



贸易和发展理事会
 贸易和发展委员会
 运输和贸易便利化问题多年度专家会议
 第二届会议
 2009年12月8日至10日，日内瓦

运输和贸易便利化问题多年度专家会议第二届会议的报告

2009年12月8日至10日在日内瓦万国宫举行

目录

	页次
一. 主席的总结.....	3
A. 运输和贸易便利化方面的最新动态	3
B. 查明投资需求和资金缺口	5
C. 通过运输和过境方面的公私伙伴关系加强连接性	7
D. 促进贸易便利化方面的公私伙伴关系	10
E. 在贸易便利化改革中取得显著进展：合作平台的作用、能力建设以及国际社会的贡献	12
F. 今后的道路	13
二. 组织事项.....	15
A. 选举主席团成员	15
B. 通过议程和安排工作	15
C. 会议成果	15
D. 通过报告	15

附件

一. 暂定方案——运输和贸易便利化问题多年度专家会议.....	16
二. 出席情况	17

一. 主席的总结

1. 根据贸易和发展理事会第五十五届会议的决定和核准的职权范围，并按照《阿克拉协定》第 107 段和 164 至 168 段的规定，运输和贸易便利化问题多年度专家会议于 2009 年 12 月 8 日至 10 日举行了题为“发展贸易和运输便利化基础设施的公私伙伴关系”的第二届会议。专家们收到了秘书处编写的背景说明 (TD/B/C.I/MEM.1/5)。
2. 会议提供了一种论坛，据以交流有关运输和贸易便利化的公私伙伴关系最佳做法和方针的经验。与会的专家来自各国贸易和运输部、海关当局、私营部门代表、学术界以及国际和区域组织。
3. 一些代表团感谢贸发会议秘书处适时举办了本届内容丰富的专家会议，同时强调了本届会议的重要意义，尤其是对内陆发展中国家的重要意义。
4. 本届会议安排了以下 5 个主要会期：
 - (a) 运输和贸易便利化方面的最新动态；
 - (b) 查明投资需求和资金缺口；
 - (c) 通过运输和过境方面的公私伙伴关系加强连接性；
 - (d) 促进贸易便利化的公私伙伴关系；
 - (e) 在贸易便利化改革中取得具体进展：合作平台的作用、能力建设和国际社会的贡献。

A. 运输和贸易便利化方面的最新动态

1. 全球趋势和多边谈判

5. 有人指出，昂贵的交易成本以及与陈旧繁琐的官僚程序相关的行政难题，往往对贸易造成比关税更为严重的障碍。快速越界运送货物可降低交易成本，从而产生“三赢”的局面。对贸易商而言，这意味着提高竞争力，对政府而言，这意味着采用高效和透明的程序以及更有效地分配资源。在这种情况下，这最终意味着降低消费者的费用和节省工业生产的成本。
6. 鉴于全球性的贸易物流趋势，近年来贸易和运输便利化已日渐显示出它的重要意义，这些趋势包括全球化生产流程，按时交货，以及先进的信息和通信技术。针对这些趋势，2004 年以来，世界贸易组织(世贸组织)的成员一直在多哈发展回合中谈判贸易便利化问题。在这些谈判中，鉴于可能作出的承诺，发展中国家正在分析其贸易便利化的需求和优先事项，并日益高度重视贸易便利化改革。

7. 在世贸组织的谈判中，未来的承诺可能会超出发展中国家和最不发达国家目前的技术、财政和体制能力。必须指出，发展中国家和最不发达国家已同意开始谈判贸易便利化问题，但条件是，在谈判期间以及在落实成员国将作出的承诺期间，必须为能力建设提供技术援助。为此，谈判的结果应充分考虑到给予发展中国家和最不发达国家特殊和差别待遇的原则。

8. 世贸组织成员认识到，特殊和差别待遇应该不止于体现在为实施承诺提供传统的过渡期。具体而言，实施承诺的程度和时机必须顾及发展中国家和最不发达国家的实施能力。发展中国家和最不发达国家没有对基础设施项目进行投资的义务。对贸易便利化谈判采取的方针是为世贸组织确定新的规范因素，特别是有关给予发展中国家和最不发达国家特殊和差别待遇的规范因素。

2. 涉及公私伙伴关系的最新经验

9. 运输基础设施方面的公私伙伴关系是建造、经营和维修基础设施的长期合同关系。可采用不同的方式使私营部门参与公私伙伴关系。某一公营实体对必须由某一私营部门承包商提供的产出提出具体的要求。最常见的做法是采用“特殊目的载体”的模式，在这里是指政府与私营部门的合资企业。这种模式具有若干长处，包括提高及时提供成果以及转让知识和具体技能的确定性，而这正是政府机构不具备的长处。因此，公私伙伴关系是公营部门传统的采购和投资的替代模式，公营部门在传统的模式中是对“投入”提出具体的要求；相比之下，在公私伙伴关系中，公营部门是对所需的“产出”提出具体的要求。

10. 近来，私营部门在规划、设计、经营和维修公共设施方面发挥了更大的作用。风险由公营和私营实体分担，或由最有能力控制此种风险的实体应对。在物流和贸易便利化方面，都可以日渐见到各种形式的公私伙伴关系。这种情况在需要提供新的尖端服务或采用现代信息和通信技术的新服务如无纸贸易系统和电子化单一窗口设施时尤为明显。

11. 为了使运输基础设施方面的公私伙伴关系对私营部门具有更大的吸引力，有人建议政府设立专门负责处理公私伙伴关系的单位并培训当地工作人员，因为他们最了解当地的情况。政府则也应该了解在运输基础设施和贸易便利化服务方面的相关私营部门经营者的概况，以免签订不良的合同。在发展公私伙伴关系时，公营部门必须拥有一系列的技能，据以选用不同的公私伙伴关系、标书、招标程序、合同谈判和合同后的监测工作。

12. 政府机构必须发展公私伙伴关系能力，使它们能切实参与就技术技能和能力问题与私营部门合作伙伴进行的谈判。联合国欧洲经济委员会(欧洲经委会)已制定了公私伙伴关系准则和“培训教员”的系列模块。欧洲经委会还设立了公私伙伴关系问题英才中心，该中心的主要目的是向政府提供有关执行公私伙伴关系政策的咨询意见，并建设成功落实公私伙伴关系的能力。

13. 在贸易便利化方面，公私伙伴关系可涉及一种特殊目的载体，例如建立一种国际贸易单一窗口。不过，贸易便利化公私伙伴关系也可以不必那么复杂，或

者可以采用制度化的贸易便利化委员会或更正式的工作队或工作组的形式。这种工作组通常履行公私营部门间协商机构的职能。它们可以使私营部门直接向公营部门表达它们在国际贸易中经受“繁文缛节”之苦的关注意见。它们可以监测国家贸易便利化改革取得的成果，并制定和公布这方面的指标。

14. 一些专家还审视了企业社会责任问题。企业社会责任这一概念指的是：公司以有利于业务、可持续发展议程和整个社会的方式，将社会和环境关切问题纳入其业务运作的范围。企业社会责任由认为企业不仅应对股东也应对其他利益攸关方负责的企业界人士所驱动。联合国则正在通过其《全球契约》倡议积极推广这一概念。企业社会责任与可持续发展的概念相互关联，还与旨在综合经济、环境和社会效益因而也可能会激发公司参与公私伙伴关系积极性的一些概念相互关联。

3. 区域动态

15. 贸易便利化措施日益具有区域性质。区域和次区域组织将运输基础设施、服务和边界问题纳入其工作方案。一些专家指出，具有长远一体化目标的现有区域安排，可发挥促进实施区域贸易便利化方案和举措的作用。后者的实例之一，是东南亚国家联盟(东盟)的单一窗口，这是对促进建立东盟经济共同体的重要承诺。不过也有些专家指出，促进贸易和运输便利化的区域努力可能遭受因不同的语言、发展水平和法律制度造成的障碍。

16. 一些专家审视了若干区域办法，在此仅举其中的几个实例：大湄公河次区域贸易和运输走廊、亚洲公路系统、南美一体化基础设施倡议、非洲公路倡议、撒南非洲运输政策方案以及非洲北南通道倡议。区域倡议可受益于运输服务的区域市场以及越境投资，例如对铁路、公路、桥梁和港口的投资。铁路和公路基础设施对于国际贸易尤为关键，并需要在各邻国间开展密切协调和规划。同样，河道也往往必须通过区域合作倡议进行疏浚和养护。

B. 查明投资需求和资金缺口

1. 在运输和贸易便利化方面的投资

17. 一些专家强调指出，在运输和贸易便利化方面的投资增强了竞争力，这反过来又增加了贸易量，从而提高了公共收入。然而，许多发展中国家和最不发达国家没有资金或机构、人力和技术能力来从事这些投资。公私伙伴关系可成为对建造、经营和维修运输基础设施、特别是公路、港口和其他贸易配套服务进行投资的渠道。

18. 运输基础设施在支持国际贸易中发挥着重要作用。在非洲，非洲开发银行资助的一条重要的运输走廊将 15 个国家相互连接。该银行还培训当地专家，提高他们实施公私伙伴关系项目的的能力。非洲只有少数几个港口能接收运往非洲的大部分货物。现在必须建造更深的海港并改善现有海港的服务和能力，协助它们

达到国际标准。非洲的港口还面临着严重的挤塞问题，而这些问题的起因，低下的处理效率更甚于基础设施的能力问题。

19. 非洲的另一个挑战是建立高效的内地联运连接。非洲道路货运关税可比发展中世界其他地区高出好几倍。一些专家认为，不应该将这种现象归咎于非洲昂贵的道路运输成本的本身，而应归咎于货运业高得出奇的利润率。而这种利润率所反映的则是卡特尔化现象和限制性的管控框架，例如很高的市场准入壁垒、技术条例以及根据排队先后分配货运业务的制度，这在非洲中部和西部尤为严重。这种制度有利于主要由性能不佳的旧货车组成的大型车队。此外，这种制度还会滋长腐败现象，因为运输业者可以向负责在运输业者之间分配货运量的实体即货运办公室进行贿赂，借此有可能增加本身的货运量。

20. 鉴于交通流量很低，非洲的多数铁路都在奋力争取获得经济活力。非洲开发银行正在建造的横贯非洲公路系统可为加强非洲大陆的内部连接作好准备。该系统由九条走廊组成，但基础设施中有半数状况恶劣，而且依然缺失关键的环节。

21. 一些专家建议，应该将更大部分的投资用于维修运输基础设施，而不是用于新的项目。私营部门的参与较常见于港口部门，道路和铁路部门的吸引力则较弱，这是因为投资需求量大，投资回收周期又长。在非洲，涉及港口公私伙伴关系经验多半良好，但在公路或铁路特许权方面则略逊一筹。

2. 融资缺口

22. 一些专家讨论了鉴于当前全球经济衰退而在为运输基础设施项目筹措必要资金方面目前存在的困难。有人指出，如今年代融资机会有限，因为出口收入和外国投资突然减少，信贷条件也随之收紧。在这方面，一些专家讨论了反周期投资的可能性，因为这种投资将在经济衰退期间创造就业机会。对运输基础设施的投资尤其可以创造就业机会并促进增长和需求。

23. 2008 年年中以来，为公私伙伴关系项目筹措资金已变得愈加困难，因为向公私伙伴关系提供资金的银行少于往日。融资的重点可能转向集群规模较小的项目，特别是小规模经济体的此种项目。迄今没有任何证据表明，许多现有的公私伙伴关系项目将会因危机而突然停顿。然而，新的港口和机场基础设施项目已出现了下滑现象，其主要原因是贸易量有所减少以及难以获得经费。

24. 一些专家强调了信息和通信技术以及知识转让的作用，认为这些都是公私伙伴关系项目的必要组成部分。他们特别提到了基于公私伙伴关系的国际贸易单一窗口业务模式，以此作为这方面的良好实例。

C. 通过运输和过境方面的公私伙伴关系加强连接性

1. 妨碍贸易和运输连接性的因素

25. 内陆发展中国家运输成本较高，连接国际市场的运输服务的可靠性也较低。一些专家以统计数据 and 实例说明了这些挑战。研究表明，在撒南非洲，货车的使用总时数中，行驶时间仅占 21%，其余的时间都花在离境前在过境港口的延误、在边界办理通关手续、在载重称量测桥称重以及在沿途的其他警站停车受检。

26. 众多最新的研究分析了对过境贸易的实际障碍因素。港口过境往往超过了必要的时间，这是由于边界手续冗长，也是代理公司和转运公司等私营部门业者的商业惯例所致。造成边界延误的主要因素是繁琐的管制手续，还有缺乏信息和通信技术以及相关的基础设施。这些效率低下的现象对过境贸易造成的障碍，远比道路基础设施不足更为严重。结果是，这种状况导致用户支付的运费远远高于货运公司本身的运输成本。

27. 内陆发展中国家的货运公司往往遭受诸如最大轴荷限制等各种技术障碍的影响，而各邻国实施的现行过境运输条例和规定又不相一致。许多运输业者是中小型企业，因此，如果采用或实施的条例和规定被认为不合理时，它们往往没有能力应对有关当局。

28. 据估计，某个内陆发展中国家贸易走廊沿线效率低下现象造成的损失相当于贸易货物价值的 6.6%。造成这一额外成本最主要的因素是装运前程序效率低下，然后是陆地运输、港口和边界手续效率低下。

2. 国际过境合作计划

29. 会议还讨论了通过与过境邻国密切合作加强内陆发展中国家连接性的问题。这种合作对保障内陆发展中国家有效进入区域和国际市场至关重要。就非洲而言，与海外市场的运输连接可被视为有利于公众利益之举，因为这种连接使主要的运输走廊将非洲大陆 15 个内陆国家与非洲的主要港口连通。这些运输走廊包括道路和铁路。

30. 在运输和过境基础设施方面的投资要求有一定的贸易量在商业上具有可行性。如果贸易量低，运输服务的频度就会降低，竞争就会减少。规模不经济现象会提高运输成本，从而降低贸易量。对许多内陆发展中国家的挑战是，它们的低贸易量往往无法为向它们的技术和基础设施进行投资提供正当的经济理由，这在内陆发展中国家本身或其过境邻国都是如此。

31. 查明内陆发展中国家的贸易商与毗邻过境发展中国家服务供应商之间的共同利益，可成为改善贸易便利化和运输连接的重要步骤。具体而言，私营港口经营者可能成为内陆发展中国家的重要盟友。港口日益由商业公司或通过公私伙伴关系经营管理，因此这些经营者往往会对吸引更多的内陆国家的货物产生积极的兴趣。

32. 一些区域组织也通过区域过境协定框架，大力促进过境运输和贸易便利化。某个区域组织介绍了它在区域过境运输中的活动，包括推广多式联运和区域内铁路试点项目。

3. 过境贸易和运输方面的公私伙伴关系

33. 运输和过境方面的公私伙伴关系可增加资源，用以满足对基础设施服务提供更多投资的需求。这种关系还可提高实施和运营项目的效率并提供获得先进技术的机会。但是，公私伙伴关系能否获得成功，要取决于管控效能的高低：仅仅是将所有权改为由私营部门拥有，可能不足以提高绩效，而且并非所有的公私伙伴关系机制都适用于所有的项目，因为它们受到社会、政治、法律和其他方面的制约。因此，某个内陆发展中国家一个私营部门的代表提出了“公私对话和伙伴关系”的概念。

34. 在港口方面，非洲国家的经验表明了私营部门的参与可如何有助于大幅度提高生产力。如果以每小时集装箱的移动量来衡量生产力的高低，则撒南非洲由私营公司经营的五大港口的生产力平均为公营部门经营的五个生产力最低港口的3倍。有人以某个欧洲港口为例解释说，在主要海港进行劳务改革和引入竞争手段，可有助于降低国际运输成本，从而对国家的物价产生明显影响。一些专家认为，通常而言，在港口特许权方面，私营业者往往会带来投资以及具体的技能和知识，使港口管理当局获得额外收入，并得益于最佳做法、技能和技术转让。

35. 某个成功的基于港口的公私伙伴关系产生的积极成果的包括：**(a)**货车运输能力提高了24%；**(b)**消除了港口拥塞和减轻道路堵车状况；**(c)**取消了效率低下的排队等候制度；**(d)**运费降低了20%；**(e)**加强控制了通过主要的运输走廊抵达各边界口岸的货车流量；**(f)**减少了不必要的货车交通流量。取得这些积极成果的原因，是港口与陆路运输业者之间进行了密切合作。另一种积极作用是减少了二氧化碳排放量，其原因是降低了燃料消耗量，以及通过采用无纸贸易港口社区门户网站减少了纸印文件用量。改善运输和过境系统还有助于加强安全保障。

36. 运输和过境信息和通信系统的具体组成部分可以网站为基础并使用多种语言。这些组成部分可自动和通过人工获得详尽信息，提供有关货物和车辆整个流动周期的所有物流动态数据。它们还可以通过与由海关和其他政府机构管理的系统相结合，核查有关货运公司的数据以及可供应货物的数据。这些系统将有助于提高透明度并加强在实地运作与管理人员之间的控制。

37. 运输和过境方面的公私伙伴关系可能会遇到一些障碍，其表现形式是缺乏政府支持，货运业呈现寡头垄断市场结构，信息和通信技术领域业者能力有限，以及基础设施不足。

38. 有位专家谈到了一项双边过境协定的谈判情况。两个伙伴国家的国家公私伙伴关系相关方面都参与了该项谈判，努力促进取得共同的利益，使两国的货运公司得以通过各自的邻国提供过境运输服务。

39. 过境国日渐看到通过为改善运输基础设施和服务进行投资而促进商业发展的可能性。一些专家列举了一些实例，说明旨在加强短途航运服务和枢纽港业务的举措。诸如“建设-经营-转让”计划等公私伙伴关系已表明可促成切实改善港口运作，不过在有些情况下，对投资量高和回收周期长的要求导致了一些合同失效。避免这种失效的办法之一，可以是公营部门在招标前对基础设施建设的主要组成部分作出规定。这样就能尽量减少将由承包商承担的费用，并提高项目的盈利能力。

40. 内陆发展中国家还力图提供过境运输服务和基础设施。这将有助于它们更大程度地得益于它们与邻国市场接近的条件，并向那些利用自身物流服务彼此进行贸易的邻国提供高效的运输服务。经验和研究表明，使内陆发展中国家成为高效过境地而采取的积极步骤可包括建立物流中心，更新铁路设备，对道路基础设施进行投资，以及为货运转运商实施培训和认证方案。

4. 采用走廊方式促进国际过境

41. 便利过境贸易和运输的措施大多是双边措施或区域措施。为了制定并实施这种区域解决办法，可采取的积极步骤是设立“走廊管理小组”。在非洲，这类小组的工作包括修订若干项次区域走廊过境协定和一项河道运输议定书。

42. 各区域经济共同体正在促进推广最佳做法和出版现有的法律文书汇编。近来正在开展的工作还包括研究轴负荷问题、能力建设方案、协调机制以及改善安全保障的措施。

43. 过境走廊已成为便利过境贸易和运输的关键研究对象和实践活动的目标。过境走廊可允许采用系统的办法，将技术管理、基础设施、服务、设备、行政程序和商业惯例相互连接。在分析走廊时，可将之视为一种生产体系，这种体系提供在供应链中得到优化的物流服务。

44. 重要的是必须发展体制和管理框架，据以制定明确的规则，并在走廊或区域一级促进实施运输业务倡议和贸易便利化措施。最理想的情况是，这些业务规则应该包括海关过境、运输业者和运输业务，从而有助于拓宽开放的运输市场空间，使无论是内陆或沿海的所有参与国都享有相同的市场准入条件。这类一体化计划已经在非洲东部和南部以及南美洲南锥体得到成功地实施。

45. 人们普遍认为，信任的环境和共同的意愿，是产生这些发展动态必要的先决条件。现已证明，获得成功的公私伙伴关系能十分有效地营造此种有利于合作环境的信任气氛。表明这一点的实例包括一些亚洲国家的情况以及撒南非洲运输政策方案框架内的一些区域倡议。

D. 促进贸易便利化方面的公私伙伴关系

1. 必须制定贸易全面便利化解决方案

46. 在许多发展中国家，涉及国际贸易的贸易文件和手续都以纸张印制。由于文书工作过多，也由于各种机构提出必须提供同样资料的监管要求，致使产生缺失数据和提供不正确数据的现象，并减缓了货物沿供应链流通的进度。进行必要的简化手续改革，同时采用信息和通信技术并制定解决方案，都将有助于货物与贸易文件同步协调流通。为此，有人强调指出，电子化单一窗口和无纸贸易系统以及基于网络的电子化港口社区系统是重要的解决方案。但此种方案的实施工作很复杂，费用也很昂贵，因为这需要得到可持续提供的经费和特别的知识、技能和服务。满足这些需求的途径之一是借助公私伙伴关系，因为私营部门可转让公营部门缺乏的技能、服务和技术。国际机构提供的诸如培训和培训模块等针对性强的技术援助和能力建设支助，是提高地方促进贸易和运输便利化能力的另一种途径。

47. 贸易便利化改革能否持续进行，这往往会提出了另一种挑战。这主要是由于长期获得用以使合作机制制度化和实施需要现代信息技术的贸易便利化措施的经费的机会有限。

48. 有人认为，由政府关键机构和参与贸易便利化的私营部门行动者组成的贸易便利化合作平台，是促成利益攸关方开展合作的至关重要的新工具。这种合作平台的具体功能，可包括确定和更改在贸易便利化的多边或双边谈判中的立场。现已证明，这些平台对以下两个方面尤为重要：确定特殊和差别待遇的需要，以及为实施某些贸易便利化措施而评估技术援助的基本需求。这些平台还可以提供一种论坛，公营和私营部门可在其中就具体的改革项目进行协商，这些项目可包括建立国际贸易单一窗口，建立风险管理系统，或建立提供进出口规则、条例和程序相关信息的网上交易门户网站。

2. 国际贸易单一窗口

49. 能否成功地为国际贸易建立单一窗口，这取决于对此至关重要的若干因素。这些因素包括：(a)政治意愿和支持；(b)获得所有利益攸关方的支持，并建立适当的协调机制；(c)确定合法实体和战略合作伙伴的组织结构；(d)确定最合适的业务模式；(e)提高公众认识；(f)调整法律框架；(g)进行技术和可行性研究，包括统一数据、分析程序和改善信息技术基础设施；(h)与国际组织合作规划试点项目。

50. 一些专家分析了用以建立和经营国际贸易单一窗口的公私业务模式。最常见的单一窗口公私伙伴关系业务模式，是发挥“特殊目的载体”作用的商务实体。该实体通常的业务是发展、经营和维持这个单一窗口，并提供增值网络服务和实施培训方案。

51. 实施单一窗口的障碍因素包括难以使决策者参与研究这一技术性很高的问题。必须使许多不同的机构持续地参与工作并使它们不断地相互协调，因为如果决策者和公众舆论对此缺乏了解，就可能会导致单一窗口项目的实施工作遭到严重延误。在实施阶段，长期的承诺必不可少，但这一阶段往往呈现零星分散的状况，各种利益关系相互竞争，结果是丧失了进展的势头。

52. 为了消除这些障碍，必须组建一个强有力的核心团队，关键的工作人员则应该明确了解项目的目标所在。在整个实施过程中必须建立并维持明确和直接的沟通渠道。建设中层官员能力的工作很有必要。同样重要的是必须确保实施工作队对它们的工作和取得的成果负责。

53. 在建立电子化单一窗口时，一种可行的向前迈进的方式是建立“伙伴关系网络”，在其中首先争取在诸如政府机构、私人利益攸关方和学术机构等伙伴之间开展合作。接下来的第二步，是使这些不同的伙伴关系相互联系，并在诸如国家物流发展委员会等机构内加以管理。

3. 作为贸易便利化和单一窗口重要组成部分的海关自动化

54. 海关当局是多数单一窗口的核心所在。贸发会议的海关数据自动化系统等海关自动化系统，是运作良好的单一窗口的必要前提。该系统便利将电子数据和文件传送给贸易和运输业者。它还有助于建立或加强以海关和其他政府机构为一方同以其他私营部门业者为另一方之间的合作关系。海关数据自动化系统的主要最终目标是成为促进电子商务的手段。

55. 海关数据自动化系统是一种健全的制度，它已表明可在十分不同的环境中，包括在大型中等收入发展中国家、小岛屿国家和最不发达国家以及内陆发展中国家发挥作用。在海关数据自动化系统项目中，国家将拥有海关数据自动化系统，包括拥有源代码和属于该项目组成部分的任何可交付的物品。

56. 若干国家的专家特别提及包括海关数据自动化系统的各种海关自动化系统可以如何地与由不同的公司研发的电子化单一窗口系统相互挂钩。即将发布的海关数据自动化系统单一窗口模块，将为现有的海关自动化系统和其他政府机构的系统提供互动的接口。它还将提供供所有机构使用的综合风险管理系统，据以改善并加快总体清关过程。

57. 风险管理是现代海关自动化系统的关键组成部分。这可以将扫描的图像载入海关申报表或代理人的申报表之中。如果法律许可，还可使用电子签名签署申报表。风险管理系统也可用于追踪调查进口、出口或过境业务的状况，并自动通知用户有关其申报的状况，例如通过短信或电子邮件进行通知。

58. 基于网络的海关门户网站的功能包括对使用该系统以及传输数据和文件进行管理。该门户网站认证文件，发送标准的可扩展标记语言信息，并管理参考数据库。该网站允许在网上查询并下载最新的控管条例。

E. 在贸易便利化改革中取得显著进展：合作平台的作用、能力建设以及国际社会的贡献

1. 多边谈判中的国家合作平台

59. 公私部门的合作伙伴关系是贸易便利化的支柱。这种合作伙伴关系必不可少，因为贸易便利化是无法专门由公营部门处理的专题。此种伙伴关系有助于弥合公私部门在需求和利益方面的差距，其途径是逆转政策周期，使私营部门业者不再处于某一线性过程的终端而被迫接受业已通过的各项决定。与此相反，通过协商进程，这两个部门都能有助于确定战略目标和制定国家和区域一体化战略。

60. 涉及建造和维修基础设施的合约性公私伙伴关系还需要建立一种体制框架，据以在不同伙伴之间安排开展有关共享信息、共同工作、共享资源和分担责任的合作。

61. 政府机构与私营部门在国家一级的合作，在世贸组织关于贸易便利化的谈判中也变得很为重要。各国必须与不同的利益攸关方举办有关它们需求问题的全国对话，并利用此种讨论确定国家对谈判议题的谈判立场。有人强调指出，逾 86 个发展中国家已经开展的世贸组织贸易便利化自我评估，现已成为设立国家贸易便利化谈判工作组的重要促进手段。已经设立这种工作组的国家发现，它们参与谈判的程度以及国家对谈判的认识都已有所提高。在日内瓦的提议发生任何重大变化时，这些国家也能更新本国的自我评估结果。不过，现在必须在整个谈判进程中维持这些工作组，但现已证明这是一项更难以完成的任务，因为这需要时间，也需要各参与国持续不断地作出承诺。有人指出，国家合作平台也可在实施贸易便利化项目方面发挥重要作用，还可在运输和贸易便利化方面协调技术援助和能力建设活动。

62. 贸易便利化合作平台可采用不同的形式。现已提出 3 种这样的形式：设立国家工作组；采用区域办法与各国家工作组进行联系，并通过区域秘书处进行协调；设立国家贸易和运输便利化委员会。

63. 有人提到了对保持这种合作平台的成就至关重要的若干因素：由最高政治层表明的政治意愿和提供的支持；拥有决策权的尽心尽力的参与者；注重成效和面向行动的工作计划；得到不断维持的信息流通；能提供秘书处基本职能的秘书处或机构；已经确认的工作优先领域。

64. 这意味着不应照搬现有的结构和既定的关系。与此相反，工作组应该能够将本身的工作与国家发展战略以及相关的实施行动计划相挂钩，并与积极从事贸易便利化领域工作的国际组织建立密切的联系。

2. 区域合作机制

65. 一些专家表示，在邻国的工作组之间有着合作的潜力。这种越界办法可能仅限于一些具体的问题，但或许可纳入作为一体化进程基础的各区域经济共同体的工作方案之中。

66. 至于正在努力争取结成关税同盟的某个区域组织，一些专家认为，分析贸易便利化的需求和优先事项，以及确定在世贸组织的谈判立场，都可得益于开展密切的区域协调。但是，区域协调需要依靠能发挥作用的¹国家工作队或工作组。因此，区域秘书处初步支持设立此种有公私部门利益攸关方参与的国家工作队，并支持它们持续工作。随后开展的区域协调则得益于以前从对其他多边和双边谈判进行的区域协调工作中取得的经验。

67. 促成区域协调获得成功的条件，与促成国家工作队获得成功的条件类似，即要为协调机制提供政治支持，要由诸如某个国际组织提供最低限度的财政支助，最后是要查明有哪些高层的尽心尽力的利益攸关方代表，并要使这些代表参与工作。国家和区域合作平台都可以提供政策指导，支持贸易便利化改革，并协助协调技术援助方案。尤其对小型经济体而言，区域协调可有助于消除规模不经济现象，并为集群经济行为留下余地。

3. 能力建设和国际社会的作用

68. 为了执行贸易便利化项目，发展中国家往往要求获得技术和财政支助。这种支助可来自私营部门和国际社会，采取的形式可以是投资、援助和能力建设。

69. 世界银行建立了贸易便利化融资机制，作为一种快速筹资机制。该机制使国家和国家贸易便利化工作组能获得资金，用以实施在诸如区域过境系统、物流发展、基准设定、贸易便利化措施审计和边界管理等领域的贸易便利化项目。

70. 若干国家的专家提及并赞扬贸发会议支持设立和维持国家工作队的行动。这种支持将继续下去。为了更好地规划各项活动并使之适应发展中国家的需求，尤其是在维持合作平台方面的活动，一些代表和专家应邀参加了贸发会议/欧洲经委会贸易便利化合作平台知识库的工作。该知识库载有一套有关这种合作机制的国家经验。

71. 关于能力建设领域的国际合作，会议还交流了由一些欧洲港口支助的贸发会议外贸培训港口培训方案的实施经验。该方案是三角伙伴关系的良好实例。这项涉及贸发会议、发展中国家和私营港口业者的方案的目的是转让知识和技能。方案的对象是中层管理人员和高级管理人员，并涵盖现代港口管理的各个方面，同时涉及各种公共筹资和私营部门的专门知识。

F. 今后的道路

72. 下届多年度专家会议将按照商定的职权范围，继续讨论本届会议讨论的若干问题。这些问题包括为优化投资尤其是私营部门投资对贸易便利化的贡献而必须采取的措施和行动，尤其注重于投资对国际运输网络和运输服务效率的影响以及投资对贸易便利化的贡献。

73. 下届多年度专家会议还可以讨论物流、贸易便利化和供应链安全方面的信息和通信技术。下届会议还可以讨论影响运输成本和连接的新挑战，其中应特别注重最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家，并讨论改善过境发展中国家的过境和运输基础设施及相关服务的问题。

74. 下届会议还应分析运输和贸易便利化的控管和法律框架以及切实实施商定规则和标准的问题。会议还应审视贸发会议对在贸易援助框架内切实实施贸易便利化措施的贡献，包括世贸组织贸易便利化谈判可能产生的各项承诺。

75. 虽然通过《关税及贸易总协定》(《总协定》)/世贸组织以及其他的自由化进程，关税已普遍有所下降，但行政障碍依然严重。这些障碍表现在过多的文书工作和繁琐的贸易手续、不透明的规则和条例、多重边境管制以及运输连接性不良。小岛屿国家和内陆国家以及最不发达国家等脆弱经济体的贸易商遭受的影响最为严重。在运输发展和贸易便利化方面的投资，对于营造协调一致、透明和可预见的贸易环境以及降低国际贸易成本都至关重要。

76. 一些专家强调必须确定各种措施和行动，优化在贸易和运输便利化方面的投资对贸易竞争力和发展的贡献。公私伙伴关系在促进运输和贸易便利化方面的作用在这方面至关重要。

77. 在运输方面，一些专家表示期待，改善和更好地执行《总协定》第五条可有助于内陆发展中国家更好地与海外市场相连接。国际社会的捐助未必会产生很大的财政影响，因为这种捐助的目的注重于执行现有的多边和区域协定，同时采取透明措施并交流最佳做法。

78. 过去十年期间，贸发会议的外贸培训港口培训方案一直在同世界各地的港口经营者一起，积极地支助他们的国家发挥发展经济的作用。该方案通过加强发展中国家的人力资源，在建设这些国家的能力方面发挥关键作用。现已在这一努力中同欧洲的一些港口发展了一种公私伙伴关系模式。这些港口通过贸发会议港口培训网络，在亚洲、非洲和拉丁美洲港口社区的四个语言群体中分享它们的知识和专门技能。该方案的主要目标是通过向发展中国家的港口社区提供高效率 and 具有竞争力的促进贸易服务，支助这些港口社区努力促进经济发展。专家组建议贸发会议在一些新的国家实施贸发会议的外贸培训港口培训方案。

79. 贸发会议应继续积极支持落实《阿拉木图行动纲领》，因为该《纲领》涉及内陆和过境发展中国的特殊需求。对内陆国家而言，过境运输和贸易便利化是进入海外市场的先决条件；过境国则可得益于经其港口流通的邻国货物所产生的增效效应和规模经济。内陆发展中国家和过境发展中国的公营和私营部门之间开展合作的办法，能应对它们对运输和贸易便利化的共同需求。

80. 贸易便利化是《多哈发展议程》多边谈判的组成内容。它还日益被纳入区域或双边贸易协定之中。要使发展中国家要最大限度地得益于经谈判达成的协定中关于运输和贸易便利化的规定，公营和私营部门的利益攸关方都必须参与分析国家或区域贸易便利化需求的工作。国家的经验表明，贸发会议应继续支持发展

中国家和区域组织开展的建立公私伙伴关系的进程，而此种伙伴关系的作用和这方面的体制环境是本次会议的主要议题之一。

二. 组织事项

A. 选举主席团成员

81. 在全体会议开幕会议上，多年度专家会议选出了主席团成员如下：

主 席：豪尔赫·阿尔弗雷多·卡马尼奥·伊斯顿先生 (国家物流委员会)

副主席兼报告员：史蒂芬·费夫里耶先生(东加组织)

B. 通过议程和安排工作

82. 在全体会议开幕会议上，多年度专家会议通过了本届会议的临时议程(载于 TD/B/C.I/MEM.1/4)。会议议程如下：

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和安排工作
3. 发展贸易和运输便利化基础设施的公私伙伴关系
4. 通过会议报告

C. 会议成果

83. 在 2009 年 12 月 10 日星期四全体会议闭幕会议上，多年度专家会议一致认为主席应总结讨论的情况(见第一章)。

D. 通过报告

84. 同样是在全体会议闭幕会议上，多年度专家会议核准副主席兼报告员在主席的授权下，于会议结束后完成最后报告的定稿。

附件一

暂定方案——运输和贸易便利化问题多年度专家会议

2009年12月8日 星期二	2009年12月9日 星期三	2009年12月10日 星期四
<p>(上午 10 时至下午 1 时)</p> <p>全体会议 开幕辞 项目 1: 选举主席团成员 项目 2: 通过议程和安排工作 介绍项目 3 非正式会议 项目 3: 发展贸易和运输便利化基础设施的公私伙伴关系</p>	<p>(上午 10 时至下午 1 时)</p> <p>非正式会议 项目 3: (续)</p>	<p>(上午 10 时至下午 1 时)</p> <p>非正式会议 项目 3: (续)</p>
<p>(下午 3 时至下午 6 时)</p> <p>非正式会议 项目 3: (续)</p>	<p>(下午 3 时至下午 6 时)</p> <p>非正式会议 项目 3: (续)</p>	<p>(下午 3 时至下午 6 时)</p> <p>非正式会议 审议会议结果 全体会议(闭幕) 项目 4: 通过会议报告</p>

附件二

出席情况*

1. 下列成员国的代表出席了会议：

阿尔及利亚	蒙古
安哥拉	摩洛哥
博茨瓦纳	缅甸
文莱达鲁萨兰国	尼泊尔
保加利亚	巴基斯坦
柬埔寨	巴拉圭
喀麦隆	菲律宾
中非共和国	卡塔尔
中国	罗马尼亚
捷克共和国	俄罗斯联邦
吉布提	萨摩亚
多米尼加共和国	沙特阿拉伯
埃及	塞内加尔
埃塞俄比亚	塞尔维亚
德国	南非
希腊	瑞典
危地马拉	阿拉伯叙利亚共和国
印度尼西亚	泰国
伊朗伊斯兰共和国	特立尼达和多巴哥
爱尔兰	土耳其
意大利	阿拉伯联合酋长国
约旦	美利坚合众国
哈萨克斯坦	乌拉圭
马里	委内瑞拉玻利瓦尔共和国
墨西哥	越南

* 与会者名单见 TD/B/C.I/MEM.1/Inf.2。

2. 下列政府间组织派代表出席了会议:

非洲开发银行集团 阿拉伯国家联盟
非洲联盟 东加勒比国家组织
经济合作组织 南部非洲关税同盟
欧洲联盟

3. 下列联合国组织派代表出席了会议:

国际贸易中心(国贸中心)
联合国非洲经济委员会
联合国欧洲经济委员会

4. 下列专门机构和有关组织派代表出席了会议:

联合国粮食及农业组织
世界银行

5. 下列非政府组织派代表出席了会议:

普通类
世界工程师协会
瑞士乡村非政府组织

6. 下列观察员组织派代表出席了会议:

国际道路运输联盟

7. 下列小组成员应邀出席了专家会议:

(按发言先后排序)

Sorasak Pan 先生, 柬埔寨, 国务秘书兼商业部长

Eduardo Sperisen-Yurt 先生, 危地马拉常驻世贸组织代表、大使, 世贸组织贸易便利化谈判小组主席

Geoffrey Hamilton 先生, 欧洲经委会, 经济一体化和合作司, 合作和伙伴关系科科长

Cristina Lozano 女士, 非洲开发银行, 区域一体化和贸易, 新伙伴关系, 贸易管控事务一等干事

Sambuu Demberel 先生, 蒙古工商会总裁兼首席执行官

Sameer Mubarak 先生，约旦全国货运信息和交通枢纽物流业常设事务委员会主席

Jean Kizito Kabanuka 先生，高级运输问题专家，撒南非洲运输政策方案区域协调
员，东部和南部非洲，世界银行集团，肯尼亚内罗毕

Somnuk Keretho 先生，泰国信息和通信技术部司长，电子物流业顾问，泰国农业
大学信息技术创新学院院长

John Moore 先生，爱尔兰都柏林港务公司局长

Nosiku S. Myninda 女士，赞比亚大学讲师(通过电视会议在卢萨卡发言)

D. Nguyen-van Houtte 女士，世界银行区域干事(通过电视会议在卢萨卡发言)

Javaid Mansoor 先生，巴基斯坦全国贸易和运输便利化委员会执行秘书

Stephen Fevrier 先生，东加组织常驻代表团高级技术随员，日内瓦
