

向北,向北,向北!

10月的额济纳,四下一片金黄。策克口岸的入境货运通道上,四辆货车并行排开,同时接受口岸联检单位的通关检查。后面几行长长的车队,都是等待通关的车辆。车队末梢,一片平坦的高原铺展开来,那是蒙古国的国境。额济纳海关关长成古友站在车队旁,手口并用,指挥身后小屋里的关员验放车辆。策克口岸是全国第五大陆路口岸,位于内蒙古自治区阿拉善盟额济纳旗境内,对应蒙古国西伯伦口岸,对蒙辐射蒙古国南戈壁、巴音洪格尔、戈壁阿尔泰、前杭盖、后杭盖5个畜产品、矿产资源较为富集省区,对内则是内蒙古与陕西、甘肃、青海、宁夏5个省区共有的陆路口岸。

2013年1月,策克口岸“四进四出”八通道的新货运通道投入使用,日通行能力达到4000辆以上。海关和检验检疫部门实现了电子采集车辆信息、电子查验和放行,车辆通行效率得到明显提升。

作为我国重要的煤炭进口口岸,2014年以来,策克口岸累计进口蒙古国原煤480万吨,同比增长17.3%;出入境车辆/人员超过10万辆/人次,同比增长18.8%。

在内蒙古各口岸中,策克口岸还只是排名第四的陆路口岸。这意味着,像策克这样的物资进进出出大通道,内蒙古还有好几个。

在中国的资源格局中,内蒙古占有重要的战略地位。

内蒙古地处祖国北部边疆,毗邻俄罗斯、蒙古国两个资源大国,边境线长4200多公里。由于中俄、中蒙经济互补性较强,内蒙古各口岸在利用进口资源、输出生产生活的物资方面起着重要的桥梁和通道作用。从这里进口的各种资源,在堆场装车分装后,随即运往山西、宁夏、甘肃等

地用于生产、加工,生产出的电力、焦炭等物资又会运往全国各地,为当地经济发展提供动力。在很大程度上,内蒙古的资源进口服务的是全国经济发展,而非内蒙古一地。而内蒙古的口岸建设,也应当放在国家战略的宏观视角下加以考量。

内蒙古共有国家级对外开放口岸16个,是全国拥有口岸数量较多的口岸大省区之一。目前,中俄陆路货物运输量的65%、中蒙陆路货物运输量的95%都经过内蒙古自治区口岸。

2014年前8个月,内蒙古口岸进出境货运量为4071.5万吨,同比增长5.1%。中国已是蒙古国最重要的出口国和进口商品来源国,连续15年成为蒙古国第一大贸易伙伴,双边贸易额也从2003年的4.4亿美元增长到了2013年的60亿美元。

内蒙古扼守战略关口

开放是中国经济发展的战略引擎,口岸是开放式经济发展的动力枢纽。众多世界级大都市的经济腾飞都起步于口岸经济。历史和现实都证明:口岸的发展,总能带来经济的繁荣。

实现中国经济的可持续发展,需要更多地发掘口岸的经济潜力以及辐射效能。内蒙古的开放,是整个中国向北开放的大棋局中最重要的棋眼之一。

保安全、促便利,构建口岸发展新优势

口岸是国家对外开放的门户,是连接和利用国际国内两个市场、两种资源的重要渠道。口岸是我国开放型经济的重要支撑,没有口岸的发展,我国就不会有今天世界第一货物贸易大国的地位。口岸是体制改革的“试验田”,许多的重大改革措施都是依托口岸先行先试的。口岸是对外友好交往的桥梁,世界通过口岸了解中国,口岸还是国家安全的重要屏障,将走私、贩毒、偷渡、疫情疫病及危害国家安全的人员拒于国门之外。

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。截至2013年底,全国共有经国务院批准设立的口岸285个。口岸布局得到进一步优化,水运口岸沿海岸线和主要通航水系有序分布,公路、铁路口岸沿边境线与周边国家(地区)实现多点互联互通,空运口岸在全国各省域中心城市实现基本覆盖,形成了全方位、多层次、立体化口岸开放格局,确保了口岸开放步伐与开放型经济发展需求基本相适应。依托口岸发展,1978~2013年,我国进出口贸易总额由206.4亿美元增长为41603.3亿美元,外贸进出口货运量由7033万吨增加到35.996亿吨,出入境交通工具由32.5万艘(架、列、辆)次增加到3281万艘(架、列、辆)次;出入境人员由565.8万人次增加到4.5亿人次,实现了飞跃式增长。

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,总体布局日趋完善;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。

当前,我国改革开放进入攻坚期和深水区,发展处于转型期和换挡期,对外开放进入新阶段,加强口岸各部门协调配合,形成口岸工作合力,是当前体制下加强和改进口岸工作的重要依托,也是构建开放型经济新体制的有益探索。

通过口岸走向世界

口岸编织全域开放绿色通道网

口岸发展新设计

2014年8月25日,全国口岸工作座谈会在京召开,国务院副总理汪洋强调,健全口岸协调机制、提高综合执法效能,是口岸工作面临的紧迫任务。要加快推动口岸各部门“信息互换、监管互认、执法互助”,加快实现执法信息数据全面共享,推动查验结果互认,扩大联合执法范围。

海关总署署长于广洲出席全国口岸工作座谈会并作口岸工作报告,研究提出了改进和加强口岸工作的7点措施与建议。于广洲表示,海关总署将继续深入贯彻中央关于全面深化改革的决定和国务院的部署,统筹推进海关各领域的改革和创新。

全国口岸工作座谈会对接口岸工作做出了部署。口岸工作将从优化口岸整体布局、提高口岸综合执法效能、创新口岸查验监管体制机制、改善口岸通关环境、提升口岸运行管理水平、推进口岸管理简政放权、完善口岸政策法规等方面,扎实工作,开拓进取,努力构建口岸发展的新优势。口岸执法部门将进一步深化合作,贯彻“信息互换、监管互认、执法互助”要求,深化关检合作“一次申报、一次查验、一次放行”,大力推广国际贸易“单一窗口”。



等地建立跨境经济合作区,此外还将在矿产品深加工、新能源、电力、农牧业、环保等领域开展全方位合作。

2014年8月21日,在中蒙两国元首见证下,中国海关总署署长于广洲与蒙古国国家口岸委员会主任赛汗比列格签署了《中华人民共和国海关总署与蒙古国口岸委员会关于成立中蒙边境口岸管理合作委员会的协议》。于广洲与蒙古国相关部门负责人举行会谈,双方就加强口岸合作、扩大口岸开放、提升口岸基础设施建设等问题进行了深入探讨并达成诸多共识。在海关合作领域,双方就丝绸之路经济带、海关联合监管、边境海关合作、贸易统计、贸易便利化和能力建设等领域合作达成共识。

中国与蒙古国在经济贸易等方面具有明显的互补性,两国加深合作,将为双方的经济、民生、文化发展带来一系列“双赢”效果。中国的生产生活物资运往蒙古,能够提升蒙古国的生产加工能力和人民生活水平。据内蒙古自治区口岸办常务副主任李春生介绍,现在蒙古全国约90%的蔬果就是经二连浩特特送供应。

此外,蒙古国产品以矿产资源和原材料为主,中国拥有较为成熟的技术和相对充裕的资金,可以协助蒙古国进行资源开发、实现采掘技术革新,可以成为蒙古国资源出口的重要市场。2013年,蒙古国对出口煤炭2000多万吨,收入占其年GDP总额的约30%。阿拉善盟口岸办党委书记孔德贵称,策克口岸所在的额济纳旗,依托煤炭进口衍生出的增值销售、物流运输等业务,已经为当地就业、税收提供了很大支持。

科学布局内陆口岸

——国家口岸办二处处长

钦明炜谈口岸规划

问:作为国家向北开放战略的重要一环,内蒙古自治区“8337”发展思路提出要把内蒙古建成我国向北开放的重要桥头堡和充满活力的沿边经济带。在这样的战略背景下,国家口岸办对加强内蒙古的口岸建设有什么具体安排?

答:目前我国在内蒙古自治区设立的铁路口岸有二连浩特,其他都是公路口岸。下一步我们要更多地在内蒙古建设铁路口岸,这样既有利于保护当地环境,也有利于提高运力。

根据中蒙两国有关规划,下一步将在策克、甘其毛都、珠恩嘎达布其和阿尔山设立铁路口岸。但蒙古国现在采用的是宽轨铁路,而我国使用的是标准轨,需要解决二者兼容问题。

问:从东部率先开放,到西部大开发,再到中部崛起,国家的全方位、深层次开放式发展战略已经全面铺开,中部地区的口岸如何在中部崛起过程中发挥作用?

答:过去,国家把口岸定义为货物、物品和交通运输工具能够直接进出境的区域,所以口岸通常都是建立在边境或沿海地区,中部地区的口岸大多为航空口岸。国家现有经国务院批准对外开放的285个口岸中,位于沿海地区的有147个,沿边地区109个,位于内陆地区的只有29个。

我们准备修改口岸定义,取消直接进出境的限制,为既不沿海也不沿边的内陆地区实现口岸开放并享受相关口岸政策创造条件。

这并不是说内陆地区可以无条件设立口岸。国家在这方面有着综合性的考虑,在内陆广设口岸,容易造成资源浪费,解决这些问题的方案会在口岸“十三五”规划中得到体现。我们的初步考虑是根据“一带一路”的总体部署,在沿线科学布局适当设立内陆铁路口岸。



▲海关提供便利通关

口岸贸易互通中蒙

2014年8月21日~22日,中华人民共和国国家主席习近平访问蒙古国,双方宣布将两国关系提升为全面战略合作伙伴关系。双方就加强口岸、铁路合作等达成了共识,决定将双边本币互换规模扩大至150亿元人民币,同意研究在中国二连浩特—蒙古国扎门乌德



▲公安边检人员为游客服务

构建亚欧通道

与策克相隔3000多公里的满洲里,是中国最大的边境陆路口岸。这一东一西两座口岸,展现了中国向北开放的巨大潜力。满洲里公路口岸国际贸易综合体和厂商跨国贸易通道就是为完善口岸功能、帮助企业开拓俄罗斯市场搭建的,位置在满洲里公路口岸东侧,占地1000亩,投资8亿~10亿元人民币,建成后,这将是全国沿边口岸最大的国际物流贸易中心。

满洲里口岸是个由铁路口岸、公路口岸、航空口岸组成的立体大口岸,是中国东线铁路新丝绸之路的关键节点,也是中国通往俄罗斯和欧洲各国的重要枢纽,承担着中俄贸易65%以上的陆路运输任务,口岸货运量居全国同类口岸之首。

去年12月,满洲里市委市政府和口岸联检联运部门协作促成了首列“苏满欧”班列开通,“苏满欧”班列从苏州出发,经满洲里口岸出境,横跨整个西伯利亚,途经俄罗斯伊尔库茨克、新西伯利亚、莫斯科以及白俄罗斯的布列斯特,最后抵达波兰华沙,全程运行11200公里。从运输时间看,“苏满欧”班列总体运行时间为12~14天,比海运缩短了约30天,比西线的“渝新欧”、“郑新欧”缩短了3~5天,是运行时间最短的亚欧通道。从运价看,“苏满欧”班列报价7300~8300美元/40英尺集装箱,比“渝新欧”、“郑新欧”低30%左右。现在,“苏满欧”班列已经实现常态化运行,今年9月已经达到每周1列的发车频次。

此外,满洲里还在与广州、郑州方面协商,准备合作开通“广满欧”、“郑满欧”班列。并且与海关总署有关部门、中免集团积极沟通,希望启动中俄满洲里—后贝加尔斯克边民互市贸易区免税业务,在满洲里市互贸区设立免税店。



▲检验就是生命 交通海事提高监管效能