



联合国
贸易和发展会议

Distr.
LIMITED

TD/B/CN.4/L.15/Add.1
8 June 1995
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会
发展服务部门常设委员会：促进
发展中国家具有竞争力的服务
部门：航运
第三届会议
1995年6月6日，日内瓦
议程项目7

(航运)

发展服务部门常设委员会：促进发展中国家
具有竞争力的服务部门：航运
第三届会议报告草稿

报告员：Abdul Wahab Arsad先生(马来西亚)

增编

一般性辩论(续)，项目3、4和5

发言者：

墨西哥	服务部门发展司主管官员
澳大利亚	波兰
哥伦比亚(代表安第斯集团)	加纳(代表非洲集团)
中美洲一体化体系	俄罗斯联邦
国际劳工组织	印度
突尼斯	中国
立陶宛	

请各代表团注意
这份报告草稿是分发给各代表团审阅的临时案文。
修改意见请用英文或法文提交，应迟于1995年6月16日星期五送交。

The UNCTAD Editorial Section
Room E. 8104
Fax No. 907 0056
Tel. No. 907 5656 或 5655

第一章

一般性辩论

(续)

1. 墨西哥代表指出多式联运在货物国际贸易中的重要性,因为这在最后交易的价格中占了很可观一部分。尽管墨西哥于1980年批准了《多式联运公约》,但到了1989年,它感到有必要发展一个更有竞争力的市场,交制定本国的多式联运规则。通过这些规则,国际贸易用户可自由选择多式联运合同或分段运输合同,按营运条件和运费率选择任何承运人,并可在国内贸易中暂时使用外来的集装箱。结果,若干新的运输经营人已作为多式联运经营人登记。为了通过使用技术和简化海关手续改善营运,为公营部门和私营部门之间的协调作出了安排。他认为要发展一个效率高的多式联运部门,人力资源培训是不可或缺的,因此建议贸发会议继续执行其人力资源开发方案。最后,他表示墨西哥不久将重返海运培训网络。

2. 澳大利亚代表说,就多式联运而言,应将讨论的重点放在托运人的利益上,而不是强调航运服务提供者的利益,对多式联运经营人应避免施加限制。

3. 哥伦比亚代表以安第斯集团的名义发言说,安第斯集团成员国自1993年以来取消了货运保留办法,对该分区域的航运公司和航运业意味极为深长。由于单方面取消了货运保留办法,区域内船东的竞争力大受影响,遗憾的是,该区域采取的自由化措施却未得到其他国家的回报,这些国家规定必须通过双边协定才能取得货运。因此,安第斯集团同安第斯船东协会磋商后认为必须制定共同标准,才能取得有效的商业互惠。在不影响公平竞争的前提下,该集团正在起草一个法案,以便对承运该分区域产生的货物加以管制,目的是给予其他拉美国家航运公司以优惠待遇,从而使航运服务合理化,并允许该分区域的商船队能在经济上复苏。现还在考虑制定其他共同标准,以提高分区域商船船员的竞争地位。目前正在考虑的主要措施是建立安第斯船舶登记处、为方便船舶租赁制定法规、为避免不公平的商业惯例制定竞争规则。

4. 贸发会议应继续处理海运问题。她强烈认为贸发会议积累的丰富经验极其可贵,可用于制定和散发有关原则,在这一重要服务领域使竞争合理化。她强调了贸发会议在人力资源开发领域的作用,着重指出了它在航运、港口和海事立法等方面的重要性。她称赞贸发会议向安第斯集团所提供的法律援助和支持,以提高它们国家商船队的竞争力。她还特别提到了建立安第斯船舶登记处以及为方便船舶租赁而

采取的法律措施。在所有这些专题以及在多式联运立法方面,贸发会议秘书处都有必要的法律专长。至于多式联运,她告知委员会说,安第斯集团最近制定了对所有缔约国适用的共同法规。她坚持应把培训视为体制性优先事项之一。技术援助对改善运输服务相当重要,尤其是在诸如多式联运方面采用可提高竞争力的措施。贸发会议寻求技术援助基金时各国应予以支持。

5. 中美洲一体化体系代表代表中美国家向贸发会议和提供技术援助(特别是通过海运培训方案 and 海事立法方案提供援助)的捐助国表示感谢。这两个方案有利于对海运领域最新变化作出调整,因而对贸易有所助益。他指出这些项目是无法在限定的时间内导致完全的调整的;受援国必须对所提供的援助作出积极响应,这是一个循序渐进的进程。他希望贸发会议和国际社会能找出办法为这些项目提供后续行动。

6. 海事立法项目涉及到刷新中美国家海事立法并使其相互协调,就该项目的结束而言,他说,中美洲国际法庭正在研究中美洲海上公约草案,以期向各国总统会议提出最后草案。公约草案其中有一章涉及多式联运。重要的是,中美洲区域应在海事立法方面继续取得援助。

7. 国际劳工组织代表概述了该组织在港口方面培训和开发人力资源的工作。这项工作是与贸发会议密切合作进行的,从拉美区域会议和1994年10月在亚洲召开的区域会议便可见一斑。更具体地说,劳工组织已接近完成港口发展方案系列课程,头30课长达500个小时,是为培训集装箱码头管理人员设计的。这些课程是利用荷兰政府提供的基金研制的,已在肯尼亚和坦桑尼亚联合共和国试验过。已同印度政府达成协议,1996年开始将利用同一供资来源在11个印度港口进行这种培训。最后,他说,技术变革对港口的影响问题将在国际海运公会下一届会议上审议,这种会议每10年召开一次,这次将在1995年11月举行,以审议劳工组织在这一领域的四项公约的执行情况。

8. 突尼斯代表说,运输政策应以促进可靠的运输为目的,实行自由化应优先考虑恪守质量标准。程序和立法应予以协调并顺应国际标准。关于私有化,应由航运界所有部门参与订出适当的方案。

9. 立陶宛代表说,这是立陶宛代表团第一次参加常设委员会的届会。他认为,从立陶宛的运输状况看,文件和讨论都很有用,有指导意义。该国自1990年恢复独立以来,一直实行经济自由化和并入欧洲及世界市场的政策。考虑到其地理位置,该国在运输领域的主要目标是担任东欧与西欧之间的桥梁,因此,发展多式联运的通道是主要的优先事项之一。

10. 1994年克里特会议宣布的九条重点运输通道中有两条穿过立陶宛的领土，而穿过克莱佩达的东西方走廊尤为重要。克莱佩达港从处理的货运量看(每年1,500至1,600万吨)是波罗的海的第五大港，与许多欧洲港口有定期的驳船联系。进一步发展该港的集装箱和滚装式设施并改建客运站，以及发展运输走廊的毗邻运输基础设施是当前的主要优先任务，国际金融机构正为这些发展提供着援助。

11. 为了便利建立本国和联合经营运输营运人，正在修订该国的运输立法，以求与欧盟的相关立法接轨。所有的公路货运公司都已私有化。不久，克莱佩达港的商业实体也将私有化。因此，这不同于TD/B/CN.4/48和UNCTAD/SDD/SHIP/4号文件的说法。这两份文件说，克莱佩达港和航运公司不会私有化。立陶宛代表团将认真研究常设委员会的文件，并准备积极参加常委会的未来工作。

第二章

促进具有竞争力的多式联运服务 (议程项目3)

12. 服务部门发展司主管官员在介绍有关议程项目3的文件时提到题为“促进具有竞争力的多式联运服务”的文件(TD/B/CN.4/46)第一章,并且指出,委员会工作方案中关于多式联运、集装箱化、后勤和技术发展动态的三个项目是要求秘书处第九届贸发大会之前编制的,将按时完成。

13. 至于有关“多式联运与贸易机会”(UNCTAD/SDD/MT/5)、“集装箱化和标准”(UNCTAD/SDD/MT/2)和“超巨型多式联运经营人和超巨型承运人”(UNCTAD/SDD/MT/4)的三份文件,第一份报告表明,多式联运和后勤由于能提供为一国国际贸易服务的高效运输系统并可以作为增强国家运输部门国内活动的手段,因而对贸易机会有着影响。第二份报告表明,对于现行的国际标准化组织有关集装箱尺寸的ISO668标准,目前没有全球性的替代标准,由于采用超尺寸集装箱的现象明显减少,可能会使这个问题得到解决。第三份报告强调,虽然超巨型承运人对世界贸易的总体效应可能是有益的,但对其他运输经营人的冲击很大,并可能会使小规模承运人地位下降,变成支线经营人或超大承运人的分包人。

14. 随后他提到就委员会工作方案项目2编制的背景文件“多式联运手册草案”(UNCTAD/SDD/MT/8和UNCTAD/SDD/MT/Misc.1),并请常设委员会提出关于草案和意见,以使用尽可能有用的形式完成手册编写工作。关于背景文件“面对综合运输服务的挑战”(UNCTAD/SDD/MT/7),他说文件试图阐述现代多式联运中技术和经营动态的某些趋势,其中建议在一个国际论坛上介绍各国国家贸易和运输促进委员会(贸运促委会)的经验,以期使各国避免重犯其他国家的错误,进而跃入一个更高的发展水平。他还提醒各位代表,目前没有关于多式联运的有法律约束力的国际法律制度,互相抵触的国家多式联运立法只会使事情变得更糟。

15. 他强调说,需要常委会注意的还有其他一些方面,因为多式联运业仍在迅速发展。TD/B/CN.4/46号文件第二章述及的这些方面是,服务自由化和增强竞争力的影响、多式联运业务演化成为有形分销、多种后勤和全包运输服务的提供者,以及环境、安全和服务质量这类问题。这些问题的出现对于在深海航运以及支线服务和沿海及短程航线的其他运输形式领域促进有竞争力的多式联运服务将产生影

响。在三个主要领域提出了进一步开展工作的建议，供委员会审议：(一) 一般性政策问题；(二) 技术问题；(三) 经营问题。

16. 他最后说，常委会可建议贸发理事会在第九届贸发大会上适当注意服务部门，它是促进贸易发展的关键构成部分。

17. 波兰代表介绍了波兰在发展多式联运方面的经验。现已放宽了建立公司的规则，服务部门的商业化和私营化发展迅速，促进了与外国伙伴的联营项目，在对等基础上有着国际货运的自由准入。但是，多式联运扩展缓慢，因为存在着一定的情性，发展必要基础设施和设备的可用资本也很有限。已有和新建的本国运输公司中许多是私营的，正在发展成为多式联运经营人。为了进一步加快这一部门的发展，政府批准了《欧洲重要国际联运公司和有关设施协定》，以使波兰的运输系统与欧共体的系统相结合。其次，政府与本国港口和铁路一道建立了一个多式联运公司(POLCOMBI)，由私营和公有公司组成，发展进出波兰港口的多式联运。在格丁尼亚港和内陆中心的集装箱站之间建立了集装箱的专用列车。目前集装箱化和多式联运所需的基础设施由政府部分出资。必须进一步促进多式联运，在这方面他指出，从波兰的经验看，没有一个国际法律框架并不构成发展多式联运的障碍。他最后说，制订多式联运经营人的最起码标准将是有益的。

18. 非洲集团发言人(加纳)表示关注说，集装箱化和多式联运的发展动态扩大了发达国家与发展中国家之间的差距，这会导致发达国家经营人支配运输链的局面。非洲多式联运的发展受到基础设施不足、运输设备有限、空载集装箱长期停放的滞期费的限制。超巨型承运人降低了往来于支线港口的运费率，这虽然有利于托运人，但使地方上的运输经营人在商业上竞争极为困难。除了特殊设备需要之外，过大和过重的集装箱还会引起公路损坏，因而仅限于港区使用。有助于有秩序发展多式联运的是，促进环境友善的运输服务、使用新的国际贸易条件解释通则、建立国家贸易和运输促进委员会及订立最起码的标准。自由化可能不会刺激竞争或增加贸易人面前的选择，但却会排挤国家经营人，引起大量失业。应把自由化用来帮助发展国内运输的供应方，办法是开展建立联合经营和联盟这类活动。多式联运的市场应在对等基础上开放，使发展中国家能够在全世界范围参与竞争。他认为，可能需要一些反托拉斯规章来控制大型运输供应方的活动。他最后指出，为了成功地开展多式联运，需要举办关于多式联运法律和规章的研讨会和讲习班，应支助有关的无害环境方式制造集装箱的研讨会。

19. 俄罗斯联邦的代表同意TD/B/CN.4/46号文件中的结论，采纳多式联运概念不仅有助于提高运输系统的效率，而且还通过内陆水道、铁路和混合及沿海航运

这类对环境侵扰较少的运输方式有助于环保。至于有关“集装箱化和标准”的文件(UNCTAD/SDD/MT/2),他认为目前没有可接受的办法来取代现有的国际集装箱标准系列一。他建议,秘书处在多式联运领域的未来活动应包括对政府、经营人和运输用户提供实际援助,尤其注重多式联运链的海运环节。

20. 关于俄罗斯联邦的情况,多式联运对发展俄罗斯的运输系统极为重要。俄罗斯联邦运输部正在执行这方面的若干方案,包括涉及建立多式联运法律基础、基础设施和专用轨上作业车辆的现代化、采用管理、商务和运输电子数据交换系统基础上的信息技术及电子数据交换、使俄罗斯运输系统与其他国家的运输系统相结合的“终点站”方案。政府以及俄国的许多私有金融机构和运输用户都对这一方案表示了兴趣,正沿着黑海-莫斯科-波罗的海走廊参与着方案的筹资活动。贸发会议在多式联运领域的技术援助有着重要作用,尤其是通过组织讲习班、提供顾问和技术专长发挥作用。贸发会议秘书处事实上已同意在1995年10月举办一次讲习班,也请其他的前苏联共和国参加。

21. 印度代表说,印度实行了一系列经济改革,包括减少国家对经济的干预和刺激外国投资等。关于多式联运,1993年颁布了《货物多式联运法》,该法为统一管理多式联运经营人对一份单一单据所涉服务的责任提供了法律制度。集装箱化运输正在迅速发展,允许私营各方建立内地转运货物和集装箱货运站。印度政府还注重利用电子数据交换技术,并酌情用电子数据交换报文取代多式联运单据。为了鼓励多式联运经营人之间的竞争并确保高质量服务,还允许外国公司作为多式联运经营人登记注册,条件是这些公司遵守现行规章得到保险保障。他欢迎贸发会议/亚太经社会联合采取行动,发展亚洲地区多式联运系统,并提供现代化运输系统方面的最新技术和信息。他还支持这一设想,即建议第九届贸发大会审议“促进有竞争力的多式联运服务”问题。关于技术合作和人力资源开发,贸发会议的培训活动应旨在提高港口人员、多式联运经营人、以及内地转运货场和集装箱货运站经营人的技能,以便发展一个高效、连贯的多式联运系统。他表示,印度愿提供技术合作,协助贸发会议在欠发达国家的工作。最后,他建议贸发会议就减少货物运送中的事故、维护生态平衡、节约燃料等制订一些可接受的准则。

第三章

加强技术合作和人力资源开发 (议程项目4)

22. 服务发展司负责官员在介绍该项目时说,TD/B/CN.4/47号文件介绍了秘书处为补充经常活动而组织的活动。技术合作一般由预算外资金供资,但近年来开发计划署已不再是主要捐助者,出现了欧盟委员会和某些欧洲国家政府等新的捐助者。促成这一变化要求秘书处大力重新评价其活动。他尤其提请注意其中的一个主要技术合作方案,即货物预报信息系统,将向委员会成员展示该系统。

23. 人力资源开发含有各种培训活动,这些活动须请求向各国提供,海运培训方案也是如此,该方案作用是加强当地培训能力。上周举行了一次海运培训方案网络一般性会议。

24. 最后,他向促成了许多活动的捐助者表示感谢,并请出席委员会会议的受益国谈一下受益和确保结果的可持续性方面的情况。

25. 非洲集团(加纳)发言人感谢贸发会议和捐助者提供了培训方案。但是,他同时也对目前向加纳提供的多数培训都针对公营部门这一点表示关切。他因此担心私营部门的需要得不到满足,并担心这会妨碍进一步发展。他要求贸发会议尤为重视私营部门的培训,重视设法将训练有素的人员吸引到私营部门中。

第四章

审查常设委员会的工作方案,要特别着重 第九届贸发大会的筹备工作 (议程项目5)

26. 服务部门发展司主管官员在介绍本项目时说,关于航运问题(TD/B/CN.4/48第一章),秘书处编写了两份背景文件,“发展中国家航运服务逐步实现自由化及其发展--国别经验”(UNCTAD/SDD/SHIP/5)和“前苏联新独立国家海运政策改革”(UNCTAD/SDD/SHIP/4)。这两份报告的初步结论表明,目前经验不足,无法明确阐明政策改革与特定市场和船队动态之间的因果关系。

27. 另外他指出,在涵盖托运人/海运承运人关系的国家做法中出现了一些变化。迄今为止,经济活动全球化和航运及运输业逐步自由化的进程使大型的托运人得到了益处。而中小规模的托运人,特别是发展中国家的托运人,往往不能有效获益,原因在于缺乏经验和信息。题为“管制托运人/海运承运人关系的国家常规的变化”(UNCTAD/SDD/SHIP/2)的文件含有应付这一结构变革进程的一些建议。最后,在购船资金领域,他提请委员会注意报告“发展中国家的购船资金”(UNCTAD/SDD/SHIP/3),其中的结论说,航运业在吸引资本方面面临困难的原因是,许多航运投资不能得到能与更有利润的项目竞争的金融收益。关于《联合国班轮公会行为守则》,按照其中第52条应当每五年举行一次审议会议,下次会议应在1996或1997年举行。在这方面,将与有资格参加审查会议的国家取得联系,征求其意见。

28. 有关港口的工作是参照许多航线上新的主要竞争环境并以1993年在日内瓦举行的政府间港口专家组会议为指导开展的。编写的研究文件和报告确认了港口作为运输中心的作用和以积极态度对待货运变化的必要性,这些文件促进了港口促销的概念。

29. 非洲组发言人(加纳)说,非洲组非常重视在第TD/B/CN.4/48号文件第四章中介绍的在海运立法领域所进行的工作。他祝贺贸发会议/海运组织联合政府间专家组在其1994年12月5日至9日于日内瓦举行的审查1952年的《关于扣押海运船舶的国际公约》的第七届会议上所取得的显著进展。他注意到,联合专家组成功地拟订了《关于扣押船舶的公约》的一套条款草案,并商定在订于1995年10月在海运组织伦敦总部举行的下一届会议上继续研究这一问题。扣押船舶问题对航运界十分重要。

30. 关于在共同海损方面所进行的工作,他说,秘书处提出的三个有关研究报告指明了现行制度的缺点并提出了关于为解决所遇到问题确定一种商业办法的建议。伦敦保险市场和其他方面目前进行的共同海损制度改革是在贸发会议关于这一问题的开始以后开始的;他希望有关领域的改革将继续进行以促进有关制度的实行,有利于国际贸易。他请贸发会议秘书处经常审查进展情况并使委员会了解有关情况。

31. 关于秘书处编写的“发展中国家船舶租赁的法律方面”的初步审查(UNCTAD/SDD/LEG/4),他感到遗憾的是,文件还没有被译为所有联合国正式语文。船舶租赁问题对发展中国家极为重要,因为它提供了一个拥有对船舶的完全使用权而无需支付资本的运输公司。多数发展中国家的长期资金短缺使租赁船舶成为代替买新船或更换老船的一种具有吸引力的办法。鉴于其实际重要意义,他建议秘书处继续进行有关研究以便拟定一个样板法律作为对希望促进船舶租赁和促进了解船舶租赁的经营和运作及其对发展中国家的潜在好处的发展中国家的指南。

32. 最后,他指出,目前在许多非洲国家正在进行的海运服务自由化和私有化首先需要通过一个适当的法律纲领和管理机制以提高竞争力和尽量减少这一过程中产生的不利影响。

33. 俄罗斯联邦代表说,总的来说,他同意秘书处在关于“发展中国家航运服务的逐步自由化和发展--国家经验”的报告(UNCTAD/SDD/SHIP/5)中得出的结论。但是,他建议评估自由化对海运的影响,同时考虑到国家政策的许多不同重要因素的影响,如征税、船舶自由注册、保留国家货物、使用外国船员等,以及有关国家的经济 and 外贸状况。

34. 关于“前苏联各加盟共和国的海运政策改革”的报告(UNCTAD/SDD/SHIP/4),他注意到,总的来说报告现实地描述了有关国家的改革过程以及这些国家海运政策的目标,即使本国船队能在自由进入运输市场、平等和公平竞争的基础上有效地参与国际贸易。必须把自由化看作经济调整的一部分,限制国家参与航运和为经济独立企业的运作创造条件的依据。

35. 目前,有关国家的海运业正面临着各种困难,现在评估改革的影响还为时过早,因为尚未完成。

36. 关于《海运回顾》,他强调了秘书处的工作作为解决海运市场不平衡问题的基础的重要性。他提出,《回顾》应不仅反映过渡国家的问题,而且还应作出分析并提出关于如何解决问题的建议。另外,最好在1996年前半年发表下一期《回顾》。

37. 中国代表针对自由化问题表示同意载于第TD/B/CN.4/48号文件中的秘书处报告第11段的说法,即:应当建立管理机制作为自由化的保证以避免竞争的隐患。这种机制可包括竞争规则和对企业的鼓励措施,他建议秘书处继续进行有关这一问题的的工作。他还同意秘书处报告第70段,并建议进一步分析如何改进管理和商业化。关于《海运回顾》,他注意到它提供了有益的资料,并建议秘书处继续出版。

38. 他指出,在港口和港口服务领域完成了有益的工作,并同意在1996年早些时候再召开一次政府间港口专家组会议的安排,评估进展并审查港口效率、现代化和发展方面的任何新问题或待决问题。

39. 关于海事和运输立法,他赞同和赞扬贸发会议和海事组织合设政府间专家组在审查1952年《扣留海运船舶的公约》方面开展的工作。关于就改革共同海损和新通过的1994年约克-安特卫普规则开展的工作,他请秘书处密切监测动态,不断向委员会酌情通报。至于秘书处关于“发展中国家船舶租赁的法律方面”编制的初步审查报告,他同意第64段的建议,并请秘书处进一步开展这一领域的工作,编制法律范本,作为希望促进船舶租赁业的发展中国家的准则,并以此增进有关船舶租赁的经营和运转及其对发展中国家的潜在益处的了解。

XX XX XX XX XX