



联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/60
3 October 2003
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会
企业、工商促进和发展委员会
第八届会议
2003年12月8日至12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

本说明研讨运输在促进贸易和经济发展方面的重要性。本说明重点讨论影响运输费用的因素，并突出这一点：费用低廉、高质量的服务对贸易和生产格局来说正变得日益重要。本说明认为，贸易量低会造成运输服务的提供变得不经济的情况，从而导致需求和相应供应的螺旋式下降。决策者面临的挑战，是扭转这种恶性循环，通过提供更好的、费用低廉的运输服务促进贸易。本说明还讨论一些最新动态对国际运输和贸易手续简化的影响，这些动态有：多式联运和物流服务的发展；区域和分区域两级通过的多式联运法律和规章，以及国际一级仍在开展的立法工作；美国采取的安全举措；国际海事组织《国际船舶和港口设施安全规则》；国际劳工组织《船员身份证件公约》；欧盟委员会的建议；以及信息和通信技术情况。本说明认为，虽然这些动态会带来相当多的贸易机会，并且可给进入全球市场提供便利，但适应这些动态对多数发展中国家来说决非易事。所以，发展中国家政府有必要制定发展高效率运输服务的恰当政策和战略。

目 录

	<u>页 次</u>
导 言.....	3
一、运输对发展的影响.....	5
二、影响到国际运输和贸易手续简化的动态.....	8
A. 多式联运和物流服务.....	8
B. 立法举措.....	11
C. 安 全.....	13
(一) 美国的安全举措.....	14
(二) 《国际船舶和港口设施安全规则》.....	14
(三) 《船员身份证件公约》.....	15
(四) 欧盟委员会的建议.....	15
D. 信息和通信技术.....	16
E. 即将进行的活动：对贸易手续简化的影响.....	17
总结和结语.....	18

导 言

1. 高效率运输服务的提供对经济发展至关重要，因为运输服务对进入世界市场，加强全球一体化和吸引外国投资来说必不可少。在约翰内斯堡可持续发展问题会议上，代表们要求用综合办法对待地方、国家和区域三级的运输服务决策，以期提供安全、高效率的运输。这次会议认识到，要得益于自由化的贸易机会，发展中国家需要改善运输和通信基础设施及其多式联运服务。集装箱货物的门到门运送所需的基础设施、上层结构和设备，包括海上、陆路、铁路和航空的连接以及港口和装卸区等，都需要就绪到位。私营部门仍在参与运输设施的经营，为此种设施提供部分资金，代为行使公共部门的一些职能。

2. 最近几十年中，全球化和技术发展改变了发达国家和发展中国家的生产、贸易和运输方式。这种趋势使得制造业持续转向拥有竞争优势的国家。2003 年头六个月同 2002 年同期相比，中国的进口上升 50%，出口上升 33%，这一情况反映了这种转移对运输的影响。因此，物流已成为全球货物生产和销售中一项重要的增值服务。运输已经成为旨在取得竞争优势的生产和销售过程的一个组成部分。国际运输和物流服务的主要提供者目前仅为少数几个承运人(MaerskSealand、Mediterranean Shipping Company、P&O Nedlloyd 等)、终端站经营人(Hutchinson Port Holdings、Port of Singapore Corporation、P&O Ports 等)和物流服务供应商(Kuehne & Nagel、Panalpina 等)。因而，由于对这一全球市场的新来者来说机会有限，所以有必要把重点放在本地服务和专门化服务上。

3. 集装箱化程度的提高便利了采用不同运输方式送货的全程运输，集装箱化运输可望在下一个十年中增加一倍。为满足这一需求，一些主要承运人正投资于更大型的集装箱船，据估计，截至 2003 年 7 月，订货量达到 60 多艘 8,000 二十英尺标准箱(TEU)级船舶，头三艘此种等级船舶已交付给东方海外集装箱航运公司。¹ 此外，MaerskSealand 公司现有 19 艘装载能力为 8,000TEU 左右的船舶(但额定能力仅

¹ 《劳埃德日报》，2003 年 7 月 25 日。东方海外集装箱航运公司的“长滩”号(Long Beach)集装箱船长 323 米，宽 42.8 米，装载能力 8,063TEU(见 WWW.oocl.com)。

标为 6,600TEU)在服役。² 国际货物运输现在越来越多地采用两种或两种以上运输方式，在门到门基础上进行。托运人和收货人现在往往愿意与一个当事方打交道，后者安排货物的门到门运输，并在整个过程中承担合同责任。本地运输服务供应商作为多式联运经营人的分包商，发挥着重要作用。

4. 能否利用最先进的运输服务，是决定单个公司和国家的竞争力的一个关键因素。发展中国家需要改善物质、体制和法律基础设施，以便创造一种能够既便利投资又便利贸易的运输服务环境。尽管国际贸易中不小的部分目前依据一项合同，由一个当事方负责，在门到门基础上进行，但现有法律框架未能反映这些发展。因此，国际社会面临着建立统一的法律制度，以使多式联运能够得到进一步发展的任务。

5. 信息和通信技术的进展对贸易和运输活动产生了进一步影响。完善的管理和经营系统的开发，为成本的高效率控制、设备的最佳使用提供了条件，也给与客户的关系增添了新的特性。发展中国家需要建立必要的物质和法律基础设施，以充分利用信息和通信技术。运输服务供应商也需要建立信息系统，以增强竞争力。现有法律基础设施需要与电子交易的要求相适应。

6. 简化贸易和运输手续措施的落实是最近国际上讨论的中心问题之中，并对国际贸易议程产生了决定性影响。许多发展中国家的竞争力因边境关口行政上的延误而受到不利影响，造成此种延误的原因在于手续不统一而且烦琐复杂。经协调的简化贸易手续措施已成为发展中国家降低交易成本的一项重要手段。然而，要落实这些措施，需要在专门知识和资金方面提供援助。在 2001 年 9 月 11 日的恐怖主义分子袭击事件之后，安全考虑使得贸易惯例出现了重大变革。美国的海运和港口安全立法针对运往或途经美国的货物，对所有贸易商和服务供应商规定了强制性措施和程序，这些措施和程序将在费用和责任方面产生相当大的影响。国际海事组织于 2002 年 12 月通过了《国际船舶和港口设施安全规则》(《ISPS 规则》)，这是国际社会针对安全关切采取的一项行动。

7. 所有这些措施都可能对贸易惯例和交易费用产生很大的影响。单个政府和区域机构采取单边行动，硬性规定全球解决办法，将会使交易费用上升，从而对贸易商特别是发展中国家的贸易商产生不利影响。发展中国家面临的一项艰巨任务，是建立必要的程序和硬件，以便遵守此种规章。不过，人们预计，遵守安全规定将会提高货物结关速度，从而使递送国际交易的货物变得更加可靠。

² 见 <http://www.brs-paris.com/annual/container/container-a/container-a.html>。

第一章

运输对发展的影响

8. 运输对各国发展的重要性正在日益增强。运输是生产和贸易格局的一个关键决定因素，因而也是经济一体化的一个关键决定因素。对有些国家来说，运输服务的提供还可有助于创收。对世界贸易的参与越来越多地取决于运输服务的类型、质量和价格。目前，公司内部贸易和中间产品贸易的增长速度超过成品贸易增长速度。这种趋势与运输和物流服务的改进密切相关。

9. 国际经济已呈制造过程全球化之势。随着运输费用进一步下降，交货时间继续缩短，交货可靠性继续提高，生产正在变得更为分散。跨国公司的产品设计也许仍在总部进行，但组装却很可能在多个不同国家进行，组装所需的进口材料和元件来自能够按最合理价格提供最佳产品的地区。

10. 这种类型的专业化与运输和物流方面的趋势密切相关。它给发展中国家提供机遇，也使这些国家面临风险。最不发达国家、多数内陆发展中国家和许多小岛屿发展中国家很可能无法得益于这些机遇，因为从今天对物流和多式联运服务的要求来看，这些国家的运输服务能力不足。

11. 单是国际运输费用就往往大约比海关进口税高出两倍。传统的“引力模式”——这种模式简单地认为，国家越是相互靠近，相互间贸易量就越大——不足以解释今天的贸易为何如此充满活力。这就是为什么需要将运输服务和基础设施纳入现代贸易模式，因而纳入贸易政策。

12. 为了解释谁同谁进行交易，交易何种商品以及采取何种运输方式这一问题，只看运输费用是不够的。还需要考虑到其它定量问题，如连接、安全、保安、可靠性、服务速度、港口设施及内陆连接等。此外，不仅运输服务的提供影响到贸易，贸易本身也影响到运输服务的提供：不同的贸易量和不同类型的贸易左右着不同类型的运输服务的提供。运输已经从一个外部因素变成全球生产和销售系统的一个组成部分。

13. 最近的研究不仅用运输费用数据解释贸易，而且还进行回归分析，以便研究影响运输费用的因素。此种分析采用的说明变数主要涉及距离和连接，还涉及国家具体情况。基础设施量度标准的列入可以在很大程度上改进估算结果，从而证明

基础设施在确定运输费用方面的重要性。距离本身并不能代表运输费用，而且产生的影响较小。港务改革、竞争程度，以及最重要的是规模经济，转而证明对运输费用，因而也对贸易和收入分配有着极大的影响。因贸易量大而形成的规模经济对运输费用有着极大影响。所以，贸易与运输费用之间这种明显的、很强的负相关关系，不仅反映出贸易与运输费用的弹性关系，而且也反映出规模经济的特点：贸易量上升会使运输费用降低。

14. 理解此种相互关系很有必要，因为此种关系可以引起良性或恶性循环。一项成功的政策可以鼓励恰当的运输服务，或者可以促进贸易，而贸易转而可有助于进一步改善运输服务。另一方面，一个贸易量小的贫困国家将难以摆脱缺乏运输服务使贸易受到阻碍这一恶性循环。这转而会使高质量多式联运和物流服务供应商不愿向贫困国家的进口商和出口商提供服务，也就会使交易费用进一步上升。

15. 尽管国际运输费用在下降，但人们发现，区域贸易增速(甚至)快于区域间贸易。例如，亚洲内部集装箱运输增长快于全球集装箱运输，过去几十年间，欧洲内部或南锥体共同市场贸易增速快于这两个区域集团之间的贸易。

16. 当然，区域内贸易增长，有些与其说与运输相关，不如说与区域贸易协定相关，而且这些增长往往得益于共同语言、历史趋势、共同边界的贸易手续简化和区域内关税的降低。但其中一些原因与运输费用和方式选择相关：如上所述，在于贸易量增加，单位运输费用下降(规模经济)以及频率增加、竞争增强、速度加快等。另外，在区域一级，有更多运输方式(公路、铁路)可供采用。这转而可以缩短交货时间，确保更加准时交货，从而使对货物和元件的需求上升。换言之，贸易的增加会使运输服务的质量提高、费用下降，而这转而又会使区域内贸易增加。

17. 更好的、价格低廉的运输服务对贸易的影响，相当于降低关税所产生的影响，区域内贸易增长相对较快，与越来越多地在全球各地采购货物和元件这一常见现象并不矛盾。区域内贸易增长有很大一部分取代了以前的“国内贸易”，即同一国的省或州之间的贸易，这部分增长不属于进出口转向，所涉产品本来也不会从所涉区域以外的国家进口或向这些国家出口。对包括欧洲联盟在内的自由贸易协定所作的多数分析认为，贸易开辟之势盖过贸易转向，与此相同，区域一级运输费用的降低和服务的改善应当视为整个全球化进程的结果和组成部分。

18. 和全球化与国际运输之间的关系一样，区域一体化和区域运输之间的关系具有双重性质：区域内运输服务费用的降低和此种服务的改善有助于区域一体化的深化，同时，区域一体化也对运输服务市场产生着影响。在欧洲联盟内，目前对在欧洲登记注册的船舶实行海上运输服务自由化，成员国的货车可以不受限制地在其它国家运送本国货物，共同标准不仅有助于建立货物共同市场，而且有助于建立运输服务共同市场。这是运输和区域一体化相互得益的一种良性循环的一部分。

19. 多数国际运输现在仍包括海运部分，在历史上，工业化程度最高的国家同时也是拥有大型本国船队的国家，这些船队配备本国海员，所用船只在本国船厂制造，悬挂本国国旗。全球化已使航运成为一个竞争激烈的行业。今天，一艘船舶可能在一国登记，船主可能来自另一国，船舶经营人可能来自第三国，而航运服务的各个“组成部分”，如保险、设备、海员工作、原料提供、船舶修理以及船级社证明等，很可能从多个不同国家购买。这实际上给发展中国家提供了新的机会，而传统的工业化国家则正在失去某些分部门的市场份额。

20. 在过去，发展中国家设法增加在航运业中的市场份额，以便创造收入。联合国通过采取一些行动支持了这些尝试，例如，1974年，在贸发会议主持下，通过了《班轮工会行为守则公约》。今天，对多数发展中国家来说，能够利用充分、价格低廉的国际运输服务，已变得比通过提供此种服务创造收入更为重要。然而，许多发展中国家已经在某些海运分部门中获得比较优势，所以，在世贸组织谈判中使海运进一步自由化，或许甚至对这些国家有利。

第二章

影响到国际运输和贸易手续简化的动态

A. 多式联运和物流服务

21. 贸发会议秘书处早些时候进行的一项研究³指出，“过去几十年中，运输业发生了相当大的变化。国际货物运输越来越多地以门到门方式进行，涉及的运输方式不止一种。尽管有关以多种方式运送货物的总体比例的信息极少，但有关集装箱化运输发展的数据却提供了一些非常能够说明问题的迹象，因为集装箱是为不同方式的运输而设计的。

22. 自集装箱于 1960 年代中问世以来，集装箱化运输呈指数式上升之势，据预测，这种状况仍将持续相当长时间：

- 世界港口集装箱吞吐量，即在港口的流动次数，由 1965 年的零次增至 2000 年的 2.253 亿次。据预测，到 2010 年，集装箱运输将增加一倍以上，达到大约 5 亿次流动，这相当于每年递增 9%。尽管从全球来看，集装箱的主要流动在亚洲、欧洲和北美洲之间，但所有区域内部的流量也相当大。
- 1997 至 2006 年，集装箱运货物世界海运贸易量估计增加一倍以上，达到 10 亿吨左右。⁴ 其中多数集装箱运货物在达到最终目的地之前都将采用一种以上运输方式。具体来说，任何门到门交易的第一段和最后一段通常都将采用另一种运输方式，如公路运输或较少得到采用的铁路运输等。
- 由于全球化，制成品贸易显著上升，从而使外商直接投资于设在人工成本较低、能够很好地利用贸易路线的地区的工厂和组装设施。2000 年，全球出口的制成品价值(离岸价格)升至占有所有出口品价值的

³ 《多式联运：国际文书的可行性》，UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1，2003 年 1 月 13 日，p.4.

⁴ 贸发会议，《海运回顾》，1997 年，p.13。

75%(在 6.2 万亿美元总额中,制成品价值为 4.7 万亿⁵)。多数以海运方式运送的制成品都将用集装箱运输。”

23. 多式联运正在逐渐成为包括运输、储存、销售以及相关的信息管理在内的物流服务的一个组成部分。有必要时刻想到这一综合做法,因为这一做法使运输、装卸/储存和管理三个技术上相关的职能以及这三类成本,归到物流这一项目之下。物流职能的行使能够使这三种成本要素之间取得一种平衡,以便实现系统优化,这显然要比诸如运输等分项职能的优化更为重要。此种物流概念证明是降低运输、储存、包装和相关费用,提高交付货物的质量,从而对相关公司的业绩和竞争力产生影响的一种必不可少的手段。

24. 班轮公司曾设法通过建立全球联营公司来实现合理化效益。联营公司无疑对经营效率有着积极影响,但它们并没有无一例外地实现参与联营的承运人可能抱有的期望。联营公司并不处理某些主要的成本要素问题,即货物获取和管理的费用问题,因而未能实现公司为提高利润和竞争力可能设法作出的真正的削减。此外,联营公司将在某个阶段不得不处理内陆运输和物流服务问题。航运公司遇到的一些主要问题涉及装运前和各段装运控制及设备控制,这些是实施特色化战略所涉的基本要素。因而,联营公司仅注重运输业务的港到港方面似乎不太恰当。所以,航运公司现在越来越多地设法通过从事多式联运和物流服务确保长期获利。

25. 为了实施特色化战略,航运公司正在日益转向物流服务,同时维持海运这项核心业务。这种从“以硬件为基础”的服务供应商向受技术诀窍和信息技术驱使的服务业的转移,可望为航运业提供新的机遇。这种转移为进入一个估计每年营业额将为 1000 亿美元左右,而且最重要的是增长率将在平均以上的产业,开启了大门。

⁵ 《贸发会议 2002 年统计手册》。

中国的物流服务

中国现已占全球集装箱装运的进出口货物量的 20%到 25%。但是，目前，中国的联运系统能力有限，只有较少的集装箱运往内地。内地运输费用比欧洲或美国最多要高出 50%。现正对法律程序和海关手续进行改革。政府正在处理这些问题，物流服务在当前的五年计划中占据中心位置，这方面的预算为 1,800 万美元。公路、铁路、内陆水道和沿海航运基础设施等正得到更新和扩展，多式联运中心和地区运销中心正在建立起来。

资料来源：Drewry, APL and APL Logistics, China's Transport Infrastructure and Logistics, April 2003。

26. 进入多式联运和物流服务部门的航运公司正在越来越多地与提供类似服务的货物转运公司竞争。事实上，将货物转运公司视为这些服务中的先驱更为恰当，这些公司从事这些服务要早于航运公司或其它方式的承运人。货物转运公司是迫于形势而转入多式联运和物流服务的，这些公司早在 1970 年代就不得不认识到，传统的代理形式的货物转运业务发展余地有限。今天，货物转运业正经历着一个合并过程，这一过程与航运业的过程相似。此外，相互间的联系正在变得更为密切，现有更多的货物转运公司设法与航运公司或其它运输公司建立联营关系。

27. 进一步注重海运将是今后发展动态的特点，提供航运服务的公司将成为核心，多式联运服务将围绕这一核心发展。此种侧重将进一步改变海运的竞争环境，并使余下的公司能够提供硬件所需的必要投资，并且以商业上可行的方式使用这些硬件。那些将不再充当全球承运人的公司可望逐步从事特色业务，成为全球经营公司的股东，或在不再拥有甚至经营船队的情况下，继续提供全球运输和物流服务。⁶

⁶ P. Faust, "Developments and trends in international multimodal transport and logistics"，在马来西亚海运协会举办的一次研讨会上提交的论文，2001 年。

B. 立法举措

28. 尽管全球集装箱化运输和多式联运持续增长，但对于多式联运引起的赔偿责任，目前却没有任何有效的国际文书。1980年《联合国国际多式联运公约》未能吸引足够数目的国家批准，因而未能生效。贸发会议和国际商会联合拟订的1992年《多式联运单据规则》具有合同性质，因而不是求得国际统一的有效手段。由于缺乏得到广泛接受的有效的国际制度，各国政府以及区域和分区域机构，特别是发展中国家的区域和分区域机构，不得不诉诸单独而且差别很大的解决办法，具体情况如下：

- 安第斯共同体为了统一分区域内的多式联运规则和规章，于1993年颁布《关于国际多式联运的第331号决定》，随后，于1996年颁布《第393号决定》对前者作了大幅度修改。适用相关法律和规则的安第斯共同体成员国是：玻利维亚、哥伦比亚、厄瓜多尔、秘鲁、委内瑞拉。
- 南锥体共同市场于1995年通过《便利货物多式联运局部协定》，该协定旨在便利成员国之间的多式联运。适用该《协定》的南锥体共同市场成员国是：阿根廷、巴西、⁷巴拉圭、⁸乌拉圭。⁹不过，只有在多式联运合同具体提及《协定》的情况下，本《协定》条款方可予以适用(第四条)。
- 拉丁美洲一体化协会(拉美一体化协会)在1996年11月举行的南美洲运输、公共工程和通信部长第三次常会上，通过第23(III)号决议，批准《国际多式联运协定》。即将适用该协定的拉美一体化协会成员国，为安第斯共同体和南锥体共同市场成员国以及智利。《协定》规定，《协定》在六个签字国发出通知表示愿意受其约束之后生效(第46条)。

⁷ 1995年7月19日第1563号法令规定巴西实施该协定。

⁸ 1997年4月16日第16.927号法令规定巴拉圭实施该协定。

⁹ 虽然1995年8月8日第99/95号法令规定乌拉圭实施该协定，但乌拉圭一法庭(Tribunal Contencioso Administrativo)下令自1998年11月9日起暂停适用该法令。

迄今为止，已有三个国家签署该协定，这三个国家是：玻利维亚、秘鲁、委内瑞拉。

- 东南亚国家联盟(东盟)成员在《多式联运框架协定草案》序言中确认，国际多式联运是便利国际贸易扩展的一种手段，还确认，有必要促进高效率的多式联运服务，以及有必要通过与按照国际多式联运合同进行的货物运输相关的某些规则，包括通过关于多式联运经营人的赔偿责任的规定。

29. 尽管上述法律和规章的实质性条款基本上参照《联合国多式联运公约》和《贸发会议和国际商会联合拟订的规则》，但在赔偿责任的依据、责任限度和时限等关键问题上，不同法律和规章之间存在着很大差别。此外，在拉丁美洲区域内，阿根廷和巴西等国还颁布了在很大程度上不同于相关区域/分区域机构通过的规章的立法。这种情况造成了对某个合同应当适用何种法律的不确定性。这一点特别重要，因为这些法律和规章的适用范围很广，涵盖往来于某个国家或区域的国际多式联运合同。¹⁰

30. 缺少多式联运统一的赔偿责任制度，以及各种区域、分区域和国家做法不断增多，促使欧经委、欧洲共同体委员会、经合组织、海委会、贸易法委员会等组织对所涉问题开展调查研究，以期找到可能的解决办法。在贸发十大通过《行动计划》(TD/386)之后，贸发会议秘书处编写了一份研讨现行规则和规章在区域、分区域和国家三级的执行情况报告。¹¹ 随后进行了一次调查，研究制定一项关于多式联运引起的赔偿责任的新的国际文书的可行性。就此问题向所有政府和行业以及相关政府间和非政府组织和一些专家发出了调查问卷。

31. 收到的多数答复(共收到答复 109 个：其中 60 个来自政府，49 个来自行业和其它方面)的表示，政府和行业十分重视这一问题。这项调查清楚显示，答复者对目前的多式联运法律框架普遍不满意(83%的答复者)，并且认为有必要制定一项关

¹⁰ 关于在区域、分区域和国家三级通过的多式联运法律情况，见贸发会议秘书处的报告，Implementation of Multimodal Transport Rules, UNCTAD/SDTE/TLB/2，以及比较表，UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add.1。

¹¹ UNCTAD/SDTE/TLB/2 和 Add.1。

于多式联运引起的赔偿责任的新的国际文书(92%的答复者)。几乎所有答复者(98%)都表示支持为此作出的任何共同努力。

32. 这项调查的结果公布在一份报告中,并且还提交给了贸易法委员会运输法工作组¹²,该工作组最近开始审议《运输法文书草案》(《文书草案》)¹³。《文书草案》最初想要涵盖货物海运合同。但该草案适用范围很广,从目前起草情况来看,将涵盖所有含有一段海程运输的多式联运合同。在2003年3月举行的上一次会议上,工作组审议了《文书草案》适用范围这一有争议的问题,并暂时决定以该文书草案将适用于含有一段海程运输的多式联运合同为着眼点着手开展工作。关于《文书草案》对多式联运合同的适用,已经提出一些关切。¹⁴《文书草案》如获得通过,有可能对发展中国家特别是内陆国得益于多式联运提供的潜在好处的能力产生影响。所以,为确保在制定任何未来公约过程中考虑到发展中国家的利益,这些国家积极参与谈判至关重要。

C. 安 全

33. 在2001年9月11日的事件之后,海运和港口安全问题在国家和国际两级受到很大重视。以国际运输系统为目标的恐怖主义事件,可造成服务中断、港口和装卸区域关闭、货运和客运遭到延误等后果,从而有可能对世界贸易造成灾难性影响。为处理这一问题,出台了一些举措,以便设法加强国际海运贸易安全。这些举措的落实显然会在设备购置、增添人员以及国际供应链新程序等方面引起额外费用,这些费用将转到货方头上。下文简述其中一些主要动态。

¹² 《多式联运:国际文书的可行性》,UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1。该报告摘要由贸易法委员会秘书处译成所有联合国语文,并以A/CN.9/WG.III/WP.30号文件分发。

¹³ 贸易法委员会A/CN.9/WG.III/WP.21号文件。

¹⁴ 关于贸发会议对《文书草案》的详细评论,见UNCTAD/SDTE/TLB/4。关于贸发会议和欧经委的评论,见贸易法委员会文件A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1。

(一) 美国的安全举措

34. 这些举措包括强制性立法和自愿方案等多项措施，具体有：2002 年《贸易法》；2002 年《海运安全法》；船载货物申报制度(“24 小时规则”)；海关反恐贸易伙伴关系；集装箱安全行动以及商务安全行动。这些措施的重点是加强港口和航运安全，包括通过预先通报、对某些集装箱的装货作事先检查以及提高整个供应链的透明度等，对目的地为美国的集装箱运输作更为严格的控制。这些举措影响到前往或途经美国的所有货物，也影响到参与国际贸易和运输的较小的行为者。¹⁵

(二) 《国际船舶和港口设施安全规则》(《ISPS 规则》)

35. 国际海事组织(海事组织)2002 年 12 月的外交会议通过《ISPS 规则》，作为《海上人命安全公约》修正案的一部分。《ISPS 规则》的目的是建立一个国际框架，据以使缔约国政府、政府机构、地方管理机构以及航运业和港口业之间开展合作，发现安全威胁，并采取预防措施，防范影响到用于国际贸易的船舶或港口设施的安全事件。《ISPS 规则》还为国家和国际两级所涉各方规定了各自的确保海上安全的规则和责任。该规则规定了安全状况评估方法，以便制定相关计划和程序，对安全程度的变化作出反应。该规则将于 2004 年 7 月 1 日生效。《海上人命安全公约》所有缔约国不论发展水平如何，均须执行《ISPS 规则》。

36. 《ISPS 规则》将要求执行保安计划，包括要求每艘船舶、每个拥有船舶的公司和每个港口设施都任命/指定专门人员。经合组织最近的一项报告¹⁶说，现有 46,000 多艘船舶和将近 4,000 个港口参与国际贸易，这些船舶和港口将被要求执行《ISPS 规则》。所涉船舶还须装备自动识别系统，显示船舶识别号，并装备船舶安全报警系统。该报告估计，船舶经营人的《ISPS 规则》初步遵守费用约为 13 亿美元(不包括自动识别系统费用)，随后每年在这方面的支出约为 7.3 亿美元。

¹⁵ 详见《贸发会议运输新闻稿》，2003 年 2 月，运输安全举措对发展中国家的影响，pp.10-18, www.unctad.org。

¹⁶ OECD, Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact, 为海运委员会准备的报告，2003 年 7 月。

37. 由于各港口之间在需求和费用方面的变动很大,执行港口设施保安计划所需的人员和设备费用很难估计。例如,设置栅栏(围墙)、加固大门、通信设备、闭路电视监视设备以及检测仪器等方面的费用,将会因港口规模和设备需求的不同而有很大差别。有些港口已经在安全基础设施和设备方面投入了大量资金。所以,全球费用无法估计。不过,美国海岸警卫队在为执行《ISPS 规则》需作的新投资的基础上,对美国在上述各方面的费用作了估计。据估计,设备和警卫人员的初期费用将为 9.63 亿美元,随后每年的费用约为 5.09 亿美元。¹⁷ 一些发展中国家将需要立即作出大量追加投资。

(三) 《船员身份证件公约》

38. 国际劳工组织 2003 年 6 月的会议通过一项新的《船员身份证件公约》,目的是为全球 120 万船员制定一项可靠的、国际公认的生物识别身份证制度。这项公约为船员规定了更为严格的身份证制度,在附件中就证件的确切外形作了详细的基本规定,并提供了一个指纹生物识别样板。¹⁸ 《公约》规定,每一名商业船员均须携带符合有待拟定的标准的生物识别身份证,该证件带有编成条码的指纹样板。

《公约》将在劳工组织收到两件批准书之后六个月生效。《公约》规定,各国须向每一名从事船员工作的国民和已经获得永久居留资格的船员发放身份证。政府还须建立并维持已发放、吊销或收回的身份证国家电子数据库,以便使获授权的人员能够立即鉴定身份证的真伪。

(四) 欧盟委员会的建议

39. 欧盟委员会已经建议欧洲议会和欧洲委员会通过一项关于加强船舶和港口设施安全的《条例》。欧盟委员会在信函中认为,从供应商到消费者的整个运输链的安全需要得到加强。所以,这项建议超出了《ISPS 规则》制定的框架范围。预计,上述《条例》不久将获得通过。

¹⁷ OECD, p.43.

¹⁸ 《公约》案文见 www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?C185。

D. 信息和通信技术

40. 信息和通信技术(信通技术)仍在提高着运输服务供应商的生产力和竞争力。信通技术已成为客户与供应商之间交流商业信息和有效管理企业的基本工具。所有参与交易链的当事方都在调整做法,以便利用信通技术提供的益处。例如,承运人现在利用电子通信手段提供有关航运时间表、价格、货物托运预定、货物跟踪、货物申报以及运输单据编制等方面的最新信息。信通技术的应用使发展中国家的企业家能够获取更多种类的贸易支持服务,从而使其能够优化运输需求。随着全球电子经营保持快速增长,不采用电子经营做法的企业和经济体就有可能丧失竞争力和市场份额。

41. 运输领域的主要动态包括航运服务、港口群体系统和物流服务供应商门户和网站的继续开发。承运人的三个门户——CargoSmart、GT Nexus 和 INTTRA——的用户继续增加,所有门户都推出一些特色服务,以帮助托运人根据美国海关“24 小时规则”要求以电子方式输入必要的信息。以电子方式预先提供货物信息现已成为强制性做法。装运须知和提货单可在网上准备,从而既可节省时间,又可减少失误。此外,集装箱承运人除了也能够连接上述三个门户以外,还继续开发自己的网站,从而提供越来越大的交易能力。¹⁹

42. 港口正在设法将其各个系统综合起来,以便在港口群体内提供更加准确、及时的信息。经营超大型码头的公司, Hutchison Port Holding, 已经发起自己的电子商务业务行动。这项行动提供一系列不同的服务,包括海运服务采购、资产管理、运输规划和采购、运费结算、信息管理和运输物流服务等。Port of Singapore Corporation 在 Portnet.com 系统中运用专门知识开发中国大连、美国西雅图和南非的港口群体系统。

43. 秘书处提交 2001 年 9 月的电子商务与国际运输服务专家会议的文件²⁰, 较为详细地探讨了法律和单据问题。该文件讨论了运输单据的作用,特别是可转让提单在国际贸易交易运作中的作用。该文件重点讨论了现行法律和运输公约在电子

¹⁹ 2003 年 2 月的《贸发会议运输新闻稿》分析了集装箱承运人 20 强的网站的交易能力, UNCTAD/WEB/TLOG/2003/1, p.8。

²⁰ TD/B/COM.3/EM.12/2, 第二部分。

环境中的适用所引起的一些法律问题和不确定性，还讨论了用电子办法替代可转让提单这项艰巨任务。该文件还讨论了为开发电子运输单据提供便利的尝试，包括契约途径和法律途径。这次专家会议认为，虽然需要立法解决办法，但契约途径不失为一种临时解决办法。

44. 贸易法委员会 1996 年《电子商务示范法》和 2001 年《电子签字示范法》消除了在国际贸易领域使用电子通信手段所涉的一些法律不确定性。贸易法委员会目前正在审议的《文书草案》，旨在通过既允许采用“电子记录”又允许采用“纸(运输)单据”，并赋予两者同等法律地位，进一步消除法律障碍。不过，关于《文书草案》的讨论仍处在初步阶段。如在适当时候，目前进行的审议促成一项新的运输公约获得通过，该公约能够有效处理传统运输票据的电子对应物的使用，那么在便利国际贸易和运输方面就将迈出重要的一步。

45. 尽管进展较为缓慢，但显然，电子商务和信通技术将继续成为国际运输和贸易体系的一大特色。所以，决策者有必要制定一项明确的战略，为信通技术在这方面的应用创造一个有利的环境。

E. 即将进行的活动：对贸易手续简化的影响

46. 第一次过境运输合作问题国际部长级会议于 2003 年 8 月在哈萨克斯坦阿拉木图举行。这次会议主要分析了简化贸易手续在提高内陆和过境发展中国家的现有运输基础设施的效率方面的作用问题。具体来说，贸发会议组织的贸易手续简化措施平行会议，侧重讨论内陆和过境发展中国家逐步建立规划和实施区域贸易和运输手续简化行动的可持续能力的战略。会议审议了一些解决办法，其中包括体制建设、开发网络和采用新技术，以及在双边和区域两极建立私人和政府伙伴关系等。²¹

47. 欧经委为配合上述平行会议的举行，还组织了一次贸易和运输手续简化区域途径会议。这次会议主要讨论亚洲、非洲、中东和欧洲的内陆国和过境国面临的挑战。会议研讨了为采取贸易和运输手续简化措施通过联合国区域委员会落实的一些切实步骤。

²¹ 主席关于这次圆桌会议的总结载于附件。

48. 订于 2003 年 9 月在墨西哥坎昆举行的世贸组织第五次部长级会议，将对简化贸易手续问题产生重要影响。《多哈宣言》规定，“在第五届部长级会议之后，以该会议以明确的协商一致的方式通过的关于谈判方法的决定为基础，举行(简化贸易手续问题)谈判”。另外，该宣言认识到“进一步加快包括转口货物在内的各种货物的流动、发放和放行的意义，认识到有必要加强该领域的技术援助和能力建设”。

49. 因此，在简化贸易手续领域，这次部长级会议将审议货物贸易理事会开展的工作情况，并将决定就世贸组织在这方面的规则进行谈判所采用的方式。这次会议还将大致提出世贸组织成员在与贸易相关的技术援助和能力建设方面的承诺，特别是在考虑到最不发达国家各自的发展情况的前提下，对这些国家所作的相关承诺。

50. 拉丁美洲和加勒比促进竞争力和发展的信通技术战略区域会议：促进电子经营、贸易手续简化和物流服务，将于 2003 年 11 月在巴西里约热内卢举行。这次会议将研讨信通技术对发展的影响，具体而言，将研讨信通技术作为提高贸易和运输服务效率以及通过参与全球贸易促进经济增长的手段，对发展的影响。

总结和结束语

51. 对影响到国际运输服务和贸易手续简化的动态的讨论，揭示了此类动态提供的挑战和机遇。使提供物流服务和多式联运所需的现有物质和法律基础设施更好地适应需要，将为发展中国家参与全球贸易提供一个重要的机会。同样，信通技术能够为参与国际贸易和运输的各方进入全球市场以及监测和控制供应链提供巨大的机会。

52. 落实新的安全措施对多数发展中国家特别是最不发达国家来说显然将是一项艰巨的任务。尽管现在普遍认为，有必要加强海运和港口安全，但在这一过程中需要考虑到发展中国家的状况。拟议的措施的落实显然需要相当多的费用。这将给一些发展中国家带来沉重负担。如果未能执行规定执行的措施，就会使这些国家无法参与国际贸易，从而使其处于进一步边缘化的境地。

53. 本说明还证明了运输在促进贸易从而促进经济发展方面的重要作用。如先前所指出的，要得益于全球化进程，利用充分、可靠的运输服务至关重要。所以，

政府有必要将发展国际运输服务置于高度优先位置。具体来说，需要将运输和法律基础设施、信通技术、体制建设及技术诀窍转让等视为这方面的关键内容。

54. 这些问题，特别是多式联运和物流服务问题，仍将在发展进程中发挥突出作用。因而，贸发会议今后的专家会议有必要深入分析这些问题，以便在考虑到最新动态的前提下，确定最大限度地发挥其潜力，从而使发展中国家获益的政策和战略。

附 件

贸易手续简化措施问题圆桌会议

2003年8月28日，星期四，哈萨克斯坦阿拉木图

过境运输合作问题部长级国际会议

主席的总结

瑞士大使 Matthias Meyer

简化贸易手续指的是提供一个能够降低国际贸易交易费用的贸易和运输环境。对内陆和过境发展中国家来说，交易费用有可能过高，从而往往使出口品无法打入国际市场，并使进口品价格明显提高。因而，交通便利稀缺和运输及与贸易相关费用过高，给进入外国市场造成重大障碍，并且严重阻碍着内陆发展中国家切实有效地融入全球经济。所以，高效率地简化贸易手续有助于改善贸易一体化，并且能够刺激本地和国际投资。

从贸发会议为本次圆桌会议准备的问题说明来看，有一些主要领域需要得到改善，特别是就内陆和过境发展中国家而言：(1) 区域运输走廊能够在便利过境运输方面发挥重要作用，但相关国家需要就共同规则 and 标准达成一致意见；(2) 关于基础设施，各国应当尽力构筑区域运输网络中的“缺少的环节”，并鼓励各种运输之间展开竞争；(3) 运输政策应当促进本地运输经营人融入全球运输体系，从而使其能够利用先进技术和经营做法；(4) 贸易和运输经纪人、私营和公营部门之间建立伙伴关系，能够使贸易管理工作得到改善。

伊朗伊斯兰共和国运输部长说，目前正在优先发展新的过境走廊，以便既满足邻国的国际运输需要，又满足能够支持这些走廊沿线的地方经济发展的本国运输需要。新的南北过境运输走廊将为中亚各国提供费用比现有通道低得多的入海通道。这位部长强调说，伊朗政府正在积极寻求外国投资者参与这些开发活动。会议指出，一些国际机构和捐助者正在日益重视简化贸易手续行动。这种情况要求在多边、区域和分区域三级进行协调，以便确保高效率地执行简化贸易手续方案。这些方案需要顾及国民经济不同部门，特别是海关、商务、运输和安全等部门的关切。利害关

系方不仅有政府机构，而且还有私营贸易和运输公司和个人，后一类利害关系方可能受到政府的政策和行为的影响。所以，这些方案需要具有全面、连贯一致的特点，以便确保在一段合理时间内取得实际成效。此外，还应当利用区域开发组织的专门知识，这些组织能够将全球一级的举措纳入区域解决办法。

会议还指出，有必要逐步建立政府部门的管理能力，以便更好地适应国际商定的贸易和运输文书及商业最佳做法。发达国家的经验表明，这项工作需要相当长的时间和相当多的资源。同样，还有必要加强本国服务供应商的商业能力，提高运输服务部门的竞争力。与外国私营部门结成伙伴关系能够为改善这些运输服务提供可能性。

四个国际组织——世界海关组织、联合国欧洲经济委员会、联合国贸易和发展会议、世界银行——的代表参加了会议的专题讨论。这四个组织的代表在一次协调和单一演讲中作了联合发言。这四个组织认为，已经拟订了国际文书(如经修订的《海关京都公约》、欧经委建议等)；已经制定了一些与海关、贸易和运输相关的“诊断性”方法；而且信息技术和专门工具(如 ASYCUDA 和 ACIS 等)也已经具备。然而，简化贸易手续并不仅涉及标准和技术，它同样还涉及商业和管理进程的合理化和一体化。尽管国际组织和捐助者能够为各国提供协助，但切实实行变革则要靠各国政府自己。这就需要体现出得到国家和分区域两级恰当的提供便利机制(如提供便利机构、群体等)支持的有力的、持续的政治意愿。

会议还提到了中亚地区的状况，对该地区多数国家来说，国际贸易和运输这一复杂问题是一个比较新的问题。与会者和专门讨论参与者具体提及了政府管理手续过于繁琐问题：在国家和区域两级，规章陈旧过时或者根本不存在，以及相关规则、手续和单据不统一等。一些与会者就其为改善此种状况而落实的方案和开展的活动发表了看法。一位专门讨论参与者还表示，当地国际运输服务供应商目前的能力有限。增强这一部门的竞争力和促进与外国经营人建立伙伴关系，将会推动贸易和发展。

圆桌会议认为，提高简化贸易手续的效率可以带来许多经济益处。特别是在内陆国，这一点有可能成为贸易增长的至关重要的因素。简化贸易手续还被视为一项善政的要素，它能够刺激国内投资和外国直接投资。与会者认为，开发国际运输走廊是一个高度优先事项。这些运输走廊不仅有利于内陆国，而且在与走廊沿线过境

国的国内投资和增长联系在一起的情况下，对这些国家也是一种“双赢”投资。最后，与会者认为，关于简化贸易手续的讨论非常及时，因为两周之后，国际社会将在坎昆决定世贸组织是否应当谈判简化贸易手续规则。

-- -- -- -- --