

WTO 贸易便利化协议

发展中国家商业指南



国际贸易中心

出口增进效益

世界贸易组织贸易便利化协议

发展中国家商业指南

贸易信息服务摘要

ID=43065

2013

F-09.07 世界贸易组织

国际贸易中心(ITC)

世界贸易组织贸易便利化协议：发展中国家商业指南

日内瓦：ITC, 2013. xi, 30页（技术文件）

文件编号：BTP-13-239.E

本指南解释了世界贸易组织贸易便利化协议的重要意义，以及提出制定该协议的原因—旨在帮助发展中国家的工商业界了解这些国家所承担或在未来将会承担的义务；概要介绍该协议的主要条款；说明该协议如何简化面向企业的边境管制，以及企业如何影响政府履行义务和兑现其在达成该协议时所做特定承诺的方式；并且列举了参考文献（第29 - 30页）。

关键词：**贸易便利化，世界贸易组织，中小企业，发展中国家**

如需有关本技术文件的更多信息，请联系Rajesh Aggarwal先生(aggarwal@intracen.org)

英文

国际贸易中心(ITC)是世界贸易组织和联合国共同设立的机构。

ITC, Palais des Nations, 1211 Geneva 10, Switzerland (www.intracen.org)

本文件表达的观点均为顾问的观点，未必与国际贸易中心、联合国或世界贸易组织的观点一致。本文件使用的称号及呈报的材料并不意味着国际贸易中心针对任何国家、领土、城市或地区或其主管当局的法律地位，或其边界或边境划定的任何意见表述。

对企业、产品和产品品牌的提述并不意味国际贸易中心的认可。

本技术文件未经国际贸易中心的正式校订。

封面数字图像：©Schutterstock, Erwyn van der Meer及国际贸易中心

© 国际贸易中心 2013

国际贸易中心鼓励翻印和翻译其出版物，以实现更广泛的传播。经过出版方的正式确认后，可自由复制本技术文件的简短摘要。更大规模的复制或翻译需要获得许可。应向国际贸易中心送交一份翻印和翻译材料的副本。

序言

世界贸易组织第九次部长级会议于2013年12月在印尼巴厘岛举行，其中一个重要成果是达成了贸易便利化协议。贸易便利化的意义在于它可能对降低外贸交易成本产生重要影响。它实质上涉及了货物进出口的清关成本。过去10-15年以来，尽管边境管制所产生的成本已引起了极大的关注，但货物仍需要在边境滞留数天（甚至数周），减缓了贸易流的速度，增加了企业的成本，而这些成本往往会转嫁到消费者身上。发展中国家具有最高的外贸交易成本，而这些国家对于这种额外负担的承受能力也最差。

最不发达国家(LDC)受到若干连通性欠缺因素的影响：许多此类国家位置偏远，深处内陆，或是面积狭小的岛国；交通基础设施往往较为薄弱。因此，最不发达国家的平均外贸成本高于（例如，集装箱的过境成本高出43%）其他发展中国家。


这些成本对中小企业(SME)产生了不同程度的影响。中小企业往往无力遵守复杂的规则，而遵守海关和过境程序及其他非关税措施(NTM)所带来的高昂成本对于其较小的货物交易量意味着负担沉重的开支，因此，此类企业失去了作为供应商的竞争力，并且阻碍其融入区域和全球价值链。

贸易便利化协议将对全部159个世界贸易组织成员国的所有边境管理机构具有约束力，不仅限于海关部门，被称为典型的“双赢”成果。但是，由于一些发展中国家（尤其是最不发达国家）存在实施方面的问题，该协议加入了一些灵活性条文，包括有关实施的技术援助规定。

为了确保企业（特别是发展中国家的企业）受惠，它们必须理解该协议的内容，以及实施过程所面临的影响。本简要指南旨在解释该协议制定的原因、其主要条款的内容、它将如何简化针对企业的边境管制，以及企业如何对政府履行义务和兑现其在达成该协议时所做特定承诺的方式提出自身的意见。

本指南并非介绍贸易便利化的指南，特别是世界银行、经济合作与发展组织(OECD)和联合国贸易便利化与电子商务中心(UN/CEFACT)等众多其他组织独立以及在全球运输及贸易便利化伙伴网络(GFP)的共同支持下发布的其他相关研究和指导说明。

国际贸易中心(ITC)已准备好与发展中国家的中小企业合作，加深其对新规则和可用有利因素的认识。按照该协议的透明化条款，我们还将帮助发展中国家政府编制印刷版和网络版的宣传材料，用于向中小企业推广新规则。国际贸易中心还将促进公共和私营部门之间的对话，为中小企业搭建平台，方便其向政府代表告知自身为提高出口竞争力所需的信息，并就新规则的实际实施情况提供反馈渠道。



阿兰嘉·冈萨雷斯 (Arancha González)
执行主任
国际贸易中心

鸣谢

本指南的作者Malcolm McKinnon曾担任英国贸易与工业部服务贸易事务主管以及英国贸易促进机构SITPRO Ltd的首席执行官。他依托6年的SITPRO首席执行官以及11年的英国服务贸易事务首席官员（1994-2005年）的经验为基础，撰写了本指南。

Malcolm曾广泛游历，尤其深入涉足撒哈拉以南非洲，并在该区域亲自了解在边境口岸实施高效边境管理时出现的种种问题。他还与他的前任及英联邦商业理事会(Commonwealth Business Council)共同促成了博克斯堡集团(Boksburg Group)的建立，这是由发展中国家的贸易和海关官员及私营部门代表组成的非正式团体，他们以个人身份举行会议，并帮助形成有关世界贸易组织贸易便利化协议潜在范围的最初构想。

本书撰写过程中咨询了贸易便利化领域的其他专家。作者特别鸣谢世界贸易组织秘书处的Nora Neufeld，她多年来对贸易便利化文稿的编写给予了宝贵意见，此外还有SITPRO的前同事，特别是Shondeep Banerji和Graham Bartlett，二位仔细阅读了全文并提出改进意见。

国际贸易中心商业及贸易政策科主任Rajesh Aggarwal，以及商业及贸易政策科高级职员Jean Sébastien Roure和助理专家Charlotta Falenius负责监督文件的编写。

目录

| | |
|------------------------------|----------|
| 序言 | iii |
| 鸣谢 | v |
| 缩略语 | ix |
| 内容概要 | x |
| 第一章 谈判历史 | 1 |
| 世界贸易组织成员国对协议的达成翘首期盼20年 | 1 |
| 贸易便利化的成本和利好 | 1 |
| 贸易便利化成为“新加坡议题” | 3 |
| 成员国将贸易便利化加入“2004年7月议案” | 4 |
| 发展中国家对实施成本存在忧虑 | 4 |
| 第2章 现行《关贸总协定》为什么不够充分 | 6 |
| 第五条、第八条和第十条 | 6 |
| 过境自由（第五条） | 6 |
| 收费和手续（第八条） | 6 |
| 透明度（第十条） | 7 |
| 确认商业需求 | 7 |
| 第3章 新出台的世界贸易组织贸易便利化协议 | 9 |
| 协议的整体构成 | 9 |
| 已取得共识的特定问题 | 9 |
| 第1条： 信息发布和提供 | 10 |
| 第2条： 过往的发布和咨询 | 10 |
| 第3条： 事先裁定 | 10 |
| 第四条： 申诉或审查程序 | 11 |
| 第五条： 加强公正性、非歧视和透明度的其他措施 | 11 |
| 第6条： 征收进出口相关费用和收费的准则 | 12 |
| 第7条： 货物放行和清关 | 12 |
| 第8条： 边境机构协调 | 14 |
| 第9条： 在海关监管下的货物进口运输 | 16 |
| 第10条： 进出口和过境相关手续 | 16 |

| | | |
|-------------|--------------------------------|-----------|
| 第11条： | 过境自由 | 19 |
| 第12条： | 海关合作 | 19 |
| 第13条： | 机构性安排 | 20 |
| 第四章 | 实施问题 | 21 |
| | 发展中国家的特殊和差别待遇 | 21 |
| | 协议将如何实施 | 21 |
| 附录一 | 贸易便利化谈判的方式（“2004年7月议案”附件D） | 22 |
| 附录二 | 《京都公约（修订版）》 | 23 |
| 附录三 | UN/CEFACT建议 | 24 |
| | 参考文献 | 27 |
| 图1： | UN/CEFACT购买—运输—付款模式 | 2 |
| 图2： | 评估跨境贸易的难易程度 | 3 |
| 图3： | 贸易便利化如何有助于达成发展目标 | 5 |
| 图4： | 单一窗口概念 | 17 |
| 方框1. | 非洲私营部门在贸易便利化领域面对的六个主要问题 | 8 |
| 方框2. | 《京都公约（修订版）》 | 12 |
| 方框3. | 一站式边检站：赞比亚和津巴布韦之间的奇龙杜关口 | 15 |
| 方框4. | 一站式边检站：肯尼亚和乌干达之间的马拉巴关口 | 15 |
| 方框5. | 莫桑比克的单一窗口 | 17 |
| 方框6. | 东盟单一窗口 | 18 |
| 方框7. | 马拉维报关代理 | 18 |

缩略语

本文件使用的缩略语如下：

| | |
|-----------|-----------------|
| DDA | 多哈发展议程 |
| EAC | 东非共同体 |
| EU | 欧盟 |
| FDI | 外商直接投资 |
| GATS | 服务贸易总协定 |
| GATT | 关税及贸易总协定 |
| GFP | 全球运输及贸易便利化伙伴网络 |
| IBRD | 国际复兴开发银行 |
| ICC | 国际商会 |
| IFC | 国际金融公司 |
| ITC | 国际贸易中心 |
| JBC | 联合边境委员会 |
| LPI | 物流绩效指数 |
| MFN | 最惠国 |
| OECD | 经济合作与发展组织 |
| OSBP | 一站式边检站 |
| SADC | 南部非洲发展共同体 |
| SME | 中小企业 |
| TEU | 20尺集装箱当量单位 |
| UNECE | 联合国欧洲经济委员会 |
| UN/CEFACT | 联合国贸易便利化和电子商务中心 |
| UNCTAD | 联合国贸易与发展会议 |
| WCO | 世界海关组织 |
| WTO | 世界贸易组织 |

内容概要

2013年12月，世界贸易组织在印尼巴厘岛举行的第九次部长级会议上通过了“贸易便利化协议”。此协议是世界贸易组织成员国自20年前乌拉圭回合谈判结束后达成的首个重大协议。

1993年，乌拉圭回合的多边贸易谈判墨迹未干，一些世贸成员国已开始酝酿新一轮的构想。而贸易便利化就是这轮构想的其中一个主题。货物通关所需的时间含糊不清，降低了可预见性，增加了企业的开支，而这笔开支最终会转嫁到负担能力最弱的国家的消费者身上。供应链中的不确定性也成为了令潜在商业投资者望而却步的一个因素，投资者需要高效的供应链，才能最大限度降低库存成本。企业必须将资本投入到额外储备成本中，甚至高于必需的水平。经常遭遇这种延迟和不确定性因素的发展中国家企业尤其如此。

低效的过境程序也增加了边境界主管部门的成本。过分严格的检查实际上耽误了税款收取。如果主管当局希望通过逐一检查每批过境货物来最大限度提高进口关税和其他过境税项的收入，边境口岸会因此排起冗长的队列；随着运输流加快，主管当局可在货物通关后更高效地向合规的外贸企业征收税项。

贸易便利化不仅旨在简化货物清关所需的文件，还要简化边境当局所采用的程序。通过专注于最大的风险，边境当局可加快货物通关速度，并增加关税收入。贸易便利化被称为发展中国家和发达国家典型的“双赢”主题，任何一方都是赢家。然而，一些发展中国家对践行贸易便利化承诺的潜在成本怀有忧虑，并希望获得发达国家和其他捐助方的承诺，为实施过程提供协助。

世界贸易组织成员国最终同意将贸易便利化加入2004年的多哈发展议程当中。2013年底在巴厘岛达成的协议提供了一个权利和义务框架，只要发展中国家对获取技术援助的合法请求得到满足，全球各地预计会相继出现过境程序改革的局面。

该协议对于发展中国家的外贸企业可能带来特别的利好，这些企业一直面临相当耗费时间和金钱的过境延误问题。发展中国家的企业必须监督在贸易所在国的实施情况。本简要指南旨在帮助企业了解发展中国家所承担（或将在适当的时候承担）的义务，使其能与政府携手合作，达成有利于政府和外贸企业的“双赢”局面。

第一章 谈判历史

世界贸易组织成员国对协议的达成翘首期盼20年

1993年乌拉圭回合的多边贸易谈判墨迹未干，一些世贸成员国已开始酝酿下一轮的构想。而贸易便利化就是这轮构想的其中一个主题。

贸易便利化没有一个通用的定义。引述前美国贸易代表罗伯特·佐利克(Robert Zoellick)的话，贸易便利化措施“实质上是旨在降低交易成本和增加过境时效性的市场准入程序的延伸”。而作为新世界贸易组织协议的基础，世界贸易组织定义的贸易便利化是：

“国际贸易程序的简化和统一”，其中贸易程序指“在国际贸易中收集、呈报、传送和处理货物运输相关数据时所涉及的活动、做法和手续”。

货物通关所需的时间含糊不清，降低了可预见性，增加了企业的开支，而这笔开支最终会转嫁到负担能力最弱的国家的消费者身上。供应链中的不确定性也成为了令潜在商业投资者望而却步的一个因素，投资者需要高效的供应链，才能最大限度降低库存成本。企业必须将资本投入到额外储备成本中作为支撑。

2003年，代表世界各地8,000家企业的国际商会(ICC)指出：“贸易便利化协议对于在全球范围内为国际货物贸易建立更加健全有效的管理过程至关重要。具有约束性的承诺意义非凡，因为只有世界贸易组织才能确保为全球贸易的不断完善提供政治支持。”国际商会还表示，协议的主要受惠方将是发展中国家，因为这将有助于“提升发展中国家应对国际贸易市场并扩大份额的能力，而不仅限于和其他发展中国家进行贸易往来。”

2013年初，前世界贸易组织总干事帕斯卡尔·拉米(Pascal Lamy)在对孟加拉国吉大港商会(世界贸易组织, 2013a)的演讲中表示：“多边贸易谈判有时很难涉及到日常的经商事务。但贸易便利化则有所不同。有效的贸易便利化措施可以提高海关的工作效率，增加边境的税收收入，并且有助于吸引外商直接投资。有关贸易便利化的多边协议能加快货物的过境运输，并改善贸易和经商的透明度和可预见性。随着区域性和全球性供应链的不断延伸，有效且可预见的贸易便利化措施是为发展中国家构建供应链的一个重要因素。”

贸易便利化的成本和利好

目前已有多项研究在对边境管制的成本进行测量和监测。当中以世界银行、经济合作与发展组织、联合国贸易与发展会议(UNCTAD)和世界海关组织(WCO)的工作尤为突出，而联合国贸易便利化和电子商务中心(UN/CEFACT)则专注于最佳实践的研究和国际标准的制定，例如“购买—运输—付款”模式—见图1。

图1: UN/CEFACT购买—运输—付款模式

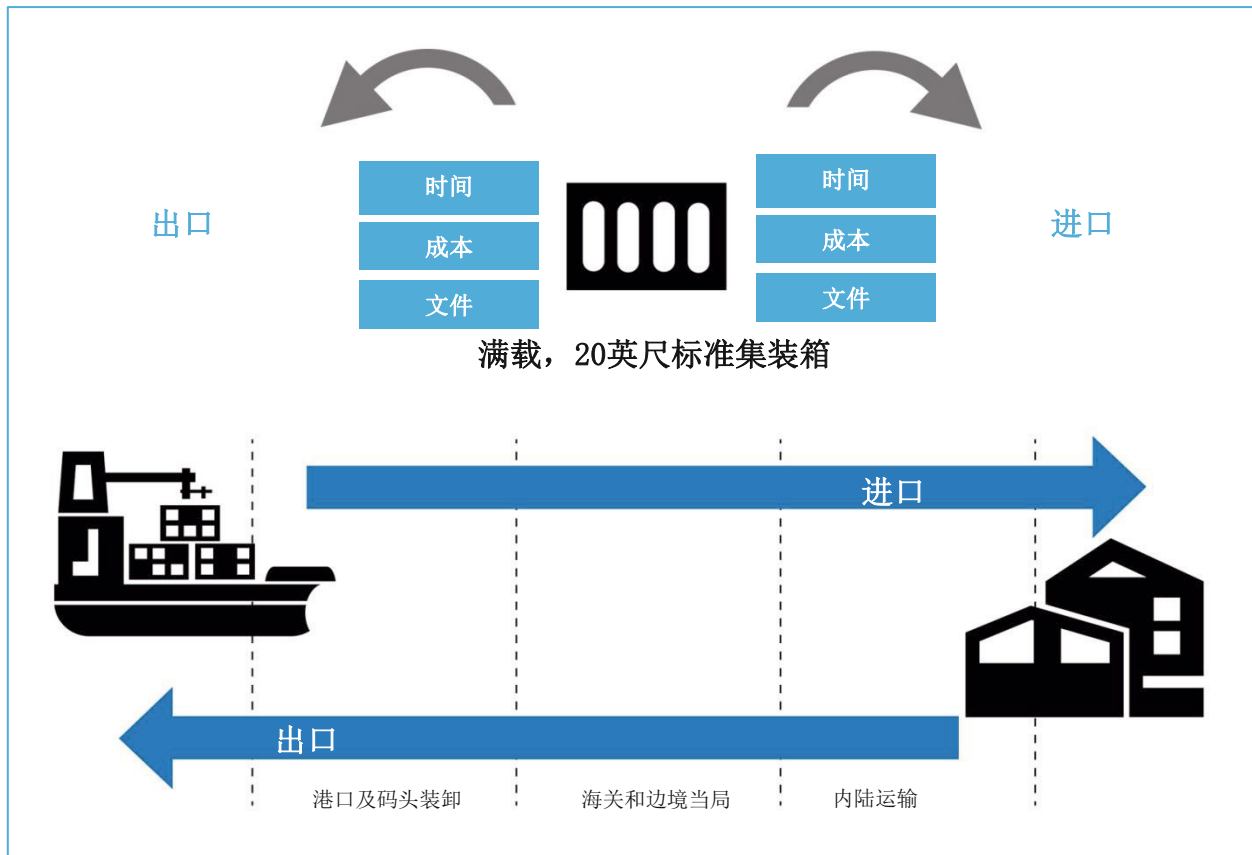


资料来源：贸易便利化实施指南，联合国欧洲经济委员会(UNECE)，2013年。

（由联合国贸易便利化和电子商务中心(UN/CEFACT)开发的“购买—运输—付款”模式描述了国际供应链中的主要流程和各个参与方。供应链确保货物在预订、运输和付款的同时符合监管要求，并有助于维持贸易安全。“购买—运输—付款”模式确立了国际供应链中主要的商业、物流、监管和支付流程，并且概括了在其连续进行的所有阶段中各方交换的信息。该模型从“自上而下”的角度对供应链进行了分析，与UN/CEFACT标准制定过程中指定的商业要求所产生“自下而上”详细行动相联系。）

世界银行每年一度的《营商环境报告》包含了有关跨境交易的章节，其中评估了典型的20英尺标准集装箱 (TEU)在进出口清关时所需的时间、成本、文件和程序，并就这些因素对189个国家进行了比较（世界银行/国际金融公司，2013年）—见图2。此报告成为了改革过境程序和提高国家排名的重要指标和刺激因素。

图2： 评估跨境贸易的难易程度



资料来源：世界银行，《营商环境报告》。

世界银行还发布了一项“物流绩效指数”，这是一个互动性基准测量工具，可帮助各国确认其在贸易物流方面所面临的挑战和机遇，以及它们可采取哪些措施来改善自身的绩效。物流绩效指数2012可对155个国家进行比较（国际复兴开发银行/世界银行，2012年）。经济合作与发展组织同样发布了有关贸易便利化对贸易成本影响的研究（经济合作与发展组织，2011年）。

根据世界贸易组织的数据，贸易便利化协议可使商业成本降低3500亿至1万亿美元（世界贸易组织，2013年），并且可以推动全球贸易额，按每年全球出口额计算增加330亿至1000亿美元，而按全球国内生产总值(GDP)计算则增加670亿美元（世界银行，经济合作与发展组织，2011年）。Hufbauer和Schott指出，作为重大贸易便利化措施的成果，据估计双向贸易额将增加9500亿美元，拉动国内生产总值(GDP)增长约4400亿美元。对于发展中国家，据估计双向贸易额将增加约1万亿美元，拉动国内生产总值(GDP)增长约5200亿美元。总体上，一个影响深远的贸易便利化协议所带来的潜在贸易扩张可能意味着全球国内生产总值(GDP)每年增长9600亿美元（Hufbauer和Schott，2013年）。

贸易便利化成为“新加坡议题”

1996年，在新加坡举行的世界贸易组织第一次部长级会议上，各成员国同意成立工作组对四大议题开展研究或进一步工作。在贸易便利化的议题上，各成员国同意：

“开展探索和分析工作，借鉴其他相关国际组织的工作成果以及贸易程序的简化，以评估世界贸易组织规则在这方面的范围。”

这四大议题共同构成了通常所说的“新加坡议题”。

2001年，当世界贸易组织多哈发展议程被采纳时，多哈部长宣言(Doha Ministerial Declaration)对货物贸易理事会(Council for Trade in Goods)作出了如下规定：

“应审议并酌情阐明和完善《1994年关贸总协定》第五条（过境自由）、第八条（进出口相关收费和手续）和第十条（贸易法规的发布与管理）的有关内容，并确认成员国的贸易便利化需要和优先事项，特别是发展中国家和最不发达国家。”

这仍未构成一项谈判任务，却阐明了今后一切谈判的可能范围。随后，世界贸易组织成员国从对过境措施影响的角度审议了《关贸总协定》的这三个条文。

成员国将贸易便利化加入“2004年7月议案”

2004年7月，根据1996年以来进行的探索和审议工作，各成员国最后同意将贸易便利化加入多哈发展议程的谈判日程。在被称为“七月议案”的协议中写道（第27段）：

“由于认识到进一步加快货物运输、放行和清关的情况，包括货物过境及加强该领域技术援助和能力建设的需要，我们同意在该次部长级会议的第五轮会程之后展开谈判，谈判将按照有待采取的决定为基础，通过达成明确共识，在该次会程上以谈判方式进行。在第五轮会程之前，货物贸易理事会(Council for Trade in Goods)应审议并酌情阐明和完善《1994年关贸总协定》第五条、第八条和第十条的有关内容，并确认成员国的贸易便利化需要和优先事项，特别是发展中国家和最不发达国家。我们致力于为该领域的能力建设提供适当的技术援助和支持。”

这些谈判的任务载于2004年“7月议案”的附件D（“贸易便利化的谈判方式”），有关内容转载于附录I。根据这项任务，各成员国达成以下共识：

- **《关贸总协定》规则：**谈判“应旨在从进一步加快货物运输、放行和清关出发，阐明和完善《1994年关贸总协定》第五条、第八条和第十条的有关内容，包括过境货物”；
- **技术援助和能力建设：**谈判还旨在“加强该领域的技术援助和能力建设”，以及制定“海关或其他相关当局之间就贸易便利化和海关合规事务开展有效合作的规定”。结果“应充分考虑对发展中国家和最不发达国家给与特殊和差别待遇的原则”；
- **基础设施：**发展中国家和最不发达国家无须“作出超出其能力范围的基础设施项目投资”。

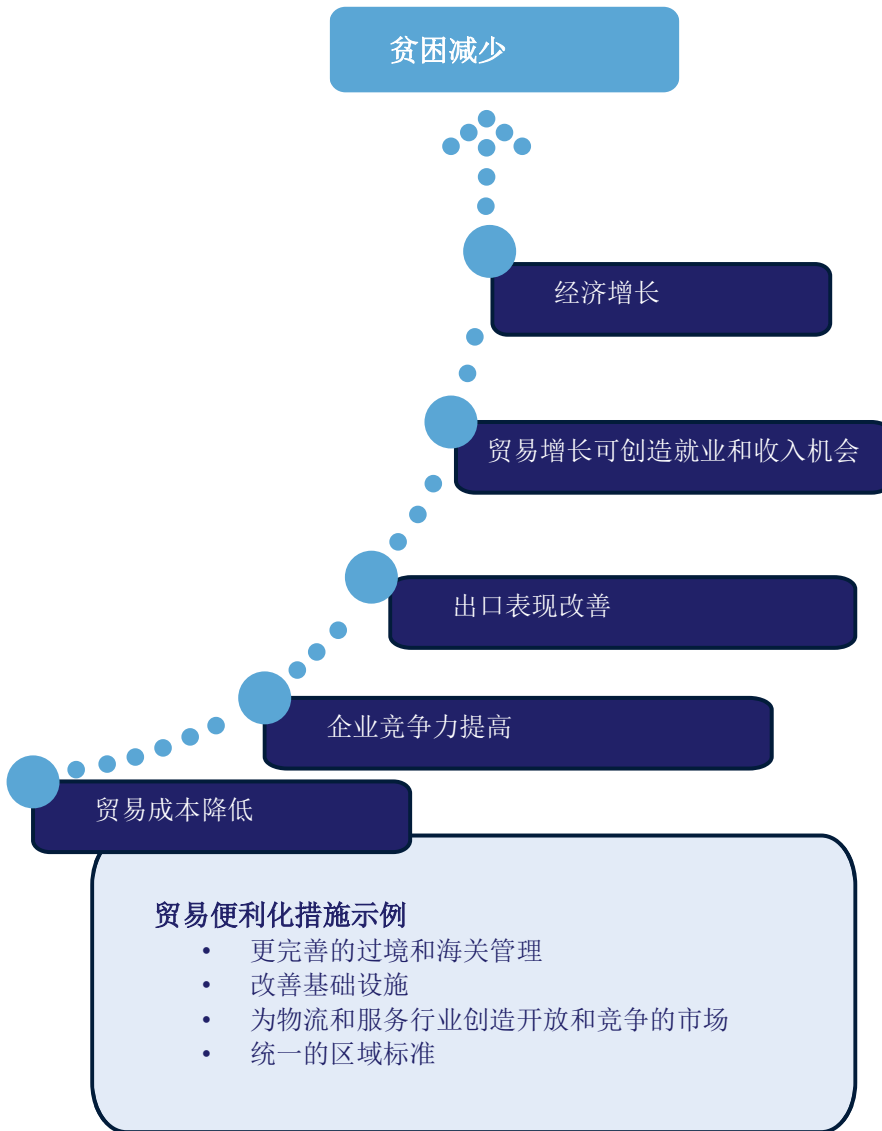
2004年10月，世界贸易组织成立贸易便利化谈判小组(NGTF)。自此以后，各成员国就在此小组会晤以达成协议，并最终在巴厘岛部长级会议上通过。

发展中国家对实施成本存在忧虑

由于这些强有力的指标共同彰显了贸易便利化的好处，并且绝大部分成员国都认为贸易便利化无论对发达国家或发展中国家都是典型的“双赢”主题，因此，一些发展中国家对迎接世界贸易组织贸易便利化协议到来相对缺乏热情的表现可能令人意外。之所以引起这种不愿意的情绪，部分是由于担忧乌拉圭回合的其他待定问题未得到充分推进，从而为其他领域的新规则做出表率。然而，其他忧虑则涉及到实施贸易便利化承诺所带来的成本。

行业团体强烈支持协议以当前的形式快速完结，引用经济合作与发展组织的估计，发展中国家的外贸交易成本将因此下降13%-15.5%（商业标准，2013年）。世界银行估计，在研究所涵盖的国家中，实施有关措施的成本可能通过贸易便利化协议至少抵消700万至1100万美元（世界银行，2013年）。而Rippel的一项研究认为，在贸易便利化如何有助于实现发展目标的问题上，不实施该协议的成本可能远远高于立即实施的成本，如图3所示：

图3: 贸易便利化如何有助于达成发展目标



资料来源: Rippel, 2011年。

第2章 现行《关贸总协定》为什么不够充分

第五条、第八条和第十条

各成员国一致同意以1994年《关税及贸易总协定(GATT)》第五条、第八条和第十条作为贸易便利化协议的基础。这些条文列出了1947年以来一直存在的规则，包括：

- 第五条—过境自由
- 第八条—进出口相关收费和手续
- 第十条—贸易法规的发布和管理

这些条文被认为抓住了贸易便利化的根本。使世界贸易组织贸易便利化工作立足于阐明现有的规定，也比重新设计新的协议更加容易。因此，贸易便利化谈判小组(NGTF)采用的过程是考虑这些条文是否足以通过高效的全国性程序和有效的边境管理，推动贸易便利化的发展。在阐明和完善这些条文的任务过程中，世界贸易组织成员国的提议被采纳作为基础。

本章着眼于这些条文的现行规定。

过境自由（第五条）

第五条旨在确保世界贸易组织成员国允许经过其领土的运输进入其他世界贸易组织成员国领土，或来自其他世界贸易组织成员国领土的运输进入其领土的过境自由。为此，第五条规定了两项主要义务：

- 不得通过不必要的延误或限制或通过征收不合理的费用，阻碍过境运输；
- 为世界贸易组织成员国的所有过境货物提供最惠国(MFN)待遇。

根据世界贸易组织的解释，这意味着成员国仅可通过两种方式对过境运输收费：运输费和过境或相关服务所引起的行政开支费。此类收费必须合理（未定义）且不含歧视。就此而言，各成员国对待从其他成员国领土过境的产品的的方式，不得低于此类产品从其他来源地运输到目的地而未经过其领土的方式。

第五条在世界贸易组织的争议解决案件中从未被援引。虽然据称存在违规的情况，但有关规定从未在争议解决小组裁决中被引用。

然而，在贸易便利化谈判小组(NGTF)审议该条文时，世界贸易组织成员国提出了以下修订和改进意见：

- 加强非歧视性（最惠国和国民待遇）规定；
- 可预见、更少和简化的费用及开支；
- 更透明的贸易商过境手续和文件；
- 使用国际标准；
- 促进区域过境安排；
- 限制检查和管制（保税运输）；
- 免配额过境。

收费和手续（第八条）

第八条旨在降低进出口过程中的成本和复杂性。它规定了各成员国对于进出口相关费用和收费的具体法律义务，以及由于轻微违反海关手续而可以实施的惩罚。它还明确指出，有必要减少进出口相关费用和手续的数量及复杂性，虽然这种需要没有以法律条文的方式规定。

第八条的规定成为了多宗争议解决案件的主题。因此，世界贸易组织成员国一致认为该条文需要进一步阐明，并提出了修订和改进的建议，包括：

- 提高程序的可预见性和可靠性；
- 以成本为基础，限制收费及开支；
- 简化手续和文件；
- 使用国际标准；
- 对贸易商采用单一窗口；
- 取消装运前检查、强制报关代理和领事事务；
- 加快货物放行和清关；
- 更多地利用风险评估技术和授权贸易商计划；
- 清关后审计。

透明度（第十条）

第十条对成员国产生的主要义务是通过及时和可行的方式发布本国的贸易法，避免在发布前采取强制性措施，并以统一、公正和合理的方式管理这类措施。成员国还必须设立或维持法庭或其他程序，以及时审理并纠正涉及海关事务的行政管理行动。

争议解决小组的案件就条文中的若干规定作出了解释性指引。

在审议第十条时，各成员国提出以下修订和改进意见：

- 为贸易商查阅信息提供更多便利；
- 使用现代化发布技术（即互联网发布）；
- 设立和公布海关事务查询点；
- 事先发布和咨询；
- 海关事务的事先裁定；
- 贸易商申诉权利。

确认商业需求

世界贸易组织在贸易便利化谈判中努力确认商业性利益。2003-2004年，SITPRO和英联邦商业理事会(Commonwealth Business Council)建立了名为“博克斯堡集团(Boksburg Group)”的倡议，汇集了来自发展中国家的贸易和海关官员以及商界代表，集思广益，以达成具有可行性的贸易便利化协议目标。随后，当各项谈判作为“7月议案”的一部分启动时，博克斯堡集团(Boksburg Group)继续讨论协议中可能包括的问题，并帮助发展中国家构思可用于谈判的提案。

之后，在2007年，一项有关东非、西非和南部非洲商业需求的研究提出了一系列常见的问题。这一倡议由“完善非洲海关当局的商业行动计划”(BAFICAA)开展，以响应2005年非洲委员会报告。所确认的问题在方框1中列出。

方框1. 非洲私营部门在贸易便利化领域面对的六个主要问题

1. 合规和低风险纳税人及贸易商对快速海关服务的需要。
2. 海关与私营部门密切合作并定期向其咨询的需要，确保为海关当局的变化和改革提供支持。
3. 加快所有海关流程和程序自动化运作的需要。
4. 海关服务部门与私营部门之间订立服务章程，列出对方的期望，以及预期服务水平和质量的参照标准。
5. 取消清关审计和评估过程结束后的重复工作和官场做法。
6. 对清关、货运代理和海关机构提供专业培训、资格鉴定和认证的需要。

资料来源：完善非洲海关当局的商业行动计划(BAFICAA)，2007年。

这些内容并非全部与世界贸易组织协议相关，但相关内容已经以某种方式纳入巴厘岛采纳的协议中。

第3章 新出台的世界贸易组织贸易便利化协议

协议的整体构成

新出台的世界贸易组织贸易便利化协议（世贸组织，2013b）由两部分组成：第一部分，介绍贸易便利化的措施和义务；第二部分，重点讲述对发展中国家和最不发达国家的灵活性安排（或称为“特殊和差别待遇”）。

本指南侧重于第一部分，而在第4章中将会涉及第二部分所产生的商业影响。

已取得共识的特定问题

第一部分的贸易便利化议题分为12条，安排如下：

- 第1条： 信息发布和提供
- 第2条： 过往的发布和咨询
- 第3条： 事先裁定
- 第4条： 申诉或审查程序
- 第5条： 加强公正性、非歧视和透明度的其他措施
- 第6条： 征收进出口相关费用和收费的准则
- 第7条： 货物放行和清关
- 第8条： 边境机构协调
- 第9条： 在海关监管下的货物进口运输
- 第10条： 进出口和过境相关手续
- 第11条： 过境自由
- 第12条： 海关合作

经济合作与发展组织制定了一揽子与此类措施相对应的12项贸易便利化指标(TFI)（Moïsé, Orliac和Minor, 2011年）。调查结果表明，降低贸易成本的最大贡献因素可能来自简化程序的措施和事先裁定。其他一些有潜力的领域包括自动化和简化费用及收费的措施。经济合作与发展组织推断，全部贸易便利化指标可能带来的累计成本节减接近贸易成本的10%，所指出的这项估计数据与其他关于贸易便利化对贸易成本影响的研究如出一辙。可见这些应该也是对商业最重要的领域。

接下来，本文件将阐述第一部分的每条规定和对商业的影响。

透明度

第一组条文（第1-5条）主要规定了透明度问题，并对《关贸总协定》第十条的内容进行了扩充。

第1条： 信息发布和提供

本条所涉及的问题是：

1. 发布
2. 在互联网上提供信息
3. 查询点
4. 通知

这部分的主要义务是成员国必须“及时”发布与货物进出口清关要求和程序相关的一系列广泛的特定信息。包括程序、形式和文件；关税及税项的税率；海关货物分类和估值规则；来源地规则；过境限制和程序；罚则；申诉程序；贸易协议；以及关税配额行政管理安排。

此外，各成员国必须在互联网上发布有关信息（特别是程序、形式和文件），以及有关国家查询点的信息。有关国家查询点的信息必须注明并发送至世界贸易组织。

以往，《关贸总协定》第十条只是特别提到了上述其中一些要求（如海关估值和分类，关税、税项和其他收费的费率）。这些新增、特定的透明度要求有助于企业获得所有进出口程序和要求的最新信息。

第2条： 过往的发布和咨询

该协议对各成员国的新义务作出了规定，各成员国必须在引入货物运输、放行和清关相关的新订或修订法律法规之前，事先咨询贸易商和其他利益相关方的意见。协议也对成员国领土内边境机构、贸易商和其他利益相关方之间的定期协商作出了规定。

企业常常抱怨无法获得足够的渠道，以便向边境机构就海关和其他边境事务进行咨询（尽管各国间的情况存在巨大的差异）。究其原因，一些边境机构对利益相关者的合规水平可能存在怀疑，此外贸易商对于负责合规执法工作的边境官员的诚信度存在忧虑。确保定期协商将有助于减少此类忧虑，并使贸易商和边境官员有机会商讨如何最为有效便捷地实现监管目标。

第3条： 事先裁定

虽然是世界贸易组织规则的新领域，但却反映了不少（即使不是大部分）成员国目前所采取的做法。经济合作与发展组织指出，这是贸易便利化协议中最有效的措施之一。

进出口贸易商常常面对货物分类和来源地判定不一致的问题，这具体取决于（例如）处理进出口的海关办事处，或轮班安排的鉴定人员。由此，整个外贸交易产生了不确定性，因为不同的判定会对需要缴纳的关税产生影响，并最终影响到产品的最终售价。这种效应可能促使供应链向确定性、可预见性和可靠性较高的国家和地区转移，并对贸易发展将带来显著的影响。

不一致的判定也是海关官员和贸易商之间争议的主要来源。如果确实意图逃避官方关税，对货物估值和分类或来源地规则的错误判定可能对贸易构成非关税障碍。如果贸易商采取行贿方式，企图为其货物获取更好的待遇，还可能催生腐败。

事先裁定指应有关人士的要求，海关对货物的特定方面，特别是准备进出口货物的分类和来源地，作出具有约束力的判定。事先裁定可加快报关，从而简化放行和清关过程，因为货物分类已在事先裁定时得到确定，并在其指定的有效期内（可能是三个月或一年）对所有海关人员具有约束力。

世界海关组织(WCO)在有关事先裁定的指导方针中按照《京都公约（修订版）》标准规定第9.9条对该词汇作出了如下定义：“具有约束力的裁定’（或‘事先裁定’）一词指海关按照现行法规规定，应筹划外贸运营的经济运营商要求，颁布一项判定的选择权。有关判定持有者的主要好处是可就这一判定的应用获得法律保障”（见<http://www.wcoomd.org>）。

事先裁定提高了跨境外贸交易的确定性和可预见性。贸易商在货物放行或清关时与海关当局之间就关税条目、估值和来源地（可影响申请优惠待遇的资格）问题所产生的争议由此减少，从而避免了货运延误。在货物通关过程中，海关的诚信不会受到挑战，而且出现腐败的可能性也会下降。

因此，新协议是贸易便利化的一大进展。协议对各成员国实施的义务包括：

- 合理、适时地向已通过书面申请提交必要资料的申请人发出事先裁定；或以书面解释事先裁定申请为何被拒绝的相关事实（条文中列出了一些示例）；
- 保障事先裁定在合理期限内有效并遵守有关期限；
- 发布关于事先裁定申请办法、有效期限、以及申请人如何就事先裁定申请复审的要求；
- 发布涉及其他贸易商利益的事先裁定。

第四条： 申诉或审查程序

新协议对申诉或审查程序（无论行政或司法程序）的规定作出了扩充，超越了《关贸总协定》第十条中包含的内容。尽管此举目的主要是针对海关当局所做的判定，但协议鼓励成员国扩展这些规定的内容，并覆盖其他有关边境当局的判定。

这项规定响应了《京都公约（修订版）》总附录第10章的内容。如果贸易商认为其直接受到海关某个判定或遗漏的影响，海关必须应要求就判定或遗漏的原因作出解释，并给予贸易商向主管当局提出申诉的权利。此申诉权利旨在向个人或贸易商提供保障，防范因海关未能充分遵守其负责管理和执法的法律法规而产生的判定或遗漏。此外，由主管当局开展的审查及其结论可作为确保法律法规统一应用的适当工具（世界海关组织）。

第五条： 加强公正性、非歧视和透明度的其他措施

本条列出了世界贸易组织在食品、饮料或饲料的边境管制和检查方面对成员国提出的新义务。如果成员国发出加强此类货物管制或检查水平的通知或指引，本条要求有关成员国必须针对风险作出此类管制或检查，在相关入境关口统一实施此类措施，在情况不再合适时及时取消程序，并且及时发布终止措施的公告。本条还规定，如果发生货物被扣押的情况，必须通知进口商或其授权代理，如果第一次测试结果为阴性，成员国在被要求的情况下必须进行第二次样本测试。

进口此类货物的贸易商知道货物需要接受卫生管制，以保护消费者，避免不适宜食用的产品流入市场。如果在同一批次的货物中发现不安全的食品，监管当局通常会认为整个批次的货物均为不安全。这一情况也适用于动物饲料，对动物饲料进行管制是为了防止不安全的饲料流入市场或用于喂养食品动物。卫生风险分析应立足于现有的科学证据，并以独立、客观和透明的方式进行。考虑到贸易商因损失被认定不安全的货物而要付出的成本，它们可能因此希望寻求补充意见。本条规定成员国应提供这样的机会。

进出口和过境费用及手续

第二组条文（第6-12条）主要讲述了进出口和过境的费用、收费及手续，并对《关贸总协定》第五条和第八条的内容进行了扩充。

第6条： 征收进出口相关费用和收费的准则

本条旨在使费用和收费的金额大致降至所提供的大致成本，与现行《关贸总协定》的义务相一致。当中包含了公布有关信息的要求，并且要求成员国定期审查其费用和收费，并在相关信息公布之前不得要求支付调整后的收费。本条包含了一系列罚则。这些罚则确保惩罚只针对法律法规的违反者，并且防范在判处及征收罚款和关税时产生利益冲突。这些罚则还规定，所实施的惩罚应与违法行为相对应，考虑宽减情节，作出书面通知，并在固定、有限的期间内向被指控违法方征收。

通过预防随意收费及处罚，以及由政府运用权利来应对潜在不合理的措施，从而让企业受惠。

第7条： 货物放行和清关

本条详细列出了成员国就进出口或过境货物的放行和清关需要设立或维持的程序。本质上，本条规定了海关和其他边境程序中可采取的最佳做法，并反映了世界海关组织，特别是《京都公约（修订版）》的建议一见方框2和附录二。¹

方框2. 《京都公约（修订版）》

《关于简化和协调海关业务制度的国际公约（京都公约）》于1974年生效，经过修订和更新以确保满足各国政府和国际贸易的最新需要。

世界海关组织理事会在1999年6月通过《京都公约（修订版）》，作为21世纪现代和高效海关程序的蓝图。一经广泛实施，它将使国际商务具备现代贸易所需的可预见性和效率。《京都公约（修订版）》阐述了若干主要治理原则，其中的主要原则包括：

- 海关行动的透明度和可预见性；
- 货物报关和证明文件的标准化和简化；
- 适用于获授权人士的简化程序；
- 对信息技术的最大程度利用；
- 最大程度减少确保遵守法规所需的海关管制措施；
- 采用以风险管理和审计为基础的管制措施；
- 与其他边境机构协调的干预措施；
- 与贸易商携手合作。

《京都公约（修订版）》以法律规定的方式，详细列出了简单且高效程序的应用办法，务求促进贸易便利化和有效管制措施。《公约（修订版）》还对其应用作出了新增和强制性的规定，所有缔约方必须无条件接受。

《京都公约（修订版）》于2006年2月3日生效。

第7条包括：

- *到达前处理*

¹关于简化和协调海关业务制度的国际公约（修订版）， www.wcoomd.org/Kyoto_New/Content/content.html

新协议要求，在操作程序中，成员国必须允许文件（包括采用电子格式的文件）及其他手续在进口货物抵达前办理妥当，以便货物抵达后可加快放行。

- *电子支付*

协议要求，在实际可行的情况下，成员国必须允许贸易商选择以电子方式缴纳关税、费用和其他海关收费。

- *货物放行与海关税费等最终确定的分开处理*

在操作程序中，在海关费用和收费最终确定之前，成员国必须允许进出口货物放行，但前提是必须符合其他一切监管要求。成员国可要求以担保人或其他支付工具的形式作出担保，但任何此类担保不得高于最终需要支付的金额，并应在不再需要时解除担保。

- *风险管理*

在可能的情况下，各成员国必须设立适当的风险管理体系。根据此风险管理体系，海关检查应侧重于风险最高的货物，从而使低风险货物可以快速放行。随机海关检查仍可适用于任何货物，然而应符合风险管理的海关最佳做法。

- *清关后审计*

成员国还必须设立清关后审计体系。根据此清关后审计体系，贸易商必须将档案提交海关当局审查，以证明其遵守海关管制规定，并允许就其他监管要求的合规情况接受审查。

- *平均放行时间*

协议鼓励成员国公布平均放行时间，从而向贸易商证明货物未被不当扣押。

协议中所推荐的工具是世界贸易组织放行时间研究。²Matsuda在《世界海关杂志》上发表的文章中指出，作为海关当局精简边境机构间程序的努力之一，并且为确保贸易便利化措施得到有效的应用，放行时间研究(TRS)已被用于改善研究中的职能表现。他表示这是衡量边境活动的一种独特工具，特别是针对海关程序，因为这直接关系到边境的贸易便利化情况(Matsuda, 2011年)。

- *授权运营商*

各成员国有义务向满足指定条件的运营商（或称为“授权运营商”）提供额外的贸易便利化措施。

近年来，海关当局领域出现一个不断扩大的趋势，通过制定各种计划，使某些贸易商可受惠于更多的贸易便利化措施，如快速放行、简化文件和数据要求以及减少物理检查。这些贸易商可视为“受信任”的贸易商，具有完全合规的过往记录，为其继续遵守边境要求并因此构成低风险的假设提供了支持。受信任贸易商计划已在许多发达国家和发展中国家设立。在欧盟，这些贸易商被称为“授权经济运营者”，当其达到特定标准时即可获得承认，如已在世界贸易组织协议内具体列出的合规历史、档案管理、财务清偿能力和供应链安全等标准。

为应对这些全球发展趋势，世界海关组织在2005年6月通过了全球贸易安全与便利化标准框架（“SAFE标准框架”）。其目的是支持世界贸易体制的变化和货物跨境运输终端到终端管理的发展，同时认识到海关和商界之间就供应链安全展开紧密合作的重要性。关于授权经济运营者条件和要求的指引成为了这些国际标准的关键因素。这些条件和要求经过多次修订和更新，最新版本于2012年6月发布（世界海关组织，2012）。

- *快速出货*

²世界海关组织放行时间研究指南第2版，请访问：

www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation_2/instruments/Final%20TRS%20Guide%20Version%20I%20EN.pdf

成员国有义务设立或维持程序，“在最低限度上”允许通过航空货运设施入境的货物快速放行。

这是快递运营商的重点忧虑之一，许多快递运营商经营着航空货运服务，其服务依赖于准时交货的能力。在现代全球供应链和价值链中，准时交货有助于降低商业成本（如库存持有成本）并提高竞争力。

- *易腐货物*

协议要求成员国在正常情况下对易腐货物作出如下规定：尽可能在最短时间内放行，在检查调度时给予优先权，以及在放行前应进口商的要求允许安排适当的存储，包括在可行情况下在存储设施放行。

第8条： 边境机构协调

本条规定了成员国有义务确保负责边境管制及货物进出口和过境程序的主管部门和机构之间相互合作和协调，以促进贸易便利化。本条建议的此类合作和协调可包括：

a. *开放日和开放时间协调*

如果同一个边境口岸两侧的边境当局在不同时间开放，就会出现这个问题。这将导致边境关闭超过必要的时间，该问题可通过协调方式轻松解决。此前，马拉维和坦桑尼亚之间的松圭河(Songwe River)过境口岸的开放时间都定为06:00至18:00，却未考虑到两国之间一小时的时差。坦桑尼亚将过境时间推迟一小时，调整为07:00至19:00，达到了协调的目的。

b. *程序和手续协调*

当不同边境机构彼此独立运作时，如果贸易商必须分别遵守未经协调的要求，就会发生延迟的情况。协调有助于实现更快速、更高效的货物清关。数据和文件统一也是实现程序和手续协调的重要例子。

c. *共用设施的开发与采用*

如果边境机构采用共用的设施（如大楼），也有助于提高效率。例如，过境检查厅内的共用设施（位于马拉巴—见下文方框4）有助于确保物理检查可以同时进行。根据最佳做法的示例，波兰设立了一站式办理点，并且建成陆上边境口岸联合办理设施，使过境办理时间缩短了30%（CSD，2011年）。

d. *联合管制*

如果边境机构需要检验货物的内容，彼此独立的物理检查可导致过境延迟。数据和其他管制协调措施的共用也对管制过程有帮助。

e. *一站式边检站的设立*

不少国家采纳了设立“一站式边检站”(OSBP)的办法，这涉及特定边境主管机构之间的紧密合作，突出的例子包括奇龙杜关口（赞比亚和津巴布韦之间）和马拉巴关口（肯尼亚和乌干达之间）。马拉巴关口的一站式边检站设在位于肯尼亚一侧铁路线终点处的车站大楼—见方框4。

方框3. 一站式边检站：赞比亚和津巴布韦之间的奇龙杜关口

2009年12月，赞比亚和津巴布韦交界的奇龙杜(Chirundu)一站式边检站正式宣告成立。它被誉为非洲首个一站式边检站。其目标是解决该地区最繁忙的边境口岸之一所面临的挑战，由于混装货物的清关及边境税收部门的处理程序，导致了贸易商在此处遭遇显著延迟（Curtis 2009年）。

一站式边检站的设立带来了一些明显的改进：例如，客货运只需停留一次，即可完成两国的边境手续，货运的等候时间由大约四至五天缩短至最多两天，有时只需几个小时。

然而，过境改革过程和所有程序的全面整合是一个长期的过程，事实证明，贸易便利化不仅是砖石和水泥的投资，更需要承诺、谈判和程序政策协调。初步成果也表明，在这个过程的早期启动就必须有关规则和程序改革的讨论。

资料来源：TradeMark Southern Africa 2011，出自Rippel（2011年）。

方框4. 一站式边检站：肯尼亚和乌干达之间的马拉巴关口

肯尼亚和乌干达交界的马拉巴(Malaba)边检站是东非最繁忙的边境站之一。每天有超过1,000辆货车经过马拉巴关口，处理的过境货物量约占蒙巴萨与卢旺达、布隆迪、刚果民主共和国、南苏丹、乌干达往来沿途货物总量的40%。然而，过境过程面临拥堵和延误的问题。为了缓解拥堵，肯尼亚和乌干达的税务当局就设立一站式边检站达成一致意见。该一站式边检站设在肯尼亚一侧的铁路线终点处，两国税务当局工作人员均在该火车站办公。然而，这无助于缓解大宗货物过境货车的拥堵情况。

为了提高边境站的效率，采取了多种措施。自2009年以来，美国国际开发署(USAID)已推动在东非16个边境站设立边界联合委员会(JBC)并提供相关支持，以促进边境管理的协调，其中首个边界联合委员会设立在马拉巴。边界联合委员会是由从事过境贸易事务的政府部门和私营部门利益相关者组成的工作小组，目标是促进政府部门和企业之间的协调，提高过境效率。自成立以来，位于马拉巴的边界联合委员会建立了货物联合检查和24/7小时运作的机制。由此，货车可在短短三小时内通过马拉巴边境，而几年前需要长达数天。

另外一个新项目涉及位于马拉巴和布西亚(Busia)边境站附近由耗资数十亿的一站式边境站设施所组成的建设工程，该项目在2013年10月动工。项目资金来自世界银行的贷款以及Trademark East Africa和乌干达政府的拨款。项目范围包括建设设有货物检查厅（对乌干达捆绑货运开展联合检查）和其他相关部门的共用设施在内的海关设施。项目还包括建设现代化移民设施、动植物卫生设施及跨境操作安全设施。

东非共同体(EAC)的区域授权经济运营商计划也在马拉巴设立了试点，此处是东非共同体地区的14个此类边境口岸之一。

资料来源：作者，美国国际开发署东非贸易中心(USAID East Africa Trade Hub)，新视觉，TradeMark East Africa，2013年。

此外，据称马拉维不久将与坦桑尼亚开展一站式边检站项目（BNL新闻报道，2013年）。两国驻守松圭(Songwe)和姆万扎(Mwanza)边检站的边境人员将开展同步运作，已在一侧清关的货物到另一侧将无须再次办理清关手续。随着这方面的发展，马拉维将成为南部非洲发展共同体(SADC)内推行一站式边检站的第三个国家。

协调统一对于提高过境效率非常重要，分散的检查可能导致货物严重延迟和货车漫长等候。即使位于赞比亚卡宗古拉(Kazungula)的小型边境关口也有11个边境机构驻守。

世界海关组织发起了一项旨在促进边境管理协调的倡议。

第9条： 在海关监管下的货物进口运输

本细条要求，在可能的情况下，成员国应允许进口货物在海关监管下从入境口岸运输到其他海关办事处。

本条旨在加快边境的货物流，并允许货物在内陆仓库办理清关。在通常情况下，本条不应该构成问题，而且确实有助于加快过境清关。

第10条： 进出口和过境相关手续

本条旨在最大限度降低进出口和过境手续的事故发生率和复杂性，以及减少和简化文件要求。包括以下方面的内容：

1. 手续和文件要求

在协议生效后，成员国必须审查本国的进出口和过境手续及文件要求，确保有利货物的快速放行和清关，并且减少贸易商的合规成本和时间。这些要求还必须尽可能减少贸易限制，并在不再需要时取消贸易限制。

2. 接受副本

协议鼓励成员国在适当情况下接受证明文件的纸质或电子副本，并要求政府部门有义务接受副本，包括在适用情况下由持有正本政府部门（而非贸易商）提供的副本。

3. 采用国际标准

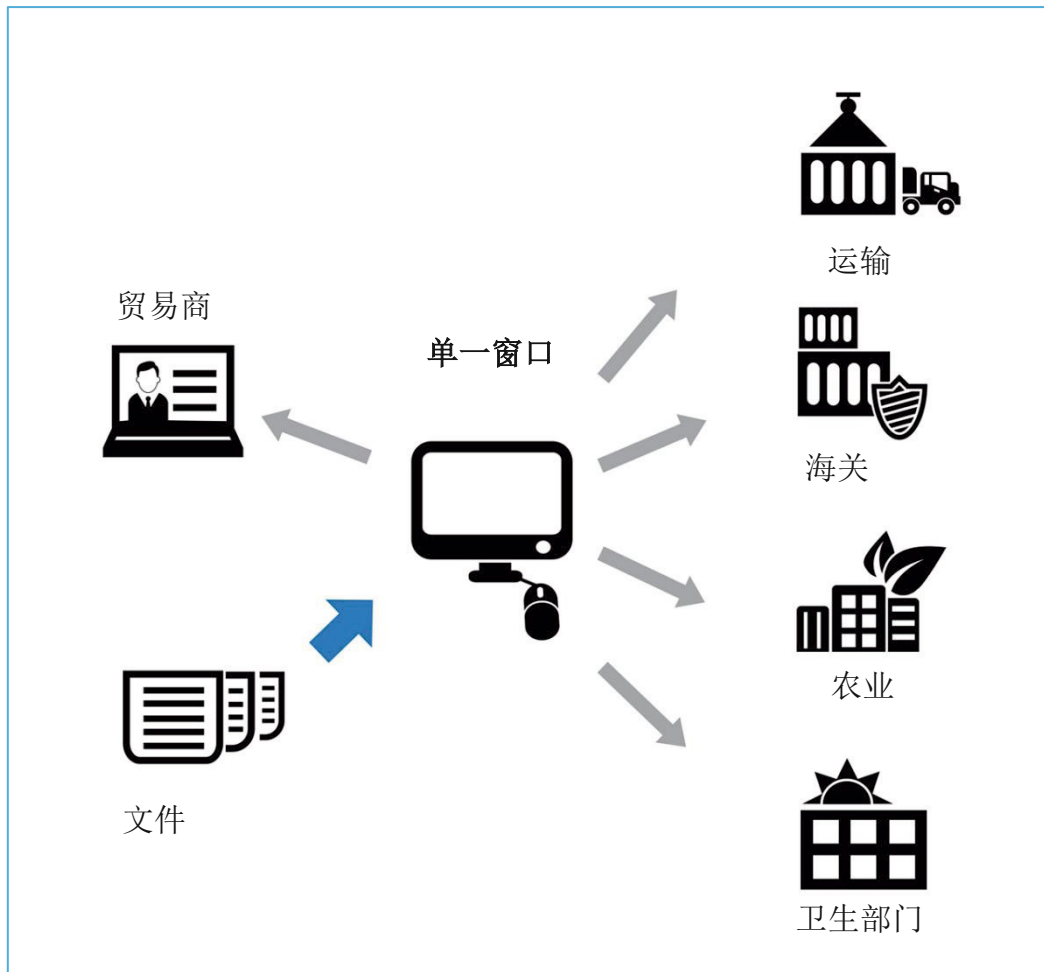
协议鼓励成员国遵循国际标准形式的最佳做法（如UN/CEFACT的建议，但此来源未在协议内具体指定），并参与国际标准的审议和开发。有关贸易便利化的UN/CEFACT建议列表载于附录二。

4. 单一窗口

成员国必须竭尽所能，设立或维持用于提交文件和/或进出口或过境数据要求的单一窗口，并简化程序，使通过单一窗口提交的资料无须再受单一窗口的其他边境机构的要求重复提交。协议还要求，在可能和可行的情况下，成员国必须在单一窗口采用电子化运作。

使用单一窗口时，贸易商仅须一次性输入全部必需的进出口数据，因此成为理想的贸易便利化工具。然而，如果这类系统要正常工作，所有相关的边境机构都需要做出承诺。

图4： 单一窗口概念



资料来源：联合国欧洲经济委员会，UN/CEFACT

方框5. 莫桑比克的单一窗口

莫桑比克于2011年推出单一窗口，为精简和简化海关和参与边境管制的其他政府部门运作提供了集中的平台。实施过程并不容易。莫桑比克必须克服偏远地区陆上边境基础设施薄弱的情况，以及某些利益相关方的阻挠。如今，该系统可处理每年高达40万宗海关申报，相当于每天约1500宗，为客户和参与机构带来了许多好处。该系统属于持续完善议题。未来计划加入与国际数据交换有关的新服务和新功能。莫桑比克的单一窗口在设计上符合国际建议和标准。该设计以新加坡模式为基础，在加纳和马达加斯加也有部署。该系统有两个主要组成部分：海关管理系统(CMS)和贸易网(TradeNet)电子数据交换。

资料来源：贸易便利化实施指南，联合国欧洲经济委员会，2012年。

方框6. 东盟单一窗口

东盟单一窗口(ASW)是一个区域性的倡议，与东南亚国家联盟(ASEAN)成员国的国家单一窗口(NSW)连接和整合。其目的是在东盟经济一体化框架内加快货物清关。东盟单一窗口的实施可确保各成员国的国家单一窗口与国际开放通信标准的兼容性，同时也确保每个成员国届时可与使用国际开放标准的贸易伙伴进行安全、可靠的数据交换。

目前，东盟单一窗口在七个成员国设立了试点，在此基础上支持东盟内部的来源地证书(ATIGA表格D)及东盟海关报关文件(ACDD)的交换，并将扩大至其他类型数据的交换。因为使用了国际可操作性标准，东盟单一窗口最终能支持与非东盟贸易伙伴的来源地证书和预交货物信息的交换。其他好处包括法定的互操作性，支持东盟的政策协调工作(如植物检疫措施)，以及成员国之间更好的数据交换。

东盟单一窗口(ASW)的开发由指导委员会管理，并由技术和法律工作小组提供支持。目前就可交换数据及其他配套措施已启动与私营部门的协商。

资料来源：东盟单一窗口。

5. 装运前预检

新协议禁止采用装运前预检，该程序用于确定关税分类和海关估值。但是，其他类型的装运前预检仍可采用，但协议不鼓励各成员国扩展此做法。

许多国家设定了装运前预检(PSI)的要求，检查公司也认为装运前预检有助于降低合规成本。然而，部分国家认为强制性检查是不必要之举，也是耗费成本的非技术性贸易障碍，这种做法应该停止。联合国贸易与发展会议(UNCTAD)认为，装运前预检平均对大约20%的贸易和货物带来了影响。虽然此举往往对货物的质量/数量提供了某种必要的保障，可能促进国际贸易，但却提高了贸易成本。这些额外的成本可能削弱国家的竞争力，从而损害贸易的发展(UNCTAD, 2013年)。

6. 报关代理的使用

协议禁止成员国引入强制要求使用报关代理的措施。协议还要求，成员国须发布有关报关代理使用的全国性措施，并确保对报关代理的牌照签发要求做到透明和客观。

强制使用报关代理被认为对贸易商增加了另一项不必要的成本。

方框7. 马拉维报关代理

在马拉维，所有进口商必须聘用报关代理/结算代理，尽管已有六家企业持有独立经营报关服务的牌照，并具备内部贸易员直接输入(DTI)能力和马拉维税收管理局(MRA)系统的访问权，可获得豁免聘用报关代理/结算代理。根据《海关与税法》，马拉维税收管理局(MRA)向报关代理(其中大约125家在马拉维营业)签发牌照，它们必须向马拉维税收管理局缴纳50万马币的保证金。代理费没有统一，由代理行自行设定，但接受代理行协会的监管。进口商必须向报关代理/结算代理提供一切必要的文件，包括发票、提货单(或运单)，并且在在要求的情况下，还包括卫生或植物检疫(SPS)证书、来源地证书以及其他许可证或牌照。依据这些文件，报关代理/结算代理编妥马拉维12号海关申报表，这是单一的行政文件。

资料来源：马拉维贸易政策审议，世贸组织，2010年。

7. 共用的边境程序和统一的文件要求

根据一项广义的新义务，成员国将对经过领土的货物放行及清关采用共同的海关程序和统一的文件要求。这是为了确保共同的标准，以提高贸易商对于程序使用的预见性，同时可改善边境当局的合规情况。

8. 拒收货物

协议要求，对于因未能符合卫生、植物检疫或技术法规要求而被拒收的进口货物，成员国必须允许进口商重新托运或退还货物。

9. 货物临时入境，包括进港/出港办理

本条要求，成员国必须允许货物根据临时入境程序办理进口，或根据含有免缴全额或部分关税和其他税项规定的进港/出港程序办理进口或出口。

第11条： 过境自由

过境自由是《关贸总协定》第五条的主题，关于过境自由的扩充规定包含在新协议第11条的单一条文中。

本条重述了《关贸总协定》第五条的规定，成员国处理过境货物的方式不得低于假定货物被运送到目的地而未经过该成员国领土时的方式。各成员国还必须取消不再必需或可通过较少贸易限制的方式履行义务的过境运输法规或手续。禁止对经过成员国领土的过境运输征收在《关贸总协定》第五条现行规定的行政费以外附加的新收费，且所征收的行政费应仅限于提供过境服务的成本。

已达成一致的新规定包括：

- 鼓励成员国在过境运输和其他进口运输之间设置物理隔离措施（例如，使用专用车道、停车位或类似的基础设施）；
- 确保过境运输的手续、文件要求和海关管制没有超过确认货物所必要的负担，并确保满足运输要求；
- 确保货物进入过境运输程序后，直至其在某成员国领土内过境结束之前，无须再接受进一步的海关管制，也无须遵守技术法规和合格评定；
- 要求成员国允许提前提交和办理过境文件；
- 如果过境运输抵达目的地时已离开成员国领土，成员国必须立即终止过境作业；
- 要求成员国免除一切担保，不得延误。

本条还新设一项总义务，要求各成员国互相合作，促进过境自由。

企业应发现，这些义务对过境规则作出了极大的简化。然而，企业也应监控运输走廊的情况，并向国家主管部门汇报任何违反这些义务的实际行为。如果发现此类违规行为，可在新成立的世界贸易组织贸易便利化委员会中讨论（见下文第13条）。

其他规定

《关贸总协定》中未涉及的其他一些问题包含在第12-13条中，包括海关合作、机构性安排和国家贸易便利化委员会。

第12条： 海关合作

该详细条文列出了改善海关合作的条款和要求。其总体目标是建立合作框架，要求成员国共享信息，确保海关监管的有序协调，同时尊重信息的保密性。

本条规定了如果海关当局由于对报关资料的真实性或准确性存在怀疑，因而需要另一成员国的主管当局提供信息以核实某进出口报关资料，各成员国在这种情况下必须采取的程序。请求这类信息时必须以书面形式提出，在信息可用时，所请求的主管当局必须及时提供所需信息。信息必须严格保密，未经特定书面许可，不得透露。本条还对请求遭到推迟或拒绝的情况作出了规定，包括在满足反方向的类似要求时缺乏互惠性等原因。本条还明确指出，成员国可订立或维持双边、多边或区域性海关信息数据共享或交换协议。

本条包含一项重要的商业规定，鼓励成员国制定自愿合规制度，允许进口商自我纠错而不受处罚，同时对不合规的贸易商设定更有力的措施。贸易商一直认为，强有力的合规承诺加上良好的过往记录支持，应获得海关当局的承认，并就轻微的技术性违规受到较少的处罚，而风险管理程序应将资源侧重于其他贸易商。这种自愿合规必然会促进这类贸易商和海关当局之间的更紧密关系。

第13条： 机构性安排

贸易便利化谈判小组实际上将由一个永久论坛——贸易便利化委员会——所取代，以监督协议的运作，并推动目标实现。成员国已同意应在协议生效四年后对其运作进行初步审议，且在极大的可能性下，初步审议将在这一新成立的委员会内开展。

企业应该会对协议的推进感兴趣。企业界必须寻求多种渠道，通过国家协商机制与各自的政府互动。本条的一项简单条文对此作出了规定，要求各世界贸易组织成员国成立或维持国家贸易便利化委员会，或指定一个现有机制。协议规定，在这些机构可以履行的各种职能中，他们的目的是促进协议在国内的协调和实施。这响应了UN/CEFACT关于各国应成立国家贸易便利化委员会的建议（建议4）。

对企业而言，重要的是许多此类机制都涉及企业代表和政府机构之间有关边境管理的对话。如果感兴趣的企业需要就这种协调机制如何发挥作用及企业如何能够帮助监控协议实施等问题与政府顺利互动，将需要从技术层面了解问题。

如果要使这种参与发挥效果，企业需要把贸易商面对的问题和困难提呈国家政府，使其可在世界贸易组织贸易便利化委员会中就新协议所覆盖的事项提出担忧时发挥积极的作用。

第四章 实施问题

发展中国家的特殊和差别待遇

普遍的共识认为，全体世界贸易组织成员国在降低外贸交易成本方面存在共同的利益。尽管大多数评论者所认为的“双赢”成果因协议而产生，但无论是发展中国家或最不发达国家，成员国已寻求在协议实施方面实现更大的灵活性——这被称为“特殊和差别待遇”。

因此，为了帮助发展中国家和最不发达国家实施贸易便利化改革，协议作出了分步实施的规定，必要时将在长期内分步实施。将根据国家需求评估来确定援助需要和成本，并在个别成员国的层面上制定承诺的时间表。发展中国家和最不发达国家能在世界贸易组织的监控下将承诺与技术援助和能力建设支持联系起来。

协议将如何实施

虽然协议自生效起将在整体上对所有发达国家具有约束力，但它承认了部分成员国需要技术援助，方可实施部分或全部的约束性义务。因此，各方一致同意，发展中国家和最不发达成员国所作的承诺将根据不同类别的承诺来实施。

发展和最不发达成员国将按照以下类别，自行确定承诺的时间表和生效时间：

- **A类承诺**指成员国指定自协议生效起实施的承诺；
- **B类承诺**指成员国指定在过渡期结束后实施的承诺；
- **C类承诺**指成员国指定在过渡期结束后及通过技术援助和能力建设支持获得实施能力后实施的承诺。

对于C类承诺，有关国家将向捐助机构寻求所需的技术援助和/或能力建设支持，以获取提供有关援助的协议。当有关协议达成时，有关国家必须向世界贸易组织告知预计的实施日期。已建立复杂的预警程序，旨在应对国家获取所需支持时遇到困难、或缺乏技术援助且在实施方面遇到困难，并需要把特定B类承诺转为C类时的情况。在这种情况下，有关国家可通知贸易便利化委员会。

承诺将构成协议的组成部分。各个时间表承诺因此将会公开。企业有兴趣了解的若干领域：

- 了解某国计划实施承诺的时间表，使企业可预期贸易便利化完善的时间，并避免产生不切实际的期望；
- 公布时间表可使国家的计划受到利益相关者的监督——例如，企业可知晓该国未反映在计划实施时间表中的现有改革；
- 在技术要求更高或需要修改国家法律法规的其他承诺实施之前，可首先实施磋商和对话的义务。这将促使企业在国家委员会内讨论协议的实施，以及提出由企业提供技术援助和能力建设支持的可能性。

附录一 贸易便利化谈判的方式（“2004年7月议案”附件D）

1. 谈判的目的是阐明和完善《关贸总协定》第五条、第八条和第十条的有关内容，以进一步加快货物运输、放行和清关，包括过境货物。谈判的目的也是为了加强这一领域的技术援助和能力建设支持。此外，谈判的进一步目的是为了作出规定，使海关或任何其他有关当局之间建立有关贸易便利化和海关合规事宜的有效合作。
2. 谈判结果应充分考虑发展中国家和最不发达国家的特殊和差别待遇原则。成员国认识到这一原则不应限于就实施承诺所允许的传统过渡期。具体而言，订立承诺的程度和时间应取决于发展和最不发达成员国的实施能力。此外还规定，此类成员国无须作出超出其能力范围之外的基础设施项目投资。
3. 最不发达成员国仅须作出符合具体发展、财政和贸易需要或其行政和体制能力的承诺。
4. 作为谈判的组成部分，成员国应设法确认自身的贸易便利化需要和优先事项，特别是发展中国家和最不发达国家，并应解决发展中国家和最不发达国家有关建议措施实施成本的忧虑。
5. 各方认识到，提供技术援助和能力建设支持，是发展中国家和最不发达国家能充分参与谈判并从谈判中受惠的关键。因此，各成员国，特别是发达国家，承诺在谈判中充分确保有关支持和援助。
6. 根据其性质和范围，支持和援助还应用于帮助发展中国家和最不发达国家实施谈判中达成的承诺。在此背景下，各方认识到，谈判中某些承诺的实施可能需要对部分成员国的基础设施开发提供支持。在此类有限的情况下，发达成员国将竭尽全力确保与承诺的性质和范围直接相关的支持和援助，以促进承诺的实施。然而，各方理解，如果所需支持和帮助未到位，且发展中或最不发达成员国仍然缺乏必要的能力，在此情况下，将不再强制实施。虽然已采取一切努力确保必要的支持和援助，但各方理解，发达国家提供这种支持的承诺并非开放式承诺。
7. 成员国同意审议所提供的支持和援助的有效性，以及对谈判结果的实施提供支持的能力。
8. 为了使技术援助和能力建设发挥更大效果和提高可操作性，并且确保改善一致性，成员国应邀请相关国际组织（包括国际货币基金组织、经济合作与发展组织、联合国贸易与发展会议、世界海关组织和世界银行）在这方面开展协作。
9. 世界海关组织和其他相关国际组织在这一领域的有关工作应给予适当考虑。
10. 多哈部长宣言第45至51段应适用于这些谈判。在总理事会7月会议之后的第一次会议上，贸易谈判委员会应成立贸易便利化谈判小组并任命组长人选。谈判小组的第一次会议应协定工作计划和会议日程。

资料来源：世界贸易组织，2004年。

附录二 《京都公约（修订版）》

总附录条款概要

| | |
|------|---|
| 第1章 | 总则 |
| 第2章 | 定义 |
| 第3章 | 清关及其他海关手续 |
| 第4章 | 关税和税项 <ul style="list-style-type: none"> A. 关税和税项的评定、征收及缴纳 B. 关税和税项的延迟缴纳 C. 关税和税项的缴纳 |
| 第5章 | 安全 |
| 第6章 | 海关管制 |
| 第7章 | 信息技术的应用 |
| 第8章 | 海关和第三方的关系 |
| 第9章 | 海关的信息、规则和决策 <ul style="list-style-type: none"> A. 一般应用信息 B. 特定性质信息 C. 决定和裁决 |
| 第10章 | 海关事务申诉 <ul style="list-style-type: none"> A. 上诉权 B. 申诉表格及理由 C. 申诉审议 |
| 特定附录 | 货物抵达海关领土 |
| | 进口 |
| | 出口 |
| | 海关仓库和免税区 |
| | 过境 |
| | 处理 |
| | 临时入境 |
| | 违规 |
| | 特别程序 |
| | 来源地 |

资料来源：世界海关组织。

附录三 UN/CEFACT建议

| 编号 | ISO | 建议名 | 描述 |
|----|--------------|---|---|
| 1 | 6422 | <u>联合国贸易文件布局要点</u> | 列出国际贸易文件的布局规范，包括此类文件的可视化呈报形式。 |
| 3 | 3166 | <u>ISO国家代码：代表国家名称的代码</u> | 也称为“ISO ALPHA-2国家代码”，包含国家/地区代码、名称、附属国以及就国际贸易而言具有特别地缘政治利益的其他区域。 |
| 4 | | <u>国家贸易便利化组织：贸易程序便利化协调工作的国家安排</u> | 建议政府建立和援助国家贸易便利化机构。 |
| 5 | | <u>INCOTERMS缩写；INCOTERMS 2000字母代码</u> | 国际商会的贸易术语，被称为国际贸易术语(INCOTERMS)。用于跨境贸易，帮助定义运输合同。 |
| 6 | | <u>国际贸易发票布局统一要点</u> | 适用于国际货物贸易中商业发票的设计。 |
| 7 | 8601 2000 | <u>日期、时间和期间的数值表示</u> | 建立规范、明确、以全数字表示的日期、星期和期间。 |
| 9 | 4217 | <u>货币的字母呈报代码</u> | 货币和资金的呈报代码，适用于国际贸易及以代码或缩写形式呈报货币的商业交易。 |
| 12 | | <u>海上运输文件程序简化措施</u> | 旨在简化、合理化和协调用于证明海上运输合同的程序和文件。 |
| 15 | | <u>简化运输标记</u> | 建议在包装标记和文件复制中使用规范和简化的运输标记。 |
| 16 | | <u>UN/LOCODE：贸易和运输地点代码</u> | 建议对国际贸易中相关地点的名称缩写使用由五个字母组成的代码，如港口、机场、内河货运码头以及可进行货物清关的其他地点。 |
| 17 | | <u>支付条款缩写</u> | 列出了若干支付条款的缩写，被称为“PAYTERMS”，用于国际外贸交易（如适用）。“PAYTERMS”适用于货物和/或服务供应相关的商业交易。 |
| 18 | | <u>有关国际贸易程序的便利化措施</u> | 概述了一系列在国际外贸交易中与货物运输相关的措施，政府应考虑实施这些措施。 |
| 19 | | <u>运输方式代码</u> | 在国际贸易中建立代表运输方式的代码。 |
| 20 | | <u>在国际贸易中使用的计量单位代码</u> | 为长度、面积、体积/容积、质量（重量）、时间等国际贸易中使用的数量提供计量单位代码。 |
| 22 | | <u>标准托运须知的布局要点</u> | 可用作从买卖任一方货运代理、承运人或其他服务提供商传达指示的标准托运指示的设计基础，以促进货物运输和相关活动。 |
| 23 | | <u>运费代码—FCC；运费和其他费用说明统一</u> | 列出了用于对运费及国际货物运输其他相关收费建立统一描述的命名系统。 |
| 24 | | <u>贸易运输状态代码</u> | 列出了运输状态代码，以满足有关货物、物品或运输工具在特定时间或地点的运输链状态的代码信息交换要求。 |
| 25 | | <u>联合国行政、商业和运输电子数据交换(UN/EDIFACT)的使用</u> | UN/EDIFACT为全球范围内所有经济部门的公共机关和私营公司之间电子数据交换的单一国际标准。 |
| 26 | | <u>电子数据交换(EDI)协议的商业使用</u> | 提倡使用国际商业交易相关电子数据交换的商业人士相互采用互换协议。 |
| 28 | | <u>运输工具类型代码</u> | 建立用于识别国际贸易中运输工具类型的通用代码列表。 |
| 31 | | <u>电子商务协议</u> | 提出合约方式处理电子商务运作。这种方式考虑到商业实体需要商议的基本条款框架，并结合开展日常商业事务的必要灵活性。 |

| 编号 | ISO | 建议名 | 描述 |
|----|-----|-------------------------|---|
| 32 | | <u>电子商务自律工具（职业行为守则）</u> | 强调电子企业开发、支持和发布自愿性职业行为守则以支持国际贸易发展的必要性，并呼吁各国政府促进和推动相关自律工具、国家及国际认可计划、职业行为守则和信任标记计划的开发。 |
| 33 | | <u>建立单一窗口的建议和准则</u> | 单一窗口允许各方在国际贸易和运输过程中对单一入境口岸提交规范性文件，以满足所有进出口和过境监管要求。 |
| 34 | | <u>国际贸易的数据简化与标准化</u> | 建议各国政府应制定采用简化、标准化格式的国家数据库，可用于满足采用各种技术以不同语法格式提供信息的要求。 |
| 35 | | <u>建立国际贸易单一窗口的法律框架</u> | 建议政府应开展研究并使用UN/CEFACT清单和指南，确保有健全的法律框架支持国际贸易单一窗口的运作。 |

参考文献

- BAFICAA (2007年)。2007年5月21日BAFICAA东非阿鲁沙研讨会报告，完善非洲海关当局商业行动，2007年6月。
- CSD (2011年)。通过合作方式完善欧盟边境管理。确认在欧盟外部边境工作的边境防卫与海关当局之间最佳合作办法的研究。保加利亚索菲亚民主研究中心，2011年。
- Hufbauer, G. and Schott, J. (2013年)。世界贸易议程的收获。彼得森国际经济研究所，致国际商会研究基金会的报告，2013年4月。
- IBRD/世界银行 (2012年)。与竞争接轨：全球经济中的贸易物流。物流绩效指数及其指标。国际复兴开发银行/世界银行，华盛顿特区，2012年。
- ICTSD和IISD (2003年)。多哈回合发展简报：新加坡议题：投资，竞争政策，政府采购透明度和贸易便利化，第6号，共13号，第1卷，国际贸易与可持续发展中心中心(ICTSD)和国际可持续发展研究所(IISD)，2003年2月发布。<http://ictsd.org/downloads/2008/06/doha6-singaporeissues.pdf>
- Matsuda, S. (2011年)。“作为供应链和国际走廊绩效评估工具的放行时间研究”，世界海关杂志，第1号，第6卷，布鲁塞尔，2011年。<http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2012/1/Matsuda.pdf>
- Moïsé, E., T. Orliac and P. Minor (2011年)。“贸易便利化指标：对贸易成本的影响”，经济合作与发展组织贸易政策工作文件，第118号，经济合作与发展组织出版社。<http://dx.doi.org/10.1787/5kg6nk654hmr-en>
- Moïsé, E. (2013年)。“实施贸易便利化措施的成本与挑战”，经济合作与发展组织贸易政策文件，第157号，经济合作与发展组织出版社。<http://dx.doi.org/10.1787/5k46hzqxt8jh-en>
- Rippel, B. (2011年)。“为什么贸易便利化对非洲具有重要意义，非洲贸易政策注意事项第27号，世界银行，华盛顿特区，2011年11月发布。
- SITPRO (2007年)。“世界贸易组织贸易便利化谈判指南”，SITPRO Ltd., 伦敦，修订版，2007年4月。
- Tralac (2011年)。开发项目首期付款：结束世界贸易组织贸易便利化议案。<http://www.gbdinc.org/PDFs/Trade%20Facilitation%20Op%20Ed%20-%20A%20Down%20Payment%20on%20Development.pdf>，2013年11月读取。
- UNCTAD (2013年)。非关税贸易措施：发展中国家的经济和政策问题，文件号UNCTAD/DITC/TAB/2012/1，联合国，2013年，出版号ISSN 1817-1214。
- UNECE (2001年)。国家贸易促进机构，第4号建议，第二版，联合国贸易便利化和电子商务中心(UN/CEFACT)，日内瓦，2001年10月通过。http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec04/rec04_ecetrd242e.pdf
- UN/CEFACT (2012年)。贸易便利化实施指南，日内瓦，2012年10月。<http://tfig.unece.org>
- Wilson, J.S., Mann, C.L. and Otsuki, T. (2004年)。评估贸易便利化的潜在利好：全球视野，世界银行政策研究工作文件3224，2004年2月，华盛顿特区。
- 世界银行/IFC (2013年)。营商环境报告2014：了解中小企业法规，世界银行集团，华盛顿特区，2013年10月。
- WCO (2002年)。关于简化和协调海关业务制度的国际公约（修订版）（经《京都公约》修订），布鲁塞尔，2002年。
- WCO (2002年)。全球贸易安全与便利化标准框架。世界海关组织，布鲁塞尔，2012年6月。
- WTO (1996年)。新加坡部长宣言，参考文件WT/MIN(96)/DEC，1996年12月13日通过。
- WTO (2005年)。第五条、第八条和第十条的范围和应用注意事项，文件参考号TN/TF/W/2、3和4，日内瓦，2005年1月12日。
- WTO (2010年)。马拉维贸易政策审议，文件号WT/TPR/S/231，日内瓦，2010年5月5日。

WTO (2013a)。帕斯卡尔·拉米(Pascal Lamy)对孟加拉国吉大港商会的演讲， 2013年2月。
http://www.wto.org/english/news_e/sppl_e/sppl265_e.htm

WTO (2013b)。贸易便利化协议，文件参考号WT/MIN(13)W/8，日内瓦，2013年12月6日。



森林管理委员会 (FSC) 是一个独立、非政府、非营利组织，致力于促进全球负责任的森林管理。

由 ITC Reprographic Service 采用 FSC 纸张印刷，这是一种使用植物性油墨的环保纸（不含氯）。印刷品可回收。

免费的 PDF 文件可以在 ITC
网站下载：
www.intracen.org/publications.



国际贸易中心



街道地址

International Trade Centre
54-56 Rue de Montbrillant
1202 Geneva, Switzerland

电话: +41 22 730 0111
传真: +41 22 733 4439
电邮: itcreg@intracen.org
www.intracen.org

邮政地址

International Trade Centre
Palais des Nations
1211 Geneva 10, Switzerland

国际贸易中心 (ITC) 是世界贸易组织和联合国共同设立的机构。