



2013年6月  
高级官员会议第2次大会  
参考文献

## 贸易便利化领域进展报告和工作计划 (2012年11月-2013年4月)

中亚区域经济合作计划  
高级官员会议  
2013年6月27-28日  
哈萨克斯坦，阿拉木图



## 一、 主要开发成果

### (一) 部门实施情况

1. 本进展报告的内容包括自 2012 年 10 月中亚区域经济合作计划（CAREC）高级官员会议（SOM）召开以来所开展的活动情况。未来工作计划的内容则包括在接下来的 6 个月（2013 年 5-10 月）中所安排的活动情况。

2. 中亚区域经济合作走廊绩效衡量和监测机制（CPMM）是通过收集在 6 条优先发展的中亚区域经济合作走廊上货物运输的时间和成本数据，计算中间成果指标，以监测和评估交通与贸易便利化战略的实施情况，并形成用于中亚区域经济合作计划开发成效评估的贸易便利化指标（TFI）。下表将 2012 年的结果与 2010 和 2011 年的结果进行了对比。

		贸易便利化指标					
		2010 年基准值		2011		2012	
		平均值	中值	平均值	中值	平均值	中值
<b>TFI1</b>	清关时间（小时）	8.7	4.1	7.9	4.1	10.9	4.2
<b>TFI2</b>	清关成本（美元）	186.4	114.0	156.2	90.0	157.3	76.0
<b>TFI3</b>	跨越走廊成本（美元，以 20 吨卡车行进 500 公里为单位）	711.8	404.7	959.4	636.9	999.3	620.5
<b>TFI4</b>	在中亚区域经济合作走廊行驶的速度（公里/小时），无延误速度（SWOD）	35.2	37.5	38.0	39.9	37.8	35.5
	在中亚区域经济合作走廊上行驶的速度（公里/小时），受延误速度（SWD）	23.5	22.6	21.9	20.2	22.9	25.0

km = 公里, kph = 公里/小时, SWD = 受延误速度, SWOD = 无延误速度, TFI = 贸易便利化指标。

数据来源：中亚区域经济合作走廊绩效衡量和监测报告。

3. 与以前年度相比，2012 年的清关时间有所增加。但自 2010 年以来穿越过境站的预期时间中值仍相同，表明平均时间的增加可能是由于有几次货运在进入白俄罗斯-哈萨克斯坦-俄罗斯海关联盟经济区时发生了严重延误，使得样本数值出现偏差，以及在某些极端情况下是由于气候条件恶劣和一些边境对过境运输暂时关闭等原因。清关成本的平均值比 2011 年略有上升，但仍低于 2010 年的水平。然而，在走廊路段上行驶的运营成本自 2010 年以来连续两年持续增加，这些成本主要包括燃料成本、司机的工资及其他运营成本等。尽管导致了在过境站发生延误，但在中亚区域经济合作走廊上行驶的平均速度与 2011 年相比仍略有提高。

4. 2013 年 3 月，中亚区域经济合作走廊绩效衡量与监测机制在哈萨克斯坦的阿拉木图邀请政府官员、其他开发伙伴、承运人及货运代理人协会和学术界来（1）对在中亚区域经济合作计划下进行走廊绩效衡量和监测到目前为止积累的经验进行回顾和共享；（2）讨论如何更好的利用这些信息来对鼓励为促进贸易便利化付出更多努力。

5. 中亚区域经济合作计划在交通领域是通过中亚区域经济合作承运人及货运代理人协会联合会（CFCFA，以下简称“联合会”）来与私营部门合作，以促进地区贸易便利化。该联合会拥有 21 个成员，分别来自 10 个中亚区域经济合作计划国家。联合会是中亚区域经济合作计划地区的各个国家协会为解决该地区热点问题的而建立的合作机制，也是私营部门扩大参与地区交通和物

流发展的有效途径。2012年12月召开的联合会年度会议为联合会的兄弟组织——大湄公河次区域货运协会以及联合国亚洲及太平洋经济社会委员会（以下简称“联合国亚太经社会”）的官员们提供了一次交流信息的机会，联合国亚太经社会的官员们分享了该组织关于交通和贸易便利化的最新实践和举措。

6. 《关于简化和协调海关业务制度的国际公约》（即京都公约修订版，简称RKC）是对海关手续进行简化和协调的基础，并倡导采用在海关行政管理方面的最佳实践。加入京都公约是中亚区域经济合作海关合作委员会的基础条件之一。有5个中亚区域经济合作的成员国还没有加入京都公约，另外还有5个国家正在努力完善对《京都公约修订版》条款的合规程度。2013年2月27-28日，大约30名来自中亚区域经济合作国家海关、经济和预算规划部以及政府培训中心的官员参加了中亚区域经济合作《京都公约修订版》研讨会，这次研讨会的目的是（1）对遵守和加入《京都公约修订版》所需要做的工作提高认识和增进了解；（2）使海关关员们熟悉在加入《京都公约修订版》的过程中，可以用来指导中亚区域经济合作国家的世界海关组织的自我评估工具；（3）明确中亚区域经济合作国家达到加入要求和完善合规程度所需要的帮助。这次研讨会是与世界海关组织共同举办的。

7. 2013年4月亚洲开发银行（以下简称“亚行”）董事会批准通过了中亚区域经济合作改善边境服务区域（RIBS）项目。该项目将（1）建立符合国际标准和要求的国家单一窗口，以确保区域内的相互协调配合，并作为对数据进行统一处理的有效工具来发挥作用；（2）解决位于吉尔吉斯共和国和塔吉克斯坦境内的，优先发展的中亚区域经济合作走廊沿线各过境站的基础设施需求。

8. 2013年4月10-13日在格鲁吉亚境内开展了名为“‘边境上’和‘边境后’的综合贸易便利化：改革与实施”的研究考察。这次考察旨在为来自中亚区域经济合作国家的海关官员和边境管理机构的代表提供机会来学习格鲁吉亚的海关制度改革、边境管理战略和其他综合贸易便利化措施等。

9. 为了将中亚区域经济合作培训所需要的重要海关主题纳入贸易便利化评估，亚行与中国海关总署合作，于2013年5月20-31日在上海海关学院开办了一期培训班，旨在为来自中亚区域经济合作地区海关服务部门的员工提供机会来学习关于海关现代化和管理课程的实用知识和分享经验。

10. 关于中亚区域经济合作国家的卫生和植物检疫（SPS）发展报告将于2013年6月出版。这份卫生和植物检疫发展报告及评估都属于中亚区域经济合作交通和贸易便利化战略的内容。中亚区域经济合作国家拥有相似的农业生态系统、产品和农业生产实践，因此常常会面临相似的食品安全和动植物卫生问题。这份报告的目的是帮助激励中亚区域经济合作国家在区域内外促进贸易便利化，采用国际卫生和植物检疫标准，顺利高效地应用卫生和植物检疫程序，并对卫生和植物检疫相关的基础设施进行投资。

## （二）落实中亚区域经济合作2020战略和现有关键问题的解决方案建议

### 1. 2011年中亚区域经济合作开发成效评估中提出的重点行动

- 对交通和贸易便利化战略（TTFS）及其实施行动计划进行中期审查

11. **启动行动：**对交通和贸易便利化战略进行中期审查的目的是（1）确认重点项目的状况；（2）根据对交通和贸易流量的最新预测以及巴基斯坦和土库曼斯坦也加入了中亚区域经济合作的现实情况，对中亚区域经济合作走廊的路线进行重新访问；（3）加强交通和贸易便利化战略中硬件（物质基础设施）和软件（贸易和交通便利化）内容的整合；（4）考虑多式联运和物流的发展动态；（5）完善细化交通和贸易便利化战略，包括其成果框架。2012年9月14日，亚行批准了为开展交通和贸易便利化战略中期审查提供资助的技术援助。

12. **后续步骤：**正在开展全面盘点工作，2013年5月下旬已经进行了国别磋商。盘点报告将提交给2013年6月召开的中亚区域经济合作交通部门协调委员会（TSCC）和高级官员会议。在交通部门协调委员会和高级官员会议期间对交通和贸易便利化战略进行的完善细化，将提交中亚区域经济合作第十二届部长级会议审议。

- 通过找出中亚区域经济合作走廊上跨境交通的非物质壁垒和执行交通便利化协议，使中亚区域经济合作走廊带来的福利最大化。

13. **启动行动：**亚行已经批准了技术援助的概念文件，以支持在中亚区域经济合作国家进行卫生和植物检疫措施的现代化。该技术援助的资金有一部分由中国的地区合作和扶贫基金提供。亚行正在寻求其他资金来源以确保该技术援助项目能够按概念文件的设想来开展实施。

14. 为了对走廊绩效衡量与检测结果背后的原因进行重新验证和调查，亚行支持中亚区域经济合作国际的海关服务部门开展时间流通研究（TRS）。关于日本扶贫基金（JFPR）的一项技术援助概念文件已获批准。这项技术援助还将支持中亚区域经济合作国家努力开展海关联合监管（JCC）试点和推出边境协调管理（CBM）试点。

15. **后续步骤：**建议开展更新贸易所需卫生和植物检疫措施的区域项目（2014年），通过对卫生和植物检疫设施进行合理化和更新，建立中亚区域经济合作国家发放的卫生和植物检疫相关认证证书的相互承认机制，以支持中亚区域经济合作卫生和植物检疫措施的现代化，该建议项目已获得了亚洲开发基金次区域拨款的支持。<sup>1</sup>待批的卫生和植物检疫技术援助的产出将会明确项目编制和中亚区域经济合作国家的参与情况。

16. 资助走廊绩效衡量和监测的技术援助在2012年12月获得了补充资金，用于在2013年开展走廊绩效衡量和监测。交通和贸易便利化战略中期审查的结论是应继续进行走廊绩效衡量和监测；需要增加资金以确保能够在未来几年中继续进行走廊绩效衡量和监测。亚行正在努力寻找可能的资金来源。

- 为维持业务增长，（1）对2012年部长级会议通过的中期重点项目名单进行更新；（2）着手使重点项目成为中亚区域经济合作国家的国家发展计划的主要内容。

17. **启动行动：**自第十一届部长级会议以来，亚行董事会已经批准了中亚区域经济合作改善边境服务区域项目。该改善边境服务区域项目已确定了对吉尔吉斯共和国和塔吉克斯坦的过境站和国家单一窗口的详细投资。蒙古国最近重申了对该项目的兴趣。亚行已经提议就蒙古参与该项目的条款和条件展开讨论。

<sup>1</sup> 亚行战略和政策局已经通过亚洲开发基金的次区域拨款为该项目提供了5000万美元的联合贷款。获得这些资金需要由亚洲开发基金认可的国别规划团队来对基于绩效的拨款资金进行相应分配。

18. **后续步骤:** 亚行将派出代表团在 2013 年 5-7 月对蒙古国进行访问, 与政府讨论和确认蒙古参与改善边境服务区域项目的投资要求。

- 为应对可动用资金下降的情况, 进一步努力探索存在于中亚区域经济合作国家政府、多边和双边机构、其他开发伙伴和私营部门中的融资机会。

19. **启动行动:** 在世界海关组织的技术帮助下, 将由日本扶贫基金来资助中亚区域经济合作贸易便利化技术援助, 以使海关贸易便利化措施与最佳实践、协调的边境管理和区域运输贸易便利化相结合。

20. **后续步骤:** 技术援助项目的文件将与已获批的概念文件一起于 2013 年 5 月送达日本财务省。技术援助报告正在编写中, 预计将在 2013 年 6 月获得资金和批准。

- 确保通过中亚区域经济合作研究院来实施相关的以部门为重点的培训和能力建设活动。

21. **启动行动:** 中亚区域经济合作研究院和中亚区域经济合作贸易便利化小组联合组织了头两期培训班, 作为一系列能力建设活动的内容。2013 年 3 月在阿拉木图召开了一次走廊绩效衡量和监测研讨会, 以确定对走廊绩效衡量和监测数据的综合利用方式。2013 年 4 月, 中亚区域经济合作的决策者们获得了一次从格鲁吉亚的贸易便利化改革中汲取先进经验的学习机会。

22. **后续步骤:** 中亚区域经济合作研究院和中亚区域经济合作贸易便利化小组正与亚行研究院一起设计未来的能力建设课程。这些课程也将为后续的知识产品提供内容。关于开展时间流通研究、加入和遵守《京都公约修订版》以及风险管理的能力建设活动仍然是重点。与中亚区域经济合作研究院联合开展的能力建设活动仍将包含为中亚区域与经济合作国家海关的官员 (由上海海关学院举办专门的海关培训) 和私营部门合作伙伴 (贸易物流培训) 所设计的课程。

## 2. 武汉行动计划中确定的行动

23. **改造过境站。** 改善边境服务区域项目将改善中亚区域经济合作重点走廊沿线过境站的物质基础设施。其他项目则投资于跨境基础设施, 作为范围更大的议程内容 (如吉尔吉斯共和国和塔吉克斯坦的海关现代化; 翻新通往过境站的公路等)。亚行建议提供边境协调管理技术援助, 通过加强部门间的协作, 在重点过境站开展时间流通研究, 扩大海关联合监管试点, 以及推出边境协调管理试点和促进边境协调管理。

24. **采用新的/修订的海关编码。** 中亚区域经济合作国家已经按《京都公约修订版》的指导颁布或修订了海关编码。中亚区域经济合作国家中有 5 个已经加入了《京都公约修订版》; 其他 5 个正处于加入程序的不同阶段。中亚区域经济合作计划和世界海关组织的《京都公约修订版》研讨会于 2013 年 2 月召开, 以支持中亚区域经济合作国家加入和遵守《京都公约修订版》。亚行建议提供关于按最佳实践调整海关贸易便利化措施的技术援助, 以帮助中亚区域经济合作国家的海关部门进一步使他们的海关政策和手续符合世界海关组织的《京都公约修订版》。

25. **对海关自动化信息系统进行投资。** 亚行已经完成了三个投资项目, 为吉尔吉斯共和国、蒙古国和塔吉克斯坦的海关服务部门建立和引入自动化信息系统提供了资助。世界银行在阿富汗和哈萨克斯坦进行了类似的投资。

26. 向建立国家单一窗口迈进。已经获批的改善边境服务区域项目将依靠亚行对海关自动化信息系统的投资在吉尔吉斯共和国和塔吉克斯坦建立国家单一窗口。这些国家单一窗口将相互兼容，相互连通和协调配合，最终形成一个中亚区域经济合作地区的单一窗口。阿塞拜疆已经推出了它的国家单一窗口，并不断扩大使用或加入国家单一窗口的机构数量。世界银行在哈萨克斯坦的海关现代化项目就包含建立国家单一窗口的内容。韩国的国际合作署正在对乌兹别克斯坦进行投资，用于建设国家单一窗口。下一个关键步骤是启动中亚区域经济合作国家单一窗口间的信息共享协议，以加强风险管理，支持扩展授权经济运营商计划，促使对采用卫生和植物检疫措施的货物实验室检验结果相互承认等。

27. 升级边境监管风险管理系统。中亚区域经济合作贸易便利化小组与中亚区域经济合作研究院和亚行研究院合作，在 2013 年 4 月为中亚区域经济合作贸易促进者们提供了一次学习格鲁吉亚贸易便利化改革的先进经验的机会。2013 年 5 月，中亚区域经济合作国家海关的官员们参加了在中国上海海关学院举办的培训班，学习了关于风险管理的知识。建议的技术援助旨在支持对可能妨碍中亚区域经济合作国家在过境站车辆检查中采用风险管理方式的法律问题进行审核。

### 3. 现有关键问题的解决

28. 白俄罗斯-哈萨克斯坦-俄罗斯海关联盟的范围和影响不断扩大。俄罗斯在 2012 年 8 月加入世界贸易组织（以下简称“世贸组织”），哈萨克斯坦正在努力争取在 2013 年底加入世贸组织，这些现实情况可能会有助于海关联盟经济区与共同为世贸组织成员的中亚区域经济合作国家（中国，蒙古国，吉尔吉斯共和国和塔吉克斯坦等）之间的贸易顺利流通。吉尔吉斯共和国为制定了加入海关联盟的“路线图”，预期将于 2013 年 6 月获得通过。走廊绩效衡量和监测机制将继续监测货物运入海关联盟经济区的有关时间和成本。

29. 中亚区域经济合作 2020 战略的实施已经启动。对交通和贸易便利化战略的预期完善包括该战略应与中亚区域经济合作 2020 相协调。这将在接下来的 7 年中为中亚区域经济合作提供一致、稳定的交通和贸易便利化计划。

30. 走廊绩效衡量和监测机制估计自2010年以来，该区域内交易的货物中有大约20%为易腐货物，而5种最常见的延误原因就包括与卫生和植物检疫相关的检查。跨境贸易和运输活动的增加，使得对卫生和植物检疫措施现代化的需求越来越高，这些措施确保了消费者的食品安全，防止害虫或疾病在动物和植物中间传播。卫生和植物检疫的改革和现代化构成了目前的中亚区域经济合作计划贸易便利化议程的内容——协调和更新卫生和植物检疫措施的区域计划及其应用可能会促进农产品、肉类和奶制品超出该地区的贸易。亚行在2013年6月初出版的出版物介绍了对区域内卫生和植物检疫措施的初步评估以及中亚区域经济合作国家的卫生和植物检疫发展计划。建议的区域技术援助将支持该计划的开展，一个支持中亚区域经济合作卫生和植物检疫措施现代化的区域项目将在2014年获的审批。

## 二、 寻求高级官员会议指导的主要问题

31. 贸易便利化是多层面的、复杂的，为制度化合作带来了挑战。要应对这些挑战，需要国家联合交通和贸易便利化委员会通过交通和贸易便利化战略发挥作用。尽管有些中亚区域境界合作国家已经建立了国家联合交通和贸易便利化委员会，但他们仍必须定期会晤，并由能够说服其他部门的权威部门来负责。如果能够克服这些组织问题，亚行将提供技术援助来加强国家联合交通和贸易便利化委员会秘书处。跨部门的单一窗口也可以被改造——纳入不同的利益相关方，强化

他们的义务——来处理更为广泛的贸易便利化问题，这可能会为建立能够发挥职能的国家联合交通和贸易便利化委员会提供基础。

32. 贸易便利化工作正逐步深化，工作面正逐步扩大。承运人和货运代理人协会联合会变得会越来越积极主动地推动私营部门与中亚区域经济合作贸易管理者进行对话。私营部门的作用越来越突出，为制定创新方案提供支持可以帮助私营部门解决供应链的约束问题（如租赁，物流等）。这个问题将成为今年 9 月 10–11 日在北京召开的亚太贸易便利化论坛的主题，我们希望中亚区域经济合作国家能够积极参与。

33. 贸易便利化和贸易与投资自由化应当坚持实施下去。提高与贸易政策伙伴的协调，对于支持自由贸易协议谈判、评估海关联盟的影响以及次区域和世贸组织对促进贸易和外国直接投资的努力而言都是非常重要的。

### 三、 部门行动计划的变更

34. 在 2011 年 11 月高层官员会议上提交的贸易便利化工作计划基本上没有变更。关于实施卫生和植物检疫新计划的活动正在开展，海关的能力建设活动（时间流通研究培训）仍在继续。与中亚区域经济合作研究院联合开展的能力建设活动，仍将继续保持专为中亚区域经济合作国家的海关官员（由上海海关学院举办专门的海关培训）和私营部门伙伴（贸易物流培训）所涉及的课程。在对交通和贸易便利化战略进行完善细化后，可能会提出进一步更新。