

学校编码: 10384

分类号\_\_\_\_\_密级\_\_\_\_\_

学号: 13920131150349

UDC \_\_\_\_\_

# 厦门大学

## 硕士学位论文

### 从关检合作“三个一”探索口岸管理体制改革

Exploration of the Reform in Port Management System  
from the “Three ones” of Customs and Inspection  
and Quarantine Cooperation

洪 伟

指导教师姓名: 罗 思 东 教授

专业名称: 公共管理 (MPA)

论文提交日期: 2016 年 4 月

论文答辩日期: 2016 年 月

学位授予日期: 2016 年 月

答辩委员会主席: \_\_\_\_\_

评 阅 人: \_\_\_\_\_

2016 年 4 月

## 厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下，独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果，均在文中以适当方式明确标明，并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范（试行）》。

另外，该学位论文为（）课题（组）的研究成果，获得（）课题（组）经费或实验室的资助，在（）实验室完成。（请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称，未有此项声明内容的，可以不作特别声明。）

声明人（签名）：

年 月 日

☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆ ☆☆☆

论文指导小组：

罗思东	教授
石牵助	副部长
黄新华	教授

## 厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，  
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

## 摘要

随着国际贸易的快速发展和我国“一带一路”战略构想的提出，对外贸易发展对口岸通关模式提出了更高的要求。在此背景下，对口岸通关时效影响最大的海关与检验检疫部门提出了全新的“三个一”通关作业改革，即：“一次申报、一次查验、一次放行”。改革试点的初期，“三个一”改革取得了积极而卓有成效的社会影响，海关、检验检疫将监管与服务充分融合，有效地降低了试点企业的贸易成本，提高了口岸的通关时效。但是随着“三个一”改革的全面推广，该模式带来的便利性和时效性受限于整个口岸管理体制而逐步降低。“三个一”改革遇到的困难与阻力表明了口岸通关环境的深度改善难以单纯依靠部门联系配合办法或联席会议机制解决，只有大步推进管理体制变革，实现部门机构的整合与事权划分才能从根本上推进口岸大通关环境的良性发展。

本文运用整体性治理理论、依法行政理论、电子政府理论等理论的基本观点和思路，通过研究分析“三个一”改革的经验，结合我国口岸历次体制改革的演变历程，探索新形势下我国口岸管理体制变革的方向。本文发现：当前口岸治理结构已经不能适应外贸经济发展的需要；口岸立法林立，政出多门；口岸部门之间“信息孤岛”问题日益突出；口岸综合服务能力亟待加强。对此，提出以下建议：通过整合口岸部门机构设置，组建大部制海关；优化新部门的外部治理结构；推进“信息互换、监管互认、执法互助”的建设实施；进一步提高口岸法制建设水平，加快推进电子口岸建设；提升地方口岸综合管理部门的执政能力，积极培育口岸第三方服务力量；提高口岸通关效率和管控水平，形成合理完善的口岸管理新体制。

**关键词：**三个一；管理体制；改革

## Abstract

With the rapid development of international trade and the proposing of Chinese "the Belt and Road" initiative, foreign trade development has higher requirements on customs clearance. In this instance, the customs and the quarantine department put forward a completely new "Three Ones" customs clearance operation reform, namely "one time declaration, one time inspection and one time release". At the early stage, the "Three Ones" has had positive and fruitful social influence. Supervision and service are fully integrated which effectively reduces the cost of trade pilot enterprises and improves the port's clearance time. But with the comprehensively promoting, the convenience and timeliness are limited by the entire port management system. The difficulties and resistances indicate that the depth improvement is difficult to make. Only big advance in management system reform, department organization integration and division of powers will fundamentally promote the healthy development of the port customs clearance environment.

This paper employs holistic governance theory, law-based administration and e-government theory, and adopts qualitative analysis, literature analysis, and empirical analysis method. By researching and analyzing the experience, combining with the evolutions, and exploring the direction, it finds that the current port governance structure has been unable to meet the needs of the development of foreign trade and economy; port legislation is bristly, each department acts on its own, the problem of "information islands" has become increasingly prominent and port service capacity urgently needs to be strengthened. Therefore it makes the following recommendations: forming super ministry system customs; optimizing the external governance structure; promoting the construction and implementation of "exchange of information, mutual supervision, law enforcement cooperation"; further improving the level of port legal system construction and accelerating the e-port construction; enhancing the ability of local port integrated management and actively cultivating port third-party service force; improving customs clearance efficiency and control level.

**Key words:** "Three Ones"; management system; reform

## 目录

导 论.....	1
(一) 研究背景和意义 .....	1
(二) 文献综述 .....	2
(三) 研究思路、方法及内容 .....	6
一、“三个一”改革及其理论基础 .....	8
(一) 相关核心概念 .....	8
(二) 口岸管理体制改革的理论基础 .....	11
二、福建推行关检合作“三个一”改革的实证分析 .....	19
(一) 福建关检合作“三个一”改革的设计架构 .....	20
(二) 福建关检合作“三个一”改革的实现途径 .....	21
(三) 福建关检合作“三个一”改革优势及初期效益 .....	23
(四) 福建关检合作“三个一”改革的存在问题及分析 .....	28
三、探索口岸管理体制改革的建议 .....	33
(一) “三个一”改革的借鉴和思考 .....	33
(二) 建设符合新形势特征的口岸治理结构 .....	34
(三) 推进“信息互换、监管互认、执法互助”建设 .....	36
(四) 口岸治理工具改革 .....	37
(五) 体制能力进一步提升 .....	38
结 论.....	41
参考文献.....	42

# Content

<b>I. Introduction .....</b>	<b>1</b>
i. The background and significance of the research.....	1
ii. Literature review.....	2
iii. Contents, ideas and methods of the research.....	6
<b>II. Reform and theoretical basis of “Three ones” .....</b>	<b>8</b>
i. Related core concept.....	8
ii. Theoretical basis of Port Management System reform.....	11
<b>III. Empirical analysis of promoting“Three ones”reform .....</b>	<b>19</b>
i. Design framework of “Three ones” reform .....	20
ii. Approach of “Three ones”reform .....	21
iii. Early advantages and benefits of“Three ones”reform.....	23
iv. Existing problems and analysis of “Three ones” reform .....	28
<b>IV. Proposal of Port Management System reform .....</b>	<b>33</b>
i. Reference and thinking in“Three ones”reform.....	33
ii. Construction of new port governance structure.....	34
iii. Promoting the construction of“information exchange, mutual supervision, law enforcement cooperation” .....	36
iv. Reform of port management instrument .....	37
v. Further enhancing the institutional capacity .....	38
<b>V. Conclusion .....</b>	<b>41</b>
<b>References .....</b>	<b>42</b>

## 导 论

### （一）研究背景和意义

随着全球经济的迅猛发展，我国也高度重视对外贸易的发展，口岸作为衔接国内经济与全球经济的桥梁通道，在对外贸易中起着越来越重要的作用。口岸的通关效率直接影响了企业外贸的交易成本和时间机会，因此，口岸的执法服务关系着外贸企业的国际竞争力，对外贸整体行业的良性发展起着风向标的作用。当前中国的经济建设发展正处于历史机遇期，要充分发挥对外贸易在国民经济发展中的支柱作用，就需要对我国现有投资环境的改善和外贸经济的发展提出更高的标准，进而对口岸的科学管理和整体综合效益的发挥提出新的挑战。

正是由于口岸在外贸经济中的重要作用，为了使口岸管理体制能够更好地服务国家经济发展，自上世纪 90 年代以来，口岸管理体制架构经历了多次变革。1995 年，深圳成为该体制变革试点的排头兵；两年后，曾经在历史舞台上扮演重要角色的商检局、动植检局、卫检局被撤销重组为出入境检验检疫局，实现“三检合一”；1998 年，国家加大了口岸机构的整合力度，将国家港务监督局和船舶联检局撤并改组为海事局，海关总署内设的国家口岸规划办更名为国家口岸办，行使全国口岸综合管理协调职能，至此形成了海关、检验检疫、边防、海事四大口岸执法部门各司其责、各行其政的格局。此后历届政府都对口岸管理体制提出指导性改革意见，但口岸始终保持上述四家单位作为口岸主要执法力量的体制结构进行改革探索，而口岸的日常运作也有序正常。

尽管如此，随着我国“新丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的战略构想的提出以及自由贸易试验区建设的推进，我国现行的口岸管理体制与当前外贸经济发展要求不相适应的问题和矛盾逐步暴露出来，制约了口岸对外贸经济催化剂作用的体现。四家口岸管理单位长期各自为政，部分业务领域重复管理，部分新领域的管理界限模糊等问题也制约了我国投资环境的改善及对外贸易的发展。在此背景下，福州海关与福建出入境检验检疫局于 2014 年在所



辖关区、检区内的所有口岸推行关检合作“三个一”改革，即：“一次录入，分别申报”、“一次查验”、“一次放行”。“三个一”改革的推广具有重大的意义，标志口岸外贸经济管理中最重要两个部门进行了深度有效的合作，为企业带来了极大的便利，降低了企业的贸易成本。但是，随着“三个一”改革的进一步深度推广，该模式所带来的便利性与时效性因整个口岸管理体制改革的滞后而逐步降低。因此，要彻底解决当前口岸存在的矛盾，推动改革向深层次发展，应该探析当前口岸管理体制存在的弊端，深化改革，推动当前我国口岸管理体制朝良性发展方向变革。

## （二）文献综述

### 1. 口岸管理体制改革的必要性

外贸进出口形势长久以来是我国社会各界关注的焦点。作为与外贸密切相关的口岸管理单位，任何细微的改革都可能对口岸通关时效产生较大的影响。所有的改革不应一味地追求服务，必须首先将出发点立足于监管。因此，改革实际上就是寻求“把关”与“服务”的平衡。改革应该是全方位的，既包括信息化系统的开发和整合，也包括法律条文的修订；既包括各部门联合执法的探索，也包括部门机构的整合撤并。然而，所有改革遇到的问题最后归根到底都与口岸现行的管理体制相关联。因此，口岸管理体制的改革是大势所趋，体制改革的进程一直是各方关注的热点。

王继旭提出，口岸管理水平的高低关系到我国国门给人的第一印象。当前口岸的管理可以涵盖为：一是对口岸中介服务、货主等管理相对人的行政执法和行业引导规范；二是由地方口岸办牵头组织执法部门的综合协调工作。从总体上来说，我国口岸工作依然存在流程多、效能差、执法机构偏多的情况，口岸体制变革牵涉部门利益导致阻力大，且自下而上地推动体制改革显得困难重重。我国目前的口岸宏观调控机制的有效发挥受制于当前机构的规格、编制、职责的不规范，加快转型口岸管理体制和口岸查验制度是推进经济发展的关键步骤<sup>[1]</sup>。

<sup>[1]</sup>王继旭. 论福建口岸管理体制和口岸查验制度改革[J]. 福建改革, 1997, (9): 12-13.

朱涛提出，口岸是向世界展示我国形象的门户，国家开放政策、对外友好交往、投资环境的提升，无不与口岸管理水平的高低息息相关。原有的口岸管理模式和机构设置已经与当前的政治、经济发展形势不相匹配，需要进一步进行修整和完善。主要体现在三个方面：一是当前口岸管理部门多且缺乏统一的业务例会或信息交流制度，造成口岸全局意识低下；二是现行执法部门存在职能交叉和重复作业的现象；三是当前口岸配备的监管设施等硬件资源一定程度上也影响了整体管理效果<sup>[2]</sup>。

蒙少东、陈立文、马永飞认为，口岸发展除了引入资金和货流，还有利于运用“两个市场、两种资源”，随之而来的理念更新、体制创新更是价值连城。在当前经济体系下，必须以更加主动、积极的思维推进口岸发展。而现行口岸管理中遇到的困难主要有：一是口岸主要执法部门均为垂直管理单位，相互协调配合难度较大；二是口岸法规是以各部门为基础的法律法规，缺乏统一的口岸综合管理法规；三是口岸管理的理念和制度存在偏差，地方政府和口岸管理部门在“把关”与“服务”平衡的尺度上理解不一<sup>[3]</sup>。

李继香认为，新的口岸管理对象的增加、口岸机构的整合以及反走私斗争形势的日益严峻使得口岸管理水平整体推进，提高口岸整体效益的需求十分迫切<sup>[4]</sup>。

叶剑认为，外经贸事业和国际交往突飞猛进的发展对口岸事业提出日益身高的要求。中国当前的开放已由政策性开放转型为法律框架下的制度性开放，这为外经贸事业进一步突飞猛进开辟了康庄大道。但随着恐怖活动日益猖獗和反恐形势的日益严峻，贸易安全防范得到越来越多的重视和关注，如何将促进贸易便利化与安全性的有机统一已经成为口岸工作者的新课题。然而当前的口岸体制架构和运行机制亟待按照国际化标准重新整合、改组。当前口岸执法部门多为垂直管理部门，国家级的口岸管理机构牵头协调乏力，地方的口岸综合管理机构对口岸执法部门缺乏约束力，口岸监管资源重复建设、信息化建设缺

<sup>[2]</sup>朱涛. 现行口岸管理方式及对策[J]. 海关管理研究, 1999, (1): 16-19.

<sup>[3]</sup>蒙少东,陈立文,马永飞. 我国口岸管理的国际借鉴[J]. 中国市场, 2014, (15): 28-31.

<sup>[4]</sup>李继香. 对当前口岸管理面临形势的思考[J]. 中国海关, 1998, (10): 17-19.

乏规划。加快推进口岸管理体制改革的朝纵深方向发展已经刻不容缓，否则口岸有可能成为反向阻碍我国对外贸易经济快速发展的瓶颈<sup>[5]</sup>。

王立凯指出，通关改革过多地关注技术层面，追求服务实效与规避风险，但切实涉及深层次的机构调整改革却少之又少。体制运行中存在的问题由于欠缺顶层设计、决策缺乏科学支撑等原因导致始终无法解决<sup>[6]</sup>。

## 2. 口岸管理体制改革的思路

当前，口岸工作者和专家学者都对口岸管理体制改革的出路进行了深入地研究和探索，主要思路为：一是修订现行法律法规，为新形势下的口岸发展与改革提供法律保障；二是提高口岸执法系统信息化应用水平，将现代化技术与政府管理有机结合；三是重视口岸相关部门的队伍建设，提升执法人员素养；四是做好顶层设计，至上而下地推动口岸管理的部门整合与职责调整。

吴国华认为，近十年来的改革，每一次重大方案的发布总是“政策先行、立法滞后”，即改革在政策指引下进入成熟期后才以法律形式确认其合法性。这种立法原则过分强调成熟性，忽视立法的超前和对经济的导向作用。经济的发展给法制工作的提出了新课题，从健全口岸的法制工作应从以下三方面入手：一要提高立法意识与质量，做到有法可依；二要严格法律监督，排除“人治”干扰；三要提升司法队伍整体素质，做到违法必究。只有把对社会经济的管理由人治为主转到法制为主，进出口经济的外贸秩序才能得到有效的保障<sup>[7]</sup>。

林源昌提出，香港从原先应付越南船民和内地“逃港”问题时采取的严格措施到后期经济发展需要的分类宽松措施，都对当时的口岸管理产生了有效的积极作用。香港的口岸法制管理经验有很多可以参考的地方：一是根据形势发展变化的情况及时调整政策法规；二是按照法例分类管理；三是采取有效的强制措施；四是采取信息化手段促进法制建设<sup>[8]</sup>。

刘惟蓝、金世斌认为，口岸的政府监管部门普遍是垂直管理体系，政府与

<sup>[5]</sup>叶剑. 继续深化口岸管理体制改革的, 寓管理于服务之中, 以信息化带动口岸各项建设[J]. 水陆运输文摘, 2004, (12): 6-10.

<sup>[6]</sup>王立凯. 反思与再造——海关行政管理体制改革若干问题的探讨[J]. 上海海关学院学报, 2009, (2): 26-30.

<sup>[7]</sup>吴国华. 完善经济法制保障进口秩序——天津口岸查缉走私进口的调查报告[J]. 对外经济贸易大学学报, 1990, (1): 58-61.

<sup>[8]</sup>林源昌. 重在立法严于管理——浅谈香港的出入境管理[J]. 港澳经济, 1995, (2): 26-29.

企业之间，不同区域之间的资源尚未有效整合。加快电子口岸建设是我国稳外需、保增长、促转型的内在需求。因此，除了整合部门机构，还可以利用科技手段，依托电子口岸平台整合口岸资源，集聚商贸信息，再造通关流程。因此应该按照“共建、共管、共享”的原则，强化海关、检验检疫、边防、海事等涉及大通关部门的分工协作，有效整合电子口岸的基础设施和信息资源，积极探索实现跨部门的信息互联互通和一站式通关服务操作<sup>[9]</sup>。

叶剑提出，当前的国际贸易实践中，国际海关和外贸界人士提出“单一窗口”的管理模式，即：只需向唯一政府机关提供标准化的信息即可满足所有进出口及转运法规要求的一种管理程序；如果以电子格式提供，则所需的各种数据元仅须提供一次，由一个部门处理，并通报给相关部门综合管理。在我国探索建立符合国际口岸事业发展潮流的“单一窗口”管理模式是符合国际发展趋势<sup>[10]</sup>。

朱涛认为，稳定口岸人员队伍，提高口岸人员素质，加快推进边检职业化进程有利于口岸综合管理水平的提高，同时要进一步理顺口岸的国家事权执行机构的工作关系，建立一个统一、高效、规范的进出境监督管理体制<sup>[11]</sup>。

邬晓芳提出，结合我国国情，一要参照大部制理论和美国口岸管理体制改革口岸机构，改革口岸治理结构，整合口岸查验部门，理顺口岸综合管理体制，即：将涉及口岸的有关职能划归海关，统一管理全国口岸事务；保持各地方口岸办的相对独立性，负责协调地方政府与大部制海关的关系。二要加快推进大通关制度在全国各口岸的落实。三要转变理念，以电子口岸作为我国“单一窗口”平台基础。四要提高口岸执法管理人员素养，扶持口岸非盈利组织<sup>[12]</sup>。

安振泉提出，口岸管理体制改革不是简单地归并同类项，而是要改变现行机制架构下条块割裂的局面，明确部门执法边界，杜绝部门立法本位主义性；调整法律法规，使之适应大部门制得要求；对法律法规的调整不局限于原有法律法规的综合，更重要的是有效控权与有效监管相集合，国家利益与个人利益

<sup>[9]</sup>刘惟蓝、金世斌. 以口岸信息化推进贸易便利化——张家港电子口岸建设的实践与思考[J].江苏商论, 2012, (10): 110-112.

<sup>[10]</sup>叶剑. 继续深化口岸管理体制改革的, 寓管理于服务之中, 以信息化带动口岸各项建设[J].水陆运输文摘, 2004, (12): 6-10.

<sup>[11]</sup>朱涛. 现行口岸管理方式及对策[J].海关管理研究, 1999, (1): 16-19.

<sup>[12]</sup>邬晓芳. 口岸管理体制改革的——以广东开平口岸为例 [D], 广州: 华南理工大学, 2009.

相统一；同时注重在改革过渡期内，设计过渡期执法权，并赋予改革部门合理职权形式相关法律<sup>[13]</sup>。

### 3. 对现行口岸管理体制改革的评析

当前国内学者对我国口岸管理体制的现状进行分析研判，发现了口岸当前在治理结构、立法、信息化应用、综合服务保障等方面存在着诸多问题，导致了口岸整体运行效能偏低、服务质量不高等问题。要进一步提升口岸服务外贸经济发展的指向作用、引导规范外贸企业有序健康地参与国际市场竞争，就必须加快推进口岸管理体制改革的，提升综合执法、服务、引导作用。

然而现有对口岸管理体制的研究大多停留在运用一些公共管理的理论进行技术分析和技术研究的阶段，缺乏一线实际工作经验和执法背景的支撑辅助，导致一些研究成果在实际落地时存在种种困难。如：跨部门的信息互联互通的困难并不只是表面上看到的技术壁垒，在实际工作中深入挖掘就会发现隐藏在技术壁垒背后更深层次的部门本位主义和部门利益才是实际原因；机构的简单整合与撤并不是解决当前问题的秘方良药，机构调整往往只是改革的第一步，随后的外部治理结构优化与整体环境的改善才是改革成败的关键步骤。

本文以笔者亲身参与的关检合作“三个一”改革为出发点，加以实际工作经验和工作背景为辅助分析，力图摆脱以往研究“就理论谈理论”的模式，通过改革的实践经验证明当前口岸采取温和、渐进式的部门合作仅仅是“治标不治本”，只有沿着至上而下的纵向权力线进行破旧立新才能“标本兼治”。

## （三）研究思路、方法及内容

### 1. 研究思路

通过阐述分析公共管理理论，剖析口岸管理体制改革的必要性以及近年来口岸管理体制的演变。同时，通过对我国口岸现行体制在新背景下显露出的弊端的分析论证以及对福建推行关检合作“三个一”改革运行效果的实证分析，对我国口岸管理体制变革方向进行研判。具体研究思路如图 1-1 所示：

<sup>[13]</sup>安振泉. 中国对外开放口岸政府部门管理体制改革的[D], 北京: 对外贸易经济大学, 2014.

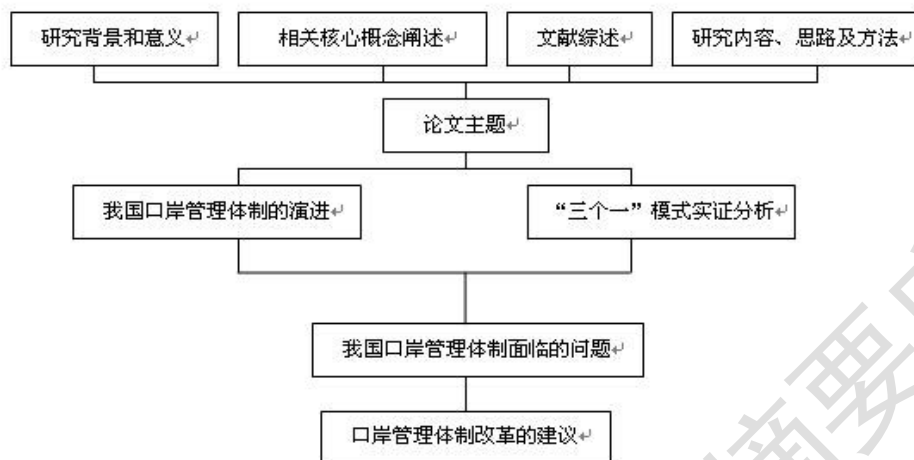


图 1—1 论文研究思路

## 2. 研究方法

本文综合运用了定性分析法、文献分析法、实证分析法。笔者对口岸、口岸管理、“三个一”改革等概念进行定性分析，以便通过对概念的展开联系实际情况提出改革建议；通过对口岸管理相关期刊、图书进行查阅分析并归纳总结，在前人研究的基础拓展了眼界，确保研究成果具有说服力；通过对福州海关与福建出入境检验检疫局推行的“三个一”改革进行案例分析，总结成果并找出不足，提出下一步改革思路。

## 3. 研究内容

论文由五个部分组成：导论着重叙述了论文的研究背景、文献综述以及根据题目要求所采用的研究思路、方法、内容；第一章着重介绍“三个一”改革及其理论基础；第二章对福州海关与福建出入境检验检疫局推行的关检合作“三个一”改革进行实证分析，阐明前期取得的成效，分析后期深度推广时遇到的问题及根源；第三章探讨我国深化口岸管理体制改革的改革方向和路径；最后为结论，归纳综合此次研究过程。

## 一、“三个一”改革及其理论基础

### （一）相关核心概念

#### 1. 口岸及口岸管理

口岸原指两国边境设立的出入境或者贸易的边界点，现在泛指的是国家法定开放的进出关境往来的门户。作为特殊的国际物流节点和货物运输枢纽，口岸已经不再是单纯的国与国之间对外贸易交互的商埠，早已升级为包含政治、外交、文化，旅游和移民等方面因素的往来港口。随着交通运输能力的快速发展，外贸货物、出入境人员及其行李，邮件快件等可以通过各种运输工具直达到国内，因此口岸的范畴除了传统的沿海、沿边地区，还增加国际航空港以及国际邮件交换地，口岸概念的广义范围得到了极大的延伸。

口岸作为国家对外贸易和对外合作的门面与桥梁，是我国参与国际竞争、合作、交流的重要枢纽，其发展程度是国家外贸经济健康指数的“晴雨表”。口岸要进一步对外开放、科学布局、统筹资源、提高口岸综合服务能力，实现积极、和谐、有序、良性循环发展就要求必须对口岸管理体系运行进行科学研判、合理分析。当前我国口岸执法的主要力量为海关、检验检疫、边防、海事四大部门，各部门按照法律法规授予的工作职责和管理权限在各自领域把关服务。

海关作为国家为实现口岸有效监管而设立的重要执法机关，担负着监管、征税、缉私、统计四大职能，主要表现为：（1）依法监管。依据相关法律授权，海关应对出入境运输载体、货物、邮件等物品实施监管查验。（2）征收进出境环节税费。每年国家财政收入有相当一部分比例是来自于海关在进出境环节征收的税款，征税既是国家收入的重要组成，也是国家应对国内外形势变化实施宏观调控的重要手段。（3）查缉走私。海关是我国现行缉私体制下的主导部门，其他政府部门有义务配合海关开展打私工作。海关作为打私工作的总牵头人，有义务组织协调相关部门开展打私工作，统一侦办走私案件。（4）编制统计。统计工作是海关承担职责中较为重要的一项。国家进出口货物贸易统计是否准确，对于党中央了解当前对外贸易的运行态势、决策国家重大调控措施具有极

其重要的参考价值。海关总署定期对外发布相关统计数据并向有关国际机构报送我国进出口统计数据。

检验检疫是以保障出入境的人、货、运输载体的安全卫生，确保进出口商品质量合规，进行检验或检疫执法行为的行政部门。检验检疫部门的主要职责是：(1)执行进出境卫生检疫。根据法律授权，负责对外贸货物的包装、铺垫材料进行消毒、除害，防止控制流行性病毒细菌随人、货、运输载体入境。(2)保护农业、林业及经济利益免遭有害动植物和疾病侵害。(3)执行法检目录内的商品质量检验。对商品的安全和质量提供监管、检验、化验、备案、鉴定等工作。(4)管理审批外贸产品体系认证、实验场所认证、人员注册登记等工作(5)负责国家技术性贸易壁垒谈判、协商、制定、实施等工作。(9)依法核发进出境检验检疫标识、封识、原产地证明等工作。

边防是国家为确保国家安全、打击犯罪而在口岸上设置的具有治安管理权限、以出入境人员的管理为主要工作职责的执法部门。边防部门与其他口岸部门最大的不同点在于队伍编制的特殊性：在全国一部分口岸的边防工作人员为现役制武装警察，另一部分口岸的边防工作人员为职业制人民警察。边防部门在口岸的工作重心和执法范畴都是围绕进出境人员展开的，以“人”为聚焦点，依照授权开展：(1)进出境人员身份的合法性检查。(2)管辖范围内的治安综合治理。(3)在口岸边境行使执法维权。(4)依授权开展出入境运输载体及随运货物等的检查执法。

海事隶属于交通部，主要负责我国境内水运、境外航海的安全保障、管理，其主要职责可以类比为“水上交通警察”。其主要职责是：(1)保障国家水运、航海船舶及水上设施的安全可靠，对其实施监督管理职能。(2)管理辖区内国内及国际船舶备案、核发手册等工作；负责辖区内外轮出入境审批、管理及非开放涉水区域的报批管理工作。(3)管理船检、引航等水上服务单位，对航员外派中介、培训中介的执行引导管理职责；负责辖区内管理相对人的安全生产与污染防治指工作。(4)负责职责范围内水上作业岗位资格的注册登记。(5)处理管辖范围内水上交通事故、水上环境事故、水上安全救援等工作。(6)组织实施管辖范围内外籍船舶悬挂相关国家旗帜对应享有该国权利的管理，组织实施对进入管辖范围内的外籍船舶包括船舶基本情况、性能指标、海员生活保



Degree papers are in the “[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)”.

Fulltexts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to [etd@xmu.edu.cn](mailto:etd@xmu.edu.cn) for delivery details.