



联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/53
12 December 2002
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会
企业、工商促进和发展委员会
第七届会议
2003年2月24日至28日，日内瓦
临时议程项目4

提高运输效率，简化贸易手续，加强发展中国家
参与国际贸易

贸发会议秘书处的说明

内 容 提 要

贸易可以成为发展、增长和减轻贫困的巨大力量。提高运输效率，简化贸易手续，可以使贸易大幅度增加，从而推动穷国的经济增长并为它们创造新的机会。本说明审议提高运输效率和落实贸易手续简化措施的若干问题，包括与贸易和运输有关的法律问题。尽管在支持贸易的有形基础设施方面需要大量投资，但在提高不需要大量投资的现有设施的生产率方面是可以采取一些步骤的。最相关的步骤有：运输部门改革和加强利用信息和通信技术。有一些公认的贸易手续简化措施可以降低发展中国家的交易成本。本说明还审查了国际贸易和运输法律框架中的新的安全措施和不确定因素。这些措施和因素可能会对有些发展中国家继续参与国际贸易的能力带来负面影响。最后，本说明就如何通过提供物流服务协助发展中国家提高运输效率和简化贸易手续的问题提出一些建议，并建议在这方面举行一次专家会议。

目 录

	<u>页 次</u>
导言.....	3
提高运输效率.....	5
A. 概述.....	5
B. 基础设施要求.....	5
C. 作业方面.....	7
1. 运输部门改革.....	7
2. 信息和通信技术.....	8
简化贸易手续.....	10
A. 概述.....	10
B. 贸易手续简化和管理制度.....	10
C. 海关行政.....	11
D. 贸易手续简化和安全.....	12
提高运输效率和简化贸易手续：法律环境.....	13
A. 确定性和可预见性的必要.....	13
B. 多式联运.....	14
C. 贸易和运输单据：电子替代方式.....	15
前进之路.....	16

导 言

1. 改善贸易环境和机制必须从千年发展目标 1 和 8 的角度予以认识。目标 1 是，至 2015 年将贫困减少一半，它要求提高发展中国家的经济产出和生产率，增加投资和贸易。目标 8 是，建立一个开放、以规则为基础、可预见和不歧视的贸易和融资系统，包括国内国际对善政、发展和减轻贫困作出承诺，借以建立全球发展伙伴关系。

2. 促进提高运输效率和简化贸易手续，在提高生产率方面是一个具有相当大潜力的领域。目前的贸易和运输管理系统巨大地改变了国际贸易交易和相关的运输作业的方式。这些系统广泛使用新的信息技术监测交易和作业。它们的效率建立在处理信息流通和改善决策进程的联网办法之上。它们采用新的知识分享形式，使竞争对手成为伙伴，私营和公共部门的同行们有了共同的目标和共同的见解。

3. 1980 年，发达国家的运费总额与进口商品价值(1980 年世界贸易进口)的估计比率达 5.49%，发展中国家则达 10.44%。¹ 2000 年，上述比率分别减少到 5.21%和 8.83%，分别减少 5%和 16%。换言之，在 20 年的时间里，贸易物流管理系统的改进明显使发展中国家获得巨大的利益。这表明因基础设施和设备不全，管理效率低下和行政手续繁琐而造成的高昂费用的问题，可以通过采用充分的管理框架、集装箱化和更有效的管理手段予以解决。它还表明，通过提高效率节约费用的潜力对于发展中国家尤其重要。

4. 因体制或法律框架而在程序和作业方面造成的障碍在当今来看显然是落后于时代了。要使发展中国家能够将它们的现行管理制度与国际惯例接轨，就必须改进这些框架。这将为国际贸易的新挑战提供适当的对策。同样，必须加强获得和使用信息技术，使之达到能满足国际贸易要求的水平。这些改进的利益可以表

¹ 减少交易费的潜力因地区和国家特点的不同而大有差别。内陆和岛屿发展中国家的运输费平均占进口价值的约 12%，而美洲和亚洲的发展中国家在 7%至 8%之间(详细情况请见《海运回顾》，2002 年，第四章，表 40)。

现为交易时间的节省或费用的降低²。尽管难以确定节约的绝对值，但改进的必要性是实实在在的。

5. 实际上，一项普通的交易可能涉及到约 30 个当事方(贸易商、承运人、银行、保险人、发货代理人、海关代理人等等)，并需要约 40 份单据(其中许多不仅要交给政府，而且还要交给承运人、保税仓库和贸易过程的其他部门)³。而且，国际贸易交易的各部分，如销售、运输、保险和支付等，通常依赖有关规则和条例的支持。因此，要使国际贸易有效地运作，不仅需要适当管理供应链，并得到适当的运输服务和基础设施的支持，而且要有一个适当的法律体制。

6. 物流已成为发达国家和发展中国家商品的全球生产和营销的一项重要增值服务。它还改变了生产和贸易以及运输的方法，从而不仅影响托运人，而且还影响运输服务提供者。为运输、储存和分销及有关的信息管理作出的安排构成从事国际贸易的企业的物流战略。必须牢记这一综合办法，它能使三个涉及技术的功能及其三种费用，即运输、装卸/储存和行政费，汇总在物流这一统称之下。

7. 如果贸易基础设施没有建立好，国家在谈判达成的优惠市场准入安排中将得不到利益。发展中国家的政府必须优先重视它们的国家贸易和运输环境，对适当的政策作调整。这些政策措施的目标应该是，使运输基础设施现代化，创造提高现有设施生产率的环境，提高国家经营人的商业能力，落实贸易手续简化建议，审查法律体制，促进外国投资和知识转让⁴。

8. 这一综合概念涵盖与贸易和运输服务和经营人以及国际贸易交易的业务、体制和法律框架有关的各种问题，它反映在贸发会议在贸易物流方面的工作中。事实上，现在存在着一个处理与简化贸易手续相关的类似问题的国际组织网络系统，而贸发会议在这个网络中有着恰如其份的作用。贸发会议作为联合国行政首

² 世界银行，“贸易手续简化措施的经济影响：亚太地区的发展透视”，2002年，econ.worldbank.org/files/20929_APEC_TF_Report_Final.pdt。报告认为，在贸易手续简化，特别是港口和海关的改善方面采取行动，可以使APEC成员国的贸易增加2,850亿美元。

³ Fermin Cuya, 美泰玩具公司高级副总裁，在世贸组织贸易手续简化问题研讨会上，1998年3月，日内瓦。

⁴ 见 Carole Brookins, 世界银行美方执行董事，世贸组织一体化框架融入主流研讨会上的开幕词，2002年10月31日，日内瓦。

长理事会方案问题高级别委员会的一部分，提出了一项由所有伙伴机构分享的合作方案，目前在 www.un-tradefacilitation.net 的名称下运行。

提高运输效率

A. 概 述

9. 由于世界贸易继续快速增长，对高效率、经济和环境无害的国内和国际运输的需要也在增长。主要市场的竞争日益激烈，迫使工商业适应于“准时”生产制度，发展中国家以出口为导向的行业在商业上的成败与否，越来越取决于它在交货成本、速度、可靠性和灵活性方面满足客户的能力。对整个运输链来说，由于货物盗窃和恐怖主义的威胁，必须审查和加强安全方面的安排。

10. 运输在供应链的物流和服务质量方面起着重要作用。鉴于来源、供应商、制造商、零售商和客户之间复杂的相互作用关系，多式联运作为一种新兴的解决办法，能使运输系统适应最终客户的物流需要。这种运输方式依赖性能良好的信息和通信技术。这样的结合，可以很容易在运输前和运输中进行信息交流并提供高级服务，如实时信息服务，以加速信息流动，使之更可靠，并提高服务质量。

11. 在许多发展中国家，切换点(从一种方式换到另一种方式)、过境点和国内运输网沿线往往发生效率低下和延误的情况。延误的原因是基础设施不足，货物装卸设备和运输队不合适，工作人员训练无素和积极性不高，人员配备不当，协调差，信息缺乏，通讯延误，运输经营人的选择有限，在过境点将货物从一运载工具转到另一运载工具，不使用门到门集装箱运输，贸易手续繁琐。如果能消除这些原因，则将降低成本，减少延误，从而提高发展中国家贸易发展的潜力。

B. 基础设施要求

12. 企业、工商促进和发展委员会第六届会议将缺乏运输和通信基础设施确定为许多发展中国家在全球贸易方面的主要障碍。会议鼓励各国政府加强对运输、通信和信息技术基础设施的投资。经济合作与发展组织(经合组织)建议，为了从外国直接投资中获取最大利益，发展中国家除其他事项外，应建立有关的有形

和技术基础设施并提高这种设施的质量⁵。虽然外国直接投资和官方发展援助是对国内提供的资本的宝贵补充，但东道国必须作出基本的努力，对这种基础设施作投资。政府应创造以市场为主导的健全的框架，以便创造条件，使私营部门能够对政府自己的基础设施投资作补充投资。

13. 到 2000 年，制成品贸易以当年价值计占世界贸易的 76%。这些商品大多以集装箱运输，今后十年内集装箱运输估计将翻一番，因此，为了应对这一增长，必须对港口和内陆运输设施作大规模投资。从 1990 年至 1999 年的十年期间，发展中国家和地区港口的集装箱流通从 2,640 万标准箱增加到了 8,090 万标准箱⁶。在门到门或多式联运中如能使用集装箱，就为减少运输费和时间提供了大量的机会，还有可能提高运输链中的安全程度。

14. 可以通过公司伙伴关系，即私营部门提供资本和知识并与国有实体分担投资风险，提供现代基础设施和运输设备。运输服务日益受到私人资本的驱动，强大的运营商业务遍及全球。但是，基础设施项目，如运输或共同用户设施有限，就不可能引起运营商或投资者多大的兴趣。在这种情况下，将运输基础设施集中在农产品或矿产品出口的大项目中，保证了运输量，并吸引了运输投资。南非采用这种办法创建了发展走廊。南非还在建立一个工业发展区，占地 12,000 公顷，与库哈河上的一个新建深水港相连⁷。

15. 基础设施开发的另一大举措是《非洲发展新伙伴关系》，争取将对非洲经济发展的承诺转变成有形的项目。《非洲发展新伙伴关系》与投资 and 善政挂钩，应能推动创建分区域和区域的基础设施。

16. 因此，发展中国家政府日益认识到必须对贸易基础设施作大量投资，因为这是一个吸引投资和开拓经济发展所必须的贸易的必要步骤。

⁵ 经合组织，《支持发展的外国直接投资概述：利益最大化，成本最小化》2002 年，www.oecd.org/pdf/M00034000/M00034678.pdf。

⁶ 贸发会议，2001 年《海运回顾》，UNCTAD/RMT/2001,以及贸发会议，1991 年《海运回顾》，TD/B/CN.4/8。

⁷ 库哈开发公司建于 1999 年，由南非政府独资；见 www.coega.co.za。

C. 作业方面

17. 最近在亚洲及太平洋经济合作组织(APEC)区域作的一项研究⁸认为,对简化贸易手续的投资能使贸易大幅度增加。据分析,在改进方面潜力最大的因素是:港口物流、海关效率和管理环境。这项分析将改善贸易物流所需的所有内容合并简化贸易手续的类目下,其中包括运输基础设施和服务。物流提供人提供下列服务:货物运输、货物装卸、储存和存仓、结关、运输代理人、集装箱场站、库存管理、订单处理、生产规划和生产检验。

18. 发展高效率的运输和物流服务成功与否,不仅取决于基本的运输基础设施,而且更重要的是,还取决于是否建立了最有效利用现有基础设施的有效机制。许多发展中国家的问题是,对支持贸易的基础设施的各种成份的规章、规划和管理极其不系统,没有有效协调。国家和区域各级的各种利益相关者加强协调,能在更好地利用运输能力方面大有改进。

1. 运输部门改革

19. 运输部门改革既漫长又复杂,但能减少运输成本,从而提高对外贸易竞争力。改革可采取改善管理的措施、放宽管制以鼓励竞争、商业化和私有化等形式。商业化要求运输组织根据商业原则经营。对公共部门来说,这意味着运输组织必须在资金上能自立,不用政府的补贴。越来越多的政府正在让私营部门管理和经营运输基础设施。1996年8月,南部非洲发展共同体签署了一项《运输议定书》⁹,它具体要求放松管制和私营部门参与,并精简和简化边境管制。

20. 在世界贸易组织(世贸组织)的范围内对运输领域的市场准入实行自由化,是运输部门改革的一个重要内容。与发展中国家特别有关的海运辅助服务逐渐自由化,目前指的是海运代理人服务、货物转运服务、货物装卸服务、储存和存仓服务以及结关服务。然而,当前的谈判中显然有一种趋势,即将实质性范围扩大到多式联运和物流服务,这是由一些世贸组织成员国,包括发展中经济体提

⁸ 世界银行,“贸易手续简化措施的经济影响:亚洲及太平洋区域的发展透视”,2002年, econ.worldbank.org/files/20929-APEC-TF-Report-Final.pdf。

⁹ www.astcc.org/docs/protocol.pdf。

出的¹⁰。如果能在向辅助服务提供者开放市场准入方面作出承诺，这将不只有利于发展中国家，而且还有利于所有国家的港口从公用事业转变成商业服务。如同航运服务，目前仍然享受垄断地位的港口和附属服务提供者，地位将受到削弱，它们不仅将面临国内私营部门供应者的竞争，而且还将面临强大的多国公司的竞争。

21. 虽然在提供运输基础设施方面的私有化进展较缓慢，但在集装箱码头的经营方面，私有化正在成为一种规范，因此而使市场的竞争力日益增强。需要有大规模的投资，这种投资大多由私营港口经营公司提供或管理。在港口部门，私有化常常需要充当地主角色的港务局的批准，即准许某一港口经营公司以管理和经营运输基础设施的长期租借权或特许权。例如，在 2000 年 6 月，吉布提港的管理权转交给了私营部门，即迪拜国际港，为期 20 年。一年后，由于这项改革，生产率有所提高，每小时的集装箱流量提高了 118%，还使吞吐量有所增加，转船运输量增加了 87%，过境运输量增加了 14%¹¹。除了在经营方面的积极发展外，这个例子还清楚地表明了发展中国家之间在运输领域的经济合作潜力。

22. 在将来若干年，随着越来越多的经营码头的港务局欢迎私人投资，竞争将日益激烈。同时，运输经营人和物流提供人也将施加压力，要求提供门到门运输，以确保货物的安全，增加收入。在世贸组织就援助问题进行谈判方面以及在为有益地从公共服务环境转变为私人/商业服务环境提供必要的框架方面，发展中国家必须为这一进程做好准备¹²。

2. 信息和通信技术

23. 运输服务的用户和提供者加强利用信息和通信技术，可以降低贸易交易费，同时提高服务质量，从而有益于国际贸易。在有些发展中国家运输的货物由

¹⁰ 关于扩大范围的建议是由欧洲联盟、香港(中国)、日本、挪威、大韩民国和新加坡提出的。

¹¹ 吉布提港务局向贸发会议秘书处提供的资料。

¹² 见贸发会议，“港务局和政府港口设施私有化准则”，UNCTAD/ SDTE/TIB/1, 1998, 以及《世界银行全套改革法》www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit.htm。

于信息缺乏或不充分而常常被耽误，阻碍了经营的规划，延误了货物的结关。由于现在能以廉价获得高效计算能力，而且有了互联网，因此运输服务的用户和提供者一直在开发便利于货物流通的信息系统。

24. 承运人开发互联网址，使发展中国家的发货人得以在线获得航船期和运费方面的信息，然后预订航运的货物。主要的集装箱承运人在网上提供越来越多的服务。这种情况可以降低托运人的交易成本，大大减少安排运输所需的时间，从而有助于货物更迅速地到达目的地。同时，托运人也能够追踪它们发运的货物，如发生延误，则可将情况通知收货人。对发展中国家尤为重要，增加贸易商上网的机会，降低互联网连接的费用，加强技能转让和培训。

25. 使用信息和通信技术的设备和货物追踪系统能使运输经营人提高服务效率。特别是，贸发会议货物预报信息系统(ACIS)方案使得发展中国家的一些铁路经营人降低了经营成本，提高了现有设施的能力。有一套计算机应用软件能提供信息，解决多式联运货物过境和运输问题。长期记录运输数据，使政府和机构能分析国内、分区域和区域的问题，调查运输部门投资的各种机会。ACIS 已在亚洲和非洲的 16 个国家应用。

26. 以港口——社区为基础的系统使参加运输链的方方面面能够以电子方式交换信息，分享共同信息。这保证人人有机会获得同样的信息，从而加速贸易过程的处理。在一些港口，有关的部门(海关和港务局)和工商企业界建立了联营公司，以开发、安装和营运这种系统¹³，这种系统将对改善运输链的安全安排发挥必不可少的作用。

¹³ 关于这些公司的例子有：Portel Servicios Telemáticos(西班牙)、CNS 港务界系统和海运货物处理股份有限公司(联合王国)、DAKOSY 公司(德国)、SEAGHA 公司(比利时)、PCR 公司(荷兰)、ADEMR2000/PROTIS2001(法国)和 Portnet.com(新加坡)。

简化贸易手续

A. 概 述

27. 简化贸易手续的目的是为国际贸易交易逐渐创造一种全世界接受、一致、透明和可预见的环境。它能够使发展中国家技术落后的机构提高到相当于比它们先进的贸易伙伴的水平。它不仅有益于一国的贸易，而且还能成为私营部门投资决定的重要因素。它的基础是，因简化手续和程序而形成的国际公认的习惯和惯例、有形设施和设备的标准化、可适用的贸易和运输法及规章的协调。

28. 发展中国家的边缘化反映了它们工业基础的薄弱，因贸易手续效率低和得不到充足的国际运输和支持服务所引起的问题更恶化了这一状况。对制成品来说，运输的可靠性和速度可能比运输成本更为重要。要使发展中国家的贸易和企业能更有效地参与全球化进程，贸易手续和运输服务是必须加以采取的措施中不可分割的部分。

29. 改善贸易交易的行政框架，特别有益于中小型企业，因为这些企业在处理难以弄清的贸易手续方面通常处于不利地位。发展中国家的中小型企业受到过多的贸易手续的不良影响，因为如此之多的手续是一种固定的成本要素，造成收益减少，对从事国际贸易是一种抑制因素。因此，采取贸易手续简化措施能扩大这些公司的机会，有助于增加贸易伙伴。

30. 简化贸易手续是任何国家的经济基础设施的关键要素。它的目标是为国际贸易交易逐渐创造一种一致、透明、可预测和全世界接受的环境。在“准时”生产和分销制的年代，这种便利于进出口的环境不仅有益于国家的贸易，而且还日益成为私营部门投资决定的一个重要因素。

B. 贸易手续简化和管理制度

31. 最近在区域一级的主动行动，如 APEC 和北美自由贸易区(NAFTA)内部以及在多边一级即世贸组织采取的主动行动，将简化贸易手续推到了贸易发展问题的前沿。虽然对欧洲联盟或较先进的亚洲国家等先行一步者来说不是一个新问题，但将问题再次摆到这样一个明显的位置，自然地证实了它们以前的立场的价

值，也自然地证实了有些国家对它们在这一领域的努力所期待已久的支持的价值，而这些国家以前的态度是勉强或者较消极的。了解其中的原因，也许会能更好地了解现在应如何处理简化贸易手续这一系统化的工作。

32. 使简化贸易手续再度成为紧急事项的有三大因素。其中两大因素很普遍：减少现有关税壁垒和对国际贸易采取有约束力的统一规则。这两个因素引起的结果众所周知：第一个结果是，对非关税壁垒作更多的暴光，推动作出分析和提出补救行动建议；第二个结果是，为争取全面覆盖贸易的各方面，将标准化贸易手续带到多边谈判中去。

33. 第三个因素虽然没有象前两个因素那样得到充分的认识，但也许影响最大。它产生的原因是贸易界各部门非常有效地改善了它们的管理制度。速度、质量、精确度和将决策权下放到较低的管理层次，这在当今的国际贸易和运输业中是常见的。国营和传统的金融或银行部门中的同行已经用了较多的时间去适应，现在又要面临受影响当事方的要求。

C. 海关行政

34. 有效的海关行政对于一个国家的善政政策至关重要。海关部门在实施政府的国际贸易政策，包括进出口货物结关、征收关税、防止武器和毒品走私及人的偷渡、为政府分析和规划提供贸易统计数据。国际商会(ICC)就有效和切实的现代海关行政的自动化职能提出了一些建议¹⁴。

35. 由于各种原因，许多海关行政部门不能履行上述职责，许多职能常常被忽视或者履行得很差。虽然取得了长足的进展，但各行政部门或者世界各地之间的效率和效力水平不等。为了解决这个问题，世界海关组织(WCO)向它的成员提供广泛的技术援助，并制定了一项《海关改革和现代化方案》。该方案旨在通过更好地利用资源，加强管理能力，设计适当有效的海关程序和手续，来协助海关行政部门提高自力能力¹⁵。

¹⁴ 《国际商会国际海关准则》(第 103/190 号文件)，1997 年 7 月 10 日。

¹⁵ 方案细节见 www.wcoomd.org/ie/En/Past-Events/trade99/crme.html。

36. 通常以贸发会议海关数据自动化系统等自动化系统来辅助执行《海关改革和现代化方案》。自 1985 年以来，全世界不止 80 个发展中和转型期经济体已经建立了海关数据自动化系统。该系统旨在精简和削减海关的表格和手续，它以欧洲经委会和海关组织的建议与标准(包括与《联合国贸易单据统一格式》有关的那些标准)、准则和其他标准为基础并吸收了这些内容。该系统软件可根据每个国家的海关估价方法进行调整，而且可被译成该国的官方语言。海关数据自动化系统的最新版本中含有管理过境手续的模块。采用这种系统后，便可重新安排工作人员，让他们进行风险评估和安全方面的活动¹⁶。2002 年 3 月，贸发会议发布了海关数据自动化系统的最新版本，即 Asycuda World，这是一个以互联网为基础的系统，它使海关行政部门和贸易界能够直接参与电子商务。Asycuda World 以 Asycuda ++为基础，它保护海关行政部门对自动化系统的投资，同时使各国能够按自己的速度发展它们的电子能力。

D. 贸易手续简化和安全

37. 2001 年 9 月 11 日发生的恐怖分子袭击事件，一方面证明了国际运输系统的重要性，另一方面也表明了其脆弱性。若要使全球经济繁荣，运输系统必须继续为世界各地的旅客和客户提供安全、保险、有效和可靠的服务。在上届八国集团首脑会议(2002 年 6 月，加拿大，卡那那斯基)上，各国首脑商定了一套合作行动，以加强陆路、海路和航空运输的安全，同时出于合理的经济及社会目的，促进人员、货物和车辆成本效益高且有效的流动。

38. 这种对安全的担忧可能会给国际贸易交易的一些业务活动造成眼下和长期的影响。目前在双边或者在国际劳工组织、世界海事组织和海关组织的范围内在讨论美国海关总署发起的反恐怖主义海关—贸易伙伴关系倡议和集装箱安全倡议的执行问题。

39. 最近美国海关总署为对美国的进口采取新的规章而提出的安全倡议和开展的工作将对发展中国家，特别是对集装箱贸易带来重大影响。海关总署的规则，即“转运往美国的货物在外国港口装船之前必须向海关提交船货申报单”，

¹⁶ 方案细节见 www.asycuda.org。

将于 2003 年 2 月 1 日生效¹⁷。这项新的规则要求所有承运人在装船前 24 小时之内就运往美国的每一个集装箱提交货物申报单。必须精确描述货物的性质，如不及时提供资料，则可能会被决定罚款和/或延误卸货许可证的签发。任何集装箱，如被定为高风险，则必须在装货前予以检查。

40. 这项要求使装货延误的风险增大，可能会造成装货港拥挤。预先通知的要求遭到美国和国际贸易界的强烈抵制，可能会使发展中国家中小型企业的贸易更加困难。

41. 这些安全举措完全能为根据“手续简化情报”的概念确定新型的风险管理手段提供机会。这个观点类似于许多海关行政部门采取的观点，但范围更广。它旨在充分收集关于贸易界的信息，分检出“好的”和“坏的”贸易和运输经营人，促进合法贸易的经营。这样才能为制止非法运输拨出更多的海关和安全资源。

42. 现行安全措施，除了增加费用外，是否能提高发展中国家在作业和体制方面的贸易环境的价值？答复主要取决于在技术和资金以及在建立自治、可持续贸易管理基础设施的长期能力方面，是否能向这些国家提供必要的援助。

提高运输效率和简化贸易手续：法律环境

A. 确定性和可预见性的必要

43. 国际贸易和运输的运行效率如何，在很大程度上取决于是否有一个法律框架能充分响应技术和商业发展提出的挑战，并能建立确定性和可预见性。法律框架，如既不完整又复杂，则造成不确定性，反过来又会增加交易成本，因为它引起法律和证据方面的调查、昂贵的诉讼并增加保险方面的需要。因此，关于国际贸易和运输的国际法律文书的主要目的是，为促进贸易创造一种一致、透明和可预测的法律环境。这些公约和文书向政府和贸易界提供必要的手段和标准，通过协调可适用的法律和规章以及简化手续和程序来改善国际贸易。

¹⁷ 《联邦登记册》，第 67 卷，第 211 号，2002 年 10 月 31 日，《规章制度》。

44. 但是，为了实现这一目标，有关的法律和规章必须符合技术和商业发展的情况。最近几十年，由于新的运输和通信手段的发展，货物运输发生了根本性变化。集装箱运输从 1960 年代出现以来的指数式增长，以及技术进步改进了用不同模式切换转运货物的系统，大大影响了现代运输的模式和作法，托运人和收货人通常较愿与能够设法进行门到门货物运输并能在整个过程中承担合同责任的方面(多式联运人)打交道，不管它是否同时也在实际中操作不同阶段的运输。

45. 此外，信息技术对国际贸易和运输服务的运行和效率发挥重要作用。电子通信可用于交换信息，签订合同，在过境期间跟踪货物，在国际贸易中行使传统的运输单据的职能。

46. 为了从上述发展中得到最大的利益，就必须有一个统一的支持性法律框架。

B. 多式联运

47. 尽管作出了种种努力，但至今为止仍然没有实行多式联运引起的责任问题的国际统一制度。1980 年通过的《联合国国际货物多式联运公约》，由于没有得到足够国家的批准，未能生效。《贸发会议/国际商会多式联运单证规则》于 1992 年生效，这是一套旨在须纳入商业合同的标准条款。然而由于这些规则具有合同的性质，所以要受到一切可适用的强制性法律的制约，因此不宜作为国际统一的管理依据。

48. 因此，目前的法律体制是下列几种东西的混合物：管理单式运输(海路、公路、铁路和航空)的国际公约；各种区域、分区域和国家法律与条例；标准条款合同¹⁸。由于缺乏统一的全球制度，发展中国家不得不寻求在区域和/或分区域一级的解决办法，如安地斯共同体、拉丁美洲一体化协会、南方共同市场和东南亚国家联盟(东盟)等组织制定的法律和规章。近年来，各种区域、分区域和国家法律和规章越来越多，在国际上造成一种进一步“分裂”的趋势。贸发会议秘书处做的一项研究表明，虽然区域、分区域和国际各级通过的法律和规章都在某种程度上

¹⁸ 如国际运输商协会联合会 1992 年的运协提单以及波罗的海和国际海事理事会 1995 年的 MULTIDOC。

以《贸发会议/国际商会多式联运单证规则》为基础，但在一些诸如责任、责任范围和时限等关键问题上，仍然存在显著差异。贸发会议秘书处的报告“多式联运规则的实施情况”(UNCTAD/SDTE/TLB/2 和 Add.1)详细阐述了当前的形势。

49. 根据 2001 年 11 月贸发会议秘书处召开的一次专家会议的建议，秘书处现正在进行一项可行性研究，以确定一项关于多式联运引起的责任问题的国际文书是否会受到欢迎，能否被接受，是否切实可行等问题。这项研究的结果预计在 2003 年初出来，将有助于联合国国际贸易法委员会(贸易法委员会)的一个工作组进行审议，该工作组最近已开始审议运输法文书草案¹⁹。文书草案由国际海事委员会编制，主要是作为管理海运业务的文书，但是据提议也适用于包括海上行程在内的所有多式联运合同。这种解决办法是否能改善多式联运方面的现行管理框架，仍然有待辩论。

50. 贸易法委员会工作组收到的文书草案对发展中国家，特别是最不发达国家的发展前景有重大影响。它将大大影响发展中国家继续参与国际贸易的能力。它对承运人和货物利益集团之间的风险分配采取一种新的办法，天平明显地倒向承运人一头。此外，文书草案如适用于多式联运，将严重影响发展中国家，特别是内陆国家从集装箱运输和多式联运的潜在优势中获益的能力。必须向发展中国家提供必要的谈判援助，以便在编制文书草案时考虑进它们的利益。贸发会议参与上述问题的讨论，应从这个角度予以认识。

C. 贸易和运输单据：电子替代方式

51. 《贸易法委员会电子商务示范法》(1996 年)和《贸易法委员会电子签字示范法》(2001 年)在国家一级消除国际贸易中使用电子通信手段的法律障碍方面向各国政府提供了国际公认的规则和原则。但是，由于以前关于运输的国际公约适

¹⁹ 贸易法委员会 A/C.9/WG.III/WP.21 号文件，可在网址 www.uncitral.org 上查阅。应贸易法委员会的要求，贸发会议和欧洲经委员秘书处对文书草案提出了评述(贸易法委员会 A/C.9/WG.III/WP.21/Add.1 号文件)，可在网址 www.uncitral.org 上查阅。贸发会议的评述以及为便于参考而附录的文书草案全文也可以在网址 www.uncitral.org 上查阅(UNCTAD/SDTE/TLB/4)。

用于纸面单据，而且将传统的流通运输单据代之以电子单据，对运输业来说仍然是一个非常棘手的任务，因此而产生了更多的不确定因素。

52. 在处理众多的单据时要花费大量的时间和费用，等待书面提单抵达卸货港需要时间，交货没有提交原始提单或以“赔偿担保书”交货产生费用和责任。这些例子说明，有些问题是可以通过过渡到电子环境而能够加以避免的。这对希望将原材料和初级商品“准时”地送上全球市场的发展中国家来说尤为重要。但是据认为，将流通提单作为运输过程的基本手段的，主要是发展中国家。大米、糖和咖啡等货物，如同石油和石油制品一样，往往是通过海上进行贸易的。因此必须让发展中国家参与电子商务的发展，特别是在海运部门²⁰。一般来说，过渡到电子环境，发展中国家一定会获益匪浅。它们目前因印制传统的纸面单据而承受不成比例的高额成本，特别是在从事交易并不需要这种纸面单据的情况下。

53. 运输法文件草案目前正在贸易法委员会审议，它允许同时使用“电子记录”和“纸面运输单据”，给这两种方式以同等的法律地位。如果文书草案获得通过，它将是消除使用电子运输单据的法律障碍，从而促进国际贸易和运输方面的一个重要步骤。

54. 但是，贸易法委员会的工作还处于初步阶段，要使一项国际文书生效，还需要许多年。同时，根据企业、工商促进和发展委员会第六届会议的建议，秘书处正在对国际贸易中的流通运输单据的使用情况以及用电子替换方式予以替代的可能性进行研究。在这方面，秘书处寄给业内各部门，包括经营人、贸易商、银行和中间商的问题表引起了很大的兴趣，得到了较强烈的反应。研究的结果将告知成员国和委员会下届会议。

55. 显而易见，上述问题至关重要，需要参加和/或者对促进全球国际贸易感兴趣的公共和私人部门的所有方面作认真的考虑和注意。

前进之路

56. 如本文件所讨论的那样，多式联运和物流服务对提高运输的效率，促进贸易和减少交易费来说是必不可少的。物流已成为原产自发展中国家和发达国家

²⁰ 见 TD/B/COM.3/EM.12/2,第二部分。

的商品全球生产和营销的重要的增值服务。它改变了生产、贸易和运输的方式，因而也影响了托运人和运输服务提供者。

57. 集装箱化的增长以及在门到门运输中使用集装箱，推动了用不同运输方式的货物联运。如前所述，随着全球化和制成品贸易，集装箱运输可望在以后十年翻一番。因此，对多式联运和物流服务的需求将增加。

58. 集装箱和多式联运中的另一革命性进程体现在信息和通信技术及系统的使用方面。以先进的信息和通信技术为基础的管理和业务系统提高了成本控制的效益，使设备使用最优化，使客户关系产生了新的质量。信息和通信技术的使用加快了信息交流的速度，为规划提供了先进的信息，减少了与信息有关的延误，为托运人提供了更大的选择，提高了服务质量。要实行供应链管理，就必须使用这种技术。

59. 发展中国家必须发展它们在提供多式联运和物流服务方面的能力。要提供这种服务，就必须改进有形、体制和法律基础设施，为发展中国家涉及贸易的公司和运输公司提供潜在的市场。制定的战略可以包括提高当地商业能力及其竞争力的支持性政策；消除对国内服务供应商的障碍；发展合适的体制构架的措施，以制定国家和区域经营人与主要的国际物流服务提供者之间的伙伴关系计划。可以将双边和区域合作作为这方面的第一步予以考虑。

60. 发展中国家的物流经营人提供的服务包括货运、货物装卸、储存和仓储、结关、运输代理人、库存管理、订单处理、生产规划和生产管制。

61. 简化贸易手续，特别是对发展中国家来说，是一个根本性的发展因素。当前的情况，即多哈会议后的情况，为世贸组织成员国提供了一个共同寻找最适当的条件，以执行能“进一步加快包括转口货物在内的各种货物的流动、放行和结关”的措施²¹。

62. 应该确定多边合作行动，以评估全球管理贸易手续简化的潜在后果，将其作为世贸组织贸易制度以及在发展中国家的国家和区域各级执行上述有约束力的贸易手续简化措施的各种方式的一部分。应探讨贸发会议和世贸组织之间可能开展合作的计划，以最终能够一致、全面和以互补的方式开展技术援助活动。

²¹ 《多哈部长宣言》第 27 段(www.wto.org)。

63. 援助是必要的，目的是作为提供物流服务战略的一部分向发展中国家提供计划并落实国家和区域贸易及运输手续简化倡议的可持续能力。

64. 上述问题需要所有利益相关者，包括托运人和货物利益集团、承运人、发运代理人、物流经营人、海关、决策者、运输和贸易管理者的深入考虑。设想召开一次专家会议，以探讨多式联运和物流的最新发展对发展中国家的影响以及它们能参与提供这种服务的条件。

-- -- -- -- --