



联合国
贸易和发展会议

Distr.: General
20 December 2011
Chinese
Original: English

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期专家会议
第四届会议
2011 年 12 月 7 日至 9 日，日内瓦

运输和贸易便利化问题多年期专家会议第四届 会议报告

2011 年 12 月 7 日至 9 日在日内瓦万国宫举行

一. 主席的总结

1. 运输和贸易便利化问题多年期专家会议第四届会议的主题是，“运输和贸易便利化：挑战和政策选择”；根据贸易和发展理事会第五十五届会议的决定和核可的职权范围，并按照《阿克拉协议》第 107 段和第 164-168 段的要求，该届会议于 2011 年 12 月 7 日至 9 日举行。专家们收到了秘书处编写的背景说明 (TD/B/C.I/MEM.1/11)。
2. 这次会议提供了一个讨论在国际运输和贸易便利化方面的最新动态和新挑战的论坛。专家们来自贸易和运输部、海关、私营部门、学术界以及国际和区域组织。
3. 该届会议分为以下场次会议：
 - (a) 贸易和可持续的运输；
 - (b) 运输效率；
 - (c) 海关自动化和贸易安全；
 - (d) 贸易便利化；
 - (e) 前方之路：运输和贸易便利化方面的政策选择。

A. 开幕会议

4. 在开幕发言中，贸发会议秘书长素帕猜·巴尼巴滴博士强调指出，虽然运输和商业交易费用高昂是许多发展中国家的持续性挑战，但未来运输系统需在经济、社会和环境三个方面具有可持续性。绿化经济正成为贸易竞争力的一个主要决定因素，要求公共和私人投资伙伴(包括多边伙伴)之间开展合作，以满足具有能源效率和可持续性的运输系统的巨大融资需要。秘书长谈到了会议审议的某些关键问题，包括：(a) 气候变化对国际运输基础设施和服务的影响；(b) 贸易便利化的日益重要性；(c) 由于要求将安全规则适用于整个国际供应链所产生的挑战。最后，秘书长提到了边境管制机构以及运输行业所面临的挑战，这些挑战要求广泛使用信息技术，并要求基础广泛的解决办法，贸发会议目前正通过其海关数据自动化系统(海关数据系统)方案开发这种解决办法。
5. 考虑到即将召开的贸发会议十三大，技术和物流司司长安妮·米鲁女士重申，多年期专家会议第四届会议为专家们提供了一个及时机会，可藉此机会吸收从以往三届会议获得的深刻认识并进一步审议运输、海关和贸易便利化所面临的持续挑战和新挑战，尤其是发展中国家面临的挑战。米鲁女士强调，贸发会议在贸易物流领域久已确立的专门知识可帮助发展中国家(a) 更好地融入全球贸易网络；(b) 实施国际运输和贸易便利化协定；(c) 处理高运输费用的挑战和理解其决定因素；(d) 处理气候变化对运输基础设施和服务业的影响；(e) 实施技术援

助，包括通过基于技术的解决办法，例如海关数据自动化系统方案。通过其三个干预支柱，贸发会议随时准备继续开展工作，帮助推动发展中国家、尤其是内陆发展中国家的可持续运输和有效贸易便利化目标。

6. 贸易物流处负责人何塞·玛丽亚·鲁比亚托先生介绍了贸发会议秘书处编写的背景说明，提请与会者注意文件所涉及的一些重要问题。他强调提出的有关问题包括，国际运输和贸易便利化所面临的持续性挑战和新挑战，以及关于如何最好地应对这些挑战的某些相关政策选择。

B. 第一场会议：贸易和可持续的运输

7. 在介绍性发言中，贸发会议秘书处指出，可持续运输在国际政策议程上排在重要位置，这部分地反映出对企业社会责任有了更大程度的承认，同时，也是对需要可持续地利用有限的矿物燃料资源(特别是石油)的承认，在推进运输方面，石油是占支配地位的燃料来源，由于燃料燃烧，石油对全球温室气体排放量的贡献度很大。由于供给压力日益增大、需求(包括来自较大的发展中经济体的需求)日益增加，石油价格预计在长期将维持在较高水平。石油价格高企对运输成本并因而对贸易成本的有关影响，以及需要确保可持续性资源管理、环境保护和有效的气候变化缓解和适应行动，这些都是需要加以协调处理的复杂并相互关联的问题。

8. 来自国际海运公会(代表着全球海运业)的第一位发言者重点讨论了“可持续的海运”专题，突出介绍了海运业在履行企业社会责任原则和促进在经济、社会和环境三方面具有可持续性的海运方面所作的努力。国际海运公会强调海运业的全球性质，它指出，高效率、可持续的海运业，对于所有经济体，无论是发达经济体还是发展中经济体，都是至关重要的。贸发会议的年度《海运述评》被盛赞为海运动态方面的标准参考资料。

9. 最近的经济衰退所造成的货运量下降，同时，船舶运载能力的过剩，正对运费率造成压力。为确保海运业的经济可持续性，十分重要的是，(a) 考虑减少运费率不稳定性的各种途径；(b) 调整造船政策，以更好地反映海运的高度周期性；(c) 促进海运业市场准入，包括在世界贸易组织(世贸组织)框架下；(d) 继续制订国际安全和环境方面的规则 and 标准，以促进要求的一致性并减少费用。与会者指出，海运业的独特性在于，它促进了社会可持续性：它参与制定了具有国际约束力的、行业专属的劳动和就业法律，这些法律是在国际劳工组织(劳工组织)主持下谈判的，对工时、卫生和海员住宿、合同安排以及最低工资等事项作出了规定。在这方面，与会者强调指出，劳工组织综合全面的 2006 年《海事劳工公约》早日生效十分重要。

10. 在环境可持续性方面，海运业强烈支持在国际海事组织(海事组织)主持下提出的若干规制倡议，在某些情况下，这些倡议对海运业有重大的财务影响。这些倡议包括：(a) 船舶安全/防止污染领域的国际法律文书；(b) 石油和其他危险和

有毒物质产生的船源污染责任和赔偿；(c) 对船舶压载水管理、船体三丁基锡涂料、防止空气污染(包括含硫燃料产生的污染)的要求；(d) 船舶的回收利用，以及减少温室气体排放。在这方面，与会者强调指出，2011 年 7 月通过的具有约束力的海事组织规则是一项重大成就，这些规则规定了减少国际海运温室气体排放量的技术和业务措施。这些条例将于 2013 年 1 月生效，适用于至少 90%的世界船舶吨位。关于海运减速航行问题，与会者指出，适当的速度管理可在进一步减少温室气体排放方面发挥重要作用。作为讨论的一部分，国际海运公会的代表指出，在为气候变化适应工作提供资金之目的而可能设立的全球“绿色基金”方面，不应要求海运业作出与本行业对全球温室气体排放量贡献份额严重不相称的财政贡献。

11. 来自经济合作组织(经合组织)和国际运输论坛的联合运输研究中心的第二位发言者在专题陈述中重点介绍了可持续的联运模式，特别强调了公路运输。与会者指出，虽然运输可对繁荣和社会改善提供重要贡献，但运输也会大量消费有限的矿物燃料资源，存在着这样一种危险：环境阈限可能会超越。世界人口不断扩大，其日益增长的需求和近期经济趋势表明，预计贸易网络未来会有演变，从 G7 国家转向大的新兴发展中国家和地区。虽然在多式联运/门到门运输链中，集装箱海运贸易仍然占支配地位，但公路运输——在某些地区，也包括铁路和驳船运输——通常也参与运输全过程。

12. 与可持续公路货物运输相关的关键挑战尤其包括，拥堵、空气污染、能源使用和温室气体排放量以及公路安全。关于拥堵问题，与会者指出，侧重于网络管理十分重要，这不仅是为了提高速度，而且，更重要的是为了确保旅行时间的可靠性和可预测性，这对于商品的跨供应链顺畅流动而言十分关键。在这方面，良好治理结构——以及适当而且可靠数据的提供、传播和有效使用——至关重要。该领域的有关工作和国际合作——包括国际海事组织、联合国欧洲经济委员会(欧洲经委会)、联合国环境规划署(环境署)、世界卫生组织(卫生组织)和贸发会议的工作和合作——至关重要。关于海运领域的资料和数据，该发言者赞扬了贸发会议的年度《海运述评》，尤其是《海运述评》关于世界海运贸易动态方面的十分有用的数据。

13. 多米尼加共和国是最易受气候变化影响的国家之一，一位国家专家介绍了该国经验。专家强调了气候变化因素的重要影响，例如，风暴和飓风以及对沿海地区、旅游业、港口设施、海运贸易、农业、卫生、水资源和森林的相关威胁。专家还介绍了在国家层面通过在运输(包括公路和海洋运输)领域的缓解和适应行动所采取的应对气候变化的一些措施。在这方面，专家还强调，在应对运输业的气候变化适应挑战方面，十分重要的是，有必要开展国际合作和援助。

14. 会议期间的讨论还强调了人们对非洲之角、更广泛的印度洋地区以及马六甲海峡周围日益增加的海盗行为的关切；代表们强调，需在国际层面增加应对这一挑战的努力。在回答关于拓宽巴拿马运河有何潜在影响的问题时，有人提请与会者注意，美国制定了海湾港口地区计划以利用该拓宽工程，以便在该地区建立

一个转运枢纽。在讨论期间强调的其他问题是，由于与集装箱所载货物相关的资料的不准确性所产生的安全和安保关切。在这方面，有人指出，航运业正在对一些努力提供支持，这些努力致力于制定处理集装箱重量的国际强制性规则。在能力建设方面，有人提请与会者注意国际海事组织的技术合作方案，尤其是海运和海事管理最佳做法培训和传播领域的合作方案。

C. 第二场会议：运输效率

15. 作为引言，秘书处突出介绍了在海运、港口和多式联运领域中的运输效率方面的近期改善，这些改善有助于减少运输成本。秘书处介绍了有形基础设施和业务结构方面的改善，秘书处还提请与会者注意若干有争议的问题，例如，平衡货运和客运两个部门的需要。秘书处强调，在各国的国际市场准入方面，需制定一个综合区域方针。秘书处还举例说明了干港可帮助小出口商获得货物拼装利益和通过更大连通性可实现的其他潜在利益。

16. 秘书处还介绍了达累斯萨拉姆港口的案例，该港口既作为本国的一个主要通道也作为近邻内陆发展中国家的区域枢纽。拥挤是许多港口面临的一个主要挑战，拥挤问题尤其是由于集装箱储放空间不足、停放时间较长和内陆运输(尤其是铁路系统)差劣造成的。其他有关的主要制约因素包括，设备和设施不适当，维修费用较高，公路运输的相对竞争力、海盗行为、体制和规制框架不健全。为解决这些问题，港口可对基础设施(疏浚、内陆港和干港)、服务和管理进行升级换代。建立内陆集装箱中转站和采用海关自动化措施(例如，使用“海关数据自动化系统”)以及实施某些过境和运输走廊倡议和有关贸易便利化措施，这些举措也有助于提高港口效率。将这些因素与港口投资和包括所有利益相关方(公共、私人)在内的伙伴关系结合起来，可进一步提高生产率增益。

17. 来自一家私营咨询公司的一位发言者介绍了在改善拥有丰富自然资源(例如，铁和矿石)地区的走廊效率方面所使用的一个创新方法。这位发言者证明，如果能制定一个可行的采矿物流解决方案，经济体就可以利用对基本原材料不断增长的需求。不过，大量自然资源并不位于靠近沿海的地区，需要有可行的运输解决办法，以实现采矿机会。已分配了资源对铁路和港口等基础设施进行重大投资，以建立满足不断增长的需求的能力，但这项工作的困难在于，基础设施投资是一个漫长过程而且需要进行巨额投资。因此，可通过为优先走廊商品打造效率增益之途径使投资具有可持续性。走廊是具有内在复杂性的系统，它由各种相互依赖的利益相关方组成，涉及供应链上的多个作业方，走廊作业方有多个交接面和不同做法/流程，基础设施老化，涉及不同运输方式，有不同的管理技巧，等等。因此，对于打造高绩效供应链和确保多个业务职能部门以和谐的方式完成将货物从来源地运送到目的地这项工作而言，确保所有关键利益相关方之间的融合十分关键。此外，为鼓励和支持境内和跨境贸易便利化，至关重要的是，采用整体性方针和营造有利于便利公私部门之间业务活动的经营环境。

18. 发言者介绍了印度铁路运输方面的一个实例。为满足日益增长的需求，该国提出了一个运输战略，该战略鼓励所有运输方式的综合发展，以建立“一个高效、可持续、安全和具有区域平衡性的运输系统”。但是，该国的现有铁路系统并不适于满足该国日益增加的货运需求；铁路货运，包括大宗货运(已被陆运取代)，作为所有货运的组成部分，在过去 50 年来下降了，这尤其是由于承载量制约和交货时间不确定造成的。主要铁路货运服务由“黄金四边形”系统提供，它仅包括 27%的总铁路线，承担着 50-55%以上的全国铁路货运量，但如同全国所有铁路线一样，该系统承载客货双运，时间表和时刻表概念仅适用于客运列车，客运享有优先权。这加剧了接驳线路阻塞问题，导致主要货运铁路线阻塞。因此，为增加铁路货运份额所采用的一项战略是，建立“专用货运走廊”。“黄金四边形”东西两段线路定于 2016/17 年竣工，费用大约为 160 亿美元，资金通过组合以下途径提供：铁路预算资金、官方发展援助、多边资金和公私伙伴关系。“专用货运走廊”的成本预计会被以下利益所大大抵消：收入和市场份会有增加，而且，运营效率会有提高，在一个不断增长的经济体中，在货运量增加的同时，对环境的影响减小了。一项关于未来 30 年温室气体排放问题的研究重点探讨了有无“专用货运走廊”东西两段线路的设想情景。主要研究结果是，如果没有“专用货运走廊”，温室气体排放量将来会更高。

19. 正在开发的“公私伙伴关系”模式是专门为满足行业需要和要求打造的，并不是该国其他运输部门(如港口、道路和航空)情形的照抄复制。由于铁路开发的资本密集程度很高，通过精心设计的公私伙伴关系，向私人提供机会，参与保养和维修机车车辆、铁路运输支持服务(餐饮服务、仓库开发，等等)、沿走廊土地开发(商场、会议中心、车站等)、物流园、公路以及非核心活动(学校、培训机构、等等)，这不仅可提高其效率并提供从这些资产创收的机会可能性，而且有助于将工作重心放在核心运输业务之上。

20. 专家和发言者还审视了内陆发展中国家在通过邻国过境方面面临的一些主要运输问题。与会者强调的问题包括，(a) 限制性或重复性的单证程序(例如，在线文件的硬拷贝，或者，额外的植物检疫证书)；(b) 重复收费(例如，港口和用来减轻港口拥挤问题的集装箱货运站都收取货物处理费)；(c) 对安全护航队的后勤支持不足；(d) 货车装载顺序方面的歧视；(e) 强制安装昂贵的电子货物追踪装置以及众多的路障。就积极方面而言，为改善这些问题所采取的一些措施包括，建立了：(a) 内陆集装箱中转站；(b) 区域组织(例如，国家和区域托运人理事会和过境走廊运输协调管理局)；(c) 一站式边境口岸。旨在将邻国连接一体的其他区域举措包括统一区域规程(例如，关于车轴负载限制的规程)和区域研究(例如，走廊绩效研究和海关清关时间)。

D. 第三场会议：海关自动化和贸易安全

21. 秘书处介绍了贸发会议海关数据自动化系统的“海关综合信息系统”最新版本的现代化特点，特别重点介绍了实施以海关为中心的“单一窗口”概念和促

进供应链安全问题。秘书处指出，海关数据自动化系统为各国政府和企业界带来了利益，包括通过以下途径：不断适应海关和信通技术领域的演变。在回答听众提出的问题时，秘书处指出，云计算并不是海关数据自动化系统的替代品，而是 IT 领域的新进展，海关数据自动化系统技术正在纳入云计算。专家们强调了以下两者之间的根本区别：政府实体按照信息安全最高标准开发、管理和运营的云计算概念和解决办法；私营部门为公众建议的云计算解决办法。秘书处还重点介绍了新发布的“2011 年海关数据自动化系统全球报告”。

22. 来自美国海关及边境保护局的发言者概述了该局对商业货物交易适用的风险管理理论和方法学。海关及边境保护局积累的最佳做法在海关风险管理方面已有一定影响力。该发言者强调，在分析风险和确定有关处理办法方面，遵循世界海关组织(海关组织)的准则十分重要。他重点介绍了海关管理局与国内和国际伙伴合作的各种方法：通过情报共享、制定联合风险指标、交易数据共享和联合制定综合目标。

23. 国际货物装卸协调协会国际安全小组主席介绍了 ISO 28000 标准“供应链安全管理”。发言者强调，该标准采用了总括型设计，目的在于，与各种现有安全倡议相兼容，其中许多倡议在范围方面十分有限。ISO 28000 是一个国际认证安全管理系统，藉以维持和不断提高公司在确定安全风险和缓解安全后果方面的有效性。发言者强调，人、技术和规程是可靠安全系统的三个基石。

24. 来自卢旺达的发言者强调，开发电子单一窗口系统(e-SWS)是该国的国家优先事项，藉以为企业界带来利益，增加海关收入和改善国家竞争力。考虑到贸发会议援助的连续性和可靠性、成本和时间效率、保护以往投资和其他因素(这些因素使贸发会议成为实施 e-SWS 和自动化海关的最佳服务提供方)，通过一个竞争程序，卢旺达选择了“ASYCUDAWorld”解决办法。

25. 吉布提的国家经验突出表明，该国迅速实施了“ASYCUDAWorld”系统最新版本，该系统取代了 MIRSAL 系统，这归功于国家工作队、包括 ASYCUDA 专家的巨大努力。ASYCUDA 有助于向国际过境作业提供便利，特别是涉及埃塞俄比亚的过境作业；该系统回应了安全问题，这些安全问题与驻该国的外国军队的后勤和行动相关。

26. 阿富汗是 ASYCUDA 系统的又一成功事例。由世界银行资助的该项目有助于使所有海关程序与国际标准接轨并充分自动化，增加收入，大幅减少海关处理时间和打造高效过境走廊。海关自动化已成为该国进行基础设施、立法和监管改革的驱动因素。海关自动化有助于应对国家和区域层面的安全挑战问题和促进在该国的维和行动后勤工作。今年，在世界银行的资金支持下，阿富汗海关署已开始了从“ASYCUDA++”转向“ASYCUDAWorld”系统的雄心勃勃项目。

27. 专家们指出，ASYCUDA 系统的实施有助于大幅增加海关收入，吉布提、阿富汗、利比里亚和其他受益国的国家经验尤其证明了这一点。专家们亦十分赞赏专题小组成员的及时审议工作；专家们认识到，近年来，贸发会议的

“ASYCUDA 方案”在“单一窗口”系统开发方面已取得了重大进展，这符合欧洲经委会的建议和世界海关组织建议的海关部门最佳做法。

28. 专家们强调，需通过高效率的 IT 应用，加强政府机构与企业界之间的互动，以便利贸易并确保供应链安全。专家们强调，就国际标准和最佳做法而言，海关关署仍是负责贸易便利化和过境监测的核心机构，因此，以海关为中心的“单一窗口”模式应适用于许多国家，包括适用于 ASYCUDA 用户。

29. ASYCUDA 用户国的经验表明，政府的政治意愿是有效实施“单一窗口”系统的主要成功因素。因此，海关自动化可成为该进程的推动力。专家们指出，ASYCUDA 系统提供了高效工具，海关和其他政府机构(甚至包括非自动化的机构)可藉此工具相互联系。在这方面，与会者指出了与电子签名的使用相关的技术和体制挑战。虽然已经制定了技术解决方案，包括在 ASYCUDA 系统中也制定了这种方案，但在许多国家，仍需应对体制挑战，例如通过有关法律。在这方面，与会者强调，在未来贸发会议专家会议上，交流 ASYCUDA 用户国的经验十分重要。

E. 第四场会议：贸易便利化

30. 多年期专家会议第四场会议“在多边、区域和国家贸易便利化举措之间建立联系”开始时，贸发会议秘书处简要介绍了供讨论的主要问题，即各国贸易便利化改革的一些近期趋势、对区域贸易便利化解决方案的进一步侧重和确保国家和区域举措与世贸组织贸易便利化协议下的未来承诺相协调。

31. 秘书处强调了拟由国家合作平台(例如，国家贸易便利化委员会、工作组或工作队)发挥的重要作用。建立和维持这种委员会不仅对于协调多边、区域和国家贸易便利化举措而言十分重要，而且实际上将成为世贸组织未来贸易便利化协议下的一项要求。贸发会议致力于，在其贸易便利化方案下，通过传播研究和分析结果、支持建立共识或技术援助之途径，向国家贸易便利化工作组或委员会提供支持。秘书处指出，虽然在过去十年中，对贸易便利化的技术援助资助总额增加了，但在贸易援助总额中所占比例仍然很低，而且，对最不发达国家的资助比其他发展中国家的资助低很多。在国际社会推进贸易便利化工作之时，铭记这一点十分重要。这种情况可能要求我们采取积极举措，以确保在对贸易便利化改革的投资中，最不发达国家不被疏漏其外。

32. 作为贸发会议贸易便利化方案的一个主要捐助方和贸易便利化改革的早期实施者和倡导者，瑞典阐述了实施贸易便利化和及早完成世贸组织《贸易便利化协定》的理由。瑞典是一个高度依赖贸易的经济体，贸易便利化对于该国的增长、就业和社会经济繁荣而言至关重要。

33. 若干发言者提供了实例和证据说明，对于真正推进发展中国家的贸易一体化、消除不必要管制、降低成本、增加效率和释放资源而言，贸易便利化具有根本意义。作为对发展中国家一项承诺的回报，将向这些国家提供改革其海关和边

境手续所需要的技术援助。贸易便利化技术援助是捐助方的一个优先事项，已筹集了有关资金。与会者还认为，贸易便利化是多赢局面，在 2012 年达成一项世贸组织协定也将是多赢局面。发展中国家必定是最大赢家。与会者指出，许多国家都认识到贸易便利化改革的利益，在目前正在谈判的所有领域中，世贸组织关于贸易便利化的谈判进展最大。然而，阻碍世贸组织“贸易便利化协定”获得通过的一个主要障碍是，直到目前为止，该协定一直与多哈发展议程上的其他问题的谈判联系在一起。

34. 来自乌干达的发言者承认，在国家、而且在区域和多边层面，贸易便利化的重要性日益增加。据认为，贸易便利化的实施范围取决于有关国家的经济发展水平、其地理位置和总体发展目标。贸易便利化是乌干达的一个优先事项，该国目前正在谈判在东非共同体和东部和南部非洲共同市场以及在三方协定(东非共同体、东部和南部非洲共同市场、南部非洲发展共同体)框架下的贸易便利化举措。正在讨论的措施与在世贸组织提出的措施相似。乌干达设有国家贸易便利化委员会，正在就贸易便利化改革问题开展工作，这些改革迄今大部分侧重于世贸组织问题。该发言者称，后续步骤是，更新该国的贸易便利化需要和优先事项，制定国家实施计划，包括时间表和所需资源。乌干达欢迎贸发会议提供支持，帮助该国制定在国家、区域和多边层面协调一致的贸易便利化实施计划和提高国家贸易便利化委员会的能力。

35. 专家们强调指出，确定相关的利益攸关方(包括企业界的关键成员)并使其参与贸易便利化改革进程十分重要。有时，在决策和谈判方面，未充分吸收企业界参与其中或充分征询其意见，这可能导致贸易便利化方面的结果欠佳。代表们强调指出，为确保贸易便利化改革能够有效降低成本并在未来改善效率，十分关键的是，在国家和区域层面设立适当平台，并吸收适当的利益相关方参与其中。代表们认为，对于加强国家间协调、推广和传播最佳做法而言，利益相关方磋商也很重要。

36. 智利介绍了贸易便利化战略的演变，该战略的某些主要内容是，开放的经济、透明度和承认对国际贸易的依赖。由于贸易占该国国内生产总值的大约 80%，政策制定者在制定一项开放贸易政策方面已形成共识。智利在多边(在世贸组织)、双边和区域(与 57 个伙伴达成了 21 项贸易协议)层面参与贸易便利化问题。在若干双边协议中，有专门章节涉及贸易便利化问题。与 1960 年代、1970 年代和 1980 年代相比，该国的战略已有重大演变；在上述年代，大多数区域和双边协议局限于市场准入优惠。

37. 在国家层面，海关效率和透明度一直是智利的一个优先事项。2007 年以来，在进一步简化贸易手续和海关现代化方面作出了若干重要决定。已进行的改革包括，出版法规条列、海关法规更新、运抵前处理、预裁定要求和海关法庭。智利还积极致力于削减时间、成本和不确定性，促进无纸贸易、改善运输基础设施和物流服务以及各种协调和标准化努力。

38. 据估计，在过去三十年中，贸易增加了 49 倍。这些改革与世贸组织谈判是一致的；这些改革对贸易商产生了影响：这些改革向他们确保，他们可得到稳定和有利的贸易环境。

39. 以下三个国家介绍了贸易便利化领域的国家经验：苏丹、尼泊尔和卢旺达。苏丹的国家优先事项是，按照区域和国际协定，消除贸易壁垒和非关税贸易壁垒，澄清和简化贸易程序。在关于经济发展和外贸问题的国家讲习班和研讨会上，运输和贸易便利化是经常讨论的一个主要问题。这些会议的一项结果是，按照贸发会议的《贸易便利化手册》，成立了“国家贸易便利化工作组”。工作组成立以来已向政府提出了若干建议。这些建议使苏丹形成了关于贸易便利化的意见并确定了该国的贸易便利化优先事项和需要。这些建议还促成了负责贸易便利化问题的机构之间的进一步合作和协调，因为该国在该领域的能力增加了，例如，增加了对在世贸组织提出的措施的了解。由此产生的成果是，苏丹能够更加积极地参与在世贸组织进行的贸易便利化谈判。迄今为止，该国已引入了风险管理系统并更新了海关条例。

40. 然而，在实施贸易便利化方面，障碍和挑战仍然存在，尤其是在以下方面：缺乏财政资源、技术援助途径不足、对贸易便利化领域的良好做法了解有限、需要协调经济政策，以便有效地促进贸易。就未来而言，苏丹已将以下各项列为优先事项：完善国家贸易便利化实施计划和行动矩阵；确定适当的利益相关方和机构参与改革进程；开展技术研究，以确定实施单一窗口的途径(及其它问题)。苏丹已在风险管理、联合边界海关站、边防系统和建立海关培训研究所等领域获得了技术援助。

41. 作为一个内陆小经济体，尼泊尔强调，其增长取决于该国融入世界经济的能力。在融入方面，一个主要挑战是，缺乏良好物质基础设施(公路、道路和铁路)。此外，过境路线有限，而且，由于以下因素，边境通关可能很漫长：基础设施和规章制度不得当；缺乏透明度；腐败；海关清关和检查程序很复杂而且不标准；贸易和海关法律、规章和程序方面的信息获取途径不足。在国家 and 区域层面，也缺乏与利益相关方一道对有关程序进行协调和统一。在国家层面，在制订国家贸易政策和战略方面，该国已采取了多种举措。尼泊尔目前与印度和孟加拉国签有双边过境协议。作为南亚区域合作联盟(南亚区合联)和孟加拉湾多部门技术和经济合作倡议的一个成员国，该国已承诺实施各种贸易便利化改革。来自尼泊尔的代表指出，尼泊尔承诺实行自由贸易政策，致力于贸易便利化和融入世界经济。该国将信通技术确定为一个优先事项，作为在贸易和物流方面实现更大效率的一个途径。该国承认，在贸易便利化改革方面，仍有许多要做的事情；它指出，在体制和人员能力方面，需进一步投资。在这方面，尼泊尔欢迎贸发会议和其他捐款国在协助未来贸易便利化举措方面提供的支持。

42. 卢旺达也介绍了作为内陆国在贸易便利化改革方面的经验。卢旺达指出，贸易便利化和经营便利问题是政府的高度优先事项。今年，根据世界银行的“营商指数”，卢旺达在非洲排名第 3，在全世界(共有 183 个被评估国家)排名第 45

位。然而，在跨境因素方面，该国仍落在后面。卢旺达的挑战并不限于本国，也包括通往邻国的过境走廊上的条件。这些挑战包括如下问题：所使用的多次过境保税；手续和干预互不协调，沿过境走廊共有 40 多个桥秤；需要警察护送(经常造成过境货物拖延 35 天，每个集装箱收取的护送费用大约 3,275 美元)；非正规费用和收费(在两个走廊大约 880 美元)；海关电子业务系统经常出故障。这造成许多延误，极大增加了运输费用。据估计，卢旺达的过境费用高达占进口货物到岸价的 50-70%。

43. 贸易便利化为卢旺达提供了一个双赢局面，该国进行了贸易便利化改革——虽然在世贸组织的谈判进展缓慢。国家优先事项侧重于：不同政府机构之间的高级别协调；由私营部门推动的经济；信通技术解决方案；简化边境手续；高效率使用资源。该代表指出，专门设立的国家贸易便利化委员会是促成贸易便利化改革的一个关键因素。卢旺达一直在与邻近国家开展区域合作，它将继续在以下各方面开展工作以确保国家优先事项与区域和多边举措协调一致：支付系统的互联性；港口费、质检费、领事规费的协调统一；IT 系统的兼容性和可靠性。卢旺达欢迎贸发会议在该国推行贸易便利化改革方面提供的援助。

44. 来自东非的一位专家强调指出，根据《东南非共同市场条约》，东非国家目前正在实施一项“区域海关过境保证”措施。在东南非共同市场内，这将作为一种单一保税措施，并最终会消除该区域的多种过境保税做法。

F. 第五场会议：前方之路：运输和贸易便利化方面的政策选择

45. 在介绍性发言中，秘书处回顾了秘书长的开幕致辞，在致辞中，秘书长谈到，需要探寻在经济、社会和环境三方面具有可持续性的运输和贸易支持系统。秘书处简要介绍了过去几天来所陈述和讨论的问题；秘书处重申，这次会议提供了一个有益机会，可藉此机会思考在所提出的关键问题方面贸发会议今后需开展的工作。贸发会议随时准备继续帮助发展中国家实现可持续运输和贸易便利化目标。秘书处请所有与会者，就与此辩论(包括关于未来工作和优先事项领域的辩论)相关的所有问题，交流意见和深刻见解。

46. 来自联合国经济和社会事务部(经社部)的发言者介绍了全球趋势，这些趋势表明，需要实行这样的运输政策，这些政策促进运输网络的可持续和高效率发展。这些趋势包括，据推算，本世纪人口增长将持平并伴有经济和社会趋同现象；发展中国家的持续城市化；全球贸易增加。这些趋势都意味着对运输服务需求的日益增加。应对挑战的适当运输解决方案应考虑到，为将全球气温上升限制在 2°C 在 2050 前需要削减 CO₂ 排放量 50%。一个令人鼓舞的迹象是，减少与运输相关的 CO₂ 排放量并不必然与经济发展相矛盾。例如，发达地区的许多城市达到了相对较低的与运输相关的人均能源消耗水平。此外，一国的经济发展不必然与使用运输服务的人均乘客公里数相关。为实现可持续的与运输相关的 CO₂ 排放量削减，提出了以下三个与运输相关的一般措施：(a) 避免不必要的旅行，

这也包括优化区域和全球供应链；(b) 从效率较低的运输方式转向效率较高的运输方式(例如，从公路到铁路)；(c) 减少各种运输方式的排放强度。

47. 来自印度政府农村发展部的发言者介绍了通过构建“微物流地方网络”之途径加强物流基础建设的创新性做法。物流基础设施在一个国家的贸易发展和经济增长方面发挥着至关重要的作用。然而，如欲在释放发展中国家(在发展中国家，贸易高度依赖初级产品)的经济价值方面产生更大影响，有必要从连通性概念转向构建“微物流地方网络”，使生产地点融入国家、区域和国际市场。由于打捆项目可通过私营伙伴联合体引入特殊目的公司作为执行方加以实施，从而具有较高的商业可行性，因而，“微物流地方网络”可通过公私伙伴关系模式之途径加以构建。发言者进一步阐述了印度经验，以说明为促进“微物流地方网络”和公私伙伴关系所制定的模式。最后，发言者促请贸发会议扩展运输和物流这两个关键领域的知识库并使发展中国家参与有意义的对话。

48. 来自世界银行的发言者重点介绍了与以下各方面相关的一些考量：全球运输的变化景观，贸易、可持续性以及运输在实现总体发展目标方面的核心作用。发言者介绍了世界银行战略优先事项的五大支柱。这些支柱是，需要：(a) 克服最贫穷国家的增长障碍并维持其增长；(b) 推进全球超国家区域的发展；(c) 提高竞争力；(d) 提供区域和全球公共品；(e) 应对脆弱国家的特别挑战。在这一背景下，2008年，世界银行在“2008-2012年运输业运输战略”和“打造安全、(规则)清晰、可负担得起的……运输，以促进发展”文件中公布了战略方向，这些战略方向考虑了上述五个支柱。该战略表明，世界银行已从纯粹的工程学主导转向采用更广泛的社会经济方法，这种方法反映了运输的更广泛利益并考虑到外部成本，特别是对穷人产生影响的外部成本。新战略方向指出了若干结论，即，世界银行需要：(a) 深度参与道路和公路部门；(b) 增加对城市运输部门的参与；(c) 扩大对国际贸易运输的参与；(d) 控制运输排放量，以减少外部成本。由于人们对气候变化影响的关切日益增加，同时考虑时间和可靠性成本也很重要。商品生产方面的趋势增加了运输速度和可靠性的重要性。由于极端天气事件的发生频度和严重性日益增加，运输速度和可靠性都受到威胁。适应工作必须预先考虑到运输的时间和可靠性成本，使运输能够作为贸易和发展引擎。

49. 世界银行的专题陈述后进行了讨论，总体而言，这些讨论强调了在能源、气候变化和运输成本之间存在的有力联系，并指出了对国际贸易和发展的相关影响。作为在该领域的近期工作的一部分，贸发会议秘书处已着手处理了其中一些问题。

50. 在讨论中，与会者强调指出，世界银行参与了区域运输协定，特别是非洲和中亚铁路部门方面的协定。关于在气候变化对运输成本的影响领域内开展的工作问题，世界银行已进行了多项研究(包括在埃塞俄比亚和莫桑比克)，尤其使用了内陆发展中国家的视角。就内陆发展中国家选择“绿色运输政策”道路而言，存在一个可能的动力，在这方面，与会者强调，一个重要因素是，鉴于石油和碳价格预计会上涨，这些国家有希望能够建造有利于低排放模式的运输基础设施，

从而在运输成本方面打造未来比较优势。关于过境国对铁路进行投资的可行性和利益问题，与会者指出，虽然当地条件各不相同，但世界银行的一个经验法则是，铁路运输提供了一个很好的经济机会，在涉及远程运输时，铁路提供了有竞争力的运输方式。国家(包括过境/沿海和内陆国家)间的合作带来(经济)剩余的潜力很大，如果以公平方式分配，可为所有人带来利益。对于各国在制定运输政策包括国家总体规划和**发展运输系统的各种努力**，世界银行继续承诺提供支持。

51. 在关于会议期间所涉及的所有议题的讨论中，专家们强调，贸易便利化政策、使用 **ASYCUDA** 等自动化系统以及实施风险管理技术并确保 **IT** 解决方案的互操作性，这些都是改善全球供应链效率和可靠性的重要措施。这只能通过加强海关办事处、其他有关国家行政机构和有关国际组织之间的国家、区域和全球合作才能实现。只有在存在适当的通信基础设施的情况下，才能成功实施高效率的海关系统。专家们建议，应侧重于这一先决条件和其它先决条件，这些先决条件使前沿技术的使用成为可能。

52. 专家们还审议了区域运输和贸易便利化协定在联接国家运输网络方面发挥的重要作用。需向国际社会提供此类协定的最佳做法实例，使各国能够借鉴现有经验。在设计区域运输协定时，应考虑铁路部门的关键作用。跨国铁路网络的发展严重依赖在政治层面作出的安排。这包括与铁路融资、技术协调和边境管控相关的决定。所有有关机构，在相互间的互动配合方面，应扩大其视角，以便利运输，尤其是国际铁路业务。

53. 专家们认为，也应强调，怎样最好地将可持续运输与促进可持续性原则的新融资机制(包括，例如，气候融资)联系起来。包括贸发会议在内的国际组织应协调努力，考虑开发可能的模型，将贸易、运输便利化和运输基础设施项目与捐款方和投资银行相联接，并且，在国家 and 区域两级采用协调一致的方法。

54. 一个代表团提出了若干一般性建议：(a) 鼓励国家和外国私营部门对运输部门投资，使其为区域和全球贸易提供服务；(b) 就物流系统的应用问题进行一次研究；(c) 遵循国际铁路安全标准和条例；(d) 通过多种形式的融资，包括国内和国外融资，寻求国际和区域组织对运输部门的资助；(e) 向海港基础设施和辅助服务的现代化和强化工作提供技术援助；(f) 吸引战略伙伴，促进本国航运公司；(g) 支持和资助内河航路复原工作并提高其安全性；(h) 向国内和空中运输服务提供资金；(i) 向运输领域的培训、复原和能力建设提供技术支持；(j) 支持区域运输项目，使其为全球和区域贸易提供服务；(k) 为国家运输总体规划的研究工作寻求资助。

55. 此外，一个代表团表示，它愿意与贸发会议在涉及侧重于铁路和水路运输发展的公私伙伴关系领域和可持续融资领域开展合作，以打造具有环境可持续性的运输。另一个代表团强调，在为区域运输基础设施融资和发展这些基础设施时，需要加强协调。在建设整体性运输网络时，运输走廊沿线国家需开展合作。最后，与会者要求贸发会议在内陆国家基础设施发展领域提供援助，他们还强调指出，需要对邻国提供更大程度的运输连通性。

56. 巴拉圭代表团(驻日内瓦的内陆发展中国家集团主席)强调了通过运输和贸易便利化问题多年期专家会议不同届会所完成的重要工作,呼吁贸发会议继续开展这些领域的活动和贸发会议传统任务范围内的活动以及与贸发会议需要应对可能会对内陆发展中国家产生影响的新问题相关的活动,这些新问题包括:可持续运输发展;气候变化对运输和运输成本的影响;通过先进的信息技术处理贸易安全问题的必要性。

二. 组织事项

A. 选举主席团成员

57. 在 2011 年 12 月 7 日(星期三)举行的开幕全体会议上,多年期专家会议选举了以下主席团成员:

主席:	法蒂玛·安萨里女士(阿曼)
副主席兼报告员:	玛尔塔·莫雷诺女士(巴拉圭)

B. 通过议程和安排工作

58. 也是在开幕全体会议上,多年期专家会议通过了会议临时议程(载于 TD/B/C.I/MEM.1/10)。通过的议程如下:

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和安排工作
3. 运输和贸易便利化方面的挑战和政策选择
4. 会议报告

C. 会议结果

59. 在 2011 年 12 月 9 日(星期五)全体闭幕会议上,多年期专家会议同意,主席应对讨论情况作出总结(见第一章)。

D. 通过报告

60. 在全体闭幕会议上,多年度专家会议还授权副主席兼报告员在主席的领导下在会议结束后将报告定稿。

附件

出席情况*

1. 贸发会议以下成员国的代表出席了会议：

阿富汗	吉尔吉斯斯坦
阿尔及利亚	老挝人民民主共和国
安哥拉	莱索托
巴林	利比里亚
白俄罗斯	马拉维
贝宁	马来西亚
博茨瓦纳	马里
喀麦隆	墨西哥
佛得角	纳米比亚
智利	尼泊尔
哥斯达黎加	荷兰
克罗地亚	尼日利亚
刚果民主共和国	阿曼
吉布提	巴拉圭
多米尼加共和国	卡塔尔
埃塞俄比亚	俄罗斯联邦
法国	卢旺达
加蓬	沙特阿拉伯
德国	西班牙
几内亚比绍	斯里兰卡
海地	苏丹
印度	瑞典
伊朗伊斯兰共和国	乌干达
伊拉克	大不列颠及北爱尔兰联合王国
约旦	美利坚合众国
哈萨克斯坦	津巴布韦

2. 下列观察国派代表出席了会议：

科索沃(联合国行政区，安理会第 1244 号决议(1999 年))

3. 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

亚洲开发银行

海湾阿拉伯国家合作委员会

* 与会者名单见 TD/B/C.I/MEM.1/Inf.4 号文件。

欧洲联盟
政府间国际铁路运输组织
经济合作与发展组织

4. 以下联合国机关、机构和方案派代表出席了会议：

经济和社会事务部
欧洲经济委员会
西非国家经济共同体
联合国贸发会议/世贸组织国际贸易中心

5. 下列专门机构或相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
世界贸易组织

6. 下列政府间组织派代表出席了会议：

哈基姆基金会

7. 下列专题小组成员应邀出席了专家会议(按发言顺序排列)：

西蒙·贝内特先生，对外关系主任，国际海运公会
菲利普·克里斯特先生，行政官兼资深研究员，经合组织与国际运输论坛的
联合运输中心
奥利弗·亚历山大·德·奥利欧·赛弗，律师，海关总署，多米尼加共和国
所罗门·卡萨先生，秘书长，坦桑尼亚货运代理人协会
雅斯温·布拉先生，助理合伙人，Letsema 公司，南非
莎米拉·查瓦丽女士，执行官，铁路理事会，印度政府
伊丽莎白·塔玛丽女士，助理专员，贸易、工业和合作社部，乌干达
大卫·金先生，分析员，货物布控，情报和调查联络办公室，美国海关和边
境保护局
卡蕊娜·迪克森女士，顾问，Newmarket Partners 有限公司
萨姆·托药塔先生，信息系统和技术部主任，卢旺达税收管理局
伊德里斯·埃勒米·豆拜德，海关关长助理，海关和直接税管理局，吉布提
穆罕默德·马利亚尔·贾巴克尔先生，ASYCUDA 项目经理，IT 主任，海
关司，财政部，阿富汗
约阿基姆·赖特先生，大使，瑞典常驻世贸组织代表
马里奥·马图斯先生，大使，智利常驻世贸组织代表

阿玛尼·穆萨德女士，世贸组织部主任，贸易便利化问题联络人，外贸部，苏丹

比诺德·普拉萨德·阿查里雅先生，次官，商业和用品国际贸易司，尼泊尔
泽弗尼亚·穆伊基先生，海关外勤业务司司长，海关事务署，卢旺达税收管理局

托马斯·哈姆林先生，能源、运输和气候变化问题技术顾问，可持续发展司，联合国经济和社会事务部

阿尔温德·玛雅哈姆先生，IAS 增补秘书和财务顾问，农村发展部，印度政府

安德烈亚斯·考普先生，首席运输经济学家，运输、水务、信息和通信技术部，世界银行集团
