



东莞市人民政府公报

2014

第3期

(总第129期)

东莞市人民政府公报

2014年第3期

(总第129期)

(月刊)

东莞市人民政府主办

2014年4月21日出版

目 录

【市政府文件】

关于印发《东莞市无线通信基站建设管理暂行办法》的通知
(东府〔2014〕35号)1

【市政府办公室文件】

关于印发《东莞市重大科技项目管理办法》的通知
(东府办〔2014〕21号)4

关于印发《东莞市档案馆收集档案范围实施细则》的通知
(东府办〔2014〕22号)8

关于印发《东莞市口岸中长期发展规划(2014—2020年)》的通知
(东府办〔2014〕23号)10

关于贯彻《广东省信访事项复查复核办法》的实施意见
(东府办〔2014〕24号)28

关于印发《2014年全市政务信息公开工作重点》的通知
(东府办〔2014〕25号)29

关于印发《东莞市产业转型升级基地开发企业准入认定和入驻企业管理试行办法》的通知
(东府办〔2014〕28号)31

关于印发《东莞市2013年度收费综合年审工作方案》的通知
(东府办〔2014〕29号)33

【近期人事任免】

东府任免35

关于印发《东莞市无线通信基站建设管理暂行办法》的通知

东府〔2014〕35号

各镇人民政府（街道办事处），市府直属各单位：

现将《东莞市无线通信基站建设管理暂行办法》印发给你们，请认真贯彻执行。

东莞市人民政府

2014年3月7日

东莞市无线通信基站建设管理暂行办法

第一章 总则

第一条 为有效规范公众移动通信基站规划建设管理行为，引导移动通信基站设置的合理化和美观化，促进我市无线电通信事业和谐发展，确保省市关于无线网络覆盖率等各项规划指标的顺利完成，根据《中华人民共和国城乡规划法》、《中华人民共和国无线电管理条例》、《中华人民共和国电信条例》、《广东省无线电管理条例》等有关规定，结合我市实际，制定本办法。

第二条 本办法所称公众移动通信基站（以下简称基站），是指在一定区域内通过移动通信交换中心，与移动电话终端之间进行信息传递的无线电收发信电台。

直放站是指具有接受和放大发射移动通信网络信号功能的无线电通信中转设备。

室内分布系统是指为了补充移动通信信号覆盖不足、不稳定或为了提高话务量的吸收，设置于商场、酒店和大型活动场所、高层建设等室内或信号覆盖差的地铁、隧道等地下建筑物的基站。

移动通信运营商（以下简称运营商），是指依法获得基础电信业务经营许可，并向社会公众提供移动电话、数据业务和其他增值电信业务的单位。

第三条 本市行政区域内公众移动通信基站的规划、设置、使用及其监督管理适用本办法。

第四条 基站管理应当遵循责任明确、规划先行，美化天线、共建共享，稳定旧站、善建新站，安全环保、依法保护的原则。

第五条 市经济和信息化局是本市基站管理的主管部门，牵头制定全市基站站址规划，对民用无线电频率资源进行分配及管理，核发无线电台（站）执照，并负责本市基站的监管工作。

公安、国土、环保、住建、交通运输、公路管理、规划、城管、供电等部门应当按照各自职责协助做好基站管理工作。

各镇（街）、园区依照本管理办法并结合各自实际，协助做好辖区内基站规划、选址及相关管理工作。

运营商要配合做好基站的规划、选址工作。

第二章 基站规划要求

第六条 市经济和信息化局会同规划部门根据城市总体规划及相关规划要求，编制基站站址专项规划，报市规划委员会审批后发布。

第七条 规划部门在新区开发、旧区改造以及新建、改建和扩建各类建设项目时，应当将基站等公众移动通信设施纳入市政设施或项目建设，统一规划、统一安排。运营商应提供相应的协助。

第八条 根据基站站址专项规划等相关规划，在下列地址设立基站应遵循以下规定：

(一) 公园、生态控制区域和城市道路、高速公路、轨道交通设施旁等公共用地设立基站的，应当开放。

(二) 政府建设的建筑单体或者构筑物，其所有人或管理单位应当按照租赁双方协商价格提供基站设立所需的管道、机房和天面的空间以及电力等配套条件。

(三) 商务、商业、住宅等其他现状建筑物的产权人和管理单位应当根据基站专项规划或其他基站详细规划支持室内分布系统和基站建设。

第九条 国土、规划和投资主管部门在住宅小区、商住楼、办公楼等建设项目的审批中，明确为通信建设配套预留站址资源（包括机房、天面、铁塔、管道、分布系统等），在地铁、车站、铁路、公路等公共设施项目的审批中统筹考虑通信建设的需求，并保证运营商的平等进入。

第三章 基站设置原则

第十条 基站设置应当符合城市发展总体规划和基站站址专项规划，鼓励和支持运营商按照国家关于共建共享的有关规定，通过平等协商，合理共享基站站址资源。

运营商不能就共享达成协议的，任何一方可以向市经济和信息化局申请协调。经协调仍然不能达成协议的，市经济和信息化局可邀请专家或者第三方机构对共享所需的技术条件进行评估论证。

第十一条 运营商及基站设计施工单位应对交通主干道和城市中心区的基站做好景观美化。美化基站外观应遵循下列原则：

(一) 独立占地的基站，其天线、抱杆、机房的颜色和外观应与周边环境协调一致；

(二) 附设在建筑物或构筑物的基站，其天线应采用隐藏天线、天线美化或与周边建筑协调一致。

第十二条 对本办法出台前的已建基站，应以稳定保留为原则，逐步进行升级改造。原有主干道及城市核心区域的基站应做好景观化及共站共址改造，原有住宅密集区的基站应根据实际情况尽量美化改造。

第四章 基站设置申报程序

第十三条 基站设置申请及相关审批程序如下：

(一) 运营商依据基站站址专项规划等确定初步选址后，将基站选址方案及基站景观化方案连同《无线电台执照》申请材料一并报送镇（街）、园区经信部门受理。

(二) 对于在非公共用地或非公共建筑楼顶设置基站的，镇（街）、园区经信部门综合考虑基站选址方案、基站景观化方案及站址租赁协议后，出具基站选址意见。

(三) 对于在城市绿地、市政广场、城市道路、公路、轨道交通等公共用地或公共建筑物楼顶设置基站的镇（街）、园区经信部门征求城管、交通、公路或其他选址所在地的管理部门或产权部门等单位意见后，出具基站选址意见。

(四) 镇（街）、园区经信部门将基站选址意见及运营商提交的申请材料转送市经济和信息化局，由市经济和信息化局审核办理无线电台站使用手续后向运营商发放《无线电台执照》。

(五) 按规定必须编制环境影响报告书的，运营商应向相应的环保部门申请基站建设项目环评和环评竣工验收。基站通过环评竣工验收后，运营商应及时告知市经济和信息化局。

第十四条 运营商申请办理《无线电台执照》时，应提交下列材料：

(一) 申请书；

(二) 无线电频率使用许可证；

(三) 设置无线电台（站）申请表；

(四) 技术资料申报表；

(五) 省无线电管理办公室印发的承诺书；

(六) 镇（街）、园区经信部门出具的基站选址意见；

(七)其他申请资料。

第十五条 镇(街)、园区经信部门收到运营商的基站选址方案及基站景观化方案后,应及时告知运营商是否需要另行修改补充,对符合基站站址专项规划的,于15个工作日内出具基站选址意见;对基站站址专项规划以外的选址,或需要征求其他部门意见的,于20个工作日内出具基站选址意见。市经济和信息化局在接到无线电台执照申请后7日内审查核发无线电台执照。

第十六条 设置直放站和室内外分布系统的,运营商直接向市经济和信息化局办理无线电台站设置手续。

第十七条 符合应急情况的,可以设置、使用应急基站,基站站址的产权人和管理单位必须提供站址,设置应急基站的单位或个人应当及时报告市经济和信息化局。紧急情况解除后,应当停止使用并撤销该基站。

第五章 基站管理及保护

第十八条 变更无线电台站许可事项的,应当向市经济和信息化局办理变更手续。

基站停用或者撤销时,应当向市经济和信息化局办理注销手续,交回《无线电台执照》,并书面报告基站设备的处理情况和室外天线的拆除情况。

第十九条 因市政建设项目需要拆迁基站设施的,基站所属人应当予以支持和配合。拆迁人应当事先通知基站所属人,承担依法设置基站拆迁所需费用,并与基站所属人签订拆迁补偿协议。

拆迁人应当待基站所属人对受基站迁移影响的通信业务作出妥善处理并确定迁移方案后,再实施基站迁移。

第二十条 运营商办理基站设置申请手续时,应填写并提交相关诚信承诺书,承诺其基站的电磁辐射符合国家环境保护的相关标准。基站所在地业主对基站的电磁辐射有异议的,可向市环境保护局提出电磁辐射检测申请。经检测超过有关标准的,运营商应当采取措施,将电磁辐射降至符合国家环境保护规定的相关标准以内。

第二十一条 基站投诉应根据投诉内容由相关职能部门负责受理。涉及《无线电台执照》相关事宜的由市经济和信息化局负责受理,涉及基站选址的由镇街政府(园区管委会)负责答复,涉及基站电磁辐射的由市环境保护局负责受理。

第二十二条 基站因自然灾害或者其他原因遭受破坏,致使公众移动通信网络中断的,政府和有关部门应当尽力协助运营商抢修,及时恢复公众移动通信。

第二十三条 任何组织或个人不得阻挠基站所属人依法从事基站的设置和维护。从事施工、生产、种植树木等活动,不得危及基站设施,妨碍移动通信网络畅通;特殊情况可能危及基站设施安全时,应当事先通知基站所属人,并由从事该活动的单位或者个人负责采取必要的安全防护措施。

任何组织或个人不得擅自拆除、损坏投入运行的基站设施。特殊情况必须拆除的,应由运营商与单位或者个人协商处理。损坏基站设施或者妨害移动通信畅通的,应当恢复原状或者予以修复,并赔偿由此造成的经济损失。构成犯罪的,依法追究刑事责任。

第六章 附则

第二十四条 经信部门管理范围内的集群通信、寻呼通信、卫星通信和无线接入通信等各类、各行业专用无线通信基站的设置管理,参照本办法执行,但法律、法规另有规定的除外。

第二十五条 执行特殊通信或应急通信等任务设置临时通信基站的,按照有关特殊规定办理。

第二十六条 本办法由市经济和信息化局负责解释。

第二十七条 本办法自公布之日起施行,有效期至2017年12月31日。

关于印发《东莞市重大科技项目管理办法》的通知

东府办〔2014〕21号

各镇人民政府（街道办事处），市府直属各单位：

《东莞市重大科技项目管理办法》业经市人民政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

东莞市人民政府办公室

2014年2月28日

东莞市重大科技项目管理办法

第一章 总则

第一条 为推进东莞市重大科技项目管理工作的科学化、规范化、制度化，建立公平、公开、公正的项目管理机制，保证项目实施的有效性，根据《东莞市重大科技项目资助办法》有关规定，结合我市实际，制定本管理办法。

第二条 本管理办法适用于本市行政区域内按照《东莞市重大科技项目资助办法》立项的科技项目的实施和管理。

第三条 重大科技项目由市科技局牵头，市发改局、市财政局参与组织实施、共同管理，市科协负责项目立项专家评审工作。

第二章 立项与审批

第四条 重大科技项目的立项审批、专家评审和立项资助按照《东莞市“科技东莞”工程专项资金资助项目立项审批管理办法》、《“科技东莞”工程资助项目专家评审管理办法》和《东莞市重大科技项目资助办法》等规定执行。

第三章 合同签订与变更管理

第五条 重大科技项目实行合同管理制度，对项目合同书的内容及填报要求、签订、变更进行规范管理。

第六条 合同书的内容及填报要求

（一）合同书的内容。包括项目绩效目标、项目实施时间、项目参与人员、项目支出预算明细、财政资助经费的使用范围及资助额度、违规责任等。

（二）合同书的填报要求。合同书各项内容及指标原则上应与项目申请书相应内容一致，指标的考核时间应体现在合同书执行期内，遵循可量化、可考核的原则。其中主要技术指标应明确项目完成时达到的关键技术参数等；经济指标应明确项目完成时可实现的销售收入、缴税额度等（无经济指标类项目除外）；项目成果应明确项目完成时产生的专利、软件著作权、技术标准、论文等。

第七条 合同书的签订流程

（一）重大科技项目经市政府批准并下达立项文件后，项目承担单位应在一个月内通过东莞市科技业务管理系统提交《项目合同书》，经市科技局进行网上审核通过。无故逾期未提交《项目合同书》视为放弃该项目。

（二）项目承担单位打印合同书、加盖企业公章，送到镇街科技主管部门办理初审并盖章后，提交市科技局。《项目合同书》须由市科技局送交市财政局备案。

第八条 合同书的变更管理

（一）变更申请时限

项目执行过程中，如遇项目实施计划变动或重大事项发生，需要对合同书内容进行调整的，项目承担单位应在项目实施计划变动前或重大事项发生日期起1个月内通过东莞市科技业务管理系统提交合同书变更申请。

（二）变更申请内容

合同书变更内容主要包括项目实施时间变更、项目经费使用计划变更、项目计划目标变更（包括研发内容、技术指标、经济指标及成果指标等）、项目承担单位变更（包括承担单位更名、参与单位变更），以及项目负责人和参与人员变更等。

（三）变更申请要求

1、合同书变更申请应针对变更的内容，填写详细的变更内容、原因、依据和理由等说明，提供充分的支撑证明材料。

2、项目延期期限一般不超过合同规定完成日期后一年。

（四）变更审核与批复

1、一般变更申请，包括项目实施时间变更（一年以内）、项目承担单位更名、项目参与人员变更等，由市科技局根据项目实际情况进行审核和批复。

2、重大变更申请，包括项目经费使用计划变更、项目计划目标变更、项目参与单位变更、项目负责人变更等，由市科技局组织专家对变更的合理性和合规性进行咨询论证，市科技局与市发改局、市财政局取得一致意见后，由市科技局给予变更批复。

3、超过一年以上的延期变更，由市科技局与市发改局、市财政局对变更的合理性进行咨询论证，必要时组织专家论证，由承担单位出具项目实施承诺书，市科技局与市发改局、市财政局取得一致意见后，由市科技局给予延期变更批复。

4、市科技局、市发改局、市财政局意见不一致的变更申请，由市科技局提出具体处理建议，呈报市政府分管领导协调决定。

第四章 项目监理

第九条 重大科技项目实行委托监理制度，对项目实施过程进行全程监理。

第十条 重大科技项目监理内容包括资金到位情况、资金使用情况、计划进度执行情况、合同指标完成情况、存在的问题及解决措施。

第十一条 重大科技项目监理过程分为合同监理、执行情况监理、协助验收监理三个阶段。

（一）合同监理内容

1、合同审核。以申报书约定的内容及目标为依据，监理单位组织重大科技项目承担单位填报合同，开展监理单位合同审核。

2、上报市科技局核准。监理单位拟定《合同审核汇总报告》报送市科技局审核、批准。

3、协助签订项目合同。

4、合同存档管理。

（二）执行情况监理内容

1、定期报表调查。监理单位定期组织项目承担单位填报《项目监理信息调查表》（半年报/年报），调查项目资金到位及使用情况、项目实际执行情况、项目取得成果情况，以及项目执行过程中存在的问题及解决措施，并汇总《项目执行情况总结》上报市科技局。

2、现场考察监理。监理单位对项目开展定期或不定期现场考察，检查项目资金到位及使用情况、项目现场执行情况、项目取得成果情况，以及项目执行过程中存在的问题及解决措施，并汇总《项目现场考察情况总结》上报市科技局，必要时组织专家参与。

3、异常及变更情况监理。监理单位对项目实施过程中存在的异常或变动情况进行整体评估，必要时组织合同各方召开专家论证会，拟定《项目监理报告》上报市科技局审批。

（三）协助验收监理内容

- 1、监理单位协助审核项目验收材料。
- 2、监理单位协助拟定《项目验收计划》，上报市科技局审批。
- 3、监理单位协助市科技局组织项目现场验收。

第五章 项目资金管理

第十二条 项目资金的核算范围。项目资金包括项目承担单位的项目配套经费与市财政的项目资助经费。其中，项目配套经费包括项目前期投入（指项目申报通知发布之日前两年的投入）和项目新增配套经费（指项目申报通知发布之日后至项目合同完成时间的投入）。项目实行专账管理，专款专用。项目配套经费与市财政项目资助经费的比例不少于3:1，其中项目新增配套经费与市财政项目资助经费的比例不小于1:1。

项目资金的列支内容包括：仪器设备及软件购置费、人员工资、能源材料费、委托外部研发及检测费，以及与项目实施直接相关的其他费用。

第十三条 资金拨付程序。

（一）市财政局分三期拨付项目资助经费，按相关规定分阶段下发拨付经费通知，将资助经费直接拨付到项目承担单位。其中：

第一期：市科技局与项目承担单位签订合同并送市财政局备案后，市财政局拨付资助经费总额的30%；

第二期：项目承担单位在项目申报通知发布之日后投入资金达到项目新增配套经费的50%，市科技局出具审核意见后，市财政局拨付资助经费总额的40%；

第三期：项目承担单位在项目申报通知发布之日后投入资金达到项目新增配套经费的80%，市科技局出具审核意见后，市财政局拨付资助经费总额的30%。

（二）在项目实施过程中，市科技局可对实施情况异常的项目资助经费提出延拨、停拨意见。

（三）在项目验收时，以项目承担单位投入资金达到项目计划投入总额的比例进行财政资助资金的同比例拨付。经审核项目承担单位投入资金未达到项目计划投入总额的，按差额比例拨付或追回相关财政资助资金。

（四）项目投入资金的核定。由项目承担单位按规定提交《专项资金项目支出情况表》和《项目人员工资经费支出明细表》，监理单位形式审核《专项资金项目支出情况表》和《项目人员工资经费支出明细表》与合同经费开支预算计划的相符性，市科技局委托专业审计机构到承担单位现场审核支出凭证及票据合规性，最终由市科技局对项目投入资金出具审核意见。

第六章 项目验收、结题、终止

第十四条 验收申请时限。项目承担单位必须在合同规定完成日期后半年内提交完整的验收申请资料，逾期则由管理部门根据逾期程度给予处分。

第十五条 验收内容。主要包括：合同计划进度执行情况；项目资金落实与支出情况；项目技术、经济指标完成情况；项目研究开发取得的成果情况。

第十六条 验收的申请和组织

（一）验收申请。项目合同任务完成后，在规定的验收时限内，项目承担单位须通过东莞市科技业务管理系统及时向市科技局提出验收申请，上报验收申请材料。

书面申请材料包括：

- 1、《项目验收申请表》；
- 2、《项目合同书》；
- 3、《项目实施总结报告》；
- 4、承担单位验收前一年度的审计报告和完税证明；
- 5、《东莞市重大科技专项资金项目支出情况表》及《项目人员工资经费支出明细表》；

6、相关成果及证明材料,包括:第三方权威机构检测(检验)报告、专利证书及受理通知书、软件著作权登记证书、技术标准、论文等;

7、其他与项目验收相关的材料。

(二)组织验收。市科技局对项目承担单位提交的验收申请材料进行审核,符合验收条件的,批准组织验收,实施财务验收和项目验收。

1、财务验收。由市科技局牵头,会同市财政局等相关部门(必要时可聘请注册会计师参与),到承担单位现场审核项目支出、收入凭证及票据的合规性,对项目资金落实与支出情况和经济指标完成情况进行财务验收,出具相关验收证明材料。

2、项目验收。项目通过财务验收后,由市科技局组织验收,评审专家由市科协负责抽取。验收评审专家组通过对项目(子课题)的研发内容,主要技术、经济、成果指标的完成情况和经费使用情况等进行综合评价(评分),出具项目验收评审意见。

第十七条 验收标准与验收结论。重大科技项目验收结论分为验收合格、验收基本合格、验收不合格三种情况,由市科技局依据专家验收评审意见,结合日常监理信息和实地调研等情况,下达项目验收结论。

验收分值由项目的验收评价指标体系计算得出,验收分值与验收结论的对应关系如下:

(一)80分以上的(含80分),验收合格;市财政局核拨合同资助经费余额,若项目承担单位投入资金未达到项目计划投入总额的,按差额追回相关财政补助资金。

(二)65分至79分之间的,验收基本合格;市财政最高资助立项金额的92%。根据此规定和项目承担单位资金到位率,按差额追回相关财政补助资金;出具验收结论后一年内项目承担单位不得申请重大科技项目;

(三)65分以下的,验收不合格;扣除合理支出费用后追回相关财政补助资金,若存在弄虚作假、挪用资金等违规行为,追回全部已拨付财政资助资金,并按有关规定进行严肃处理。出具验收结论后三年内项目承担单位不得申请重大科技项目。

凡具有下列情况之一的,原则上不通过验收:

(一)项目销售收入完成不足合同约定指标值的50%;

(二)验收材料中有造假行为或项目承担单位无法提供有效材料证明验收指标完成情况的真实性;

(三)擅自修改项目合同书的考核目标、内容、技术路线;

(四)研究过程及知识产权等方面存在纠纷尚未解决的;

(五)经费使用弄虚作假或挪作他用的。

第十八条 重新验收。对于因验收材料不完整导致未通过验收的项目,由市科技局下发再次验收通知。项目承担单位应在接到通知的半年内,整改完善并提出验收申请。

第十九条 项目结题。对于符合结题的项目,停拨合同资助经费余额,扣除合理支出费用后结余的市财政资助经费按原拨付渠道退回,项目承担单位在出具结题结论后一年内不得申请重大科技项目。由市科技局组织专家开展项目结题论证,市科协协助抽取专家。市科技局依据专家验收论证意见,结合日常监理信息和实地调研等情况,下达项目结题结论。

凡有下列情况之一的,原则上可按结题进行处理:

(一)因客观不可抗拒因素造成,或因现有水平和条件难以克服或实现的技术,致使项目不能继续或不能完成项目研究开发内容和目标的。

(二)项目研究开发的关键技术已由他人公开,致使本研究开发工作成为不必要的。

(三)导致项目不能继续实施的其他客观原因。

第二十条 项目终止。对于终止的项目,停拨合同资助经费余额,追缴项目已拨付经费,项目承担单位在出具项目终止通知后三年内不得申请重大科技项目。由市科技局与市发改局、市财政局对项目终止的合理性进行质询论证,必要时由市科技局组织专家论证。

凡有下列情况之一的,原则上可按项目终止进行处理:

- (一) 项目实施过程中存在严重恶意造假行为，造成恶劣影响的。
- (二) 项目经费使用弄虚作假或挪作他用造成重大损失的。
- (三) 拒绝配合市科技局、市财政局、市发改局及监理单位对项目执行情况和经费使用情况进行监督检查并提交项目阶段进展情况报告及相关材料的。
- (四) 主动申请终止的项目。

第七章 项目监督管理

第二十一条 项目承担单位应接受和配合市科技局、市发改局、市财政局、市审计局及监理单位对项目执行情况和经费使用情况进行监督检查，对项目进行统计、分析、总结和绩效评估，定期报告进展情况。

第二十二条 市科技局在项目实施期间结合项目管理要求，监督项目监理工作，审核项目监理工作计划，定期跟踪项目进展状况，及时处理项目执行过程中出现的重大问题及异常变动。

第二十三条 按照《东莞市“科技东莞”工程专项资金绩效评价管理暂行办法》有关规定，由市科技局对专项资金使用情况实施绩效自评，市财政局组织开展重点绩效评价。

第八章 附则

第二十四条 本办法由市科技局会同市发改局负责解释，自公布之日起实施，有效期至2015年12月31日。

关于印发《东莞市档案馆收集档案范围实施细则》的通知

东府办〔2014〕22号

各镇人民政府（街道办事处），市府直属各单位：

《东莞市档案馆收集档案范围实施细则》业经市人民政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

东莞市人民政府办公室
2014年3月3日

东莞市档案馆收集档案范围实施细则

第一条 为建设覆盖人民群众、内容丰富、结构合理的国家档案资源体系，完好保存和有效利用党和国家的档案财富，根据《中华人民共和国档案法》、《中华人民共和国档案法实施办法》、《广东省档案条例》和国家档案局颁发的《各级各类档案馆收集档案范围的规定》（国家档案局令第9号），结合我市实际，特制定本实施细则。

第二条 坚持以“发展”为第一要义，由市档案馆按照统一规划、分级管理的原则，依法将属于市档案馆收集范围的具有永久和长期（含30年）保存价值的各种门类、各种载体、各种形态的档案收集进馆；以维护历史真实面貌，确保本市档案实体和信息安全完整为目的，在依法接收档案的基础上，多渠道多方式征集档案，建立档案收集机制，有效保护档案，最大限度地满足社会利用档案的需要。

第三条 市档案馆依法接收下列组织机构的档案：

1. 市委及所属各部门；
2. 市人大及其常设机构；
3. 市政府及其所属各部门和单位；
4. 市政协及其常设机构；
5. 市纪委及其常设机构
6. 市两级法院、两级检察院及其直属工作部门；
7. 市各民主党派机关；
8. 市工会、共青团、科协、妇联、工商联、文联、侨联、残联等人民团体；
9. 市属事业单位；
10. 市属国有企业、国有控股企业；
11. 镇（街道）党委、镇政府（街道办事处）。

市档案馆依法可全部或部分接收以上机构的下属单位和临时机构的档案。

市政府所属各部门的派出单位形成的档案一般作为该部门全宗的组成部分。

第四条 中央、省属驻莞各机关部门、各企业所形成的档案，上级主管部门和档案行政管理部门共同确定向市档案馆移交的，由市档案馆负责接收。凡上级主管部门和档案行政管理部门没有明确规定档案流向的，由市档案馆负责接收。

第五条 市档案馆依法接收电子档案和纸质档案的数字化副本，建立电子文件（档案）备份中心，开展电子文件（档案）备份工作。

属于向市档案馆移交档案范围的各单位应按相关标准和保密要求移交电子档案或纸质档案的数字化副本。

涉密电子档案和纸质档案的数字化副本，应当严格按照保密规定进行保管、存储和使用。

第六条 市级组织、人事部门任免管理权限范围内的已故干部档案，属于向市档案馆移交档案范围的各单位已故干部、职工档案，以及已故的市级知名人士和受到国家、省、市表彰的英雄、模范人物的人事档案，由市档案馆负责接收。

第七条 市档案馆负责收集国家级、省级领导同志及其他著名人士在本地区活动的讲话、题词、照片、录音等档案。

第八条 市档案馆应将全市性的重大活动、重要事件形成的重要新闻视频、照片等声像档案、有纪念价值的公务礼品等实物档案与其他相关门类、载体档案同时收集进馆。

第九条 市档案馆应收集新中国成立前本行政区内各个时期政权机构、社会组织、著名人物的档案。

第十条 经协商同意，市档案馆可以接收或代存本行政区内社会组织、集体和民营企业事业单位、基层群众自治组织、家庭和个人形成的对国家和社会有利用价值的档案。

第十一条 市档案馆在收集档案的同时，还要收集有助于了解档案内容和立档单位历史面貌和现状的、各单位编印的各种图书资料，包括简报、年鉴、统计资料等，收集有助于管理和利用档案所必需的专用设备。

第十二条 市档案馆应通过接受捐赠、购买、交换和复制等方式，将对国家和社会有利用价值且反映我市历史文化记忆的档案资料征集进馆。这些档案资料包括各历史时期莞籍著名人物各种载体的档案资料，反映我市各历史时期重大活动、重要事件的口述历史档案，省市内外、国内外有关机构保存的反映我市历史的各种语言文字和不同载体的档案，我市各历史时期编修的族谱、家谱、人物传记、市志等，其他反映我市历史及与我市经济社会发展有关的历代文献资料。

第十三条 本级行政区内各部门的档案馆，收集本部门及其直属单位形成的档案，但其中履行行政管理职能的档案，要按有关规定定期向市档案馆移交。

第十四条 撤并机关、团体和事业单位的档案，原则上由原单位负责整理，于撤并后六个月内向市档案馆移交；破产转制的市属国有企业的档案，由原单位负责整理，待清算结束后向市档

案馆移交。

第十五条 向市档案馆移交的档案，必须做到收集完整齐全，整理规范，准确划分保管期限，文件级电子目录数据完整，档案目录编制规范，并办理交接手续。

第十六条 凡进馆档案必须经市档案馆检查验收，符合要求的才能接收进馆。验收办法：市直机关和中央、省驻莞单位及撤并单位的档案，由市档案馆派人检查验收；市直机关所属单位以各主管机关验收为主，市档案馆派人参与检查验收。

属于向市档案馆移交范围，但尚未达到移交年限的档案，由于保管单位的条件恶劣可能导致不安全或者严重损毁的，经档案保管单位与市档案馆协商同意，可提前移交进馆；专业性较强或者需要保密的档案，经市档案局审查和同意，可适当推迟移交进馆。

第十七条 本规定由市档案局负责解释，自发布之日起实施。《东莞市档案馆收集档案范围的实施细则》（东委办〔1986〕12号）同时废止。

关于印发《东莞市口岸中长期发展规划 (2014—2020年)》的通知

东府办〔2014〕23号

各镇人民政府（街道办事处），市府直属各单位：

《东莞市口岸中长期发展规划（2014—2020年）》业经市人民政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

东莞市人民政府办公室
2014年3月1日

东莞市口岸中长期发展规划（2014—2020）

第一章 规划概况

一、规划背景

后金融危机时代，世界政治经济格局深刻调整，全球经济增长总体趋缓，贸易保护主义倾向加剧，中国成为近18年来遭受反倾销调查最多的国家；国内企业生产经营成本攀升，结构调整和转型升级压力加大，政策红利、人口红利等正在逐步失去，外贸发展不稳定和不确定因素增多。面对新形势新挑战，必须进一步改善口岸通关环境，降低贸易成本，提高国际竞争力，促进外贸发展方式转变。因而，国际和国内经济和贸易环境的变化对口岸的系统规划提出了新的要求。

2008年12月出台的《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008—2020年）》，赋予珠江三角洲地区发展更大的自主权。支持珠江三角洲地区率先探索经济发展方式转变的新途径、新举措，继续承担全国改革“试验田”的历史使命。东莞市地处珠三角东岸经济发展轴的中心，有效辐射香港、深圳和广州三个核心城市，也有效覆盖中山、江门、佛山和珠海等珠三角西岸城市。从区位看，东莞市在打造“亚太地区开放、便捷、高效、安全的客流和物流中心”方面具有举足轻重的地位。

广东省经济的崛起见证了中国的改革开放，广东省GDP占全国GDP的比例从1978年的5.13%逐步上升到目前的约1/8；外贸进出口总额占全国外贸进出口额的33.31%，约为1/3。作为广东省21个市之一的东莞市，GDP占广东省的比例高达13%，约为1/8；外贸进出口额为广东省的17%，

约为1/6。东莞市经济的发展得益于外资企业经香港和深圳向东莞的转移,并形成了闻名全球的“前店后厂”模式。1998年,东莞市加工贸易的发展达到了顶峰状态,加工贸易占进出口贸易总额的95.19%;其后大体呈现下降趋势。与此相对应,外贸依存度也从2000年前后的约300%下降到2009年的180%左右,之后反弹到2012年的182.02%。2007年起始于美国并迅速蔓延全球的金融危机,发达资本主义国家需求的萎靡、贸易保护主义抬头、人民币升值压力增大、生产要素成本攀升等诸多因素,给以加工贸易为主的我国外向型经济区的持续和健康发展带来了严峻挑战并引起国家和地方政府以及相关部门的高度重视。2010年11月,东莞市获批全国加工贸易转型升级试点城市,为口岸的系统规划提供了难得的发展机会。

东莞市外向型经济的崛起与口岸的发展和开放密不可分,验证了“口岸发达的地区,城市必发达”这一论断。东莞市口岸具有悠久的发展历史,历来是我国对外贸易的重要口岸,早在明朝嘉靖年间(1522—1566年),东莞就有对外贸易交往。改革开放以来,随着1984年虎门港(太平)客运口岸、1994年东莞铁路客运口岸、2003年虎门港货运口岸相继对外开放,东莞口岸发展取得瞩目的成绩。在看到口岸建设所取得的成绩的同时,也应清醒地认识到东莞市口岸发展所面临的挑战。无论是广州市和深圳市口岸设施的大幅改善和通关能力的大幅提升对东莞市二线口岸业务的冲击,还是松山湖、生态园、长安新区和水乡片区等新兴经济增长点对口岸建设提出的新要求,诸多因素的变化均在客观上要求东莞市从更高的高度、更广泛的视角对口岸的布局进行系统规划。

为此,东莞市委和市政府对东莞市现代口岸的发展给予了高度重视,本着规划先行的原则,确定了《东莞市口岸中长期发展规划》的启动、研究和编制工作。

二、规划依据

《国务院关于口岸开放的若干规定》,国务院(国发〔1985〕113号),1985年9月。

《地方口岸管理机构职责范围暂行规定》,国务院(国发〔1987〕21号),1987年4月。

《国务院批转国家计委、国家经贸委、财政部关于开放口岸检查检验配套设施建设意见的通知》,国务院(国办发〔1993〕44号),1993年6月。

《国务院关于口岸开放管理工作有关问题的批复》,国务院(国办发〔2002〕14号),2002年2月。

《国家经济贸易委员会、国家计划委员会、财政部关于开放口岸检查检验配套设施建设标准及经费来源问题的通知》,国家经济贸易委员会(国经贸〔1993〕520号),1993年12月。

《关于落实对清理整顿后保留的原二类口岸进行处理的意见》,海关总署、中央机构编制委员会办公室、公安部、交通部、国家质量监督检验检疫总局联合印发(署岸发〔2005〕109号),2005年3月。

《广东省客运口岸管理暂行规定》,广东省人民政府(粤府口〔1989〕102号),1989年7月。

《广东省航行港澳地区小型货运船舶出入口岸检查管理规定》,广东省人民政府(广东省人民政府令第31号),1997年12月。

《关于实施〈广东省航行港澳地区小型货运船舶出入口岸检查管理规定〉的通知》,广东省人民政府口岸办公室(粤府口字〔1998〕42号),1998年7月。

《中华人民共和国海关监管场所管理办法》(海关总署令第171号),中华人民共和国海关总署,2008年1月。

《国家口岸发展规划(2011—2015)》,海关总署,2012年4月。

《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008—2020年)》,国家发改委,2008年12月。

《广东省“十二五”规划(2011—2015)》,广东省人民政府,2012年6月。

《东莞市国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》,东莞市政府(东府〔2011〕53号),2011年11月。

《东莞市现代物流业发展规划(2010—2020)》,东莞市政府(东府办〔2010〕135号),2010年10月。

《东莞市城市化发展“十二五”规划》，东莞市政府（东府办〔2012〕49号），2012年4月。

《东莞市综合交通运输体系发展“十二五”规划》，东莞市政府（东府办〔2012〕16号），2012年1月。

三、规划期限

规划期限为2014年—2020年，分两步走：中期规划为2014年—2016年；远期规划为2017年—2020年。

第二章 东莞市口岸发展现状分析

一、国外口岸发展趋势

国际经济和贸易的发展与口岸的发展息息相关，各国针对经济危机、贸易保护主义、恐怖主义、禽流感、核泄漏等事件，纷纷出台了相应的口岸管理措施和规定以有效应对相关事件。以“单一窗口”(Single Window)为代表的口岸管理模式应运而生，并被广泛接受。

“单一窗口”模式是指参与国际贸易和运输的各方，通过单一的切入点提交标准化的信息和单证，以满足相关法律、法规及管理要求的平台。因其能够有效地配置资源、提高口岸运行效率，增强执法的透明度，提高政府管理效能，从而更加适应国际贸易及国际物流业的快速发展。从各国实现方式来看，既有通过单一机构来协调和执行，也有通过单一系统来收发、处理数据，还有通过构建公共平台向不同监管机构一次性申报。

二、国内口岸发展趋势

口岸的总体发展和空间布局优化得到高度重视。2012年4月17日《国家口岸发展规划（2011—2015年）》出台，明确了国家在“十二五”期间口岸发展的指导思想、基本原则、发展目标、重点任务、口岸开放的运量指标和口岸开放布局的总体方案，为口岸的发展提供了指南。

以促进外贸稳步增长为目标的口岸通关业务、流程和制度改革将成为主旋律。在欧美主要贸易伙伴需求疲软、中日钓鱼岛危机从政治转移到实体经济、国内消费市场潜力未充分发挥等环境下，为促进我国对外贸易稳定增长、有效降低通关成本，减轻外贸企业负担，由海关总署启动的以促进外贸稳步增长为目标的口岸通关业务、流程和制度改革将成为未来口岸发展的主旋律之一。

口岸卫生安全和应急管理能力的提升将成为口岸核心能力建设的重点。全球公共卫生形势依然复杂严峻，结核、白喉等原有传染病死灰复燃，埃博拉出血热、甲型H1N1流感和H7N9等新发传染病层出不穷，部分国家和地区各种烈性传染病不断。另外生物、化学恐怖事件时有发生，核辐射恐怖威胁受到各国高度关注，口岸应对国际关注的突发公共卫生事件的形势复杂严峻。

口岸物流将成为口岸业务多元化和功能延伸的发展方向。加工贸易企业的转型升级和海关与保税物流监管模式的发展，客观上要求作为国际物流系统中关键节点的、代表国家主权形象并行使关税权利的口岸，后端向物流园区、工业园区和外向型企业延伸其业务，而前端则需要与这些从事国际物流业务的跨国公司、本土物流企业在业务层面形成有效对接以降低口岸腹地企业的国际物流成本，提升其国际竞争力。所以，从传统的保税物流向更广义的国际物流转变，将成为口岸业务延伸和扩展的有效方式。

“单一窗口”将成为我国口岸管理模式的发展目标。对我国的口岸发展而言，“单一窗口”具有两方面的含义：口岸管理组织的整合和口岸管理信息系统的集成。在国内的口岸管理中，“单一窗口”表现为“一站式服务”、“三个一”和“大通关”等。尽管相关工作的开展已经取得一定成果，但与国外口岸的“一个窗口”标杆相比，仍然有大量的工作需要进一步落实。

三、东莞市口岸发展现状

（一）经贸基础分析

2012年，东莞市GDP为5010.14亿元，在广东省21个市中排名第4，约占广东省GDP的8.78%；GDP增速为6.1%，全省排名垫底；人均GDP为60693.66元，折合9656.14美元，全省排名第6。

2012年东莞市外贸进出口总额达到1444.16亿美元的水平，占广东省外贸总值的14.68%，增速为6.8%，比全国平均增速高0.6%，比广东省增速低0.9%。出口和进口总额分别为850.7亿美

元和 593.5 亿美元，分别占广东省出口和进口总值的 14.82% 和 14.49%；出口同比增长 8.6%，比全省平均水平高 0.7%；进口同比增长 4.2%，比全省平均水平低 3.2%。

东莞市GDP规模增速从 2010 年的 12.82% 降低到 2012 年的 6.1%，外贸总量在全省的占比处于下滑趋势，增速也从 2010 年的 28.87% 下降为 2012 年的 6.8%，因此，东莞市外向型经济的发展进入缓速增长阶段，转型升级势在必行。

(二) 口岸基本情况

东莞市委、市政府一直以来着力加大对口岸设施建设的投入，累计预算总投资规模 15 余亿元。目前东莞市已建有纳入口岸管理的进出境货运车辆检查场 4 个、东莞铁路（客运）口岸 1 个、虎门港水路货运一类口岸 1 个和虎门港水路客运一类口岸 1 个。基本形成了客、货运兼备，水路、公路、铁路多通道，检查检验和经营服务机构齐全，人员、货物、交通工具进出境比较方便快捷的口岸网络，成为东莞市投资环境的重要组成部分，为推动东莞经济社会又好又快发展提供了强有力的口岸支撑。

2012 年，经东莞市口岸出入境旅客 76.5 万人次，同比增长 1.9%；出入境货物 2818.5 万吨，同比增长 8.2%，其中水运口岸出入境货物 1983 万吨，同比增长 19.3%，陆路口岸出入境货物 835.5 万吨，同比下降 11.6%；出入境交通工具 157.1 万辆（艘、列）次，同比下降 7.4%，其中出入境货运车辆 155 万辆次，同比下降 7.4%，出入境列车 7300 辆次，同比下降 1%，出入境船舶 14296 艘次，同比下降 7.6%。

(三) 口岸统计数据分析

以 2012 年为基点，对东莞市口岸的整体发展情形进行统计分析和归纳。

就货运而言，公路和水路运输是东莞市口岸进出口物流的主要运输模式，铁路和航空运输两种运输模式的作用基本没有发挥。2012 年 2818.5 万吨的进出口货物中，以公路和水路运输完成的分别为 835 万吨和 1983 万吨，占比分别为 30% 和 70%。

公路货运方面，起主要作用的依次是凤岗、寮步、长安和虎门（临时）的四个车检场。2012 年，凤岗车检场查验入境和出境车辆分别为 18 万辆次和 54 万辆次；寮步车检场为 12 万辆次和 35 万辆次；长安车检场为 8 万辆次和 21 万辆次；虎门（临时）车检场为 1 万辆次和 7 万辆次。四个车检场查验进口和出口货物的吨位数分别为：159 万吨和 302 万吨；105 万吨和 209 万吨；57 万吨和 111 万吨；2 万吨和 16 万吨。

水路货运方面，虎门港是水路货运的关键枢纽，2012 年进、出口分别达到 1862 万吨和 122 万吨。

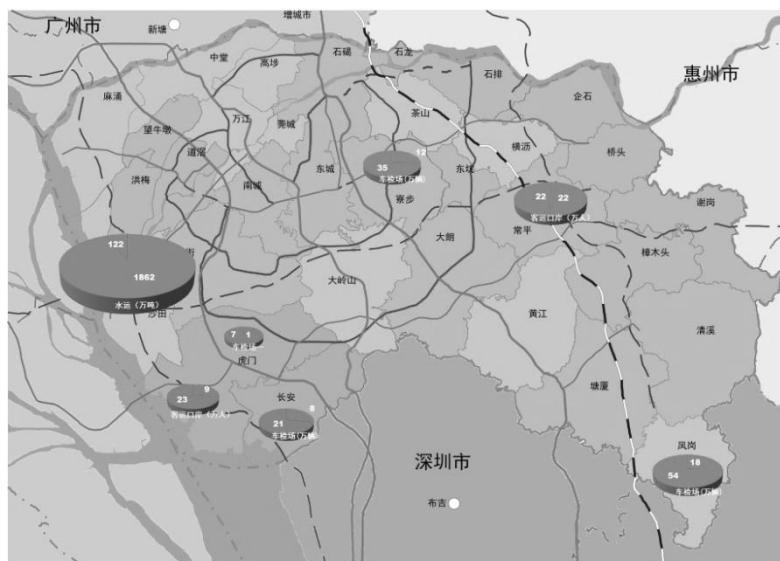


图 1 东莞市口岸整体发展情形分析

就客运而言，2012年常平客运口岸达到出入境各22万人次，而太平客运口岸入、出境分别达到9万人次和23万人次。

(四) 口岸发展所取得的成就

口岸发展起步早，对外向型经济的促进作用明显；口岸体系开放，外联港澳台乃至世界各地。不断扩大口岸开放，提高口岸的开放水平和开放程度，使口岸开放工作适应全市社会经济发展根本性需要；主导推进通关便利化工作，从提高通关速度、优化监管模式、推动科技通关、推广阳光通关、完善服务措施、健全保障体系等多个方面，提高贸易便利化水平；优化口岸通关环境，主导大部分口岸基础设施建设和检查检验单位的保障性工作，完善口岸办公和生活环境。加强完善口岸协调联络机制。

(五) 口岸发展存在的问题

口岸缺乏规划，国家和省级层面政策优势不明显；政策研究滞后，管理前瞻性不足；陆运和水运发达，空运和铁运落后；口岸设施布局分散，查验单位定员不足；查验单位条块分割，监管模式创新困难；部分口岸设施陈旧，资金缺口较大；口岸局统计口径偏窄，数据准确性不高。

四、口岸发展SWOT分析

(一) 发展优势

雄厚的经济实力、活跃的外向型经济、优越的地理位置、发达的制造业和服务业、日益完善的基础设施建设、政府对口岸发展的重视和相关政策的支持，诸多因素营造了东莞市现代口岸发展的良好氛围。

(二) 发展劣势

口岸规划滞后，缺乏代表东莞市形象的现代口岸；港口发展起步晚，错失了发展国际化现代港口的良机；部分口岸设施陈旧，不能满足现代口岸查验通关需求。在一定程度上制约了当地经济和口岸发展，影响了东莞市的对外形象。

(三) 发展机遇

持续增长的GDP总量规模为口岸的发展提供了最基本的保障；东莞市加工贸易的转型升级和产业结构的调整优化为口岸功能的完善提出了客观需求；长安新区、水乡片区、松山湖高新技术园区、生态园建设和“三重”建设为东莞市口岸布局的调整提供了契机；产业的转型升级为东莞市航空口岸的发展提供了难得的发展机遇。在规划期内，东莞市建设铁路货运口岸、“虚拟空港”、邮轮游艇码头、直升机低空客运口岸、高铁客运口岸等高端口岸设施的条件已经具备。

(四) 面临挑战

GDP增速放缓、缺乏国家政策导致拓展的部分重大项目不能如期落实、周边城市一类口岸设施和通关环境的改善、口岸查验单位行政收费科目的收缩和业务模式的改革，是东莞市口岸发展需要面对的客观挑战。

第三章 东莞市口岸发展预测

预测结果

用管理统计分析的方法对东莞市经济、社会、产业、外贸、人口等统计指标与口岸相关的公路、水运口岸进出口的货运规模和客运规模间的关系进行系统研究，进而综合运用弹性系数、相关系数、对数回归模型等方法对口岸相关指标在规划期内的发展进行了科学预测，结果汇总在表1。

表1 东莞市口岸相关指标预测结果

项目		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
货运 (万吨)	进出口	2724	2819	3260	3605	3986	4401	4842	5305	5780	6258
	进口	1916	2143	2488	2841	3229	3648	4092	4554	5027	5500
	出口	807	676	772	764	757	753	751	750	753	758
	公路进出口	1063	835	933	896	862	830	801	774	748	724

	铁路进出口	0	0	0.1	4	7	11	14	18	24	31
	水路进出口	1661	1983	2326	2705	3117	3560	4027	4513	5008	5504
客运 (万人次)	出入境	75	76	78	101	116	136	152	187	218	254
	入境	31	31	33	44	52	61	68	83	95	109
	出境	44	45	45	56	64	75	84	104	123	145
	铁路出入境	43	44	43	63	76	92	105	136	163	194
	水路出入境	32	32	35	37	40	43	47	51	55	60

第四章 指导思想和发展目标

一、指导思想

以科学发展观为指导，以促进经济发展方式转变、提高对外开放水平为宗旨，落实《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》，加强口岸发展的宏观设计和总体规划，提高口岸管理决策的科学性，增强口岸管理措施的有效性，坚持口岸管理、协调和指导工作有机结合，口岸开放、建设和管理工作统筹推进，传统口岸设施更新、优化和功能延伸先行，高端口岸设施有序建设，保税物流发展与口岸建设有机整合，与港澳、广州和深圳等地区形成优势互补、差异化发展、均衡发展的口岸工作新局面。始终围绕东莞加工贸易转型升级和优化营商环境工作，以打造“六个东莞”的战略思路为落脚点，与时俱进，开拓创新，努力营造一个自信开放、文明通畅的口岸通关环境。

二、规划原则

（一）加强顶层规划，引导口岸发展

在珠三角一体化和外向型经济转型升级的大背景下，东莞口岸发展必须强化顶层设计，在珠江三角洲地区的口径下，客观评价东莞市与广州、深圳、惠州及香港口岸的竞合关系，再结合东莞市自身经济、城市、产业、人口、外贸、交通和物流等的发展需求，前瞻性地规划东莞市口岸空间布局、发展目标和主要任务，采取有效的措施使得口岸的发展能够在协调查验机构、促进外向型产业和保税物流等发展中起到引导作用。

（二）加强政府主导，完善市场机制

口岸是对外开放的重要窗口，代表当地的改革开放形象。口岸的基础设施属于公益性基础设施范畴，投资和建设的主体通常以政府为主导。由于早期资金的短缺，东莞市部分口岸基础设施的建设充分发挥了民营资本的作用，一定程度上促进了东莞市口岸的快速发展。随着时间的推移，民营资本的逐利性与口岸设施的公益性间的矛盾日益凸显，造成了口岸设施的重复建设和公共基础口岸设施的短缺。借鉴国内外口岸发展的成功经验，东莞市口岸基础设施的建设应该以政府投资为主导，创新口岸建设的投融资机制，以多元化投资模式积极吸引民营资本的介入，从而确保口岸规划的前瞻性和发展的可持续性。

（三）整合口岸资源，拓展口岸功能

遍布东莞市 2465 平方公里土地的外向型企业已经在客观上造成目前口岸监管点过多、分散的空间布局，在一定程度上影响口岸的综合管理效率和资源整合。因而必须利用一体化物流管理理念和信息化技术手段，优化监管流程并加快大通关系统的建设，从流程的无缝衔接和信息的高度集成等现代化手段有效整合口岸资源，构建面向市场、便捷高效和监管有效的大通关服务体系。

东莞市现有的口岸设施大多服务于传统的口岸通关和监管业务，现代物流和国际物流的发展严重滞后于外向型经济的发展。为此有必要对口岸的功能予以拓展，依托口岸平台，开拓仓储、保税、运输、货代等物流增值业务。同时，充分利用粤港澳合作和珠三角城际铁路建设等契机，积极谋划高端口岸设施的建设，在完善东莞市口岸空间布局的同时，填补在邮轮游艇码头、航空客货运等方面建设的空白。

（四）创新口岸发展，构建服务型口岸

以公路口岸沙田车检场、铁路口岸石龙上下点、水运口岸虎门港与沙田镇的一体化和客运口岸的建设和发展为契机，在口岸功能与保税功能的叠加、口岸功能与现代物流理念的融合、电子口岸的建设、无跑道机场客货运口岸的构建等方面，积极探索合法合规的创新管理模式。

配合东莞市“三重”建设，抓住长安新区、虎门港和沙田镇一体化、水乡片区统筹规划、松山湖和生态园持续发展的重大机遇，强化口岸对经济社会发展的促进作用，更深层次服务东莞市经济和对外交往的发展需要。

三、发展目标

（一）中期目标（2014年—2016年）

在货运方面，到2016年将达到4400.7万吨。2012年至2016年，年平均增长11.78%；其中进口和出口分别为3647.59万吨和753.11万吨，年平均增长分别为14.22%和2.76%；公路、铁路和水路口岸进出口分别为829.99万吨、10.75万吨和3559.96万吨，年平均增长分别为0.01%、60%和15.75%。

在客运方面，到2016年出入境人数达到135.79万人次，2012年至2016年，年平均增长15.45%；其中入境和出境分别为60.9万人次和74.89万人次，年平均增长分别为17.96%和13.58%；铁路和水路出入境人数分别为92.41万人次和43.38万人次，年平均增长分别为20.27%和7.66%。

（二）长期目标（2017年—2020年）

在货运方面，到2020年将达到6258.41万吨，2017年至2020年，年平均增长9.2%；其中进口和出口分别为5500.28万吨和758.14万吨，年平均增长分别为10.81%和0.01%；公路、铁路和水路口岸进出口分别为724.16万吨、30.71万吨和5503.55万吨，年平均增长分别为0.01%、30%和11.51%。

在客运方面，到2020年出入境人数将达到254.33万人次，2017年至2020年，年平均增长16.99%；其中入境和出境分别为109.50万人次和144.83万人次，年平均增长分别为15.8%和17.93%；铁路和水路出入境人数分别为194.33万人次和60万人次，年平均增长分别为20.42%和8.45%。

四、空间布局规划

（一）中期口岸布局规划

在外向型加工贸易企业转型升级的大背景下，东莞市口岸的中期发展以优化和完善现有口岸设施、积极探索口岸设施的一体化管理模式为目的，口岸的空间布局见图2。

1、一条临港货运口岸监管带—虎门港货运口岸监管带

与其他地区的港口不同，虎门港在地理分布上不是表现为一个相对集中的物流节点，而是表现为一个临港产业带。根据《珠江三角洲港口建设规划（2004—2010年）》，虎门港拥有广州港下游53公里有条件成规模开发的深水岸线。航道水深13米，规划控制区面积32平方公里，设置有麻涌港区、内河港区、沙田港区、沙角港区和长安港区五大港区。

由于历史的原因，虎门港早期缺乏统一的规划，优质的岸线资源没有得到整体开发，而是依托活跃的民营资本化整为零，导致虎门港各码头独立开发，每个企业都在为口岸联检单位预留办公场地，从而形成了布局分散、产权结构复杂、业态齐全的多元化港口空间布局，监管带上分布有20多个口岸监管点。

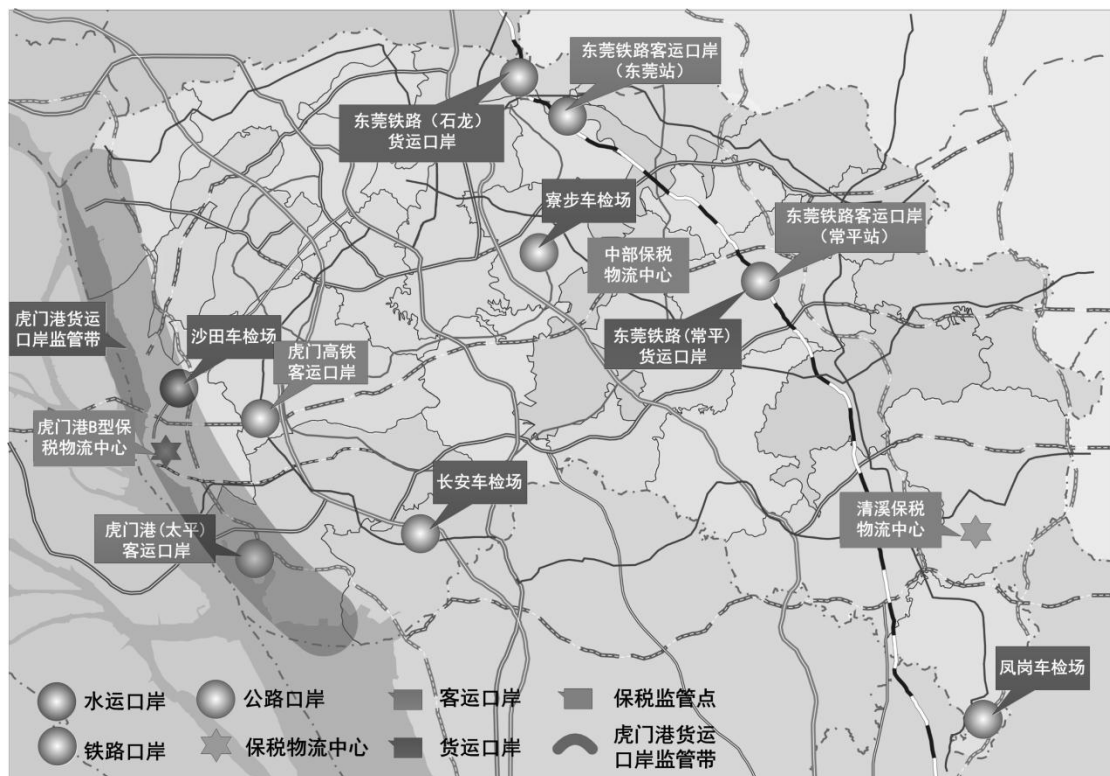


图2 东莞市口岸中期发展空间布局规划

临港货运口岸监管带管理水平的提升需要从两个方面采取行之有效的措施。一是严格控制临港产业区新增口岸监管点的审批：必须强化临港口岸监管带的统一管理，由口岸局牵头与口岸查验单位、虎门港、相关镇区的政府和企业形成联席和共建机制，确保该监管带口岸规划的一致性和建设的协调性。二是充分发挥IT技术和电子口岸的作用：利用信息化和电子口岸等手段对现有监管点实施一体化管理，通过口岸监管信息化程度和水平的提升，实现信息层面口岸通关流程的无缝链接和一体化管理，在物理上发挥各专业码头的差异化竞争优势。在整合 20 多个监管点的口岸检查检验部门资源的基础上，打造东莞市虎门港临港货运口岸监管带。

2、一个水路客运口岸—虎门港（太平）客运口岸

虎门港客运码头作为东莞市唯一经营东莞至香港国际机场水上航线的客运口岸码头，是东莞市对外形象的一个窗口。建成使用 20 多年来，周边陆上交通和航道环境不断变化，太平客运码头的位置、规模和设施等条件均已经难以适应市民、客商日益扩大的出行需求，也与东莞市经济的发展水平不相称。新搬迁虎门港（太平）水路客运口岸的建设，不仅可以解决现有客运口岸设施联检业务及发展能力的严重不足、适应水路客运自身发展的需要并提升东莞市的对外形象，促进威远岛的整体开发。

作为东莞市虎门镇重点规划建设项目的威远岛，其战略定位为集商务、休闲和旅游于一体的现代化滨海城区。这样的定位对东莞市水路客运口岸的发展极其有利，为在远期谋划以新建虎门港（太平）客运口岸的邮轮口岸和直升机低空客运口岸等口岸设施的建设提供了发展平台。

3、四个铁路口岸

东莞铁路（常平）客运口岸：东莞铁路（常平）客运口岸于 1994 年开通，1997 年承担京九、沪九列车的查验任务，目前承担广九列车“十进十出”东莞地区旅客的查验任务，每年超过 40 万人次旅客经东莞铁路（常平）客运口岸通关进出境，已成为莞港合作的重要平台，为我市社会经济发展和加工贸易转型升级作出很大贡献。根据调研显示，常平镇及周边镇街的高端商旅以东莞铁

路（常平）客运口岸作为首选的交通和通关方式，旅客群体较为稳定，东莞铁路（常平）客运口岸将继续发挥重要的通关平台作用。

东莞铁路客运口岸（东莞站）：由于东莞铁路（常平）客运口岸的覆盖范围较为有限，经过市委、市政府的科学布局，选择新建的东莞火车站作为新的交通枢纽，更好地覆盖我市更广泛的区域和服务经济发展。2011年市政府正式向省人民政府提出申报增设石龙上下点口岸功能。

广深港高铁虎门客运口岸：根据广深港高速铁路的布局，已在东莞市的虎门设置站点。在规划的中期，积极围绕在香港西九龙开展“一地两检”查验模式而开展相关工作，并在高铁口岸查验模式的探索和实践过程中，从东莞市高铁口岸需求出发，在省口岸办的统一筹划下，开展申报工作。为此，需要在虎门研究设立东莞市高速铁路客运口岸。

东莞铁路（石龙）货运口岸：就铁路货运而言，依托石龙港和广深铁路，借助中外运的货物集散能力，建设以水铁联运为特色，并面向欧亚市场的铁路货运口岸的时机已经成熟。配合石龙国际铁路货运的开展，在东莞市石龙港规划一个铁路货运口岸。东莞铁路（石龙）货运口岸的规划不仅为东莞市货物向内陆省份的运输提供了便利，而且为有效辐射欧洲、中亚和东盟市场提供了战略发展机遇。

4、三个保税物流中心（B型）

外向型经济的发展对保税物流提出了客观需求，在加工贸易转型升级以及大力发展绿色经济的背景下，东莞市保税物流发展的劣势尤为突出。保税物流行业缺乏明确的政府主管部门，保税物流中心（B型）偏居一隅不能有效覆盖东莞市全境，两仓企业经营模式传统。

在对东莞市保税物流行业进行系统分析的基础上，建议在东莞市中部和东部地区规划两个保税物流中心（B型），与现有的虎门港保税物流中心（B型）形成鼎足之势，以有效服务东莞市的加工贸易企业。在降低保税物流成本的同时，提升东莞市低碳物流和绿色经济的发展水平。

广东省人民政府已经同意在东莞市清溪镇设立保税物流中心（B型），相关可行性研究报告、总体规划和功能布局均已完成，等待海关总署等相关部门的批准。提出增加两个保税物流中心（B型）的规划符合东莞市保税物流行业的发展实际。

5、四个车检场

作为公路一类口岸延伸的车检场，在东莞市口岸发展中起到了至关重要的作用。近年来，尽管受周边口岸设施的逐步完善和通行能力的提高以及东莞市自身加工贸易的转型升级等因素影响，现有车检场设施的利用率大体呈现逐年下降，通过车检场自身转型升级为车检场发展提供更多机会。

首先，东莞市外向型经济的转型升级以及保税物流发展为东莞市现有车检场功能的完善和延伸提供了广阔的发展空间。现有的凤岗、长安和寮步车检场作为深圳一线公路口岸的延伸，起到了促进东莞市经济与广州、深圳和香港经济一体化的作用。三个车检场空间布局合理，需要关注的是如何在一线公路口岸功能和通关能力日益完善和增强的大背景下，围绕公路口岸的基本功能拓展衍生业务，以弥补车检场使用率不高这一劣势。

其次，依托虎门港一类口岸，高端谋划筹建中的沙田车检场，借机建设覆盖公路运输、水运、航空运输乃至铁路运输四种运输模式的多式联运。东莞市公路口岸建设的重点在于沙田车检场，应以此口岸设施建设为契机，综合考虑毗邻虎门港核心区的区位优势、开展无跑道机场航空货运和发展公路口岸等客观需求进行功能定位。规划建设“多式联运枢纽型车检场”，一方面，依托虎门港，内引广州白云机场和深圳机场、外联香港机场和澳门机场，谋求航空货运口岸业务的开展，实现公路、水路、航空乃至铁路四种运输模式的集成；另一方面，依托虎门港保税物流中心（B型）推动区港联动等口岸增值服务。

（二）远期口岸布局规划

随着东莞市经济的发展、人均GDP水平的不断提高，东莞市口岸远期发展以邮轮游艇码头和直升机低空客运口岸等高端口岸业态的发展为重点，口岸的空间布局见图3。

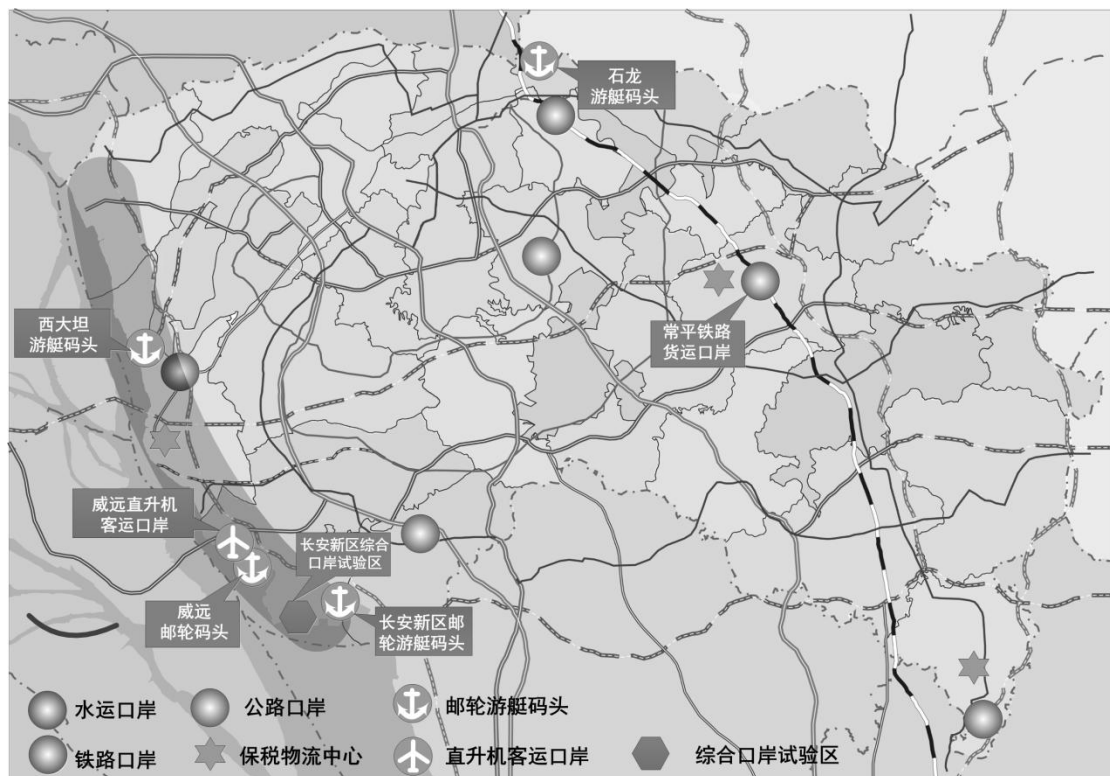


图3 东莞市口岸远期发展空间布局规划

1、三个游艇码头

2012年，东莞市人均GDP达6.0693万元，折合9656.14美元，具备了发展游艇经济的相关条件。根据《广东省游艇码头布局规划（2011—2030）》，在东莞市的石龙、虎门港沙田港区西大坦作业区和长安新区三个地点规划了三个游艇码头。

2、一个邮轮码头

在我市对虎门港（太平）客运口岸的《工程可行性研究报告》中已规划该项目除了首期经营东莞至香港国际机场航线外，远期规划了两个50000吨的邮轮泊位，该项目的推进是我市发展邮轮码头的重要依据。

3、两个直升机客运口岸

东莞市活跃的外向型经济产生了潜在莞港和莞澳的高端商务需求，深港澳直升机航线的成功开通和运营为东莞市直升机低空客运口岸的建设提供了宝贵经验。

考虑到东莞市自身的商务需求和地处珠三角几何中心的优越位置而带来的对广州、佛山和惠州等地的有效辐射，计划在虎门镇威远岛建设的水路客运口岸设施的顶楼预留直升机停机坪设置一个直升机客运口岸。

根据东莞市委、市政府的部署，长安新区将大力实施深蓝战略，发展深蓝经济，成为东莞市高水平崛起的龙头和环珠江口新兴经济“特区”的国际湾区。长安新区紧邻香港、澳门、深圳机场和深圳前海，地理位置优越，潜在的对外贸易和人员出入境需求巨大而且相对高端，为此在长安新区规划一个直升机客运口岸。

与此规划相适应，有必要对直升机客运展开专项调研并积极开展直升机客运口岸的申报、建设和运营的准备工作的。

东莞市虎门镇威远和长安新区直升机客运口岸的建设，可以有效填补东莞市航空口岸建设的空白。

4、一个铁路货运口岸

随着高速铁路和城际轨道交通的发展，传统铁路将逐步从目前的客运和货运并举向以货运为主转变。作为历史悠久的京九铁路主要站点之一的常平站，目前因综合运营成本等因素制约而停运。但在规划预测中已了解到，随着我市经济进一步发展，铁路货运运输的需求量不断加大，地处珠三角几何中心的东莞市常平铁路站有望成为高效连接广东省与内陆省份、东盟、中亚和欧洲的桥头堡。为此，东莞市口岸远期规划在常平镇布局建设一个铁路货运口岸。

5、一个综合口岸试验区—长安新区综合口岸

根据东莞市委、市政府的部署，在长安新区8平方公里陆域和12平方公里海域内，将大力发展深蓝经济，并与深圳的前海和广州的南沙一起构成环珠江口新兴经济“特区”的国际湾区。与此战略定位相对应，口岸的中长期发展规划在长安新区规划有邮轮码头、游艇码头、直升机客运口岸等高端口岸设施。在调研过程中，长安镇政府和长安新区管委会均明确表示有建设车检场二线口岸并叠加保税功能的需求。按照长安新区的总体规划，在现代海洋产业的带动下，到2020年常住人口规模将达到10万人，就业人口为30万人。长安新区城市和产业的发展必将产生对水路客运口岸、货运口岸和快件监管中心的需求。

综上所述，长安新区将可能成为东莞市唯一一个集成水路、公路、铁路、航空四种运输模式，覆盖客运、货运和快件运输，拥有邮轮码头、游艇码头、直升机客运口岸、深水货运港口等高端物流和口岸设施的区域。

本规划将长安新区定位为一个综合口岸试验区，是为了避免口岸设施各自独立规划而造成口岸和监管资源过度离散情形的再次出现，也希望政府部门肯定综合口岸设施的公益属性、主动承担口岸设施的投资，并明确口岸管理部门在综合口岸规划、建设、运营和维护过程中的主导地位，加强与长安新区管委会密切合作，在规划阶段提前介入。在电子口岸和一体化物流管理理念的指导下，对长安新区综合口岸进行专题研究，统一规划，争取将长安新区综合口岸建设成为东莞市、广东省乃至全国闻名的电子口岸和综合口岸试验区及示范区。

第五章 口岸规划主要任务

一、口岸中期规划主要任务

(一) 争取设立跨境贸易电子商务试点城市和邮政国际邮件监管点

1、申报跨境贸易电子商务试点城市

目前，国家高度重视跨境贸易电子商务的发展，并在上海、重庆、杭州、宁波、郑州5个城市开展跨境贸易电子商务服务试点工作。2013年6月20—21日，汪洋副总理莅莞调研时提出东莞要在包括“跨境贸易电子商务”等方面先行研究和探索。东莞市作为全国外贸出口第四位城市，努力成为跨境贸易电子商务服务试点城市，具有重大的现实意义。跨境贸易电子商务服务作为近年蓬勃发展的外贸新业态，既是外贸发展的新增长点，也是未来外贸竞争的重要制高点。同时，东莞市跨境电子商务服务需求巨大，通过申报成为国家跨境贸易电子商务服务试点城市，率先享受有关先行先试政策，不仅有利于提高企业适用市场环境变化能力，而且有利于提高我市开放型经济发展水平，助推东莞市加快实现高水平崛起。因此，我市应加快推进跨境贸易电子商务服务试点城市申报工作。

国务院下发的《关于促进信息消费扩大内需的若干意见》明确提出“推动跨境贸易电子商务发展，拓展境外消费新市场”、“完善电子商务物流支撑体系，加快电子商务向二、三线城市的渗透”。国家发改委已起草《国家电子商务示范城市工作方案编制要点》，并将在会签8部委后下发各相关城市。

2、设立东莞市邮政国际邮件监管点

东莞设立邮政国际邮件监管点，是提升东莞市邮政物流服务质量 and 效率的重要手段，是开拓东莞市B2C跨境电子商务通关渠道的有效举措，也是加强跨境贸易电子商务监管的重要保障。近年来，东莞市跨境贸易电子商务呈高速发展态势，国际快件年业务量约2500万件，国际小包日均

量约 20000 件，仅次于广州、深圳两市，并以每年约 35% 的速度增长。设立东莞邮政国际邮件监管点，既能使流向深圳、广州的国际邮件回流，也能加快培育和发展我市跨境贸易电子商务企业。

为落实跨境贸易电子商务服务和国际邮件监管点两项工作，口岸管理部门要在口岸查验单位开展机构设置、报关报检流程设计、监管政策等工作，并要把退税、结汇等工作纳入到通关服务体系中，使我市实现海、陆、空、邮全方位口岸开放。

（二）改革通关模式与构建和谐口岸

1、比较分析东莞与全国先进口岸的优势与劣势

外向型经济的可持续发展以及加工贸易的转型升级对高水平口岸的建设提出了客观需求。近年来，发展势头较好的沿海地区如苏州、天津等地以及内陆地区如重庆等均在口岸建设方面积累了丰富的成功经验。为此，需要把东莞与全国口岸大市做一个比较研究，认真分析东莞市口岸工作的优势和不足，提出改进完善的意见建议，从提高政府补贴、优化通关服务、减少通关成本、完善口岸配套资源等方面积极寻求解决办法。

2、支持和配合省口岸办推进“三个一”通关模式改革

为支持和配合省口岸办的通关模式改革并进一步推进东莞市的通关便利化，有必要向省口岸办争取在东莞市建立“三个一”通关模式试点。在对深圳、广州、佛山、惠州、苏州、天津、重庆等地口岸建设成功经验进行总结提炼的基础上，结合东莞市口岸发展的实际需求，提出“三个一”通关模式改革方案，并争取省口岸办的支持，将通关模式改革转化为提高东莞市通关效率、简化监管流程、提升口岸形象的抓手。

3、建立“通关服务体系模式”

配合东莞市“三重”建设，针对重点项目，海关提供“一对一、点对点”的个性化服务，检验检疫提供“一企一策、一厂一策”服务，帮助新引进重点项目用足用好各项优惠政策，提供多项“特事特办”服务；海事部门实施“绿色通道”审批，主动提前介入，指导企业开展重点项目施工。在此基础上，提炼总结“一对一”通关服务模式的经验，并将其固化为“通关服务体系模式”，逐步覆盖到市政府确定的、有口岸服务需求的重大项目中，为东莞市投资环境的改善提供通关便利化方面的保障。

4、推动“多方联网”平台工作

没有口岸的信息化，就没有口岸的现代化和国际化。加大对口岸信息化建设的投入，是提高通关效率、降低通关成本的一个关键环节。协调驻莞查验单位加大对科技的投入，推进我市加工贸易管理服务平台、海关的“阳光通关”、检验检疫部门的“集中审单”、海事部门“四位一体”动态实时监控等方面工作；协助外经贸局在完成平台硬件设备配置和启动软件深化建设的基础上，实现平台全面上线推广应用并完成向“多方联网”的顺利过渡。

5、协助黄埔海关在我市推广“保税仓库+工厂”保税仓监管模式

黄埔海关通过“保税仓库+工厂”方式构建与大型企业生产过程相适应的保税仓管理模式，积极发挥保税仓的政策功能优势，大幅度提升物流通关效率和降低库存金额。下来，将协助黄埔海关在我市推广该类通关模式。

（三）车检场功能延伸的理论研究和实践探索

1、车检场功能延伸的理论探索

一方面，东莞市车检场利用率偏低的情形很难在短期内发生根本性变化。另一方面，加工贸易的转型升级、企业的保税和国货出口复进口等对东莞市保税设施的建设提出了客观需求。在这样的背景下，必须着力研究东莞市车检场功能延伸的可行途径和方法。

一方面，在物流与供应链管理、国际贸易和物流等理论指导下，探究东莞市保税物流中心（B型）的优化布局以及车检场叠加保税物流功能的可行方法。

另一方面，保税物流中心（B型）的布局优化和车检场保税物流功能的叠加等举措完全符合东莞市公共设施统一规划、资源共享、协同发展的宏观管理和统一规划思想。然而，车检场保税物流功能的叠加是一件复杂的系统工程，需要整合海关、检验检疫、外经贸局、保税物流中心（B

型)、两仓企业、行业协会、高等院校和科研机构等力量,在深入和系统调查研究的基础上,仔细梳理政府管理部门和利益相关方的诉求,进而对车检场集成保税物流功能的理论依据、可行途径、管理流程、利益分享机制和政府相关政策等开展系统而深入的研究。

2、开展车检场功能延伸的实践探索

一方面,探讨在长安车检场增设两仓的可行性。规划以长安车检场为试点,利用现有资源建设保税仓和出口监管仓,实现进口保税、出口监管以及进出口过程的查验等口岸物流功能的系统集成。

另一方面,积极探讨与香港机场合作开展国际航空货物的中国超级干线、快件分拨、中转、拖车专柜和其他业务的可能性,实现从单一的车辆和货物查验到综合口岸物流功能的拓展,为东莞市车检场功能的延伸提供实践经验。2013年,黄埔海关驻凤岗办事处开展了“新形势下二线车检场功能和发展趋势”的专项调研,提出了整合现有车检场资源、错位发展二线车检场和拓展保税物流功能等结论和建议,明确提出了先在车检场现有功能基础上拓展两仓功能,之后争取入仓即退税等政策。

第三方面,深入、细致地对虎门港沙田港区现有港口、物流和口岸等资源 and 利益相关方的发展现状和竞争格局进行客观评价的基础上,以综合保税区的相关政策为指导,以沙田车检场的建设为契机树立二线公路口岸新标杆。

(四) 依托虎门港建设高水平水路货运一类口岸

在规划期内,水路货运在口岸货运中的占比将维持在70%左右,而且发展速度明显高于公路货运,在重视车检场功能延伸的同时,东莞市口岸建设的重点是转变发展观念,依托虎门港的区位优势,建设高水平水路货运口岸。

1、强化口岸的管理和协调职能

充分发挥口岸管理部门规划、管理和协调职能,加强沙田港区布局较为零散的监管点间的一体化管理:强化与虎门港、沙田镇政府的沟通和协调,积极协助虎门港开展综合保税区的规划和申请工作,整合资源避免临港资源的进一步分割和离散,打造能够代表东莞市形象的现代化水路货运口岸。

吸取沙田港区口岸监管设施投资主体多元化、重复建设和缺乏统一规划的前车之鉴,提前介入水乡片区和长安新区口岸监管点和查验资源的统一规划和布局。水乡片区在完善现有口岸资源的基础上,加强与广州口岸的功能衔接;长安新区则需要游艇码头、深水货运码头和车检场的规划与建设方面深入开展可行性分析,在与长安新区管委会充分沟通和深度合作的基础上,在新区规划和建设阶段强化口岸资源的统一规划和科学布局,同时,需要积极探索与深圳前海和广州南沙在政策、业务上的对接。

2、整合虎门港口岸查验资源

在强化规划引导和资源整合的同时,调动口岸查验单位的主观能动性,以物流管理的“信息集中和物理分散”理念为指导,以信息化技术运用为手段,采用电子信息监管等方式将虎门港口岸沙田港区目前存在的多个、零散的监管点进行整合。打造虎门港水路货运电子口岸,实现从零散的临港口岸监管带到东莞市水运口岸一体化管理平台的质的飞跃。

3、推进区港通关模式创新和虎门港通关信息平台建设

与海关部门进一步探讨在虎门港开放口岸实现电子围网的区域管理模式,或利用电子关锁、RFID或卫星定位等技术进行监管,以解决目前区港联动存在的问题;与黄埔海关驻沙田办事处探讨如何进一步完善沙田车检场的集中查验功能;协调沙田口岸查验单位积极参与虎门港通关信息平台的建设和管理。

4、建立“一关通”渠道以有效发挥虎门港的喂给功能

直通台湾的近洋航线的开通,初步拓展了虎门港的国际辐射能力。然而,东莞市外向型经济与欧美等国家的贸易往来所隐藏的潜在水路货运需求并没有充分挖掘出来,其根本原因在于珠三角规划纲要中被界定为干线港的虎门港的喂给作用没有得到高度重视和有效发挥,与南沙港、深

圳港和香港港等国际枢纽港的喂给关系所隐藏的巨大商机没有得到充分认可和挖掘。为此，要积极谋划与南沙港、深圳港建立“一关通”的可行途径，在发挥虎门港喂给作用的同时，推动水路货运业务的高速发展。

5、对接发挥铁路与虎门港“水铁联运”功能

未能实现铁路与虎门港的对接是虎门港建设中的一个需要完善之处，在铁路管理机构并入交通部的大背景下，应该积极谋求铁路进港，实现“水铁联运”，在提升虎门港向内地其他省份乃至东盟、中亚和欧洲辐射能力的同时，拓展集装箱和散杂货的市场空间。

（五）增设石龙上下点开拓东莞铁路客运口岸新局面

铁路运输在客运方面为东莞市经济的发展做出了突出的贡献，至2012年铁路客运在规模上仍然占约60%的份额，远高于水路客运。为方便市民出行，充分利用广深铁路加强东莞市与广州、深圳、香港的城际联系，申报增设石龙上下点构建快速便捷的综合交通体系。

（六）加快虎门港（太平）水路客运口岸建设

虎门港（太平）客运口岸的建设不仅关系到邮轮游艇码头和直升机低空客运口岸的落实，而且关系到东莞市的对外形象。跟进虎门港（太平）客运口岸的审批、规划、融资、建设和运营工作，加快相关工作的推进速度，以新建水路客运口岸的建设推动东莞市与港澳台和国际的商务联系。

（七）围绕加工贸易的转型升级优化保税物流中心（B型）的布局

加工贸易的特点是对保税物流有较强的依赖性，必须结合全国加工贸易转型升级示范城市的建设，探讨适合东莞市特色的保税物流监管体系。目前，东莞市的保税企业以保税物流中心（B型）、保税仓和出口监管仓为主，保税物流的发展未能与东莞市发达的外向型经济形成良性互动。加工贸易企业的保税需求和出口退税需求大多通过广州保税区、深圳保税区和香港自由港来实现。因此，在拓展口岸保税功能以及协助虎门港申报综合保税区的同时，探索在东莞市合理布局保税物流中心（B型）的可行性。

理论和实证研究表明，在东莞市合理布局三个保税物流中心（B型）可以高效覆盖32个镇区，三个保税物流中心（B型）分别是虎门港保税物流中心（B型）、中部保税物流中心（B型）和东部保税物流中心（B型）。为此，需要牵头海关、检验检疫等查验单位共同推进增设两个保税物流中心（B型），进而探讨物流中心的建设与寮步车检场、凤岗车检场功能对接工作的协调关系。大幅降低“香港一日游”成本，解决企业就近退税的问题。

（八）搭建口岸应急指挥系统平台

口岸是国际旅客和货物出入境通道，容易受到各种疫情、核辐射、恐怖袭击等突发事件影响，口岸的应急管理和核心能力的建设成为全球各地口岸建设和管理的重点。建设完善信息采集、传输与存储等信息基础设施，构建统一应用平台和“口岸应急指挥系统”，在口岸工作现场有突发事件时能够及时、高效地解决问题，成为口岸应急管理和核心能力建设的主要任务。

随着东莞市口岸规划的实施以及游艇码头、邮轮码头、直升机低空客运口岸等新设施的建设，构建应急指挥系统平台的必要性进一步得到凸显。因此，有必要重新启动“口岸应急指挥系统”的规划和建设工作。

（九）探讨广深港高速铁路口岸的设置和查验模式

广深港高速铁路项目是落实《珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008—2020年）》和《粤港合作框架协议》的重点工程。在东莞设立广深港高铁客运口岸可以增加社会发展的城市功能和载体，提高市民出行便利性和时效性，推动莞港进一步合作和联系，意义重大。然而，高铁口岸的设置也给东莞市带来一些新的问题：一是申报设立口岸与将来落实“一地两检”形成矛盾，虎门高铁站口岸存在被取消的风险；二是申报设立口岸与目前争取增设石龙上下点工作存在一定矛盾；三是“两地两检”通关模式与现行广九直通列车运行模式相同，没有发挥高铁的速度优势，且可能造成进驻口岸的海关、检验检疫、边检等口岸查验资源的浪费。

因此，东莞市将大力支持在香港西九龙总站设置口岸实施“一地两检”模式。在暂时无法落实

香港西九龙总站设置口岸实施“一地两检”模式前提下，积极争取在广深港高铁虎门站设立永久性口岸。

（十）研究电子口岸建设的可行途径和方法

市口岸局积极参与虎门港通关信息平台 and 市政府加工贸易管理服务平台的筹建和运营工作。接下来，积极研究和推动邮政国际邮件监管点和跨境贸易电子商务服务城市的电子平台工作。力求通过研究电子口岸建设的方法推动我市未来口岸项目的发展。

（十一）建立东莞市检科院

为贯彻落实《国家质检总局广东省人民政府共同建设加工贸易转型升级示范区加快推进外经贸发展方式转变合作备忘录》，充分发挥检验检疫局在信息、技术、科研等方面的优势，引导和帮助东莞出口企业正确应对国外技术性贸易壁垒，加快东莞地区加工贸易企业转型升级的步伐，东莞检验检疫局拟以3个国家重点实验室和4个国家区域中心实验室为基础，设立东莞市检验检疫科学院（简称东莞市检科院），构建促进加工贸易转型升级公共技术服务平台。东莞市政府已批复同意给予检验检疫局重点实验室财政资助1.1亿元作为实验室项目的专项资金。

二、口岸远期规划主要任务

（一）强化管理，提升口岸工作效率

口岸管理工作的综合性和复杂性较高，从运输模式上看，涉及公路、铁路、水路和航空等交通运输模式，不同的运输模式有各自的法律法规和管理规定；从进出口岸的实体看，涉及货运和客运两种主要类型，监管要求和特点不同；从协调范围看，涉及海关、检验检疫、海事、边检等中央直属部门也涉及外贸、经贸和交通等地方政府职能部门，对口岸通关流程和管理规定有不同要求；从流向上看，涉及进口和出口、入境和出境两个方面，与国外标准和贸易要求息息相关。

一是强化对市场信息的收集工作。开展专项研究以系统分析监管条件或国际贸易条款等变化对口岸工作的影响，进而主动开展相关的协调、沟通和适应工作。二是整合口岸各部门资源，根据东莞市建设加工贸易转型升级试点城市的实际需要，打造广东促进加贸转型升级口岸服务平台，在强化政策和法规研究的同时，系统分析口岸环境的变化和影响，为企业提供公益性信息、咨询和培训等服务。三是降低突发事件对口岸工作的影响，提升口岸的工作效率。

（二）旅检口岸申请设立签证点

东莞市的旅检口岸分别是虎门港（太平）客运口岸和东莞市铁路（常平）客运口岸。签证点内容包括外国人落地签证和港澳台同胞落地签注业务。在东莞两个旅检口岸设立签证点可以改善投资环境、提升政府服务形象和城市影响力、完善口岸功能和拓展口岸业务、缓解监管压力。

在争取和利用国家层面的政策方面，东莞市明显落后于广州、深圳和珠海，申请旅检口岸签证点的工作也明显滞后于珠三角其他城市。针对台胞众多的特点，由口岸局牵头东莞市台商协会共同申请出入境签证点，进一步优化投资环境。积极与广东省口岸办、广东省公安厅等机构沟通，落实《广东省人民政府办公厅关于进一步深化粤台经贸合作和支持台资企业转型升级的意见》（粤府办〔2013〕30号），支持东莞市申请为台湾居民落地签注点，争取推动申报东莞市旅检口岸签注点的工作。

（三）协助虎门港探索综合保税区的规划和申报

我市外贸产业集聚、经济实力雄厚，虎门港符合要求的连片土地充足、交通便利，属地检验检疫单位政策支持，具备申报综合保税区的基本条件。我市外贸企业对国际物流、保税物流、国际中转、出口加工、展示、维修等需求量大且迫切，口岸各部门应积极协助虎门港启动申报综合保税区工作。申报综合保税区有利于加快推进我市加工贸易转型升级工作；有利于进一步发展我市国际物流和国际中转业务；有利于我市产业结构调整，保持我市外贸企业的国际竞争力；有利于优化我市产业发展，降低区域综合物流成本；有利于进一步完善我市保税物流行业结构，提升企业利用国家级保税政策的能力。

（四）以“陆空联运”为契机打造东莞市的“虚拟空港”

对广州白云机场货运站的调研表明，12%—15%的航空货物来自东莞市，航空货物潜在容量

约9万吨/年。若将经深圳宝安机场和香港机场完成进出口的航空货运量一起计算,则东莞市航空货运量的规模相当可观。在加工贸易转型升级和高新技术加速发展的大背景下,东莞市经济对航空货运口岸的需求将日趋迫切。苏州保税物流园区“陆空联运”模式的提出,为东莞市无跑道机场的建设提供了经验。

根据市场需求,在定量分析的基础上,从口岸建设、“陆空联运”、“一关通”、“中国超级干线”的视角,与香港机场、深圳机场、广州机场和海关、检验检疫等查验机构共同筹划,在整合现有资源并协调相关方利益的基础上,探讨东莞市航空口岸建设的可行途径,为加工贸易企业的转型升级提供航空货运方面的支持。

积极筹划东莞市“虚拟空港”的申报和建设。苏州“虚拟空港”的建设和成功运营为东莞市无跑道机场的实施提供了现实参考。因此,建议对沙田车检场进行重新定位,依托虎门港一类口岸,以“陆空联运”为契机,在传统车检场功能的基础上叠加保税、航空货运、“陆空联运”等功能,构建“虚拟空港”,实现“无跑道机场”从概念设计向实体运营的根本性转变。

(五) 合理利用铁路货运口岸资源拓展铁路进出口通道

盘活东莞市铁路货运口岸资源的突破口在于发挥铁路运输长运距、低成本、低碳环保的优势,为此,需要将着眼点从珠三角扩展到欧洲、中亚和东盟。东莞中外运物流有限公司围绕石龙港区已经就集装箱货物的国际联运寻求东莞市铁路货运的突破。建议围绕常平铁路货运资源谋求与具有整合全球货运资源能力的第三方物流公司合作,在泛珠三角范围实现东莞市与广州、深圳、香港等地港口间的海铁联运或陆铁联运;在国际上拓展东莞货物以铁路运输有效辐射欧洲、中亚和东盟等国家和地区的能力。

(六) 研究东莞地区海关资源整合和提升的可行途径

改革开放以来,东莞市经济的发展在很大程度上得益于东莞地区海关在监管模式、流程和手段等方面的不断创新。然而,随着时间的推移以及东莞地区7个平行海关机构的出现,在一定程度上制约了东莞市外向型经济的发展。东莞市加工贸易转型升级工作的开展,对东莞地区海关的整合提出了客观需求。需要东莞市政府加强与黄埔海关、国家口岸办和广东省口岸办等有关部门的联系沟通,本着便利企业和有利于执法统一两个原则,在建立协调机制的基础上,研究海关机构调整和优化的可行途径和方法。

(七) 积极介入东莞市邮轮游艇码头的规划和建设工作

随着经济快速发展,东莞已具备开设游艇邮轮业务的条件,将进入游艇和邮轮服务业的快速发展期。在《广东省游艇码头布局规划(2011—2030)》和《广东省邮轮码头布局规划(2011—2030)》中,均在东莞市预留了游艇和邮轮码头的发展空间。

游艇和邮轮码头的建设必然需要客运口岸功能的配套,为此,需要在广东省游艇和邮轮码头规划的指导下,结合东莞市游艇和邮轮服务业的发展现状,积极介入相关码头的规划和论证工作,确保游艇和邮轮码头的布局和形象能够充分体现口岸的功能且满足查验单位的需求,成为东莞市高端商务、旅游和经贸往来的对外窗口。

(八) 推进东莞市直升机低空客运口岸的申报和建设

我市具备对高端口岸需求的客源多、查验单位齐全、在口岸规划直升机停机坪硬件设施、交通便利等基本条件。地处珠三角几何中心的威远岛,在吸引东莞、广州等地商务人士往来东莞和澳门方面有更为优越的地缘优势,因而具有广阔的发展空间。此外,东莞市的直升机停机坪规划在新建虎门港(太平)客运口岸的顶楼,可以实现直升机客运与水运、珠三角城际铁路和公路运输的无缝连接,进而强化粤港澳三地的合作关系。

为此,要对粤港澳直升机客运的发展现状展开深入调研,与直升机客运服务运营商进行接洽。在加速东莞市新建虎门港(太平)客运口岸建设的同时,着手直升机低空客运口岸的申报和建设

第六章 口岸规划保障措施

一、强化口岸规划的引领作用

口岸是代表所在国家和地区对外形象的窗口,对于外向型经济和民营资本尤为活跃的东莞市,制定科学的口岸规划并以口岸规划为依据引领虎门港、长安新区、水乡片区、松山湖高新技术园区、生态园以及“三重”建设中涉及口岸功能部分的设计、建设和运营,发挥口岸规划宏观指导作用的意义重大。可以在充分服务加工贸易转型升级、完善口岸体系、降低通关成本和提升口岸效率的前提下,避免口岸设施的低水平重复建设和分散布局,提升东莞市口岸的整体形象和服务水平。

需要借鉴国家口岸规划的成功经验,规划先行,确保纳入规划的建设项目保质保量完成,而没有纳入规划的项目则要在进一步补充项目的可行性分析并通过相关审批纳入规划后再启动。所以,将《东莞市口岸中长期发展规划(2014—2020年)》衔接国家、省、市其他规划对应内容,以便于对东莞市迅速发展的口岸建设提供宏观引导。

二、争取上级政策支持

与广州的南沙新区、深圳的前海和珠海的横琴相比,东莞市在口岸方面缺乏国家级政策的支持。此外,关于口岸建设对于加工贸易转型升级促进作用的认知也有待深入。应该以全国加工贸易转型升级示范城市的建设为契机,整合口岸单位资源,切实结合东莞城市发展和加工贸易企业转型升级对口岸建设的需求,从监管模式、监管流程、口岸功能等与新的口岸项目建立和管理机制的创新等多个维度,探索东莞市现代化口岸创新管理的有效途径。进而分析口岸管理创新所需要的国家、广东省和东莞市各级政府的政策支持,确保口岸管理模式创新的可操作性和可持续性。

三、加强对保税、国际快件和国际邮件等行业的指导

东莞市保税物流行业、快件中心和国际邮政监管点的发展缺乏明确的主管部门。保税物流业务的开展需要涉及外经贸局、财政局、国税局、外汇管理局、口岸局、海关、检验检疫等多个政府管理部门,行政主管部门的缺失在很大程度上制约了上述行业的发展。由于行政主管部门缺失,缺乏行政指导,盲目投资,导致保税物流行业发展地区分布不平衡,很多保税物流企业处于亏损状态,难以发挥保税物流企业对我市加工贸易转型升级过程中的作用。同样地,由于地方行政审批和主管部门的不明确,导致东莞市成立了3个快件中心,整体货运能力远远超出实际业务需求,从而导致快件中心业务不饱和以及稀缺土地资源的浪费。加强对保税物流行业、快件中心和国际邮件监管中心的引导和行业管理职能。

四、坚持政府在口岸建设中的主导作用

根据目前口岸发展情况,出现市场或民营企业投资口岸建设的项目,其中包括虎门(临时)车检场、东莞市常平铁路客运口岸、虎门港保税物流中心(B型)、立沙岛石化园区的建设等项目的规划和发展过程中,均不同程度地表现出过度依赖社会资本,造成口岸资源的低水平重复建设,设施维护和更新的困难以及可持续发展的乏力,甚至可能造成稀缺土地和口岸资源的浪费。

必须充分认识口岸设施的公益属性、规划和建设的前瞻性、口岸设施适时更新的必要性,建议客运口岸、车检场、综合保税区、保税物流中心(B型)、口岸配套平台性设施等项目由政府主导规划和建设工作,坚持政府在口岸建设方面的规划主导和投资主导的前提下,建议“两仓”、装卸点、码头监管点等项目鼓励民营企业投资、建设和运营,形成国有资本与民营资本的良性互动。在确保口岸设施得到科学规划和建设的同时,缓解政府的财政压力,避免民营资本的逐利性对口岸设施规划、建设、运营和维护所造成的消极影响。

五、建立重点项目服务制度

结合虎门港(太平)客运口岸搬迁、长安新区建设、虎门港建设、立沙岛精细化工园区的整体开发、“三重”建设中涉及口岸功能的项目,确定口岸建设的重点项目,对相关项目提前介入并进行全程跟踪、指导、服务和管理。

重点项目不仅仅局限于口岸基础设施的建设项目,对诸如海关监管要求和模式的变化对东莞市口岸和相关企业的影响研究、铁路货运口岸发展的可行途径、白云机场东莞货站建设的可行性研究等课题均可以立项,在整合口岸内部资源和社会资源的情况下对相关问题开展系统的研究。

六、优化口岸通关环境

在经济全球化的今天，外资企业生产原料采购和产品销售不断趋于全球化，外贸进出口更加频繁，这就要求我们提供更多的“通道”；其次，企业生产规模不断改变，企业“零库存”对通关的时间和效率提出更高的要求；重点口岸项目规划建设的陆续实施，客观上要求东莞口岸要从通关速度、对外开放、口岸管理、监管模式和建设保障五个方面，在口岸通关环境的优化上下功夫，筑牢东莞口岸优势。

推进便利通关。统筹协调海关、检验检疫、边检、海事等驻莞各查验单位，围绕“营造国际化、法治化营商环境”这一主题，制定进一步改进口岸通关环境、完善口岸服务的相关措施和办法。简化手续和通关流程，进一步加快查验放行速度，狠抓口岸服务意识和通关效率的提高，营造出货畅其流、人畅其行的便利通关环境。

扩大口岸开放。口岸的对外开放优势是一个区域发展的重要资源。东莞口岸的开放程度高不高，事关对外开放的程度和水平。为此，要始终把口岸开放当成工作中的重中之重，尽可能多地为东莞打开几扇对外开放的窗口，建设“开放东莞”。

优化服务水平。从东莞口岸整体布局考虑，以便捷、便企为原则，分类指导，整合资源，优化口岸监管模式，科学调整口岸监管点，落实减免收费政策，千方百计地支持外贸企业发展，最大限度地为企业提供低成本，尽可能的满足企业的通关需求。

完善基础设施。做好虎门港（太平）客运口岸码头搬迁等重点项目规划建设；做好旧口岸设施的维修、维护工作，进一步提升老口岸形象；不断完善查验配套设施建设，改善口岸硬件环境，努力提高我市口岸的通过量和容量，共同推动口岸通关服务环境的优化。

强化安全监管。抓好人员、货物、车辆、船舶及整个通关操作过程的安全防范工作，确保我市口岸的安全畅通。

加强和谐口岸建设。口岸各单位要以争创和谐口岸建设全省“单打冠军”为主线，进一步树立我市共建文明口岸走前头的品牌，积极落实《共建和谐口岸框架协议》，增强整个口岸系统的活力和凝聚力，展示我市口岸良好形象，推动口岸各项工作的顺利开展。

七、培养和引进口岸专业人才

随着东莞市口岸设施功能的延伸，高端口岸和新口岸项目规划建设，口岸管理从被动服务到主动规划引导的转变，对具备国际贸易、物流交通运输工程与管理、保税物流、物流与供应链管理 etc 口岸专业人才提出了迫切需求。

在国家实施大部制且减员增效的大背景下，口岸建设的迫切需求与东莞市口岸局专业人才缺乏的矛盾将日益凸显。为此，需要采取多种形式，积极开展在职培训；进一步完善人才引进政策和考核体系。

八、健全口岸数据统计制度

作为对海关、检验检疫等口岸查验单位行使协调和管理职能的口岸局，具备建立全面覆盖口岸相关数据和资料的统计制度的客观条件。为强化对口岸发展动态的及时把握，提高口岸管理的前瞻性和可预见性，提高通关效率和服务水平，应完善口岸统计体系和相关制度。在全面、准确把握一手数据的基础上，加强口岸数据的统计分析，保持行业统计数据的权威性、系统性和连贯性。

九、完善口岸统筹协调机制，有效发挥整体合力

客观面对东莞口岸工作面临的形势，分析任务，以东莞市口岸工作领导小组为主导，进一步完善口岸工作例会机制、口岸专题例会机制、个别沟通协调机制等，无论是在有关口岸的政策创新和探索实践，还是重要基础设施项目建设和后勤保障等方面，支持查验单位开展工作，切实帮助驻莞查验单位解决工作、生活等方面的实际困难和问题，激励他们全心全意融入东莞地方，全心全意促进地方经济发展。

关于贯彻《广东省信访事项复查 复核办法》的实施意见

东府办〔2014〕24号

各镇人民政府（街道办事处），市府直属各单位：

为深入贯彻落实《广东省信访事项复查复核办法》（粤府办〔2013〕40号，以下简称《复查复核办法》），进一步促进行政机关依法履行职责，规范信访事项复查复核工作，维护信访秩序，保障信访人合法权益，经市人民政府同意，现提出如下意见，请按照执行。

一、深入学习领会文件精神

《复查复核办法》的颁布实施是我省贯彻落实《信访条例》的重要举措，对于进一步规范信访工作秩序、维护群众合法权益、密切党和政府与人民群众的联系、促进社会和谐稳定具有重要意义。各级各部门一定要站在全局的高度，充分认识实施《复查复核办法》的重要意义，深入学习领会文件精神，规范行政机关依法行政行为，切实提高复查复核工作的制度化、规范化、法制化水平；要组织开展《复查复核办法》学习和宣传活动，使行政机关工作人员、广大人民群众自觉遵守和执行《复查复核办法》的规定；要坚持正面教育和引导广大人民群众树立依法信访的观念，在依法维护自身权益的同时，自觉履行法律义务和社会责任，形成依法信访的社会氛围。

二、认真贯彻落实文件规定

（一）认真履行工作职责

根据《复查复核办法》关于“不设县（市、区）的地级市人民政府，可以授权镇人民政府和街道办事处履行相应的复查、复核工作职责”的规定，授权各镇人民政府（街道办事处、园区管委会）履行相应的信访事项复查工作职责。各镇人民政府（街道办事处、园区管委会）和市人民政府各工作部门应当遵循信访事项复查工作的有关原则，做好职责范围内的复查工作，应当确定负责复查工作的机构或者人员，履行相应职责。

（二）完善规范工作程序

要按照《复查复核办法》有关规定，引导信访群众依法申请复查、复核，并完善和规范信访事项复查的受理、办理、决定等方面工作程序，不断提高信访事项复查工作质量，充分发挥复查复核机制解决信访问题的作用，进一步维护信访秩序，保障信访人合法权益。

（三）严格执行责任追究制度

要严格执行《复查复核办法》有关责任追究的规定，对违反规定的相关责任人要给予批评或责令改正，造成严重后果的要依法给予行政处分，促进行政机关依法履行职责。

三、加强组织领导

各镇人民政府（街道办事处、园区管委会）和市人民政府各工作部门要高度重视信访事项复查工作，定期研究，明确任务，落实责任，切实把信访事项复查工作抓紧抓实抓好；要确定负责复查工作的机构，配备充足的复查工作人员，保证与复查工作任务相适应；要建立健全信访事项复查工作责任制，落实分管领导和工作人员的工作职责；要认真研究，及时解决本地区、本部门在信访事项复查工作中遇到的困难和问题。对因领导重视不够、落实不力、违反《复查复核办法》有关规定等引发信访人投诉的，依照有关规定，视情节追究有关单位和人员的责任。市信访局要加强对各镇人民政府（街道办事处、园区管委会）和市人民政府各工作部门的复查工作进行协调指导，确保《复查复核办法》有关规定全面贯彻落实。

东莞市人民政府办公室

2014年3月4日

关于印发《2014年全市政务公开 工作重点》的通知

东府办〔2014〕25号

各镇人民政府（街道办事处），市府直属各单位：

《2014年全市政务公开工作重点》业经市人民政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

东莞市人民政府办公室

2014年3月3日

2014年全市政务公开工作重点

2014年，我市政务公开工作要认真贯彻落实党的十八届三中全会和市委十三届四次全会精神，紧紧围绕市委、市政府重点工作部署，进一步深化内容、丰富载体、健全制度、加强督导，努力打造透明政府、回应政府和公信政府，为实现东莞高水平崛起营造良好的政务环境。

一、深化公开内容，推进重点领域信息公开

由市府办、市监察局、市财政局、市法制局、市行政服务管理办负责，各镇街、各部门配合。

（一）做好年度报告编发工作

根据《政府信息公开条例》要求，各级行政机关应在每年3月31日前公布本机关政府信息公开工作年度报告。各镇街、各部门要提高责任意识，依时公布年度报告。报告内容要具体，数据要真实，形式要图文并茂，公开情况要及时报送市行政服务管理办。对未依时公布政府信息公开工作年度报告的镇街和部门，市政府将进行通报批评。

（二）推进财政预决算和“三公”经费公开

一是全面公开预算信息。全市所有行政事业单位（涉密或敏感部门除外）要在2014年6月底前公开2014年部门预算信息和“三公”经费预算信息。二是逐步公开决算信息。2013年底已经公开“三公”经费预算信息的65个部门，要在公布2014年预算信息的同时，同步公开2013年财政决算和“三公”经费决算信息。其他行政事业单位（涉密或敏感部门除外）要适时公开本部门决算信息。三是全面公开镇街财政预决算信息。各镇街要在政府网站上主动公开本镇街2013年预算执行情况 and 2014年预算草案报告，内容要真实，数据要准确。

（三）加强重点领域及热点信息公开

各镇街、各部门要结合市委、市政府重点工作部署，积极推进重大决策、重大项目建设、行政审批、招投标等重点领域以及群体性或突发性事件信息公开。重点加强保障性住房、食品药品安全、环境保护、安全生产、价格和收费、征地拆迁等民生热点信息公开。市有关行业主管部门要积极推进教育、医疗、计生、供水、供电、供气、环保、公共交通等与人民群众利益密切相关的公共企事业单位办事公开，强化服务意识，提高办事效率。

（四）推动行政执法和行政权力信息公开

各部门要结合行政审批制度改革，及时更新本部门行政执法职权和依据，并依法公开行使行政执法职权产生的政府信息。深化行政“三公开”工作，进一步推动政府及其工作部门实行权力清单制度，依法公开权力运行流程，实行决策公开、管理公开、服务公开、结果公开。继续完善公共资源配置、农村集体资产交易、社会公益事业建设等领域的决策和实施程序，提高公共决策透

明度。

二、丰富公开载体，加强公开信息化建设

由市府办、市监察局、市信访局、市电子政务办、市行政服务管理办、东莞日报社、东莞广播电视台负责，各镇街、各部门配合。

（一）继续优化《东莞日报》政务公布版和《东莞市人民政府公报》网络版

设立《东莞日报》政务公布版专版专栏，增强检索功能。改变《东莞市人民政府公报》发行方式，逐步以电子版代替纸质版，节约印刷成本。

（二）充分发挥政府网站平台优势

根据《省网上办事大厅政务公开栏目建设规范》，完善市网上办事大厅政务公开栏目，重点突出办事指南、办事依据等公开，实现与各镇街、各部门政府网站的政府信息公开业务系统的数据共享。各镇街、各部门要加强政府网站信息发布和内容保障工作，确保信息公开全面、及时、准确，特别是在重要政策规定出台和重点工作部署后，要及时通过政府网站发布解读信息。进一步拓展互动功能，通过领导信箱、网上信访大厅、手机信访、阳光热线、公众问答、网络调查等多种渠道，接受市民建言献策和反映诉求。

（三）认真做好政府信息依申请公开工作

各镇街、各部门要高度重视政府信息依申请公开工作，加强领导，落实人员，规范流程，提高办理质量。要升级改造市网上依申请公开平台，增加全市政府信息公开统计系统，便于掌握全市信息公开情况。

（四）建立统一的政府服务热线

按照“统一受理、按职分办、限时答复、督查反馈、汇总分析”的工作思路，优化整合我市现有的各类非紧急类服务热线，建立统一的12345政府服务热线，集中受理政务服务咨询、消费维权申诉、经济违法举报、行政效能投诉等。

（五）规范新媒体的政务信息发布与回应

加强政务微博、微信的审核登记、信息发布、问题回复、后续跟踪等各环节的监督，增强信息发布和回应的权威性和时效性。各镇街、各部门要积极利用政务微博、微信等新媒体，及时发布各类权威政务信息，尤其是涉及公众关切的重大公共事件和政策规定方面的信息。

三、强化制度建设，确保政务信息公开实效

由市府办、市监察局、市法制局、市行政服务管理办、市政府新闻办负责，各镇街、各部门配合。

（一）健全政府信息发布机制

各镇街、各部门要修订完善政府信息公开指南，方便市民获取信息。要主动公开政府重要会议、重要活动、重要决策部署、经济运行和社会发展重要动态信息。要建立专家解读机制，组建政策解读专家队伍。要进一步完善信息发布责任追究制度，对造成不良后果的，要追究相关部门和人员的责任。

（二）健全政务信息公开工作机制

制定我市政府信息公开办法，进一步完善政府信息主动公开、依申请公开、发布协调、保密审查、社会评议、责任追究等制度。各镇街、各部门要继续细化和落实政务信息公开的各项制度，特别要加强依申请公开工作管理，落实责任，形成长效机制。

（三）健全考核评估机制

继续加强政务信息公开电子监察系统建设，优化监察功能，细化测评标准，每季度向社会公布监察结果。做好落实科学发展观年度工作考核（行政绩效约束性评价），推动全市政务信息公开工作。根据每两年一次的考核工作安排，今年11月底前我市将开展全市政务信息公开工作考核，向全市通报考核结果。

（四）健全新闻发布机制

加强新闻发言人制度建设，建立重要政府信息及热点问题定期有序发布机制。各镇街、各部

门要主动开展新闻发布活动，增加自主发布频次，特别是与宏观经济和民生关系密切、社会关注事项较多的镇街和职能部门，原则上每季度至少举办一次新闻发布会。

四、注重研究督导，提升工作科学化水平

由市府办、市保密局、市电子政务办、市行政服务管理办负责，各镇街、各部门配合。

（一）强化组织领导

各镇街、各部门要把政务信息公开工作摆上重要工作日程，加强机构建设，配强人员队伍，确保政务信息公开工作顺利开展。

（二）强化业务培训

组织开展政府信息依申请公开、政府信息保密审查、12345 政府服务热线等专项培训，努力提高全市政务信息公开工作水平。

（三）强化督查指导

加强政务信息公开调研，掌握各镇街、各部门政务信息公开工作情况。召开工作推进会和现场会，加强业务交流，查摆存在问题，督促做好全市政务信息公开工作。

关于印发《东莞市产业转型升级基地开发企业 准入认定和入驻企业管理试行办法》的通知

东府办〔2014〕28号

各镇人民政府（街道办事处），市府直属各单位：

《东莞市产业转型升级基地开发企业准入认定和入驻企业管理试行办法》业经市人民政府同意，现印发给你们，请结合实际认真贯彻落实。

东莞市人民政府办公室

2014年3月26日

东莞市产业转型升级基地开发企业准入认定 和入驻企业管理试行办法

为贯彻落实《东莞市产业转型升级基地认定和管理试行办法》（东府办〔2013〕144号）的有关规定，规范我市产业转型升级基地的开发企业认定和入驻企业管理工作，特制定本试行办法。

一、开发企业准入认定流程

市经信局、市科技局、市外经贸局负责对申请建设产业转型升级基地的开发企业实行准入管理，确保按照“政府主导、总量控制”的原则稳步推进。

（一）镇街申请。申请建设产业转型升级基地的开发企业，应向项目所在镇街（园区）提出申请，经镇街（园区）初审同意后，通过镇街人民政府（园区管委会）按基地开发目的向市经信局、市科技局或市外经贸局递交准入申请。

其中，市经信局负责受理扶持内资企业产业转型升级基地项目开发企业的准入申请，市科技局负责受理培育科研产业的产业转型升级基地项目开发企业的准入申请，市外经贸局负责扶持外经贸企业的产业转型升级基地项目开发企业的准入申请。

（二）准入评估。受理申请资料后，市经信局、市科技局或市外经贸局组织初审，必要时组织相关专业领域的专家学者、高校教授、行业协会等开展评估。

(三) 征求部门意见。受理申请的部门, 分别征求市发改局、市经信局、市科技局和市外经贸局等部门意见。

(四) 审议认定。受理申请的部门综合各方情况, 提出开发企业准入的初步意见, 上报“东莞市产业转型升级基地管理工作领导小组”批准, 并经市政府确认。

二、准入认定申报资料

(一) 镇街人民政府(园区管委会)递交的申请请示(原件, 一式六份), 基本内容包括:

1. 开发企业及基地基本情况。投资方、投资总额、注册资本、项目选址、项目开发面积以及容积率、建设周期、单位用地投资强度、单位用地年产值预期、税收预期等。

2. 开发企业以往同类项目开发建设经验, 以及业绩介绍。

3. 基地营运企业为入驻企业提供转型升级专业服务能力介绍, 包括配套服务支撑、人才培养服务、市场拓展服务以及投融资服务等。

4. 基地预期引进的项目的产业属性介绍, 拥有的国内外招商渠道、招商合作资源、潜在企业入驻意向等。

5. 请示事项。

(二) 镇街人民政府(园区管委会)加具意见的《东莞市产业转型升级基地开发企业认定申请表》(原件, 一式六份)。

(三) 开发企业的企业登记资料(一式六份, 提交复印件的, 应备原件核对)。

(四) 产业转型升级基地项目建议书(原件, 一式六份), 基本内容包括: 基本情况说明、项目选址、项目开发面积以及容积率、建设周期、单位用地投资强度、单位用地年产值预期、预期税收以及基地营运企业为入驻企业提供转型升级专业服务能力等。

(五) 开发企业的业绩证明(原件, 一式六份), 提供以往类似项目开放建设经验, 以及经营业绩。

(六) 投资意向书。镇街(园区)与开发企业所签的投资意向书(一式六份, 提交复印件的, 应备原件核对)。

(七) 项目申请受理单位认为需要补充提交的其他资料。

三、入驻企业管理

经“东莞市产业转型升级基地管理工作领导小组”批准, 并由市政府确认的开发企业, 必须在东莞设立独立法人资格企业(外资企业投资总额不低于1亿美元, 内资企业投资总额不低于6亿元人民币), 在东莞办理工商税务登记, 整体负责基地的开发建设以及招商运营, 接受“东莞市产业转型升级基地管理工作领导小组”监督管理。被认定为东莞市转型升级基地开发企业及其在东莞设立的基地经营单位, 不再享受东莞市关于重大和关键投资项目方面的财政优惠。

(一) 基地入驻企业(转让企业)的产业属性必须是都市型工业、创意产业和生产性服务业等, 以从事工业设计、研究开发、营销管理、技术服务和生产制造为主体的产业。实行事先核准制度, 由所属镇街(园区)的相关部门负责入驻企业产业属性把关, 填报《东莞市产业转型升级基地入驻企业核准表》, 内资企业报市经信局核准, 科技型企业报市科技局核准, 外资企业报市外经贸局核准。

(二) 基地经营单位建立入驻企业档案, 每季度同时向市经信局、市科技局和市外经贸局上报入驻企业基本情况, 并配合做好产业、税收、R&D投入、综合能耗等指标情况统计工作。

(三) 市经信局、市科技局和市外经贸局每年对负责受理项目的运营情况进行综合评价, 对基地发展进行考核。

(四) 基地项目需配合市经信局、市科技局、市外经贸局对入驻企业产业属性的监督管理; 经核实入驻企业产业属性严重不符的, 可由市经信局、市科技局或市外经贸局上报“东莞市产业转型升级基地管理工作领导小组”批准, 取消有关优惠政策; 对出现重大违规行为, 交由市相关部门依法查处。

四、附则

本管理试行办法由市经信局、市科技局、市外经贸局负责解释，自公布之日起执行，并根据实际情况适时修订，有效期两年。

关于印发《东莞市2013年度收费综合 年审工作方案》的通知

东府办〔2014〕29号

各镇人民政府（街道办事处），市府直属各单位：

《东莞市2013年度收费综合年审工作方案》业经市人民政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

东莞市人民政府办公室
2014年3月27日

东莞市2013年度收费综合年审工作方案

根据《广东省行政事业性收费管理条例》、《广东省经营服务性收费管理规定》和《东莞市收费管理规定》等要求，市物价局、财政局、审计局、监察局、国税局、地税局联合组成全市收费综合年审办公室（下称市年审办），开展2013年度全市收费综合年审工作。为使此项工作有序进行，制定本方案。

一、目的意义

根据国家、省有关收费政策和《东莞市人民政府进一步减轻企业负担优化营商环境的实施意见》（东府〔2013〕1号，以下简称《减负五十条》）的精神，规范收费单位各项收费行为，掌握收费及收支情况。

二、年审的范围

全市所有行政事业性收费（含普通公路车辆通行费）、纳入政府定价或政府指导价管理的教育收费和经营服务性收费、镇村涉企协议收费的执收单位。2013年10月1日后首次申领收费许可证的单位暂不列入本次年审范围。本次年审主要审验2013年度收费执行情况，如有重大违规问题的可追溯至上年度。

三、年审的内容

（一）是否落实国家、省、市有关停征、免征、取消及优惠政策，重点检查市政府“减负五十条”的落实情况；

（二）是否及时变更、换领、注销、年审收费许可证，重点检查收费许可证是否按规定年审、收费项目和收费标准变更后是否及时办理变更手续；

（三）是否按规定使用和管理收费资金，重点检查行政事业性收费资金是否执行“收支两条线”管理；

（四）是否按规定规范使用收费票据；

（五）是否落实收费公示制度，重点检查收费项目和标准发生变化时是否及时更新；

（六）是否及时整改上年度年审以及涉企收费专项检查中发现的问题。

四、年审步骤及时间安排

全市收费综合年审工作从2014年3月25日开始，2014年6月底结束。具体步骤分为动员自

查、集中审查、集中处理、总结四个阶段。

(一) 动员、自查阶段(2014年3月25日-2014年4月15日)

1.各收费部门和单位对照年审内容进行动员、自查,如实提供以下材料,按附件1的分类,交所属市主管部门或本镇(街)经信局(经贸办):

- (1) 2013年度收费政策执行情况自查报告1份;
- (2) 收费票据或缴款通知书(已开具的存根联)复印件,每个收费项目1份;
- (3) 《收费单位2013年度收费情况年审表》、《收费单位2013年度收支情况年审表》(以下统称《年审表》,见附件2和附件3)各1套;
- (4) 收费许可证正本。

2.各业务主管部门或镇街(园区)经信部门对下属单位的收费情况及提供材料情况进行初审,在《年审表》签署意见并加盖公章,于2014年4月15日前统一报送市年审办(设在市物价局收费管理科和价格管理科)。

各中心镇(园区)经信部门对辖区内的属于下放事项的收费项目执行收费情况直接进行年审,并将年审单位名单和年审结果报送市年审办,《年审表》及收费许可证无需上交市年审办。

(二) 集中审查阶段(2014年4月中下旬)

市年审办要对照执收单位报送的年审资料,按收费综合年审的要求和内容逐项进行集中审查。审查中发现问题的,及时与执收单位反馈并核实,并列为重点审查单位;对明显存在价格等违法行为的,移交相关职能部门处理。对需要变更的收费许可证的,通知收费单位及时办理变更手续。

(三) 集中处理阶段(2014年5月1日-2014年6月15日)

年审办要组织力量,对于审查阶段发现的问题进行处理。深入重点审查单位开展实地审查,被检查单位有下属单位的,应一并检查。

1.被审查单位提供如下资料:

- (1) 2013年度的财务报表;
- (2) 账册和会计凭证等有关资料;
- (3) 收费账册;
- (4) 收费票据;
- (5) 银行账户管理资料;
- (6) 资金收支资料。

2.实地审查按以下程序进行:

- (1) 听取被检查单位情况汇报;
- (2) 现场查阅被审查单位资料;
- (3) 察看收费公示栏和收费现场,听取部分缴费人意见。

3.处理发现的问题

实地审查完成后,由年审办召集成员单位对年审发现的问题进行会审。程序如下:

- (1) 汇总全面排查及实地审查中发现的问题,提出初步处理意见;
- (2) 年审办对审查出来的问题进行认真分析研究,根据有关法律、法规、政策规定及时提出处理意见;

(3) 对确认存在违反政策规定的执收单位,移交相关职能部门处理;

(4) 相关职能部门在法律、法规规定时限内作出处理,并将处理结果反馈至市年审办。

(四) 总结阶段(2014年6月15日-2014年6月30日)

由年审办召集成员单位对2013年度年审发现的问题及其处理情况、年审工作经验与不足、年审后工作改进等方面进行总结,形成2013年度年审工作情况汇报呈市政府。

五、年审要求

(一) 成立机构,加强领导。由市物价局、财政局、审计局等单位组成全市收费综合年审办公室,办公室设在市物价局收费管理科,负责收费综合年审工作的组织实施。

(二) 提高认识, 落实责任。市物价局要将收费年审工作作为规范收费行为治理乱收费的一项重要举措, 通过收费年审进一步强化收费的管理职能; 市财政局负责对相关收费单位进行财务监督管理; 市审计局负责对相关收费单位的收支情况进行审计监督; 其他业务主管部门协同进行监督管理。各收费单位要提高对收费年审工作的认识, 把配合做好年审工作作为增强政策观念、加强内部管理的重要举措来抓。各业务主管部门要明确分管领导和工作部门负责本单位年审工作, 加强对系统内各收费单位的工作指导, 规范其收费行为; 各收费单位要指定专人负责, 明确任务, 落实责任, 并积极配合年审办做好收费年审工作。

(三) 注重质量, 确保实效。各年审人员要按照年审内容和要求, 严格审核有关票据、帐簿及资料, 严格按照规定的程序开展工作, 突出重点, 创新方法。发现问题, 及时解决, 并结合年审完善收费单位收费情况档案。

(四) 廉洁自律, 接受监督。全体年审人员要严格遵守中央八项规定, 严格按政策办事、文明服务, 严禁徇私舞弊、以权谋私, 严禁接受被审单位的吃请等, 请各被审单位予以监督。

(市年审办联系电话: 22830673、22830672)

- 附件: 1. 2013 年度年审资料报送方法分类表 (略)
2. 收费单位 2013 年度收费情况年审表 (略)
3. 收费单位 2013 年度收支情况年审表 (略)

近期人事任免

东府任免

- 蔡一平 任市卫生和计划生育局调研员;
林卫平 任市卫生和计划生育局调研员;
方泽槐 任市卫生和计划生育局副局长;
叶向阳 任市卫生和计划生育局副局长兼市深化医药卫生体制改革工作领导小组办公室主任;
叶润娣 任市卫生和计划生育局副局长;
尹露萍 任市卫生和计划生育局副局长;
罗小勇 任市卫生和计划生育局副局长兼市食品药品监督管理局副局长;
潘伟彪 任市卫生和计划生育局副局长;
钟耀棠 任市卫生和计划生育局副调研员;
曾凡荣 任市卫生和计划生育局副调研员;
戴莉红 任市卫生和计划生育局副调研员;
陈少基 任市卫生和计划生育局副调研员;
宋洪南 任市卫生和计划生育局副调研员。
原市卫生局、市人口和计划生育局的职务自然免除。

敬告读者

为落实《中华人民共和国立法法》(以下简称《立法法》)有关规定,实现依法治市,加强政务公开、政风建设工作,更好地为基层、为群众服务,并进一步做好公文的规范化管理,参照国务院、省政府的做法,市政府从2003年下半年起创办《东莞市人民政府公报》(以下简称《公报》)。

《公报》由市政府主办,市行政服务管理办公室编辑出版。《公报》为月刊,全文刊登上一月份市政府、市政府办公室普遍发布性质的非秘密文件,包括市政府规章、以市政府名义或者以市政府办公室名义制定的规范性文件、行政措施以及市政府人事任免等。

根据《立法法》规定,在《公报》上刊登的市政府规章文本为标准文本,在《公报》上刊登的各类公文与正式文件具有同等效力。

《公报》向各镇街、各有关单位和个人免费发送(委托南方日报报业集团东莞发行站发行),并提供一定数量向基层单位、企业和广大人民群众免费赠阅(在市行政办事中心北楼1楼东面的群众接访室、体育路7号市档案馆1楼现行文件阅览室设点供索取,或者浏览东莞市政府门户网站 www.dg.gov.cn 或东莞市政府信息公开门户网站 xxgk.dg.gov.cn)。

编辑出版: 东莞市行政服务管理办公室

联系电话: (0769) 22831507 22831505

电子邮箱: dgzgw@dg.gov.cn

发 行: 南方日报报业集团东莞发行站

印 刷: 东莞市东仁纸品印刷有限公司