



亚洲及太平洋经济社会委员会

贸易和投资委员会

第二届会议

2011年7月27-29日，曼谷

临时议程项目5

本区域内部贸易的便利化问题

本区域内部贸易的便利化问题

秘书处的说明

内容提要

要抓住或创造新的贸易机遇，企业就必须有能力高效地将货物从厂房运到国外买家的库房。随着经济增长的潜力从发达国家转移至亚洲及太平洋区域的发展中经济体，对本区域内部贸易作用的关注度也日益提高。然而，亚洲各国之间的贸易费用往往高于那些非亚洲国家之间的贸易。在此方面，亚太区域各国和各次区域之间在贸易便利化绩效方面存在很大差异。例如，从本区域发展中国家完成贸易程序的平均时间看，已超过发达国家的三倍。

一些增加透明度的简便措施对促进贸易便利化大有帮助，而且此类措施所需的资源并不太多。单一窗口和无纸型贸易机制等较为成熟的贸易便利化措施目前也是本区域许多国家为促进贸易便利化而采用的措施；而且一些国家还正通过贸易便利化方面的双边和区域合作实现增值效益，并日益将贸易便利化条款纳入区域贸易协定之中。虽然过境便利化是区域内贸易的一个重要组成部分，但区域贸易协定通常并不具体涵盖这项内容。除了贸易和海关手续之外，降低贸易费用的关键是改善贸易物流服务、尤其是航运服务。

本文件概述了亚太经社会在贸易便利化方面开展的各项工 作，并提出了若干具体的建议，供委员会审议。

目 录

章 次	页 次
一、导言.....	2
二、本区域内部贸易费用和便利化情况.....	3
三、贸易便利化方面的进展情况.....	4
四、亚太经社会在贸易便利化方面开展的各项工.....	6
五、供委员会审议的事项.....	8
列表	
2007 年亚洲区域内和区域外非关税贸易费用对比.....	3
解说栏	
无纸型贸易网的若干成就及其今后的前进道路.....	7

一、导言

1. 随着过去二十年间进口关税大幅度下降，进一步降低国际交易成本的非关税措施日显重要。即使不把国际航运和其他非关税成本计算在内，完成报单和其他进出口程序的费用就可能占到贸易货物价值的 15%。¹ 因此，为了抓住或创造新的贸易机遇，企业就必须有能力高效地将货物从厂房运到国外买家的库房。随着经济增长的潜力从发达国家转向亚洲及太平洋区域的经济体，迫切关注本区域内部贸易便利化问题已变得越来越重要。

2. 亚太经社会所作的贸易费用全面估算把开展跨境交易(而非境内交易)所涉及的所有额外开支都计算在内。正如即将发表的《2011 年亚太贸易和投资报告》中的一个章节所详细论述的那样，这些估算数据显示，本区域许多国家过去十年中在降低费用方面取得了进展。然而，估算数据同时亦显示，在很多情况下，费用降低的原因近半数是因为关税的降低。但是，在所有贸易费用中至少有 90%属于非关税贸易费用。因此，本区域各国如果要取得进一步进展，就需要进一步重视消除非关税壁垒，包括因贸易和过境程序过于冗长繁杂和物流服务不足而造成的非关税壁垒。

¹ 亚洲开发银行和亚洲及太平洋经济社会委员会，“在亚洲及太平洋地区制定并落实贸易便利化”(2009 年，亚行，马尼拉)。见网页：www.unescap.org/tid/publication/adbesapbook.asp。

二、本区域内部贸易费用和便利化情况

3. 本区域内部便利化的情况在亚洲各次区域之间差异巨大。一方面，东南亚国家联盟(东盟)最大的中收入成员国(即印度尼西亚、马来西亚、菲律宾和泰国)在等同于关税的非关税贸易费用方面已实现了国际贸易高效率(仅占 49%)，与发达国家集团(如北美自由贸易区和欧盟成员)的普遍费用相当。另一方面，南亚、北亚和中亚的区域内贸易成本则是东盟各国的两倍以上。如以下表 1 中所显示，东亚和东北亚的非关税贸易费用也不低，但主要是内陆国蒙古的高费用造成的。中国、日本和大韩民国之间的非关税贸易费用确属世界最低之列，平均只占 39%。鉴于这些国家之间所涉期间并未签订自由贸易协定，这一表现十分令人瞩目。

表 1

2007 年亚洲区域内和区域外非关税贸易费用对比

通报方/合作伙伴	东盟-4	东亚和东北亚	北亚和中亚	南盟-4	澳大利亚-新西兰	欧盟-5	北美自由贸易区
东盟-4	49	132	259	117	85	105	101
东亚和东北亚	132	105	193	201	143	127	109
北亚和中亚	259	193	148	258	313	161	244
南盟-4	117	201	258	113	145	124	137
澳大利亚-新西兰	85	143	313	145	61	122	122
欧盟-5	105	127	161	124	122	59	104
北美自由贸易区	101	109	244	137	122	104	50

来源：亚太经社会贸易费用数据库。

注：贸易费用以货物价值的百分比来表述，可以解释为关税等效费用。东盟-4：印度尼西亚、马来西亚、菲律宾和泰国；欧盟-5：法国、德国、意大利、西班牙和大不列颠及北爱尔兰联合王国；南盟-4：孟加拉国、印度、巴基斯坦和斯里兰卡；北美自由贸易区：加拿大、墨西哥和美国。

4. 由于同一区域内各国之间的地理位置接近以及在语言和文化上相似，区域内贸易全面费用往往预计低于区域间贸易费用。表 1 中显示，除了南亚较为勉强之外，亚洲各次区域的情况确实如此。南亚区域合作联盟(南盟)区域内贸易的贸易费用仅比南盟和东盟各国之间的贸易费用低 4%，其原因是南亚各国之间缺乏过境便利化措施。

5. 不同次区域的亚洲各国之间的贸易费用远远高于亚洲国家和非亚洲国家或次区域之间的贸易费用。例如，东盟和南盟各国之间的非关

税贸易成本比东盟和北美自由贸易区各国之间的贸易费用将近高了 15%。同样，北亚和中亚以及南亚之间的贸易费用超过了北亚和中亚与欧盟之间贸易费用的 60%。从积极的方面来看，在 2003 年至 2007 年之间，亚洲各次区域在降低与至少一个其他次区域的非关税贸易费用方面取得了进展。南亚在区域内和区域外贸易费用方面都取得了长足的进展，尤其是与北亚和中亚以及北美自由贸易区。

6. 亚太发展中经济体将货物从工厂运至最近的港口航运码头(或相反方向)完成所有贸易程序所需要的时间在 2005 至 2010 年间平均下降了大约 16%。东南亚进步最大：完成贸易程序的平均时间已降至平均 19 天。柬埔寨和泰国同一时期也把时间削减了 40%以上。印度和巴基斯坦取得的进展程度相当，尽管南亚和西南亚完成贸易程序所花费的时间超过了东南亚的 50%以上(30 天)。太平洋地区未取得进展。主要由内陆国家组成的北亚和中亚取得了微小进展，但将货物从大多数国家运到港口清关所需要的时间仍然较长(平均 52 天)。总体而言，本区域发展中经济体完成贸易程序所需要的时间超过了本区域发达国家(澳大利亚、日本和新西兰)的三倍。此种情况表明尚有很大的改进余地。

7. 大多数亚太经济体将货物从工厂运至港口完成贸易程序的直接费用在 2005 年至 2010 年间小幅上升，增幅从东南亚的每集装箱增加 633 美元到北亚和中亚的近 2,200 美元不等。造成这种局面的原因可能包括劳动力成本的增加、随着贸易流量增加对物流和运输服务的需求上升以及汇率的波动等。南亚和西南亚平均费用增幅最大：2005 至 2010 年期间增加了 16.6%。在北亚和中亚，完成贸易程序的费用平均增加了 9%。在本区域大多数国家中，进口程序的费用仍然高于出口程序的费用，一种有争议的说法认为这是进口管制所造成的。然而，截至 2010 年，许多国家的进口时间已相当于或少于出口的时间，包括哈萨克斯坦、马来西亚、所罗门群岛和斯里兰卡，这就意味着这些国家已采取措施加速边境清关程序。

三、贸易便利化方面的进展情况

8. 贸易便利化措施有广泛的复杂性和资源要求。要行之有效，这些措施就必须考虑到基础设施的发展程度以及企业管理环境的质量。提高透明度的简便措施可以大大促进贸易便利化，而且所需的资源不多，比如只需及时公布贸易条例和程序等。虽然在透明度措施的执行方面尚有进一步改进的余地，许多国家的私营部门已在此方面取得了进展，原因之一是公共部门和私营部门之间在解决贸易瓶颈方面进行的协商已日益体制化。

9. 在国家层面，许多国家目前通常利用现代化信息和通信技术致力于实施更为成熟的贸易便利化措施。其中一项措施就是对货物的检验和清关采用风险管理系统，使海关和其他贸易管制机构把实物检查限制在被确认具有高风险的货物范围内。实物检查往往把货物的清关时

间延长一倍以上，比如东亚和太平洋地区，从平均 1.55 天增加到平均 3.36 天。² 实施风险管理机制能大大减少需要进行检查的货物数量。以中国为例，只对不到 9% 的货物进行实物检查，而在那些尚未采取此种措施的一些国家，检查率则是百分之百。

10. 许多国家业已着手开设国家电子单一窗口或机制，使贸易商、海关管理局以及其他政府机构和利益攸关方之间开展贸易数据和单据的电子交换。大多数国家已经建立了电子数据交换系统，至少部分允许以电子方式提交所需的数据和单据。长期目标往往是采用单一窗口设施，使商家不仅能够一次性地在线提交相关政府机构所需要的所有数据和信息，而且能够以在线方式支付关税并获取相关的授权和清关服务，并与物流服务提供商和其他私营部门利益攸关方进行互动联系。大韩民国、新加坡和中国香港在建立国家单一窗口设施方面处于全球领先地位，这使他们得以通过减少边境及边境背后贸易程序的时间和费用而加强了互联互通。需要指出的是，不管在什么情况下，实施此类措施需要有强大的政治意愿，而且还需要建立(或有一个现成的)一个强有力的机构间公私营组织机制，可以通过这一机制定期而公开地讨论贸易便利化问题。

11. 虽然目前各国普遍认识到贸易便利化应立足于本国国内，但长期以来它们也意识到可以通过双边和区域贸易便利化合作获得更多附加利益。要从单一窗口和其他电子贸易数据交换机制中全面受益，就必须等到伙伴国的有关机构能够在国家单一窗口中接受电子数据和单据。然而，为跨境贸易数据和单据电子交换建立适用国际法律框架的工作进展甚微；处于领先地位的东盟区域单一窗口举措为建立必要的法律基础颇费周折。

12. 本区域各国之间的大多数优惠贸易协定和经济伙伴关系协定目前都列有贸易便利化条款。最近于 2010 年生效的《东盟货物贸易协定》中关于贸易便利化的内容占了整整一个章节。由于《亚太贸易协定》第三轮谈判的进行，各签署国于 2009 年通过了《亚太贸易协定加入国贸易便利化框架协定》。亚太经社会对最近的若干自由贸易协定进行的一项比较研究显示，所有此类协定的签署方都承诺要提高透明度，尤其是为此而承担颁布对贸易有影响的法律和条例的义务。此类协定还认识到使用国际贸易便利化标准的重要性。其他日益普遍的措施包括自动化/信息与通信技术的应用、风险管理、事先裁定和单一窗口。

13. 大多数协定中的贸易便利化条款多半属于“最佳努力”性质，因而很难评估其具体实施程度。在无法确保贸易便利化措施得到无条件实施的情况下，要推动贸易便利化成为区域贸易协定的内容，也许最好的办法是在相关协定生效之后建立一个坚实的组织机制；通过这一

² 世界银行，“2010 年物流绩效指数”（2010 年，华盛顿特区，世界银行）。见网页：<http://go.worldbank.org/88X6PU5GV0>。

机制来查明和解决一些程序性问题，《东盟货物贸易协定》就是此方面的一个具体实例。

14. 过境便利化措施对区域内贸易便利化意义重大，但是贸易协定中一般没有这方面的具体内容。本区域发展中国家间通常都存在单独的双边和多边过境协定，但对其实施程度以及与现有的多边贸易承诺（如《关税与贸易总协定》第五款）是否吻合并不一定清楚。南亚和中亚的过境贸易面临着严重的壁垒。与之相反，东南亚却通过双边、次区域和区域协定与各项举措并用，在促进过境贸易便利化方面取得了更多进展。然而，来自物流服务商的报告显示，虽然内容全面的《大湄公河次区域跨界交通运输协定》早在五年多前就已签订，但迄今仍未得到充分实施。此种情况显示了推动跨界贸易和过境便利化的难度。除了政治意愿之外，阻碍有效过境机制贯彻执行的一个主要问题是贸易、交通运输或海关管理机构之间缺乏合作、以及地方（边境地区）公私营利益攸关方没有充分参与早期谈判。

15. 通过简化国内的管理程序和其他进出口程序来保持或提高竞争力固然重要，而一项长期并具全局观的贸易便利化战略则可能填补贸易和物流基础设施与服务方面的缺口。现已查明，此类缺口的确导致了本区域各国之间非关税贸易费用至少四分之一的波动现象。远洋货轮运输服务在降低贸易费用方面的重要性突显了许多希望从全球贸易中受益的内陆国家的固有劣势。因此，与邻国国际海港之间的货物运输便利化可能仍将是这些国家贸易便利化的主要优先重点工作。

四、亚太经社会在贸易便利化方面开展的各项工作

16. 亚太经社会在贸易便利化方面实行了一项长期方案，始终将重点放在推动贸易便利化国际标准上（如联合国贸易便利化和电子商务中心以及世界海关组织所制定的相关标准），并在本区域低收入、最不发达和内陆经济体开展能力建设。秘书处始终通过下列举措协助成员国解决国际贸易中效率低下和瓶颈问题：(a) 建设贸易便利化从业者的能力；(b) 开发落实贸易便利化的方法和工具；(c) 开展分析性和宣传倡导性工作；(d) 培养本区域内贸易便利化知识和最佳做法社区。

17. 亚太经社会和欧洲经济委员会于 2009 年建立的联合国亚洲及太平洋无纸型贸易专家网络（无纸贸易网）是亚太经社会实施其贸易便利化方案的主要手段。作为向亚洲及太平洋发展中国家和转型期经济体专家提供的一个知识和实践社区，无纸贸易网的目的是要建设这些专家实施单一窗口和无纸贸易的能力。通过这一网络，区域专家社区开发推动实施无纸贸易的工具，并与亚太经社会合作举办培训讲习班和提供相关的咨询服务。

解说栏

无纸型贸易网的若干成就及其今后的前进道路^{*}

联合国亚洲及太平洋无纸贸易专家网络(无纸网)于 2010 年建立,如今成为推动贸易便利化区域合作和能力建设的一个有效机制。已通过该网络开展了若干工作:开发相关工具并编写实施指南;扩大能力建设和知识共享机遇;提供区域咨询服务;以及就加强区域连通开展研究和分析工作。

在其他领域也取得了具体的成果。例如,《简化贸易手续的业务程序分析指南》^a 即是在无纸贸易网的指导之下编制的,用以印刷和电子形式以及通过国家和区域层面的培训方案进行传播,该指南在本区域 9 个国家被用于查明主要进出口产品遇到的程序上的瓶颈。例如,柬埔寨在亚太经社会的支持下所开展的培训和研究方案利用该指南来协助设计该国的稻米出口政策举措。该指南目前还用于制定该国腰果和木薯的出口战略。

亚太经社会贸易便利化方案和无纸贸易网开展的各项工作的还为蒙古单一窗口总计划的制订和实施做出了贡献。参与这项努力的还有一个由亚太经社会指导的、由无纸贸易网专家和私营部门利益攸关方组成的多机构小组。在蒙古政府核可该计划之后,各捐助方于 2011 年 4 月为其贯彻落实工作提供了全部资金。

目前无纸贸易网下有关下列议题的若干实用指南正在最后敲定之中:进行数据协调、总体规划单一窗口、以及解决无纸贸易的法律问题。这些指南综合起来将形成一套完整的能力建设材料,用于今后的国家和区域培训方案。根据 2010 年 10 月在吉隆坡举行的 2010 亚太贸易便利化论坛上提出的建议,现已成立若干咨询小组来支持该网络未来的工作,而且目前正在考虑将工作重点放在过境和农业贸易便利化方面。

^{*} 更多详情请见网页: www.unescap.org/tid/unnext。

^a 联合国出版物, 出售编号: E.09.II.F.21。见网页: www.unescap.org/tid/publication/tipub2558.pdf。

18. 亚太贸易便利化论坛是亚太经社会交流贸易便利化知识和经验工作的另一个主要方式。该论坛目前与亚洲开发银行和其他合作伙伴合作,每年举行一次会议。首届论坛于 2009 年 11 月举行。此后,该论坛已成为本区域就贸易便利化问题开展知识共享和政策对话的主要论坛。2010 年,大约有 320 名官员和贸易便利化方面的利益攸关方参加并受益于亚太经社会举办的贸易便利化能力建设活动,其中有多位官员来自 13 个最不发达国家和内陆发展中国家。

五、供委员会审议的事项

19. 秘书处提出了若干建议，希望以此进一步推动本区域内部的贸易便利化，现把其内容总结归纳如下：

- (a) 为解决贸易便利化问题建立或加强国家体制机制；
- (b) 着手或加速制订建立国家电子单一窗口计划；
- (c) 签订一项关于贸易数据和单据电子交换的区域协定；
- (d) 专门而有系统地寻求把过境便利化纳入贸易协定和贸易便利化的努力；
- (e) 建立一个亚太协调机制，使那些积极开展贸易便利化工作的区域组织用以共同推动本区域内部整体的贸易便利化、尤其是过境便利化；
- (f) 作为一项更为综合的贸易便利化办法，考虑制订加强物流服务提供商之间竞争的政策。

20. 委员会不妨讨论本文件中列述的各项议题和建议，尤其是亚太经社会可如何在解决和落实这些议题和建议方面发挥作用。委员会还不妨讨论如何以最佳方式利用亚太无纸贸易网，在本区域各发展中国家推动贸易便利化措施。
