



---

贸易和发展理事会

贸易和发展委员会

第二届会议

2010年5月3日至7日，日内瓦

临时议程项目6

促进和加强三大支柱之间的协同增效作用

关于执行《阿克拉协议》运输和贸易便利化问题相关规定的  
进度报告

贸发会议秘书处的说明

内容提要

本报告简述贸发会议技术和物流司贸易物流处就运输和贸易便利化的相关事项在执行《阿克拉协议》相关条款的框架内开展的活动及取得的相应成果。报告特别突出了贸易和发展委员会第一届到第二届会议之间这段时期内，在研究和分析、建立共识和技术合作活动方面所做的工作。

## 导言

1. 运输和贸易便利化领域内，贸发会议自贸易和发展委员会第一届会议以来开展的工作反映出《阿克拉协议》规定的运输和贸易便利化的任务。以下报告的活动按《阿克拉协议》的段落顺序排列，显示了技术和物流司贸易物流处开展的工作。

### 一. 《阿克拉协议》关于运输和贸易便利化技术援助的段落

2. 《阿克拉协议》第 107 段称：“贸发会议应向内陆发展中国家和过境发展中国家提供技术援助，帮助它们获得足够和有效的基础设施和服务，并获得有效的过境运输安排，以便支持贸易。”

3. 《阿克拉协议》第 166 段称：“贸发会议应继续向发展中国家的政策制定者和贸易商提供关于以下问题的能力建设援助和技术援助：降低运输成本，改进运输联接和提高竞争力，制定并执行适当的机构和法律框架，拟定和执行包括在过境走廊促进运输和贸易便利化的国家行动和国际行动。应当酌情与其他相关组织协调这一工作。应当继续协助发展中国家参加运输和贸易便利化谈判，包括结合多哈回合谈判，确保商定的规则 and 标准得到有效执行。”

4. 《阿克拉协议》第 167 段称：“贸发会议应继续为发展中国家提供援助，制订和执行各项政策和措施，以改进贸易交易效率并改进运输业务的管理。贸发会议也应继续与成员国合作落实海关数据自动化系统。”

### 二. 为内陆和过境发展中国家开展的活动

5. 根据《阿克拉协议》第 107 段规定的任务，贸发会议继续积极参与对内陆发展中国家和过境发展中国家的技术援助，并通过国家项目及国际合作机制，推动更高效的贸易交易，改善运输业务管理。

6. 2009 年，巴基斯坦的贸易和运输便利化项目第二期正式启动，项目由世界银行资助。在阿富汗，紧急海关现代化和贸易便利化项目的贸易便利化单元继续顺利实施，为商务部及工业过境和贸易便利化司提供支持。还举办了为期一周的世界贸易组织(世贸组织)自我评估讲习班，集合了公共和私营部门利益攸关方，分析阿富汗目前遵守世贸组织谈判达成的贸易便利化措施的能力。

7. 过境方面，项目活动重点是为《阿富汗—巴基斯坦过境贸易协定》及其各项议定书的双边谈判提供实质性支持。此外，项目于 2009 年取得的成绩还包括：向世贸组织提交了《关于外贸制度的备忘录》—这是阿富汗加入世贸组织前的重要一步；阿富汗国家货运商协会在全国开展了调查。

8. 2009年12月举办了向内陆发展中国家提供服务的过境港口特设专家会议。这次会议为专家和各利益攸关方提供了机会，就目前内陆发展中国家在使用沿海邻国的过境港口设施方面的挑战和机会交流看法。鉴于面临全球经济下滑，会议讨论了经济危机可能给过境港口的投资和业务带来的冲击，以确定这种冲击在何种程度上对内陆发展中国家产生了积极或消极影响。讨论和建议的重点是主要挑战和最佳做法，以便指导贸发会议秘书处就与内陆发展中国家和过境国家的利益最相关的问题开展分析和技术援助工作。专家讨论了过境港口最近的发展，以及这些发展可能给内陆发展中国家利益攸关方带来的好处。

### 三. 技术援助和能力建设活动

9. 依照《阿克拉协议》第166段，在正于世贸组织多哈议程框架内进行的贸易便利化谈判中，贸发会议继续开展支持发展中国家的活动。贸发会议援助的目的是加强机构和人员在计划、执行和监督贸易便利化改革方面的能力。方法有：**(a)** 建立机构间工作组；**(b)** 加强区域合作；**(c)** 协助评估贸易便利化需求。2009年，世贸组织正在制订的贸易便利化协定，它可能会编入的法律规定在内容和用语方面取得了进展，与此同时，就有关实施的问题也在加紧谈判。关于实施的讨论中，核心问题是：与技术援助有关的特殊与差别待遇方面需要采取新方法；国际组织和标准制定机构在支持发展中国家的实施进程中的角色和贡献。

10. 2009年，贸发会议作为主要召集人参与了以下发展中国家的全国贸易便利化需求评估会议：阿富汗、佛得角、科摩罗、尼加拉瓜、塞内加尔和多哥。贸发会议还派出了顾问团，举办了世贸组织贸易便利化谈判国家讲习班。获益于此援助的国家有：佛得角、几内亚、印度尼西亚、蒙古和尼加拉瓜。贸发会议还与国际贸易信息与合作署合作，在区域范围内就世贸组织贸易便利化谈判提供技术支持：它协助举办了两次世贸组织贸易便利化谈判区域讲习班——一次针对亚洲的最不发达国家(在柬埔寨举办)，一次针对非洲的最不发达国家(在赞比亚举办)。

11. 2009年，贸发会议进一步加强与一些区域组织的合作，如东加勒比国家组织(东加组织)和西非经济和货币联盟。贸发会议还资助东加组织成员国代表和秘书处人员定期参加世贸组织贸易便利化谈判小组会议，并为国家及区域贸易便利化工作组提供资金和实质性支持。贸发会议还协助举办了一次西非经济和货币联盟区域讲习班，讲习班在科特迪瓦举办，内容是贸易便利化谈判和发展区域单一窗口设施的可能性。贸发会议还为驻日内瓦的代表团举办了三次集思广益会，讨论特殊与差别待遇规定及规则的实施问题，二者都对发展中国家至关重要。作为贸易便利化技术说明系列之一，贸发会议就贸易便利化多机构工作组问题编写了一份技术说明。该技术说明概述了贸发会议在发起和支持贸易便利化协作努力方面的长期经验。该说明作为工作文件提交世贸组织贸易便利化谈判小组。贸发会议和联合国欧洲经济委员会还创建并维护保持有一个资料库，保存各国在贸易便利化合作平台及委员会方面经验的资料。

12. 依照《阿克拉协议》第 107 和 166 段规定的任务，贸发会议继续开展能力建设活动，并就一系列问题提供顾问服务。2009 年，贸发会议就广泛的法律问题提供了书面建议和回复，涉及以下方面：(a) 1974 年《联合国班轮工会行为守则公约》；(b) 海上保险及多式联运合同法的重要渊源；(c) 贸发会议货物保险条款样本的有关方面；(d) 1982 年《联合国海洋法公约》(海洋法公约)下的矿物资源开采制度；(e) 贸发会议主持下通过的国际公约的批准状况。此外，贸发会议还对各种对信息、数据和澄清的请求专门作出回应。

13. 作为 2009 年能力建设工作的一部分，贸发会议秘书处还开展了以下工作：(a) 在瑞典马尔默世界海事大学举办运输和贸易便利化讲座；(b) 在中国香港理工大学举办无水港培训班；(c) 在马耳他为欧洲安全与合作组织举办关于综合处理地中海区域供应链安全问题的讲习班；(d) 在秘鲁太平洋大学举办国际海洋经济学家协会年度大会；(e) 在特立尼达和多巴哥的海洋发展委员会会议。在俄罗斯联邦圣彼得堡举办的“危险货物多式联运”国际会议和摩洛哥马拉喀什举办的世界共同海损理算师协会大会上，秘书处就《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(鹿特丹规则)的主要方面做了陈述。在虚拟学院和第 166 段所述课程的框架内，在哥伦比亚、埃及、瑞士和印度尼西亚举办了培训活动。贸易物流处还提供协助，在马来西亚、马尔代夫、毛里求斯和坦桑尼亚联合共和国开展了外贸培训项目港口培训方案。还与国际转运协会联合会合作，在阿拉伯叙利亚共和国开展培训人员培训方案。

14. 2009 年继续落实海关数据自动化系统 ASYCUDA, 这符合《阿克拉协议》第 167 段规定的任务，该段要求贸发会议秘书处“继续与成员国合作落实海关数据自动化系统”<sup>1</sup>。

15. 海关数据自动化系统仍然是贸发会议最大的技术合作方案。2009 年，在执行中的海关数据自动化系统技术援助项目超过 61 个，包括 11 个区域和区域间项目。在与东部和南部非洲共同市场秘书处合作实施的区域项目框架内，海关数据自动化系统++运作点的数量有所增加，扩展到了科摩罗、刚果民主共和国、厄立特里亚、塞舌尔和斯威士兰等国。阿富汗、博茨瓦纳、喀麦隆、刚果、几内亚、马拉维和尼日利亚继续开展落实或升级为海关数据自动化系统++的活动。几内亚比绍、赤道几内亚和塞拉利昂启动了落实海关数据自动化系统++的新项目。

16. 欧洲联盟资助的技术援助项目继续 (a) 支持中非经济与货币共同体(中非经共体)秘书处的活动；(b) 改善各国的现行海关制度；(c) 以海关数据自动化系统 World 为基础制定并落实区域过境制度。此项目包括大量系列活动(如培训、文献管理、区域支持等)，其过境单元首先围绕两个运输走廊(杜阿拉—班吉和杜阿拉—恩贾梅纳)，并将在第二阶段扩大到区域内所有七国。

<sup>1</sup> 海关数据自动化系统网站([www.asycuda.org](http://www.asycuda.org))对该系统作了综述,并介绍了该系统的功能以及国家项目。

17. 2009 年, 最新版互联网上海关数据自动化系统在以下国家投入使用: 阿尔巴尼亚、科特迪瓦、格鲁吉亚、海地、约旦(在国家海关管理局和亚喀巴自由经济区当局使用)、黎巴嫩、摩尔多瓦、巴勒斯坦当局和阿拉伯叙利亚共和国, 系统覆盖了整个清关过程。2009 年, 海关数据自动化系统 World 在柬埔寨投入运行。开始或继续落实该系统的国家有: 直布罗陀、伊朗伊斯兰共和国、利比里亚、阿拉伯利比亚民众国、马尔代夫、圣多美和普林西比斯里兰卡、突尼斯、委内瑞拉玻利瓦尔共和国及津巴布韦。

18. 2009 年, 海关数据自动化系统核心团队继续提供技术支持(以网上、邮件、电话等方式提供系统维持支持), 并提供实地支持(安装新版本、调试新软硬件、改进功能等)。团队员工及咨询人员在伙伴国家执行任务约 240 次(不含培训)。本着南南合作精神, 超过 60% 的任务由海关数据自动化系统用户国家的专家完成。

19. 技术转让和能力建设方面, 2009 年, 在世界范围内, 在国家和地区一级就海关和信息通信技术相关事项开展了 74 次海关数据自动化系统培训。课程主要有选择性问题和风险管理、海关估价和过境实施。信息通信技术课程重点是数据库结构和管理、信息交换和电信、网络技术及海关数据自动化系统维持开发。

20. 2009 年, 继续开展研发活动, 扩展海关数据自动化系统的功能, 以便推行国际贸易单一窗口的理念。单一窗口可将其他政府部门连接到海关系统, 进行数据和文件电子交换, 为实行电子关务和电子政务打下基础, 让贸易界可以进入无纸环境。在此背景下, 与荷兰农业部签署了一个项目, 将其 CLIENT 出口系统与海关数据自动化系统整合, 并进行海关数据自动化系统/CLIENT 出口系统试点, 将出口业务计算机化, 包括发放出口管制认证。此项目的工作定于 2010 年 1 月启动。

21. 近期还达成协议, 与欧洲联盟委员会税务与海关联盟总局和世界海关组织总干事办公室在研发和落实对各自有具体利益的问题上开展紧密合作。欧洲联盟委员会税务与海关联盟总局海关政策司正在计划开发无纸化自报原产地证书系统, 这样, 欧盟贸易伙伴可专一地通过单一电子平台进行联接和操作。海关数据自动化系统可考虑纳入欧洲联盟委员会税务与海关联盟总局海关政策司主管部门开发指定的相关数据元素格式和结构。世界海关组织秘书处的具体利益方面, 与海关数据自动化系统方案紧密合作有助于实施海关组织数据模型 3.0 版, 该版本现处于最终确定过程中。

22. 海关数据自动化系统项目产生的影响可用各种机构和贸易便利化基准衡量, 包括收入增长、贸易便利得到改善、清关时间缩短、获得及时可靠的贸易统计数据。在全国持续执行海关及相关法律以及自动化计算关税和税收, 使国家预算收入有所增加, 及时可靠的贸易和财政统计数据有助于政府规划经济政策。最新版本的海关数据自动化系统将对电子商务和电子政务产生重大影响, 使国际贸易得到简化, 成本降低, 也能更便于发展中国家企业进入国际市场。项目成功的一个重要因素是, 改变的意愿、政府的承诺及充分支持。

#### 四. 运输和贸易便利化研究分析

23. 《阿克拉协议》第 164 段称：“在对发展中国家事关重要的贸易便利化、运输和相关服务方面，贸发会议应继续对影响发展中国家贸易和运输以及国际供应链安全的问题进行分析。贸发会议还应传播这些分析和有关信息，并促进经验交流。”

24. 《阿克拉协议》第 165 段称：“贸发会议应开展研究，制订有助于发展中国家降低运输成本、改善运输效率和运输联接的政策建议。这一研究应特别重视最脆弱经济体的需要，尤其是兼顾《阿拉木图部长宣言和行动纲领》，制定和执行有利于内陆发展中国家和过境发展中国家的融会贯通的过境制度。还应当重视促进多式联运。”

25. 《阿克拉协议》第 168 段称：“贸发会议应通过其研究和政策分析，协助发展中国家作出知情的政策抉择，解决运输战略方面的环境挑战，并协助确定相关的能力建设需要和适当的应对监管措施。”

26. 贸发会议根据其任务(《阿克拉协议》第 164、165 和 168 段)，并牢记发展中国家的具体利益，继续运输和贸易便利化方面的研究和分析工作。2009 年，贸发会议的工作成果通过年刊《海运回顾》和季刊《运输通讯》等经常性出版物广泛传播。2009 年《海运回顾》包括广泛的问题，这些问题影响到所有国家的运输和贸易，特别是发展中地区的国家。涉及的问题有：(a) 国际海运贸易和世界船队的发展；(b) 港口和吞吐量；(c) 运输和贸易方面法律法规发展。2009 年，《海运回顾》特别关注非洲贸易和海运部门的发展。此外还向贸发会议《2009 年非洲经济发展报告》提供了大量运输问题方面的资料。

27. 《海运回顾》对运输法方面的重要发展进行了报道，其中 2009 年版有一篇文章对货物运输领域新的联合国公约的主要内容做了分析性概述。2008 年 12 月，在联合国国际贸易法委员会(贸易法委员会)主导下筹备多年之后，大会通过了《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》。可以回顾，自 2002 年起，贸发会议秘书处积极参与相关的贸易法委员会工作组会议，并提交大量分析性评论，供工作组在起草过程中考虑。贸发会议网站提供了相关资料，突出了潜在的值得关注的、特别是发展中国家关注的领域。<sup>2</sup> 新公约称为“鹿特丹规则”，它为海上国际货物运输及含海运段的多式联运规定了强制赔偿责任框架，还包括一些目前不受国际统一法管辖的问题。特别是鉴于新法律文书具有复杂性，且政策制定者需要对批准该文书的益处作评估，因此对新公约规定进行分析十分重要，也是贸易物流处政策立法科当前的工作重点之一。

28. 2009 年的季刊《运输通讯》中有大量文章涉及影响运输和贸易的各种问题。这些问题包括，如，(a) 国家贸易便利化协调机制；(b) 班轮航运连接，特别着重非洲和南美洲；(c) 无水港；(d) 《关于国际公路货运通行证制度下国际

<sup>2</sup> [www.unctad.org/ttl/legal](http://www.unctad.org/ttl/legal)。

货运海关公约》(国际公路货运公约); (e) 海运与气候变化的挑战; (f) 全球经济危机与船运之间的联系; (g) 海关数据自动化系统的进展; (h) 全球运输和贸易便利化伙伴关系; (i) 圣卢西亚国家贸易便利化工作组; (j) 阿富汗世贸组织贸易便利化自我评估; (k) 发展贸易和运输便利化基础设施的公私伙伴关系; (l) 内陆国家过境港口; (m) 国际转运协会联合会培训人员培训项目; (n) 在亚洲和太平洋地区制定并落实贸易便利化; (o) 第三次内陆发展中国家贸易部长会议; (p) 贸发会议港口培训方案进展。

29. 贸发会议的研究分析成果还通过非经常性出版物、研究和报告传播。2009年, 贸发会议完成了关于油价上涨对海运成本的影响的实证研究(UNCTAD/DTL/TLB/2009/2)。研究采用回归分析, 测算海运费率对油价变动的敏感程度, 尤其着重集装箱货运。还扩大范围, 分析了干货(即铁矿石)和罐装液体(石油)货运。研究发现, 油价对海运费率有影响。集装箱货运方面, 研究结果表明, 数据中存在一个结构性拐点, 即油价一旦超过某一特定水平, 集装箱海运费率就更容易受油价上涨的影响。如果说, 预期未来几十年中, 供应方紧缺将加剧, 油价因而再现 2007 和 2008 年的攀升趋势, 并居高不下(可能达到前所未有的水平), 那么, 上述研究结果所述的问题会使海运和贸易受到一定影响。研究结果丰富了现有文献, 这些文献让人们更好地了解, 油价是海运成本的一个决定因素, 对整个运输和贸易都有影响。

30. 贸发会议也进一步分析了其班轮航运连接指数, 以继续对世界市场准入问题进行研究。班轮航运连接指数于 2004 年首次发布, 指数分五个部分: (a) 船舶数量; (b) 船舶的集装箱运载量; (c) 公司数量; (d) 服务数量; (e) 开往某一国家提供服务的船舶大小上限。2009 年, 中国仍是班轮航运连接指数最高的国家, 之后是香港(中国); 新加坡; 荷兰和大韩民国。受全球经济危机影响, 2008 年 7 月到 2009 年 7 月, 船舶数量、二十英尺标准箱(标准箱)运载能力总量、每个国家的服务数量和公司数量都有所下降。只有船舶大小上限继续提高。尽管有经济危机, 全球的造船厂还在制造新的更大的船只。

31. 《阿克拉协议》第 168 段规定的任务旨在应对运输战略方面的环境挑战。2009 年 2 月, 运输和贸易便利化问题多年期专家会议第一次会议召开, 重点是“海运和气候变化的挑战”。会后, 根据《阿克拉协议》规定的上述任务, 贸发会议秘书处编写了专家会议讨论纪要, 列出了专家讨论的重点问题, 让更广大的受众接触到他们的观点(UNCTAD/DTL/2009/1)。还向哥本哈根《联合国气候变化框架公约》会议提供了该文件, 作为贸发会议对采取适当行动应对气候变化挑战这一重要讨论的贡献。应当回顾, 出席专家会议有来自 60 个国家、20 个组织(联合国机构、政府间和非政府组织)的约 180 名代表, 还有国际船运和港口业的代表。会议以综合的方式处理气候变化带给航海部门的多重挑战, 它既着眼于减缓又着眼于适应, 还注重能源、技术和资金等相关问题, 这在同类会议中尚属首次。

32. 贸发会议秘书处还继续监控其他影响运输和贸易的涉及环境问题的的发展，并在《2009 年海运回顾》中加以报道，有时是在国际海事组织的主持下这样做。此外，贸发会议秘书处已着手考察国际法规框架中有关船舶造成石油污染的责任的内容，以便改善对这些问题的认识，并就通过相关国际公约为发展中国家的决策制定者提供政策指导。

## 五. 政府间和建立共识的活动

33. 2009 年 12 月，贸发会议秘书处召开了运输和贸易便利化问题多年期专家会议第二次会议，重点是“发展贸易和运输便利化基础设施的公私伙伴关系”。秘书处编写了背景说明，其中探讨了经济和金融危机对运输及贸易支持服务业和基础设施的影响，突出了提高运输效率、便利贸易的合作方案。该说明还论及以下问题：内陆及过境发展中国家的具体需求，世贸组织谈判引发的合作安排，技术在发展和经营高效的运输和贸易便利化基础设施及服务方面的作用。与会专家讨论了贸发会议在实施关于内陆和发展中国家特殊需求的《阿拉木图行动纲领》方面的作用，并指出，需要倡导采用基于公私伙伴关系的专门途径和模式处理过境便利化问题。专家还鼓励贸发会议在多哈回合谈判及其发展议程背景下继续对发展中国家的成功支持。背景说明(TD/B/C.I/MEM.1/5)和会议报告(TD/B/C.I/MEM.1/6)已提交委员会。