



大会

Distr.
GENERAL

A/CONF.191/BP/1
6 April 2001
CHINESE
Original: ENGLISH

第三联合国最不发达国家问题会议
2001年5月14日至20日
比利时，布鲁塞尔
运输圆桌会议

运输与发展

议题说明

目录

	<u>段次</u>
一、最不发达国家的运输与发展	1 - 12
二、提高运输效率的策略	13 - 21

一、最不发达国家的运输与发展

没有运输便没有发展

1. 运输对发展至关重要。对于国际贸易、区域一体化和确保国家的平衡发展而言，运输是一个重要的部门。没有市场便无从进行贸易，而运输为进入市场提供了实际的通道。的确，如果因缺乏运输基础设施和服务而无法将商品送到市场，那么农村发展方案便会遭到失败。能否提供足够的运输服务和能否获得这种服务，与以贸易为基础的发展进程的范围之间存在着因果关系。运输费用若过高，会对进入外国市场形成了很大的实际障碍。最不发达国家由于从事低价值商品的贸易，产品差别化的潜力极小而被替代的可能性又很大，其贸易成败主要取决于运输条件的有无以及运输费用的高低。运费在进口价值中所占的比率可以作为衡量运输费用对国家有效参与全球贸易的能力的影响的一项指标。与世界平均值 6% 相比，内陆最不发达国家的运费在进口价值中占的比率高达 40%。1999 年，最不发达国家进口所支付的运费总额预计为 50 亿美元，而按到岸价格计算的进口总额为 275 亿美元。

全 球 化

2. 全球化需要有一个运行良好的国际运输系统。最不发达国家的边缘化不仅反映了它们的工业基础薄弱，而且还因无法获得足够的国际运输和支助服务方面的问题而加剧。对于制品而言，运输的可靠性和速度可能比运输费用更为重要。因此，必须致力于解决与获得和提供国际运输服务有关的问题，而且必须使这种努力成为促使最不发达国家的贸易和工业能更有效地参与全球化进程的国际支助措施的一个组成部分。随着运输费用方面的不利条件经由优惠关税待遇而得到补偿的情况逐渐减少，运输费用过高的现象对最不发达国家在外国市场中的竞争地位产生了直接的不利影响。这促成了那些未能融入船运和运输发展主流的最不发达国家的边缘化。

外国直接投资

3. 有一个运行良好的运输系统，不仅是进行贸易的先决条件，而且也是将外国直接投资引入特定国家的先决条件。在选择哪些国家接受外国直接投资时所考虑的一些主要经济因素是：有形的基础设施（港口、公路、电信、电力）以及能否提供可靠、有效的运输和通信服务。1998年，流向最不发达国家的外国直接投资只有29亿美元，占世界流量的0.3%。许多政府逐渐认识到，如果提高其运输部门的生产率，即可使其在全球市场中更具有竞争力，并能提高其作为外国直接投资受援国的吸引力。

电子商务

4. 网络公司时代的出现也对运输产生了重要影响。电子商务标志着世界市场已发生了转变：电子通信实际上已从各个方面改变了商业和市场的组织。电子商务指的是用电子手段推销产品与服务、订购、结帐乃至以电子方式分销。电子商务在大多数最不发达国家中的发展会受到不利的影响，这是因为它们缺乏基本的电信和电力基础设施，支付不起计算机，教育程度低，文盲率高。据国际电信联盟称，美国每1,000人中有600条电话线，中国每1,000人中有70条，而乍得、索马里和阿富汗每1,000人中只有一条电话线。另外，如果没有足够的运输基础设施与服务将商品送到市场，企业就无法对进行商业交易的新方法加以利用。最不发达国家日益认识到，由于它们缺乏获得足够运输服务的渠道，无法把“新经济”的进步变为实际好处，因而享受不了电子商务的潜在利益。在此方面，运输作为对发展至关重要的一个部门，必须得到国家一级和国际一级的支助，以确保以贸易和技术为基础的发展的可持续性。

私营部门/公共部门结成伙伴关系

5. 运输工业的另一个重要特征是，私营部门和公共部门的经济在运输部门中交汇在一起。在运输基础设施的开发和运营中，有很多私营部门/公共部门结成伙伴关系的例子。从这种交汇得出的教训肯定值得其他经济活动借鉴。因此，对于确定公共部门和私营部门在发展进程中的作用和职能而言，运输可以提供有价值的指导。

运输政策

6. 在国际一级，对政策和管制制度进行统一以及帮助各国政府制定必要的政策措施，是十分重要的。这些措施应能确保建立或加强发展中国家的运输供应能力，使贸易商可以有效地利用已实现自由化和全球化的海洋运输市场所提供的运输机会。在考虑建立全球总框架的同时，政府也必须作出努力，在区域一体化安排的框架下进行市场和政策改革。为确保实现发展目标，最不发达国家政府需要更加重视运输问题，审查并修订管制框架以允许私营部门在更大程度上参与，制定改革措施以促使运输服务的提供者对用户的需求更加敏感，简化管理程序，实行运输业绩指标制，促进对信息技术的利用，并加强这一领域的培训方案。这些重点是政策改革方案的一个组成部分，而政策改革方案的目标是从限制市场准入的政策转变到以加强本国服务供应商的商业能力和提高运输服务部门的竞争力为基础的发展政策上来。

法律框架

7. 托运人/承运人之间的关系对最不发达国家尤其重要，因为最不发达国家的托运人一般都使用外国国际运输服务。国际贸易业务常常是由一系列连锁合同组成的，每一份合同均受一系列无论属于自愿性质还是属于强制性质的规则和条例的约束。国际贸易的成功，在很大程度上取决于相关的规则和条例能否适当地应付当前技术和商业发展所提出的挑战以及能否成功地保证稳定性和可预测性。最不发达国家的法律框架必须要适应国际贸易的要求并符合国际惯例。

基础设施要求

8. 未来将对运输提出什么样的要求呢？政府将需要高度重视发展现有设施及使现有设施现代化，提高国际运输基础设施的商业性，尤其是海港，因为海港将国际运输系统和本地运输系统联系起来。港口的效率将决定一国或一地区可否成为全球运输与贸易发展的一部分，还是与之脱离。港口的生产率将是衡量这一方面成效的尺度。船只和货物在港口滞留的时间必须减少。如果报关速度可以加快或在最终目的地进行，商品便可快速通过港口而不需要等候检查。减少转运时间

和运输费用，可使托运人受益。对运输公司而言，这将意味着其设备得到更有效的利用，从而提高利润并能够降低关税。

9. 全球供应系统将有可能实现一体化，这将迫使工业发生结构变化。一个明显的变化是，运输服务的综合性会更强——新的运输公司将成为一个多式联运或第三方后勤运营公司，并将控制每一种运输方式及与基础设施所有者或运营者之间的长期关系。这意味着运输服务的运营将由私营公司的负责，而基础设施——无论是设施的开发还是维护——可能仍由国家负责。私营公司将为基础设施提供设备，并以向国家长期借用或租让的形式管理运输服务。

10. 基础设施在传统上一直是公共部门独有的活动范围，一部分原因是基础设施被认为对经济具有战略性重要意义，还有一部分原因是此种项目通常需要大量的投资费用和长期的酝酿过程。对于涉及鼓励经济发展等目标的基础设施投资项目，政府可能在一定程度上仍会提供资金。但在一些国家中，由于对削减政府的总开支这一宏观经济的要求，这一融资形式正承受着越来越大的压力。因此，各国正在寻求政府以外的资金来源为其投资提供资金。

11. 债务资金筹措(尤其是多边发展机构提供的并由政府担保的债务资金筹措)是最不发达国家发展运输事业的一种通用方式。多边援助机构对运输项目的供资予以高度的重视。运输的绝对重要性得到普遍的认可，并体现在从发展援助委员会的成员流向最不发达国家的官方发展援助中。过去五年来，“运输与通信”一直是最重要的官方发展援助受援领域，在官方发展援助承付款中约占 10%。有必要通过官方发展援助和私营部门的外国直接投资进行新的基础设施投资。同时，积累的债务中有一大部分应用于运输和通信部门的投资。因此，对于最不发达国家争取最大限度地获得公共投资回报和吸引私营部门的外国直接投资来说，优化运输系统变得比以往更为重要。

12. 近来，私营公司已能为若干基础设施项目筹集必要的资金，并愿意承担项目风险和国家风险，但条件是该国的机构框架须符合若干最低标准，而且项目须有适当的结构。筹资的方式是通过合资企业或外国直接投资。但是，尤其对于共同用户基础设施而言，必须要在国内筹集更多的资金。认识到这一点的政府正在采取措施发展本国的资本市场。在这一从公共资本和债务资金筹措向私营资本

融资转变的同时，将有必要制定旨在尽量减少基础设施融资要求(对现有基础设施作最佳的利用)的战略，从而用通过专门技术提高业务效率来取代国际资本资源。

二、提高运输效率的策略

13. 尽管改进运输基础设施的措施必须具有长期的性质，但可以规划一些具体活动，以便对最不发达国家的运输状况以及现有基础设施和设备的有效利用产生直接影响。这些措施在很大程度上与机构工作的改进、区域协定、管理援助(尤其是通过信息技术的应用而提供的)管理援助以及专门技术的转让有关。应特别指出的是，需要在最不发达国家问题会议上讨论这些措施。

14. 尽管基础设施的投资具有长期性，但在规划或早期实施阶段即可采取一些行动来对基础设施产生积极影响。其目的是要制定一种更为系统化的办法来改进运输基础设施。按照这一办法多边供资机构和其他传统捐助国应继续把重点放在基础设施和设备项目供资上。贸发会议和其他机构也可起配合作用，通过在运输、转运、后勤、信息技术、简化贸易手续及提高贸易和运输效率所必需的法律框架方面建立体制来贡献其专业知识。

改革措施

15. 在资金减少以及用户提出更多的要求的情况下，发展中国家的政府须设法使现有的运输基础设施更为有效。具体而言，在要求为新设施的开发提供资金之前，需要先有效地使用现有的设施。例如，需对设施进行良好的维护和密集的使用，这就需要有负责任和有权威的良好管理。管理阶层必须有调整员额和制定关税的自由，以提供具有竞争力的、可自我维持的服务。要实现这样的自主，就需要修改规则和条例。为了进行这样的改善，将需要采取诸如加强管理、放松管制、商业化或私有化等改革措施。私营部门尤其是国际运输运营者的广泛参与，是将知识和资本投入这一部门的一种办法。例如，在一东非最不发达国家，私营部门最近参与了集装箱终点站的管理工作，这使得货物装卸率增加一倍。最不发达国家在修改其法规框架、人力资源开发和实施改革进程方面需要援助。

转运/运输行政管理的信息技术解决方案

16. 信息技术可以大幅度地提高运输业务的效率而费用又不至于太高，但条件是必须具有实行改革进程和向既得利益挑战的政治意愿。贸发会议已经制订了解决效率问题的实际方案，例如货物信息预报系统。货物信息预报系统是旨在为解决货物多式联运和运输资源问题提供管理信息而设计的一个系统。它是一种实时能动系统，可为运输运营者提供关于运输业务的可靠、有用和即时的数据，掌握货物和运输设备的下落。所产生的业绩指标有助于管理人员弥补操作上的缺失并在国家一级和分区域一级为运输部门的宏观经济规划工作提供数据。目前有 9 个最不发达国家由于装设了货物信息预报系统而受益。如果要向其他最不发达国家提供货物信息预报系统，则需要额外的资金。为了提高最不发达国家海港的业务效率，还需要开发能够利用信息技术和电信的另外的手段。

17. 贸发会议的海关改革、现代化和自动化方案(海关数据系统)通过计算机化和简化的程序加快了报关过程，从而将行政管理费用减到最少。31 个最不发达国家参与了海关数据系统方案。最近又开发出新模件——海关数据系统++版，用以管理海关过境程序。如果要在更多的最不发达国家安装海关数据系统++版以及帮助那些已经使用第一代海关数据系统软件的国家(约有 24 个国家)转用海关数据系统++版，则需要额外的资金。

18. 另一个利用信息技术来改进运输业务和在运输方面实行分区域一体化安排的例子就是南部非洲发展共同体所开发的公路运输信息系统。已经有若干个国家引进了这一计算机化系统，该系统存有汽车登记和执照、司机和专业司机登记、汽车和司机测试设施的登记、交通违规和起诉以及交通事故方面的信息。需要提供援助，以便在分区域内的其他国家建立这样一个汽车登记系统。

区域一体化

19. 克服无形的障碍以增进对现有实际运输基础设施的有效利用，在投资资源不足的情况下，尤其是必须追求的一个主要目标。在此方面，建立区域运输走廊和制定共同的规则与标准，对于促进过境运输发挥了重要的作用。在执行出入内陆最不发达国家的过境运输业务的安排和程序方面，尤其需要进行体制改革。

如果能实行这些体制改革，再加上同时作出培训安排，将可减少内陆国家的运输费用。贸发会议在设计过境运输系统和拟订协议以及为有效实施此种协议提供电子信息解决办法方面发挥了带头作用。例如，已在区域一体化安排的框架中拟订了若干促进运输的手段(东部和南部非洲共同市场——东南非共同市场)。¹

建立和加强专业机构与协会

20. 放松管制、自由化、部分和全面私有化这几个因素已经使私营部门在提供运输及相关服务方面发挥了更大的作用。为了提高其影响政府政策与行动的杠杆作用，私营部门正在建立或加强国家一级和区域一级的专业机构与协会(货物转运协会、公路运输协会)。专业机构与协会除了代表其成员的利益外，还可在执行第三方汽车保险办法一类的区域运输措施上发挥重要的作用。然而，由于许多专业机构与协会的力量还很薄弱，有必要提供资金及技术支助，以加强现有的协会和帮助建立新的协会。此外，还有必要促进公共部门/私营部门之间的对话与合作，而这也需要资金和技术支助。

人力资源开发和培训

21. 为确保私营部门更广泛地参与运输业务还需要进行专门技术转让。政府必须制定政策和条例，以使(所有运输方式的)所有运输公司能够在提高能力的贸易环境中竞争。必须起草并切实地和客观地执行现代法规。对于须为私营部门的参与提供必要框架的政府机关，需要向它们提供培训。此外，还需向运营者提供培训，以确保其在国际市场上的竞争力。

-- -- -- -- --

¹ 东南非共同市场促进过境运输的手段包括：统一车轴负载限制；承运人许可证和过境牌照；统一公路过境运输收费；东南非共同市场/南部非洲共同体海关文件；海关区域同盟担保；以及第三方汽车保险办法(黄卡)。