



联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.24/3
14 November 2005
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会
企业、工商促进和发展委员会
贸易便利化是发展的引擎专家会议
2005年9月21日至23日，日内瓦

贸易便利化是发展的引擎专家会议报告

2005年9月21日至23日在日内瓦万国宫举行

目 录

	<u>页次</u>
一、主席的总结.....	2
二、组织事项.....	10
 <u>附 件</u>	
出席情况.....	11

第一章

一、主席的总结

导 言

1. 根据企业、工商促进和发展委员会第九届会议的决定，2005年9月21至23日举行了贸易便利化是发展的引擎专家会议。专家们收到了秘书处编写的“以贸易便利化作为发展引擎”的背景文件(TD/B/COM.3/EM.24/2)。

2. 这次会议为探讨不断出现的问题和研究支持国家发展战略的贸易和运输便利化备选政策和行动提供了一个论坛。

3. 专家们来自贸易、运输和其他部委和机构，以及私营部门组织、公营和私营运输公司及参与贸易、运输和多边谈判的专门组织。

4. 本摘要按下列标题对实质性讨论作了分类：

- 贸易和运输便利与发展
- 贸易便利化与区域一体化
- 私营部门对世贸组织贸易便利化谈判的期望
- 执行贸易便利化措施
- 结论和前进的道路

贸易和运输便利与发展

5. 贸易在国民收入中所占比例的重要性对于许多发展中国家来说，超过了大多数大的发达经济体。国际贸易涉及商品、服务、运输业务、运载工具和基础设施。所有这些要素均涉及到不同的机构、部委和私营部门角色之间的互动。它反过来造成这类利害相关方需要作出广泛的协商和协调。

6. 据估计，源于贸易和便利化的潜在中期收入收益占交易商品总值的2%—3%。贸易和运输便利化措施的重要好处在于节省时间，它常常超出了直接节约的成本。

7. 运输和贸易障碍包括不同的标准和规定，缺乏运输基础设施，信息和通信技术使用不足，本国运营商缺乏能力和缺乏对货物的保险和保护。国际贸易经常遇

到的一个实际障碍是证明繁多(例如原产地证明)以及在需要何种证明中和哪一方有资格签发这种证明方面缺乏统一。世贸组织目前谈判中可能产生的关于贸易便利化的承诺可能对某些发展中国家特别有利。南南贸易和区域内部贸易尤其可以从多边贸易便利化协议中受益。

8. 贸易便利化通过国际间就协调关键贸易和运输手续和文件达成一致,可减少国际贸易总的交易成本。在过去十年中,由于国际制造业,通过降低关税改善市场准入,新的贸易地理格局和采用信通技术等方面的趋势,从而扩大了便利化的需要。

9. 虽然贸易便利化十分关键,但建立能力确保本国运营商能够在一种公平竞赛场地竞争也十分重要。捕捉贸易便利化机会的一个途径是由本国运输运营商沿物流链找出夹缝市场。以这种方式可以创造附加值业务,使本国运输运营商能够进入新的市场,并在不妨碍本国进口商和出口商的情况下参加竞争。

10. 邮递和快递服务部门的增长也值得注意。这一变化反映出贸易格局和全球化生产过程中的变化。促成这种贸易不仅对于想要参加这一不断增长的行业的国家来说十分重要,而且对于从事时间敏感产品贸易或生产过程取决于适时送货的所有国家来说,也都十分重要。

11. 在审议众所周知的障碍时,会议指出,在许多国家,强制使用客户中介服务增加了成本,并且常常造成额外的拖延,因为这些中介商并非一向能够认识到现行程序的要求。在回应这一看法时,部分专家争辩说,客户中介商在确保遵守现行规则方面发挥着重要的作用,尤其是当贸易商经验不足,缺乏对所涉国家的规则、法律和习惯的了解而本身无法完成清关任务时,客户中介商尤为重要。

12. 推动贸易和运输便利化的一个巨大挑战是立即增加执行成本,而好处则是潜在的,也无法长期量化。这种情况常常难以说服决策者从事改革,即便好处有可能超过成本。更具体地说,在高负债国和最不发达国家,需要改革的信念并不能一向转化为具体行动。

13. 然而,会上提出的研究表明了发展与贸易便利化指标之间的正向关系。低收入国家所盛行的签字、盖章和实际检查等广泛要求和书面文件伴随的某种程度的贿赂行为都证明了这种相互关系。一份研究指明,进口耽搁的原因在于到货前的文件(占 59%)、清关(占 16%)、港口作业(占 12%)和内陆运输(占 13%)。

14. 为确保执行运输和海关方面的共同标准，许多发展中国家正在将其国内的法律框架与各种国际公约和与贸易便利化有关的其他文书的规定一致化，其中包括《TIR 证国际货物运输海关公约》（《国际公路运输公约》，1975）、《关于海关手续简化和统一的国际公约》（经修订的《京都公约》，1999）和《内陆国家过境贸易公约》（1965）。

15. 安全关切和要求的增加，加大了贸易和运输便利化的需要。在这方面，公营与私营部门之间的密切国际合作和协调至为关键。

16. 最近通过的世界海关组织《确保和便利全球贸易标准框架》目的在于为执行贸易安全措施和使商业界有机会收获贸易便利化的各种好处提供了一种结构清晰的平台。

贸易便利化与区域一体化

17. 区域经济一体化倡议通常着眼于贸易自由化、削减关税和取消配额，然而，近年来，贸易便利化问题也受到越来越多的重视。事实上，一些贸易便利化具体措施，包括与过境贸易和过境协调有关的措施常常被纳入区域组织的促进贸易议程。同样，清除贸易壁垒作为区域一体化和发展的驱动力已获得承认。

18. 涉及贸易和运输便利化的典型区域活动包括能力建设、区域海关保税保障制度、原产地规则、结关代理特许、共同海关标准、统一文件和相互承认第三方机动车辆和驾驶执照。区域一级还存在促进海关当局与区域商会网络之间合作的计划。

19. 此外，为便利人员流动，也常常订立简化签证手续之类的协议。鉴于运送贸易货物的车辆也需要人员流动，这种计划也为商品贸易提供了便利。

20. 贸易依赖有效的进出口金融体系，其中包括货物保险和海关保障制度。一些区域一体化行动包括激励成立区域银行和结算方案。

21. 东非和南部非洲区域内贸易的主要挑战涉及清关代理、结关费用、误期费、过境期、收入流失和运输基础设施。关于过境延误，具体瓶颈来自于海关代理能力欠缺、文件要求过多、贪污、缺乏协调、缺乏对信通技术的充分利用以及缺乏对适用规则和条例的全面了解。

22. 有人建议，应在西非开展一项区域行动，成立一个协调机构或机关，授权对该地区执行商定的世贸组织贸易便利化措施作出协调。一种意见认为，因该地区国家之间的能力差别和具体情况，需要有一个超国家机构监督和协调贸易和运输便利化措施的执行。在南部非洲和东非，东南非共同市场已采取了若干区域贸易和运输便利化行动，尤其是针对过境贸易。

23. 在南美洲，许多贸易便利化行动与《南美区域基础设施一体化倡议》及其基础设施方案紧密联系在一起。贸易和运输便利化可纳入区域一体化进程，例如采用信通技术、多式联运、金融工具和区域能源市场。其他主要行动是在次区域集团，尤其是南锥体共同市场内进行的。

24. 在中亚和西亚，过境贸易是一个特别重要的问题，因为该地区包含许多内陆国家，而且作为一个整体处于两大贸易集团之间，其贸易的过境恰巧经过这一地区。经济合作组织正在就若干个便利过境贸易的方案开展工作。

25. 内陆国家高度依赖有效的贸易和运输便利并需要充分的运输基础设施、一种扶持性的法律框架、切实的行政管理环境和人力资源及信通技术能力。

26. 会议承认，虽然通过双边或区域过境安排开展合作十分关键，但当地和区域一级采用的协议或文书应当与国际商定的相关公约目标保持一致。

私营部门对世贸组织贸易便利化谈判的期望

27. 关于世贸组织当前谈判状况的报告突出显示，谈判是由成员推动的。在召开专家会议时，世贸组织成员中的发达国家和发展中国家已提出了 60 多项建议。这些建议涉及到了与贸易和运输便利化有关的范围广泛的措施，从可能改进和澄清《关贸总协定》第五、第八和第十条，到海关合作、技术援助、能力建设、特殊和差别待遇以及成本影响。

28. 世贸组织、贸发会议和其他国际组织支持上述谈判的活动包括能力建设和技术援助，正在按照商定的授权和订立的工作计划取得进展。

29. “私营部门”包含各种商业利益，其中包括大公司和小公司、服务供应商和用户、本国和国际性企业和老牌公司以及力图打入新的市场的公司。利益如此不同的公司不一定会拥有支持贸易便利化措施的同样的动机。

30. 尽管利益各不相同，但私营部门的代理在其整个经营过程中面临着共同的障碍和挑战。因此，许多与会者认为，在制定一项新的世贸组织贸易便利化协定中应当将一些指导原则纳入考虑。

31. 预期构成世贸组织贸易便利化协定的关键内容包括透明化规则、条例和程序；在颁布新的法律或条例之前与商业界和其他感兴趣的各方作出协商的要求；公布有关的信息和提供询问处地址；合理和无歧视的费用和收费；简化边境手续；采用危机管理方法；实现文件标准化；设立单一窗口设施；评估某一条例和规则优点和(或)必要性的审查机制；海关和其他部门采取完善、一贯和协调的做法；为促进信通技术的使用作出规定。

32. 一些专家强调，需要一种能够管理、理解和执行的全面一致的协定。此外，还建议由著名的国际组织作出积极管理。为确保遵守和执行协定条款，由协定引起的诉讼应当作为最后手段，交由世贸组织争端解决机制处理。

执行贸易便利化措施

33. 执行贸易便利化措施需要依赖当地知识，组建区域贸易和运输便利化网络，利用现有的手段。执行还需要政府机构以及商业界作出尽可能广泛的承诺。

34. 关于在边境口岸采取便利化措施，有人提出，地方利害相关方需要从一开始就参与这类项目。对所涉成本和收益的错误认识可能导致项目流产。的确，当地社区可能认为这种项目对它们不利，因此强烈反对过境口岸改革。讨论的另一个因素是需要对边境设施的所有权和运营作出明确安排，并且精心挑选出一个带头机构。相关过境口岸行动包括“单一窗口”和联合设立海关行政部门和共同办公。

35. 专家们说，运输便利化决不能排除实际基础设施。这似乎是目前世贸组织谈判中的一个特别引人关切的问题，其中改进和澄清 1994 年《关贸总协定》第五、第八和第十条却漏掉了造价高的有形基础设施这一硬问题。同时，会议指出，贸易和运输便利化所具有的好处不仅限于为国内基础设施项目锦上添花。

36. 一些国家经验报告表明，贸易和运输便利化措施可对国家总的发展产生积极影响。公共部门采用新技术可鼓励本国小进口商和出口商改进贸易程序。支持贸易和运输便利化的能力建设活动很有可能提高总体技术水平和识字能力。同样，因批准国际公约而必须作出的法律改革，可能包括广泛修改已过时的本国立法。最后，

提升素质的全面努力可受益于贸易和运输便利化措施，因为它们将减少个别公务员在解释规则和条例方面的酌处权。

37. 关于海关现代化对税收的重要积极影响，提到了一些例子，事实上，即便是对于降低税率的情况，海关自动化仍能抵消减税的损失，导致全面增加关税税收。在提到的一个例子中，海关现代化使结关时间由原来的 18 天减少到不到 1 天。海关改革不仅要求公共部门作出承诺，而且要求可能反对这种改革的私营部门代理也作出承诺。海关自动化不能仅限于采用新的信通技术，还需要作为更广泛的海关改革和能力建设议程的一部分。

38. 会议回顾，最近由世界海关组织建议的某些解决办法，例如放行时间研究和廉政方面的指导原则/建议可有助于处理贸易和运输便利化问题，尤其是善治。与廉政有关的文书，包括 2003 年 6 月《海关合作理事会关于海关善治和廉政问题的宣言》(经修订的《阿鲁沙宣言》)、《道德和行为示范守则》和 2005 年 5 月《廉政最佳做法汇编》。

39. 部分非洲国家的经验表明，成功执行贸易便利化措施有赖于公营和私营部门之间的伙伴关系、与区域贸易和运输便利化网络的合作、政治意愿和吸收私营部门利害相关方参与能力建设方案。

40. “单一窗口”概念是一种特别重要的贸易便利化措施，因为它会进一步充实贸易便利化方案提供了一种平台。一些发展国家已经设立了单一窗口。在一个非洲国家，一个单一窗口的运作取代了所需要的 40 份进出口文件。有利于该项措施成功的关键要素之一就是有关部委人力资源配置方面的连续性。另一个重要因素是海关机构和主要私营部门利害相关方的极早全面参与。专家们还提到了报道的一些发展中国家单一窗口之间合作的积极经验。

41. 因每个国家的实际情况有差别，不同便利化措施采用的自动化水平和技术水平可以，而且应当有所不同。例如，采用单一窗口的国家如果其贸易界熟悉复杂技术，则采用的自动化程度可能高于那些贸易商和服务供应商对当代技术了解不多的使用单一窗口国家。在这方面，专家们强调，需要为落实基于信通技术的贸易便利化措施提供技术和资金帮助。

42. 谈到落实世贸组织关于贸易便利化谈判结果的问题，会议回顾，“7 月套案”附件 D 规定，最不发达国家和其他发展中国家不必执行与其执行能力不符的措

施。此外，附件 D 还规定，应当扩大特殊和差别待遇的范围，而不仅限于给与较长的过渡期。目前世贸组织正在讨论订立一种机制，评估执行能力和特殊和差别待遇的适宜情况。

43. 专家们讨论了“7月套案”附件 D 不同方面之间的联系，尤其是拟议的贸易便利化措施与国家执行能力之间的联系。一些专家认为，应当在提供技术援助之前商定措施，以便能够制定所需要的执行能力。其他专家认为，需要进一步继续开展技术援助和能力建设活动，有针对性的特殊和差别待遇和一种相关的监督机制。这意味着，应当在作出任何承诺之前以及达成协议之后提供技术援助，以便使后者能够得到执行。

结论和前进的道路

44. 各国情况不同，因此贸易便利化和发展战略需要符合，例如内陆、最不发达和小岛屿发展中国家的具体国情。尽管如此，但介绍的许多案例研究在它们的结论中都认为一种有效的贸易和运输便利系统可总体上受益。这些好处包括提高国际竞争力和外国直接投资、人力资源发展、知识转让、遵守《关贸总协定》和改善政府税收。

45. 现有的官僚体制障碍给商业经营以及国家财政收入造成巨大成本。减少这类障碍既有利于私营部门，也有利于公共部门。

46. 贸易和运输便利化在确保最不发达国家、内陆国家和其他处境不利的国家融入全球经济过程中发挥越来越大的作用。需要采取协调行动支持这类国家的努力。重要的是应当使所有贸易伙伴从贸易和运输便利化措施中公平受益。

47. 执行贸易便利化措施要求透彻分析目前的瓶颈所在和成本开支，并且按照国际标准和基准对目前的做法作出比较。区域和国际组织，包括贸发会议可为这类分析作出宝贵贡献。

48. 信通技术有望在设计和执行贸易和运输便利化措施和方案方面发挥越来越大的作用。海关自动化将继续具有其特殊重要性，希望贸发会议的海关数据自动化系统在这方面继续发挥重要的作用。

49. 需要创建或加强体制机制，确保将贸易和运输便利化纳入发展进程。无论是体制建设还是培训和能力建设都需要给予帮助。

50. 无数证据显示，所有受影响的各方密切合作和共同努力，并且共建私营部门与公营部门之间的伙伴关系是使改革卓有成效和持久化的关键所在。全球促进运输和贸易伙伴关系就是这样一种机制，¹ 它提供了关于贸易和运输便利化，包括文件、事件和近期发展等方面的广泛信息。其网址由相关国际组织共同管理，其中包括世界银行、贸发会议、欧洲经委会、工发组织、海关组织和世贸组织。

51. 区域组织在推动贸易便利化和执行措施方面将发挥关键的作用，并有可能产生一项关于贸易便利化的多边协议。特别是在能力建设方面与国际机构的技术合作至为关键，因此贸发会议应当继续发挥重要的作用。

52. 内陆国家和小岛屿国家面临着特殊挑战，值得国际社会给予特别重视。具体相关的行动包括分享海关收取关税和服务费(以体现所提供的服务)所用方法方面的经验。

53. 贸易援助越来越有必要。为贸易和运输便利化领域中的技术援助和培训方案以及新的基础设施供资可在这方面发挥重要的作用。

54. 国际组织，包括贸发会议在内，正在为世贸组织关于贸易便利化的谈判提供宝贵的支持。经验显示，这种支持可从私营部门的参与以及来自各首都的专家与常驻日内瓦的谈判人员密切合作中受益无穷。应当特别重视帮助落实世贸组织谈判过程中所达成的承诺。

¹ www.gfptt.org

第二章

组织事项

专家会议的召开

55. 贸易便利化是发展的引擎专家会议于 2005 年 9 月 21 日至 23 日在日内瓦万国宫举行。

选举主席团 (议程项目 1)

56. 在开幕会议上，委员会选出主席团成员如下：
主席：Juan Antonio March 先生(西班牙)
副主席兼报告员：Dayaratna Silva 先生(斯里兰卡)

通过议程 (议程项目 2)

57. 在同一次会议上，专家会议通过了 TD/B/COM.3/EM.24/1 号文件中所载的临时议程。会议议程如下：

1. 选举主席团
2. 通过议程和工作安排
3. 贸易便利化是发展的引擎
4. 通过会议报告

文 件

58. 为便于会议审议实质性项目，专家会议收到了贸易会议秘书处编写的题为“贸易便利化是发展的引擎”说明(TD/B/COM.3/EM.24/2)。

通过会议报告 (议程项目 4)

59. 在闭幕会议上，专家会议授权报告员在主席的领导下编写会议的最后报告。

附 件

出席情况*

1. 下列贸发会议成员国的专家出席了会议：

阿富汗	印度尼西亚	大韩民国
阿尔及利亚	意大利	俄罗斯联邦
安哥拉	日本	沙特阿拉伯
孟加拉国	约旦	塞内加尔
巴巴多斯	肯尼亚	斯洛伐克
白俄罗斯	拉脱维亚	西班牙
贝宁	黎巴嫩	斯里兰卡
不丹	马达加斯加	苏里南
玻利维亚	马来西亚	瑞典
博茨瓦纳	毛里塔尼亚	瑞士
巴西	毛里求斯	阿拉伯叙利亚共和国
布基纳法索	墨西哥	泰国
柬埔寨	蒙古	特立尼达和多巴哥
加拿大	莫桑比克	乌干达
中国	缅甸	大不列颠及北爱尔兰联合王国
科特迪瓦	尼泊尔	美利坚合众国
捷克共和国	荷兰	乌兹别克斯坦
埃及	阿曼	越南
法国	巴拿马	也门
加蓬	巴拉圭	赞比亚
德国	菲律宾	津巴布韦
海地	波兰	
洪都拉斯	卡塔尔	

* 与会者名单，见 TD/B/COM.3/EM.24/INF.1。

2. 以下政府间组织派代表出席了会议：
亚洲及太平洋经济社会委员会
非洲经济委员会
欧洲经济委员会
国际贸易中心
联合国开发计划署
3. 以下专门机构和相关组织派代表出席了会议：
国际货币基金
联合国教育、科学及文化组织
4. 下列非政府组织派代表出席了会议：
普通类
商界和职业妇女国际
阿拉伯国家工农商会总联盟
特别类
国际运输商联合会
国际多式联运协会
5. 下列专题讨论发言者出席了会议：

贸易和运输便利化与发展

Angela Strachan 女士，英联邦秘书处，英国伦敦
Marc Juhel 先生，世界银行，美国华盛顿特区
Claudia Etzrodt 女士，CLAAS 农业机械公司
Marelia Martínez Rivas 女士，贸易和便利化顾问，美国华盛顿特区
Shondeep Banerji 先生，SITPRO 有限公司，联合王国

贸易便利化与区域一体化

Arnold Nkoma 先生，东南非共同市场
Orhan Isik 先生，经济合作组织
Jonathan Claridge 先生，欧洲委员会

世贸组织关于贸易便利化谈判的情况

Nora Neufeld 女士，世界贸易组织

私营部门对世贸组织贸易便利化谈判的希望

David Wakeford 先生，贸易便利化联盟

Eduard Arruga I Valeri 先生，欧洲有机食品业联合会进出口程序专家组

Sandro Consoli 先生，国际运输商协会联合会

María del Rosario Solari Raffo 女士，出口商委员会国际和技术关系主任，
阿根廷布宜诺斯艾利斯

Solomon A. Kasa 先生，坦桑尼亚运输商协会，达累斯萨拉姆

S. V. Divvaakar 先生，王牌全球有限公司，印度新德里

Catherine Minard 女士，法国企业运动，法国巴黎

关于贸易便利化实施问题的介绍

Brigitte Cuendet 女士，经济事物国务秘书，瑞士伯尔尼

执行贸易便利化措施

Manuel A. J. Teehankee 先生阁下，菲律宾常驻世界贸易组织代表团大使，
日内瓦

Eduardo Tempone 先生，阿根廷常驻世界贸易组织代表团，日内瓦

Ibrahima Diagne 先生，GAINDE 2000，塞内加尔

6. 以下特邀嘉宾出席了会议：

Oswaldo R. Agatiello 先生，独立顾问，阿根廷

James Clawson 先生，全球贸易效率首席执行官，美国

R. McDonagh 先生，世界海关组织副总干事，比利时布鲁塞尔

Maurice Nacouz 先生，过境法专家，贝鲁特农工商会，黎巴嫩贝鲁特

Omar E. Odarda 先生，贸易便利化联盟，瑞士

Pascal Ollivier 先生，SOGET，法国

Jacques Ritt 先生, SOGET, 法国

Donna Sharp 女士, 高级合伙人, 夏浦全球合伙人有限公司, 美国

Bala Subramaniam 先生, 经理, ICHCA 国际, 联合王国罗姆福德

Waleed Tali 先生, ITAQ, 伊拉克巴格达

-- -- -- -- --