



联合国 贸易和发展会议

Distr.: General
8 May 2023
Chinese
Original: English

贸易和发展理事会
贸易和发展委员会
运输、贸易物流和贸易便利化多年期专家会议
第十届会议
2023 年 7 月 17 日至 19 日，日内瓦
临时议程项目 3

以协调和数字化为手段，加速贸易便利化并实现气候智能型 贸易便利化

贸发会议秘书处的说明

概要

近年来，特别是随着世界贸易组织《贸易便利化协定》于 2017 年生效，以及《非洲大陆自由贸易区协定》等许多区域贸易协定中纳入了专门的贸易便利化条款，贸易便利化改革取得了长足进展。《贸易便利化协定》的实施经验证明，实施贸易便利化改革具有挑战性。特别是对最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家等发展中国家和脆弱经济体而言，需要同时解决诸多贸易便利化实施问题，因为这些国家开展贸易便利化改革的起点往往比较低，因此需要在较短的时间内获取知识、做出政策和实施决定，并且还面临着与所有问题相关的资金需求。

本说明介绍了在实施贸易便利化改革的过程中出现的一些关键问题，特别是各国在贸易程序协调和数字化过程中面临的挑战，以及最近的供应链危机带来的挑战。正如疫情期间所表现出来的，危机可能具有破坏性，但因为需要进行协调和数字化，并实施之前可能由于政治或官僚障碍而难以实施的创新贸易便利化解决方案，危机同时也可以加速实施贸易便利化改革。

请专家们思考与贸易便利化有关的各类紧迫问题，并就最佳前进方向提出建议，确定优先行动领域并明确政府、行业和发展伙伴等相关利益攸关方的作用。



一. 导言

A. 贸易便利化与发展

1. 贸易便利化改革对于协助各国，特别是发展中国家和最不发达国家融入国际供应链和价值链至关重要。世界贸易组织《贸易便利化协定》旨在解决这一问题，并在全球范围内统一程序。此外，许多次区域和区域贸易协定均包含贸易便利化条款，例如《非洲大陆自由贸易区协定》，截至 2023 年 2 月，54 个签署国中有 46 个批准了该协定。《贸易便利化协定》于 2017 年生效，是一项具有约束力的协定，旨在简化、现代化和协调国际贸易中的海关程序和其他相关措施，以减少官僚主义造成的延误，最终目标是降低贸易成本并增加贸易流量。该协定载有关于简化和精简海关程序、改善海关与其他相关部门之间合作以及向发展中国家和最不发达国家提供技术援助和能力建设的规定。根据该协定，世界贸易组织的每个成员都必须设立国家贸易便利化委员会，负责实施协定并与其他相关机构和利益攸关方进行协调。各成员还必须公布与贸易相关的程序信息，并建立单一窗口系统，为贸易提供便利。

2. 贸易便利化的好处是多方面的，在公共和私营部门均适用。可以说，实施贸易便利化改革有利于企业，因为企业和贸易商的经营可预测性提高、速度加快、交易成本降低，从而使出口产品在全球市场上更具竞争力。另一方面，负责进出口和过境手续的公共机构也受益于加强税收和关税征收、更好地利用资源以及提高贸易商合规性。如果实施得当，贸易便利化可以带来更有效的政府服务和管控，同时降低腐败风险。这些综合收益有助于经济发展，并有助于实现多项可持续发展目标。

3. 在《贸易便利化协定》通过和生效之前，对执行该协定能产生的总体经济利益进行了多项预测。例如，经济合作与发展组织估计，低收入国家的国际贸易成本可降低约 13%，中低收入国家可降低 14%，中高收入国家可降低 13%。在贸易流量方面，2015 年，世界贸易组织预测贸易流量将增长 2%至 2.7%，2023 年显示增长了 1.17%；还对国内生产总值(GDP)的增长作出了预测(见下表)。国际贸易总量的增长主要是由最不发达国家拉动的。就金额而言，世界贸易组织估计，在执行协定的头两年内，国际贸易额增加了 2,310 亿美元，特别是农业贸易额增长较多。与 2015 年的估计数相比，2023 年贸易流量和国内生产总值增长水平较低的主要原因是，鉴于各国承诺的执行时间表，在执行协定方面还存在着巨大的未开发潜力；因此，在进一步执行该协定后，产生的影响预计将进一步扩大。¹

¹ 世界贸易组织，2023 年，新研究发现，贸易便利化协定使贸易额增加了超过 2,300 亿美元，可查阅 https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd202304_e.htm。另见 https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd202304_e.htm。

贸易便利化协定：执行协定对国际贸易的影响

(百分比)

作出预测或估计的年份	贸易流量增长	GDP 增长
2015	2.06-2.73	0.34-0.54
2018	0.6	0.04-0.41
2019	0.2	0.15
2023	1.17	0.12

资料来源：世界贸易组织，2023 年。

B. 贸易便利化与供应链危机之间的联系

4. 当前的供应链危机凸显了高效可靠的贸易便利化措施的重要性。疫情给全球贸易和供应链带来了一系列挑战，包括边境关闭、空运和海运能力下降以及生产和运输中断。乌克兰战争以及 2021 年苏伊士运河堵塞等其他因素加剧了挑战，导致港口拥堵、集装箱短缺和价格大幅波动。

5. 贸易便利化措施可通过简化海关程序、减少与跨境交易相关的时间和成本以及提高物流和供应链流程的效率和可靠性来帮助缓解这些挑战。例如，使用数字单证和单一窗口有助于减少与清关相关的时间和成本，采用统一的标准和程序有助于降低跨境贸易的复杂性。然而，许多国家，特别是发展中国家缺乏必要的基础设施和机构能力来实施有效的贸易便利化措施。这可能导致跨境贸易出现延误并且效率低下，从而加剧供应链中断的影响。

6. 供应链危机还突出表明，需要加大对贸易便利化基础设施和能力建设的投资，特别是在发展中国家。这包括对数字贸易基础设施进行投资，如电子海关和贸易系统、单一窗口和透明度工具，以及对海关官员和参与跨境贸易的其他利益攸关方进行培训和能力建设。

二. 贸易便利化执行现状以及协调和数字化方面的经验教训

A. 执行情况

7. 截至 2023 年 3 月，世界贸易组织 164 个成员中有 156 个已批准并正在执行《贸易便利化协定》。一些国家在协定于 2014 年开放供批准后不久就批准了协定；27 个月后，协定达到了批准成员数超过三分之二的生效条件，并于 2017 年生效。此后，批准速度放缓；有 7 个成员国尚未批准。贸发会议的研究表明，发达国家平均在 359 天内完成批准程序；发展中国家在 832 天内完成；而最不发达国家需要 1,278 天。同样，就收入水平而言，高收入国家在 510 天内完成批准程序；中高收入国家在 825 天内完成；中低收入国家在 977 天内完成；而低收入国家需要 1,385 天。最先批准协定的 10 个国家均为高收入国家(7 个)或中高收入国家(3 个)。

8. 影响批准速度的另一组因素涉及国家贸易表现，包括过境便利程度、贸易开放度和商品出口。平均而言，最先批准协定的 20 个国家在世界银行的“跨境贸

易”指标中得分为 81 分(满分 100 分),而最近批准协定的 20 个国家得分为 54 分(满分 100 分)。

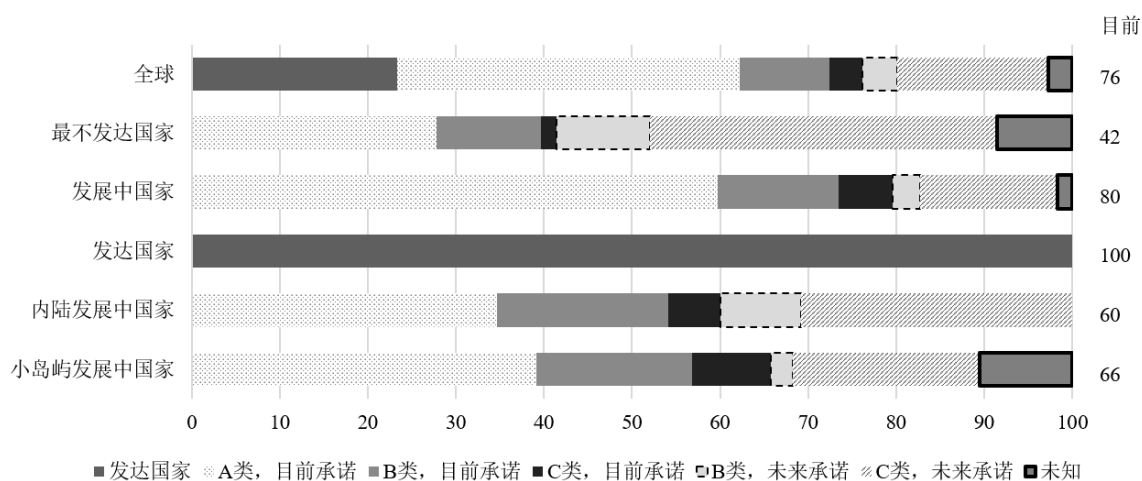
9. 批准协定所需的时间还与国际贸易对国民经济的贡献度相关。较早批准协定的国家拥有更加开放、以贸易为导向的经济,贸易占国内生产总值的平均比率为 112%。最近批准该协定的 20 个国家的经济对贸易的依赖程度较低,贸易占国内生产总值的比率为 68%。主要出口国较早批准了协定;按平均商品出口金额计算,最先批准协定的 20 个国家在 220 个经济体中排名前 64,最近批准协定的 20 个国家在 220 个经济体中排名前 140。

10. 影响批准速度的另一个关键因素是政治稳定。世界银行的“政治稳定,无暴力/恐怖主义”指标是世界银行全球治理指标中的一项,旨在衡量对政治不稳定和(或)出于政治动机的暴力,包括恐怖主义的可能性的看法。平均而言,最先批准协定的 20 个国家被认为在政治上更加稳定,得分为 68 分(满分 100 分),最近批准协定的 20 个国家被认为在政治上不太稳定,得分为 35 分(满分 100 分)。

11. 截至 2023 年 4 月 3 日,世界贸易组织成员提交的通知显示,全球已承诺履行 76%的协定义务。然而,根据成员提交的通知中的承诺时间表,按收入和地域划分的国家组在执行方面存在差异。发达国家被认为在协定生效之日已 100%履行义务。截至 2023 年 4 月 3 日,其他国家组通报的执行率如下:发展中国家近 80%;小岛屿发展中国家 65%;内陆发展中国家 60%;最不发达国家 41%(图 1)。协定第二部分载有特殊和差别待遇条款,允许发展中国家和最不发达国家成员自行决定每项条款的执行日期,并确定将在获得技术援助和能力建设支助后执行的条款。截至 2023 年 3 月,为受益于特殊和差别待遇条款,几乎所有成员都已根据执行准备情况将协定的每项条款归入三个类别之一,并且必须按照通知期限向世界贸易组织通报各自的执行时间表和援助需求。

图 1

贸易便利化协定:截至 2023 年 4 月 3 日按国家组分列的承诺执行率



资料来源:世界贸易组织数据库。

1. 最不发达国家

12. 最不发达国家的执行率低令人关切，因为据一般估计，这些国家将从实施贸易便利化改革中获益最多的国家。最不发达国家在实施此类改革时面临若干挑战，包括以下方面的困难：

(a) 缺乏资源。最不发达国家往往缺乏实施改革所需的人力、财力和技术资源，例如在投资新的基础设施、更新海关程序和培训工作人员使用新系统方面缺乏资源。

(b) 机构能力有限。最不发达国家的机构能力往往较为薄弱，这可能使其难以有效实施改革，包括缺乏透明度、治理结构薄弱等。

(c) 对全球贸易的参与有限。由于基础设施薄弱、市场准入有限以及缺乏与贸易有关的技能和知识等因素，许多最不发达国家对全球贸易的参与有限。这可能使其难以理解和实施参与全球贸易体系所需的改革。

(d) 贸易程序复杂。许多最不发达国家的贸易程序复杂且耗时，可能造成贸易壁垒，阻碍经济增长。简化此类程序可能很困难，因为这往往需要多个政府机构和利益攸关方之间的协调。

(e) 政治意愿有限。最不发达国家可能缺乏实施贸易便利化改革的政治意愿，因为在面临卫生、贫困和教育等其他紧迫挑战的情况下，贸易便利化改革的优先级可能并不高。

2. 内陆发展中国家

13. 内陆发展中国家在贸易便利化方面面临独特的挑战，因为没有直接出海口、依赖过境国会增加贸易交易的时间、成本和复杂性。因此，在最不发达国家，贸易便利化与过境问题密切相关。因此，确保沿海国家港口和内陆连接(包括走廊)的贸易便利化尤为重要，因为改善贸易便利化有助于克服挑战并支持经济发展。

14. 实施贸易便利化措施，例如简化海关程序和其他边境手续、改善运输基础设施和走廊以及加强贸易相关服务，有助于减少内陆发展中国家与邻国和世界其他地区开展贸易所需的时间和成本。例如，改善公路、铁路和港口等运输基础设施有助于减少过境时间和成本，改善海关程序和其他边境手续有助于减少行政延误和成本。

15. 此外，贸易便利化可帮助内陆发展中国家实现出口市场多样化，这对于依赖少数出口商品的小型经济体可能很重要。贸易门户网站和单一窗口系统等改善信息获取的贸易便利化措施可帮助内陆发展中国家发现新的贸易机会并与潜在伙伴建立联系。

3. 小岛屿发展中国家

16. 小岛屿发展中国家由于经济规模小、地处偏远、容易受到自然灾害和气候变化等外部冲击的影响，在贸易便利化方面面临独特的挑战。因此，在改善贸易便利化时，必须以综合方式解决上述问题。实施贸易便利化措施，例如简化海关程序和其他边境手续、改善运输基础设施以及加强贸易相关服务，有助于减少小岛屿发展中国家与邻国和世界其他地区开展贸易所需的时间和成本。例如，改善信

息技术基础设施，包括港口和机场以及岛屿间运输的信息技术基础设施，有助于缩短过境时间，降低成本，改善连通性，包括中转港之间的连通性。

17. 贸易便利化还可帮助小岛屿发展中国家实现出口市场多样化，这对于依赖少数出口商品的小型经济体可能很重要。贸易门户网站和单一窗口系统等改善信息获取的贸易便利化措施可帮助小岛屿发展中国家发现新的贸易机会，并与潜在伙伴建立联系。

18. 此外，贸易便利化可以帮助小岛屿发展中国家促进可持续经济增长，例如，通过改善获得金融和贸易相关服务的机会以及通过支持发展基于其独特文化和自然资源的价值链来促进经济增长。

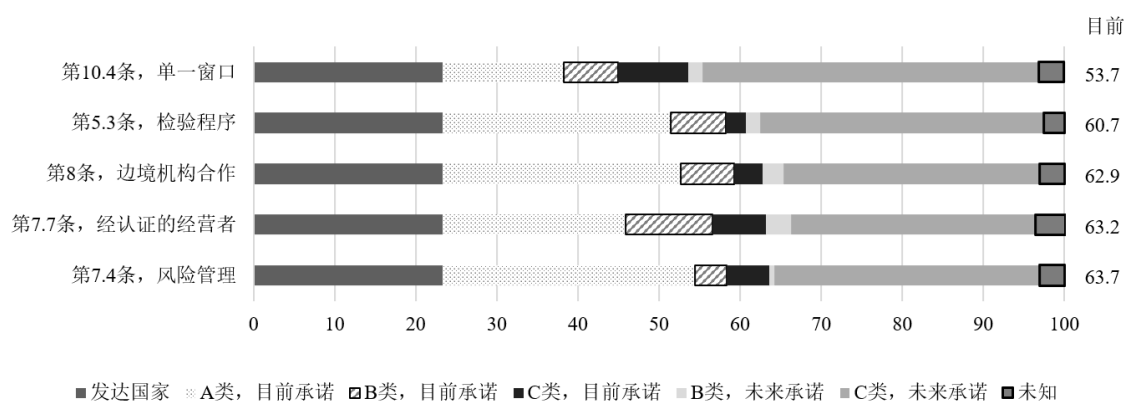
B. 经验教训

19. 世界贸易组织与通知有关的数据有助于深入了解成员国在履行《贸易便利化协定》义务时面临的主要挑战。截至 2023 年 4 月 3 日，五项执行率最低的措施涉及协调和数字化(图 2)。关于设立单一窗口的第 10.4 条是执行率最低的义务，全球执行率约为 53%，最不发达国家的执行率为 20%。此外，已就该条款发出通知的最不发达国家中，有 77%将该条款列为 C 类，意味着已请求提供执行援助。总体而言，各国为该条款设定的执行期限较长，在某些情况下要到 2035 年和 2040 年。关于边境机构合作的第 8 条的全球执行率约为 64%，最不发达国家的执行率为 12%。此外，85%的最不发达国家已请求在这方面提供援助。一些国家为该条款设定的执行期限也很长，要到 2030 年。提出自动化或数字化要求或认为自动化和数字化有益的其他措施包括：第 1.2 条(通过互联网获取信息)、第 7.2 条(电子支付)和第 7.4 条(风险管理)。各国特别是最不发达国家对这些条款设定了较长的执行期限，并要求提供援助。

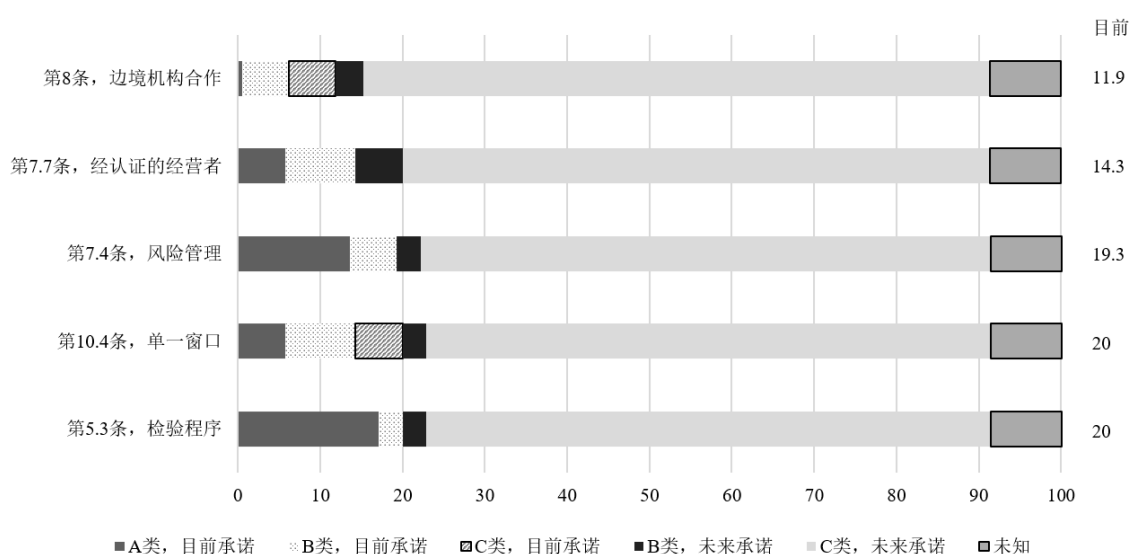
图 2

贸易便利化协定：截至 2023 年 4 月 3 日按国家组分列的执行率最低的条款
(百分比)

(a) 所有成员



(b) 最不发达国家



资料来源: 贸发会议秘书处根据世界贸易组织《贸易便利化协定》数据库的数据计算。

注: “所有成员”包括发达国家和发展中国家(包括内陆发展中国家和最不发达国家)。

C. 协调

20. 根据第23.2条, 各国在批准《贸易便利化协定》时必须设立国家贸易便利化委员会, 实施工作不得延迟。贸发会议关于国家贸易便利化委员会的在线数据库显示, 134个国家已设立此类委员会。² 贸发会议技术援助和能力建设工作中获得的信息显示, 许多国家已设立国家贸易便利化委员会, 但在很多情况下, 这些委员会尚未开始运作。特别是在疫情期间, 尤其是在发展中国家和最不发达国家, 许多委员会由于缺乏必要的基础设施无法召开在线会议。因此, 许多委员会需要重新启动协调活动, 而这种情况反过来又对一些国家协调协定的执行产生了延迟效应。

21. 贸发会议对国家贸易便利化委员会的最新分析确定并进一步探讨了对委员会的可持续性至关重要的因素。³ 根据107个国家对调查的答复, 对委员会的可持续性至关重要的四个因素是: 政治承诺和高层支持(60%); 私营部门的参与(55%); 成员的承诺和高度参与(52%); 财政援助和充足的资源(49%)。其次是成员之间的合作以及有共同的理解、目标和相互信任(39%); 能力建设(36%); 定期举行会议并与成员沟通(35%)。对比贸发会议2020年的一项研究结果发现, 被认为对国家贸易便利化委员会的可持续性至关重要的始终是这些因素。2020年以来, 提高对贸易便利化认识的重要性增加了7个百分点。

22. 贸发会议认为, 对国家贸易便利化委员会的可持续性至关重要的一个因素是使委员会能够以更加专业化的方式促进并协调贸易便利化改革。这需要结合项目和团队管理技能、监测能力和报告机制。贸发会议为此开发了一个在线工具, 即

² 见 <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/trade-facilitation/committees-around-world>。

注: 脚注中提及的所有网址均于2023年4月访问。

³ 见 <https://unctad.org/publication/national-trade-facilitation-committees-quest-sustainability>。

贸易便利化改革跟踪系统。迄今为止，跟踪系统已在超过 25 个国家成功实施，有助于以协调和可持续的方式成功实施改革。⁴

23. 协定第 2 条还规定了有关协调的其他义务，例如定期确保磋商，并为利益攸关方提供机会，对新立法或经修订的立法发表意见。第 8 条涉及国内协调以及与邻国的协调。边境机构之间缺乏协调和统一可能会造成手续重复、供应链效率低下，从而导致边境延误和成本增加。

24. 国家贸易便利化委员会作为协调贸易便利化的主要国家机构发挥了重要作用，为讨论和协调提供了平台。然而，此类协调往往只在首都进行，没有与边境或清关站进行明确的协调或对话，导致在行政要求和边境工作模式方面，有可能出现不协调的程序和手续，包括多重检查和管控等程序。这可能会削弱贸易便利化战略在主要入境点，即陆地边界和港口产生的影响，从而减少国际贸易带来的惠益。

25. 协定第 11 条建议成员国指定国家过境协调机构。这是与贸易便利化相关的另一项重要协调机制。对于运输走廊而言，协调至关重要，走廊管理委员会在加强业务绩效和管理以及促进利益攸关方之间的协调与合作方面发挥着重要作用。贸发会议的内陆和过境发展中国家走廊绩效方案侧重于加强运输连通性，并通过建立高效走廊支持市场和价值链一体化。⁵ 贸发会议还开发了过境协调能力建设课程。⁶

D. 数字化

26. 数字化改变了边境机构对货物贸易进行清关和处理的方式，也改变了边境机构与商业部门就清关程序进行沟通的方式。数字化有助于降低贸易成本并提高公共部门机构的效率，因为工作流程中的变更管理是数字化的组成部分。然而，在许多国家，迄今为止，基本上只有海关实现了数字化，例如通过在贸发会议海关数据自动化系统(ASYCUDA)下实施数字技术，实现数字化。已在全球 100 多个经济体实施的海关数据自动化系统有助于提高商业部门的清关效率，同时，贸发会议的数据表明，该系统的实施还有助于成倍提高效率和国家税收的征收。⁷ 海关数据自动化系统是海关自动化领域技术转让的一个例子，根据需要向用户国提供实施全面的海关管理系统所需的一切要素。其他边境机构往往尚未完全实现数字化，但它们在认证和清关过程中的作用同样重要，包括农业部、卫生部、贸易部和标准局等机构，它们负责提供和批准各类证书或出口申报单。在许多发展中国家和最不发达国家，此类程序并不总是在线上进行，也不常使用数字证书。

27. 《贸易便利化协定》第 10.4 条要求各国在可能的情况下建立电子单一窗口解决方案，即贸易商和所有相关公共管理部门均可使用的国家电子平台，用于交换进出口和过境业务清关所需的信息。电子单一窗口取代人工程序，在大多数情况

⁴ 见 <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/trade-facilitation/reform-tracker>.

⁵ 见 <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/infrastructure-and-services>.

⁶ 见 <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/trade-facilitation/transit-coordinators>.

⁷ 见 <https://asycuda.org/en/case-studies/>.

下无需再使用纸质单证，从而为参与货物清关的商业部门和公共机构节省时间和成本，并减少出错和腐败的风险。贸发会议已协助一些国家实施单一窗口。

28. 电子支付系统的使用越来越普遍，根据第 7.2 条，这意味着边境机构必须更多地使用数字工具，以便为贸易商和报关代理机构提供完全数字化的公共服务。然而，缺乏互操作性和协调监督、无法确保国家和区域层面的跨境支付是实施这一措施的主要障碍。电子支付已被整合到海关数据自动化系统和单一窗口解决方案中。

29. 《贸易便利化协定》中的透明度规则是另一个通过使用数字工具提供更多信息来促进贸易的领域。例如，通过使用贸发会议贸易信息门户网站，贸易商能够提前了解履行行政义务的要求，从而使贸易商在做决策时具备更多知识、做好充分准备。还可在此类门户网站上设置咨询点，有助于向贸易商提供有针对性的援助。在线咨询点还有助于增加与首都以外的贸易商的接触。迄今为止，43.2%的发展中国家和最不发达国家已根据协定第 1.3 条设立了咨询点。贸易信息门户网站包含一个模块，能够计算通过每项简化措施减少行政负担而节省的成本。例如，在肯尼亚，简化某些进口程序使成本平均降低了 34 美元。贸易信息门户网站的方法和技术已在全球 30 多个国家实施。⁸

30. 在过境领域，简化过境程序并提高过境效率的一个主要障碍是各国的过境数据交换缺乏互连互通性。在这方面，西非国家实施的过境货物管理互联系统⁹为不同国家海关部门之间实时交换电子过境数据提供了便利，使边境两侧的管理部门能够获得相同的过境申报单，从而无需在边境重新输入数据，离境时签发的过境申报单随货物一起运输，并在到达目的地时由海关使用。这是对过境程序的重大简化措施，能够更方便地跟踪货物，提高透明度，解决欺诈问题并缩短货物的过境时间。

三. 与贸易便利化相关的新问题

31. 贸易便利化与运输便利化等许多其他与国际贸易交易进程有关的程序密切相关。在此背景下，贸易便利化与其他许多问题之间的联系日益突出。本章着重介绍其中一些问题，并概述与贸易便利化的联系。贸易便利化利益攸关方必须熟悉这种联系，政策制定者必须处理相互关联的政策空间，这一点将变得越来越重要。

A. 可持续性和气候智能型贸易便利化

32. 贸易便利化与气候行动之间存在密切联系。气候行动是指为减缓气候变化而采取的措施，例如减少温室气体排放、推广可再生能源和提高能源效率等。当贸易便利化被用于实现与气候相关的积极影响时，贸发会议称之为气候智能型贸易便利化。

⁸ 见 <https://unctad.org/publication/roadmap-building-national-trade-information-portal>.

⁹ 被称为 SIGMAT，是法语首字母缩写。见 <https://unctad.org/publication/sigmat-system-asycuda-journey-west-africa>.

33. 贸易便利化可通过多种方式促进气候行动。例如，通过协助减少贸易壁垒和改善物流，便利化可促进在贸易中采用可持续做法，例如使贸易程序自动化并提高贸易程序的效率，从而减少清关过程中使用的时间和纸张；更多地使用更清洁的燃料和更高效的运输方式。此外，通过促进环境友好型商品和服务的跨境贸易，贸易便利化有助于支持绿色产业和技术的发展。

34. 与此同时，气候行动可以影响贸易便利化。例如，碳定价等旨在减少温室气体排放的措施可能会对贸易成本和运输成本产生影响，可能需要调整与贸易便利化相关的政策和程序，还可能造成新的贸易壁垒。此外，如自然灾害和极端天气事件等与气候相关的风险可能会扰乱贸易流动和供应链，突出表明需要建立具有韧性、适应性强的贸易便利化体系。

35. 《2021 年亚洲及太平洋贸易和投资报告》分析了贸易程序和运输相关活动对环境和气候变化的影响，重点分析了推进贸易数字化和促进可持续无缝运输如何有助于减少环境外部性并支持可持续发展。报告用实例说明了自动化海关程序对减少贸易程序耗时和成本的影响，以及与减少纸质手续和燃料排放之间的关系，因为自动化减少了每项程序需要前往边境机构的次数。亚洲及太平洋经济社会委员会从温室气体排放量的角度计算了此类措施的影响；如果一页印刷品造成 54.7 克二氧化碳排放量，那么，以瓦努阿图为例，使用电子单一窗口后，有两个贸易程序无需再使用纸张，使二氧化碳排放量减少了 5,827 千克。¹⁰

B. 电子商务

36. 贸易便利化和国际电子商务都涉及货物的跨境流动，对国际贸易的增长具有重大影响。海关程序的简化和自动化、使用数字单证、建立单一窗口等贸易便利化措施有助于简化跨境交易，减少与国际贸易相关的耗时和成本。这反过来又可以使企业更容易地进出口货物和服务，从而有助于促进电子商务。

37. 电子商务在很大程度上依赖于高效且具有成本效益的物流和供应链管理。这包括快速可靠地跨境运输货物、管理海关和监管要求以及提供有效客户服务的能力。贸易便利化措施有助于提高此类物流和供应链流程的效率和可靠性，使企业从事跨境电子商务变得更加容易、更具有成本效益。此外，电子商务平台和市场也可作为促进贸易便利化的重要工具。此类平台可以提供贸易法规信息，为清关程序提供便利，并为企业提供与客户和供应商跨境联系的渠道。

38. 贸发会议在各类活动和一些出版物中强调了贸易便利化与电子商务之间的联系。¹¹ 电子商务的最低限度规则也与贸易便利化和货物清关密切相关，特别是在为小额进口商品设置国家关税起征点方面。

C. 区块链技术

39. 全球供应链最近承受了压力，导致全球日用品价格上涨并出现短缺。贸易便利化是全球贸易框架的重要组成部分，是确保基本商品和服务以消费者可承受的

¹⁰ 见 <https://www.unescap.org/kp/APTIR2021>.

¹¹ 见 <https://unctad.org/publication/digital-trade-opportunities-and-actions-developing-countries>.

成本及时抵达目标目的地所必需的。因此，特别欢迎使用区块链等新兴技术，通过数字化和自动化推动全球价值链的效率提升。

40. 区块链技术可为各类贸易相关交易提供安全透明的平台，从而加强贸易便利化。区块链技术可为提单、发票和原产地证书等单证的交换提供安全、不可改变、防篡改的平台。此外，区块链技术可以实现许多与贸易相关流程的自动化，减少对中介机构的需求，提高交易速度和效率。它还可以为所有交易提供安全且不可改变的记录，使各方能够跟踪货物的流动并确保遵守法规。

41. 各国政府面临着新的政策和监管挑战，不仅要确保合规，还要管理数字颠覆引起的问题。在这方面，区块链技术等数字工具既带来了机遇，也带来了挑战。数字工具的使用可能有助于各国政府应对新出现的紧迫监管挑战，但在完整保存和存储数字数据方面还存在问题，可能无法确保全球所有人共享繁荣、包容并从数字贸易中获益。

D. 电子提单

42. 电子贸易单证的使用，包括航运业电子提单的使用，预计能加快交易速度；降低运输成本；改善融资、货物保管和单证处理；并通过数字认证降低欺诈风险。与此同时，随着对电子交互的依赖程度越来越高，利益攸关方将不得不对所有相关的网络风险进行管理，并提高使用信息和通信技术系统的安全性。

43. 在疫情期间，使用电子单证取代传统纸质单证(尤其是提单)的好处受到关注，因为跨法域贸易商因无法使用纸质单证而造成大量延误。¹² 为了解决单证延误问题，避免相关法律纠纷以及代价高昂的纠纷解决办法，需要消除在国际贸易中使用电子单证的剩余法律和监管障碍。

44. 在联合国国际贸易法委员会第六工作组的主持下，已开始着手拟订一项关于可转让多式联运单据的新法律文书，旨在使此类单据和电子记录获得法律承认，能够作为所有权凭证，类似于可转让海运提单，从而满足国际贸易中不断增加的融资需求。¹³ 在大不列颠及北爱尔兰联合王国，为了解决这一问题，法律委员会参照一些已通过类似法律的法域(如新加坡 2021 年《电子交易(修正)法案》)，并根据联合国国际贸易法委员会关于电子可转让记录的示范法，编写了关于电子贸易单证的报告，包括立法改革建议和一项法案草案，旨在确保电子贸易单证能够被持有，并具有与传统贸易单证相同的法律承认和功能。¹⁴

45. 各行业协会一直在合作制定并通过相关标准，以促进电子提单的使用。数字集装箱航运协会宣布，其九家海运承运商成员已承诺到 2030 年 100%以数字方式

¹² 见 <https://unctad.org/publication/covid-19-and-international-sale-goods-contractual-devices-commercial-risk-allocation>, <https://unctad.org/publication/contracts-carriage-goods-sea-and-multimodal-transport> 和 <https://unctad.org/meeting/training-course-implications-covid-19-pandemic-commercial-contracts-2>.

¹³ 见 https://uncitral.un.org/en/working_groups/6/negotiablemultimodaltransportdocuments.

¹⁴ 见 <https://sso.agc.gov.sg/Acts-Supp/5-2021/Published/20210312?DocDate=20210312>, https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records, <https://www.lawcom.gov.uk/project/electronic-trade-documents/> 和 <https://bills.parliament.uk/bills/3344>.

签发提单。¹⁵ 改用电子提单可为利益攸关方节省 65 亿美元的直接成本，使全球贸易额每年增长 300 亿至 400 亿美元，改变客户体验并有助于提高可持续性。¹⁶ 2022 年，波罗的海和国际海事理事会、数字集装箱航运协会、国际商会、国际货运代理协会联合会和环球银行间金融电信协会组成了未来国际贸易联盟，旨在规范国际贸易的数字化。

四. 结论和前进方向

46. 尽管全球为推进贸易便利化改革做出了努力，但在实施便利化措施方面仍存在一些差距。许多国家缺乏有效实施各项措施的机构能力，人员能力、资金和培训不足。这导致协调不力，采用新技术的速度缓慢，贸易规则和法规执行不力。为实施贸易便利化措施，当地需要获得技术知识，包括使用技术的能力、对国际贸易规则的了解以及对贸易便利化工具和做法的熟悉。

47. 企业和个体贸易商仍然无法获得有关贸易便利化措施的信息，因此难以遵守贸易法规和要求。这导致延误、成本增加和竞争力下降。私营部门的参与对于实施各项措施至关重要，但在许多国家，私营部门没有充分参与政策的制定和实施。

48. 在已实行贸易便利化措施的国家，在实施方面可能存在不一致的情况，包括在解释和执行贸易规则和法规方面存在差异，这可能会给贸易商带来不确定性，导致延误和额外费用。

49. 此外，在国家层面和国家之间缺乏协调。贸易便利化措施需要持续进行国家层面的协调和跨境协调才能取得成效。然而，许多国家缺乏进行这种协调或区域协调的必要机制，导致贸易流动效率低下、成本增加。

50. 国家贸易便利化程序的数字化，例如使用单一窗口，以及在国家之间建立互联互通和互操作性，是许多国家仍需应对的主要挑战。

51. 在此背景下，各国特别是发展中国家和最不发达国家在实施贸易便利化改革方面面临的挑战，以及最近国际供应链和价值链受到的干扰，均突出表明需要对各国提供援助，确保它们能够成功加快贸易便利化的实施进度，以降低贸易交易成本，促进经济发展。

52. 请运输、贸易物流和贸易便利化多年期专家会议第十届会议的专家们确定优先行动领域，以协助强有力、可持续地实施贸易便利化改革，包括考虑到与气候变化相关的关切日益增加的情况。专家们不妨考虑以下问题：

(a) 发展中国家和脆弱经济体，包括最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家在加快实施贸易便利化方面的主要挑战。

(b) 贸易便利化与气候行动之间的联系，包括为减缓气候变化而采取的措施，如减少温室气体排放、推广可再生能源和提高能效。

¹⁵ 见 <https://dcsa.org/100-percent-ebf/>。

¹⁶ 见 <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/the-multi-billion-dollar-paper-jam-unlocking-trade-by-digitalizing-documentation>。

(c) 在向各国提供与贸易便利化有关的技术援助和能力建设方面仍有待解决的缺口，特别是需要贸发会议提供的额外援助。

(d) 考虑到最近的供应挑战，在贸易便利化协调和数字化领域需要加强捐助界援助的优先事项。

(e) 将通过对政策制定者进行能力建设和培训以及开展更多政策对话而进一步解决的贸易便利化方面出现的新问题。
