开国际客货运航线、航班。推动沿海沿边地区口岸加强与内陆地区口岸开展通关合作。出台口岸通关政策和改革措施时充分考虑内陆地区口岸的实际发展水平和需要。

专栏 2 边境口岸布局

区域	目标	主要口岸
东北	把黑龙江、吉林、辽宁和内蒙古东部建设成为面向东北亚(俄、朝、日、韩)开放的枢纽。	中俄: 满洲里、绥芬河、珲春、(同江)铁路口岸、满洲里、绥芬河、东宁、珲春、(黑河)(黑瞎子岛)公路口岸。 中朝: 丹东、图们、集安、(南坪)铁路口岸; 丹东、南坪、圈河、长白、(图们)、集安公路口岸。
北部	打造向北(蒙古)开放的前沿。	中蒙: 二连浩特、(策克)、(甘其毛都)、(珠恩嘎达布其)、(阿尔山)铁路口岸、二连浩特、策克、甘其毛都、珠恩嘎达布其、阿尔山、满都拉、塔克什肯公路口岸。
西北	充分发挥新疆、甘肃向西开放优势,培育面向中亚、西亚、南亚以及中东欧国家的商贸物流中心,推动丝绸之路经济带建设。	中哈: 霍尔果斯、阿拉山口、(巴克图)铁路口岸,霍尔果斯、阿拉山口、巴克图、吉木乃、都拉塔公路口岸。 中吉: 伊尔克什坦、吐尔尕特公路口岸,(中吉乌铁路口岸) 中巴: 红其拉甫公路口岸 中塔: 卡拉苏公路口岸。
西南	把广西建设成为面向东盟的国际大通道,把云南建设成为“一带一路”西南开放桥头堡,加快环喜马拉雅区域合作。	中越: 凭祥、河口铁路口岸,河口、友谊关、东兴、水口、龙邦、天保公路口岸。 中缅: (瑞丽铁路口岸),瑞丽、畹町、腾冲猴桥、孟定清水河、打洛公路口岸。 中老: 磨憨、勐康公路口岸,(磨憨铁路口岸)。 中尼: 吉隆、樟木、普兰、(日屋、陈塘、里孜)公路口岸。
备注	括号内为待建项目。	

航空口岸布局: 借鉴国际航空口岸发展经验, 统筹谋划航空口岸发展。将北京、上海、广州航空口岸建设成为面向全球的枢纽型

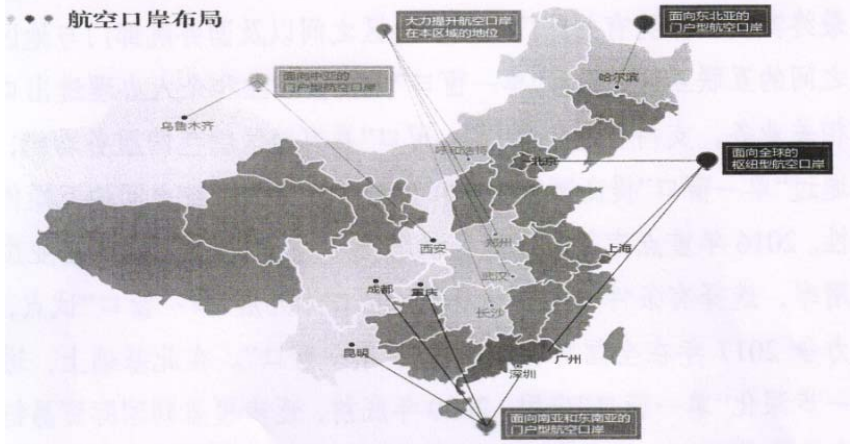
航空口岸，将昆明、重庆、成都、深圳航空口岸建设成为面向南亚和东南亚，将乌鲁木齐、西安航空口岸建设成为面向中亚，将哈尔滨航空口岸建设成为面向东北亚的门户型航空口岸，大力提升郑州、武汉、长沙和呼和浩特航空口岸在本区域的地位，进一步发挥沿边和内陆地区省会城市航空口岸作用。

三、深入推进“三互”大通关建设，促进口岸通行安全与便利

深化口岸通关一体化改革。创新大通关协作机制和模式，统筹推进全国海关一体化通关改革和检验检疫一体化改革。尊重物流规律，打破业务辖区界限，企业可自主选择货物进出口岸或申报人所在地海关和检验检疫机构分别办理报关报检手续。完善各地口岸查验部门之间联系配合机制，努力做到监管信息共享，监管措施联动，监管结果互认。深化落实相关配套措施，实现全国海关报关、征税、查验、放行通关全流程一体化作业。除特殊管控货物外，实现检验检疫以通报、通检、通放为基础的检验检疫一体化作业。

专栏3 航空口岸布局示意图

航空口岸布局



统筹推进国际贸易“单一窗口”建设。在国务院口岸工作部际联席会议制度下统筹推进“单一窗口”建设。依托中央和地方两个层面的电子口岸公共平台，共同打造全国一体化的“单一窗口”环境。中央层面要统筹推进“单一窗口”基本功能建设，协调和简化单证格式和数据标准，制定“单一窗口”标准版并免费推广应用，依托中国电子口岸平台以“总对总”方式与各口岸管理和国际贸易相关部门系统对接，实现信息数据互换共享，开展国际合作对接。

地方层面各省（自治区、直辖市）要依托本地电子口岸按照统一标准推进“单一窗口”建设，原则上一个省域建设一个“单一窗口”，最终实现国务院有关部门之间、地区之间以及国务院部门与地区之间的互联互通。推动“单一窗口”免费供企业和个人办理进出口相关业务，支持各地拓展“单一窗口”具有地区特色的服务功能，通过“单一窗口”提高国际贸易供应链各参与方系统之间的可操作性。2016年重点完善沿海地区口岸“单一窗口”功能，提高

企业应用率，选择有条件的内陆和沿边地区口岸开展“单一窗口”试点，力争 2017 年在全国所有口岸建成“单一窗口”。在此基础上，进一步深化“单一窗口”应用，2020 年底前，逐步覆盖到国际贸易链条各主要环节，积极推进与其他国家和地区“单一窗口”互联互通。

创新口岸通关模式。积极探索“一次申报、分步处置”的通关模式，推进查验业务流程再造，通过属地管理、前置服务、后续监管、信息共享、执法合作等方式将口岸通关现场非必要的执法作业前推后移，使口岸通关现场执法减到最低限度，进一步简化监管作业环节，压缩通关时间。推进查验部门在查验监管作业方面的有效衔接和配合，提高查验整体工作效能。在报关、报检、税单和许可证等环节实施无纸化，进一步完善海关报关单随附单证传输方式和联网核查管理，逐步取消人工验核纸质单证，加快推进许可证件无纸化和税费电子数据联网进程，大力提升报检、施检、放行等环节的无纸化覆盖率。全面推进运输工具联合登临检查、货物联合查验、行邮物品检查“一机两屏”，积极拓展“一站式”作业和综合执法试点，形成监管和执法合力。

改进口岸通关服务。加强口岸通关和服务窗口规范化建设，及时公布通关作业环节进程。开发通关时间节点记录信息化系统，建立并实施通关时间公开、监督和评估制度。在建立中央和地方进出口环节收费目录清单基础上，严格落实国家清理和规范进出口环节收费各项政策措施，将清理规范后的进出口环节收费目录清单作为政务公开项目公布，定期检查政策执行情况。规范国际道路运输车

辆备案及通关查验流程，建立并公布国外车辆及人员出入境手续规范及流程。在确有必要并具备条件的航空口岸，实行 24 小时通关，对直接过境且不离开口岸限定区域的旅客给予免办出入境边防检查手续等便利服务。在具备条件、符合快件运营特点的海运口岸，探索实施海运快件通关模式。完善检验检疫指定口岸建设要求和认定程序，支持有需求、有条件的口岸建设检验检疫指定口岸。在年出入境旅客超过 10 万人次的口岸推广建设旅客出入境证件自助通关系统，在业务量大的货运口岸逐步推广使用车辆“一站式”电子验放系统，进一步提高鲜活农产品等特殊商品口岸通关效率。

加强口岸安全管理。强化口岸安全意识，明确口岸安全责任，口岸所在地人民政府对口岸安全负属地管理责任，口岸经营单位对口岸安全负主体责任，其他部门和单位依据相关法律规定各自履行相应的口岸安全责任。建立常态化的口岸安全联防联控机制，加大口岸安防设施设备投入，完善相关保障机制。根据实际需要，在具备条件且旅客流量较大的陆路口岸逐步实施安全检查制度。加强口岸应对公共卫生风险和国际关注突发公共卫生事件能力建设。建立健全口岸突发事件应急处置预案，开展定期和不定期演练，确保口岸运行安全、高效、畅通。

四、坚持共享共用，加强口岸基础设施建设

规范口岸查验基础设施建设。加强沟通协调，按照分类制定、分级管理、规模总量控制和共享共用的原则，争取 2017 年出台《国家口岸查验基础设施建设标准》。新开口岸查验基础设施应按照《国家口岸查验基础设施建设标准》进行建设，并尽可能与口岸主体工

程统一规划、统一设计、统一投资、统一建设。已开放的口岸应根据实际情况和监管需要适时对口岸查验基础设施进行改造和完善。加快改造和完善因查验基础设施落后导致监管风险和安全隐患的口岸。

推动口岸查验设施设备共享共用。根据“三互”大通关建设的总体要求和优化通关作业查验流程的需要，统筹设置口岸查验场地等公共区域以及查验部门内部设施，推进以口岸为单元统一配备共用的监管查验设备。口岸查验基础设施建设应统筹考虑现场和非现场功能需要，避免在不同地点重复建设相同功能的查验业务用房；优先保障查验现场检查检验执法需要，在此基础上对查验业务、值班备勤用房予以统筹安排。在当地已经建有相关查验技术业务用房且临近口岸，不会增加旅客或企业等候查验结果时间或造成通关不便利的情况下，原则上在口岸不再另设同类用房。引导和鼓励监控室、计算机房、现场会议室和值班备勤用房等集中设置、共同使用。研究建立共用监管查验设备的管理保障机制。办公用房建设和配置严格执行国家相关规定和标准。

改善边境口岸通行条件。按照“整体推进，重点突破”的原则，加强边境口岸特别是重点边境口岸基础设施建设，大力提升边境口岸通行能力。根据“一带一路”建设、与毗邻国家基础设施互联互通的总体布局，利用多种资金渠道，大力加强边境口岸基础设施、查验设施建设和改造，加快通往边境口岸的铁路、公路等基础设施建设和升级改造。统筹使用援外资金，支持“一带一路”建设和周边互联互通所涉及毗邻国家口岸基础设施建设，进一步提升我陆地

边境口岸毗邻国家一侧口岸通行能力。

五、深化电子口岸建设，建设智慧口岸

深化电子口岸建设。建立健全“共建、共管、共享”机制，加快实现电子口岸公共平台的公共化、平等化和单一化，实现全国电子口岸统一标识、统一标准和统一认证。电子口岸作为设在海关总署（国家口岸办），由各部门共建、共管、共享的大通关信息平台，要免费开放数据接口供企业和个人使用。要按照“单一窗口”的基本要求，对电子口岸在技术上进行改造，在应用功能上实现转变，并建立相应的运维机制。进一步拓展跨部门联网应用范围，提高口岸管理相关部门的联合执法和科学决策能力。切实落实《国务院口岸工作部际联席会议成员单位数据共享和使用管理办法》，完善数据共享机制，推动建立数据资源共享目录，在确保数据安全的前提下，“以共享为原则，不共享为例外”，打破信息孤岛，全面推进各口岸管理部门间信息共享。加快电子口岸平台与国际道路运输服务管理等信息系统的互联互通，推动口岸管理相关部门对国际运输企业、车辆、驾驶员备案及过境申报等信息共享。坚持“安全第一”，加强电子口岸平台安全防护、管理和应急处置。进一步完善电子口岸平台基础设施建设，推动“互联网+”、大数据、云计算等新技术应用。加强对地方电子口岸的规划指导，实现中央和地方两个层面电子口岸协调发展。

探索推进智慧口岸建设。积极利用物联网技术，支撑信息采集、智能联网等业务应用，促进货物流、信息流、资金流“三流交互”。积极利用云计算技术，提高口岸运行服务响应能力，优化口岸基础

资源配置。加快通关作业装备自动化进程，推进查验管理系统智能化和现代化。积极利用大数据技术，支撑情报研判、风险分析、企业信用评估、宏观决策等业务应用，为建设智慧口岸提供关键技术支撑。积极利用空间地理信息技术，支撑口岸物流链智能化、在途监管、动态空间展现等业务应用，实现业务全景展示与统一调度指挥。积极利用移动互联技术，支撑企业移动申报。

六、加强口岸国际合作，深化口岸港澳台合作

加强口岸国际合作。利用多双边合作机制，积极开展口岸国际合作，交流口岸管理理念、管理模式和管理经验。将边境口岸合作纳入与邻国签署的共建“一带一路”合作备忘录等协议，积极探索推进边境口岸通关监管模式创新。支持边境口岸所在地地方政府、口岸查验机构与毗邻国家对应政府和查验机构开展交流协作，加强边境口岸工作时间、监管手续等方面的沟通，协调解决通关中存在的实际问题。加强与“一带一路”沿线国家口岸执法机构的机制化合作，进一步提高“一带一路”重要开放门户和跨境通道的口岸通关便利化水平。建立健全中欧班列便捷通关协作机制，深化“安智贸”等合作，提高中欧班列通行效率和产品竞争力。充分发挥国家便利运输委员会的作用，促进国际运输便利化。

深化口岸港澳台合作。将支持和推动涉港澳台口岸发展置于口岸对外合作的优先领域，积极支持涉港澳口岸有序开放，加强口岸基础设施建设，提高口岸通行效率。加强重大跨境基础设施建设项目口岸配套设施设置的沟通和协调，争取社会各界的理解和支持。完善内地与澳门通关便利合作机制，积极开展珠澳口岸查验机制创

新试点，推进前后台分离查验和旅客出入境信息共享；推动青茂口岸实施人员证件“合作查验、一次放行”和港珠澳大桥口岸珠澳旅检通道实施“入境查验、出境监控”等通关新模式，并适时向其他口岸推广复制。充分发挥各级口岸办、口岸协会、口岸学会作用，全方位、多层次加强涉港澳台口岸事务交流与合作。

七、简政放权，优化口岸开放审理制度

完善口岸开放准入标准。坚持“控制总量、盘活存量”原则，充分发挥既有口岸的功能作用，严格论证新设立口岸的必要性、可行性。把健康有序的口岸执法环境作为口岸开放的重要条件。原则上，省级行政区域内有客货运量不达标口岸的不再增设同类口岸；水运口岸逐步向以地级市为单元的“一城一港一口岸”方向整合；适度控制支线机场对外开放，原则上与已开放航空口岸距离在 200 公里或 2 个小时车程之内，内陆和沿边地区机场国内固定直达航线不足 10 条、沿海地区不足 20 条不可申请对外开放。

建立口岸客货运量指标体系。综合考虑各类型口岸功能及不同区域的发展水平，明确口岸开放运行三年后的客货运量指标，并作为口岸考核及退出的重要依据。海运口岸年进出境货运量不少于 100 万吨，内河口岸年进出境货运量不少于 20 万吨，界河口岸年进出境货运量不少于 5 万吨或进出境人员运量不少于 1 万人次。铁路口岸年进出境货运量不少于 10 万吨或进出境人员运量不少于 10 万人次，公路口岸年进出境货运量不少于 5 万吨或进出境人员运量不少于 5 万人次。沿海地区航空口岸年进出境人员运量或进出境货运量不少于 10 万人次或 3 万吨货物，沿边和内陆地区航空口岸年

进出境人员运量或进出境货运量不少于 5 万人次或 3 万吨。

专栏 4 口岸年客货运量指标								
	单位	海运	内河	界河	铁路	公路	沿海航空	其他航空
货物	万吨	100	20	5	10	5	3	3
人员	万人次			1	10	5	10	5
备注	口岸建成投入使用 3 年后执行（边境口岸除外）。							

优化口岸开放审理制度。充分发挥国家口岸发展五年规划的引领和约束作用，国家口岸管理部门要会同中央有关部门，对列入国家口岸发展规划和口岸开放年度审理计划的项目的必要性与可行性进行论证。对列入国家口岸发展规划拟新设立的航空口岸开放项目，地方政府要积极培育市场，在符合有关条件并满足口岸查验部门必要的执法条件的前提下可按程序申请临时开放，待客货运量达到口岸最低客货运量标准的 50%后再按程序申请列入口岸开放年度审理计划。两国达成外交一致的边境口岸开放项目，可根据实际情况适时列入口岸开放年度审理计划。进一步简化口岸开放审理流程，对于规划和年度审理计划内的项目，由省级人民政府直接向国务院提出口岸开放申请，国家口岸管理部门在中央层面一次性征求相关方面意见。进一步优化部门内部核批程序，减少审核环节，明确审查标准，提高口岸开放审批效率。

创新口岸验收制度，规范口岸临时开放管理。根据《国家口岸查验基础设施建设标准》，研究制定国家口岸验收标准和规程，积极探索开展第三方验收、委托验收。规范口岸临时开放管理，完善

口岸临时开放管理办法，明确临时开放的内容、类型、次数、审理程序和相关责任。除国家口岸发展规划内项目、紧急突发事件、重大活动或地级市以上重要招商引资活动外，原则上严格控制口岸临时开放。

实施口岸退出机制。综合考虑口岸客货运量、配套设施、通行效率、执法环境、安全状况等因素，进一步完善口岸运行综合评价指标体系，加强口岸运行绩效评估。制定口岸准入退出管理办法，整合或关闭开放后长期无通关业务或业务量小以及国家批准开放后长期未建成通过国家验收的口岸。对连续三年客货运量不达标、经两年整改后仍不达标的口岸（边境口岸除外），执法环境恶劣的口岸，查验基础设施长期无法满足查验部门基本执法要求的口岸，或者存在重大安全隐患的口岸，应根据口岸准入退出管理办法有关规定启动退出（撤销）程序。

八、保障措施

加强口岸法治建设。清理部门现有法律法规和规范性文件，制定并公布权力清单和责任清单。坚持立法与改革决策相衔接，适时修订完善与口岸执法活动相关的法律法规，确保重大改革于法有据、口岸立法适应口岸发展的需要。坚持问题导向，完善口岸管理法律法规，研究制定关系口岸长远发展的重点法律法规和规章制度，尽快出台《口岸管理工作条例》，为口岸工作提供基本法律依据。研究将口岸通关记录纳入国家整体信用评价体系，根据守信激励、失信惩戒原则实行差别化通关管理，引导企业、个人遵规守法。

加强口岸执法队伍建设。深入开展窗口建设、行风治理，努力

打造公正、廉洁、文明、高效的口岸执法队伍。按照“齐抓共管、综合治理”的原则，进一步净化边境口岸执法环境。积极探索实施查验机构人员编制的动态调配机制，促进系统内编制的挖潜调剂与优化配置，将业务量不饱和口岸的查验人员调剂到人力资源紧缺的口岸。研究制定动态调配机制的配套保障措施。重点推动解决北京新机场等国家重点新建、扩建大型口岸的查验单位人员编制问题。优化组织架构，合理设置工作岗位，整合内设机构，落实“瘦上强下”。适时探索实行“工”字型管理架构，强化总部机关的政策制定和监督管理职能，专业化业务中心职能，一线口岸的具体操作职能，有效释放中间层级人员编制。通过深化改革、简政放权、改进管理、创新监管、科技运用等方式，进一步提高查验效能，释放人力。

加强口岸经费保障。按照事权和支出责任相适应的原则，进一步厘清口岸建设单位、口岸查验单位、口岸经营与管理单位等口岸不同主体单位之间在口岸工程、设施设备、信息系统等建设、运行、维护、改造等方面的事权和支出责任，研究规范口岸建设、改造、运行、维护等资金管理，加快确定口岸查验基础设施建设和运行维护资金的来源渠道，重点加大对边境公路口岸查验基础设施建设支持力度。口岸建设单位、口岸查验单位、口岸经营与管理单位等口岸不同主体单位，要切实落实经费保障责任，加大口岸经费投入力度，提高口岸经费保障水平。

九、组织实施

各省、自治区、直辖市人民政府要根据本规划要求，结合当地实际，将本规划确定的主要目标、重点任务与国家有关专项规划以及本地区经济社会发展“十三五”规划衔接好，制定本省级行政区

内落实国家口岸发展规划的配套措施，分解落实各项任务。口岸所在县级以上地方人民政府要进一步加强对本地区口岸工作的领导，建立健全口岸工作综合协调机制，完善口岸基础设施，强化口岸综合治理，净化口岸执法环境，推进跨区域口岸合作和大通关建设，做好口岸服务保障工作，确保口岸安全高效运行。

国务院有关部门要按照本规划确定的总体目标和重点任务，在政策措施实施、重点项目安排、体制机制创新等方面给予指导和支持。

国家口岸管理部门要加强综合协调与服务，会同有关部门强化制度顶层设计，牵头推进规划实施和相关政策落实，协调解决口岸发展中的重大问题。

建立规划实施的监督与评价机制。各省、自治区、直辖市人民政府要强化规划实施监督和评价，成立专门的评价工作小组，组织开展规划实施进度和效果评估，及时发现和解决实施中存在的问题。国务院有关部门要根据职责分工，开展规划实施进度和效果评估，必要时开展联合督查，以推动规划落实。

附表：1. 《国家口岸发展“十三五”规划》情况表（四川省）

2. “十三五”中欧班列铁路场站对外开放项目表（成都）

抄送：中央编办，外交部、发展改革委、公安部、财政部、交通运输部、商务部、质检总局、港澳办、台办，铁路局、民航局，铁路总公司，联合参谋部，各省（自治区、直辖市）口岸办。

本署：署领导（7），总署各部门，存档。

附件 1

《国家口岸发展“十三五”规划》情况表(四川省)

类型	新开	扩大
数量	2	1
名称	九寨黄龙机场	
	泸州港	
		成都航空口岸
总计	3	

附件 2

“十三五”中欧班列铁路场站对外开放项目表(成都)

中欧班列铁路场站对外开放项目表	
名称	成都
备注	在符合国家有关规定前提下有序对外开放