



亚洲及太平洋经济社会委员会

运输问题部长级会议政府高级官员预备会议

2006年11月6-8日
大韩民国釜山

运输领域新出现的问题

(临时议程项目 5(d))

为运输物流业的发展创造有利环境

秘书处的说明

内容提要

生产与流通的全球化给各公司的思维和中央计划体系——从原材料采掘、供应到制造/生产、销售/市场开拓以及运输/流通的各种事项由公司全盘负责——带来彻底改变。

随着外包带来越来越多的明显机会，运输经营商和中介公司也在演变，以便提供范围广泛精细的物流服务。虽然物流服务在世界上某些地区已经达到前所未有的业绩水平，但要在亚太经社会区域内为贸易提供增值服务并充分发挥物流发展的潜力，尚有大量工作要做。

本文件向政府和行业提出一个实现共同目标的办法，即为发展有竞争力的物流服务和相关基础设施作为经济增长手段，创造一个有利环境。

目 录

	页 次
一、背景情况.....	1
二、创造有利环境.....	2
A. 主要角色和需要得到承认的服务提供商.....	3
B. 各项问题.....	3
三、将物流中心的好处扩大到内陆.....	5
四、供审议的问题.....	7

一、背景情况

1. 物流在亚太经社会的议程中不是一个新的项目。“物流和手续简化”于 1996 年在新德里举行的基础设施部长级会议作为《亚洲及太平洋发展基础设施新德里行动计划》¹ 的优先领域获得通过²。1998 年举行的经社会第五十四届会议为执行“亚洲陆运基础设施发展项目”³，核可了修订战略并修改了其次区域分组，其中包括改进运输物流⁴。2001 年在首尔举行的基础设施部长级会议主张在《亚洲及太平洋发展基础设施新德里行动计划》区域行动方案（第二阶段，2002-2006 年）之中将“物流与手续简化”作为优先领域⁵。

2. 虽然各国在以往区域行动计划的框架之内取得了进展，但亚洲及太平洋物流发展的潜力及其给贸易和经济带来的效益有待充分发掘出来。

3. 物流容易解释，下定义却不容易。物流实际上就是“以适当的价格将物品在适当的时间送到适当的地方”。从更复杂的层次上说，可以将物流解释为在生产之前、之中和之后，各项服务组织工作及物资流动的方式方法的全部。在实际层面上，物流涉及到规划和管理人员、物资和货物通过道路、铁路、航空和水道的运输以及所需相关专业和技术支持服务。这些服务包括库存管理、组装、包装和标签。因此，物流涉及到各种各样的服务，这些服务在不断变化，涵盖范围从货物的运输和销售，一直到供应和流通链的综合管理。

4. 供应链是为将原材料和组件转变为最后产品而采取的一整套步骤，其中包括涉及参与一项产品的生产、供应和向客户销售的生产商、制造商和由批发商、运输商、仓库经营者和零售商组成的完整网络。供应链管理是指对物资、信息和资金经过生产过程到供应商再向消费者流动过程的监督。供应链管理是各家公司为确保其供应链高效率和具成本效益而采取的一个程序。

¹ 经社会 1995 年 5 月 1 日第 51/8 号决议，附件。

² 见 E/ESCAP/1058。还见“经济和社会理事会正式记录”，1997 年，补编第 18 号(E/1997/38-E/ESCAP/1080)，第 223-224 段。

³ 见“经济和社会理事会正式记录”，1998 年，补编第 20 号(E/1998/40-E/ESCAP/1117)，第 230 段。

⁴ 见 E/ESCAP/CTC(3)/2。

⁵ 见 E/ESCAP/1249。另见“经济和社会理事会正式记录”，2002 年，补编第 19 号(E/2002/39-E/ESCAP/1264)，第 246 段。

5. 物流服务供应商通常是在提供传统货代和清关服务基础上成功发展了更强大能力的运输业经营者和中介公司(货代商)。最初, 其服务包括货物拼箱和运输模式及经营者的选择和联合。随后, 它们提供了多式联运, 开出单一运输单据, 并接受门到门运输的责任。

6. 在更为复杂的层次, 物流服务提供商可以更多卷入其客户物流系统的功能设计和运营工作。这其中包括标签、包装、仓储、运输和物资管理、运营规划、实施运输、控制运输记录和追踪以及不断向托运人提供最新消息。他们也会代表客户参与项目管理, 并会作出战略决定。所有这些服务和内部程序的主要工作如今都借助于信息技术来完成并都向客户提供。鉴于技术进步和商业模式变化, 尤其是电子商务(企业对企业和企业对客户)带来的变化, 物流服务的重要性将不断加强。

7. 尽管如此, 运输问题依然是物流服务提供商的主要关注。这些提供商以商业利益为动力, 并且为客户寻求具有成本效益的运输办法, 他们有条件将亚太经社会区域各国政府所开发的运输网络加以商业化和完善化。本区域的成功实例表明了物流服务提供商如何将不同运输模式综合在一起, 提供综合公路和铁路并具备适当海运连接点的一揽子服务。

8. 不少国际海运公司、货运代理商和多式联运经营商已经在本区域内提供物流服务。随着货运代理公司通过业务发展或通过并购成长为供应链中提供更多增值内容的大型物流服务提供商, 物流业可创造就业。

9. 随着《亚洲公路网政府间协定》⁶ (于 2005 年 7 月 4 日生效)和《泛亚铁路网政府间协定》⁷ 成为一体化国际运输系统的主要构件, 由此产生了对适当物流服务的需求与日俱增, 以确保高质量运输服务。

二、创造有利环境

10. 建立和发展物流业所需关键因素可确定为: 基础设施(运输与信息技术)、多式联运物流设施、对物流服务提供商的确认、适当规管体制、机构安排和专门知识。然而, 在本区域内仅仅有少数国家成功创造了所有这些方面的条件。因此, 与欧洲和北美相比,

⁶ 见经社会 2004 年 4 月 28 日第 60/4 号决议。

⁷ 经社会 2006 年 4 月 12 日第 62/4 号决议, 附件。

运输和物流成本在亚洲十分高。

11. 要为高效率物流业创造有利环境，需要采取综合解决办法。政府和私营工业相互认识到在国际供应链中各自为满足对方需要所扮演的角色对于成功合作是至关重要的。公共部门机构因此需要通过定期对话与私营部门密切合作。区域内正在设立或加强的国家贸易和运输便利化机制可成为真正的公私营伙伴关系的论坛。

A. 主要角色和需要得到承认的服务提供商

12. 在公共部门方面，若干政府部委、部门和机构负责制订和实施包括土地使用规划在内的基础设施发展方面的政策并制订和实施各项条例。各公共实体在为确保能力可满足需求而在推动高效益运输经营方面也有着利害关系。

13. 在私营部门方面，物流服务提供商(其中许多是从运输经营者、货运代理商和多式联运经营者发展而来)将各种各样的服务与设施集合到一起，作为一项综合成套服务来满足托运人的需求。过去十年间，为应对全球化挑战，其中一些公司在基本运输、仓储和库存管理之外，借助于同步技术和组成国内/国际网络和联盟提供着越来越精细的服务。然而，这些公司常常是并不拥有运输工具的中介公司，因此往往得不到法律上的承认。北美和欧洲国家以及亚太经社会区域比较发达国家已经在多式联运的范畴以外提出了更为精细的物流概念，而亚洲及太平洋的多数国家依然在为建立多式联运和物流服务，努力排除着制约诸如货运代理公司等中介公司的各种障碍。各国政府应鼓励专门从事物流服务的国家企业的发展。

14. 然而，各国政府不能单独行动：它们必须采用双赢战略与私营部门合作。私营部门如果软弱无力，将无法充分用于政府采取的有利的发展措施。同样，物流业应当考虑其选择成员的标准，应只接纳可靠的公司。选择标准应包括专业能力、财务状况、良好金融记录等。

B. 各项问题

15. 一些亚太经社会国家的物流专业公司发展速度缓慢看来有几方面通常的原因，其中包括公共当局未能推动物流方案、对于供应链管理方法的优点和收益方面缺乏宣传和教育，中小型企业外包运输和分销等非核心活动积极性不高、系统一体化和设备差缺乏信息技术标准等。

16. 以下提出的是亚太经社会区域各国需要解决的若干具体问题。

1. 关于物流服务提供商运营的统一标准

17. 虽然几乎所涉各方如今看来均已学会应付复杂的国家法律系统，但服务提供商的切实赔偿责任却依然令人无法预测。目前距离依照国际标准设立明确赔偿责任制度相去甚远。运输中介公司的赔偿责任保险传统上是由运输保险公司提供。保费很高，中小型企业因此无法得到适当的赔偿责任保险。

18. 由于没有关于货运代理商、多式联运经营商和物流服务提供商运营的统一标准，这阻碍了行业的发展。因此，各国政府和行业人士必须共同努力，有效驾驭变革以促进业绩的提高。

2. 发展基础设施与多式联运的连接点

19. 虽然亚洲公路和亚洲铁路的发展为各国提供了日益增多的运输选择，由于缺乏带综合服务的多式联运连接点，缺乏尤其是铁路方面的“最后一英里连接”和缺乏适当设备，致使物流方面的发展受阻。在亚太经社会区域一些国家，物流服务提供商在争取购买设备的资金方面遇到严重问题。

20. 如果用一个联合信息技术网将政府各机构和私营工业联系起来，就可以提高运输链的效率，例如，落实“单一窗口”的概念⁸。同样，各国政府必须跟上信息技术方面的发展，包括监测货物从原产地到目的地的各种工具，例如，射频识别⁹。

21. 现有物流服务中心的地点通常都是临时决定的，而不是根据国家战略以蜂窝或网状形式设立的一系列相互衔接的中心。需要在面更广的国家交通运输计划范围内考虑设立物流服务中心的地点问题。这些中心最好设立在不同运输模式的交叉点。

3. 区域内部的经验交流和伙伴关系

22. 公私营部门之间需要就亚太经社会区域目前物流的状况和贸易流动的现状和未来趋势(包括货物种类和数量及其运输时间)交流信息。如果具备现成、可靠和透明的

⁸ “单一窗口”是一种设施，使参与贸易和运输的各方得以在一个单一入境地点按照所有进口、出口和过境相关规定要求，提交标准化资料和单据。(见欧洲经济委员会，联合国贸易便利化和电子商务中心，“设立单一窗口的建议和指导原则”(ECE/TRADE/352)(联合国出版物，销售号 E.05.II.E.9)，第3页)。

⁹ 射频识别是于1940年代开发的一种技术，最近被用来跟踪货物在供应链中的流动情况。

信息，私营部门在迫切发展业务的情况下，可能更愿意考虑将物流服务中心移至内地，并扩大物流服务。在物流服务提供商与政府合作情况下，区域内交流经验和成功案例会鼓励物流服务业提出创新办法，更好地利用新基础设施和多式联运连接点。

4. 物流领域的能力建设

23. 掌握当地的知识和技能、建立国家、区域和次区域各级的网络联系以及国际联系网络等都是货运代理、多式联运和物流服务取得成功的关键组成部分。因此，发展中国家政府协助其货运代理的发展至关重要，这样才能使后者为国家的经济发展做出贡献。一般而言，目前在物流领域不存在标准化或具可比性的职业培训，而且没有“面向多式联运”的思维。

24. 为此目的，可以制定能力建设方案，以确保为运输业的新人和现有人员提供规范培训，包括颁发资格证书的特定培训方案。公私营部门人士均参与培训还使其对对方的作用加深理解，并为相互反馈提供非正式网络平台。

三、将物流中心的好处扩大到内陆

25. 在亚洲一些国家，货物从港口到内陆地点的运输通常采取单一运输模式，即卡车。其中一部分原因是缺乏适当基础设施和不同模式之间的转换站，以及没有多式联运的传统。这种配送的单一运输方式与围绕港口发展辐射¹⁰系统之前的班轮航运服务业十分相近。因此，似乎可以将辐射系统的关键原则通过利用物流服务中心/内陆口岸用于陆地运输。

26. 物流发展最初的主要影响已在港口显现。有些港口已演变为物流中心，将港口活动从各码头的纯粹货物装卸升级到提供综合运输服务，然后又成为物流平台，作为储存和分类中心，并提供标签、包装、打印记、跟踪查询、库存等增值服务的机会。近年来，在设计新的港口码头时，都普遍考虑到物流服务中心的地点(也称为物流园、配送中心或配送园)。内陆物流服务中心/陆运口岸可以发挥类似于港口的功能，例如汇集集装箱(以及散货)的装卸设施、多式联运基础设施的衔接、经营货运的独立公司和机构(货运代理商、运输商、运输经营商)的地域分组、以及相关服务(海关检验、税务交纳、

¹⁰ 辐射系统是一种通过集散点配送货物的系统，通过规模经济降低单位成本，从而抵消运输总距离的增加。

储存、维修、银行业以及信息技术)。

27. 这些中心的位置大多在港口附近，尽管可以将它们放在运输链的其它集散点。相关概念包括物流服务中心、内陆集装箱集散站、装卸中心、货运村、自由区和陆运口岸。亚太经社会最近提出的研究报告¹¹ 提出了从物流和供应链角度看港口发生的变化和趋势的实例，而且提出了为港口发展物流服务的各种好处和潜在的局限性。

28. 亚太经社会许多国家在其发展方案中纳入了旨在确保沿海和内陆地区之间以及城乡地区之间均衡发展的措施。为此目的，基础设施项目提供了确定发展进程的机会。然而不少国家尚未就在内陆地点设立物流中心的可行性作出评估，这或许是因为人们尚未充分认识到此类中心的直接和间接的好处。易腐烂货物业务可能是一个可以说明问题的例子，因为据信每年这方面都有巨大损失。根据现有资料，有些国家的水果和蔬菜产品会遭受 30% - 40% 的损失，主要原因是收获后护理不当。这基本上是储存和流通方面的问题。

29. 内地和沿海地区之间的货物高效流动是将欠发达内陆地区与全球化进程相连接的关键性第一步。贯穿亚太经社会整个区域的亚洲公路网和泛亚铁路网提供了一些多式联运转换点，其中一些可以在考虑设立物流服务中心地点时作为“起始点”。在这方面，各国提出了一些可装卸至少 20 尺长符合国际标准化组织规格的集装箱终点站。可以审查这些与亚洲公路网相连接的终点站，看其能否建造为物流服务中心的地点，并在国家网络的辅助之下成为区域内国际一体化多式联运系统的一部分。

30. 根据需求推动发展内陆口岸，周围设立工商企业，可形成一种有利环境。这将与沿海地区的自然发展进程一样，吸引国际投资并刺激有利于当地居民的地方经济活动。内陆口岸最终有可能象海港一样成为“增长极”¹²，从而导致就业上升，生活水平提高和收入地域分布的改善。

31. 各国政府应当将内陆和沿海区域运输基础设施的改善工作作为高度优先事项，尤其是《亚洲公路网政府间协定》和《泛亚铁路网政府间协定》所指定的路线。秘书处所做的初步研究显示，对于寻求开辟新地盘的企业而言，打入市场和联系供应商是头等重要的。如果这些企业在内地与港口工业企业之间建立起牢固的联系，它们会对迁

¹¹ 亚太经社会《区域港口作为物流中心的商业发展》，(ST/ESCAP/2194)，2002；和亚太经社会《自由贸易区和港口内陆开发》(ST/ESCAP/2377)2005 年。

¹² 由 Francois Perroux 于 1949 年提出的概念，形容孤立的半自给发展小区。

往内地更有信心。

32. 货物如果沿连接内地和沿海地区的运输走廊及时流动，将有助于工业企业通过安排货运时间加快运输过程，从而避免过多库存的必要性。如果有关于国际边界出入境手续的清楚、简洁和透明的指南原则，运输业将能够制订标准统一的程序并更好地安排其活动。

33. 应当在中央政府的积极支持和地方政府以及工商界的积极参与下制订一项按部就班的行动计划，详细说明吸引工商界前往内陆地点的步骤。计划应包括关于目前成本和收益的概要说明。

34. 为方便货物在不同运输方式之间的运送而设立的各种设施(例如物流服务中心或内陆口岸)为辅助服务的发展创立了一个中心点，并且可能导致工业集群的发展和协同作用，从而出现成倍的增长。

35. 要在一个国家发展并加强物流服务，必然要将许多因素综合起来。要改进内陆地点条件和发展物流服务中心，不能不考虑用户的需求。通过建立一个整个行业可以运作的基础，政府可协助私营部门发展，而无需投入很大初始资本。

四、供审议的问题

36. 物流业在亚太经社会区域的一些国家依然处于发展的相对初级阶段，并且需从区域内外的成功和不成功经营中吸取经验教训。这些经验教训包括物流的实际实施、一体化基础设施和政策的制订、消除障碍、信息与通信技术、扩大外国投资的效益和驾驭变革。

37. 在国家、次区域、区域和国际论坛上私营部门与政府交流知识和经验，有助于发展高效率的国家物流系统。对亚太经社会区域的物流发展情形作出全面评估也是有益的。这样做，再加上开展适当的能力建设方案，可以提高行业内专业和技术水平。有必要对于如何通过运输走廊将物流服务扩大到内地，从而自然形成工业集群的问题开展研究。

38. 请高级官员们就本文件提出的各项观点作出评论并审议可在 2015 年之前实施的区域方案中以下内容，其目的在于加强区域合作以创造一个有利于运输物流发展的环境。

物流服务提供商运作的指导原则

近期目标: 为加强货运代理商、多式联运经营商和物流服务提供商作为职业运输业中的专业人员及其有机组成部分的形象，制定物流服务提供商的统一标准和协调本区域成员国的做法

产出:

1. 根据货运代理商、多式联运经营商和物流服务提供商在注册要求和赔偿责任制度方面的最佳做法和经验，公布行为准则和最低标准

成就指标:

1. 各国在其国家行业协会的规则和国家条例和立法当中纳入准则和标准的内容

发展物流服务中心

近期目标: 在全区域推动发展高效率物流服务中心和工业集群

产出:

1. 公布关于运输走廊开发和物流服务中心运营最佳做法的调查研究结果
2. 举办包括公私营部门代表参与的次区域和区域研讨会和讲习班，讨论研究结果并交流意见和经验

成就指标:

1. 在物流服务中心发展方面参与研究和就最新发展动态及最佳做法提供信息的国家
2. 在物流服务中心和工业集群经营规划过程中有公私营部门利益攸关者参与的国家

促进区域内伙伴关系和交流经验

近期目标: 建立地方、次区域、区域和国际网络，以加强物流服务业在建立伙伴关系、交流经验和提高竞争力方面的能力

产出:

1. 国家货运代理商、多式联运运营商、物流服务提供商和船东协会的区域会议
2. 通过会议和出版物与各国政府交流私营部门的经验

成就指标:

1. 交流经验和最佳做法均有文件记载，建立了伙伴关系
2. 确定了共同关心的问题以提请各国政府审议

物流领域的能力建设

近期目标: 通过针对货运代理商、多式联运运营商、物流服务提供商和公务员的可持续教育方案，加强各国在物流业领域的能力和技能。

产出:

1. 为政府高级官员举办关于物流业的作用和发展的研讨会。
2. 使用亚太经社会秘书处编制的培训材料，举办教员培训讲习班和研讨会，以发展国家能力和技能
3. 各国政府就多式联运和物流设立可持续国家方案得到支持

成就指标:

1. 政府政策反映出对为提供高效服务必需要有物流业的认识
2. 当地教员讲授并实施培训方案，以便加强多式联运和物流业的国家能力和技能
3. 各国设立了关于多式联运和物流的可持续培训方案