联 合 国 TD

联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/48/13
27 August 2001
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会
第四十八届会议
2001 年 10 月 1 日至 12 日，日内瓦
临时议程项目 6(a)

贸易和发展领域的其他事项：(a) 与发展中内陆国的特殊需要和问题有关的具体行动

贸发会议秘书处的进度报告

GE. 01-52604 (C)

内 容 提 要

尽管过境运输系统方面有了一定的积极发展，但因为领土不通海洋，加上远离世界市场并与之隔绝，又由于过境费用高昂和风险很大，发展中内陆国的整个社会经济发展努力受到严重制约。由于它们未能充分利用自由化和全球化进程带来的新的贸易和投资机会的好处，因此它们需要更多的援助，才能有效地纳入全球经济并从中受益。

由于大多数过境国本身都是发展中国家，面临着严重的经济问题，包括运输部门缺乏适当的基础设施的问题，诸如世界银行在东南欧促进贸易和运输的项目和南部非洲发展走廊与空间发展倡议等区域合作倡议是一种有用的办法，通过汇集资源可实现所需的规模经济。建立有效的规章制度和提供有利的环境是发展基础设施的一个先决条件。发展中内陆国和过境国应加速运输和有关部门的改革，与此同时，捐助国应扭转官方发展援助不断下降的趋势。此外，多边和发展机构应鼓励共同筹资、银行间贷款和担保等创新融资办法。许多发展中内陆国和过境国已采取措施加强它们的规章制度和体制结构，并缔结了双边和区域合作协定。捐助国以及金融和发展机构在支持标准化法律和体制改革进程中发挥了重要的作用，但将其有效付诸实施还需要更多的财政和技术援助。

目　录

页　次

导言 4

与发展中内陆国的特殊需要和问题有关的具体行动 5

A.　审查发展中内陆国和过境国开发过境运输系统的进展 5

B.　技术合作活动 8

(一) 起草或谈判双边或区域过境运输协定或安排方面的援助 8

(二) 发展中内陆国及其毗邻过境国之间的协商会议 8

(三) 旨在提高过境系统效率的信息技术 8

(四) 尼泊尔的多式过境运输和简化贸易手续项目 10

导　言

1. 大会在第 54/199 号决议第 1 段中欢迎联合国秘书长的说明和联合国贸易和发展会议秘书长关于与发展中内陆国的特殊需要和问题有关的具体行动的进度报告；[1] 大会在第 16 段中请联合国秘书长同联合国贸易和发展会议秘书长一起编制一份关于本决议实施情况的报告，提交贸易和发展理事会第四十八届会议和大会第五十六届会议。本报告就是根据这一要求编写的。

2. 大会在同一决议第 2 段中欢迎 1999 年 8 月 24 日至 26 日在纽约举行的发展中内陆国和过境国政府专家与捐助国及金融和发展机构代表第四次会议通过的商定结论和建议；[2] 大会在决议第 11 和 12 段中请联合国秘书长在 2001 年再召开一次发展中内陆国和过境国政府专家与捐助国及金融和发展机构代表会议，审查发展中内陆国和过境国开发过境运输系统的进展，并审议 1999 年第四次会议提出的关于在 2003 年召开适当重视发展中内陆国和过境国问题的过境运输问题部长级会议的建议。第五次会议于 2001 年 7 月 30 日至 8 月 3 日在纽约联合国总部由贸发会议主持召开。会议报告包括结论和建议现提交理事会审议(TD/B/48/14-TD/B/LDC/AC.1/18)。

3. 大会在决议第 14 段中赞赏地注意到贸发会议在制订国际政策和措施以处理发展中内陆国家的特殊问题方面的贡献，并促请贸发会议除其他外，不断审查过境运输基础设施、机构和服务的逐步发展，监测商定措施的实施情况，合作推行所有有关的倡议，包括私营部门和非政府组织的倡议，并充当发展中内陆国感兴趣的跨区域性问题的协调中心。大会在决议第 15 段中请贸发会议秘书长采取适当措施，使本决议所要求的活动得到有效实施。贸发会议最近在这方面为发展中内陆国开展的活动载于本报告 A 和 B 节。

4. 大会在决议第 5 段中请发展中内陆国及其毗邻过境国实施它们之间的合作措施以加强进一步的安排。决议第 10 段请捐助国、联合国开发计划署和多边金融机构向这些国家提供适当的财政和技术援助。

---

[1] A/54/529, 附件。

[2] TD/B/44/7-TD/B/LDC/AC.1。

5. 决议第 13 段请贸发会议秘书长设法寻找自愿捐款，以确保发展中内陆国和过境国代表参加发展中内陆国和过境国政府专家与捐助国及金融和发展机构代表第五次会议。贸发会议秘书长吁请捐助国和有关金融机构为上述目的提供财政援助。日本政府应此一要求慷慨解囊，使发展中内陆国政府专家和顾问得以参加会议。

与发展中内陆国的特殊需要和问题有关的具体行动

A. 审查发展中内陆国和过境国开发过境运输系统的进展

6. 为了便利审查发展中内陆国和过境国开发过境运输系统的进展，贸发会议编制了一系列研究报告，以突出过境运输部门的最新发展情况并对今后行动提出建议。向下列政府间会议提交了研究报告：

- 大会第五十五届会议，2000 年 9 月；[3]
- 第三次联合国最不发达国家问题会议，2000 年 5 月；[4]
- 发展中内陆国和过境国政府专家与捐助国及金融和发展机构代表第五次会议，2001 年 7 月；[5]
- 贸易和发展理事会第四十八届会议，2001 年 10 月；[6]
- 大会第五十六届会议，2001 年 9 月。[7]

7. 上述研究报告强调了运输对整个发展进程尤其是对促进国家、区域和国际贸易的重要性。分析性研究证实，基础设施薄弱和过境作业能力不足造成了高昂

---

[3] 中亚内陆国家及其毗邻过境国的过境环境(A/55/320)。

[4] 关于运输的概念文件。

[5] 发展中内陆国和过境国的过境运输系统：最新发展情况和对今后行动的建议(TD/B/LDC/AC.1/17)；审查东南亚开发过境运输系统的进展(UNCTAD/LDC/110)；发展中内陆国和过境国基础设施发展：发展中内陆国的外援、私人投资以及运输成本负担(UNCTAD/LDC/112)；审查拉丁美洲开发过境运输系统的最新进展(UNCTAD/LDC/114)；审查东非和南部非洲开发过境运输系统的进展(UNCTAD/LDC/115)。

[6] 与发展中内陆国的特殊需要和问题有关的具体行动(TD/B/48/13)。

[7] 与内陆国家的特殊需要和问题有关的具体行动(A/56/……)。

的运输成本，因而是许多发展中内陆国和过境国扩大贸易及持续发展的主要障碍。研究报告指出，发展连贯的乡村、国家和国际运输网络是刺激经济活动、开拓个别国家生产地区并将其连接到全国、区域和国际市场的先决条件。

8. 研究报告使用的数据表明，主要发达国家(美国、加拿大、欧洲联盟和日本)后乌拉圭回合最惠国关税约为 3.7%，但发展中内陆国出口的平均运费要高出三倍(约为 14.1%)，几乎是整个发展中国家(约为 8.6%)的两倍。发展中内陆国同时也受到高昂进口费用的不利影响。发展中内陆国面临的过境费用劣势可从其国际收支统计数字中略见一斑，其中运费是作为按到岸价格计算的进口值的一部分列出的。在 1995 年，发展中国家整体的运费约占到岸价格进口值的 4.4%。发展中内陆国所占的比例则分别为：西非 24.6%；东非 16.7%；拉丁美洲 14.6%。抽样内陆国家的运费超过这些国家所在大陆所有国家的运费分别为 6 和 11 个百分点。[8]

9. 此外，由于主要市场的竞争加剧，企业不得不采用“准时生产和管理”办法，因此交货方面的灵活性、速度和可靠性也具有重要的战略意义：需要具有灵活性是因为运输物流必须能够适应消费者需求的变化和意料不到的环境；需要具有速度是因为运输作业速度快可减少产品——也就是资本被冻结的时间；需要具有可靠性是因为这样做可以减少货物供应或经销出现故障的风险，从而减少建立安全/缓冲储存的必要。

10. 领土不通海洋，加上远离世界市场并与之隔绝，过境费用高昂和风险很大，这些因素继续使发展中内陆国的整个社会经济发展努力受到严重制约。它们无法充分利用自由化进程提供的新贸易和投资机会。它们需要更多的援助，才能有效地融入全球经济并从中获益。

11. 改进过境运输系统的有效战略首先要求在次区域一级采取行动，因为内陆国及其毗邻过境国之间的合作是有效解决许多过境问题的关键。这种合作若要能持久，就必须对内陆国和过境国双方都有利。改进过境运输系统的行动不能只针对货流，而是应当把目标放在发展有效、灵活和管理良好的过境系统，以满足发展中内陆国和过境国进出口商的需要。

---

[8] 发展中内陆国和过境国的过境运输系统。最新发展情况和对今后行动的建议。贸发会议秘书处的报告，TD/B/LDC/AC.1/17(2001)。

12. 建立有效的规章制度和提供有利的环境是发展基础设施的一个先决条件。1990 年代期间，流入发展中国家基础设施项目的官方发展援助总额减了一半，这主要是由于私人流动激增所致。在一些大的发展中国家尤其是在电信和能源部门，私人资本流动便弥补了官方发展援助损失还有余，但对多数发展中内陆国和过境国来说，私人资本流动并不足以弥补官方发展援助的损失。这些国家的亏损仍然很大，尤其是将预测人口增长和加速都市化的因素考虑在内。何况仅仅是维持现状，这些国家所需的投资便须大大增加。发展基础设施，包括增强现有资产的融资需要超出了许多发展中内陆国和过境国的能力。世界银行估计单是非洲的基础设施投资每年便需要 180 亿美元。因此必须扭转外资，尤其是官方发展援助的下降趋势。

13. 研究报告还强调必须处理损害内陆国和过境国竞争力的无形障碍、降低高昂的运费率，并采取行动建立和加强国家和区域一级的贸易和专业运输协会。为此目的，应加强各国政府和区域机构进行改革的能力，包括进一步简化、协调过境手续和单据并使之标准化的能力。

14. 许多发展中内陆国和过境国也接受过境贸易结构的变化是由于要求国家和国际一级体制安排更加有效的结果。私营部门的参与增加就是这方面的一个重大变化。尽管公私合营的做法正在增加，但这种做法仍处于萌芽阶段，在普及之前需要国际社会的支持。

15. 此外，过境贸易不断变化的性质要求通过培训、包括现有专业人员的继续教育以提高决策者、管理者以及负责日常作业者的知识水平和技能。区域过境运输合作涉及制定共同规则和技术准则，这要求各国政府和私营部门为履行各种承诺采取新的措施和行动。

16. 最后，专家们强调指出，虽然发展中内陆国和过境国必须为实施所建议的措施承担主要责任，但国际社会应支持国家、双边和次区域基础设施和过境运输项目，包括一次作业的边卡。为此目的，国际社会应改进现有的融资方法并采用新的信贷机制，如共同筹资、银行间贷款和担保等。

B. 技术合作活动

(一) 起草或谈判双边或区域过境运输协定或安排方面的援助

17. 贸发会议为中华人民共和国、蒙古和俄罗斯联邦之间分别在 2000 年 5 月和 2001 年 1 月举行的《过境运输框架协定》草案第一和第二次谈判会议提供了实质性和组织方面的支助。第三次谈判会议定于 2001 年 10 月举行。

18. 《过境运输框架协定》可为牢固的次区域规章制度奠定基础，使东北亚的过境作业更为有效和更具有成本效率，从而促进该次区域的对外贸易和经济增长。将《过境运输框架协定》界定为“框架协定”是因为它预见到就多项附件开展谈判，这些附件将成为协定的一部分。正如有关条款——如第 7 条和第 8 条——所指出，这些附件将在较迟阶段谈判和议定，并将处理海关手续、车辆尺寸和最高重量等技术问题。

19. 有关国家政府曾在不同场合向贸发会议提供的支助表示感谢。开发计划署署长在(2001 年 5 月)致贸发会议秘书长的信中指出上述谈判是开发计划署资助的“最有效的项目之一”。

(二) 发展中内陆国及其毗邻过境国之间的协商会议

20. 应老挝人民民主共和国的请求，贸发会议于 2000 年 12 月在万象为老挝人民民主共和国及其毗邻过境国与捐助国及金融和发展机构的代表组织了一次协商会议。贸发会议编写的背景文件“审查东南亚开发过境运输系统的进展”(UNCTAD/LDC/110)便利了会议的审议工作。会议通过了一个旨在改进老挝人民民主共和国过境系统的《行动计划》(载于文件 UNCTAD/LDC/Misc.53)与会者对开发计划署和贸发会议主办这个协商会议表示感谢。

(三) 旨在提高过境系统效率的信息技术

(a) 海关过境

21. 缺乏对过境运输设备和货物进行有效控制削弱了过境运输安排的效用。在这个背景下，1997 年在企业、工商促进和发展委员会的赞助下召开了一个专家

会议。会议请贸发会议为过境手续开发一个计算机化系统。作为这次专家会议的结果，为管理海关过境手续于 1999 年开发出了海关数据自动化系统(ASYCUDA++)软件的新模块：称为过境模块(MODTRS)的试验模块于 1999 年 4 月发放给某些使用国实际测试，全操作模块已纳入软件的 1.15 版本提供给所有使用国。这一模块处理三种过境单据，即：过境表格(T1)、国际公路运输证(TIR carnet)和第一识别程序(FIP)。这一模块适用于《京都公约》中所列一切形式的过境手续，覆盖下列关卡之间的货运：

- 入境海关至内地海关(进口过境)；
- 入境海关至出境海关(全程过境运输)；
- 内地海关至出境海关(出口过境)；
- 内地海关至内地海关(国内运输)。

22. 三种单据各不相同，各有各的特点，但都适用下列原则：该系统允许贸易商和/或海关人员用 DTI 模块收集的数据。单据验证后，通过国家电信网络使用适当的 ASYCUDA 软件——A++ GATE(ASYCUDA 贸易效率全球存取系统)自动向目的地海关发出信息。信息告知目的地海关货物将在一定时间后抵达。货物抵达目的地后，过境运输信息被收回，交易完成，发放的信息自动发送到起运地海关。这种功能使海关能够及时掌握所有作业的完整信息。

23. 该模块在全国范围内运作良好，最近还通过开发诸如改道发送(改变目的地海关)等新功能予以加强。由于海关事先收到关于所有作业的完整及时的信息，因此没有必要在目的地海关将信息二次加密——这样做可大大减少边界信息处理的延误从而促进贸易。该系统的技术设计允许今后将其范围扩大到国际过境作业上(国家之间信息的数据交换)。

(b) 货物预报信息系统(ACIS)

24. ACIS 是一个旨在提高运输效率的物流信息系统，其做法是跟踪以所有形式(铁路、公路、湖泊/江河)运输以及位于接口港口和内地验关站的设备，在货物抵达之前预先提供信息。ACIS 向运输经营人提供关于运输业务的可靠、实时数据，如货物及运输设备所在地点，从而改进日常管理和决策。目前使用 ACIS 铁路跟踪系统(Rail Tracker)的铁路得到的好处包括：

- 运输管理人和其他管理人现在可以取得联机综合数据。数据包含下述信息：铁路网络中车厢的位置；破旧车厢、负载超过三天的车厢和在车间的车厢数目；
- 铁路管理局各级管理人员每周/每月报告现在可以不费力地编制。报告包含下述信息：每周装卸数据、顾客/商品成绩、平均配给的机车/公里燃料以及火车运输时间；
- 顾客信息提供效率发生了惊人的变化，先前用纸面信息系统将有关顾客车厢所在地点的信息提供给顾客需要 4 至 5 天时间，现在提供的是实时信息。

(c) 坦桑尼亚联合共和国和赞比亚的公路运输信息系统

25. 贸发会议正在协助坦桑尼亚联合共和国和赞比亚落实南部非洲发展共同体开发“公路运输信息系统”的承诺。该承诺规定：

- 成员国应开发可兼容的国家公路运输信息系统，以支持对其本国和区域公路运输的管理和执行公路运输质量制度；
- 公路运输信息系统应包含下列各方面的信息：车辆的注册登记；驾驶执照和专业驾驶执照考试设施；违反交通规章事件及起诉；交通事故。

26. 此外，每个国家采用的系统必须能够相互联络以协助法律的实施。包括博茨瓦纳、莱索托、马拉维、纳米比亚、南非和津巴布韦在内的一些国家已经采用或正在采用计算机化车辆登记和驾驶执照颁发系统。总的来说，将计算机化系统与具有内在安全保护特性的单据结合使用有下述优点：

- 记录准确及现时；
- 舞弊行为大为减少；
- 税款征收方法更为健全。

(四) 尼泊尔的多式过境运输和简化贸易手续项目

27. 贸发会议正在为尼泊尔政府执行一个旨在促进贸易和运输部门的技术援助项目(Project NEP/97/A53)。这个由该国政府通过世界银行贷款融资的项目为最

有效利用沿着印度边界建造三个内陆验关站提供了实质性支助。项目包含的主要活动包括执行海关数据自动化系统(ASYCUDA)和货物预报信息系统(ACIS)，并为高效运输作业建立适当的法律和商业环境。在这方面，贸发会议为尼泊尔和印度修订彼此之间的过境条约进行的谈判提供了咨询意见。

28. 在尼泊尔政府和印度政府续展它们之间的过境条约时(1998 年 12 月)，曾要求上述项目提意见。提出的建议如下：

- 纳入 1996 年关于集装箱化货物运输的协定；
- 将过境运输性质的转变考虑进去；
- 改变做法放松对过境货物的海关管制；
- 纳入关于过境货物运输的国际建议；
- 考虑到上文第(二)－(四)项，简化海关过境管制的要求和手续。

-- -- -- -- --