



联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/393
6 April 2004
CHINESE
Original: ENGLISH

第十一届大会

2004年6月13日至18日，圣保罗

临时议程项目8(d)

贸易与运输便利化：营造一种安全和有效的贸易环境

专题文件

内容提要

贸易与运输便利化对于为外贸服务需要获得快速、可靠和频繁的运输服务，同时又要遵守新的、更严格的安全要求的发展中国家来说，关系越来越密切。

本说明对贸易和国际运输近来的发展动态及其在全球化和发展进程中的作用做了分析。由于恐怖主义威胁和引发的安全措施的结果，从事贸易的环境发生了改变。本文介绍了承运人和运输服务供应商必须遵守的某些新的要求。

发展中国家，尤其是内陆和最不发达国家，在朝着一种安全和有效的贸易环境的转变过程中面临着严重的困难。国际社会需要携手努力促进这一进程。

“全球促进运输和贸易伙伴关系”为发展中国家的政府、贸易商、运输服务供应商和其他利害相关方营造一种更有效的国际贸易和运输环境提供了一个多边平台。

目 录

	<u>页 次</u>
导 言.....	3
国际贸易及其运输.....	3
全球贸易与生产	3
运输业的发展	5
贸易和运输便利化.....	8
贸易和运输便利化的作用	9
为便利贸易而合作	11
贸易和运输的安全环境	12
加强安全的需要	12
新的安全举措	12
前进的道路.....	15

导 言

1. 贸易物流服务的提供和管理格局在九十年代中发生了根本的转变。出现了两大趋势：一方面，全球贸易带动了全球运输系统的发展，涌现出了经营全球线路的全球服务供应商；另一方面，制造活动与销售活动的合并以及全球生产过程日益按地理分分布段化导致了供应链服务送货上门解决办法的发展。对于许多发展中国家来说，这些趋势造成了重大挑战：如何确保本身的贸易供应能力能够利用竞争者也可以利用的全球运输系统。在实践中，这意味着政府必须采取政策改革，使本国和区域运输系统能够与全球贸易物流系统保持有效运作联系。同时，政府需要考虑遵守新的、更加严格的安全要求的义务，这些义务的执行给发展中国家带来特别挑战。

2. 本文审视了国际贸易和运输的新近动态以及与安全和贸易效率有关的新的要求。文件探讨了贸易和运输便利化措施如何能有助于遵守新的安全措施，同时又能帮助发展中国家参加全球贸易和生产过程。最后，本文介绍了“全球促进运输和贸易伙伴关系”可作为一个有助于为国际贸易和运输营造一种更有效、更安全环境的多边平台。

3. 本文件作为一份专题说明是为贸发十一大圆桌讨论会“贸易和运输便利化：营造一种安全和有效的贸易环境”而编写的。

国际贸易及其运输

4. 一个国家的有效出口竞争力取决于本身的生产能力以及能否以尽可能低的成本并按照进口商和消费者要求的条件将货物运往国外市场的能力。后一组因素构成供应能力的主要内容，且主要取决于是否具备运输和物流服务以及其质量和成本如何。发展中国家出口的国际运输成本平均为目的地国所收进口税的 2-3 倍，因此成为市场准入的主要实际障碍。

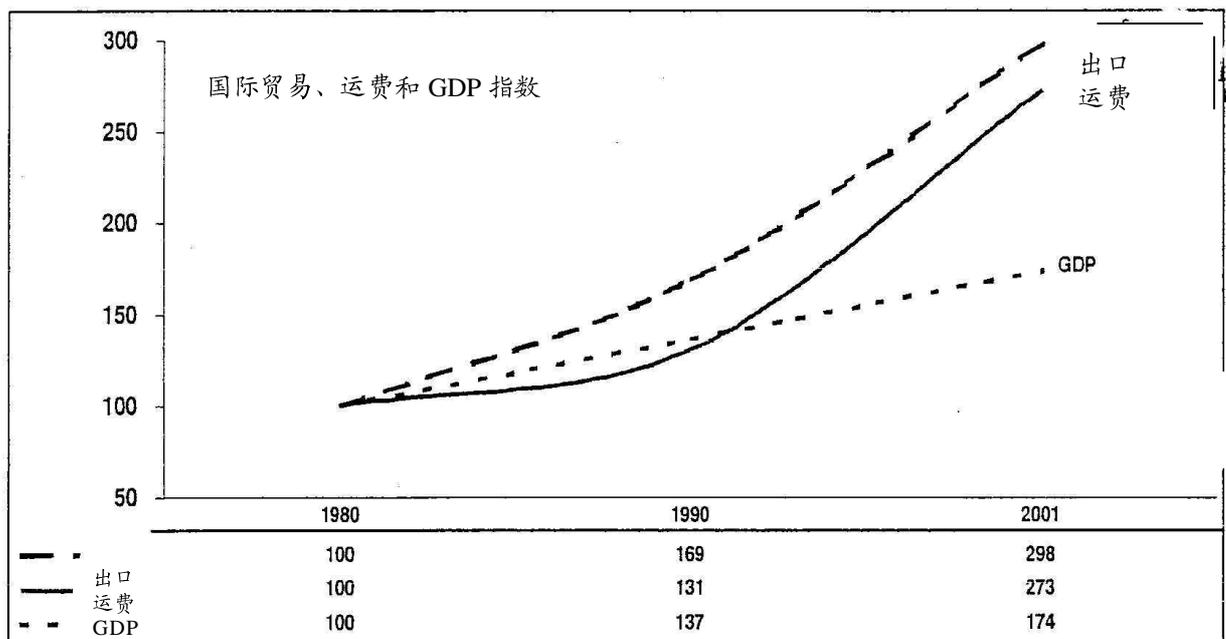
全球贸易与生产

5. 需要将运输和物流服务的增长视为全球生产系统的一部分，因为贸易越来越多地涉及半成品而非原料或制成品。如今公司内部的贸易约占全球贸易的三分

之一。未完工产品贸易与外国直接投资有密切关系，并且特别依赖于有效的国际物流服务。

6. 在过去二十年中，世界贸易比世界国内生产总值增长约快两倍(见图 1)。在九十年代，贸易的这一增长与更快的国际运输开支增长同时出现。虽然出口增长了约 75%，但国际运输的实际开支却翻了不只一番。其中的主要原因是准时送货需求的增长，这种需求也提高了空运以及更频繁、安全和可靠的多式送货上门运输服务的比例。此外，近年来，全部物流开支中运输所占的比例上升了，而用于仓储和存货的资金减少了。

图 1
世界国内生产总值、贸易和国际运输开支的增长



注释： 运费代表国际运输开支，其中包括空运、海运和其它方式。

资料来源： 该图表由贸发会议根据世贸组织和贸发会议数据编制而成。

7. 同时，发展中国家的外贸结构由于多样化政策的结果也发生了改变。这些国家越来越多地出口半成品和制成品。而 1981 年，制成品只占低收入发展中国家出口的 22%，这一比例到 2001 年增加了 80%。贸易格局的这种变化要求运输和物流服务以及基础设施的类型和质量也随之改变，它们增加了对有效的贸易和运输便利化政策的依赖。

8. 尽管存在总的有利趋势，但不同发展中国家和区域之间差距很大。虽然一部分东南亚经济体和中国在集装箱化的海运贸易中正在创造出大量的盈余，而其他一些国家面对吸引外国直接投资和生产并出口制成品等众多机会却无法问津。许多内陆国家和最不发达国家尤其是这样，它们缺乏吸引或提供当今贸易环境必需的运输和物流服务的条件。下一节将对这些条件做一研究。

运输业的发展

集装箱化和多式联运

9. 集装箱化是六十年代引入国际贸易的。许多发展中国家最初认为集装箱化不适合它们的特殊情况，因为集装箱化需要大量资本投资并且减少劳力的需求。如今，已普遍承认，全球网络一部分采用的技术不可能与另一部分采用的技术不同。技术的选择必须考虑到整个系统的成本，为了与系统联接，用户和供应商别无其它选择，只能适应通行的标准和技术。

10. 集装箱化显然是作为围绕制成品贸易运输产生的技术构想。不论使用哪一种运输方式，大部分国际贸易是集装箱化的，而且这一比例仍在增长。集装箱化的增长导致了运输方式和实际惯例的改变。越来越多的采用两种以上的运输方式将货物送货上门。按照一项合同的多式联运，由一方在整个运输业务中负责到底，极大地便利了贸易并且改善了贸易商的状况，而对于内陆发展中国家来说更是如此。

11. 然而，许多发展中国家并未从多式联运的好处中获益。由于运输中的陆路段具有高风险而且缺乏与这种运输有关的恰当法律框架，国际承运商常常不提供涵盖由原产地到目的地由承运商负责到底的全程运输业务合同。许多发展中国家在集装箱化和多式联运方面的其他主要障碍包括，由海关或其他当局对货物做出实际检查，这需要在港口或入境点额外卸装集装箱。集装箱化贸易不平衡，差距基础设施破旧不堪，通关手续繁琐冗长，海关处理集装箱本身手段不足，公路集装箱运输不安全，所有这些都增加了多式联运陆路段的成本和风险。

信息和通信技术

12. 近年来将信息和通信技术(ICT)引入运输和物流服务可与几十年前采用集装箱化运输相提并论。发达国家要比发展中国家在贸易和运输信息数字化方面先进得多。ICT 需要对硬件和软件以及能力发展作出投资。尽管昂贵,但这种投资是运输和物流供应商与全球网络联接并在当今贸易环境下保持竞争力的先决条件。

13. 使用互联网是使承运商能够在线编排其大部分——如果不是全部——运输流程的新的发展的源泉。因此,互联网接入是发展中国家贸易商改善市场地位的一个基本前提。通过提高信息流量和进而产生的市场透明度,包括采购运输服务的网上门户可实现上述目标。运输界,尤其是港口界,通过创建能够解决运输界主要参与者信息需要的共同门户可从互联网中进一步受益。

14. 创建门户并与全球运输和通信网络联接为发展中国家带来了重大挑战。尤其需要满足三个关键条件才能够成功地采用运输界信息门户。首先,需要对系统加以定做并适宜于具体的当地要求。其次,需要所有有关方面参与并将该门户视为自己的门户,包括承运商、服务供应商和公共当局(其中包括海关行政部门,它对于门户的成功尤为关键)。第三,数字信息的使用常常需要对国家立法制度做出改变。

法律框架

15. 为贸易和运输营造一种有效和安全的环境需要存在一种恰当和支持性的法律环境。反映技术发展和商业惯例并能成功带来确定性和可预见性的法律框架是切实为贸易和运输提供便利的最关键的组成部分。相反,过时、烦琐和零散的法律框架易造成不确定性并增加交易成本,因为它可能引发昂贵的诉讼并增加保险费用。

16. 现行的国际法律框架不能反映技术的发展或商业惯例的变化。尽管集装箱化和多式联运快速增长,但实际上并没有一种管理这种运输责任的国际统一制度生效。¹目前的制度是一种杂乱的混合体,包含旨在管理单式运输(海、陆、轨、空)

¹ 《联合国多式联运公约》(1980年)尚未得到使之生效所需数目足够的国家的批准。“贸发会议/国际商会多式联运跟单规则”(1992年)具有一种合同性质,因此不是一种争取国际统一性的方式。

国际公约，各式各样且常常相互矛盾的区域、亚区域和国家法律和条例以及标准式的合同。² 在这种背景下，一些国际组织开始着手探讨一种可接受的解决办法。联合国国际贸易法委员会工作组最近开始审议一份“运输法律文书草案”，以便用于包含海运段在内的所有多式联运。该专题显然极为重要，需要引起有兴趣促进全球贸易的公共部门或私营部门所有实体的关注。发展中国家参加审议也十分重要，只能这样才能确保使它们的利益纳入考虑。

17. 同样，在国际贸易和运输中使用电子手段需要有一种有力的法律环境。某些国家的法律关于原始文件或手写签名的要求给国际贸易中使用 ICT 造成了障碍。虽然国际贸易法委员会的《电子商务示范法律》(1996 年)和《电子签名示范法律》(2001 年)在为总的电子商务创造一种扶持和安全法律环境方面给各国政府提供了指南，但运输部门仍然面临着能否用电子替代物取代可转让提单的重要挑战。³

发展中国家作为运输服务的使用者和提供者

18. 与全球运输和物流网连接是发展中国家参加全球贸易和生产的先决条件。同时，低贸易量会妨碍这种连接，因为运输服务供应商会因缺乏足够的服务频繁度和质量而认为无商业吸引力，而且国家也没有能力发展必要的基础设施或使之现代化。许多最不发达国家目前感到深陷于一种恶性循环，其中低贸易量导致运输服务不足，而运输服务不足又导致低贸易量。内陆国家尤其如此。同样，南南贸易的发展也受到发展中国家之间缺乏具有足够质量的直接贸易服务的限制。

19. 对于数目太少、商业上无法提供具有充分频度和成本效益的运输服务的商业路线来说，公共部门的干预是必要的，正象基本运输设施投资常常需要公共融资一样。为了使边远地区、岛屿或内陆国家与全球网络连接，在基础设施方面可能需要公共投资，或对运输服务供应商给予补贴。经验表明，最初的补贴或给予运输服务别的支持可牵引启动贸易，因而增加对未来运输服务的需求，其结果可对私营部门具有商业吸引力。

² 详见贸发会议秘书处“关于执行多式联运规则”的报告(UNCTAD/SDTE/TLB/2 和 Add.1)，可检索 www.unctad.org 网站。

³ 详见贸发会议秘书处“在国际贸易中运输文件的使用”的报告(UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3)，可检索 www.unctad.org。

20. 十分重要的发展中国家的贸易商能够利用充分的国际运输服务，而不论服务供应商属于那个国家。而同时，发展中国家参与国际运输服务的提供是它们扩大经济基础并作为发展经济联系的一个前提创建或保持运输能力努力的一个有机组成部分。承运商或国际运营商可能会发现与地方服务供应商合作具有若干种好处。其中包括更好地了解当地的文化和环境，与官方机构以及贸易和运输组织建立联系，面对当地条件具备更好的灵活性和适应性，可利用一支现成的运输队伍和语言技能。为了保持这些潜在的有利条件，政府应当通过管理政策和扶持政策培养新的国家服务供应商并加强现有的供应商。

21. 国际运输和物流公司提供全球服务，为此它们在全球范围内采购例如，船只、技术、乘务人员、集装箱和管理技能。运输服务及其组成部分市场的扩大，也为发展中国家提供了机会。尤其是亚洲国家近年来增加了若干部门中的市场份额，特别是在海运方面。亚洲运输和物流供应商打创造出了一些最先进的互联网基运输通信门户。亚洲的港口运营商已发展成为全球性商家并成为在全世界范围内经营特许集装箱码头的服务出口商。

22. 然而许多其他发展中国家，尤其是非洲的发展中国家并没有参与多少国际运输业务。这种低参与度原因众多，并且与低投资水平和总的来说制造部门和服务部门的发展水平低相关。

23. 高效运输服务的成功发展不仅取决于基本的运输基础设施，而且更重要的是取决于是否建立起能够最有效利用现有基础设施的切实机制。许多发展中国家的问题在于支持贸易的基础设施不同组成部分的规定、规划和管理非常零乱，缺乏有效的协调。管理贸易和运输行为的法律和规章制度以及支持贸易的服务和基础设施的调配常常陈旧过时。因此需要制定弥合体制和组织欠缺和不配套的与时俱进的政策和行政安排。

贸易和运输便利化

24. 贸易便利化目的在于发展一种全球可接受的、调解一致的、透明的和可预测的国际贸易交易环境。它使发展中国家技术落后的部门能够将水平提高到先进的贸易伙伴的水平。它不仅对一国的贸易有利，而且还可以成为私营部门投资决定的

一个重要因素。它所基于的是国际接受的习惯和惯例，从而导致手续和程序的简化，有形设施和手段的标准化以及采用的贸易和运输法律和规章制度的协调化。

贸易和运输便利化的作用

25. 发展中国家的中小企业受到负担过重的贸易手续的不利影响，这些构成固定成本并导致收入的下降，成为经营国际贸易的抑制因素。贸易交易环境的改善将特别有利于这些企业，因为贸易便利化措施的采用和扩大贸易机会有助于增加潜在贸易伙伴的数量。

26. 因此，发展中国家需要基于有效执行国际文书、公认的最佳商业惯例和共同标准为国际贸易交易营造一种有利的国内环境。过境点特别重要，因为正是在这些关键部位买方和卖方国内贸易环境的差距进一步突显。

27. 此外，发展中国家应加强与区域市场和国际运输和物流网络连接的能力。这种能力取决于运输联系和将货物由生产中心运往最终市场的效率和速度，同时确保高质量和可靠的送货。港口是这一过程的关键，因为港口构成交通系统的枢纽，在许多情况下它们将高技术国际运输与依赖低技术基础的当地运输服务连接为一体。

28. 许多发展中国家在交接点(由一种运输方式转换为另一种)、过境关卡和国内运输网中出现低效率和延迟。造成这种延迟的原因有：基础设施不足，货物搬运设备和运输车队不妥当，贸易手续繁杂，管理程序混乱和缺乏专门技能。排除这些因素将会降低成本和减少延误，因而改善发展中国家贸易发展的潜力。

29. 利用国际文书、标准和建议以精简国内程序，规则和条例可导致在不花费大的投资的情况下改善现有的设施。例如，允许货物 24 小时通关，可使国内运输队伍的能力翻一番。根据世界银行的一次最近分析，具有最大改进潜力的因素包括：港口物流、基础设施的质量和效率、海关效率和管理环境。旨在提高私营部门参与和竞争的体制改革可望提高贸易基础设施的生产率。ICT 的使用可加速信息交换和提高海关的运作效率，包括微机管理技能(见框 1)。它还可以为管理层提前提供用于做计划的信息，赋予承运商更大的选择权并提高了服务质量。此外，ICT 的使用是采用多式联运和供应链管理所必须具备的。

框 1. 海关数据自动化系统和危险管理

为保护国家利益，全世界的海关服务必须保持高效的货物和旅客通关与加强管理两者之间的平衡。现代化贸易不能允许供应链中断，但海关服务并不具备检查每批货物的资源。随着国际贸易交易量的增长，系统和深入查验所有货物已成为海关的历史。海关 IT 系统的出现已导致风险管理系统的计算机化，而哪些交易应受海关检查是由计算机按照专门的海关稽查/侦缉人员确立的标准确定的。

自 2001 年 9 月 11 日事件以来，安全已成为头等大事。如今，如何协调好监管效率和保持货物流畅比以往任何时候更加成为海关的首要目标。海关检查不只是为了保证税收，而且也在于支持自由和安全贸易并且参加全球反恐斗争。只有通过现代化的、有效的和计算机化的手段使海关能够记录信息并利用信息捕捉高危险货物才能够实现这一目标。

海关数据自动化系统(ASYCUDA)中世界风险管理系统很好地利用了海关业务计算机化 20 多年来的经验和在 85 个以上国家实施这一系统的经验。海关数据自动化系统涵盖了整个申报处理过程，包括货物和过境。它采用复杂的手段，由传统挑选检验程序和将申报货物分别纳入受检“通道”(绿色通道用于不用检查即可放行的货物，黄色通道用于放行之前需查验文件的货物，红色通道用于放行之前需要实际检查的货物，蓝色通道表明货物将放行但通关后需由海关查验审计的货物)，乃至采用多媒体扫描成像和无线装置。它们使海关人员能够即时远程接通侦缉和监管数据库。海关监管现在可在以前无法做到的情况下进行，例如，拦截过境货物并校验提供的跟单与出境时的申报是否相符，或对集装箱内的货物或货物状态(是否已清关、过境等)进行就地查验。可对该系统的微机管理程序作出定期评估，以便衡量选择性标准的影响并根据需要修改、扩大或删除风险管理参数。

30. 在这种情况下，发展中国家不仅需要获得支持以查明对现有运输网络实际需要作出的改进，而且还需要对如何最佳利用现有的贸易和运输用资产，凡有可能，消除能增加交易成本和造成不必要延误的任何障碍提出具体行动建议。这包括提高

本国运输运营商及其辅助服务的商业能力和效率，改变贸易商的商业行为，使行政和商业程序协调一致，审查法律框架并对之加以更新，促进外国投资和知识转让，并在公共机构和运输供应商以及国际贸易和运输用户之间建立有创意的新型关系。除非出现这样一种贸易基础设施，否则交易成本会很高，而国家也无法从放宽市场准入中获益。因此，一个国家的特殊挑战是发展一种管理环境和组织安排，以便能够最佳利用现有的实际网络结构，逐渐将政府的职能由支持贸易基础设施和服务的管理者转变为促进者。

为便利贸易而合作

31. 为做到充分有效，贸易和运输便利化措施必须立足于全球接受的标准并以协调方式在区域采用。协调政策扩展到包括如关税税则和海关以及贸易文件和程序的标准化，改进跨境合作，邻国之间交流经验和执行过境贸易安排。这种合作的目的在于加强落实过境贸易走廊和订立相互接受的过境程序和业务。它还强调需要发展和加强相关体制支持结构之间的联网。对于国家、区域和地区一级运输服务和运输系统的决策采用一种从全局考虑的做法；并促进伙伴关系以发展可持续的、节省能源的多式运输系统。

32. 由于影响运输业务的新的安全要求造成对运输手段和贸易货物更多的监管并有可能降低贸易运作的效率，前一节中所描述的挑战可能更加严峻。然而，通过安全检查获得的信息可能为发展更有效的贸易手续和实践奠定基础。贸易和运输便利化可受益于采用更新的技术，更快和更协调的程序和强化的信息管理，所有这些均产生于所实施的安全措施。在这样一种前景下“安全”实际上可以使“便利化”受益，但必须赋予所有国际贸易伙伴和利害关系者以改进参与供应链质量的机会和手段。发展中国家伙伴需要得到国际社会的资金和技术支持，以便使它们能够从这样一种系统发展过程中受益。

贸易和运输的安全环境⁴

加强安全的需要

33. 继 2001 年 9 月 11 日事件之后，运输安全已成为国际关切的首要内容。各国政府和工业界都承认加强全世界范围内的安全的必要性。由于世界贸易主要依赖于海运，海运系统的安全受到极大重视。美国政府为了对其本身关于海运系统脆弱性分析作出回应，率先采取了诸多加强海洋交通安全的措施，包括港口、船只和货物安全。一些国际组织过去两年来也对全球以及加强安全措施的需要作出了迅速的反应并且对加强海运安全的广泛措施进行了研究。

34. 以下概述的部分措施对发展中国家具有重大影响：美国集装箱安全举措；美国提前 24 小时提供载货清单规则；美国海关与商贸界反恐伙伴计划；和国际海事组织《国际船舶和港口设施保安规则》。

新的安全举措

集装箱安全举措(CSI)

35. 集装箱安全举措的前提是如果能在装货之前瞄准并检出高危险货物集装箱就可以加强贸易系统的安全。由 4 部分组成的计划包括按照提前在未抵港之前获得的信息识别高危险集装箱，使用高危险集装箱快速分检技术，包括放射性探测和大型 X 光和伽马射线仪。

36. 为了实施集装箱安全举措，美国海关与外国政府签订了双边协议或建立了伙伴关系。这些协议规定，在外国港口派驻美国官员，由他们对运往美国的货物集装箱在起运之前甄别和分检。虽然美国当局的最初目标是在对美国发货量最大的货物集装箱港执行集装箱安全举措，而第二阶段包括将该计划扩大到其他港口，所考虑的仍然是货运量、地点和从战略角度引发的关切。美国当局愿意向参加国提供对等安排，因此这些国家可以将海关人员派驻美国港口，对运往这些国家的货物加以甄别和检查。

⁴ 本节的资料基于贸发会议秘书处最近发表的报告“集装箱安全：主要举措和相关的国际发展变化”(UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1)，可从检索 www.unctad.org。

提前 24 小时规则

37. 2002 年 12 月 2 日以前美国海关的有关条例只要求抵达美国的每艘船只的船长拥有载货清单。提前 24 小时提供载货清单规则则要求驶往美国的每艘集装箱船在外国港口装货之前提前 24 小时将载货清单传到美国。

38. 这一措施与集装箱安全举措密切相关，并着重于获得和分析与安全有关的信息。美国海关条例现在要求对驶往美国的商船在外国港口装货之前提前 24 小时得到详细的载货清单。美国海关官员根据载货清单提供的信息在装货之前辨别高危集装箱。

39. 由于该规则力求准确证明每只集装箱所载的货物，货物说明必须非常准确，以便能辨认载货的形状、物理特性和可能的包装材料，以便使美国海关能够在集装箱通过成像设备时辨别任何异常现象。美国不再接受一般性的说明，因为这种说明没有提供关于货物的充分信息。

40. 美国 2002 年《贸易法案》包含涉及强制性提前提供货物电子信息的规定和其他改进海关报告程序的规定。该法案为把“24 小时规则”扩大到入境运输和出境运输奠定了法律基础。此外，虽然“原版”24 小时规则允许以填写海关报关单方式或者以专门的电子方式提供信息，而根据《贸易法案》只能以电子方式提供信息。

海关与商贸界反恐伙伴计划(C-TPAT)

41. 海关与商贸界反恐伙伴计划目的在于建立政府与商业界的合作关系，从而总的加强供应链安全和边界安全。该计划打算通过提高和扩大现有的安全措施强化双方营造一种安全边境环境的共同努力。海关与商贸界反恐伙伴计划是一种非合同自愿性质的协议，可由双方任何一方任何时候书面通知对方终止。

42. 在缔结协议时，缔结方承诺不仅采用和遵守一套具体的建议和方针，而且还将这些内容通知供应链中的其他商业伙伴，并努力将这些方针融入与其他公司的关系。建议和方针是按照不同类型的参加者特别制订的，以适合供应链的不同部分。该伙伴计划的参加者根据要求必须提供文件，以证明遵守了伙伴计划的各项建议。

43. 美国海关本身主要承诺帮助伙伴努力加强安全并加速货物在美国边境的通关。一旦某公司成为该伙伴计划的成员，它在自动寻找目标系统中的危险级别就

会降低。美国海关还承诺进行初步和定期调查，以评估现有的安全措施和提出改进建议。

《国际船舶和港口设施保安规则》

44. 国际海事组织 2002 年 12 月在一次外交会议上对 1974 年《海上人命安全公约》作出修正，并以此方式通过了新的《国际船舶和港口设施保安规则》。该规则适用于毛重 500 吨或 500 吨以上的所有商船、客轮、可移动的近海钻探平台和为从事国际航运船支提供服务的港口设施。它于 2004 年 7 月 1 日生效。《规则》第一部分载有一份强制要求清单，而 B 部分就如何满足 A 部分所列要求提出了建议。凡批准《海上人命安全公约》的 147 个国家不论其发展水平有任何差别，必须及时执行《规则》。

45. 《国际船舶和港口设施保安规则》目的在于通过为风险评估提供一种标准化的前后一致的框架加强海运船舶的安全和船舶/港口交汇地的安全。《规则》的主要目标是“为缔约政府、政府机构、地方行政当局和航运以及港口业彼此合作甄别安全威胁并对影响用于国际贸易的船舶或港口设施的安全时间采取防范措施制度一种国际框架”并按照各方的情况“定出各自的作用和责任”。⁵

46. 要求的范围广泛性和《海上人命安全公约》所有缔约国均需执行的时间限制引起了海运界和港口界的关切。新的安全要求尤其给发展中国家造成了负担，它们常常缺乏执行所需的资金和技能。为了确保发展中国家的港口或其贸易所通过的港口遵守《国际船舶和港口设施保安规则》，在执行新的安全措施方面发展中国家需要技术援助和在某些情况下需要资金援助。

前进的道路

47. 正如本文所说明的，运输和物流服务对于在国际贸易和全球生产过程中保持竞争力变得越来越极为重要。同时，新的安全要求给承运商和运输服务供应商，

⁵ 关于缔约政府、拥有/或操作船舶的公司和港口设施的详细责任内容，见贸发会议秘书处关于“集装箱安全：主要举措和有关的国际事态发展”报告(UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1)第 80-86 段。该报告可从 www.unctad.org 上检索。

尤其是发展中国家的承运商和服务运输商带来了更多的挑战。因此，值得确保安全和高效率贸易环境的运输和贸易便利化在发展中国家促进国际贸易的努力中发挥根本的作用。

国际伙伴关系

48. 希望为贸易营造一种安全和高效环境的发展中国家现在可供选择的文书和体制结构范围很广。应当协调多边努力帮助发展中国家利用各潜在的伙伴的作用和能力作为积累知识和面向行动的机制的一部分。

49. 应当加强在运输和贸易便利化方面的国际合作以提高受益国，尤其是最不发达国家的效率。应当制订政策方案，其目标是使发展中国家具备规划和执行贸易和运输便利化措施的持续能力。创建地方贸易和运输便利化论坛可成为促进海运界、陆运界和边境贸易界伙伴关系的全面体制建设方案的一部分。论坛可以开办贸易和运输监测用的国家信息和通信系统，并建立将公共和私人贸易界联为一体的区域贸易和运输便利化知识管理网。

促进运输和贸易的全球伙伴关系

50. 要想充分探讨本文件中提到的各种议题和问题，需要采取一种全球行动，充分利用目前由不同的国际和政府间机构以及有兴趣的各方在多边、区域、国家和当地一级的贸易和运输方面制订并执行的五花八门多的贸易便利措施。全球促进运输和贸易伙伴关系就是这样一种主动行动。它由世界银行 1999 年在贸发会议及其它国际机构的合作下首先发起。其目的是将公共、私人、国家和国际有兴趣帮助发展中国家和转型期国家以便大幅度改善运输和贸易便利化的各方的努力汇聚起来，以促进出口增长和减贫。

51. 2001 年第 4 季度，联合国行政首长协调会高级方案委员会承认传播知识和经验是贸易便利化领域国际合作的核心内容，需要在联合国系统内以一种协调方式解决贸易便利化问题。因此在 2002 年建立了联合国贸易便利化网，作为从事贸易便利化活动的联合国各机构的一个共同论坛。该网络定期举办机构间会议并保持一个网络论坛，汇集由每个机构提供的关于所采取的贸易便利化措施的信息。

52. 2003年，经过世界银行与该网络其他成员讨论之后，成立了一个全球促进伙伴/联合国贸易便利化网络伙伴关系的联合论坛(www.gfptt.org 和 www.untradefacilitation.net)。此一共同网站由世界银行主持作为以贸易便利机构和专业人员为对象的信息汇集中心。它为感兴趣的公共部门和私人机构建立伙伴关系提供了专门渠道。

53. 截至2004年3月，该联合网站已拥有155个以上的伙伴，包括国际组织、国家公共和私人机构，例如政府部委、商会、国际专业协会和公司。已有近40个发展中国家和转型期国家成为伙伴。论坛的5大核心伙伴(国际商会、世界银行、世界海关组织、联合国欧洲经济委员会和贸发会议)已确定了一个包含专门主题和分主题的结构，它能够介绍并全面覆盖专门领域。由核心伙伴的工作人员负责信息的质量，由他们作专题保持并上载内容和加以分类。

54. 该论坛的私人伙伴和机构伙伴抱有不同的愿望，例如，承运商、港口和终端运营商要求精简过关行政手续和提高运作效率。伙伴关系论坛是便利建议和方针执行并就运输和贸易便利化问题提供政策建议和传播信息的一种手段。最重要的是该论坛是发展中国家的政府、贸易商、运输供应商和其他利害相关者了解最近趋势和了解能够在这一领域提供帮助的潜在发展伙伴活动情况的“唯一窗口”。

55. 具体的伙伴活动包括编制贸易和运输便利化措施审计并附带行动计划。开发业绩指标；设计衡量通关时间的软件；若干种远距离学习方案及支持传播努力；关于贸易和运输便利化措施成本和影响的研究。正如一种安全和高效的全球贸易环境将有利于发展中国家也有利于发达国家的运输用户和服务供应商一样，上述活动的成功将为所有部门和国家做出贡献。

-- -- -- -- --