



联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.1/AHM.1/3
29 November 2006

CHINESE
Original: ENGLISH

和发展理事会
商品和服务贸易及初级商品委员会
物流服务特设专家会议
2006年7月13日，日内瓦

物流服务特设专家会议的报告

2006年7月13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.....	13
<u>附 件</u>	
一、计 划.....	14
二、出席会议情况.....	16

第一章

主席的总结

1. 物流服务特设专家会议于 2006 年 7 月 13 日举行，参加会议的有政府决策、监管和贸易谈判人员，还有私营部门、国际组织和民间团体的代表。与会者就发达国家和发展中国家政府如何在国家一级以及在多边谈判中发挥积极作用，使发展中国家从物流服务贸易中获得最大利益的问题发表了意见。

2. 贸发会议秘书处编写了一份背景文件，题目为“物流服务所涉贸易和发展问题”(TD/B/COM.1/AHM.1/2)。人们赞扬这是一份重要文件，认为是讨论的有用基础，可作为国家、区域和多边一级政策制定进程的参考。

3. 会议就背景说明以及特邀专家发言中提出的问题交换了看法和发表了意见。以下摘要试图反映所发表的意见和所提建议的丰富性和多样性。会议的完整计划载于本报告附件一。

A. 物流服务：目前全球化的主要特点

4. 现在还没有一个何谓“物流服务”的明确定义，因为物流服务与属于物流服务重要部分的运输等其他服务之间很难区别。“供应链管理”作为主导该部门变化的重要商业活动，有各种做法和提法。私营部门对物流服务的理解是，从原产地到消费地，计划、实施、管理和控制货物流动和储存以及服务和相关信息。然而，物流服务包括运输、储存、管理、建立装配和制造厂、信息服务，以及标识、包装和检验等各种增值服务。2002 年，全球合同物流服务总值估计为 1300 亿美元，2003 年全球物流服务市场估计为 3200 亿美元。预计欧洲将以 10-15% 的速度增长，美国将以 20-30% 的速度增长，印度和中国等国的增长将十分强劲。公司越来越多地将一项或多项职能外包给第三方物流服务公司，物流服务公司专门从事综合物流服务，它们的兴起与供应链管理活动的外包密切相关。物流服务增长的一些显著趋势有：货物运输集装箱化、港口改革、使用大型和速度更快的船舶，通过专用货运航班使用空运和航空货运。

5. 发展中国家出口品物流服务的费用在出口总额中所占的比例相当高。世界银行发现,非洲物流服务费用占出口额的 15%。物流服务费用高在许多发展中国家,特别是在非洲和内陆国十分常见,物流服务费用高增加了贸易总成本。

6. 贸发会议的分析认为,全球物流贸易额估计为 3.43 万亿美元,物流活动总费用占制成品成本的 15-20%。在物流成本中,运输占 60-80%,储存占 15-30%,行政费用占 5-10%。趋势是,自 1980 年代以来,主要因为储存费用减少,欧洲和美国的物流成本急剧下降。随着物流更多地被当作销售来利用,运输成本也有所增加。此外,货运的增长快于贸易的增长,因为货运已成为日见普遍的全球生产链的一部分。全球货物量增加,主要是因为制成品部分的增加大于初级商品运输的增加。

7. 然而,该行业的大型企业从全球货物运输量增加中获得的利益最大。与会者指出,六家海运集团/经营公司控制着总能力的50%。由于兼并和收购的增加,这一趋势还在继续。港口经营人(负责装卸集装箱)也越来越集中,世界最大的五家港口经营公司处理40%的全球港口集装箱装卸业务。设在发展中地区区域枢纽地点的国际经营公司的业务不断增加,香港、新加坡、阿拉伯联合酋长国和菲律宾已成为主要的参与者,控制着全球港口集装箱装卸业务的30%。

8. 托运人十分希望优化物流总成本。虽然物流总成本在下降,但运输成本仍然很高。就多式联运与物流之间的关联而言,托运人在设法寻找服务更加灵活的综合运输办法。这需要有适当、协调的行政安排及程序,包括各种运输方式的监督和法律环境、选择托运人和承运人的自由、跨境手续、对保险合同等支持服务的监管。

9. 世界上第三方物流服务提供商大多在发达国家。一般而言,这些大型服务提供商控制着大部分市场份额,有些已成为寡头垄断。此外,由于最近的港口私有化浪潮,政府在加强监管,以便解决发达国家和发展中国家可能出现的大型港口经营寡头垄断的问题。

10. 高效率的物流服务有助于提高国际竞争力,促进与世界经济的融合。然而,在许多发展中国家,贸易数量少抑制了具有竞争力的物流服务业的发展,而缺乏成熟的物流服务业又阻碍着出口。物流费用在出口额中所占的比例是这些国家商品出口商遇到的主要市场准入壁垒。在出口额中,平均物流费用在发达国家占 3%,在发展中国家占 8%,在非洲国家占 15%,在发展中内陆国接近 30%。

11. 发展中国家目前可以选择利用外国物流服务公司，也可选择发展自己的国家物流公司，或者选择两者。同时，大多数发展中国家存在着严重的供方制约，包括基础设施落后，国内市场小(缺少规模经济)，难以渗透到外国物流服务市场。虽然发展中国家可以受益于自由化，但在基础设施、技术、人力资源、管理和安全等方面必须具备某些先决条件。因此，建立合理平衡的规章制度，辅之以有关政策，以创造竞争性的行业环境，是当务之急，也充分符合《服务贸易总协定》承认的监管权利。

12. 在有些情况下，因自然垄断的关系，引入竞争不是最佳办法。比如，在小岛屿国家，对港口经营实行私有化是不合适的，只能导致政府垄断变成私人垄断。即使在欧盟这样的大市场，也有某些服务不适合实行私有化。在地面装卸业务中引入私人经营人只是在阿姆斯特丹、管理和伦敦等三家机场是可行的。法兰克福也可能紧随其后。在所有其他机场中，都没有自由市场所需要的足够货物量。各国不应该对自由化持过于乐观的态度。

13. 与会者指出，需要研究物流服务业演变的理论问题。虽然物流服务与供应链管理之间很难区别，两者功能的净结果是一样的，但也存在一个关键性差别：在物流服务中，信息和实物的流动一般由单一组织和公司管理。这与供应链形成鲜明的对比，供应链的功能分配给不同的实体，同步、合作和信息共享是必需的。

14. 会议还讨论了物流服务中使用的“语言”问题。以前，EPIX¹十分通用，但现在该行业似乎对使用统一的系统越来越没有兴趣。一家德国公司 SAP(系统应用和数据处理产品)²开发了一套有用的统一平台。这套软件可使企业在全球进行交易(顺利地遵守当地法律、贸易安全措施、单证要求，方便各当事方的协调)。与会者提出，各国应考虑使用标准性语言，以减少交易成本。

¹ EPIX 是供应链管理的软件，在地方或世界各地控制生产和分销。利用这套软件，可以控制一家公司所有材料的流动，包括控制购买、生产、销售和分销等职能。EPIX 的使用有以下好处：交货时间缩短和更加可靠，储存、生产、销售和分销成本下降。

² SAP 全球贸易服务系统，可使企业：确保充分遵守贸易规则；避免高昂的罚款；有助于确保国家安全；快速清关；将国家边境的延误降至最小，可减少周转时间，快速交货；海关存货程序自动化；充分利用国际贸易协定等。

15. 物流服务业的地域走向也值得关注，在发达国家和发展中国家之内和之间发生着变化。1960 年代，生产和物流服务都集中在发达国家，原材料从发展中国家运往发达国家。今天，原材料的运输趋势依旧，但生产却在向发展中国家转移。

16. 近年来，物流服务业的环境在激烈演变。最初，是按照“基本需求”进行产品交换，后来通过规模经济组织大规模生产。现在，是“个体化”需求，越来越多的产品使用周期缩短，生产组织中包含其他物流成分，如按时交货、总质量管理和精益生产。随着全球化的发展，更多的公司将具体的功能外包出去，它们则集中经营自己的“核心业务”。这种外包可能发生于总部到生产地点或者到其他国家。

17. 物流服务经济学的新兴理论还包括其他特点：(一) 物流的追踪系统，已成为供应链管理的重要组成部分；(二) 供应链各参与者之间需要增加合作；(三) 信通技术系统可以使公司作出决定，减少成本和规避风险；(四) 信通技术系统需要整合和标准化，还需要考虑安全这一新的关键性问题。

18. 会议还讨论了政府的具体作用。中国的政府官员在一个时期以来一直讨论是否应该建立主管物流服务的机构，应该设在哪个部。然而，他们指出，物流条例将由各个部门分别制定，所以由单一部门主管物流服务可能不是最佳选择。物流部门规章制度的目的是减少复杂性，从而减少交易成本。生活必需品的物流(如提供水、粮食和住宅的物流)及其监管应该是国家的优先事项。几个部门，如卫生部或民政部都可能参与。他们还指出，有时国防部也是物流服务的重要参与者。例如，国防部常常参与修筑公路网络或其他基础设施项目。各利益相关者之间还需要协调和合作。

B. 物流服务贸易的国家经验

19. 会议着重强调，许多最不发达国家实际上没有物流服务业，贸发会议被要求向这些国家提供具体援助。许多发展中国家已认识到物流服务部门的重要性，所以采取措施与毗邻的发展中国家合作，减少过境物流成本。然而，它们常常遇到基础设施和公路等硬件方面的困难和软件方面的问题。与会者认为扶持性的法律环境十分重要。关于该领域的贸易谈判，还有许多定义问题需要解决，发展中国家需要更好地了解这一领域涉及哪些承诺。与会者建议，贸发会议等国际组织可以在这方面作出贡献。与会者询问是否已就规模经济和公共部门的自然垄断问题进行过研究。在这方面，与会者认为，发展中国家需要明确认识它们作为物流服务提供者和

使用者的作用，如何从物流服务的贸易中受益。这不仅对东南亚的成功物流提供商是一个重要问题，对其他发展中国家和地区是更为重要的问题。发展中国家还存在着成本高、物流服务质量和可利用性等各种问题。发展中国家应探讨加强南南合作的可能性，内陆国家可通过《2003 年阿拉木图行动计划》开展工作。

20. 尼加拉瓜的经验表明，仍有待于对物流服务作明确界定。国家有关机构认为物流服务是将货物从原产地运往消费地，或者将正确的货物在正确的时间运到正确的地点。然而，《联合国中心产品分类》在物流服务一节中列入 220 种服务，其中许多未列入在“国家定义”之中。尼加拉瓜目前正在考虑开放模式 1、2 和 3，也可能开放模式 4 的物流服务。初步考虑开放的具体行业和模式是模式 1 和模式 4 的航空和铁路运输。将在与各利益相关者协商的基础上考虑开放这些部门的可行性。

21. 尼加拉瓜为从事海运和内陆水道活动的港口企业制定了法律框架。所有国家港口都由政府经营。就港口设施而言，目前似乎没有不愿意在港口上直接投资。电信和邮政服务已部分私有化，成立了有限公司，但由国家多数控股。政府还发放了特许权和经营权执照。在陆运、空运和水运方面，2005 年政府发布政令，要求所有形式的运输都必须经过交通部批准。陆路运输已有某些开放，但仍然是一个敏感领域。关于专业服务，政府采购必须优先考虑尼加拉瓜的服务提供商，然后才是外国提供商。服务提供商继续依照国家法律进行注册，才能成为认证技术人员。

22. 尼加拉瓜认识到物流服务在国际贸易中的重要性，但认为对有些方面给予考虑。在尼加拉瓜，物流行业主要由政府控制，由于物流行业的复杂性和宽泛性，需要更多的时间分阶段实行私有化和自由化。而且，尼加拉瓜需要在多边请求下有能力评估自由化，以确定国家立法需要哪些修改，这些修改是否可行和可能。

23. 与会者介绍了南非的经验，南非是一个以初级商品为主的制造经济体，有大量的货物在境内流动和运往外国。南非物流成本占国内生产总值的 15.2%，高于美国，是发展中国家的典型数据。然而，物流成本比物流数量增长更快，运输是关键的成本要素。

24. 南非的经济具有双重特点，既是工业经济，也是农业经济。此外，它还需要应对巨大的非正规经济的严峻挑战，而这一挑战在发达国家是不存在的。南非经济在物流方面的特点是：农村/不发达地区交通闭塞，缺少技能开发，需要制定和实施现代国家战略。五个主要的障碍是：国家基础设施落后；没有基准和测量尺度；

供应链协调效率低；缺少先进的供应链技能；私营部门对提升物流行业以应对全球经济的新兴市场要求的认识不足。

25. 在区域中，南非在成为区域物流枢纽中心的努力中也遇到很多困难。其中包括：长期贫困的内陆农村地区缺少运输服务，经由非洲港口和跨境运输的成本高昂，作为非洲主要交通模式的铁路和公路网络不发达，大多数非洲国家没有远程货运班轮。

26. 货运物流的发展对区域发展和一体化具有重大贡献，被列为主要的发展目标，尤其因为改善交通可减少农村和内陆国的贫困。在国家一级，南非需要进行体制改革，允许私人对基础设施的所有权，整合两类经济，重点发展港口、铁路和管道的核心业务，恢复物流行业的利润率，重视能力扩张。南非计划未来五年在铁路上投资 315 亿南非盾，还将探讨以何种方式建设适当的多式联运系统，改善电信系统，对货物和集装箱设施实行现代化，确保港口服务收费具有国际竞争力。然而，要发展真正的区域枢纽，还需要通过南部非洲地区推进这些目标。

C. 物流服务的使用者和提供者的视角以及 物流和相关部门的监管问题

27. 与会者讨论了物流服务业的实际经验，特别是 Wal-Mart 等企业的经验，以及跨国运输问题。大家提到了物流服务的一些显著特点，如越来越灵活和针对消费者的需要提供服务。基于迅速、实时应对需求的现代供应管理系统被认为是企业在今天市场中维持竞争力的核心条件。例如，Wal-Mart 时刻监测其在世界各地的连锁店，以确定何时、何地出现缺货，然后迅速补充。

28. 物流服务外包情况的国别比较显示了全球物流开支情况，包括库存成本(储存、利息、税款和保险费)、运输成本(承运人、中介人/运输商的费用等)以及管理成本(托运管理)。这些开支占国内生产总值的比例在许多发展中国家为 10-20%，在高效率的发达国家不到 10%。有几个因素可以说明这一差异，如一国经济没有成熟的服务业或相当规模的制造业；进口大于出口；基础设施的总体质量；以及一些地理、人口和政治因素。还必须说明的是，一天听到物流服务的贸易额和贸易量都不一样。有人建议，评估物流成本的一个简单办法是按产品进口额的 10% 来计算。使用 10% 的数据，是因为高效率经济体在物流方面的开支大约占国内生产

总值的 10%。在效率较低的国家，这一数字可能较高。依据一国经济的具体特点，这一数据还可能更高。例如，在挪威，物流成本占国内生产总值的 20%，原因是人口少，而且分散于全国各地。

29. 以美国为例，物流成本从 1984 年占国内生产总值的 13%左右降至 2005 年的 9.5%，其中运输成本占物流开支的 62%，库存成本和管理成本分别占 33%和 5%。美国物流部门改进绩效的原因包括：(一) 监管改革(国内空运和国内卡车运输领域，以及邮政改革)；(二) 公共基础设施投资(州际高速公路网络、货运机场和海港)；(三) 私营基础设施和创新(通宵快递、超大型零售店、精益库存以及物流外包等)。全球化的重要性和美国经济从制造到服务经济的转变，以及进口的激增，被认为是相关促成因素。

30. 与会者还介绍了中国的情况，以便于与美国的情况相对比。2004 年，中国的物流开支约占国内生产总值的 20%，其中运输占物流中开支的 57%，库存成本和管理成本分别占 29%和 14%。有人说，中国的物流成本占国内生产总值的比例是美国的一倍，可能因为中国的制造和出口的主导取向，也由于国内消费市场正在兴起，但尚未完全成熟。然而，中国基础设施的迅速发展将在未来几年来便出现改观。

31. 提高物流服务效率的办法包括：基础设施投资、流程标准化、专业化、精益库存做法、具有特别技能的不同企业之间建立战略成本和投资共担联盟。

32. 在某些行业，如快递行业，私营部门的参与变得越来越重要。据估计，目前世界各地有成百上千家公司从事这项工作，全世界收入约为 1,300 亿美元，直接和间接从业人员分别为 125 万和 265 万人。迅速扩张的因素有：全球供应链管理；即时制造；全球采购；快周期物流；专业化；互联网和信息技术的传播；以及低关税引起的出口带动型增长(贸易量增加)。快递服务的主要用户是高技术、药品、汽车和金融服务业。

33. 物流服务提供商常常采取各种措施，协助世界各国简化海关程序，以改善该行业的前景。快递服务提供商对海关程序的具体需求包括：可以使用电子数据交换(通过全球单一门户实行统一的数据成分)；可以快速清关，减少烦琐的风险管理(主要集中于高风险货物)；七天 24 小时清关。他们强调，该行业的前景还取决于邮政业的改革。快递行业希望将高增值服务与基本邮政服务分别对待，狭窄地界定为国家邮政经营者保留的领域。还应该为快递服务提供商制定独立的监管和最低许可

制度，并给予充分保护以防止不公平贸易做法。发展中国家还需要进行能力建设，特别是海关和基础设施方面的能力建设。国家政策目标应该是物流服务政策改革和自由化的基础。

34. 会议还讨论了安全措施的潜在制约影响问题。他们认为，制定平衡、实际和统一的标准有助于减少私营部门遵守规则的负担。相互承认不同国家的措施和风险规避办法，是处理被强化的安全要求的补充措施。会议讨论了快递行业以空运作为主要递送手段的问题。在这方面，可从航空自由化中获得巨大的经济收益。与会者提到了已证明成功的美国“开放天空”模式。还提到了美国——欧盟正在进行的空运权利谈判，以及美国提出的放宽所有权规则以激励投资的建议。

35. 快递服务业严重依赖空运要求经营人在环境保护方面采取负责任的态度，包括废气排放、噪音、地方空气质量。大家提出了一些补救办法，包括使用现代飞机，噪音可降低 70%，而且更加省油。与会者认为应该参考国际民航组织的工作成果。

36. 会议期间的不同发言和阐述强调，岛屿经济体面临着与内陆国家相同的问题和物流成本。虽然有些提供商实行某种程度的垄断，但它们滥用权力的能力受到政府措施的限制，包括明确和简单的海关程序。采取标准化程序和形式，采取共同的语言，有助于最大限度减少交易时间和费用。

37. 发展中国家需要应对的挑战包括：物流服务的市场结构，以及这些国家利用运输和物流服务与它们受益于贸易自由化的可能之间的联系；卡特尔的消极影响；甚至在引入私有化的地方，吸引外国直接投资也较困难。在该部门横向或纵向分离的情况下，更难鼓励进行投资。有时，或因为市场的规模，或因为必要的基础设施投资数量，市场本身可能无法有效运行。

D. 物流服务与世贸组织谈判

38. 在《服务贸易总协定》中，物流服务没有被划为一个单独的部门，而是分属于不同的服务种类，包括所有运输模式的辅助服务。最近的谈判提案和各种来文表明各国对这一议题感兴趣。乌拉圭回合期间关于所有运输模式的辅助服务的承诺大致是二元的(或无承诺或是非约束性承诺)，有些成员国在设业，外国股权上限，最低资本要求，合资经营的数量和期限限制，国籍、居住权和语言要求，资格要求、逗留时间和培训条件等方面仍保留限制。在目前的回合中，多边/双边一级都已承认

并开始讨论物流服务，根据非正式反馈，在“要价”中物流服务已成为经常提到的一个项目。

39. 物流服务与海运和空运服务相联系。对一些国家，包括最不发达国家，海运服务的自由化在政治上代价很高，因此开放物流服务相当困难。例如，专属营运权可能继续存在一段时间。没有任何国家似乎放弃专属营运权限制。放弃专属营运权的一个鲜见实例是莱茵河。多瑙河紧随其后，但其他实例很少见。例如，在不远的将来允许外国船舶在美国密西西比河上航行似乎是不可能的。

40. 会议讨论了 2004 年以来提出的有关国家或集团的物流服务提案。瑞士提案涉及以下子部门：货物装卸服务，保管和储存服务，货物运输代理服务，包括其他运输辅助服务，以及运输支持和辅助服务。提案认为需要解决以下障碍：发放许可证的条件，歧视性安全押金要求，优惠价格。中国香港的提案主要受“物流服务之友”拟订的“检核单”的启发提出的，它的想法是“不要重新发明轮子”，而应该将现有有关信息集中在一起。它力求在以下方面获得承诺：货物运输服务，货物装卸服务，保管和储存服务，清关服务，运输代理服务，集装箱装卸和中转服务，库存管理服务，订单处理服务，生产计划服务，生产控制服务。

41. “物流服务之友”建议将服务分为以下类别：(一) 核心货运物流服务，主要涉及所有运输模式的辅助服务；(二) 相关货运物流服务，涉及货运服务和其他相关物流服务，如技术检验和分析、邮件服务、代理商服务、批发贸易服务和零售服务；(三) 非核心货运物流服务，如计算机和相关服务、包装和管理咨询及相关服务。它还建议成员国作出相关的额外承诺。

42. 会议讨论了世贸组织框架内物流服务谈判的现状。约有 20 个发达国家和发展中国家的代表团发表了物流服务自由化的联合声明。在这轮多边谈判中，一组国家向另外 34 个成员国提出了多边“要价”。这一要价是根据早些时候提出的“检核表”的演变提出的。它寻求让各成员国了解，物流服务不仅仅是所有有关服务的堆砌，而是这些服务的整合，以确保行业内的正确协调和效率。提案的共同提案人十分重视这一行业，不仅为了谋求它们的商业利益，而且因为它们认识到物流服务在扩大全球贸易中起着重要作用。物流服务不但受益于服务提供者，更受益于服务使用者以及制造商和销售商。还应该考虑到对其他经济部门的外溢效应。物流服务

在某种程度上是一种网络服务，涉及到常常是全球的整个物流链系列。只有考虑到囊括更广泛部门的全球自由化，吸引所有重要行为者的参加，才能够实现最大利益。

43. 虽然许多国家对“检核单”所列的某些部门提出了承诺，但没有任何成员国对所有物流服务子部门实行自由化。目前的“出价”存在着差距。迄今为止，已提出了 61 件“出价”，其中 41 件维持物流服务的现有承诺，22 件改善了现有承诺，19 件提出了新服务部门的承诺，5 件提出了物流部门的新承诺，15 件在该部门没有承诺。“物流服务之友”谈判组提出的“自由化要价”变动不大。使用“检核表”或集群办法使发展中国家难以接受，因为无法确定其影响。关于建立供方能力，南南贸易尤其有助于在发展中区域市场中产生规模经济。

44. 虽然乌拉圭回合期间海运和邮政服务的承诺水平仍然很低，但今天的商业现实表明制度更加开放。关于邮递服务，各国正处于部分开放的过程，垄断服务提供慢慢消失。快递服务出于以下两个原因仍然大多没有承诺：缺少规章制度；《服务贸易总协定》对分类问题没有澄清。为确保法律的可预测性，需要明确界定《服务贸易总协定》承诺打算覆盖的活动。由于海运在运输中的重要作用，现在有越来越多的国家在考虑在海运方面作出承诺。约有 50 个国家利用海运模式时间表提出了承诺。

45. 贸发会议和经合组织正在拟订问题“检核单”，以协助谈判者的要价/出价过程。在为专家会议准备的背景文件中，贸发会议秘书处分析了发展中国家将贸易纳入发展目标主流需要应对的挑战，以及执行《服务贸易总协定》第九条(增加发展中国家在国际服务贸易中的参与)的方式和方法。文件中强调了以下问题：(一) 需要为物流服务各子部门进一步细化的关键问题清单；(二) 通过“要价出价”的讨论以及附加于承诺的限制和条件，解决许多挑战和壁垒；(三) 第四条和第十九条仍然是向发展中国家要价和发展中国家出价的基础，有效的能力建设、特殊和差别待遇、灵活性十分重要；(四) 还应该考虑其他论坛的动态。

E. 政策结论和建议

46. 在特设专家会议的讨论中，明确地认识到发展中国家参与世界贸易与增强物流服务能力之间密切关联。会议还讨论了开放市场包括履行《服务贸易总协定》承认对当地供应商的影响，以及利用具有竞争力的物流服务问题。与会者要求谨慎

对待开放物流服务市场的请求，在实行自由化前应该认真考虑本国经济和监管的准备程度。监管改革、能力制约以及特别和差别待遇被认为是先决条件。

47. 会议认为，政府政策有时可能以各种方式成为提供高效率物流服务的障碍，主要是海关效率低，包括过多的纸头工作、大量的手续、对货物价值和数量的限制、服务时间短等。另一问题是繁琐的货物安全检查；有时，工作人员工资低，道德下降，造成一种寻租文化，或出于个人动机限制自动化。其他的政府障碍还包括：通过垄断和特别税抑制运输部门的竞争，以及海关估价工作效率低，可以造成不可预测的费用和交货时间表。不过，还是应该从整体看待物流服务，包括它们对服务用户或提供者的影响，以及外溢效应。

48. 国家获得高质量和高效率的物流服务固然重要，确定发展中国家如何最大限度地参与物流服务和受益于物流服务自由化也很重要。在这方面，解决市场准入是一个方面，根本的是建立和维持供给能力。会议重申，建立规章制度(包括作为市场组成部分的竞争规则)和进行适当排序，对发展中国家充分利用物流服务的自由化十分关键。

F. 贸发会议的贡献和未来工作

49. 特设专家会议提出了以下供贸发会议在今后工作中考虑的问题：

- (a) 分析发展中国家作为物流服务的使用者和提供者，如何最大限度地参与物流服务自由化和分享物流服务自由化的利益；
- (b) 提出适当的政策选择，特别是监管框架，以确保物流服务的质量和供给，对改革进行正确的排序，使发展中国家能够充分受益于物流服务自由化；
- (c) 进一步探讨贸易便利化与物流服务自由化之间的关联；
- (d) 分析物流服务业少数公司垄断的实证以及相关的发展影响；
- (e) 探讨物流服务业集中和反竞争做法对发展中国家融入世界贸易和其发展机会的影响；
- (f) 在物流服务领域向发展中国家，特别是向内陆国和最不发达国家等弱势集团提供技术援助和能力建设服务。

第 二 章

组织事项

A. 专家会议的举行和议程

50. 2006 年 7 月 13 日在日内瓦万国宫举行了物流服务特设专家会议。Assad Omer 先生 (阿富汗)主持了会议。会议只有一个议程项目,即本报告附件一计划中所列的实质性议程项目。

B. 文 件

51. 为审议这一实质性项目,特设专家会议收到了贸发会议秘书处的说明,题目是“物流服务所涉贸易和发展问题”(TD/B/COM.1/AHM.1/2)。

52. 讨论结束时,特设专家会议授权主席在其亲自领导下编写会议最后报告。

附 件 一

计 划

- 10:00 - 10:30 欢迎辞和开幕辞
Lakshmi Puri 女士，贸发会议商品和服务国际贸易及初级商品司司长
- 10:30 - 11:45 第一次会议 — 物流服务：目前全球化的一个主要特点
物流服务与发展：Mina Mashayekhi 女士，贸发会议贸易谈判和商业外交科科长
物流服务或相关服务的趋势：José Rubiato 先生，贸发会议贸易物流科
物流服务的经济学：Ximena Gutiérrez 女士，洛桑高工物流服务管理国际学院
物流服务贸易：Pierre Latrille 先生，世贸组织秘书处
- 11:45 - 13:00 第二次会议 — 物流服务贸易的国家经验
解决各国的具体物流需求：尼加拉瓜的个案，Silvio Zambrana 先生，尼加拉瓜常驻世贸组织代表团
最不发达国家在利用高效率物流服务方面面临的挑战：Solomon Kasa 先生，坦桑尼亚货物运输商协会
出口带动的增长对物流服务的需求：John Simpson 先生，全球快递协会总干事
南非：物流服务的区域枢纽？：Isabelle Meyer 女士，南非科学和工业研究理事会
- 15:00 - 16:15 第三次会议 — 物流服务的使用者和提供者的视角以及物流和相关
部门的监管问题
物流服务外包的国别比较：Harvey Donaldson 先生，格鲁吉亚技术研究所，供应链及物流教育主任
物流公司的视角：Ralph Carter 先生，法律和监管事务经理，联邦快递(FedEx)
评论：Hugo B. Roos 教授，鹿特丹伊拉斯姆斯大学

16:15 - 17:30

第四次会议——物流服务与世贸组织谈判

《服务贸易总协定》谈判有关物流服务谈判的最新情况：Pierre Latrille 先生，世贸组织秘书处

《服务贸易总协定》谈判中处理物流问题：Thomas Chan 先生，香港经济和贸易司；Francesco Meggiolaro 先生，欧洲共同体代表(DG Trade)

要价/出价过程中的具体问题：Martine Julsaint Kidane 女士，贸发会议贸易谈判和商业外交科

17:30 - 18:00

闭幕会议

附 件 二

出席会议情况³

1. 以下贸发会议成员国的专家参加了会议：

阿富汗	伊拉克	巴拿马
安哥拉	意大利	菲律宾
阿根廷	哈萨克斯坦	俄罗斯联邦
波斯尼亚和黑塞哥维那	莱索托	南非
巴西	马达加斯加	阿拉伯叙利亚共和国
中国	毛里求斯	瑞士
萨尔瓦多	莫桑比克	泰国
印度尼西亚	尼加拉瓜	越南
伊朗伊斯兰共和国	尼日利亚	

2. 下列政府间组织派代表出席了会议：

非洲、加勒比和太平洋国家集团
非洲联盟
经济合作和发展组织
法语国家国际组织
南方中心

3. 下列联合国机构派代表出席了会议：

非洲经济委员会
联合国开发计划署

4. 下列专门机构和有关组织派代表出席了会议：

万国邮政联盟
世界银行

³ 与会者名单，见 TD/B/COM.1/AHM.1/INF.1。

5. 下列非政府组织出席了会议：

商业和职业妇女国际
公谊会世界协商委员会
农业与贸易政策研究所
贸易与可持续发展国际中心
牛津救济会国际
第三世界网络
世界路德教会联合会

6. 以下专题主讲人参加了会议：

Ralph Carter 先生，联邦快递(FedEx)，法律和监管事务经理
Thomas Chan 先生，中国香港经济和贸易司
Harvey Donaldson 先生，格鲁吉亚技术学院，供应链管理和物质教育主任
Ximena Gutiérrez 女士，洛桑高工物流服务管理国际研究所，洛桑
Hans Ittmann 先生，南非科学和工业研究委员会
Solomon Kasa 先生，坦桑尼亚运输商协会
Pierre Latrille 先生，世贸组织秘书处，日内瓦
Francesco Meggiolaro 先生，欧洲共同体(DG Trade)，布鲁塞尔
Isabella Meyer 女士，科学和工业研究理事会，南非
John Simpson 先生，全球快递协会总干事

7. 以下特邀代表出席了会议：

Myrtille Rochette 女士，海地太子港

-- -- -- -- --