

**亚洲及太平洋经济社会委员会**

亚洲交通运输部长论坛

**第二届会议**

2013年11月4-8日，曼谷

临时议程\* 项目3(b)

**交通运输的主要议题：营造有利于国际交通运输和物流便利化的环境****营造有利于国际交通运输和物流便利化的环境****秘书处的说明****内容提要**

本文件概述了本区域近期公路和铁路跨境运输和过境运输的重大发展情况。本文件强调了切实执行2012年3月交通运输部长级会议通过的《国际道路运输便利化区域战略框架》的重要性。这一框架具体阐述各国可更协调地采用的共同做法，为成员国及其发展伙伴迎接国际运输与物流的挑战提供了全面的指导。本文件还着重介绍了秘书处为推动《框架》的落实而开展的活动。

本文件还强调指出各种创新方法使用新技术越来越重要。尤其是谈到要使用信息和通信技术来提高国际运输与物流的效率，作为创造有利于环境促进运输便利化和改进物流绩效的重要措施之一。针对运用新技术来帮助克服阻碍人员和货物顺畅和高效跨越陆界流动的无形壁垒的形势，本文件介绍了秘书处为此而开发的四种模型，以及为推广这些模型的应用而开展的活动。请成员国就这些模型及其应用提供意见。

本文件还提议为本区域的货运代理、多式联运运营商和物流服务供应商建立可持续认证培训系统，以此作为创造有利于促进国际物流便利化的环境的另一个重要组件。请就这一系统的进一步开发以及关于向成员国推介这些系统的提议，提供指导意见。

\* E/ESCAP/FAMT(2)/L.1。

# 目 录

章 次	页 次
一. 导言 .....	2
二. 亚洲国际道路运输的发展情况 .....	3
A. 国际道路运输的状况和面临的挑战 .....	3
B. 成员国和发展伙伴为应对国际道路运输挑战所采取的措施 .....	4
C. 《国际道路运输便利化区域战略框架》 .....	5
三. 亚洲国际铁路运输的发展 .....	7
四. 使用运输便利化工具协助解决无形壁垒 .....	8
A. 高效跨境运输模型 .....	9
B. 可靠的跨境运输模型 .....	9
C. 边境口岸综合监管模型 .....	9
D. 推动应用运输便利化工具 .....	10
五. 利用信通技术和其它技术促进国际陆路运输便利化并提高物流效率 .....	10
A. 车辆和货物的实时跟踪 .....	10
B. 边境口岸使用相关技术 .....	11
C. 使用信息和通信技术提高物流效率和效力 .....	12
六. 为提高物流业的国家能力, 建立可持续认证培训系统 .....	14
七. 供审议的议题 .....	16
表	
拟议的区域定期培训 .....	15
附件	
货运代理、多式联运和物流业基本课程证书样本 .....	17

## 一. 导言

1. 在过去十年里, 区域互联互通已成为亚太区域大多数发展中国家的一个重要的主题。由交通运输引领的区域互联互通, 在促进区域和次区域一体化、经济与贸易合作、缩短发展差距和促进可持续发展方面, 发挥着重要作用。

2. 在本区域, 基础设施作为互联互通的“硬件”, 在大多数地方已取得较大进展。然而, 跨境和过境运输便利化, 即互联互通的“软件”, 与基础设

施发展相比，其进展的速度要慢得多。事实上，这已成为阻碍区域和次区域互联互通的重大壁垒。

3. 本文件中对亚洲跨境和过境运输发展情况的概述表明，由于各种无形壁垒造成的极端困难，要实现区域内有效的“国际”陆路运输以及与其它区域的联接，仍然任重道远。对大多数次区域而言，尽管有形基础设施互联互通已经就位，但跨境运输和过境运输要么依赖在边境口岸的转运，要么成本很高，耗时较长。

4. 本文件概述了一些成员国为克服这些困难采取的主要措施。本文件还详细介绍了一套旨在创造有利的环境以促进国际运输和物流便利化的相辅相成的框架和工具。

5. 最新的技术发展、尤其是信息和通信技术(信通技术)的发展，可有助于显著提高跨境手续和物流的效率。本区域一些发展中成员国已经在其运输与物流部门成功采用这些技术。本文件详细地介绍了使用新技术来促进运输便利化与物流的各种方法。

6. 能力建设是物流业的基本支柱之一。本文件概述了拟议的区域物流服务供应商培训标准，这些标准有助于在这一知识密集型产业实现同样的专业水平并使用共同的术语。

## 二. 亚洲国际道路运输的发展情况

### A. 国际道路运输的状况和面临的挑战

7. 本区域各国口岸及国内线路对国际道路运输开放程度不一。在亚洲公路网的 32 个成员国中，有 5 个国家主要由于地理限制没有开放跨境运输业务，有 4 个国家完全依赖在边境口岸附近进行转运，有 6 个国家部分依赖在接近某些邻国的边境口岸附近进行转运。在指定线路的跨境运输中，普遍使用运输许可证。同时，也有一些双边和多边安排允许道路跨境运输而无需运输许可证，例如，亚美尼亚、伊朗伊斯兰共和国和俄罗斯联邦之间，以及在老挝人民民主共和国、泰国和越南之间。

8. 总体而言，本区域的国际道路运输继续面临着许多无形壁垒，这些壁垒大幅增加了运输成本，大大延长了运输时间，显著地增加了不确定性，严重阻碍了运输业务的互连互接。本区域的主要共同无形壁垒如下：

- (a) 国际道路运输的地理空间有限；
- (b) 在边境口岸或附近地点需进行连续的转载活动；
- (c) 需频繁使用单程运输许可证；
- (d) 安排车辆的暂时进口和车辆的保险比较困难；
- (e) 驾驶员获取签证比较困难；
- (f) 单据、标准、手续和程序欠缺统一性；
- (g) 跨境手续和程序复杂；

- (h) 边境口岸的设施和仪器不足；
- (i) 缺乏有经验的专业司机。

## B. 成员国和发展伙伴为应对国际道路运输挑战所采取的措施

9. 为减少或消除妨碍国际道路运输的无形壁垒，成员国及其发展伙伴作出了巨大努力。主要措施包括：参加国际运输便利化公约、制订和执行次区域和双边协定、以及改进跨境效率。

10. 1992 年经社会通过了关于公路和铁路运输方式的便利化措施的第 48/11 号决议。其中建议本区域尚未加入与运输便利化有关的七个核心国际公约的国家考虑加入这些条约的可能性。<sup>1</sup>

11. 这方面最新取得的进展包括：2011 年阿塞拜疆加入了《路标和信号公约》，塔吉克斯坦加入了《协调统一货物边境管制国际公约》。这意味着阿塞拜疆加入了吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦的行列，成为了该区域加入了第 48/11 号决议建议的所有七个公约的仅有的国家。这还意味着塔吉克斯坦现在加入了这七个公约中的五个。

12. 上海合作组织成员国在秘书处的协助下，于 2012 年 6 月完成了其关于《上海合作组织成员国政府间国际道路运输便利化协定》及其附件的草案的谈判。根据这一协定，初始开放的道路线路大约为 15,500 公里，包括从中国连云港到俄罗斯联邦圣彼得堡的一条公路。根据该协定，中国和俄罗斯联邦的两个港口可用于来自中亚国家的过境运输。

13. 在 2012 年，老挝人民民主共和国、泰国和越南达成了一项经修正的谅解备忘录，以便将东西经济走廊的线路延长至其首都城市。这一举措的目的是扩大运输服务的地理空间，并为运营商提供更灵活的运输线路选择。

14. 中国和蒙古于 2011 年 6 月续签其关于国际道路运输的协定及其议定书。这项经修订的协定为两个国家之间通过 13 个边境口岸开放了 36 条运输线路。除了短期的单次入境许可证之外，这一协定还为货物运输采用了长期多次入境许可证。

15. 中国与越南于 2011 年 10 月修订了双边道路运输协定，并于 2012 年 5 月签署了一项关于执行这一协定的新的议定书。外国运输公司经过边界可深入的范围，从 20 公里延伸到中国两个省和一个自治区的内地大城市，以及延伸到越南的六个省。实际运作于 2012 年 8 月启动。通过修订这一协定及新的议定书，中国车辆可行驶到越南的河内和海防港。同时，越南的车辆可到达中国的一些重要经济中心，例如广州、深圳、昆明和南宁。

---

<sup>1</sup> 《公路交通公约》(维也纳, 1968 年 11 月 8 日); 《路标和信号公约》(维也纳, 1968 年 11 月 8 日); 《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》(国际公路货运公约)(日内瓦, 1975 年 11 月 14 日); 《关于商业道路车辆暂时进口的海关公约》(日内瓦, 1956 年 5 月 18 日); 《集装箱关务公约》(日内瓦, 1972 年 12 月 2 日); 《协调统一货物边境管制国际公约》(日内瓦, 1982 年 10 月 21 日); 以及《国际货物公路运输合同公约》(公路货运公约)(日内瓦, 1956 年 5 月 19 日)。

16. 中国与蒙古于 2011 年 11 月试行海关统一载货清单，这是两个国家间联合海关监管的第一步。在一年内，海关当局共处理了统一载货清单 180,000 票。在这一工作的成功执行后，试点项目扩大至两国之间的主要边境口岸。为进一步简化边境口岸的手续，已提议采用电子数据交换。

17. 2012 年 4 月，印度开通了位于印巴边境附近的第一个现代综合检查站。这是印度政府在与孟加拉国、缅甸、尼泊尔和巴基斯坦交界附近设立 13 个这样的综合检查站的计划的一部分。这一计划的目的是为了加强安全保障并促进印度与其邻国之间的贸易和运输便利化。综合检查站建有一栋综合楼，楼内配备相关现代技术，供所有监管当局，如移民、海关和检疫等，进行办公，并提供相关服务，如银行、报关代理和餐厅，并设有相关货物设施，包括货物检查棚、仓库、停车场和货物处理场。设立了一个专门的官方机构，即陆路港口(指口岸)管理局，以便对全国范围的综合检查站进行领导、协调和管理。

18. 2012 年 8 月，哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦开始在边境口岸联合执行海关监管，这是简化跨境手续和程序的一个重大步骤。根据这一措施，在边境口岸为车辆、货物和旅客提供一站式检查。这是 2006 年签署的哈萨克斯坦共和国政府与吉尔吉斯共和国政府之间关于在吉哈边境进行联合监管的协定的成果。

19. 哈萨克斯坦和俄罗斯联邦以及白俄罗斯于 2010 年结成关税同盟。关税同盟的启动被作为促进这三个国家更大范围的经济一体化的第一步。这些成员国消除了彼此之间的关税边界。这一举措将大大促进参与国之间的国际道路运输便利化。

20. 土耳其海关与旅游实业有限公司是由土耳其商会及商品交易所联合会和 137 个单独商会和商品交易所合作设立的，它已开始根据“建造—运营—移交”的原则对土耳其的边境口岸进行现代化改造。私营部门重建相关设施，并提供相关查验设备，供官方和公众使用。私营部门开展商业化运营。直到 2011 年 6 月，已经对 8 个边境口岸进行现代化改造，另外有 7 个边境口岸正在翻新。也计划开展联合监管，以便提高通关和查验的效率。

### C. 《国际道路运输便利化区域战略框架》

21. 尽管成员国及其相关发展伙伴采取许多措施来处理无形壁垒，但由于存在着各种障碍，要实现安全、顺畅和高效的国际道路运输仍然困难重重。

22. 由于本区域缺乏运输便利化长期构想和全面方针，导致许多便利化努力相对各自为阵。这些努力取得零散的成果，甚至由于相关协定、项目和措施相互冲突而造成新的壁垒，结果其对本区域运输便利化的影响微不足道。

23. 考虑到需要制订一项战略构想和共同方针，以应对本区域国际道路运输面临的许多挑战，2012 年 3 月在曼谷举行的交通运输部长级会议通过了《国际道路运输便利化区域战略框架》(《区域战略框架》)<sup>2</sup>。

<sup>2</sup> 见 E/ESCAP/68/9，第一章，附件。

24. 《区域战略框架》确定了国际道路运输便利化的六大基本要素，并提出了长期具体目标以及实现这些具体目标的进程。还确定了应对相关挑战以促进本区域顺畅和高效的道路运输的七种模式。

25. 六大基本要素是：(a) 道路运输许可证和通行权；(b) 道路车辆专业驾驶人员和车队人员的签证；(c) 道路车辆的临时进口；(d) 车辆保险；(e) 车辆重量和大小；(f) 车辆登记和检验证书。七种模式包括：(a) 建立一个有效的法律机制；(b) 扩大新技术的应用；(c) 开展国际道路运输的专业培训；(d) 建立/加强国家便利化协调机制；(e) 促进边境口岸的联合监管；(f) 推动建立边境口岸经济区、陆港和物流中心；(g) 进一步应用各种便利化工具。

26. 这一框架将成为关于运输便利化举措的一个首要政策文件，有利于成员国及其发展伙伴加强不同便利化协定、项目和措施之间的协调，以避免规划、制订和执行的不一致和冲突，从而提高便利化努力的有效性。这些便利化措施产生的协同增效效应将使成员国及其发展伙伴受益。

27. 《框架》的执行将大大促进区域和次区域运输互联互通。这些执行行动将有助于改善道路安全、运输安全保障和效率。此外，这将有助于降低运输成本，减少包括在边境口岸的过长的延迟，并有助于控制由于过境时间较长和大量空载所造成的污染以及车辆排放。

28. 在《框架》获得通过后，秘书处建立了一个网站：[www.unescap.org/ttdw/common/TFS/RSF/RSF.asp](http://www.unescap.org/ttdw/common/TFS/RSF/RSF.asp)。此外，编写了一些宣传网页，并在相关国际活动中分发。

29. 在 2013 年 6 月 12 日和 13 日在安曼举行的国际道路运输联盟第七次欧亚道路运输会议上，《框架》被纳入了“相关国际组织和金融机构领导人之间关于欧洲、亚洲、中东和非洲之间运输通道未来发展问题的协作会议的成果的联合声明”。

30. 秘书处还在 2013 年 6 月 26 日和 27 日在达卡举行的加强南亚和西南亚国家之间运输互联互通政策对话上，将《框架》作为有利于制订拟议次区域通用计划以加强运输互联互通的有用的工具来推介。这次政策对话欢迎秘书处提出的关于制订一个旨在加强南亚和西南亚运输互联互通的通用计划的建议，并认为这样一个计划应不仅增强该地区国家之间的互联互通，也应该加强与其他次区域的互联互通。

31. 作为《框架》进程的一部分，设立了运输便利化法律专家和技术专家区域网。<sup>3</sup> 这个网站是为本区域建设运输便利化的有效法律制度和技术能力的重要模式。这个网站的目的是帮助成员国提升其负责运输便利化的官员和专家的专业水平，提供关于加入国际便利化公约、制订相关协议、措施和项目方面的法律帮助，以及促进不同运输便利化法律文书的统一和协调。

32. 截至 2013 年 6 月 30 日，已有来自 27 个成员国的 80 多名官员和专家申请成为这一网络的成员，并委托承办七份关于运输便利化的研究。这一网络

---

<sup>3</sup> [www.unescap.org/ttdw/common/TFS/LegalNetwork/Legal-Network.asp](http://www.unescap.org/ttdw/common/TFS/LegalNetwork/Legal-Network.asp)。

的第一次区域会议和关于次区域间合作的讲习班计划于 2013 年 12 月在曼谷举行。

### 三. 亚洲国际铁路运输的发展

33. 亚洲国际铁路运输受到基础设施联接缺失的制约。根据其现有有形铁路联接的情况，成员国之间使用铁路来进行跨国运输的状况差别很大。在东北亚和中亚的大部分地区，国际运输广泛采用铁路。这样的运输联接也延伸到欧洲。在其他次区域，就运输量和行驶距离而言，跨国铁路运输相对有限。

34. 本区域国际铁路运输面临的主要挑战如下：

- (a) 在轨距发生变化的车站出现拥堵和延迟；
- (b) 法律制度不同；
- (c) 驾驶员和车组人员获取签证存在困难；
- (d) 跨境手续较长；
- (e) 不同国家所要求的单据缺乏统一性；
- (f) 双方边境口岸都要进行检查；
- (g) 机车车辆、动力供应、制动系统和信号系统的技术标准不同；
- (h) 操作规则和关税结构不同；
- (i) 对列车司机和车组人员的要求不同。

35. 据观察，近年来，许多举措对更多地使用铁路开展国际运输起到了有效作用。

36. 2010 年 10 月中国重庆开行至德国杜伊斯堡的集装箱列车，途经哈萨克斯坦、俄罗斯联邦、白俄罗斯和波兰，此后开行了其他一些国际连接线，例如：中国武汉至捷克共和国帕尔杜比采(2012 年 10 月)；中国的青岛和连云港(2012 年 12 月)/哈尔滨和宁波(2013 年 1 月)至霍尔果斯(与哈萨克斯坦交界处)；以及中国成都至波兰罗兹(2013 年 4 月)。

37. 在南亚，孟加拉国、印度和尼泊尔正计划于 2013 年某个时间进行穿越这三个国家的集装箱列车试运行。

38. 2012 年 8 月，伊朗伊斯兰共和国、巴基斯坦和土耳其政府签署了一份关于合作谅解备忘录——特别涉及运输领域和促进 6,566 公里长的伊斯坦布尔—德黑兰—伊斯兰堡货运线——的。这条线路有可能延长至其它中亚和欧洲国家。

39. 在 2012 年 11 月 12-14 日在阿斯塔纳举行的题为“1520 战略伙伴关系：中亚”的第三次国际铁路工商论坛上，俄罗斯铁路公司宣布计划设立一个由白俄罗斯、哈萨克斯坦和俄罗斯联邦的铁路公司组成的合资企业，以便在“统一的经济空间”内提供运输服务。

40. 在国际铁路运输委员会和铁路合作组织管理的一个联合项目下，编制了共同铁路运单，以便弥合《铁路货运公约》与《国际铁路货运协定》的制度之间的实际差异。铁路合作组织一直在组织讨论会和讲习班推介共同铁路运单。2012年2月21日，铁路合作组织在北京组织了一次讨论会，探讨在欧亚铁路货运中实际使用《铁路货运公约》/《国际铁路货运协定》共同铁路运单问题。亚洲与欧洲之间的运输越来越多地使用《铁路货运公约》/《国际铁路货运协定》共同铁路运单。

41. 欧洲经济委员会(欧经委)提出了统一欧洲和欧亚运输走廊不同系统的新举措。2011年3月，欧经委内陆运输委员会批准了在一份题为“努力统一泛欧区域和欧亚运输走廊的铁路法”(ECE/TRANS/2011/3)的立场文件中所阐述的构想和战略。其中载有一种循序渐进的做法，着手点是先编写一项泛泛内容的谅解备忘录、决议或宣言，以及关于包括共同铁路运单在内的欧亚铁路运输合同的条件，然后制订国际铁路运输的法规样本，最后制订一项关于国际铁路运输的国际公约。

42. 2013年2月26-28日在瑞士日内瓦举行了内陆运输委员会“促使欧亚运输网络投入运行”部长级会议，这次会议通过了关于促进开展欧亚铁路运输和各种活动从而走向制订统一铁路法的《联合宣言》(见ECE/TRANS/2013/2)。在《联合宣言》中，部长们表示希望为所有有关国家的欧亚铁路运输业务制订一套统一、透明和可预测的规定和法律规则，并制订统一的国际铁路法，使大西洋到太平洋的铁路运输在单一的法律制度下进行。

43. 自2012年12月以来，秘书处一直在进行关于国际铁路运输便利化的研究。这项研究的目的是确定成员国之间合作和协作的议题(领域)，从而产生一个国际铁路运输便利化区域战略(框架)。这项研究将包括相关法律、体制和技术议题，以提高铁路当局、铁路运营商和边境监管当局制订国际铁路运输便利化的政策和计划能力。这项研究预计将在2013年底完成。2014年将组织一次区域会议，以评估这项研究的结果和建议。

#### 四. 使用运输便利化工具协助解决无形壁垒

44. 为了支持开展国家间举措从而提高国际道路和铁路运输效率和克服国际陆路运输中现有困难，秘书处在2011-2012年开发了三个运输便利化模型：高效跨境运输模型、可靠的跨境运输模型以及边境口岸综合监管模型。这三种模型加上秘书处2004年推介的时间/成本—距离方法，为规划、执行和监测便利化措施或项目对某个走廊沿线或一组国家的影响，提供了一套完整的便利化工具。

45. 高效跨境运输模型为评估高效跨境运输安排和这类安排的备选方案，提供了一种方法。可靠的跨境运输模型综合使用多种技术实行途中实时监测。边境口岸综合监管模型帮助简化和精简边境口岸的程序。时间/成本—距离方法可用来查明各种壁垒和监测业绩情况。可利用这四种模型来建立完整高效的陆路运输系统，或可单个使用这些模型应对国际陆路运输的一些特定困难。



## A. 高效跨境运输模型

46. 这些模型针对陆路跨境运输业务中面临的困难提供了一种评估多种备选方案以及拿出切实解决方案的工作方法。由于有了这些模型，将很少有、或根本没有政府间安排的规定要求，因此跨境货物和旅客运输的效率将会更高。

47. 使用各种相关模型，政府就自由地对各种跨界运输的备选方案，如谈判一项协议、或在边境口岸通过人工转载、挂车交换或集装箱交换来组织运输等，进行总体评估。每项评估应考虑对政府和企业的总成本、运营效率、执行困难以及运输可靠性。

48. 随着最近货车行业的发展，这些模型使用半挂车系统和商业合作，以克服体制性的壁垒和在国际陆路运输方面的商业利益冲突。这些措施可大大减少因外来车辆入境本区域对安全和保障的关切。它们也能最大限度地减少了对较困难的跨境安排的需求，如对司机签证、驾驶执照、车辆保险、车辆的临时进口、车辆的标准和运输许可证等需求。同样，这些模式也为高效的国际间铁路运营提供了良好的实践经验。

49. 这些模型的信息见：[www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1511](http://www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1511)。

## B. 可靠的跨境运输模型

50. 这一模型为利用包括信通技术、卫星定位系统、手机通信系统和电子印章等新技术，来设计跨界车辆监测系统，提供了一个概念性基础和标准。这一模型规定了其在跨境运输中应用的标准化构件、其相互作用和体制要求。

51. 这一模型显示了如何使用这些技术促进贸易和运输便利化，同时回应监管当局的关切，给其所需的信心，以便为国际运输开放更多的陆路线路，并应用简化程序。它也使运输运营商能够通过给客户实时追踪信息来管理可靠和高效的运营。

52. 关于这一模型的信息见：[www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1498](http://www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1498)。

## C. 边境口岸综合监管模型

53. 边境口岸综合监管模型通过使用现代技术和精简单证流程和其他程序，为边境口岸的各机构提供了更高效的信息流和信息共享。这一模型有助于将各机构所需采取的跨境流程干预措施降至最少，同时保持严格的监管。

54. 这一模型将跨界流程作为信息流，因为任何边境检查都要收集、加工信息，并根据这些加工的信息作出决定。

55. 这一模型提供了一个新概念：在边境管理机构之间共享不太敏感的信息的基础上，在陆路边境口岸综合使用信通技术系统和仪器。这一概念的关键组成部分是边境口岸管理信息系统，这一系统的基础是：整合相关信息流，

并应用现代仪器和技术解决方案，以捕捉和加工关于主要是通过道路跨越陆路边界的货物、车辆和司机(车组人员)的所需的信息。

56. 应用这一模型将加强所有监管当局的运作，并加快其在边境口岸放行车辆、乘客和货物的程序。

57. 关于这一模型的信息见：[www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1509](http://www.unescap.org/publications/detail.asp?id=1509)。

#### **D. 推动应用运输便利化工具**

58. 秘书处于 2012 年 11 月 1 日在科伦坡举行的世界银行全球和贸易便利化伙伴关系会议、2012 年 12 月 4-5 日在曼谷举行的第三次中亚区域经济合作方案承运人和货代联合会年度会议、以及 2013 年 3 月 25-28 日在曼谷举行的南亚次区域经济合作组织贸易便利化周活动上，介绍了新的运输便利化工具。

59. 秘书处与中亚区域经济合作方案研究所和有关政府合作，于 2012 年 11 月 22 日在北京以及于 2013 年 2 月 28 日在阿斯塔纳分别组织了两次关于可能应用这些便利化工具问题的国家讲习班。

60. 在 2013 年 6 月 26 日和 27 日在达卡举行的关于加强南亚和西南亚的国家间运输互联互通问题的政策对话上，秘书处介绍了这四种运输便利化工具以及《国际道路运输便利化区域战略框架》，以此作为制订加强运输互联互通的拟议次区域通用计划的一部分。

61. 亚洲开发银行(亚行)和亚太经社会秘书处将于 2013 年 10 月 9-11 日在曼谷联合为南亚次区域经济合作方案举办安全和高效的跨境运输讲习班。该讲习班将探讨应用安全跨境运输模型和时间/成本—距离方法来处理南亚次区域经济合作方案国家之间的跨界和过境运输的可能性。

## **五. 利用信通技术和其它技术促进国际陆路运输便利化并提高物流效率**

#### **A. 车辆和货物的实时跟踪**

62. 信通技术的发展、卫星定位系统、手机通信系统、射频识别技术和地理信息技术为处理跨境和过境运输的重大挑战，提供了巨大的潜力。综合利用这些技术可保障并实时跟踪车辆和货物，从而使监管当局、运输公司和托运人能够及时采取行动。同时，这种应用为运输提供商享受精简的手续服务和开展更多的跨境业务提供了机会。

63. 本区域许多国家正在运输的各个方面使用所有这些技术或其中一些技术。例如，中国和越南已强制要求运载乘客或危险物品的车辆安装卫星定位系统。在阿富汗和巴基斯坦之间关于过境的新协定中，也要求在过境运输安装这样的装置。中国、大韩民国和泰国正在广泛使用电子印章，以确定和跟踪集装箱的移动情况。中国深圳和中国香港以及泰国的海关当局正在使用基于这些技术的追踪系统，以便利海关站之间的保税货物的移动，以及便利从内陆地方到边境口岸的集装箱运输。

## 1. 中国使用电子印章和利用卫星定位系统进行跟踪

64. 2007 年深圳海关采用了跨关区快速通关系统。这一项目的目的是加快陆地港口车辆通关的速度，同时确保对过境货物和车辆进行安全监管。目前中国大陆海关当局和中国香港海关当局分别使用两套单独的系统。

65. 据报告，在 2011 年 4 月，中国大陆有 3,300 辆车使用了这一系统。检查站为这样的用户开通了快速通道。使用这一系统的运输运营商必须按一些具体的标准在海关当局进行登记。使用这一系统的车辆或集装箱必须达到海关当局规定的具体要求。据深圳海关官员报告，使用这一系统——再加上事先提交单证——能将总体通关时间从 2 至 3 个小时减少至 1 个小时。在检查站，这一系统只需几分钟就能够让一辆车过关。

66. 2010 年，中国香港启动了一个被称为“多式联运转运便利化计划”的系统，供机场和海港使用，用以通过公路持续前往陆地港口的运输业务。货物要么在机场、要么在陆地港口，仅进行一次检查。用户必须在海关当局登记，并在车辆上使用经认证的电子印章和卫星定位系统设备，而它们也必须在道路货物系统进行登记。

## 2. 泰国使用射频识别技术印章和互联网追踪

67. 2006 年，一个增值网络商，<sup>4</sup> 泰国国际货运代理商协会 EDI 服务有限公司，与一支驻新加坡的工程师团队(目前归属 Ascent Solutions 公司)合作启动了一个可靠的自由区项目。该项目由泰国皇家海关提供支持，由西部数据泰国有限公司赞助。这一项目的目的是便利自由贸易区之间的海关保税货物的流动。西部数据有限公司与泰国皇家海关和 EDI 服务有限公司合作，设计并部署电子货物跟踪系统。该项目分阶段执行。第一阶段提供自由贸易区之间电子货物跟踪和监视。2009 年 8 月，西部数据有限公司和泰国皇家海关启动了该项目的第二阶段——将第一阶段扩大至素万那普国际机场。2011 年 7 月，西部数据有限公司与泰国皇家海关启动了第三阶段——将第一阶段和第二阶段的流程从泰国扩大至马来西亚。最近有建议将泰国和越南之间业已存在的这一系统扩大至老挝人民民主共和国。

## B. 边境口岸使用相关技术

68. 除了与车辆和货物跟踪有关的技术之外，在边境口岸还广泛采用了许多其它技术，例如车辆/集装箱扫描器，车辆/集装箱自动识别系统、辐射自动检测系统、自动检查护照系统以及便携式护照阅读器、车辆重量和规格自动测量系统、自动健康检查设备和便携式检测和实验室检测设备。边境口岸最全面使用的新技术是电子跨境技术。然而，大多数电子跨境技术依然未能与各种检测设备及其他监管当局获得的结果很好地相整合。

<sup>4</sup> 泰国国际货运代理商协会。

69. 车辆/集装箱扫描器检验的主要目的如下：

- (a) 揭露虚假的货物申报；
- (b) 预防走私毒品、小武器和弹药、武器、具有历史和文化价值的人工制品、有毒物品、毛皮、烟草和其它敏感商品。

70. 大多数海关当局使用扫描器。一些较大的边境口岸装备了固定的车辆扫描器，甚至装备了货运列车扫描器。其它一些不太繁忙的边境口岸装备了移动车辆扫描器。

71. 车辆/集装箱自动识别系统主要在海港使用。在陆路边境口岸，这样系统的采用有限，但它们对于陆路边境口岸提高通关效率，具有巨大潜力。

72. 通常使用的系统可实时捕捉集装箱编码的图像和(或)车牌号码的图像、将其转换成密码并传送给计算机操作系统。同时，车牌号码或集装箱编码的图像可在边境口岸官员操作这一系统的屏幕上显示出来。因此，检查官员就能留在工作站，而不必走近车辆或集装箱抄录牌照或编码，也不必将其输入电脑系统。将车牌与相关数据库进行交叉比对，就可核准车辆(集装箱)登记的国籍、运输商过去的出口/进口作业、运输许可证、运营执照以及司机的记录。这一数据库也可能含有关于运输商以前违规行为的信息。因而就能对某一特定车辆进行风险评估，并作出关于对其采取适当的监管措施的决定。在一些情况下则使用载有车辆电子信息的智能卡来识别车辆。

73. 中国海关主要使用电子跨境系统来清关。由于在边境口岸使用智能卡和先进的电子报关系统，不必通过实物检查的车辆可在几秒内在边境大门自动放行。截至 2012 年底，中国大多数较大的陆路边境口岸已采用自动通关和放行系统。中国云南省瑞丽在 2011 年 5 月推出了这样的系统。在 2012 年，中国内蒙古自治区满洲里采用了更加全面的车辆自动通关系统。此外，这一系统势必不只限于海关当局使用，而将扩大至国家质量监督检验检疫局。

### **C. 使用信息和通信技术提高物流效率和效力**

74. 随着经济全球化继续发展，大量货物正流入国际供应链，运输提供商需要提供优质的物流服务，以满足客户的需求。信通技术的发展为从国际和国内两个层面改进和整合电子物流的流程，提供了巨大的机会。

75. 电子物流提供了一套充满活力的通信、计算和协作技术，这些技术通过电子形式与供应链伙伴共享数据、传递知识和信息，将主要物流流程转变为以顾客为核心的业务。电子物流的最终目的是：在正确的地方和时间向正确的客户交付正确数量的正确产品。除其他外，电子物流的功能包括：订单预测、交互式跟踪、库存提醒、业绩评价和报告通告。此外，从可视化的物流系统得到的运输计划可转换为“事件清单”，并与意外事件提醒相链接。

76. 亚太区域电子物流系统的发展状况差别很大，一些国家拥有了非常发达的电子物流系统，而许多其他一些国家仍然处在推出电子物流系统的初级阶段。

## 1. 国家电子物流网络

77. 中国在 2009 年启动了一个国家电子物流网络。这一系统的名称是“国家交通运输和物流信息平台”，由交通运输部和浙江省主管当局牵头、在企业界的参与下开发的一个电子数据交流网络。这一网络为物流信息共享和查询提供界面。参与这一网络，将有助于鼓励企业和其他物流合作伙伴统一其内部数据管理系统，以便遵守该网络提供的框架和标准，而且这一网络使个人用户可查阅并分享与供应链有关的信息，从而提高其透明度和效率。

78. 印度尼西亚 2012 年批准了国家物流系统蓝图，这一蓝图勾画了国家单一窗口(纳入政府对政府和企业对政府互动)与先进的海关系统和电子贸易物流系统(提供企业对企业界面)整合在一起的大致轮廓。因此，国家贸易、物流和多式联运综合讯息枢纽系统将贸易系统(单证的流动)和港口系统(货物的流动)相整合。预期的收益包括既加快出口/进口单证的通关速度，又加快出口/进口货物运输的货物处理速度。

79. 2000 年，尼泊尔卫生部门采用了一个专门的物流管理信息系统；2011 年，这一系统通过网基物流管理信息和邮件系统进行了升级。这一系统为药品、疫苗、仪器和其他必不可少物资的更高效的供应链，提供了支持。

80. 大韩民国为了在总体上支持电子贸易的发展，尤其是支持电子物流的发展，制订了一个有利的法规框架。这一框架包括：制订了电子贸易促进法、数字签名法、电子交易法以及修订了外贸法和海关法。物流网络的航运和港口业务解决方案包括：设立了港口管理信息系统、集装箱码头运营系统、杂货码头业务系统以及海运业务港口物流系统。

## 2. 与电子物流系统有关的次区域举措

81. 供应链和运输运营正越来越变得复杂。同时，由于人们在生活的各个方面越来越多地使用信通技术，因此人们对即时信息和透明流程产生了期望。然而，为了做到这一点，就要在信息管理方面作出相当大的努力。为了确保整个供应链的能见度，私营公司就必须与港口、码头和其他公司等信息节点进行连接，并建立信息共享系统。如果没有一个统一的信息系统，就要单独进行这些连接，而且有各种用不同的界面。例如，对追踪集装箱而言，仅仅是为了单独在海上航运期间实现能见度，一个公司可能就不得不将其管理系统与全世界数百个港口的系统连接起来。这就产生了巨大的工作量，效率低下，成本很高，而且具有不一致性。为了加强合作以提高国际物流的效率，采取了一些次区域举措。

82. 2010 年举行的第三届中日韩运输及物流部长级会议，设立了东北亚物流信息服务网。这是一种合作机制设计，其目的是促进东北亚国家间的物流信息共享。除了促进参与国之间的研究和技术交流之外，东北亚物流信息服务网的首要任务是统一物流信息交换的基本标准。东北亚物流信息网的成员包括物流系统各种各样的利益攸关方，有物流公司、港口、研究机构、信息技术供应商、协会、政府机构和学术机构。

83. 为了实现统一的界面，物流链被细分为节点(如港口)，有具体物(如集装箱或轮船)和事件(如预计到达时间)。针对每一个节点，确定了需要共享的数据项，为每个数据项目都商定了一套编码。在处理编码时，优先遵守现有的国际标准。然后相关界面在参与的港口予以执行。

84. 除了通过统一标准减少信息共享的成本之外，东北亚物流信息服务网旨在提高所提供信息的及时性。传统的系统采用接力传递进行信息管理，这意味着信息是由一个利益攸关方传给另一个利益攸关方，例如从港口传递给航运代理商，然后再传递给航运公司。而采用综合系统可以直接共享信息，从而减少了延迟。目前，东北亚物流信息服务网系统重点主要在海洋运输，但今后计划将其扩展至其他的运输模式。

85. 秘书处与中国交通运输部合作，于2013年5月7日和8日在中国杭州组织了“发展高效率和高效能物流系统区域研讨会”。研讨会重点探讨利用信通技术提高物流服务效率问题。研讨会提出的各种建议中包括建议秘书处开展一项研究，以支持制订关于应用信通技术开展物流服务数据共享的区域标准。

## 六. 为提高物流业的国家能力，建立可持续认证培训系统

86. 物流业的运营商面临着一个复杂的市场：到处充斥着许多不同的做法和规则，涉及国际法、经济学、金融、贸易和运输等领域。因此，开发和维持相关技能和知识对于交付专业性和令人满意的服务非常重要。许多所需的学习是在工作中进行的，但是相关培训方案可为在实地工作的专业人员提供有用的知识和技能。一些大学开设了与这一行业具有很高关连性的运输与物流课程。行业协会也在推动和组织培训的工作中发挥着非常积极的作用。

87. 长期以来，国际货运承揽业协会联合会(货运协联)的证书课程一直得到行业的认可。因此，许多国家的行业组织鼓励其成员参加货运协联的培训课程，以获得货运协联的证书。此外，也组织了一些短期培训课程，从一个周末(2天)至数个周末不等，以及一些长期培训。

88. 尽管一些国家在提供货运代理和物流培训方面取得了长足的进展，但要设立能得到适当认证并被整个区域广泛认可的长期正规的培训课程，依然存在着许多挑战。大多数的培训是临时组织的，从接受为期两天的入门课程等基本培训到最后获得货运协联证书之间，没有清楚的路径。亚太区域许多国家也没有开设货运承揽业课程的能力。由于缺乏得到行业、政府和国际伙伴认可的经认证的中级专业人员培训课程，提高人力资源和服务质量的工作受到阻碍。因此，关于适当认证的关键解决方法是为正规培训课程制订区域标准，以便缩短入门培训与最高级别的货运协联证书的课程培训之间的差距。

89. 在这一背景下，秘书处为货运代理、多式联运运营商和物流服务公司开发了一个认证培训系统，以便对今后如何进一步加强区域培训和成员国的能力建设。

90. 这一拟议培训系统分为三级，由入门级、高级和货运协联证书级别(其略图见下表)组成。这些课程的大纲是由秘书处与相关国家专家联手并与货运

协联合作联合开发的，这些大纲原则上采用货运协联的证书模块，但同时收入相关国家和地区的特点和做法。

91. 在入门一级，对于入读没有严格的限制，学员可获得这一行业的大致知识。高级级别提供七门单独的证书课程。学员可选择一门或更多课程，这取决于其关联性和现有的资源情况。同时，国家相关行业可根据其国情优先重视那些最急需的证书。在完成了所有这些证书之后，学员就可进入第三级，即货运协联证书级别。在每一级，都要求学员通过一门考试，才能获得证书。证书样本见附件一。

92. 课程和证书考试由相关国家物流培训中心组办，并由负责职业培训的相关政府机构根据区域标准进行认证。定期开设培训课程将为各国在全国范围采用货运协联证书课程奠定基础。相关课程也对联合国贸易和发展会议先前的海洋运输领域的培训开发方案构成补充，同时将培训的范围扩大至覆盖所有运输模式。

93. 制订区域培训系统有助于整个亚太区域采取一种更具可持续性和更一致的做法来开展培训。就培训标准达成共识也有助于推动国家培训系统的相互承认，并支持开发物流业能力的区域合作。除了协助亚太国家开发相关培训课程、培训资料和培训计划之外，秘书处不妨进一步加强其教员培训课程，以便帮助各国培养一支专业和称职的教员队伍，从而提高培训课程的质量。

表

**拟议的区域定期培训**

货运协联 <sup>a</sup> 证书	根据最新要求超过 300 个小时						
高级班	水路运输的证书课程	陆路运输的证书课程	空中运输的证书课程	多式联运与保险证书课程	危险货物运输证书课程	海关程序和安全与保障证书课程	物流、供应链管理与信通技术 <sup>b</sup> 证书课程
	等同于货运协联第 2、第 3、第 8 模块	等同于货运协联第 6 和第 7 模块	等同于货运协联第 5 模块	等同于货运协联第 4 和第 11 模块	海运(24)空运(24)+道路(3)+铁路(3)	等同于货运协联第 9 和第 13 模块	等同于货运协联第 10 和第 14 模块
	共计小时 65+3(考试)=68	共计小时 70+3(考试)=73	共计小时 50+3(考试)=53	共计小时 31+3(考试)=34	共计小时 54+3(考试)=57	共计小时 40+3(考试)=43	共计小时 42+3(考试)=45
入门班	关于货运代理、多式联运和物流的基本课程 (货运协联第 1 模块, 30 小时[培训]+3 小时[考试]=33 小时)						

<sup>a</sup> 国际货运承揽业协会联合会。

<sup>b</sup> 信息和通信技术。

## 七. 供审议的议题

94. 代表团们不妨就国家一级在运输便利化和物流领域所取得的进展，交流信息。
95. 论坛也不妨就秘书处未来工作提供指导意见，以便：
  - (a) 协助成员和准成员执行《国际道路运输便利化区域战略框架》；
  - (b) 加强区域合作，以促进国际铁路运输便利化，并增加国际铁路运输的使用；
  - (c) 进一步开发运输便利化工具，并扩大其应用；
  - (d) 推动运输便利化和物流领域使用信息和通信技术和其他技术，并为此加强区域合作；
  - (e) 推动成员国和准成员采用物流业可持续认证培训系统。



## 附件

### 货运代理、多式联运和物流业基础课程证书样本

颁发给参加培训并通过考试的学员

兹证明

**(学员姓名)**

已确认具备相关能力和知识，特此颁发。

### 货运代理、多式联运和物流基础课程证书

(于[培训日期]在[培训城市]接受了职业培训并于[考试日期]顺利通过考试)

编号： (编号应妥善保管)

职业培训和考试的主办和管理方：

[行业协会和(或)政府主管部门]

培训课程认证机构：

[政府主管部门]

本培训课程采用联合国亚洲及太平洋经济和社会委员会建议的标准和程序

签发：

姓名：