



贸易政策协调委员会状况报告

中亚区域经济合作第五次部长会议
2006年10月18~20日
中国新疆乌鲁木齐

向 2006 年 10 月高级官员会议提交的中亚区域经济合作贸易政策协调委员会状况报告

一、前言

1. 应第二次部长会议的要求，2004 年 4 月的高级官员会议就新的中亚区域经济合作贸易政策协调委员会的目标、管理、工作大纲以及工作计划进行了讨论。与会代表一致认为，贸易政策协调委员会应帮助所有中亚区域经济合作参加国采用更为开放的贸易方式，以促进区域内和区域间的贸易往来。
2. 在更为具体的层面上，会议认为，贸易政策协调委员会应按照世界贸易组织的要求解决贸易自由化问题并帮助非世贸组织成员国实现要求加入世贸组织的愿望。该委员会还应致力于促进区域内双边和多边贸易协定的形成，以尽可能消除不利于贸易正常化的影响因素。此外，会议还认为，该委员会应从对现行的贸易政策和贸易政策举措进行评估着手开展工作。
3. 尽管在多边机构方面，国际货币基金组织已同意率先承担贸易政策协调委员会的组织工作，但该组织在组织开展委员会充分发挥作用所必需的活动方面的能力有限。贸易政策协调委员会是中亚区域经济合作参加国所成立的第一个完全以政策而不是项目为重点的委员会。

二、此前召开的贸易政策协调委员会会议

A. 贸易政策协调委员会第一次会议和随后的高级官员会议

4. 贸易政策协调委员会的第一次会议是在 2004 年 9 月的高级官员会议之前召开的。贸易政策协调委员会召开第一次会议的目的是为委员会起草工作计划书，该计划书将提交高级官员会议进行审议。为便于委员会的讨论，国际货币基金组织特地准备了一份介绍背景情况的文件《中亚国家的贸易政策问题》。该文件概括地介绍了中亚地区的双边贸易关系、区域性和其他贸易协定、建立中亚关税区或自由贸易区的问题、中亚区域经济合作计划各参加国加入世贸组织的进展情况、加入世贸组织的程序以及进一步加强区域贸易关系的问题。
5. 根据该文件的部分内容，贸易政策协调委员会的委员们围绕加入世贸组织、区域以及双边贸易问题进行了深入的讨论。在讨论的基础上，贸易政策协调委员会提出了七个工作课题并提交高级官员委员会，同时请高级官员委员会从中选出二至三个他们认为贸易政策协调委员会应该首先关注的课题。
6. 高级官员委员会选定了三个贸易政策协调委员会应首先着手开展的工作：
 - (I) 对中亚地区贸易中存在的壁垒以及可能采取的促进贸易便利化的措施进行分析；
 - (II) 对中亚地区在全球贸易中的现有或潜在的相对优势进行分析；
 - (III) 对现有的区域贸易协定进行审阅，其中包括分析这些协定是否与加入世贸组织存在冲突，同时回顾其他地区的区域性贸易协定中是否有可以吸取的教训。
7. 高级官员会议还临时性选定了贸易政策协调委员会今后的其他工作重点：加入世贸组织对中亚区域影响的分析；农业政策与加入世贸组织之分析；关于加入世贸组织的区域性教育/宣传项目；以及可能采取的解决内陆国家所特有的与贸易有关的问题的区域性措施。该工作计划在随后的第三次部长会议上被通过。

B. 贸易政策协调委员会第二次会议及其相关的高级官员会议

8. 贸易政策协调委员会第二次会议是在 2005 年 4 月在马尼拉召开的高级官员会议之前举行的。为准备此次会议共起草了三份文件，其内容分别是贸易政策协调委员会所重点关注的三个问题。

9. 三份文件中，《中亚地区的贸易壁垒》由亚洲开发银行负责起草。该文件主要介绍了贸易政策中存在的壁垒（数量的限制、进出口的登记规定、关税以及其他贸易税）、交通运输方面的壁垒、过境和通关方面的壁垒以及其他的贸易壁垒。

10. 世界银行负责《中亚地区在国际贸易中的比较优势》的起草。该文件指出，在动态的世界经济环境中，确立明显的相对优势是极为困难的事情，并因而得出结论，反对任何直接向某些产业部门提供补贴，从而使其具有相对优势的做法。不过，文件还提出，如果能够指出一个国家可能在哪些方面拥有相对优势，将有助于帮助政府决定基础设施投资的优先性并制定其他有利于市场的政策。

11. 此外，国际货币基金组织的人员向与会代表发放了两份文件：《区域贸易一体化：中亚区域经济合作计划参加国的考虑》和《区域贸易一体化与加入世贸组织：哪一个是正确的顺序？在独联体国家的应用》。第一份文件总结了设计区域性贸易协定的最佳实践，并简要探讨了加入世贸组织与区域贸易一体化的问题。第二份文件是国际货币基金组织的工作文件，主要分析了加入世贸组织与实施欧亚经济共同体关税联盟的适当的次序问题。文件得出结论，认为优先进行加入世贸组织的活动将更为有益。

12. 会议就上述文件及其对政策的影响进行了讨论。会议结束时，贸易政策协调委员会达成了两项共识，并随后被高级官员会议审议通过。首先，与会代表一致认为，有必要减少入境和过境环节中的耽搁和经济成本。其次，贸易政策协调委员会还达成一致，要对妨碍边境贸易的壁垒进行分析，并向下一次高级官员会议提出改进相关政策和程序的建议。

C. 贸易政策协调委员会第三次会议及其相关的高级官员会议

13. 亚洲开发银行提交了一份题为《中亚地区过境贸易中的壁垒》的文件。文件对关税、运输、交通和管理中存在的壁垒进行了分析。在此分析的基础上，文件对政策方面提出了一系列具体的建议，以供中亚区域经济合作计划参加国用于缓解或消除这些壁垒。

14. 在广泛的讨论之后，委员会同意向高级官员委员会提交如下旨在减少中亚国家过境贸易中现存壁垒的措施供考虑：

(I) 确保海关官员和其他机构能够完全遵守 TIR 公约的规定；中国将采取措施尽快加入 TIR 公约并促进区域内 TIR 关税过境系统的实施。

(II) 在某些国家的国家运输系统内降低海关押运的收费标准，同时减少需要进行此种押运的货物种类；具体建议将在贸易政策协调委员会的下一次会议之前提出；

(III) 将无法产生回报的道路运输许可成本减少至既能够支付相关费用，又不至于对运输业产生消极影响的水平。

(IV) 取消所有国外承运人入境或过境所需交纳的其他费用；

(V) 降低国外承运人的入境签证费用，同时简化国际过境关卡对国外承运人的签证检查手续；

(VI) 统一运输、海关和边检文件，以便于协调检查手续，并减少过境所需时间；

(VII) 采取措施避免和消除承运人在运输过程中的私下支付行为；

15. 针对影响边境贸易的壁垒，会议也进行了初步的讨论。委员们一致认为，尽管这是一个十分重要的问题，但这一方面需要做的工作还很多。首先应明确边境贸易的定义，其次应寻求边境贸易的法律框架、税费和基础设施问题以及其他相关问题。

16. 贸易政策协调委员会认为，在解决贸易壁垒的过程中，委员会今后的工作应侧重以下三个方面：(I) 解决边境贸易的壁垒所需开展的上述工作；(II) 中亚区域经济合作计划参加国之间贸易中的数量限制问题；(III) 中亚区域经济合作参加国的贸易税问题。

17. 此外，贸易政策协调委员会还认为，参加贸易政策协调委员会会议的各国代表团应承担起监督有关边境贸易壁垒的建设的实施情况。各国代表团应向贸易政策协调委员会提交关于本国建议实施情况的报告，贸易政策协调委员会将据此整理出关于建议实施情况的报告并提交下一次高级官员会议进行审议。

18. 最后，委员会还认为，应该提高中亚区域经济合作计划所有参加国的主要决策制定者对贸易政策协调委员会已经进行的分析工作的认识。因此，委员会一致同意，将邀请国际货币基金组织和亚行在所有中亚区域经济合作计划参加国举办研讨会，旨在对贸易政策协调委员会最近开展的工作及其对各国的意义进行概括性的介绍。

D. 第四次贸易政策协调委员会会议及随之而来的高级官员会议

19 第四次贸易政策协调委员会会议于 2006 年 4 月 8 日在中国的乌鲁木齐召开。会议期间，与会代表回顾了 2005 年 11 月召开的第四次部长级会议上所做出的各项指示的执行进展，并对政策协调委员会工作计划的重点及未来方向给予了指导。代表们强调了在中亚区域经济合作计划成员国实施具体的政策改革并继续对贸易政策事宜进行分析工作和讨论的重要性。

1、进展回顾

20 根据第四次部长级会议公报，贸易政策协调委员会的各国代表报告了有关减少过境贸易壁垒的建设的执行情况。在讨论过程中，与会代表欣喜地注意到尽管各国所采取的措施因其具体情况不同而迥异，但已采取了减少过境贸易壁垒的措施。他们也注意到 (i) 充分实施所有必要的措施仍然需要时日；(ii) 随着这些措施在各国的实施，各国间的互惠将会成为一个问题；及 (iii) 为了取得不错的效果，有些问题需要邻国以协调的方式加以解决。在所考虑的措施中，贸易政策协调委员会希望对引进“一站式服务”来处理海关及其它手续予以特别的关注。

21 国际货币基金组织和亚洲开发银行已在各成员国举办外宣研讨会，旨在对迄今为止为贸易政策协调委员会所做的分析工作以及这一工作中亚区域经济合作计划各成员国的意义加以总结。此类研讨会于 2006 年 2 月分别在阿斯坦纳和比什凯克召开。

2、在第四次贸易政策协调委员会会议上发表的文件

22 欧洲复兴开发银行起了带头作用，其起草了题为《超越边境：重新考虑中亚区域贸易》。该文件指出在中亚不同区域，边境对价格变化的影响远小于人们传统上所想象的。相反，其认为中亚国内部的市场一体化程度仍然十分有限。

23 代表们指出有些因素可以解释中亚地区跨境价格变动相对较小的原因，包括在本次研究中所涉及的偏置样品、用于分析的价格指数，以及对在大多数国家已不存在的黑市汇率的使用。他们认为，除了跨境壁垒外，这些调查结果进一步确认存在消费品走私和随之发生的较小的跨境价格变动，以及运输费用在解释价格差异原因方面的重要性（有时，价格差异可达商品成本的 40-45%）。

24 在哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦代表团的主持下，还进行了有关边境贸易壁垒的讨论，其强调了所涉及的问题的复杂性。随后，贸易政策协调委员会决定，在其系统地阐述减少边境贸易壁垒的建议之前，继续进行相关工作，供高级官员会议考虑（详情参见以下内容）。

3、未来的工作计划

25 贸易政策协调委员会同意其着手进行的日常工作事项应包括：(i) 继续对在第四次部长级会议上批准的有关过境贸易壁垒的建议的执行情况进行监控；(ii) 继续开展外宣研讨会（outreach），以提高主要决策者对贸易政策协调委员会所做的分析工作的认知程度；(iii) 进一步开展与边境贸易壁垒有关的工作；和(iv)如在上次会议中协商一致的，起草关于中亚区域经济合作计划成员国贸易量化限制及贸易税的文件。

4、供高级官员会议考虑的建议

26 在讨论的基础上，贸易政策协调委员会就三项建议达成一致，这三项建议后来经高级官员会议批准。首先，中亚地区贸易政策应该更具有预见性和透明度，包括了解与现有的限制相关的更多信息并密切关注政策的变化。其次，鉴于贸易政策委员会和贸易便利化委员会处理的问题的重叠性，这两个委员会之间应开展更多的互动。同样，处理这两个问题的各成员国官员之间更为紧密的合作也是至关重要的。第三，鉴于私营部门在贸易中的作用，私营部门应更多的介入和参与到中亚区域经济合作计划活动中。最后，建议在召开下一次部长级会议之前，在乌鲁木齐组织一次商务论坛。

三、第五次贸易政策协调委员会会议

27 第五次贸易政策协调委员会会议于 2006 年 9 月 25 日在塔什干举行。这次会议集中讨论了中亚区域经济合作参加国的贸易税问题以及关于贸易税体制改革的建议。代表团还对第四次部长级会议指示的实施进展情况进行了审议，并为贸易政策协调委员会工作计划重点提出指导意见。

1. 进展情况评估

28 根据第四次部长会议的沟通结果，贸易政策协调委员会继续监督根据贸易政策协调委员会国家代表团提交的报告中关于减少过境贸易壁垒建议的实施情况。讨论结果如下：(i) 阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯共和国、蒙古、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦是《国际路运运输公约》成员，这些国家完全履行其义务。阿富汗已开始采取措施努力重新恢复其成员资格。中国已经启动加入本公约的工作；(ii) 通过阿富汗和中国的过境货物运输没有组成海关护送队；哈萨克斯坦的海关护航费用已经降低；(iii) 除过境费用外，哈萨克斯坦没有收取其他费用。在阿富汗、中国、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦，如果与货物原产地国家签署有互惠协议，则过境货物免收其他费用；(iv) 阿富汗、中国和塔吉克斯坦根据互惠原则为驾驶员颁发签证并降低了签证费用。哈萨克斯坦与乌兹别克斯坦签署了一项旨在消除入境许可证体制的协议。哈萨克斯坦大幅降低了办理签证的成本；(v) 通过处理海关和其他手续的快速“一站式服务”，哈萨克斯坦和吉尔吉斯实施了一项联合边境管制试点项目；哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦

正在考虑类似的安排；以及 (vi) 为阻止路运承运人征收的非官方支付，哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、蒙古和塔吉克斯坦正在实施海关手续自动化项目；阿富汗已制定一项旨在鼓励报告非法支付的行为准则，并将关闭非法检查站。

29 根据国家代表团提交的材料，附件中附有一份关于旨在减少中亚现有过境贸易壁垒建议实施情况的更详细的报告。

30 国际货币基金组织和亚行继续在参加国举行外宣研讨会，总结贸易政策协调委员会迄今所做的分析性工作及其对中亚区域经济合作各参加国的影响。2006 年 4 月在北京举行过此类研讨会。2006 年 9 月，在杜尚别、喀布尔和塔什干也将举行了此类研讨会。2006 年 10 月将在乌兰巴托举行此类研讨会。

2. 第五次贸易政策协调委员会会议呈交的文件

31 根据上届贸易政策协调委员会会议达成的工作计划，国际货币基金组织呈交了《中亚区域经济合作参加国贸易税》文件。这份文件对中亚区域经济合作参加国对国际贸易征收的税费进行了分析，并对这些税收可能造成的贸易壁垒程度进行了评估。这份文件得出的结论是按照简单加权平均关税税率计算，所征收的进口关税总体水平相对较低。然而，贸易税体制复杂并经常发生变化。根据这一分析，这份文件建议中亚区域经济合作参加国的贸易税改革应当以简单、透明体制为目标，按照国际最佳做法，实施低的、相对统一的税率。

32 对本文件进行热烈讨论之后，本委员会同意向高级官员会议建议以下旨在改革中亚贸易税体制的措施，供高级官员会议考虑：

- (i) 降低累加平均税率较高国家的关税和其他贸易税，其目标是使简单平均税率低于 10%；
- (ii) 降低最高和高关税税率，使最高税率限于 20%；
- (iii) 非零关税带减少到 3 左右；
- (iv) 为简化计算和实施，通过利用按价计算方法，消除从量和混合关税；
- (v) 取消免税制并在将来避免提供免税；
- (vi) 对进口和国内生产的产品统一征收税费（增值税和消费税）；以及
- (vii) 将其他进口税费统一成单一的税率。

33 此外，本委员会还达成一项共识：如果与贸易税改革相关的建议被高级官员会议采纳并最终被部长级会议采纳，则贸易政策协调委员会国家代表团应当承担负责监督这些建议实施情况的责任。因此，各国家代表团将向贸易政策协调委员会报告其所在国对这些建议的实施现状，贸易政策协调委员会将向高级官员会议递交一份整理过的建议实施情况报告。

34 在哈萨克斯坦代表团的主持下，本委员会还继续讨论了边境贸易壁垒问题，主要讨论了边境贸易概念的定义问题。代表团再次决定在提出减少边境贸易壁垒建议之前，还有更多的工作需要做。因此，贸易政策协调委员会要求世界银行在哈萨克斯坦代表团所做工作的基础上于 2007 年中期以前完成一份关于边境贸易壁垒的文件。关于这份文件进展情况的报告将提交给下一届贸易政策协调委员会会议。

35 德国技术合作计划（GTZ）就其“支持中亚区域经济合作”项目进行了说明。这个项目的目的是为贸易商减少进出口手续的行政负担。根据这个项目，吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦将减少进出口所需文件的数量和时间。哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦政府受邀在其各自国家重新启动这个项目；中国受邀考虑西部边境地区加入这个项目。

3. 未来工作计划

36 贸易政策协调委员会同意，未来推进的议程包括：

- (i) 继续监督第四次部长级会议采纳的有关过境贸易壁垒建议的实施情况；
- (ii) 监督有关改革贸易税体制建议的实施情况—如果高级官员会议采纳了这些建议并且部长级会议最终采纳了这些建议；
- (iii) 在世界银行的牵头下，进行关于边境贸易壁垒的工作，并提出解决这些问题的建议；
- (iv) 根据上届会议达成的共识，在亚行的牵头下，准备一份关于中亚区域经济合作参加国贸易数量限制的文件；
- (v) 帮助能力建设并共享与世界贸易组织相关问题的信息，以便利参加国加入世界贸易组织；以及
- (vi) 继续举行外宣研讨会，增加决策者对主要贸易问题及贸易政策协调委员会所做的分析性工作的了解。

4. 供高级官员会议考虑的建议

37 根据讨论，贸易政策协调委员会就下列建议达成共识，并提交给 2006 年 10 月举行的高级官员会议：（i）上述第四部分第二节（D.2）列出的 7 项旨在改革中亚贸易税体制的措施；（ii）在所有中亚区域经济合作参加国实施处理海关和其他程序的“一站式服务”，以便利过境贸易；（iii）在鼓励减少中亚现有过境贸易壁垒中使用互惠原则。

实施贸易政策协调委员会建议的、旨在减少现存中亚过境贸易壁垒的措施

1. 确保完全遵守海关服务系统及其它机构制定的 TIR 协定的规定；中国将采取措施加快加入 TIR 协定的步伐，并促进该区域的 TIR 海关过境系统的建设。

阿富汗：阿富汗业已采取措施发挥其在 TIR 协定中的成员作用，并使其体系与 TIR 体系保持一致；阿富汗采取的部分措施描述如下：

- （1）商业部成立了贸易和运输便利化委员会，制定计划和政策以推动贸易便利化。贸易和运输便利化委员会的职能之一将是恢复在 TIR 中的地位，并加强与国际道路运输联合会（IRU）之间的联系；
- （2）海关数据自动系统（ASYCUDA）过境模块已经在托尔哈姆—贾拉拉巴德—喀布尔走廊成功实施，不久将在伊斯兰 Qilla-Heart-Kabul 实施。

阿塞拜疆：阿塞拜疆是 TIR 协定的成员国之一，保证遵守 TIR 协定。

中国：（1）由中国海关总署着手进行研究调查。该项工作预计将于 1—2 年内完成。

(2) 2005年10月19—21日，与亚洲开发银行在上海共同主办了关于 TIR 协定的研讨会。来自世界海关组织 (WCO)、联合国欧洲经济委员会 (UNECE) 和国际道路运输联合会 (IRU) 的代表参加了该次活动。

(3) 派遣官员前往联合国欧洲经济局学习有关 TIR 协定的知识，并进行可行性研究。与联合国欧洲经济委员会专家就 TIR 协定的各项规定和实施情况相互交流观点。

哈萨克斯坦：哈萨克斯坦海关当局遵守 TIR 协定要求。

吉尔吉斯斯坦：吉尔吉斯共和国没有违反 TIR 协定的行为，吉尔吉斯共和国交通和信息部也未收到外国运货人提交的与违反协定行为有关的索赔要求。在运货人持有 TIR 边境通行证，并确保缴纳关税和税款的情况下，可以考虑在吉尔吉斯共和国境内不进行海关护送。

蒙古：2005年11月13—18日，蒙古、俄罗斯联邦和中国三国政府在乌兰巴托就《三方过境运输框架协议》召开了第七次工作组会议。会议期间，与会各方就之前协议正文中悬而未决的四款内容达成了一致意见，从而成功结束了协议全文方面的谈判。签署协议的必要的后续工作将由外事部实施，此举目前正在进行中。*(这些措施同时也是对下文第 2—3 项的建议所作的反应)*。

塔吉克斯坦：塔吉克斯坦于 1996 年 3 月 11 日加入 TIR 协定。为了确保遵守 1975 年 TIR 协定的规定，塔吉克斯坦开始实施国内监管法案，以管理和推动该协定的各项要求。

乌兹别克斯坦：乌兹别克斯坦于 2006 年 3 月通过了一项旨在改善海关运作的总统决议。该项决议设想引进一种单一的自动化海关系统，能够大大简化过境贸易的管理程序，减少过境商在边境上花费的时间。

同时，用于管理过境货物的现代化格式和用于监控过境情况的自动化系统，也随着现代化海关控制设备一同引进。根据该系统，还可引进一种有关物流的电子报关归档系统和到货前电子通知系统等。

所有这些措施的目的都在于落实 TPCC 和 CAREC 在以下几个领域的建议：(1) 确保对海关机构和其它控制机构的管理，使其完全遵守 TIR 协定的规定；(2) 大大简化海关押运程序；(3) 优先签准外国过境商的申请，加快签证发放程序。(4) 使海关报关与部分报关转换为电子格式相协调；(5) 人力部门最小化，因为这是产生非正式费用的主要原因。*(这些措施同时也是对下文第 2—4 项的建议所作的回应)*。

2. 在某些适合的国家，根据国家过境系统，降低海关护送费，同时减少清单上收取这些费用的货物量；具体议案将在下届贸易政策协调委员会会议召开时制定。

阿富汗：采用 ASYCUDA 系统可以通过更加有效的方法来解决这一问题。该国境内过境货物运输不进行海关护送，而改为使所有的运货车辆进入 ASYCUDA 过境系统，并发给一张 T1 表格。到达目的地之后，可在最近的海关进行货运报告，以办理最后清关手续，获得由海关当局签名盖章的 T1 表格。然后，ASYCUDA 系统将打开入口，允许运货车辆离开。

阿塞拜疆：阿塞拜疆正在依照国际惯例，就在国家过境系统内减少海关护送费用的问题进行调查研究。

中国：在中国不存在海关护送的收费，因为中国海关不提供这种服务。

哈萨克斯坦：依照 2006 年 3 月 24 日哈萨克斯坦政府的决议，降低因海关护送而收取的海关规费。

吉尔吉斯斯坦：在吉尔吉斯斯坦，如果运货时持有吉尔吉斯颁发的许可证，则适用免费过境原则，不收取任何费用，但如果违反双边国际公路运输协议中的规定和要求时，将被处以罚款。如果外国运货车没有相应的许可证，则在吉尔吉斯境内过境需支付 50 美元的费用。

对于所有承载能力在 10 吨以上的外国运输车辆，穿越 Bishkek-Osh 公路隧道的收费额设定为 60 美元。

但是，海关护送仅为交税货物（excise goods）而设定，在吉尔吉斯共和国境内实际上无此类货物过境。

依照《吉尔吉斯共和国海关法》（第 240 条），吉尔吉斯共和国境内货物和车辆护送每小时最低的海关规费适用于在海关控制下运送货物的每个运输单位的海关护送。

蒙古：见上文 1。

塔吉克斯坦：依照 2005 年 12 月 2 日塔吉克斯坦政府第 472 号决议，对货物和车辆进行海关护送的费用规定为 3 美元（每公里）。依照《TIR 手册》规定，在塔吉克斯坦境内运输货物的外国陆运承运人完全免除海关护送费。

乌兹别克斯坦：见上文 1。

3. 废除所有向外国陆路承运人征收的其它入境及过境运费

阿富汗：目前该国境内的入境外国承运业务不多。根据阿富汗与巴基斯坦签订的过境贸易协议，巴基斯坦不对其境内的阿富汗运输卡车征收任何运费或通行税，同样阿富汗也不对其境内的巴基斯坦运输卡车征收任何运费或通行税。

阿塞拜疆：在此地区，外国陆路承运人应注意阿塞拜疆“有关阿塞拜疆税法的修正和补充”（订立于 2004 年 12 月 3 日）的法律。该法规定外国货物运输单位（foreign cargo transport units）可延长在阿塞拜疆境内的逗留时间，从一周延长至两周，而该国不会改变对其征收的路税税额（对于车轴（axels）数目多达 4 个的货运卡车征收 40 美元，对于车轴（axels）数目为 4 个以上的货运卡车征收 80 美元）。

中国：根据相关多边或双边运输协议，该国将以两种形式向外国陆路承运人征收运输费：一种是公路养护费，另一种是收费公路的费用。公路养护费可在达成互惠协议的情形下免予征收，而收费公路的费用则按照国民待遇予以征收。

哈萨克斯坦：哈萨克斯坦在 2001 年 6 月 12 日颁布的“有关税收及其它强制性预算支付”的法律中规定了向穿越其境内的机动车辆征收通行费。此外不再征收其它费用。

吉尔吉斯斯坦：吉尔吉斯斯坦不对其境内的外国陆路承运人征收其它入境（过境）运费和费用。

蒙古：见上文 1。

该国也已成立了负责上述协议附录事宜的工作组，工作组正在进行相关文件起草工作和谈判准备工作。为了筹备项目，我们认为采取下列措施有益于开展工作：与一家国际组织合作就乌兰巴托贸易支持事宜举办一次国内研讨会；同时向各国际组织征求专家建议。*[这些措施同样适用于以下建议 5-6 项。]*

塔吉克斯坦：根据客货运车辆的运载能力，塔吉克斯坦向入境和使用其境内高速公路的外国陆路承运人征收的路费额度如下：对独联体国家的外国陆路承运人征收 50 美元-100 美元；对其它国家的外国陆路承运人征收 70 美元-100 美元。

如果双边政府间协议中要求实施“许可制度”，且双方陆路承运人的通行许可申请表业已做了交换，外国的陆路承运人则可免于征收该国对入境和使用其境内高速公路的外国陆路承运人设立的运费。目前，此项做法在塔吉克斯坦与中国、土耳其、伊朗和哈萨克斯坦等国家间实施。

乌兹别克斯坦：见上文 1。

4

阿富汗：目前，该国在互惠的基础上处理此项事宜。阿富汗和巴基斯坦都以同样的方式各自对待在其境内的对方司机。除了巴基斯坦，阿富汗的运输卡车也不进入别的国家。

阿塞拜疆：目前，阿塞拜疆不在其边境站签发签证。此项事宜可在阿塞拜疆加入世界贸易组织的进程中予以处理。

中国：该国本着互惠的原则收取签证费。中国简化了签证申请手续。此外，外国人可以直接到中国的大使馆和总领事馆申请有效期为 2 年的多次入境签证。

哈萨克斯坦：考察中。

吉尔吉斯斯坦：吉尔吉斯斯坦的外交部建议通过与各特定国家签订单独协议来处理此项事宜。

塔吉克斯坦：对于通过国际机动车道运送货物和旅客的外国陆路承运人在塔吉克斯坦入境、出境、过境的签证事宜,该国以特别许可的方式进行处理。

同时，根据塔吉克斯坦 - 土耳其政府间联合经济委员会第五次会议的议定书，双方同意进行必要的工作以简化塔吉克斯坦入境签证手续，并且在塔吉克斯坦境内办理通行登记手续的最终限期将延长至 20 天。

乌兹别克斯坦：见上文 1。

乌兹别克斯坦政府和哈萨克斯坦政府也已就国际公路运输事宜签署了一项政府间协议（签署日期为 2006 年 3 月 20 日）。协议规定，通过降低运输费率、压缩运费名目、取消入境许可制度等措施大力消除在两国境内进行国际公路运输的非物理性壁垒。

5. 统一交通、海关和边境文件记录以简化边境管理手续和尽可能缩短通关时间。

阿富汗：阿富汗海关司正积极致力于统一和简化有关手续并缩减文件记录的数量。在所有引进“海关数据自动系统”的地方正系统地取消“无异议证书”（Ilm-O-Khabar）的使用。只要全面的结关模块到位，“海关数据自动系统”的“单一管理单据”将会取代现行的结关单据。同

时阿富汗海关正在倡导一项“边境管理计划”，其中一个目的就是寻求统一不同政府部门的手续，从而推进诚信贸易的便利化和结关时间的最小化。

阿塞拜疆：为了实现该目标，阿塞拜疆努力推进在边境(边境站)引入自动系统的进程。

中国：已经采取措施推进交通、海关和边境文件记录的统一，以及进一步简化结关手续。各部门的当前状况和要求如下：

- (a) 如果外国的陆运承运人拥有中国发放的“国际车辆运输许可证”，中国允许其入境；同时根据他们的经营范围及有关规定准许他们的相关贸易操作。
- (b) 中国正分别与哈萨克斯坦和蒙古就贸易单据的统一和实施一站式检查的可行性研究举行双边会谈。
- (c) 中国的入境证和离境证是与国际标准相挂钩的。

哈萨克斯坦：“关于哈萨克斯坦国家边境入境点管理过程中征收手续和管理机构定位指示”于2003年2月17日在司法部注册，编号为2174，并得到了管理机构联合指令的核准。另外，哈萨克斯坦正着手推出快速的“一站式服务”操作，以方便与邻国的海关和其他贸易手续工作。

吉尔吉斯斯坦：根据2003年8月1日颁布的第176号法令，吉尔吉斯共和国批准了一项从1999年6月4日开始生效的有关独联体成员国领土内过境运输手续的协议。

为了在“一站式服务”原则下简化吉尔吉斯斯坦和哈萨克斯坦边境的货运和客运交通手续，两国政府已经筹划好了在两国边境实施联合管理的协议。现在正在 Ak-Jol 边境通道就这一原则开展临时试点工作。

蒙古：见上文3。

蒙古国家工商业联合会与亚洲开发银行于2006年2月8日共同举办了一次研讨会，并向与会的相关政府部门、机构、私营部门和非政府组织介绍了其在未来几年将要开展的联合研究活动。

海关总署联合亚行于2006年2月9日组织了一次主题为“实现海关现代化的贸易便利化和投资问题”的研讨会。

在国家工商业联合会的推动下于2006年2月24日举办了第一届物流问题理事会议。

塔吉克斯坦：塔吉克斯坦政府现正在审阅一项关于建立一支工作小组来统一交通、海关和边境文件记录的提议。这些文件记录包括了进口到塔吉克斯坦所需的16种贸易单据以及出口所需的20种贸易单据。

乌兹别克斯坦：乌兹别克斯坦正采取措施遵照实施由世界海关组织总理事会于2005年6月通过的《全球贸易安全与便利标准框架》。依照这些标准，同时考虑到配备非侵入性查验的现代化设备（特别是遇到大型集装箱和其他大型车辆的情况），我们正着手解决给工作最为繁忙的海关检查站装配海关检查系统的问题。

6. 采取措施预防和根除陆运承运人过境时非正式付费的情况。

阿富汗：阿富汗海关司正积极努力地预防和处理贪污腐败问题。以下是已经采取的有关措施：
（i）为海关官员制定了一部行为守则，并为 220 名海关官员开办了研讨会；（ii）鼓励贸易商和承运人向高级管理层举报非法付款和贿赂的情况；（iii）同时海关司与其他政府部门合作提出非法检查站的问题，并要求其关闭检查站。

阿塞拜疆：有关反腐败的法律已经在该地得到实施，且范围覆盖众多方面，包括以上提及的。

中国：由于中国未与其他中亚区域经济合作成员国签订过境运输的协议，因而在中国没有对陆运承运人在过境时进行非法收费的情况。正常的收费标准在条目 3 中已经做了说明。

哈萨克斯坦：交通管理委员会于 2004 年 10 月 13 日颁布了编号为 72-B 的法令——“关于运输检查站扣留机动车辆的即时通知”，目的就是为了预防和根除从卡车司机身上收取非法钱款。现在海关手续正逐步实现自动化。

吉尔吉斯斯坦：吉尔吉斯斯坦共和国的主管当局正在并将一直致力于根除陆运承运人在过境或出入境时非法定支付的情况。

蒙古：见上文 3。

塔吉克斯坦：为了彻底根除收受非法钱款，塔吉克斯坦从 1997 年开始就在涉及到货运和客运过境运输的主要政府部门及其他服务机构开展了大规模的整治活动，并从 2000 年起取消了所有多余的国家车辆检查站和其他非法检查站。

本文中的观点为作者本人的观点，未必反映亚行、亚行理事会或其代表的政府的观点和政策。亚行不保证本文中数据的准确性，不负责由于使用这些数据所产生的任何后果。这里使用的有关术语也可能不必与亚行官方术语一致。

为扩大读者范围，特将该文件由英文翻译为中文。英语是亚洲开发银行的官方语言，因此，该文件的英文原版为唯一具有权威性的文本。任何对该文件内容的引用，必须以其英文原版内容为准。亚行不保证中文译文的准确性，不负责译文中由于背离英文原文所产生的任何后果。