



世界银行

“十二五”国家重点图书出版规划项目

交通运输发展及理论经典译丛

QUANTITATIVE ANALYSIS OF ROAD TRANSPORT AGREEMENTS (QUARTA)



道路运输 协议的定量分析

(QuARTA)



著 查尔斯·库纳克 弗吉尼亚·塔纳斯 皮埃尔·拉特利尔 等
译 安久意 胡会琴 李小超

 中国财富出版社
CHINA FORTUNE PRESS

Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized


“十二五”国家重点图书出版规划项目

✿ 交通运输发展及理论经典译丛 ✿

QUANTITATIVE ANALYSIS OF ROAD TRANSPORT AGREEMENTS (QUARTA)



**道路运输
协议的定量分析**
(QuARTA)



● 著 查尔斯·库纳克 弗吉尼亚·塔纳斯 皮埃尔·拉特利尔 等
● 译 安久意 胡会琴 李小超

中国财富出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

道路运输协议的定量分析: QuARTA / () 库纳克等著; 安久意, 胡会琴, 李小超译.
—北京: 中国财富出版社, 2015. 12
(交通运输发展及理论经典译丛)
书名原文: Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA)
“十二五”国家重点图书出版规划项目
ISBN 978 - 7 - 5047 - 6002 - 9

I. ①道… II. ①库… ②安… ③胡… ④李… III. ①国际运输—公路运输—货物运输—运输协作—定量分析 IV. ①U492.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 302975 号

著作权合同登记号 图字: 01 - 2015 - 8661

Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA)

Copyright © 2013 by International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank

道路运输协议的定量分析 (QuARTA)

版权所有 © 2013 国际复兴开发银行/世界银行

本书所阐述的任何研究成果、诠释和结论未必反映国际复兴开发银行/世界银行、其执行董事会或其代表的政府的观点。

世界银行不保证本书所包含的数据准确无误。本书所附地图的疆界、颜色、名称及其他信息,并不表示世界银行对任何疆土的法律地位的判断,也不意味着对这些疆界的认可或接受。

权利与许可

本书版权所有。未经许可拷贝和/或传送作品的部分或全部内容违反适用法律。国际复兴开发银行/世界银行鼓励作品的传播,在正常情况下会同意授权复制作品的部分内容。

This work was originally published by The World Bank in English as *Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA)*. This Chinese translation was arranged by China Fortune Press. China Fortune Press is responsible for the quality of the translation. In case of any discrepancies, the original language will govern.

本书原版由世界银行以英文出版,书名为《Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA)》。中国财富出版社组织完成翻译并对译文质量负责。中文版与英文版在内容上如有任何差异,以英文版为准。

致 谢

本研究报告由查尔斯·库纳克（co - TTL, PRMTR）、弗吉尼亚·塔纳斯（co - TTL, TWITR）、皮埃尔·拉特里尔（世贸组织）和彼得·克劳兹（顾问）等成员组成的团队编写。亨瑞克·布尔达（顾问）负责编制本研究所依据的初始协议数据库。本研究的灵感来源于世界贸易组织所进行的双边航空服务协议研究。

作者在此向在研究各阶段提供珍贵反馈的几位同事和伙伴表示感谢：塞巴斯蒂安·赛斯和莫妮卡·艾琳娜·穆什特拉（均为 PRMTR）为确定分析性概念贡献了一己之力；杨·梅德维德（CESMAD, 捷克波西米亚）、贝纳姆·法拉马斯（ICCI-MTIR, 伊朗伊斯兰共和国）、特奥多尔·L. 卡普兰（KAZATO, 哈萨克斯坦）、安娜·高利克（ZMPD, 波兰）以及拉杜·迪内斯库（UNTRR, 罗马尼亚）协助我们改进研究方法；图巴·格坎拉尔（AFTFW）、娜塔莎·沃德（USAID—贸易中心）、维杰·塔塔（LEG - PS）、诺拉·迪海尔（AFTPM）以及盖尔·拉波尔兰德（MNPS）在概念阶段提供评论；诺拉·韦斯科夫（TWITR）与伊琳娜·特鲁汉（ECSTR）对本报告的初稿进行了审核；盖尔·拉波尔兰德（MNPS）、托马斯·希尔布里斯基（美洲开发银行）、格雷厄姆·史密斯（顾问）、拉杰什·罗哈提（SAS-DT）、奥利弗·哈特曼（PRMTR）以及琼 - 诺埃尔·吉尔罗索（SSATP）提供了同行评审意见。

辛西亚·阿比丁 - 萨鲁曼、谢尔尼·莱以及阿米尔·福阿德（均为 PRMTR）在整个研究过程对研究团队提供支持；茱莉亚·奥利弗（PRMTR）对终稿进行了修改。终稿由迈克尔·阿尔万（顾问）负责编辑。此项研究工作受益于莫娜·哈达德（行业经理, PRMTR）和马克·朱埃尔（行业经理, TWITR）提供的指导和支持。

普通免责声明适用。

作者简介

查尔斯·库纳克（Charles Kunakais）是世界银行国际贸易部高级贸易专家，主要从事贸易便利化和物流方面的工作并为世界银行团队执行贸易和交通便利化项目提供支持。查尔斯即将出版一本贸易走廊管理方面的工具书，目前正针对落后地区的物流情况设计分析框架。查尔斯具备运输经济学的背景，曾在撒哈拉沙漠以南非洲地区交通运输项目和南部非洲发展共同体中工作过。

弗吉尼亚·塔纳斯（Virginia Tanaseis）是世界银行交通运输中心的高级交通运输专家。她支持着行内多个项目小组，为运输系统、物流和道路运输服务以及内陆运输规范准则等领域提供咨询帮助。进入世界银行工作前，弗吉尼亚在罗马尼亚交通运输部和多个国际组织包括联合国办事处工作，在谈判、执行国际法律文书和制定交通运输政策等方面积累了丰富的经验。

皮埃尔·拉特里尔（Pierre Latrille）是一名法籍人士，目前在世贸组织贸易政策审查部担任顾问一职。皮埃尔已获得法学、政治科学和公共行政学等领域的学位。之前曾负责法国交通运输部航运管理局的国际关系事务，担任法国驻 GATT 和 WTO 的副常驻代表，在法国金融和贸易部贸易管理局的非洲办事处就职过并在 WTO 的服务贸易司担任顾问，负责交通运输方面的事宜。皮埃尔与安东尼亚·卡扎尼加（Antonia Carzani-ga）共同开发出突破性的双边航空服务协议 QUASAR 数据库和方法论，此研究报告正是受此启发。

彼得·克劳兹（Peter Krausz）是一名自由顾问，主要从事国际交通便利项目和研究，持有交通运输经济学的博士学位（博洛尼亚进程实施前）。彼得在交通运输政策、运营和管制方面经验丰富，曾在匈牙利铁路局、匈牙利交通和通信部、国际公路运输公司（Hungarocamion）、联合国欧洲经济委员会日内瓦交通运输处以及匈牙利 TNT 物流公司中工作过。彼得最近负责的项目是国际道路运输协会（IRU）的道路货运便利化（日内瓦）。他还编写过多本关于交通运输政策的出版物。

缩略词

ADR	国际道路危险货物运输
AETR	从事国际道路运输车辆从业人员工作的协定
ALADI	拉丁美洲一体化协会
ASAs	航空服务协议
ATP	国际易腐食品运输及其所用特别设备的协定
BSEC	黑海经济合作组织
CBTA	跨境运输协议
CIS	独立国家联合体
CMR	国际道路货物运输合同公约
CPs	缔约方
ECMT	欧洲运输部长会议
EU	欧盟
GATS	服务贸易总协定
GATT	关税及贸易总协定
GDP	国内生产总值
ITF	国际交通论坛
JC	联合委员会
MFN	最惠国
MoU	谅解备忘录
NT	国民待遇
OECD	经济合作与发展组织
QUASAR	定量航空服务协议评审

内容摘要

道路货物运输是国际经济合作和对外贸易不可或缺的一部分。陆地上的短途、中途中途和长途运输常常采用道路运输的形式以耗费最少的时间。政府在任何情况下都扮演着关键性角色，保障私营部门经营者的竞争优势。各国常有契机降低那些导致成本增加的物理或行政壁垒、采取措施增加道路运输的吸引力和竞争性，或发挥国际道路货物在全球贸易物流业中不可或缺的作用。

在道路运输服务还未实现全面自由化时，国与国之间达成双边协议为首选方案。但理想状态是市场全面自由化，实际上国家间达成的双边协议是监管国际道路运输服务的主要工具。特别是在未制定任何有效的多边协议或制度的情况下，双边协议发挥主要的管制作用。这些协议在范围和深度等方面各不相同，但协议涉及的细节通常能反映订约国内道路运输服务的市场开放程度。然而，目前尚未找到分析双边协议的系统化方式。本研究力图采用统一的方法体系确定区域道路运输协定的定义特征及协定对市场整合的影响，从而填补这项空白。研究的目的是引导各国努力改革国内的道路交通运输业。

本研究将分两部分阐述主要发现。第一部分阐明道路货物运输有关协议的一般模式及其工作原理，第二部分内容包括双边协议内容和约束范围的具体建议。以下为主要模式和建議的相关总结。

总体发现

- **协议的多样性使得运输经营者难以遵守有关规章制度。**尽管各项道路运输的双边协议均监管同一行业，但协议却各不相同。协议通常能反映出订约双方特有的政治、经济或其他特点。货运公司通常不得不配合同一运输路线上的多种要求规定，使得卡车运输服务提供商很难遵守，且可能影响其优化经营和减少成本的能力。

- **双边公路运输协定仍缺少一个国际性的范本。**双边协议质量参差不齐的原因之一就是未确定广泛使用且受国际承认的范本。双边协议通常可反映出具体的地区需求——例如改善两国政治氛围——以及不要一直关注提高运输效率。遗憾的是，协议谈判的原因通常都不明确，尤其是当他们处于运输范围之外时。主要的风险是，这些本地化明确的协议与区域一体化进程相违背。

- **已尝试确定模板协议，但总体上模板协议的目的和限制条款尚未界定清楚。**区



域性模板协议已在使用中，旨在为区域公路货物运输市场的融合和一体化奠定基础，但现有模板对于具备相似条件的订约双方来说更可行。此外，模板限制性通常存在于有关的双边协议中。为实现有效性和发展，模板协议应作为一种最低限制的框架，订约双方可在双边谈判过程中越过该框架的限制。

- **大部分目标用户群都不清楚双边道路运输协议的文本内容。**虽然双边协议应作为“公共物品”公开，但政府通常不对外界提供，这使货运公司和其他服务提供商无法理解和遵守他们本应遵守的规章制度。

- **很难确定已达成的双边协议是否已经执行。**任意双方订立的协议只有实施了才能称作有效的协议。签订双边协议是迈出的重要一步，但是协议的实施和执行对贸易和运输便利化才是更为重要的。

具体建议

着手处理双边协议有关事宜时，应采取以下方式保障有关国家的国内和国际利益：

- 只有在协议的利害关系方针对总体目标和限制达成一致意见时才可开始双边协议的谈判。正常情况下，在进行双边（多边）协议谈判时，各方的目标是促进与另一国的贸易，构建开放和有效的市场，同时确保维护到本国利益，因此各利害相关方认可谈判代表所提出的国家层级体系和利害关系，这点十分重要。利害相关方亦应当在协议具体规定和协议目标达成的联系上取得一致。利害相关方的支持亦能为协议的有效执行奠定基础。

- 任何双边道路运输协议中均应有核心要素。核心要素涵盖并控制运输经营最重要的方面，例如范围、许可管理、过境权、路线、沿海贸易运输及其他限制条件。这些核心要素防止发生误解、竞租行为或其他无效做法。核心要素还能为个别协议的评估和比较提供“标准化”依据。当双边协议囊括了核心要素后，此等协议可有效反映订约国的道路运输市场开放程度。开放程度的指标反过来为协议及接下来的改革进程谈判提供技术协助基础。本研究可为最终确定道路运输市场的开放程度指标奠定基础。

- 比较定量分析，应更重视定性分析；比起双边监管，应更强调多边监管。世界范围的经验已证实严格和正确地对市场准入进行国际定性监管可引导产生更多竞争，尤其在货物运输市场。定性监管包括对行业准入、道路安全规则、安全性、环境保护等设置前瞻性要求。这种定性标准比市场准入的定量限制更具可行性，所产生的结果是可以实施更完善的出货排程，促使国际物流和供应链、国际贸易以及国际生产计划加以改进。好的定性监管也可加强运价的竞争力，从而降低运输成本。

- 遵循自由原则。根据《服务贸易总协定》(GATS) 供应模式规定，任何有效的定性监管机制都应遵循国际通行的自由贸易原则。从广义上说，这些“自由原则”包

括运输服务业的贸易自由；成立国外运输公司时资金的无缝转移以及人员、车辆和货物的跨国界顺利迁移。自由原则还包括运用最惠国待遇（MFN）和国民待遇标准，以保障从事国际运输经营的运输公司的利益。因此间接保障了贸易商的利益。

- 协调和简化技术要求。对运输经营业采取复杂和不同的技术条件会抹去灵活的市场准入条件所带来的优势。苛刻复杂的条件可能涉及车辆技术标准、文件和检查、针对司机资质能力和许可所设的特殊且不合理的要求或要求提供特别证明的义务（与货物或其他经营方面有关）。因此建议政府避免以技术性、审查性和其他文件性要求的形式对国际运输贸易设置新壁垒，而应采取国际现行的与车辆、司机和货物要求有关的最佳做法，并简化技术文件要求。

- 为跨领域问题制定和谐透明的规则。政府在签证签发或司机、运输经营者、车辆、货物的保险监管和特定经营等方面所制定的一般政策会对国际运输经营造成显著影响。因此各国应遵循国际标准并为运输过程的所有要素制定透明的规则。在这种情况下，各国政府应将有关利益和现有国际法律文书提供的工具以及本国为或应为缔约方（CP）的最佳做法考虑在内。

- 进行有效的机构和实施安排。双边（多边）协议的实施很大程度上依赖于有效的机构支持。这对上述国际文书的决策过程尤为重要，包括联合委员会（JC）或工作小组（多边）的有效性。应注意机构建设和对参与公路运输双边协议谈判和管理的人员进行培训。好的培训和机构设置使他们能起草和正确执行有效的国际协议并运用与此相关的国际现有最佳实践做法。

- 符合国际义务要求。大多数国家都是众多国际双边或多边协定的缔约国，因此在编制、谈判和实施新的双边道路运输协议时，各国须全面考虑由国际协定产生的权利和义务。此外，各国须将相互订立且与之息息相关的所有双边协议考虑在内。了解现有的国际义务要求可使各国优化工作进程并满足整体的法律大环境。各国成为任何国际文件的缔约国，代表给出承诺，应严格履行承诺。“一当事国不得援引其国内法规定为理由而不履行条约”（维也纳条约法公约，第 27 条）。

结 论

双边协议中缺失一致性和透明度会降低协议效率，增加国际道路运输服务的成本。道路运输服务是国际贸易中极其重要的一部分，但目前仍由一系列复杂的国家性、双边和多边文件监管。这导致了协议效率低下，增加了跨境运输服务提供商的合规成本。因此应对个别协议进行评估，找出其中违反国际最佳实践做法或违反促进协议效率规定的部分。

一套稳健的研究方法对双边协议规定的评估至关重要。为帮助决策者确定现有局



势并确立最佳做法，本研究提出一套系统化的研究方法用于分析双边协议。该方法有助于决策者确定某一协议中与国际化经营相关的要素以及监管框架的缺口。此等分析构成评估任一协议的潜在影响或所含或排除的要素的基础。

更重要的是，须找到一项综合性的方法改善国际道路运输服务的监管体系。建立两国运输经营者间的平衡，或改进和转变国际道路运输服务时所面临的主要劣势是缺少引导分析现有手段的工具。基于本研究的发现，显然我们须引导改革，提高对国际道路运输服务监管效率的关注度。以协议范本的形式进行引导有助于提高对影响国际道路运输关系管理尤其是货运管理的核心要素的关注。须提供一个考虑周到且灵活度高的协议范本，以使发展水平和经济一体化程度不一的国家可参考该范本起草协议。范本的撰写十分重要，但不在本研究的范围之内。未来这一领域的工作将对准找寻促进道路货运一体化的方案和途径，尤其针对发展中地区。

注 释

1. http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf.

目 录

1 引 言	1
2 双边协议概览	3
2.1 定义和准则	3
2.2 达成双边协议的原因	4
2.3 挑战和问题	6
3 研究方法	9
3.1 探索双边协议的开放性	9
3.2 理想模式及中间特征值	12
3.3 供评议协议的选择	16
3.4 多边协议和协议模板	18
4 双边协议的类型	20
4.1 政治条款	20
4.2 技术规定	23
4.3 执行安排	32
5 双边协议研究结果	34
6 多边协议研究结果	43
7 协议的经济意义	48
7.1 缔约国的空间邻近性	48
7.2 双边贸易流的开放性和规模	49
7.3 开放程度和车队规模	50
8 总结和结论	53
8.1 一般性发现与具体建议	53
8.2 具体发现及建议	55
8.3 结论及未来计划	57

参考文献	58
附录 A 双边道路货物运输协议的类型学问卷调查表	61
附录 B 选为基准协议的具体双边道路货物运输协议	73
附录 C 由贸易和车队规模确定的协议经济意义地位	75

专 栏

专栏 2.1 与本研究相关的《维也纳公约》原则	3
专栏 2.2 达成双边协议的原因	5
专栏 6.1 ECMT 多边配额体系	44

图

图 2.1 《维也纳公约》111 个缔约方的地理分布	3
图 4.1 根据最后条款确定协议分布	22
图 4.2 不同业务协议下适用的许可/授权	25
图 4.3 双边协议中的沿海贸易运输规定	25
图 4.4 协议按签约日期进行分布	27
图 4.5 协议中的运输规定	28
图 4.6 协议中的三角配额	28
图 4.7 对协议另一方免除车辆税费	29
图 4.8 协议中商品、车辆和司机的无差别待遇强制规定	31
图 4.9 关于协议许可经营的技术规定	32
图 5.1 受估协议的评分结果	35
图 5.2 按照评分类别的协议得分分布	41
图 5.3 按协议签订日期确定的平均开放度	41
图 5.4 根据地理关系确定的平均开放度	42
图 5.5 哈萨克斯坦与不同缔约国间的协议得分	42
图 6.1 多边和双边协议的排名比较	47
图 7.1 2008 年欧盟各国公路运输总计之平均运输距离	49
图 7.2 双边贸易量和协议开放性	50
图 7.3 货运车队规模和协议开放性	51

表

表 3.1 理想模式和限制条件的罚分	13
--------------------------	----

表 3.2	目前协议库中双边协议在地理关系上的分布	16
表 3.3	根据地理关系分析的双边协议数量	17
表 3.4	根据地区分析的双边协议数量	17
表 3.5	多边运输协议及其他根据区域选作基准的法律工具	19
表 5.1	最开放协议的 11 项核心特征	36
表 5.2	最不开放协议的 11 项核心特征	38
表 6.1	区域内多边协议以及模板的得分	43
表 6.2	多边和双边协议的排名比较	46
表 7.1	按真实距离分布的受估协议	48

1 引言

道路货运业对一国国内和国际贸易来说都是关键所在，是贸易货物流量在陆上流通的主要运输方式，占大部分地区运输流量的 80%。在某些情况下，几乎所有的贸易物流都是通过道路流通。因此，道路运输服务的成本和质量对国家和地区的贸易竞争力至关重要。事实上，道路运输是现代国际劳动分工和供应链管理的基础。

随着大部分发展中国家基础设施的完善，物流服务业所面临的监管和程序局限性愈加显著。针对非洲和南亚地区进行的研究表明在道路运输服务方面竞争力有限的区域贸易和运输走廊所能提供的价格比竞争较多的走廊高得多（国际化学经济公司，2011；Teravaninthorn 和 Raballand，2009）。因此世界银行以及其他机构组织应在物流服务业（包括货车运输、仓储和货运代理）的监管改革方面加大投资。仅投资基础设施或仅关注贸易便利化倡议显然无法令贸易成本显著降低，除非能引起重大行业变革，尤其在道路运输服务方面（Borchert、Gootiiz 及 Mattoo，2010；世界银行，2011）。

国际道路运输服务的研究表明数量限制是制约运输成本减少的主要因素。由道路运输研究得出的建议是令国与国之间的监管产生实效并针对国家间运输服务的提供和成本设置有效许可证和配额系统。例如，Teravaninthorn 与 Raballand（2009）建议将审查双边协议作为降低非洲地区运输成本的手段。南非的货运代理商长期以来一直认为双边协议听起来似乎是那么一回事，但是实际上却缺少足够的管理程序，导致他们无法满足有关运输服务的规定（Nick Poree Associates，2010）。

本研究针对国际上与贸易相关的经营业务以及对区域和全球道路运输市场有影响的监管规则采取了较为严密的分析方法。当越来越多的目光投向道路运输服务的政治经济性时，通常很难将国与国之间的协定的局限性与其他方式施加的局限性分离开来。

国际道路运输服务的提供尤其是货运服务通常由双边道路运输协议监管。但最近的分析工作表明某些协议类型对贸易造成负面影响并成为贸易成本的主要来源。有些传闻证据甚至指出这些协议最终会取代公开程度更高的区域性协议。尽管双边协议长期以来一直是监管国际客运和货物的传统方式，但至今未有文件记录这些协议的性质、内容和意义。

分析道路运输的监管制度时一般将重点放在区域或多边道路运输便利化协议，但此类协议通常过于笼统，缺乏实用性。有关地区的政府经常正式加入此类协议，并将此视作区域外交领域的重大成就。然而，协议的实际执行却常常无法达到其最低的效率和效用要求。



经济困难时期，如金融危机时期，双边协议的重要性增加。这种情况下，政府更关注国内的局势并赋予法律文书优先权，例如双边协议。双边协议令政府毫不费力地“控制局面”，即使协议很可能与该政府所采取的区域性或全球性多边解决方案的规定相抵触（例如世界贸易组织（WTO）或世界海关组织（WCO）的协议）。

鉴于双边协议越来越重要，将根据以下目标进行本项研究：

- 建立一个双边协议数据库并利用该数据库确立基于限制度的道路货运协议类型体系。

- 评估已有双边协议，如果可能的话，针对道路运输市场一体化内的区域格局进行总结。

- 确定双边道路运输协议在不同区域内的限制度的主要模式并分析此等限制性如何影响道路货运成本。

- 提供一项评估工具指导国际贸易走廊上双边道路运输监管制度的评估。

本研究于2011年进行，分析了世界范围内约77个道路货运协议，旨在确定这些协议的开放程度/局限度。此信息对国际道路货运交通流量和国际贸易流动十分重要。

2 双边协议概览

2.1 定义和准则

双边协议指两个主权国家订立的条约协定，对国与国之间建立和平合作具有基础性作用。条约受《维也纳条约法公约》（以下简称《公约》）管制^①，《公约》将1969年（《公约》达成之年）前条约领域内存续的习惯法编制成法典。《维也纳条约法公约》（《维也纳公约》）已成为目前国际法律秩序的一项十分重要的要素并被广泛认可作为国际法律的权威性指导文件，非此《公约》的缔约方亦适用（见图2.1和专栏2.1）。

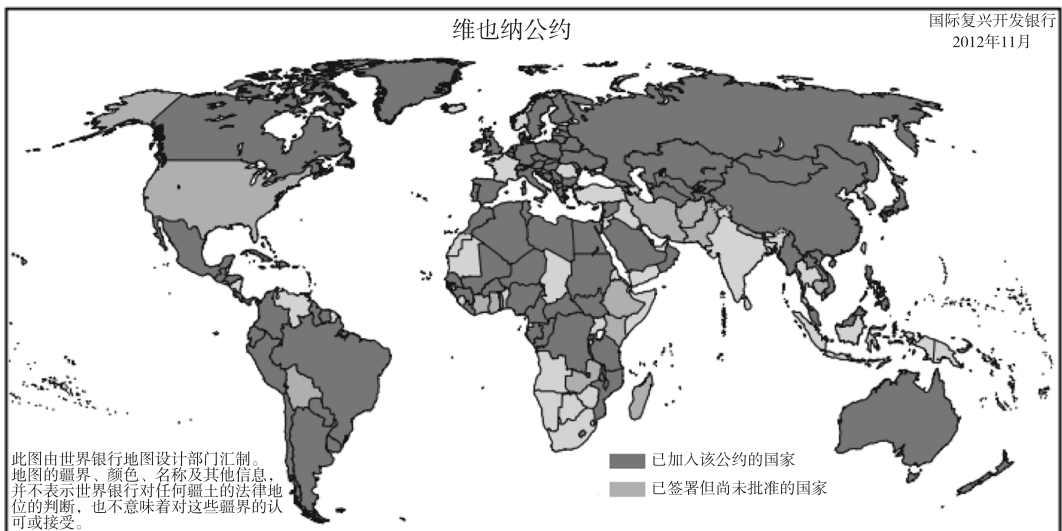


图 2.1 《维也纳公约》111 个缔约方的地理分布

资料来源：世界银行。

专栏 2.1

与本研究相关的《维也纳公约》原则

《公约》规定“每一国家皆有缔结条约之能力”（第6条）且“凡现行有效的条约

^① http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf



对各当事方均有约束力，必须由其善意履行”（第 26 条）。

其他有关规定包括：

- 国内法和条约遵守：“一当事国不得援引其国内法规定为理由而不履行条约。此项规则不妨碍第四十六条。”（第 27 条）第 46 条主要规定一国不得援引其同意承受条约之约束的表示作为违反该国国内法关于缔约权限之规定的事实以撤销其同意。

- 领土范围：“除条约表示不同意思，或另经确定外，条约对每一当事国之约束力及于其全部领土。”（第 29 条）

- 与一般国际法强制规律（绝对法）抵触之条约：“条约在缔结时与一般国际法强制规律抵触者无效。就适用本公约而言，一般国际法强制规律指国家之国际社会全体接受并公认为不许损益且仅有以后具有同等性质之一般国际法规律始得更改之规律。”（第 53 条）

- 条约登记与发布：“（1）条约应于生效后送交联合国秘书处登记或存案及记录，并公布；（2）保管机关的指定，即为授权该机关实施前项所载行为。”（第 80 条）

资料来源：世界银行；《维也纳公约》http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf

双边协议可规制缔约方国内特定或一般领域，如经济、金融、社会、技术等，包括规则集、规范、标准、机构安排及各方接受的实践做法，用于为协议所涵盖的领域职能提供综合性框架。从简化角度审视条约的层级体系会发现，双边道路运输协议是最为具体的国际性文件。

2.2 达成双边协议的原因

本研究分析的协议中，双边道路运输协议的订立原因一般都未在其前言中表明。例如专栏 2.2 中列出的背景信息，通常不会反映在协议的前言部分。若明确说明原因，将有助于对协议进行更好地分类并评估其对市场开放性和贸易的影响。但是，按照作者的经验，一般有以下两种原因会促使有关国家进行道路运输协议的谈判和订立：

1. 政治原因

协议作为建立或改善两国关系的起点。换句话说，该协议指某一政治问题的经济性（部分）解决方案。

2. 经济原因

(1) 以公平合理的方式开展贸易往来（若两方的运输能力不平衡，应采取管制措

施避免社会问题)。

(2) 向市场发送信号并刺激需求。

(3) 在已向基础设施进行大量投资的情况下促进基础设施的使用，如开展辅助活动。

(4) 详述谈判双方履行其国际多边法律文件中所作出的承诺。例如，自由贸易协定的缔约国未公平地履行其道路运输承诺，但愿意以双边协议的方式解决道路运输问题。

能促进国与国合作的方式都可称为好的方式。但是，从经济效率角度来看，订立双边道路运输协议的主要原因是为促进和便利与另一国（或一些国家）间的贸易往来，满足那些需要运输权和过境权人员的真实需求，如贸易商、制造商和旅游业和运输业经营者。只有对国家经济有关的利益、影响和主要权益进行彻底分析后才可启动协议谈判。最后，但同样重要的是，应对各方执行协议的能力仔细评估以避免协议失效或无法实施。

任一出于善意而进行的谈判的最重要目的应是实现“公平妥协”。进行双边道路运输协议谈判时面临的一个主要困境是如何切实地保障国家利益。一方以最低限度的市场准入条件欲与对方交换最大限度的市场准入，这样的情形并不少见，而在这种情形下，“善意”成为空话。

世界贸易组织（WTO）将道路运输服务涵盖在《服务贸易总协定》（GATS）中。但此行业几乎没有设置市场准入和国民待遇承诺以及最惠国待遇（MFN）豁免以保障双边协议。换句话说，WTO/GATS 通常无法有效运用于道路运输服务业中。

专栏 2.2

达成双边协议的原因

马拉维、津巴布韦和赞比亚是非洲南部的内陆国家，均与南非达成了双边道路运输协议，反映了这些国家对南非关系的浓厚兴趣。达成协议的依据是南部非洲运输和通讯委员会（SATCC）模板。除了参与各类区域性和子区域性倡议外，这四个国家对于订立双边道路运输协议有着极其明确的理由。南非是马拉维最大的贸易伙伴（两国的贸易往来需通过莫桑比克和津巴布韦）。津巴布韦在国际贸易方面十分依赖南非。两国在运输双边合作上已有相当长的历史，一些运输公司甚至在两个国家都登记了车队。这是南部非洲仅有的两个在沿海贸易权上达成一致的国家，尽管是互惠性且时间有限。但沿海贸易权并未以双边协议的方式规定而是通过各国的国内立法确定。赞比亚最大



的贸易伙伴是南非，但后者的港口是赞比亚的主要贸易门户（贸易往来需穿过博茨瓦纳或津巴布韦）。

贸易额促使相距较远的两国签订有关协议。例如，哈萨克斯坦与荷兰的贸易额达到 52 亿美元，而哈萨克斯坦与瑞士的贸易额为 115 亿美元。就前南斯拉夫马其顿共和国（内陆）与英国达成的协议而言，前南斯拉夫马其顿共和国 5% 的进口额来自英国并主要通过道路运货。作为欧盟（EU）的成员国之，希腊长期以来都被非欧盟成员国从“地域结盟”的 EU 中排除。为方便希腊的承运业者进入西欧地区，欧盟委员会与部分中转国如前南斯拉夫马其顿共和国和罗马尼亚就交通运输或仅过境协定进行谈判。尽管仅就此问题描述签订此类协议的原因有失公平，但希腊的连通能力确实是谈判的推动力。

资料来源：世界银行。

未来，双边协议将仍是大部分国家实现战略运输和贸易一体化的工具；事实上双边协议是任何一个国家与其他国家建立贸易关系所达成的首要协议。例如，苏联解体后紧接着出现几乎所有新独立的国家①成为许多国际性组织或团体的成员国；②同意签订国际性多边法律文书；③达成多份双边道路运输协议（世界银行，2012）。

2.3 挑战和问题

道路运输管制源于 20 世纪 30 年代，当时各国政府通过引入道路运输有关的许可证、限额和关税等制度以保护国内铁路系统不遭受竞争（世贸组织，2012）。这些措施沿用许久，直至 60 年代和 80 年代发生的两次放宽管制浪潮，后者带来的影响更甚前者。80 年代，有证据表明尽管施加了管控，铁路运输仍持续不断地侵蚀道路运输的吞吐量。80 年代初期，美国、英国及欧洲各国在各种交通运输方式领域放宽了管制（尤其是在道路和航空领域）。此项举措在欧洲地区包括定义了进入道路运输行业及市场、协调驾驶和休息时间、车辆重量和尺寸的定性标准。这些标准带来了公平竞争、价格非管制化、联盟内限额取消、沿海贸易逐步自由化和其他变革。几乎所有地区都如法炮制，至少在运输服务业的定量管制和强制定价体系方面如此。

道路运输行业和市场准入定性标准的引入（“国内自由化”）对价格造成了显著影响。道路运输服务业的国内自由化主要带来积极影响，包括价格降低、涌现新的从业者、促进集中化和专业化、行业盈利能力降低、服务更适应市场需求、创造就业机会，但从业者工资相对降低、企业破产（世贸组织，2010）、独立和小型经营业者被大公司吸收。Arvis、Raballand 和 Marteau（2010）指出管制和运输价格有相关性。他们认为管制改革会导致竞争性市场内的运输价格降低，但亦会增加货车的利用率。

数量限制是双边协议和某些多边协议实施方式的一个主要组成部分。双边协议往往限制向两国提供运输服务的车辆的数量。此类限制通过许可证制执行，许可证制的目的是确保参与各自国家交通市场的公平性和限制其他第三方国家和外国承运公司的活动。各国更偏向于就某些部分订立协议，这样更便于谈判和管理。但是数量管制的管理伴随着机构、程序、文件、条件、处罚以道路运输行业所承担成本的设置。最常见的组织结构包括负责交通运输、外交事务或通信的部门；道路监管机关/机构；道路基础设施局；边境管理局；商会和运输经营者协会。获得许可证的过程繁复、随意和纸质化；运输经营者需要本人到场，因此他可能要长途跋涉才能到达许可证颁发处。但这一过程也可能极其简单：这种情况主要涉及业务促进的环境，例如，其中的程序经过电脑化，按照定性标准允许运输经营者们进入运输行业和市场。

运输公司可通过相互合作、投资外资运输公司或在不同国家设立车厂仓库来规避取得难度高的许可证和限额规定。此类公司在提供道路运输服务时结合 GATS 供应模式 1 和 3。^①

当双边协定被广泛采用时，协议设计和执行出现了许多尚未经系统性评估的问题：

- **存在众多双边协议。**欧洲运输部长会议 (ECMT)^② 2002 年调查发现约有 1400 项双边协议实施生效，由 43 个欧洲国家订立 (世贸组织，2010)。这些协议中 60% 是与欧洲第三国签订，剩下的则是与其他合作伙伴达成。双边公路运输协议占欧盟各国和第三国的公路运输经营的 95%。对于经营者来说，追踪所有协议是一项极其繁重的任务，尤其在为两个以上的国家提供服务时通常涉及至少两项协议。

- **双边协议内容缺少一致性。**除了上文所述的两个地区达成的协议外，目前的双边协议尚无统一的国际模板或公认的政策准则。一个国家与其他两个国家达成完全不同的协议，这种情况并不少见。因此由两个以上国家行使的交通运输权常常涉及一连串的双边协议，以及管制负担。

- **运输经营者常常因注册登记国遭受不平等待遇。**双边协议以互惠原则和地区性原则为指导。前者指缔约方如何反映另一方的承诺；后者指经营者如何遵守另一缔约方已实施的规则和条件。

- **某些双边协议年代久远，因此遵守此类协议的积极性不一。**这种协议可能缺少与环保、道路安全或公路运输业者行业准入等有关的现代化规定。

- **一些协议规定的新技术和环境标准限制了不合规运输经营商的市场准入。**例如，直至 20 世纪末期，澳大利亚才与中欧和东欧邻国签订了推广环保型交通运输方式的双边道路运输协议。通过限制自轮运行型卡车 (造成污染) 的使用并奖励采用多模式如

① GATS 通过提供方式规定了服务贸易的定义：①跨境提供；②境外消费；③商业存在；④自然人流动。

② ECMT 是如今的国际交通论坛 (ITF)。



ROLAS (“列车卡车”) 的运输运营商等措施促进此类运输方式的使用。但是，这些双边协议中过于严格的环境标准导致在澳大利亚签发的许可证数量极少。贸易商和运输运营商不得不费力地满足这些高度限制的条件，例如，付出相当高的成本走偏远的路线。

• **限制性的双边协议会导致市场扭曲并增加成本。**在双边协议依据限额制度订立的情况下，常见做法是确定订约双方同一水平许可证的颁发数量。然而，若其中一方有更大的交易量或更多运营商，相对于另一方，该方会更快地将限额用尽。^① 除非限额增加，否则具备更大贸易量的一方需要对额外许可证的签发和基础设施的使用支付费用。这反过来增加了运输成本并间接提高了两国的贸易成本。

上述各种问题表现了影响道路运输市场一体化水平的运营限制。一方面，缺乏双边协议会导致贸易壁垒，包括在跨越边境时需不停卸货和装货。另一方面，限制性协议无法明显改善这种情况。对一国运营商在外国领域施加的限制使其无法进行货物装卸、分割运输链，导致货运成本、转运时间和不确定性增加。运营商们亦发现很难满足不同市场提出的各类要求，同时在一个国家可进行有效经营的公司无法在另一个国家创造正面的溢出效应。断断续续的要求也导致一体化难以实现的趋势产生，例如设备和运营手段的标准化水平过低。

^① 此为泰国和老挝人民民主共和国于 20 世纪中期订立的协议，由此泰国的运营商结束了其在双边贸易流量上的主导地位。这种情况多年来一直存在于罗马尼亚和土耳其两国，许可证数量的不平衡制约着道路运输业的发展。

3 研究方法

稳健的分析方法是评估和比较法律文本的关键，最好的是定量型方法。法律文本定量分析法已被广泛运用于各种不同情形，包括世界贸易组织（WTO，2006）针对双边航空运输服务协议提出的航空服务定量协定审议（QUASAR）计划，以及 Law 与 Versteeg 对各国宪法进行的对比研究（Law 和 Versteeg，2012）。本研究主要借鉴 QUASAR 评估。WTO 的 QUASAR 方法强调预订的航空客运服务，试图尽可能详细地对双边航空服务协定（ASA）的市场准入特征进行分析。QUASAR 结合了方法论和多种来源的资料数据库。本研究采用了与之基本相同的研究方法。

显然航空运输和公路运输存在不同之处，需要进行相应评估。例如，在道路运输领域，双边协议以外的因素会对交通条件产生显著影响。^① 因此，以下所述之四步法可使 QUASAR 方法结合道路运输特性和公路运行时的专门技术要求，目的在于获悉可影响沿任何给定路线提供的跨境服务的不同条件。

我们采用四步法评审道路货运双边协议。

- (1) 制定分析模板产生跨境公路运输市场的开放性指数。
- (2) 选定基准用于比较各协议的相对开放程度。
- (3) 选择用于评审的协议。

(4) 进行数据分析，分析时将前三个步骤的结构与选定的国家对间的交通数据相结合。数据分析的目的在于评估公路运输服务（反映于贸易量）需求与各个国家对间双边协议的开放性之间的关系。

3.1 探索双边协议的开放性

为将双边协定确立为市场开放性的有效指标，第一步是评估单个协定的开放性。本阶段的基础是制定协订评审的模板。选定可比较的协议特征组是确定协议排名/定量分析所需的最主要开放性方面特征的必要前提。11 项重要特征如下：

- (1) 协议范围限制；
- (2) 运输授权要求和运输许可证管理的复杂性/局限性；

^① 在航空领域，过境是相对自由和开放的，称之为“航空第五自由权”。除了俄罗斯联邦共和国这样只允许极少“航空第五自由”的国家，便利化根本不算问题。



- (3) 不受许可证要求约束的运输类型清单；
- (4) 不受限额要求约束的运输类型清单；
- (5) 沿海贸易运输局限；
- (6) 过境配额限制；
- (7) 第三国运输限制；
- (8) 指定路线和跨境点；
- (9) 税务相关限制；
- (10) 采取便利措施（司机、车辆、货物）；
- (11) 透明度要求。

选定少量协议作为样本设计和测试分析所需的模板。依据得到的结果建立问卷调查表形式的“类型学”（附录 A）。之后采用该“类型学问卷调查表”对单个协议进行详细分析。与类型学紧密相关的是协议“范本”的概念，此概念被视为分析方法的基础。理想的协议范本至少在选定的特征方面不做任何限制性规定。因此可通过将单个双边协定与协议范本对比来评估该双边协议的开放程度，协议范本此时代表一个开放组织的上端。除此之外，上端的“理想模式”从地理点角度来看处于中立，因为世界上任何地区都可接受和实施此协议范本。相比之下，“下端”基准相当于“最差”的协议，即在双边协议数据库中开放性最低。

如上所述，类型学问卷调查表可作为挖掘协议细节的基础模板。表中所提出的 100 个问题和子问题几乎涵盖了双边协议及其实施的所有方面，包括形式性和实质方面。问卷调查的结果可作为其他双边或区域和多边公路运输协议的“简要分析”工具。

根据上述确定的核心特征，以下为类型学问卷调查表（附录 A）最终版的主要部分：

- (1) **基本资料**：缔约方（CP）、签订和生效日期、与其他法律文书的关系等；
- (2) **范围**：协议的地理和职能范围、可能的范围限制等；
- (3) **许可证/授权体系**：受/免受许可证/配额约束的交通运输类型、受禁止的运输类型、许可证发放机制、配额确定、颁发的许可证类型等；
- (4) **过境相关规定**：过境许可证/定额等；
- (5) **三方配额（第三国运输配额）**：三方运营的限制等；
- (6) **规定路线**：缔约国有关机构的规定路线对经营者路线选择的限制、路线规范、中转路线设施等；
- (7) **财政措施**：免税、通行费和关税等；
- (8) **车辆和司机**：车辆技术要求、车辆证件、驾驶证、驾驶/休息时长、司机证件等；
- (9) **运输经营者**：保险、责任等；

(10) **具体便利化措施及其他事宜**：无差别待遇、环境保护、交通安全、运输安全等；

(11) **实施安排**：联合委员会（JC）、违反规定行为等；

(12) **协议最后条款**：联合国协议登记、争端解决、生效、存续期、修正、语言等；

(13) **协议等分汇总**：基准特性及其权重列表、特征属性得分专栏及协议总得分；

(14) **协议的经济重要性及接近性/邻近因素**：交通/贸易/车队资料、协议经济重要性、地理信息（以公里计的距离、地形、中间的转运国数量、计算出的虚拟距离等）。

不同的特征不会对跨境公路运输运营监管环境的开放程度产生相同效应；因此必须对其进行权重分配。通过迭代过程确定权重配置。迭代过程包括咨询由不同国家公路运输协会的专家构成的专家小组和一国行业协会^①、作者的行业知识和经验证据。以下讨论的是影响各核心项目权重的问题。

(1) **协议范围的限制（最高分：5）**：某些类型的货物可能会被禁止装运，如危险品。此外可能还涉及协议范围的地理限制，例如，一缔约方的货车只可进入到另一缔约方的特定地点进行货物交接转运。一缔约国的特定国土区域亦可能不包含在协议范围内。注意所有协议，无论是双边还是多边，中的地理范围限制条件显然只对缔约方的领土有约束力，本文并未考虑协议范围的地理局限性。

(2) **运输许可证/授权要求以及运输许可证管理的复杂性/局限性（最高分：15）**：毫无疑问任何许可证要求均对特定时期内的允许运程数量产生定量约束。此外，双边交换性许可证数量确定及许可证发放/官僚制技术对运输经营商造成一定困扰。各种许可证使用的条件繁杂不一并带有局限性。

(3) **不受许可证要求约束的运输类型清单（最高分：10）**：若有双方同意且免许可证的运输运营清单，该清单将明确表明缔约上方是否愿意为非歧视性运输业务提供便利。若双边协议范围内设有—般许可证/定额义务规定，则免许可证运营清单的价值相当高。

(4) **不受限额要求约束的运输类型清单（最高分：8）**：在设有许可证机制及限制配额的情况下，列明受许可证机制约束但至少免受配额限制的运输类型（一般为非商业性）十分重要。

(5) **沿海贸易运输局限（最高分：5）**：若允许进行沿海贸易运输（由在一缔约国内登记注册的经营者在另一缔约国内的两个内部地点间进行的运输业务），有助于减少国际运输经营的空车行驶情况。这与分析有一定相关性。

^① 为协议特征权重确定提供反馈意见的国家级专家来自捷克共和国、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、波兰和罗马尼亚。



(6) **过境配额限制 (最高分: 15)**: 应特别注意转运运输的定量限制。开放式的转运运输体制应得到高分。应根据 GATT 第 5 条^①关于转运自由的规定分析这一问题, 该规定不允许对此运输类型加以任何定量限制。

(7) **第三国运输限制 (最高分: 9)**: 第三方货运业务的共同实施是提高业务经营效率的有效途径。它有助于增加满载行驶的比例, 从而通过减少运输成本使贸易往来实现便利化。

(8) **指定路线和跨境点 (最高分: 8)**: 若经营者们可根据交通情况、运输技术和贸易要求及实体基础设施自由选择最便利的路线, 则他们可优化自己的货运行程。路线选择的限制会减弱运输经营的灵活性和质量, 且违反了 GATT 第 5 条规定。

(9) **税务相关限制 (最高分: 8)**: 若缔约国须对国际公路货运业务征收税费, 则这些税费应基于 GATT 第 5 条规定合理且按比例征收。理想情况是, 双方互相免除运输经营业务、司机等的税费。不得征收过境税。

(10) **采取便利措施 (司机、车辆、货物) (最高分: 10)**: 切实可行的便利措施包括接受国际重量和车辆技术检验认证、快速向专业司机颁发签证、快速跨境操作及严格遵守无差别待遇原则。这些措施均与国际公路货运经营的效率和可靠性紧密相关。

(11) **透明度要求 (最高分: 7)**: 国际立法变更、跨境要求以及国际公路货运其他情形有关的信息交流在如今快速变化的商业环境下至关重要。理想地说, 负责执行协议的联合委员会所做决定应让所有参与者都能获知。缔约方间的争端解决方法, 包括可能出现的侵权上诉应为双边协议的组成内容。

为了以最客观的角度评估协议并确定排名, 须对协议的限制要素配置“中间值”。这些中间值作为核心项目权重的“罚分”。限制要素及其在罚分中的定量表达式如下所示。

3.2 理想模式及中间特征值

此处的“理想模式”包括 11 个核心特征以及 0 ~ 100 赋值量表的主要中间值。中间值用作不合格特征质量的减项“罚分”(表 3.1)。因此, 各特征项将赋部分得分, 限制性过高的协议分值接近 0 (甚至负数), 而开放程度高的协议得分会达到 100。分数总和为各协议开放程度的得分。类型学问卷调查表中并非所有问题都有答案, 且 11 个核心特征得分也并不能清楚确定。影响清晰评分的主要障碍是一些协议的某些法律

^① 无论在何种情况下引用 GATT, 联合国欧洲经济委员会 (UNECE) 关于公路运输便利化的合并决议 (第 4 版) (TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4) 亦需被引用, 且优先于 GATT 第 5 条的所有主要原则规定。

规定模棱两可，缺乏某些信息要素，与评审文本矛盾，缺乏联合委员会（JC）用于达成有关协议的决议信息等。这种情况下，评分仅考虑“大环境”和正在讨论中的协议法律背景。当面临“开放程度高低”的不确定抉择时，通常会采取谨慎保守的做法，即将低开放性这一选项纳入评分考量。

在后阶段可撰写“理想的”协议范本，供不同国家使用。此理想模式的基本框架于表 3.1 中界定。若由运输政策制定者决定，理想模式中不同要素可能会以逐步停止或减分的方式采用。这有助于避免对国家或地区对的公路货运市场造成破坏性效应。

分析采用减去法。“加分法”而非“减去法”较适用于这部分分析。然而尽管加分法给人“积极”感，但无法改变协议的排名顺序。此外，上端理想模式的要求被认为比自下而上从零开始的加分法更好理解，起点更为确定。这种方法已被 WTO 用于 QUASAR，世界经济论坛（WEF）则用于全球竞争力指数中。

表 3.1 理想模式和限制条件的罚分

核心项目	特征	理想模式	中间值
1	范围限制	最高分：5 <ul style="list-style-type: none"> • 各方的所有领土范围均落入协议范围 • 在缔约方领土范围内的经营无任何距离（或时间）限制 • 任一缔约方内的运输工具注册登记无排他性 • 无完全禁止的经营业务 • 不存在时限低于一年的许可证 • 除了超重和超尺寸（异常）货物外无特殊授权 	<ul style="list-style-type: none"> • 不包括某些区域：（一）2 • 存在进入距离（或时间）限制：（一）2 • 允许排他性：（一）2 • 完全禁止一项或以上的经营业务：（一）1 • 许可证有效期低于六个月：（一）1 • 要求特别授权：（一）2
2	运输许可证要求、许可证管理	最高分：15 <ul style="list-style-type: none"> • 双边运输不受配额约束（开放性） • 年底前交换下一年的许可证 • 不得买卖许可证 • 现代设备和/或联合运输设有额外定额 • 货运共线无须排队（轮流） • 单独的许可证程序无须批准两次 	<ul style="list-style-type: none"> • 双边运输设有限额：（一）4 • 年初无许可证批准：（一）1 • 可买卖许可证：（一）3 • 现代设备和/或联合运输无额外配额：（一）2 • 货运需排队：（一）3 • 单个许可证需批准两次：（一）4
3	免许可证运输	最高分：10 <ul style="list-style-type: none"> • 列有免许可证的运输类型 • 问卷调查表中所列的所有运输类型均免许可证 	<ul style="list-style-type: none"> • 无免许可证运输：（一）6 • 少于 50% 的运输类型免许可证：（一）4



续 表

核心项目	特征	理想模式	中间值
4	无限额运输	最高分：8 • 列有无限额的运输类型 • 问卷调查表中所列的所有运输类型均无配额限制	• 无无限额的运输：(一) 5 • 少于 50% 的运输类型无配额限制：(一) 3
5	沿海贸易运输限制	最高分：5 • 允许的沿海贸易权无任何限制（对外开放）	• 禁止沿海贸易：(一) 2 • 限制沿海贸易：(一) 1
6	过境配额限制	最高分：15 • 过境运输经营对外开放	• 禁止过境：(一) 10 • 过境设于（配额）限制：(一) 7 • 现代设备和/或联合运输无额外配额：(一) 2
7	三边/第三国运输限制	最高分：9 • 三边交通运输对外开放	• 禁止三边运输：(一) 7 • 三边运输设有（配额）限制：(一) 4 • 三边运输受路线限制约束：(一) 3 • 现代设备和/或联合运输无额外配额：(一) 1
8	规定路线和跨境点	最高分：8 • 任何业务均不规定路线 • 支持提供道路救援服务	• 过境以及/或双边运输规定路线：(一) 6 • 排除规定路线上与基础设施有关的动机：(一) 2 • 不提供道路救援服务 (一) 2
9	税务相关的限制	最高分：8 • 免除所有权、注册登记、车辆行驶税及运输服务特殊税 • 内置油箱装载的燃油、润滑剂和备用零部件免征进口税 • 联合运输的起始和终端环节免征税费	• 无税务豁免：(一) 6 • 只豁免部分税费：(一) 2 • 未免去燃油以及/或零部件的关税：(一) 2 • 为免去联合运输起始和终端环节的税费：(一) 2

续 表

核心项目	特征	理想模式	中间值
10	便利措施	最高分：10 <ul style="list-style-type: none"> • 涉及车辆重量证明（按 UN 惯例） • 涉及车辆技术检验证明（按 UN 惯例） • 车辆使用在不同国家登记的部件，允许只持有一份许可证 • 设有与驾驶证互相认可有关的规定 • 承运人有权在另一方的领土范围内设立办事处和/或指派代表以及/或代理人 • 明确规定无歧视待遇（针对商品、车辆、司机）是一项义务 • 规定针对司机（简化入境手续如护照/签证、驾驶执照等等）、车辆（登记、性能、重量和尺寸、保险）和商品（关税、动植物检疫）采取优先便利措施；运输特殊货品（危险品、牲畜和易腐品）时采取特殊且迅速处理，临时允许某些商品和运输工具进入 	<ul style="list-style-type: none"> • 未涉及车辆重量证明（按 UN 惯例）：（一）1 • 未涉及车辆技术检验证明（按 UN 惯例）：（一）1 • 车辆使用在不同国家登记的部件，不允许只持有一份许可证：（一）3 • 未设有与驾驶证互相认可有关的规定：（一）2 • 协议未赋予承运人在另一方的领土范围内设立办事处和/或指派代表以及/或代理人的权利：（一）3 • 未明确规定无歧视待遇（针对商品、车辆、司机）是一项义务：（一）5 • 无任何关于优先便利措施的规定：（一）3
11	透明度	最高分：7 <ul style="list-style-type: none"> • 设有联合委员会（JC） • 公开联合委员会的决议 • 制定明确的违规程序 • 提及上诉权 • 规定信息交流是一项义务 • 规定将协议登记于联合国秘书处 • 要求知悉部分国家立法 • 设有争端解决机制 	<ul style="list-style-type: none"> • 未设联合委员会（JC）：（一）2 • 不公开联合委员会的决议：（一）3 • 未制定违规程序：（一）2 • 未提及上诉权：（一）2 • 未将信息交流规定为义务：（一）2 • 未规定将协议登记于联合国秘书处：（一）1 • 未要求知悉部分国家立法：（一）1 • 未设有争端解决机制：（一）1 • 未设修改程序：（一）1

资料来源：世界银行。

无可否认，采取其他形式的分数记法并非难事。例如，世界银行、经济合作与发展组织（OECD）以及澳大利亚生产力委员会将最开放的管制体系（限制性低）得分记为最接近于 0，但限制性最高的接近 100。

3.3 供评议协议的选择

双边道路运输协议的实证分析的基础是世界各地收集而来的此类协议的数据集，由世界银行和世贸组织共同编制。该数据集囊括超过 140 份此类协议。协议选择时遇到了许多方面的困难阻碍，如无法获取所有双边协议的核证副本、缺乏其实际法律地位的可靠资料以及缺少协议实际实施程度的数据。因此，本研究仅能提供部分情况。本分析应视作“指示性研究”，旨在揭示一项或多项法律规定对市场和地区开放水平的影响。换句话说，本研究试图解释道路运输经营和贸易在有关国家内进行的程度。

之后采用协议的代表性样本深入探究协议开放性的不同方面。我们一共从协议数据集中选出 77 份协议用于分析、排名/基准测试。作为本项目的一部分，若有可能，本数据库应进行扩展，直至实现协议在地理分布上的平衡（见表 3.2）。

但是，协议的地区分布并不平衡。“欧洲和中亚”过多（几乎占据四分之三），其次是“非洲”，占 10%，其中包括南非和欧洲国家签订的协议；“中东”约为 10%；而“南亚”“东亚”和“南美”仅占总额的 5%。因此，“地理关系”模型用于分类协议（见表 3.2 和表 3.3），因为“地理关系”反映了双边协议的真实性，包括许多协议由不同陆地和不同地区的国家达成这一事实。也就是说，这些法律文书具有区际地理覆盖性。除此之外，还反映了协议在地理分布上的真实平衡性（若采用“区域性模型”时会发生的不平衡性情况见表 3.3、表 3.4）。

表 3.2 目前协议库中双边协议在地理关系上的分布

地理关系 ^a	协议数量	占总数的百分比 (%)
欧洲—欧洲	70	50
亚洲 ^b —欧洲	41	29
非洲—欧洲	13	9
亚洲—亚洲	9	6
非洲—非洲	7	5
南美洲	1	1
总计	141	100

资料来源：世界银行。

a. 地处上述陆地国家间签订的协议；

b. 包括高加索国家。

表 3.3 根据地理关系分析的双边协议数量

地理关系	协议数量	占总数的百分比 (%)
欧洲—欧洲	18	23
亚洲—欧洲	29	38
非洲—欧洲	13	17
亚洲—亚洲	9	12
非洲—非洲	7	9
南美洲	1	1
总计	77	100

资料来源：世界银行。

表 3.4 根据地区分析的双边协议数量

地理关系 ^a	协议数量	占总数的百分比 (%)
欧洲和中亚	45	59
南亚	1	1
东亚	0	0
中亚	10	13
非洲	20	26
南美洲	1	1
总计	77	100

资料来源：世界银行。

a. 洲与洲之间签订的协议已包含于低代表性地区，尽管它们并非此地区的一部分，因此数量可能失真。

无论采用何种表现方案，一些地区缺失充分的代表性协议，如亚洲（除中亚外）、非洲（除南非）和南美洲。若这些地区的所有已选协议均用于评议（事实正是如此），仍然能反映真实情况。世界银行试图获取更多亚洲和南美洲不同地区的双边协议文本，但仅拿到少量文件（由中非国家间所签订）。

为方便日后使用，建议取得更多协议并将其添入协议数据库中。例如，中国已与其邻国签订了十几份协议，同时也是一些区域体系的成员国（IRU 2009）。非洲和南美



洲国家亦签订了许多相关协议。^①

为降低地区失衡性，优先选择非欧洲关系和内陆国家；添入其他关系补充所需样本。不采用欧洲许多协议，因其与欧盟扩增或欧盟与非欧盟国家间特殊法律约定无相关性。由于原有的协议数据库的限制，尽管已尽量减少非代表性关联，瑞士或哈萨克斯坦这样的国家仍具备过多代表性。但是，我们仍决定再分析时保留此类国家，因为它们均地处内地。虽然所选的一些协议看起来“奇怪”，但有充分理由将其纳入被选协议库。例如，哈萨克斯坦与荷兰的贸易额达到 52 亿美元，哈萨克斯坦与瑞士的贸易额则为 115 亿美元。就前南斯拉夫马其顿共和国（同样是内陆国家）和英国的协议而言，前南斯拉夫马其顿共和国 5% 的进口来自英国，并主要通过公路运送货物。

所选的 77 个协议涉及 58 个国家。最具代表性的国家分别为哈萨克斯坦（18 个协议/2 个地理关系）；瑞士（13/3）；伊朗伊斯兰共和国（6/1）；西班牙（6/3）；突尼斯（6/1）；英国（6/3）；芬兰（5/3）；法国（5/3）和摩洛哥王国（5/1）。

经分析和排名的协议列于附录 B。

3.4 多边协议和协议模板

一般而言，多边国际法律文书的编制由国际性组织或其特派机构负责，如联合国、世界海关组织、国际海事组织，等等。这些文书一般全球范围内适用，因此它们通常包含该组织中，所有成员方一致达成的框架规定，不论这些成员方的发展水平或地理位置如何。由这些国家自行界定详细的执行规定，常通过区域协定、子区域协定或双边协定和国家立法实现。区域和子区域协定较为常见，因为有关国家通过此类协定可结成正式实体，但区域一体化并不限制成员方之间的双边合作。

简言之，成为国际协定的缔约方并不会影响该国成为区域和子区域性文书其中一方或达成双边协议。若国家立法不与该国的任何国际义务或承诺相悖，并不会对该国

^① 纳米比亚—南非：公路货物运输协议；1994 年 5 月 16 日签订；1994 年 5 月 16 日达成；www.dfa.gov.za/foreign/bilateral0415.rtf。

博茨瓦纳—津巴布韦：双边公路运输协议；2001 年 8 月 7 日签订；

<http://www.panapress.com/Botswana,-Zimbabwe-sign-road-transport-agreement--13-498786-17-lang2-index.html>。

东非共同体：http://www.eac.int/infrastructure/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=13&Itemid=70。

西非：http://www.unctad.org/en/docs/ldc20032_en.pdf。

安第斯共同体：1997 年 1 月 17 日的第 399 号决议将先前关于放宽对安第斯共同体成员之间的双边公路运输管制的决议编撰成法典（玻利维亚、哥伦比亚、厄瓜多尔和秘鲁）；世界贸易组织，S/C/W/324，2010 年 10 月；<http://www.oecd.org/dataoecd/60/61/46348780.pdf>。

造成任何困扰和阻碍。

双边道路运输协议通常不是独立式法律文件，但应放在更大的国际法律背景下看待。这些协议可作为执行多边协定甚至某些概括性双边协议的工具，如当两国签订了一项规定合作原则和区域的经济协议。

一些区域性组织已尝试引入协议范本，而此类协议可能会简化谈判过程（尤其在一体化群内），因此其劣势和局限性可能会在随后的双边协议中再次出现。

部分多边协议与模板被认为与此次评议有关联，其中部分涉及相对较广的地理区域（见表 3.5）。我们挑选并仔细阅读了一些多边协议和协议范本以更好地理解以它们为基础的双边“源文件”的法律背景。

表 3.5 多边运输协议及其他根据区域选作基准的法律工具

地理关系	协议及模板名称	国家数
欧洲（包括高加索地区）	欧洲运输部长会议（ECMT）成员国间的公路运输双边协议模板。 东南欧合作倡议（SECI）国际公路货运便利化谅解备忘录	45 ^a
黑海地区	黑海经济合作组织区公路货运便利化谅解备忘录；黑海经济合作组织（BSEC）； 多边过境许可协议	10
亚洲（东南亚）	老挝人民民主共和国、泰国及越南社会主义共和国为便利货物及人员跨境运输订立的协议（CBTA—跨境运输协定）	3
非洲	根据博茨瓦纳、莱索托、南非及斯威士兰各国政府订立的海关联盟协议签订的共同关税区内公路运输谅解备忘录	4
	SATCC 跨境公路货运管制双边协议模板	15
	乌干达—肯尼亚—坦桑尼亚公路运输三方协议	3
南美洲	ALADI 国际陆路运输协议	7

资料来源：世界银行。

a. 此列数字代表可能已执行协议模板的国家数。无可靠证据显示 ECMT 所提供的模板被该组织的所有成员国采用。

4 双边协议的类型

本章节总结并分析了基于类型学问卷调查表的调查结果。针对研究所选的协议在形式和内容上各不相同；因此以添加副标题的方式对这些协议的特征进行分类以方便比较和评分/排名。按规定的一般特性进行分组，例如“政治条款”下的序款和最终处理以及“技术条款”下具备特异性的规定。之后，将不同性质且主要与协议执行相关的条款规定分到“实施协议”的组别下。

由于采用上述比较性结构对相关协议元素进行分组，因此本分析将不会严格按照类型学问卷调查表中的问题顺序进行。

4.1 政治条款

双边公路预算内协议中的政治条款十分关键，因这些条款反映出订立协议的原因。针对此类条款进行的谈判应关注细节以避免解释上出现分歧，并向实施方和受惠方（公共执行机构、运输经营者、贸易商等）提供有效的工具。

调查的目的在于收集某协议中存在有与条约惯例重要元素的信息：

(1) 具体方面。包括缔约方（CP）的确认、设定“定义”章节、协议采用的语言、参考语言及正本声明、签订和生效日期、协议有效期以及自动延展章节。

(2) 协议订立的一般背景和环境。包括用新协议替换旧协议，若协议在更为广泛的框架下订立，须约定与其他条约关系有关的规定以及普遍法。

(3) 最终性规定安排。包括在联合国秘书登记有关协议的义务（根据《联合国宪章》第十六章杂项条款，第102条）、国内立法和规定的透明性和有效性、向主管机构所做决议提起申诉的权利、纠纷解决机制、协议（包括其附录及/或议定书）修改程序以及审查与协议有关的国内法规时咨询另一方的义务或建议。

1. 基本数据

协议双方的确定比较简单因为所选的协议全都含有此项信息。^①除了一项协议外，其他所有协议均指明了协议订立/签订日期。77份协议中有27份（35%）未给出生效日期，显然此数据不可用性比例过高。因此须进一步研究以减少该比例，将有助于更

^① 为方便起见，研究报告中将使用各方官方国名的缩写。

清楚地了解协议的法律状态。

8 份协议（10.4%）替换了旧有协议，而只有 5 份协议（6.6%）在更广泛的国际协议框架下签订。

绝大部分（73 份协议或 94.8%）提及了订约方在不同国家双边和多边协议和公约（与运输有关的或一般性合作文书）下的国际性义务。例如，就多边运输公约而言，一般都参阅了《国际运输车辆规则担保下国际货物运输的有关关税协定》（TIR 协定）^①中的转关运输规定或《关于危险货物公路国际运输的欧洲协议》（ADR）^②中的公路运输，《国际易腐食品运输及其所用特别设备协定》（易腐食品运输协定）^③，《国际公路运输车辆从业人员工作协定》（AETR）^④中驾驶和休息时间规定及各种相关车载检查设备（里程表）的使用，各种欧盟法律（EU）等。

约有五分之一的协议（15% ~ 19.5%）未含定义章节，大部分协议仅对极少部分术语给出定义，如“承运人”“公司”“主管机构”、各种类型的“文件”和“车辆”。其中一些则包括了更为详细的内容，如可在双边公路运输协议规则下进行的运输作业类型的定义。

共有 74 份协议（96%）规定了各协议订立应采用的语言。大部分协议（74 份协议中有 64 份或 86.5%的协议含有此项信息）以缔约方所用语言订立，但 64.9%亦采用某种“国际语言”书写，通常作为缔约方在协议解释出现分歧时所用的参考性语言。事实上，大部分（74 份协议中有 70 份或 92.1%的协议）协议都明确列出了协议的有效语言。

2. 最后规定

尽管最后规定对协议的准确理解和实际执行具有重要意义，但最后规定常常被双边公路运输协议所忽略。我们的研究结果较不乐观（见图 4.1）。

77 项协议中仅有一项（1.3%）规定缔约方有义务在联合国秘书处登记其共同文件。此等义务依据《联合国宪章》第十六章杂项规定，第 102 条联合国会员国义务以及《维也纳条约法公约》（第 80 条）规定确立。

① 《国际运输车辆规则担保下国际货物运输的有关关税协定》（TIR 协定）；<http://www.unece.org/tir/tir-conv/conv75.html>。

② 《维也纳条约法公约》；http://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?&src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&lang=en。

③ 《关于易腐食品国际运输及其运输专用设备的协定》；www.unece.org/trans/main/wp11/wp11fdoc/ATP-2007e.pdf。

④ 《从事国际公路运输车辆从业人员工作协定》；http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-18&chapter=11&lang=en。

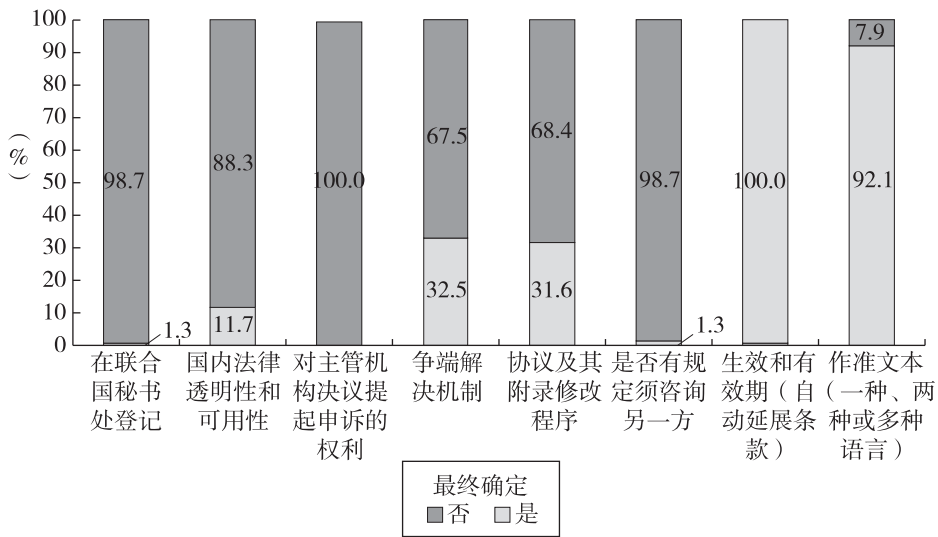


图 4.1 根据最后条款确定协议分布

资料来源：世界银行。

尽管此项义务未纳入协议中，依据缔约一方的建议，许多协议已在联合国登记。在这种情况下，排名过程中不对此项进行扣分。

若双边协议已登记，本研究可更全面。此外协议中纳入联合国秘书处登记其共同文件的义务可显著提高国际监管领域的透明度。

仅有九项协议（即 11.7%）明确要求涉及协议范围下与经营者相关的国内法律。同样的，仅有一项协议（1.3%）要求缔约方在引入可能会影响协议执行的国内政策前进行共同协商。

77 份中未有协议赋予运营者向政府的违纪处分提出申诉的权利。这是相当明显的疏漏。一些协议中规定未解决事宜（包括申诉权）通过缔约方的国内法律处理。但是，此条款未针对国际公路运输经营者提供解决方案。国家标准申诉时间通常只给过境司机或其总部留出极短的反应时间，且申诉程序不明确、复杂，使得缔约方无法在有效期前以有效格式提起申诉。

令人意外的是，大部分协议（52% 或 67.5%）未规定争端解决机制。许多争议或分歧一般由联合委员会（JC）解决。但如果联合委员会无法协调双方争端或协议未考虑联合委员会的成立，合作问题的解决方式和方法都是不透明的。

只有三分之一（76 份协议中有 24 份，即 31.6% 含此项信息）规定了协议修订的程序，可能会导致协议状态的不确定性。

此外，所选协议均规定了生效日期和有效期限。我们已努力排除掉无效或不再执行的协议。然而，研究期间我们无法获取判断所选协议是否仍在有效期或是否未被新协议取代的可靠和有效信息。

4.2 技术规定

本研究探讨了双边协议框架中磋商的实质性问题，尤其是缔约一方对另一方公路运输经营者设置的市场准入和国境准入条件有关的问题。在许多情况下，国际运输中，须经过数个国家的公路运输经营者可能要办理各种繁杂的手续，所需的信息资料雷同，获取方式却略为不同。对国际运输有关各方的相互权利和义务缺乏了解以及/或未正确理解亦会导致其他危险发生。这种情况下，中小型的货运公司面临相对较高的风险，因为它们无法承担违约行为（或惩处）产生的高额法律费，也无法获取预先的法律建议来避免此类风险（详见联合国亚太经济与社会委员会，2007）。技术规定实际上反映的是协商后达成的“公正性妥协”，对双边公路运输协议的成功订立至关重要。这些规定应具备避免解释和滥用的详细和明确的内容，并对所有利益方透明。

调查研究之目的在于收集协议中存在可便利或限制缔约方无缝运输和贸易的规定的信息，包括以下内容：

- **覆盖范围：**协议地理范围的限制，深入一国领土作业的程度
- **独占性：**仅由缔约一方国内注册的运输经营者和交通工具才可参与的运输服务
- **限制条件：**禁止的运输类型、许可证类型、配额要求、货物分配/等候系统、转运至第三国/从第三国转出、规定路线和转运的进口/出口点或其他国际业务
- **便利化：**鼓励车辆满足最新的安全和排放标准或采用多种模式如 ROLA（火车搭载卡车）、RORO（船体搭载卡车）或走替代路线；免除通行费和税费；在另一个缔约方国内设立办事处和/或委任代表以及/或代理人的权利
- **车辆：**保险、技术要求、重量和车辆的技术检验证书的相互认可
- **司机：**简化的入境手续、驾驶证的相互认可、特殊资质要求
- **货物：**保险、关税、质量、植物检疫和兽医检查、特殊货物运输的快速处理
- **风险：**承运人的责任、对货物、车辆和司机的非歧视性待遇原则、交通和/或运输经营的安全性

1. 覆盖范围

所分析的协议中无任何协议对运输经营的地理范围作出限制规定，这意味着协议未将任何领域范围排除在外，进入到一国领土的距离也未受限制。仅有一两个协议规定不适用于缔约一方的海外领土范围，但这类信息与本研究无关联性。

只有少数协议（76项中的6项协议，即7.9%的协议含此类规定）在双边/转运/



第三国公路运输经营背景下仅允许使用在缔约双方境内登记注册的车辆或运输经营者参与。此等约束仅适用于非洲南部和中部地区。

绝大多数协议 (76 项中的 71 项协议, 即 93.4% 的协议含此类规定) 在协议范围内至少禁止一种运输类型。沿海运输是除两项协议外所有协议均禁止的运输类型。76 协议中有 28 份 (36.8%) 禁止第三国 (或三方) 经营类型, 但在一些情况下, 沿海运输和第三国运输类型均被禁止, 如相关国家颁发特定授权。

少数协议因卫生、动植物检疫的缘由会明确列出协议范围内禁止运输的货物: 武器、弹药、军事设备和特定货物 (危险品、燃油、废气材料等)。许多协议授权联合委员会 (JC) 制定经营协议禁止的运输业务的条件。

大部分协议均针对双边和过境运输设置了复杂的授权 (许可证) 体系 (75 项协议中 63 项针对双边运输、61 项针对过境运输业务的协议含此类信息, 比例分别为 84% 和 81.3%)。有 16% ~ 19% 的协议批准免许可证 (开放端) 的双边和过境运输经营。

从运输效率的角度来看 (减少空车行驶次数), 第三国业务占据重要地位。超过一半以上的受评估协议 (53.4%) 禁止经营第三国业务或对其设置特殊许可证规定, 而另一半协议则制定 “普通” 的第三国许可证制度。

受估协议中未发现有任何协议向边界地区的运输经营者们提供有效许可证 (见图 4.2)。^①

在少数情况下, 空车进入缔约一方国内并用另一个缔约方境内注册的货车提货时须提供特别许可证。其中有一个协议规定其中一个缔约国内注册的卡车在另一缔约国内卸货后, 运载回程货运须提供指定许可证。

所分析的协议中未有协议含有任何导致国内法律优先于双边协议的规定, 尽管有报告称这种情形是存在的。根据国际法律和条约惯例, 任何限制国际协议执行的国内条件均被视作无效。

2. 许可证制度

正如上文已提及的, 仅有两份协议对沿海贸易运输不设限, 意味着约 90% 的协议 (74 份中有 66 份, 即 89.2% 含此类信息) 完全禁止沿海贸易运输。仅 6 份协议 (即 8.1%) 允许沿海运输, 但须获得根据联合委员会所制定的条件颁发的授权 (见图 4.3)。

^① 图 4.2 中, 三边运输的 “是” 指要求提供普通 (一般) 第三国运输许可证, 而 “否” 指采用开发制度或特殊许可证或禁止; 双边和过境运输情况下, “否” 指无须提供许可证 (开发性经营)。

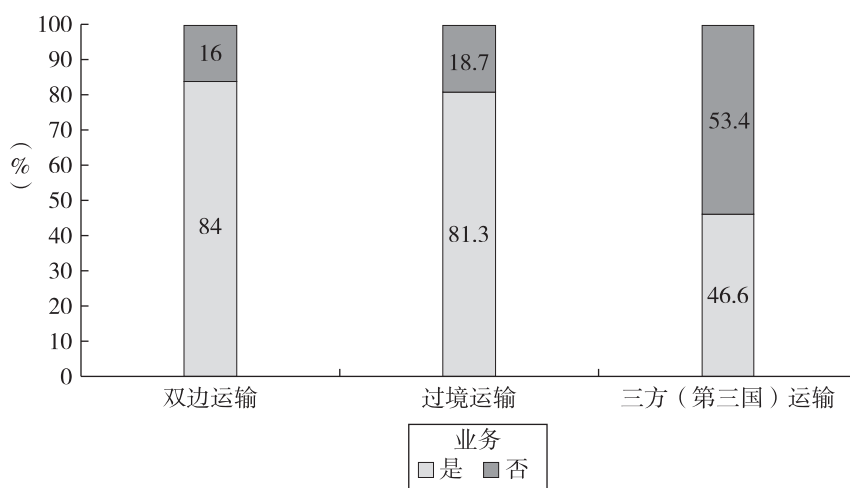


图 4.2 不同业务协议下适用的许可/授权

资料来源：世界银行。

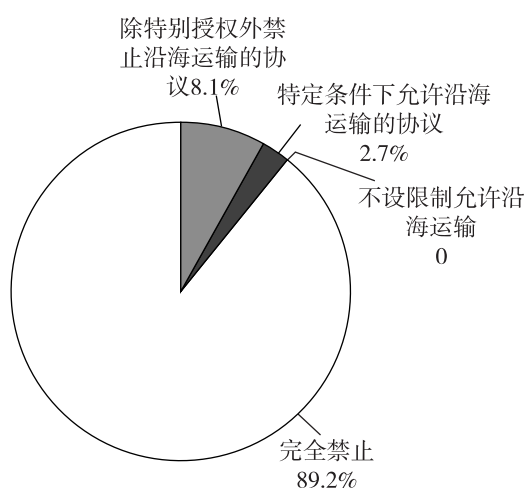


图 4.3 双边协议中的沿海贸易运输规定

资料来源：世界银行。

与沿海运输的严格规定相比，免许可证的规定显得灵活许多。多数协议（70 份中有 55 份，即 78.6%）提供了在一般许可证规定下免许可证运输的特定货物类型。与此相关的协议分布在不同地区，包括非洲南部、中亚、欧洲，或协议关系区，如亚非区和亚欧区。针对特定区域多边协议（如欧洲运输部长会议（ECMT）模板）编制的道路运输惯例以及国际法律文书（尤其是依据世界海关组织要求制定的惯例和文书）可能会影响双边体系采用的豁免类型。最常见的豁免类型如下：



- 运输损毁或出故障的车辆及故障修理车辆 (63 份协议中共 44 份, 即 69.8% 采用此种双边许可证)
- 出于非商业目的将财物、配件及动物运送至剧院、音乐剧场、电影院、体育场或马戏团表演场所 (包括比赛用马、赛车和船只)、展览会或宴会或运出上述场地; 运输广播录音或电影电视剧拍摄所需物品 (63 项协议中有 38 项, 即 60.3% 采用此种双边许可证)
- 葬礼运送 (63 项协议中有 38 项, 即 60.3% 采用此种双边许可证)
- 运送展会和展览所需的或非商业用作品和物件 (63 项协议中有 37 项, 即 58.7% 采用此种双边许可证)
- 运输急救所需的医疗用品和设备, 尤其在应对自然灾害和人道援助需求情况下 (63 项协议中有 34 项, 即 54% 采用此种双边许可证)
- 其他类别包括信件、搬家、采用最高允许总重量低于 6 吨或总载货量低于 3.5 吨货车进行运输、蜜蜂及鱼苗、宣传和参考用物品/材料、动物尸体等等 (63 项协议中有 43 项, 即 68.25% 采用此种双边许可证)

许多协议即使规定了一般性配合限制, 仍对特定的运输类型免除配额限制。例如, 住户搬迁及上文所列“其他类别运输”通常不受任何配额限制 (53 项协议中有 34 项, 即 64.15% 采用此种双边许可证)。少数协议免除易腐食品的配额限制 (53 项协议中有 7 项, 即 13.2% 采用此种双边许可证)。

缔约国达成的许可证和配额制度的映照 (互惠) 约定通用于所有协议 (也就是说, 具备相似性)。但是此推论是建立在协议文本的一般内容上, 因为只有极少数协议明确规定了限额分配程序 (54 项协议中有 22 项, 即 40.7% 采用此种双边许可证)。不平衡 (不对称) 的限额分配仅在中非地区签订的两项协议中有明确约定。

然而, 对于那些使用满足最新安全和排放标准的车辆或采用 ROLA、RORA 运输方式或走替代路线的运输经营者缺少额外的配额免除优待或其他鼓励措施。有部分原因是绝大多数受估协议都是在 20 世纪 80 年代 (占 15% 或 19.48%)、90 年代 (30% 或 38.96%) 和 21 世纪初 (18% 或 23.4%) 签署的 (见图 4.4)。这段时期环保意识的增强使得各国开始确立并实施与运货车辆环保性能相关的许可证和配额 (与 ROLA 或 RORO 物流运营相反) 优先制度。其中一个众所周知的例子是前欧洲运输部长会议 (ECMT) 决定多变限额应优先分配给那些使用了符合安全和排放高标准的车辆的运输经营者。

研究发现所有含许可证规定的协议都不允许进行许可证交易。这是正式的法律要求, 希望主管机构能尽力避免违法 (黑市) 交易。但目前还未出现关于许可证违法交易的传闻。

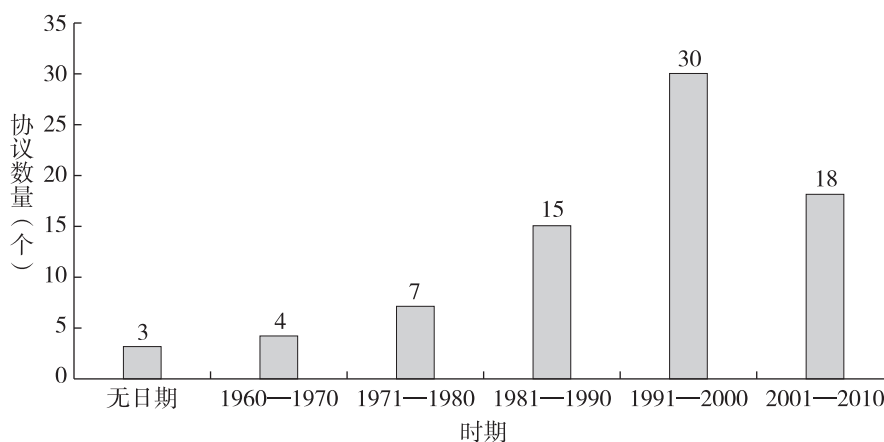


图 4.4 协议按签约日期进行分布

资料来源：世界银行。

协议中未对许可证保险提出具体要求，例如增值税（VAT）状态认证、车辆性能、经营者授权或车辆所有权等。我们亦未在任何协议中发现“货物排队”（轮流）、市场分配规定。

3. 过境规定

大多数协议（71 份中有 70 份，即 98.6%）明确作出关于使用在缔约一方国内注册的车辆通过另一方境内实现过境运输的规定。只有一份协议禁止过境运输。另外，只有 22 项协议以开放方式允许过境运输（占 30%），48 份协议以限额规定允许过境（占 69%）。值得注意的是，多数缔约国都希望限制过境运输业务，从而限制另一缔约方与第三国建立运输和贸易关系，但这一做法违反了《关贸总协定》第五条过境自由的规定（见图 4.5）。

只有一项协议对使用符合最新安全和排放标准的车辆以及/或采用 ROLA、RORO、联合运输方式或其他替代路线的运输方提供额外的过境配额。双边运输亦面临相同困境，缺少此类鼓励措施。

4. 三方配额

如上所述，三方或第三国运输可提高运输效率并通过降低空车运输次数大幅度减少成本。几乎一半协议都要求此类业务提供普通许可证；剩下的协议中，有的实行免许可证制度（极少数），有的要求提供特别许可证或直接禁止。实际上 69 项涉及此信息的协议中，只有 16 项未设置量化限制（23.2%），而有 44 项协议（63.8%）含配额限制规定。九份协议（13%）未作出第三方配额有关的规定（见图 4.6）。

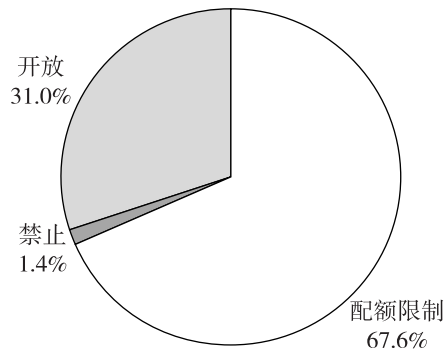


图 4.5 协议中的运输规定

资料来源：世界银行。

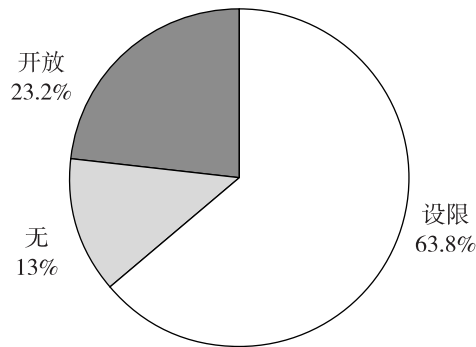


图 4.6 协议中的三角配额

资料来源：世界银行。

所幸，所谓的三边业务自过境义务（路线须经过车辆注册所在国的领土）仅出现在六份允许三边运输业务的协议中（占 11.5%）。同样情况再次出现，除了一份协议外，其他协议均未对具备高级环保性能的车辆或采用联合运输方式实施鼓励措施。

5. 规定路线

除了三边自过境义务外，路线限制占据较高比例（17 份即 22.1%），基本出现在南亚—东亚、中亚、非洲南部和中非以及南美洲地区的协议中。其中只有四项协议特别列出应采用的运输路线。协议未指明采取路线限制的原因；此外未设置路线限制的协议规定了指定路线的技术参数或设计标准。同样的，这些（或其他）协议中也没有任何协议提及向公路运输经营者和司机提供任何道路救援服务（例如急救、车辆修理、燃料供给、通信服务、装卸服务、仓储、餐馆和休憩处、停车位、便利设施，等等）。

九项协议明确规定了跨越边界点。现实中这一数据应接近规定路线限制的协议数量，因为只能通过特定边界跨越点才能到达指定的干线公路。规定的入境/出境或跨境

点在特定的阶段可发挥有效作用，如在施行新的海关（过境）制度初级阶段。此类情况下，逐步提高跨境限制，同时限制使用国内公路是主要目标。

6. 财政措施

只有一半协议规定在一缔约国内注册的车辆途径另一缔约国领土时免征所有权、注册和运营税以及运输服务相关的特殊税费（75 份协议中有 32 份，即 42.7%）。13 项协议（17.3%）豁免部分税费（见图 4.7）。所分析的协议涉及各种不同的财税免除条件，一般都会指明国家法律适用所有财政事务——这意味着缔约国之间并未达成共同的财政约定。总体而言，财税豁免最常用于车辆所有权和行驶以及运输活动有关的税费。协议包含不同的财务约定：一种约定是仅免除双边和过境运输、免除双边和三边运输但不免除过境运输，另一种约定是列明免税的许可经营类别，一些协议还列出豁免安排适用的具体税名。许多协议不豁免公路通行费和公路使用费或燃油消耗的财税征收（如增值税 VAT）。许多协议规定在缔约国境内逗留特定一段时间（例如 21 天）可免除有关税费。免税费约定甚至对公司收入和利润税也适用。

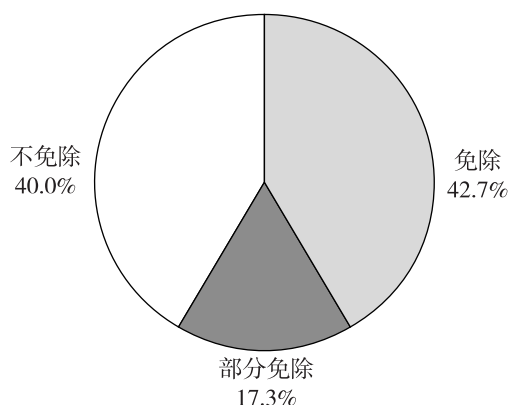


图 4.7 对协议另一方免除车辆税费

资料来源：世界银行。

在许多情况下，协议的财政条件经由发布或非发布的议定书确定，或由联合委员会商议运输领域的财税处理方案。一些协议明确规定不对颁发运输许可证收取税费，但未明确达成缔约双方在财政事宜上的约定，如防止双重课税等。

与经营目的相关的一个重要问题是依据临时海关制度出于经营和修理目的而进口的车辆内置油箱中所盛装的燃油、润滑剂和零部件是否免除关税。74 项协议中共有 48 项涉及此类情况（64.9%），但上述关税免除不适用于三分之一以上的协议。无任何协议针对联合运输经营的初始和终结行程提供任何财税优待或鼓励措施。



7. 车辆、司机、运输经营者

类型学问卷调查表中涵盖了一系列与车辆、司机和运输经营者协议规定相关的问题。少数协议（76 项中有 8 项，即 10.5%）对缔约一国境内注册的车辆（为获准进入另一缔约国领土）提出一般性技术规范。但是大多数协议（75 项中有 60 项，即 80%）对重量和外形尺寸超出协议最高允许标准的车辆运载货运提出额外的规范要求。未有协议参考多边性联合国《货物边境统一管制国际公约》1982 年 10 月 21 日^①，“统一”公约），尤其是该公约附录 8。统一公约的特征之一是通过车辆性能和车辆重量受检的国际性证明的相互认可为车辆跨境提供便利。但只有非洲南部缔约国订立的一小部分协议对国家性证明的双边认可取得一致同意。独立国家联合体（CIS）使用统一的国际性重量证明，但我们所分析的 CIS 双边协议中未有协议提及此证明。

少数协议（70 份中有 24 份，即 34.3%）允许采用由不同国家内登记注册的车辆单元构成的车辆组合（牵引车和拖车/半挂式拖车）。这一情况不利于业务经营和现代公路运输物流要求的灵活性。尽管某些情况下这种车辆组合形式可对公路货运提供便利，但一般而言，主管机构会尽量不批准，因为他们担忧运输经营者们会滥用此种形式。

司机的驾驶和休息时间规则在过去 50 年来一直是运输管制的主要内容，受估协议中的大多数缔约国都采用一种或其他形式实施此类规则。这些规则是促进公路安全和公平竞争的重要手段。照惯例，这一敏感问题受欧洲和中亚的多边法律文书规制。出乎意料的是，76 份协议中仅有 7 份（9.2%）提及此类型的多边管制，但并不改变缔约各方遵守他们所同意的多边规则的义务。

双边协议未提出与司机资质有关的要求。

此外，与运输经营者相关的问题还包括汽车第三者责任保险是否是必要的。76 份协议中只有 19 份（25%）规定此项该保险必须提供。

运输经营者们对其客户的义务，双边管制也未作任何约束和要求。这似乎表明缔约国将这一敏感问题丢给《国际公路货运合同公约》（CMR）^② 解决，但只有极少数的协议提到了此公约的名称。

少数协议（76 份中 8 项，即 10.5%）针对在另一个缔约国境内设立办事处和/或代表处/机构设置条件。

^① http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-17&chapter=11&lang=en

^② http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CM.html

8. 具体便利化措施和其他事宜

多数协议（44 或 57.1%）未对缔约国境内货物、车辆和司机实施无差别待遇设明确的一般性规定。13 份协议（16.9%）规定了部分性无歧视条款。这使得只有四分之一的受估协议施行无差别待遇原则（见图 4.8）。

无论在何处提及，无差别待遇均应依据国内法解释，尤其是车辆重量和尺寸、财税规则应用、公路使用费、搭载回程货的权利以及运输经营者的公平待遇。实际上无差别待遇本理解为仅采用国民待遇原则，原因是强制要求采用最惠国待遇（MFN）可能会与协议的双边特性相悖。

与预期不同的是，76 份有关协议中只有 10 份（13.2%）提及环境保护的需要，且以十分一般性的条款提及或只涉及车辆污染水平。76 份协议中有 33 份（43.4%）提及公路安全的重要性，大部分以号召遵守交通规则的形式强调。只有一份协议明确提到安全因素（国家层级），而各协议均未提及运输安全性。

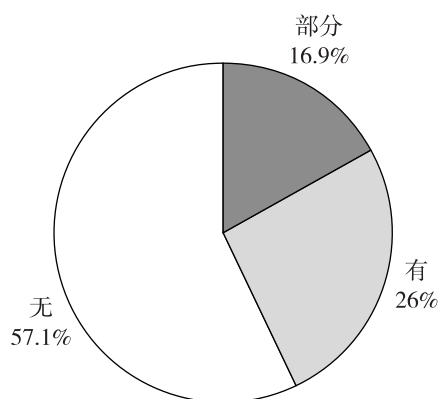


图 4.8 协议中商品、车辆和司机的无差别待遇强制规定

资料来源：世界银行。

少数协议（76 份中占 22 份，即 28.9%）述及各种具体的公路运输便利措施，例如动物、人道救助物品、易腐和危险品的无障碍边境通道、优先边境检查和通路；以及加快多次入境签证有效期延展的办理和签发手续。

大部分协议（80%）不要求提交除许可证外的其他具体文件，许可证应按要求提交给检察机关。缔约国需要的其他文件包括托运单、国际货物舱单、授权简述和“安全通行权”（后两者主要出现在非洲南部地区）、车辆合格和重量证明、海关文件、零部件清单、保单、车辆通行执照，等等。

4.3 执行安排

一般来说，加入或正式批准法律文书或订立双边协议是相当简单的政治程序，但鲜有成效，除非这些法律文件被真正执行。调查过程收集了协议规定执行的相关资料，包括职能界定、各方沟通、发生违约时应采取的措施等。调查的主要对象包括：

- 职责界定：明确指定主管机关、界定联合委员会的资质能力和职能
- 执行的实际性：商定许可证数量（以及年度配额）和交换方式、处理侵权的程序
- 信息交流：按照协议执行进度交流信息

对于设定许可证和配额制度的协议，需要注意的是，相当多（65 份协议）的协议并未包含与下列事宜相关的详细信息（见图 4.9）：

- 确定许可证数量（以及年度配额）的方式：14 份协议未提及（21.9%）
- 许可证交换的方式和日期：36 份协议未提及（55.4%）
- 许可证生效的条件：23 份协议未提及（36.5%）
- 使用许可证的条件：24 份协议未提及（36.9%）

同样的，规定限额时，多少协议也并未具体说明（占涉及双边配额的协议的 87.5%）。极少数协议量化限额的额度，但此额度仅在协议执行第一年内有效，之后将由联合委员会重新议定限额。大多数情况下联合委员会所作决议并不会被公开，导致限额情况缺乏透明性。

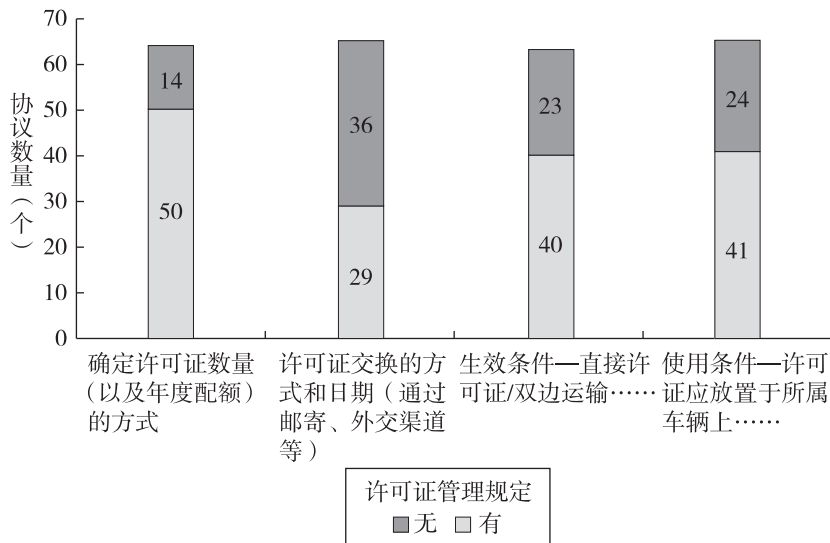


图 4.9 关于协议许可经营的技术规定

资料来源：世界银行。

一直有人质疑许可证签发或配额限定的双重批准程序。绝大多数协议未规定许可证签发程序（71份协议中有64份，占90.1%）或配额设定（70份协议中有65份，占92.9%）。其他协议（8%或10%）均设有双批准程序，主要集中在非洲南部和南美洲地区。

无法掌握主管机构的有关咨询显然会使得运输（贸易）经营者举步维艰。但有1/3的协议（25%或32.5%）未提供主管机构的任何信息（指明机构名称但不提供详细的联系方式已被视为充分确认）。这一问题留待未公布的签署议定书或未公开的低级别法律文件如联合委员会会议记录予以说明和解决。一些协议规定了被指派负责协议执行各项问题的机构的具体职责；尽管离最近几十年所推崇的“单一窗口”原则的实现还有一定距离，这对从业者来说显然更为便利。

在绝大多数协议中（76份协议中有72份，即94.2%），缔约国认为应当设立由一个联合委员会作为共同平台来监督审查协议的执行过程。大部分联合委员会（65个委员会中有61个，即93.8%）不公开决议。若协议未明确规定公开此等决议的义务，或协议所参考的签订议定书或类似法律文件未随附为协议文本，缔约方可认为联合委员会的协议不应被公开。

通过针对协议大部分内容提供更为广泛的法律框架或更改特定的协议规定，联合委员会的决议可产生深远影响。因此，无法获知委员会的决议内容是本研究顺利进行的一大阻碍。然而，这不可能降低国际法律文书准确字面意义和实质的量化基准的价值，也不会影响本研究在确定现有或拟订的双边公路运输协议和规范开放程度中所具有的价值。

只有四个例外，这些例外协议提出了针对违反协议或缔约国国内法律者的规定。最常见的惩戒措施包括简单警告、排除/中止警告以及勒令违规司机和/或运输经营者不得经营协议范围内的业务。这些措施通常由经营者登记所在国的主管机关执行。但一些协议采用“反向程序”，违规行为发生国的主管机关按照此程序并依法直接对违规者实施制裁，随后将所实施的制裁措施告知受制裁经营者并记录在所在国的主管机关。除了采取协议本身规定的惩戒措施外（无歧视条款），缔约国保留依据其国内现行法律实施后续的合法性制裁的权利。

关于缔约国交流协议执行及相关事宜有关信息的义务，一部分协议（26.3%）未提及此义务。

无论此规定写在协议何处，以下事宜的有关信息须进行交流：运输经营时出现的意外事故或其他日常问题（遇险情况）、双边运输许可证使用的统计资料、交通状况、越境情况，等等。只有少数协议要求交流国内法律变更的信息。

5 双边协议研究结果

正如上文所述，我们对有助于量化双边公路运输协议开放程度的特征进行了评估。评分方案如表 5.1 所示，该方案已被证实可有效确定受估协议的开放程度。因为只有一份专门针对过境运输所订立的协议，无法与其他协议进行比较，因此无法对该协议评分。

按照项目组作出的决定，即使各减分项“扣分”后得到负数结果，依然会保留，并相应计算各协议的最终得分。

正如量化结果所示，最终总得分主要分布在量表中段（根据高斯和钟形曲线）。一方面，是因为即使开放程度最低的协议亦含有正向元素，分数不得过低或判为零分；另一方面，即使开放程度最高的协议也无法满足全部 11 项核心特征的开放性要求——例如便利化和透明度这两项。因为允许出现负分，这两个特征的权重比原定的最高分/权重（便利化措施 1 分；透明度 7 分）会稍高。这些“软性”开放度特征及其前瞻性特点可精确反映协议中尚缺的一两项开放性构成元素。

76 份协议按开放程度排序，如图 5.1 所示。这些结果表明，坦桑尼亚和赞比亚间订立的协议开放程度最低（满分 100 分，获得 20 分），而白俄罗斯和荷兰的协议开放性最高（满分 100 分，获得 83 分）。

总人口平均数（47.59）的标准偏差为 15.35，受估协议的分布似乎在下端更为平衡，最低和最高的 25 分范围分别含两份和三份协议。大部分结果（45% ~ 59.21%）均落在 26 ~ 50 分。在这一类别下，多数协议（15）的开放性分值在 36 ~ 40 分（见图 5.2）。76 个得分的中间值为 43.5。

上述结果显示得分在平均分之上的协议（共 30 份协议，平均得分为 64.04 分，占 76 份协议的 39.47%）都未能接近理想的 100 分，即类型问卷调查表中所设置的高水平基准要求。在下段（46 份低于总平均得分的协议平均分数为 36.86 分，占 76 份协议的 39.47%），即使最低分也高于零分。

总体而言，排名前五的协议的 11 项核心特征列于表 5.1，平均分为 78。

排名最后五位的协议列于表 5.2，平均分为 25 分。

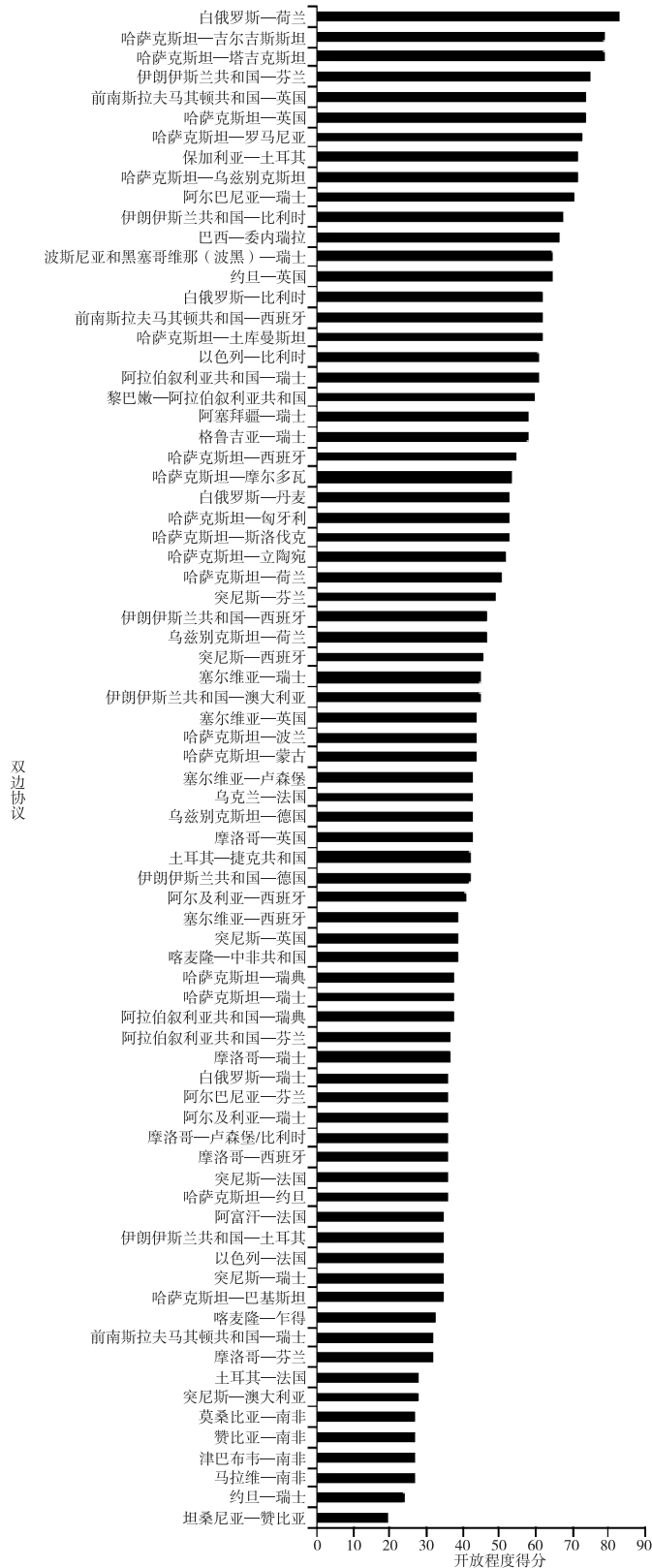


图 5.1 受估协议的评分结果

资料来源：世界银行。



表 5.1 最开放协议的 11 项核心特征

签约国：前南斯拉夫马其顿共和国—英国	内容	得分 (总得分: 74)
1. 限制范围 (最高分 5)	限制一种运输类型	4
2. 运输许可证要求、许可证管理 (最高分 15)	无许可证要求	15
3. 免许可证运输 (最高分 10)	无许可证要求	10
4. 免限额运输 (最高分 8)	无许可证要求、无限额	8
5. 沿海贸易运输限制 (最高分 5)	禁止	3
6. 过境配额限制 (最高分 15)	无许可证要求	15
7. 三边/第三国运输限制 (最高分 9)	无许可证要求	9
8. 规定路线和越境点 (最高分 8)	无	8
9. 赋税相关限制 (最高分 8)	无联合运输财税优惠	6
10. 便利措施 (最高分 10)	无国际车辆重量证明; 无国际车辆检验证明; 无驾驶执照条款; 无办事处设立条款; 无其他便利措施	0
11. 透明度 (最高分 7)	不公开联合委员会决议; 无申诉条款; 无要求在联合国秘书处登记协议的条款; 无涉及缔约国内法律的条款; 无争议解决条款; 无修订程序条款	-4
签约国：伊朗伊斯兰共和国—芬兰	内容	得分 (总得分: 75)
1. 限制范围 (最高分 5)	限制一种运输类型	4
2. 运输许可证要求、许可证管理 (最高分 15)	免许可证、无限额	15
3. 免许可证运输 (最高分 10)	免许可证、无限额	10
4. 免限额运输 (最高分 8)	免许可证、无限额	8
5. 沿海贸易运输限制 (最高分 5)	禁止	3
6. 过境配额限制 (最高分 15)	免许可证、无限额	15
7. 三边/第三国运输限制 (最高分 9)	免许可证、无限额	9
8. 规定路线和越境点 (最高分 8)	无	8
9. 赋税相关限制 (最高分 8)	无联合运输财税优惠	6
10. 便利措施 (最高分 10)	无国际车辆重量证明; 无国际车辆检验证明; 无驾驶执照条款; 无办事处设立条款; 无其他便利措施	0

续 表

签约国：伊朗伊斯兰共和国—芬兰	内容	得分（总得分：75）
11. 透明度（最高分7）	不公开联合委员会决议； 无申诉条款；无信息交流 条款；无涉及缔约国内法 律的条款；无争议解决条 款；无修订程序条款	-3
签约国：哈萨克斯坦—塔吉克斯坦	内容	得分（总得分：79）
1. 限制范围（最高分5）	限制一种运输类型	4
2. 运输许可证要求、许可证管理（最高分15）	免许可证、无限额	15
3. 免许可证运输（最高分10）	免许可证、无限额	10
4. 免限额运输（最高分8）	免许可证、无限额	8
5. 沿海贸易运输限制（最高分5）	禁止	3
6. 过境配额限制（最高分15）	免许可证、无限额	15
7. 三边/第三国运输限制（最高分9）	免许可证、无限额	9
8. 规定路线和越境点（最高分8）	无	8
9. 赋税相关限制（最高分8）	无联合运输财税优惠	6
10. 便利措施（最高分10）	无国际车辆重量证明；无 国际车辆检验证明；无驾 驶执照条款；无办事处设 立条款；无其他便利措施	0
11. 透明度（最高分7）	不公开联合委员会决议；无 申诉条款；无要求在联合国 秘书处登记协议的条款	1
签约国：哈萨克斯坦—吉尔吉斯斯坦共和国	内容	得分（总得分：79）
1. 限制范围（最高分5）	限制一种运输类型	4
2. 运输许可证要求、许可证管理（最高分15）	免许可证、无限额	15
3. 免许可证运输（最高分10）	免许可证、无限额	10
4. 免限额运输（最高分8）	免许可证、无限额	8
5. 沿海贸易运输限制（最高分5）	禁止	3
6. 过境配额限制（最高分15）	免许可证、无限额	15
7. 三边/第三国运输限制（最高分9）	免许可证、无限额	9
8. 规定路线和越境点（最高分8）	无	8
9. 赋税相关限制（最高分8）	无联合运输财税优惠	6
10. 便利措施（最高分10）	无国际车辆重量证明；无 国际车辆检验证明；无驾 驶执照条款；无办事处设 立条款；无其他便利措施	0

续 表

签约国：哈萨克斯坦—吉尔吉斯斯坦共和国	内容	得分 (总得分: 79)
11. 透明度 (最高分 7)	不公开联合委员会决议; 无申诉条款; 无要求在联合国秘书处登记协议的条款	1
签约国：白俄罗斯—荷兰	内容	得分 (总得分: 83)
1. 限制范围 (最高分 5)	不限	5
2. 运输许可证要求、许可证管理 (最高分 15)	无限额、只要求许可证	15
3. 免许可证运输 (最高分 10)	充分豁免许可证	10
4. 免限额运输 (最高分 8)	免许可证、无限额	8
5. 沿海贸易运输限制 (最高分 5)	持有特殊许可证时允许	4
6. 过境配额限制 (最高分 15)	无限额	15
7. 三边/第三国运输限制 (最高分 9)	无限额	9
8. 规定路线和越境点 (最高分 8)	无	8
9. 赋税相关限制 (最高分 8)	无联合运输财税优惠	6
10. 便利措施 (最高分 10)	无国际车辆重量证明; 无国际车辆检验证明; 无驾驶执照条款; 无办事处设立条款; 无其他便利措施	0
11. 透明度 (最高分 7)	无申诉条款; 无要求在联合国秘书处登记协议的条款; 无争端解决条款	3

资料来源：世界银行。

表 5.2 最不开放协议的 11 项核心特征

签约国：坦桑尼亚—赞比亚	内容	得分 (总得分: 20)
1. 限制范围 (最高分 5)	限制两种运输类型; 需要获得特别授权; 许可证有效期低于六个月	-1
2. 运输许可证要求、许可证管理 (最高分 15)	双边限额; 未确定配额批准时间; 先进车辆/联合运输无额外配额; 双重批准	4
3. 免许可证运输 (最高分 10)	无豁免清单	4
4. 免限额运输 (最高分 8)	无豁免清单	3
5. 沿海贸易运输限制 (最高分 5)	禁止	3
6. 过境配额限制 (最高分 15)	过境限额; 先进车辆/联合运输无额外配额	6

续 表

签约国：坦桑尼亚—赞比亚	内容	得分（总得分：20）
7. 三边/第三国运输限制（最高分9）	三边限额；路线限制；先进车辆/联合运输无额外配额	2
8. 规定路线和越境点（最高分8）	路线限制；无道路救援	0
9. 赋税相关限制（最高分8）	不免税；无联合运输财税优惠	0
10. 便利措施（最高分10）	未制定关于在不同国家注册的牵引车和拖车的条款；无办事处设立条款；缺少关于不歧视待遇的条款	-1
11. 透明度（最高分7）	不公开联合委员会决议；无申诉条款；无要求在联合国秘书处登记协议的条款	0
签约国：约旦—瑞士	内容	得分（总得分：24）
1. 限制范围（最高分5）	限制一种运输类型	4
2. 运输许可证要求、许可证管理（最高分15）	双边限额；未确定配额批准时间；先进车辆/联合运输无额外配额；	8
3. 免许可证运输（最高分10）	无豁免清单	4
4. 免限额运输（最高分8）	无豁免清单	3
5. 沿海贸易运输限制（最高分5）	禁止	3
6. 过境配额限制（最高分15）	过境限额；先进车辆/联合运输无额外配额	6
7. 三边/第三国运输限制（最高分9）	三边限额；路线限制；先进车辆/联合运输无额外配额	1
8. 规定路线和越境点（最高分8）	无	8
9. 赋税相关限制（最高分8）	无税务条款；车辆油罐内燃油不免税；无联合运输财税优惠	-2
10. 便利措施（最高分10）	无国际车辆重量证明；无国际车辆检验证明；未制定关于在不同国家注册的牵引车和拖车的条款；无驾驶执照条款；缺少关于不歧视待遇的条款；无办事处设立条款；无其他便利措施	-8



续 表

签约国：约旦—瑞士	内容	得分 (总得分: 24)
11. 透明度 (最高分 7)	不公开联合委员会决议；无申诉条款；无信息交流条款；无要求在联合国秘书处登记协议的条款；无涉及缔约国内法律的条款；无修订程序条款	-3
签约国：赞比亚—南非	内容	得分 (总得分: 27)
1. 限制范围 (最高分 5)	限制两种运输类型；许可证有效期少于六个月；有排他性规定	1
2. 运输许可证要求、许可证管理 (最高分 15)	双边限额；未确定配额批准时间；先进车辆/联合运输无额外配额；双重批准	4
3. 免许可证运输 (最高分 10)	豁免率低于 50%	6
4. 免限额运输 (最高分 8)	豁免率低于 50%	5
5. 沿海贸易运输限制 (最高分 5)	禁止	3
6. 过境配额限制 (最高分 15)	过境限额；先进车辆/联合运输无额外配额	6
7. 三边/第三国运输限制 (最高分 9)	禁止	2
8. 规定路线和越境点 (最高分 8)	路线限制；无道路救援服务	0
9. 赋税相关限制 (最高分 8)	无税务条款；车辆油罐内燃油不免税；无联合运输财税优惠	-2
10. 便利措施 (最高分 10)	未制定关于在不同国家注册的牵引车和拖车的条款；无司机执照条款；无办事处设立条款	2
11. 透明度 (最高分 7)	不公开联合委员会决议；无申诉条款；无要求在联合国秘书处登记协议的条款；无涉及缔约国内法律的条款	0

资料来源：世界银行。

本报告对协议开放程度及签订日期进行了研究调查，意图证实 20 世纪 80 年代起对运输产业放宽监管已对国际协议产生影响。但需注意的是（省去无签订日期的协议），1971—1980 年这一衰退期过后，双边公路运输协议的开放程度明显增加（见图 5.3）。

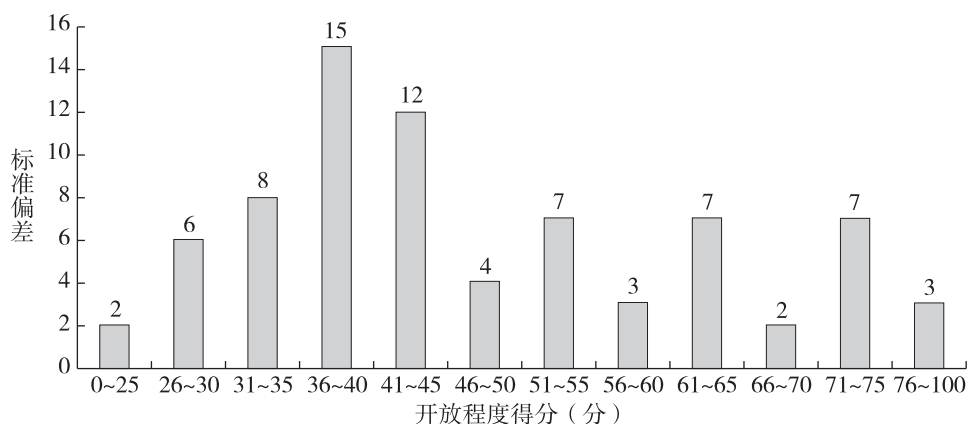


图 5.2 按照评分类别的协议得分分布

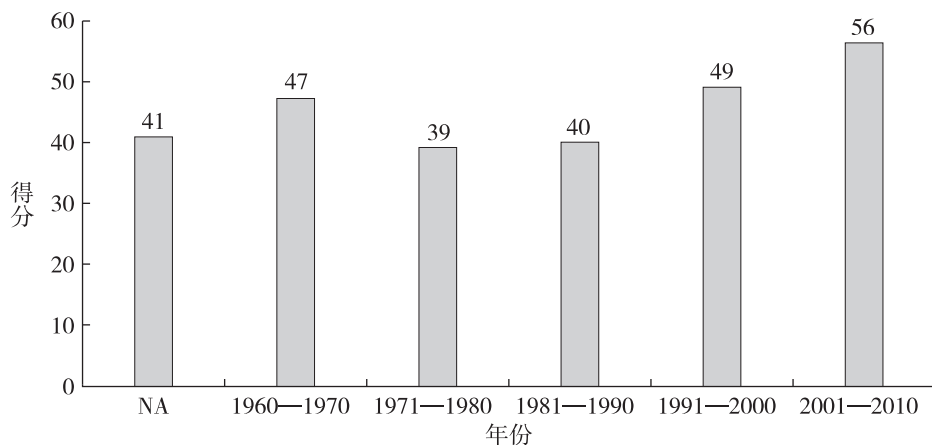


图 5.3 按协议签订日期确定的平均开放度

资料来源：世界银行。资料来源：世界银行。

注：竖条上方的标记表示平均得分及特定时期内签订的协议数量。

NA = 不适用

本报告亦探讨开放性程度是否取决于协议的地理位置关系。对于所选的协议，亚洲国家间达成的双边协议的开放性程度高于其他地理关系内国家所签订的协议。高得分（9 份协议平均分达到 58 分）主要集中在哈萨克斯坦与其邻国所签订的相对开放的协议。非洲南部国家所订立的协议得分最低（7 份协议平均分仅 29 分），原因是协议中含“高制裁性”的限制规定，包括禁止特定的运输类型、针对许可证和配额制定双重批准程序、仅适用于两个缔约国的承运人和车辆的规定、标准货物清单上低于 50% 的货物免许可证和限额、路线限制（同时无道路救援服务）、无赋税条款、车辆油罐内的燃油不免税，等等。该地区的双边协议起草显然深受非洲南部国家所达成的多边性双边协议模板影响。

非洲北部国家和欧洲国家所签订的协议也具有较高的局限性 (13 份协议平均分为 38 分) (见图 5.4)。

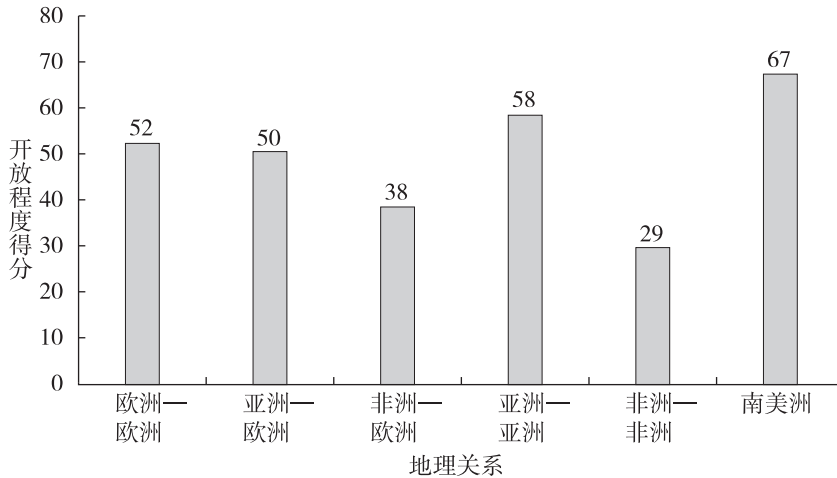


图 5.4 根据地理关系确定的平均开放度

资料来源：世界银行。

注：竖条上方的标记表示平均得分/特定期限内签订的协议数量。

另一个明显特征是一国与不同国家签订的各个协议均不相同。例如，样本中哈萨克斯坦共签订 18 份协议，但得分高低不一，最低的是与巴基斯坦签订的协议，得分为 35 分，而与吉尔吉斯斯坦共和国签订的协议获得 79 分的高分。图 5.5 显示哈萨克斯坦与不同国家签订的协议得分。

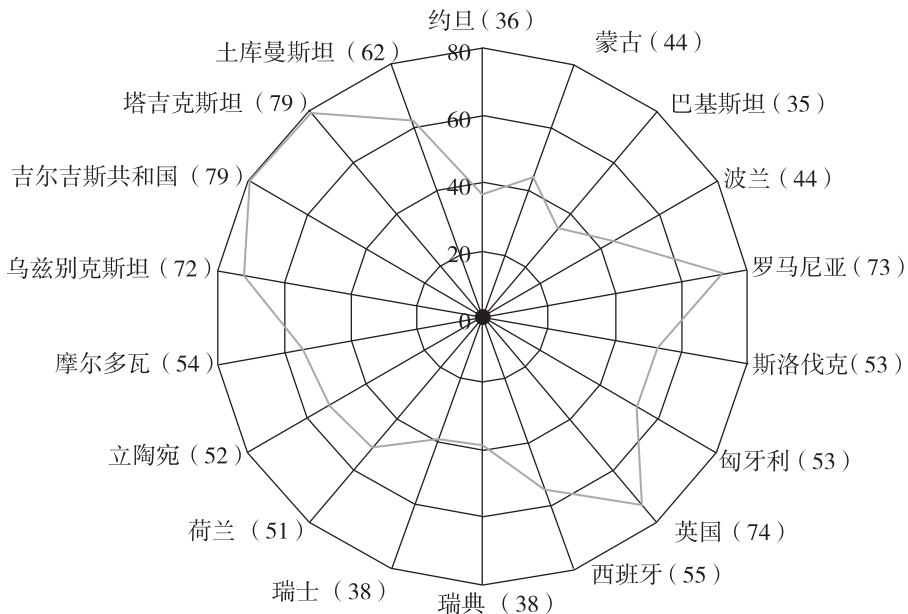


图 5.5 哈萨克斯坦与不同缔约国间的协议得分

资料来源：世界银行。

6 多边协议研究结果

双边协议双边的签署国同时是一些多边协议之缔约国时，这些双边协议显然会受此多边协议的影响。表 6.1 已描述出这种相互关系的特征，其中列明八份区域内的多边协议。采用与双边协议评估方法相同的排名法对这些协议进行审议和评估。

表 6.1 区域内多边协议以及模板的得分

地理区域	协议/谅解备忘录/模板名称	得分
欧洲	欧洲运输部长会议（ECMT）成员国间的公路运输双边协议模板	57
	东南欧合作倡议（SECI）国际公路货运便利化谅解备忘录	59
黑海地区	黑海经济合作组织区公路货运便利化谅解备忘录以及黑海经济合作组织（BSEC）多边过境许可协议	40
亚洲 (东南亚)	老挝人民民主共和国、泰国及越南社会主义共和国为便利货物及人员跨境运输订立的协议（跨境运输协定（CBTA））	75
非洲	根据博茨瓦纳、莱索托、南非及斯威士兰各国政府订立的海关联盟协议签订的共同关税区内公路运输谅解备忘录（SACU 谅解备忘录）	46
	SATCC 跨境公路货运管制双边协议模板	25
	乌干达—肯尼亚—坦桑尼亚公路运输三方协议	40
南美洲	国际陆路运输协议（拉丁美洲一体化协会（ALADI））	56

资料来源：世界银行。

之后须考虑设置特殊类型学方案作为评估类型不一的区域内多边协议的基准。

备忘录类型的文件包括谅解备忘录（MoU），例如东南欧合作倡议（SECI）以及黑海经济合作组织（BSEC）达成的谅解备忘录。谅解备忘录为善意声明的简述，原则上应由签署国在具体的多边或双边协议中逐步阐明。BSEC 多边过境许可协议已对 BSEC 谅解备忘录进行了补充，本文件与该地区的谅解备忘录共同被视作基准文件。



备忘录共性的例外情况是南部非洲关税同盟 (SACU) 内达成的公路运输相关备忘录, 该备忘录内容详细且实用。例如, 谅解备忘录阐明了配额确定的过程, 可依据此过程将在不同缔约国领土内注册的经营商的市场份额从不平衡导向平衡。在实践中, 该多边协议所涉及的事项均由一系列双边协议解决。

双边协议模板集合了已由或将由相关区域内的国家执行的区域内多边问题的法律解决方案。例子为南部非洲交通运输委员会 (SATCC) 或欧洲运输部长会议 (ECMT) 编制的双边协议模板。这些模板并不一定是“进展性”解决方案, 但它们是推崇和谐一致的规定之集合, 可由大多数国家接受。ECMT 已制订了一项有趣的体系, 有关双边协议模板可依此体系间接获得高度进展性和有效性的多边许可证或限额制度的支持 (双边互惠陈规的替代选择)。该体系允许在 ECMT 成员国境内注册的运输公司及车队免费进入双边、过境和第三国运输市场。几十年来, 灵活的 ECMT 体系已成功实施并推动欧洲的经济的发展。但近年, 由于各种单边或各方共同商定的限制条件引入, 该体系遭遇了严重挫败。这些新订的限制条件是对各发展结果的回应, 如欧盟 (EU) 的扩张和持久的金融危机 (见专栏 6.1)。

国际交通论坛 (ITF) 是这样解释这一局面的: “ECMT 体系的根本目的是追求高质量的前提下, 逐步开放国际市场。但是, 由于一系列地缘政治和经济因素, 目前该体系对达成此目的已力不从心。近几年, 自由化措施获得极少的政治支持, 一些国家愈加趋向贸易保护主义, 近期的经济危机无疑会加剧这种倾向。” (ITF, 2011)

专栏 6.1

ECMT 多边配额体系

以下段落节选自 ITF 所编制的用于描述 ECMT 多边配额体系的文件。

选自“多边配额体系发展高层小组报告” (ITF 2011):

“ECMT 多边配额体系于 1974 年 1 月起开始实施, 目的在于促进国际公路货运市场的贸易并提高效率。多年来, 该体系不断发展更新, 以顺应成员及运输政策变更, 成员数比 20 世纪 90 年代增加了两倍有余, 达到四十多个国家。通过绿色货车概念的确立, 该体系对越来越多的环境担忧作出回应, 总体目标是使体系成为国际运输领域最高质量的标志。

体系为双边协议提供了多边性补充。多边主义可促进开放化国际市场实现经济效益, 而 ECMT 体系是沿着该方向的踏脚石。它被视作提高国际运输部门和开放化市场内的服务产品质量的途径之一。”

选自《ECMT 多边配额用户指南》 (ITF 2009):

“ECMT 许可证是多边性许可证，用于雇佣或鼓励 ECMT 成员国内的运输企业从事国际公路货物运输业务，依据一个既定的配额体系，运输业务包括：

- ECMT 成员国间进行的运输业务以及
- ECMT 成员内登记注册的车辆从一个或多个 ECMT 成员国领土过境

上述许可证不适用于一个成员国和一个非成员国间的运输业务。许可证分年度和短期许可证。ECMT 许可证依据一国的国家标准颁发给该国主管机关正式授权的公路运输企业（在该国内设立的企业）。ECMT 成员国均承认由另一个成员国签发的许可证效力。若某一行程中采用组合式车辆，则应获得牵引车登记国主管机关所签发的许可证。即使牵引车或半拖车未以许可证持有者的名义登记或未在另一个成员国内登记，此类许可证仍适用于组合式车辆。车辆装货国可能与所装货物的原产国不同。ECMT 许可证不授权进行沿海贸易运输。ECMT 许可证适用于获得该许可证的运输企业所雇佣或租赁（不包括司机）的车辆。”

资料来源：ITF 2009, 2011.

区域内多边协议第三种类别的代表是与国际公路运输有关的特别协定。这一类别的举例如下：

- 老挝人民民主共和国、泰国及越南社会主义共和国为便利货物及人员跨境运输订立的协议（跨境运输协定（CBTA））
- 乌干达—肯尼亚—坦桑尼亚公路运输三方协议
- 国际陆路运输协议（拉丁美洲一体化协会（ALADI））

不考虑上述协议实施成功与否、实施效率如何的情况下，这些协议确实涵盖了对有限国家有效的最具实用性法律规定，无须转换成更详细的国际（例如双边）协议或由国家法律重申便可使用。表 6.1 阐明了区域内多边协议的评分结果。

SATCC 双边协议模板得分较低的原因是该模板设置了较多限制：双边和过境运输业务许可证、许可配额、许可证/配额双批准制度、免许可证/限额数量有限、禁止沿海贸易运输和第三国运输、路线限制、无税金和关税豁免、缺乏足够的便利和透明度规定。

另一个极端是得分较高的三边跨境运输协议，主要是因为其规定了“免许可证体系”。该体系自动禁止了除沿海贸易运输以外的任何业务类型的限额，未设路线限制，至少提供部分免税以及并规定了许多事先商定的便利和透明度措施。

通过对比同一地理关系/区域内的多边和双边协议的得分可发现这些得分存在相互关联性。双边和多边体系的开放程度在同一地区较为接近，如表 6.2 和图 6.1 所示。^①

^① 此次初始观察过程与航空运输协定的完全不同（详见世界贸易组织 [WTO] 《航空服务定量评议》），多边航空运输协议的开放水平（尽管未全数采用）是同一地理关系中双边协议的两倍（资料来源：欧盟和瑞士间的航空运输协议，WTO, S/C/W/270/Add. 2）。



表 6.2 多边和双边协议的排名比较

区域内多边协议	多边协议得分	双边协议平均得分
SATCC 跨境公路货运管制双边协议模板	25	29 ^a
黑海经济合作组织区公路货运便利化谅解备忘录以及黑海经济合作组织 (BSEC) 多边过境许可协议	40	50 ^b
乌干达—肯尼亚—坦桑尼亚公路运输三方协议	40	—
根据博茨瓦纳、莱索托、南非及斯威士兰各国政府订立的海关联盟协议签订的共同关税区内公路运输谅解备忘录 (SACU 谅解备忘录)	46	29 ^c
国际陆路运输协议 (拉丁美洲一体化协会 (ALADI))	56	67 ^d
ECMT 成员国订立的双边公路运输协议模板	57	52 ^e , 50 ^f
东南欧合作倡议 (SECI) 国际公路货运便利化谅解备忘录	59	52 ^g
老挝人民民主共和国、泰国及越南社会主义共和国为便利货物及人员跨境运输订立的协议 (跨境运输协定 (CBTA))	75	58 ^h

资料来源：世界银行。

注释：

— = 无数据；

a. 非洲—非洲双边协议平均得分；

b. 亚洲—欧洲双边协议平均得分；

c. 非洲—非洲双边协议平均得分；

d. 巴西与委内瑞拉玻利瓦尔共和国签订的协议；

e. 欧洲—欧洲双边协议平均得分；

f. 亚洲—欧洲双边协议平均得分；

g. 欧洲—欧洲双边协议平均得分；

h. 未对该地区的双边协议进行评议；最接近的是亚洲—亚洲双边协议平均得分。

当然，所分析的样本数可能不足以获得有效性结论，但却为两种体系的进一步定性考量和比较打开一扇大门，有助于深化对这一方面的现有理解。

结束多边协议问题的讨论前，应牢记影响国际公路运输的双边或区域内监管制度的一系列多边性规定的重要性，本研究着重强调支配国家和/或区域边界的法律框架，例如联合国或其他国际协议和协定。其中许多框架已被多个上文提及的双边协议引用，例如《国际运输车辆规则担保下国际货物运输的有关关税协定》(TIR 协定) 或《关于危险货物公路国际运输的欧洲协议》(ADR)、《关于易腐食品国际运输及其运输专用设备的协定》(ATP)、《国际公路运输车辆从业人员工作协定》(AETR) 中关于驾驶和休息时间的规则及各种相关车载检查设备 (里程表) 的使用。同样重要的是欧盟法律相关规定，这些法律规定强制适用于在第三国注册登记的“来访”运输运营商以及根据

如亚洲—欧洲或非洲—欧洲等地理关系区内达成的协议经营的运输经营者。其他具有高度相关性的多边运输文书包括《国际公路货运合同公约》(CMR)、公路基础设施建设、公路交通安全、车辆技术要求、跨境便利、危险品和有毒物品运输有关协定、《关贸总协定》(GATT)、服务贸易总协定(GATS)等。

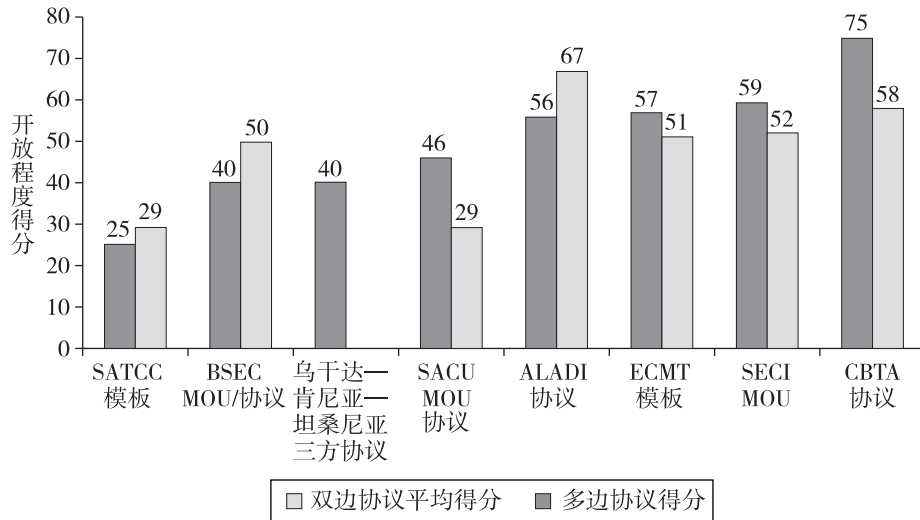


图 6.1 多边和双边协议的排名比较

资料来源：世界银行。

注释：

SATCC——南部非洲交通运输委员会；

BSEC——黑海经济合作组织；

MOU——谅解备忘录；

ALADI——拉丁美洲一体化协会；

ECMT——欧洲运输部长会议；

SECI——东南欧合作倡议；

CBTA——跨境运输协议。

7 协议的经济意义

运输作为一种派生需求，可一般性地反映出地区和国家间的经济和社会交往。因此分析的范围扩大到评估协议开放程度与缔约双方经济联系的关系。分析工作建立在评估双边公路协议的宏观经济意义之上，如回答关于公路货运是否能反映贸易交通移动潜在需求的问题。

基于双边公路运输数据进行协议经济意义的深层剖析超出了本研究的范畴。公路货运数据（如果有的话）已足够进行上述数据的分析。按理想来说，该分析应以起讫点数据为基础。在缺少此类数据的情况下，评估便依赖于代替性数据。所采用的三类代替数据包括：①协议缔约方的邻近距离和邻近度；②国家的货车车队规模；③两国间的国际贸易量。首先对协议开放程度与上述因素的关系进行一一评估，随后进行综合评析。此分析仅为探究性分析，分析结果不确定，需采用更可靠的分析方法。

7.1 缔约国的空间邻近性

与海上运输相比，公路和铁路目前只运输数量较小的国际货物，尤其是不同大陆间的贸易往来。低于 1/4 的全球贸易（以贸易额计）发生在共用同一个陆路口岸的国家间，其表面模式占据主导地位（OECD，2010；WTO，2010）。但是陆路运输相较于水路和航空运输，在按运输时间计算成本方面具有相对优势，因此陆路运输在国际运输市场所占份额有望提高。所以，邻近各国均希望通过双边协议管制相互的市场准入。然而，依据所分析的样本，国家的邻近度与协议开放程度间并未存在任何联系（见表 7.1）。

表 7.1 按真实距离分布的受估协议

行程千米数	协议数量
少于 1000	11
1001 ~ 1499	15
1500 ~ 2000	11
2001 ~ 3000	10
3001 ~ 3500	13
多于 3501	17

资料来源：世界银行。

空间邻近性通常是贸易流模型的中心，尤其是在两个不同地方间移动的质量和成本。就此方面而言，本研究评估了单份协议缔约双方的邻近距离（以两国首都城市的距离计）。我们对包括天然屏障在内的地理影响进行了修正（如水体或高山）并计算到达另一个国家的整个行程中需要经过的中转国数量。

对于受评议的双边协议，欧洲—欧洲地理关系区的距离显然是最短的，而亚洲—欧洲关系区的距离最长。但一般来说，从经济角度来看，距离越长，双边运输协议的重要性就越低。这一结果与欧盟（EU）区内的平均公路货运距离一致（见图 7.1）。欧盟区内，96% 由公路运输的货物吨数移动距离小于 500 千米（包括国内和国际移动距离）。

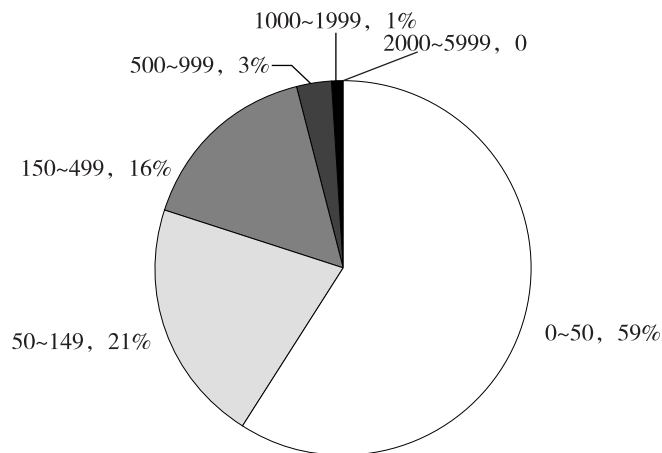


图 7.1 2008 年欧盟各国公路运输总计之平均运输距离

资料来源：<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu>

另外一个假设，即“距离越长，有关缔约两国订立的双边协议开放程度越高”亦接受了检验。具体设定是两个相距较远的国家签订双边公路运输协议以加强两国的经济、政治和外交联系，而非支持和便利国际公路运输（由于距离原因，这在定量上显得无关紧要）。两国陆运运输业者间的竞争显然因缺乏地理分散性而受限制；因此缔约国在起草协议条款规定时给予较为宽容的态度，也设置较少的限制。

约 50% 的受评估协议（包括距离小于 2000 千米的协议）涉及的距离足够令国际公路货物运输在将国外货物运输到目的地的过程中发挥重大作用。根据一般经验，距离长于 2000 千米（甚至短于）时，距离越长，卡车运输业越注重小众市场（美国商会，2006），如移动高价值或时效性货物。

7.2 双边贸易流的开放性和规模

本研究探析了订立公路货物运输协议的国家的双边贸易流与这些协议开放程度



间的潜在联系。我们假设缔约双方的需求量越大，对保护公路货运市场准入关注度越低。

并非所有贸易运输均通过公路；事实上，大部分贸易运输，尤其是沿海国家是通过海洋运输。结果表明，双边贸易量与协议开放程度无明显关联性。建立在有限样本上的趋势实际上是微微朝下发展（见图 7.2）。双边贸易量较大的国家订立的协议开放程度比那些贸易量小的国家所订立的低。这一现象可通过前文确定的贸易情况进行解释：少于 25% 的全球贸易发生在相近的国家，公路运输在这些国家发挥重大作用。此外，一些缔约国即使在双方贸易量较低的情况下仍签订协议。这类国家可能是出于经济因素以外的原因而签订协议，如第 2 章所述。在此情况下，签订双边公路运输协议的国家运输成本依然居高不下且贸易量上不去很可能不是因为市场准入限制，而是其他因素引起的，如在位者的管理规定等。

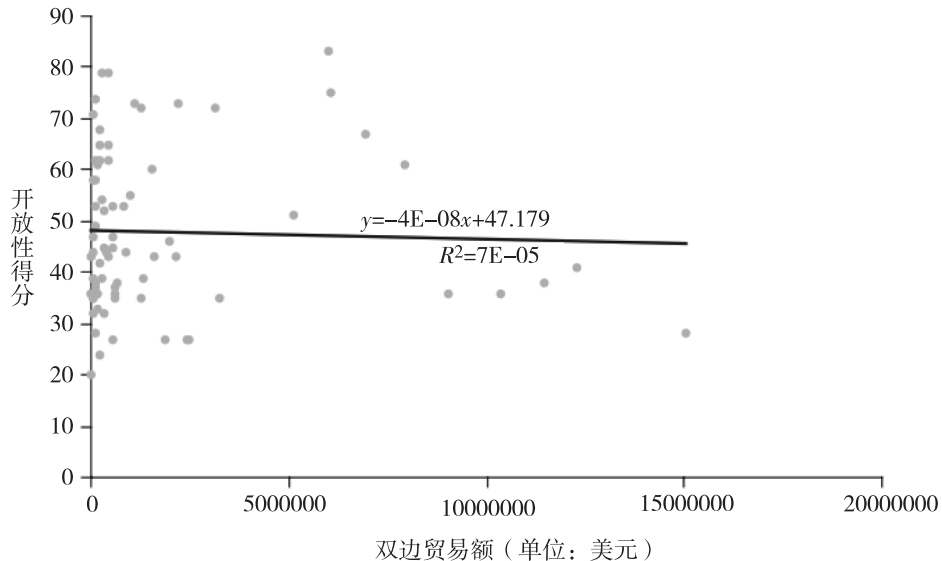


图 7.2 双边贸易量和协议开放性

资料来源：世界银行。

7.3 开放程度和车队规模

我们亦试图理解协议开放性程度与合作国家内货运车规模的关系（见附录 C）。基本假设是国家货运车队规模越大，公路运输协议重要性越高。同时还假设当国内市场拥有较大的车队规模时，市场竞争可能会十分激烈，这种情况下，进入了同一市场的国外经营者的影响便十分有限。

依据样本，极少数国家尤其是欧盟国家拥有大规模车队：如法国、西班牙、英国和德国等。土耳其—法国这一对国家排首位，因土耳其货车车队规模较大。中段部分的国家车队规模较为平衡。我们并未尝试对这些图进一步改进，但值得通过具体数据进行考量评判。例如，货车数量可根据人口规模、车辆登记国、国内生产总值（GDP）规模以及/或国际和国内车辆进行划分。

与根据贸易量对开放性程度评估的结果类似，车队规模亦与开放性程度间的关系趋势亦略微朝下（见图 7.3）。无论是否对地处内陆的协议缔约一方施加控制，这并不会改变总体趋势。针对这一趋势有两种解释。第一种，在车队规模较大的国家内，卡车货运业往往组织性较好，因此更容易说服政府组织并影响协议内容。按常规惯例，公路运输行业代表是参与双边协议谈判的一国代表团的一部分，这些代表会出席联合委员会（JC）会议，在会上决定许可证数量。第二种，在一些国家内，管制会限制有权经营国际业务的运输经营者数量。或者说运输经营者本身专营或注重国内或跨境公路货运业务。在这些情况下，国内车队较大，但参与跨境运输业务的车队规模和经营者数量较小。因此，此类经营者仍旧会影响双边协议的内容和范畴。公路货运部门面临各种重大的政治经济问题，尤其在中低收入国家，通常能作为反映双边协议开放程度的因素之一。

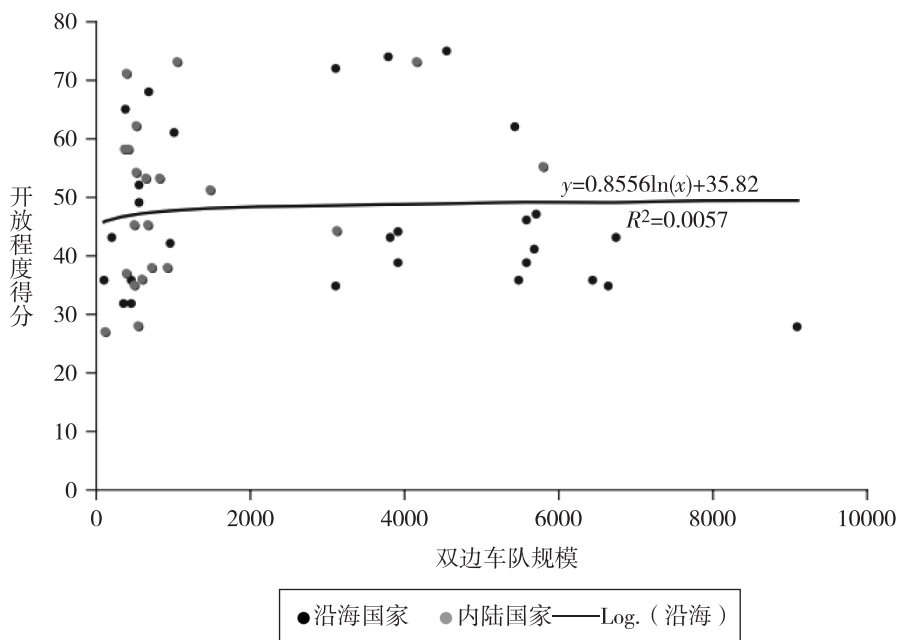


图 7.3 货运车队规模和协议开放性

资料来源：世界银行。



此处进行协议经济意义的分析只是试验性尝试，但却表明双边公路货物运输协议并非只是因其在便利双边贸易往来中的经济意义而签订。签订此类协议而考虑的政治或其他方面的因素是真实存在的，也相互关联，应在了解签订协议的原因时对这些因素进行分析。

8 总结和结论

公路货物运输作为一种运输方式，在确保人员流动、国际经济合作及对外贸易的过程中扮演重要角色。在许多大陆和陆地块上，这种运输方式所占比例较高，尤其短程和中程距离。公路运输经证明也作为国际货物长途运输小众市场的重要运输方式。因此，应采取措施使得任何会阻碍国际公路运输顺利进行的物理或行政方面的壁垒，特别是因为货物时贸易物流业不可或缺的一部分。

双边协议已成为控制和管制国际道路运输服务的主要文件这一共识成为此次研究的主要动力，但同时此类协议的性质和内容却并不为人所知，人们实际上也无从获知此类协议的真实内容，尤其是对于那些作为最主要受益者的服务提供商们来说。因此，道路运输服务提供商们无法充分了解协议条款规定或充分利用这些条款，这种情况并不罕见。本研究中已进行了一些初始假设并确认了其他模式，这些模式对于各国及有关发展机构实现区域道路运输市场一体化和改革十分重要。最后，双边协议可作为达成更广泛区域合作的基石或主要障碍。以下是本研究中的一些主要发现，先从一般性发现着手，而后提出具体建议。

8.1 一般性发现与具体建议

许多双边协议缺少明显的内容模式。本研究确定了两项十分重要的细节。第一，国与国之间签订了相当多的双边协议，但多数地区无法获知协议的大部分内容。这对协议的受惠人以及执行机关极为不利，因为如果无法得知协议内容，受惠人或执行机关难以依据协议行事。第二，一国与其他两个国家分别订立协议，但两份协议往往各不相同。依据协议签订的政治、经济或其他目标的不同，任两份协议的范围和开放程度也不同。各国会寻求其在任一双边关系中的利益平衡，但会对服务供应商造成影响。在国际道路运输部门准入要求或合规要求不同的情况下，服务供应商在能力要求上作出让步以优化服务并使成本最小化。

协议范本需具备清晰的目标和局限条件。一些地区已尝试通过提供双边协议可依据协议范本以使得协议间具备相似性。区域性协议范本为实现最终趋同性和区域性公路货运市场一体化奠定基础。欧洲运输部长会议（ECMT）及南部非洲发展共同体（SADC）均认同这一职能。但协议范本的局限性会在之后的双边协议（依据此协议范本订立）中重复。这一情况在南部非洲最为明显，这一地区签订的许多协议均依据



SADC 范本, 但遗漏了某些关键要素, 导致开放性程度较低。为确保协议范本的适用性及进步性, 协议范本应制订清晰明确的范围且应提供局限性最低的条款规定, 由缔约双方在其双边协议中延展。SADC 协议范本旨在为双边协议趋同化奠定基础并最终促成多边协议的签订。但这并未实现, 因为从设置贸易保护机制的双边协议跃至条件宽松的多边协议对于某些国家来说难以接受。在这种情况下, 制订一份涵盖达成趋同化的方案和途径的新协议范本将大有裨益, 因此各国知悉他们可能会设置/接受的限制条件所引起的后果, 也同意在双边谈判中考虑协议范本。

双边道路运输协议缺乏主要的国际模板。双边协议范本质量残次不齐的原因之一是缺少应用广泛的国际模板。不像航空运输双边协议, 缔约方可来自全世界任何地方, 道路运输双边协议更依赖于地理环境。因此, 任何一国签订的协议内容和范围将会影响周边国家的区域一体化。本研究发现了一个有趣现象, 但须进一步认证, 即经济重要性越不显著的国家越希望签订开放程度高的协议。如果协议的主要目标在于政治领域, 则该协议的设计意图便是发出特定信号, 而不是主要针对运输效率。遗憾的是, 任一协议谈判的原因通常都不那么明显, 尤其是处于运输场地之外时。

评估双边协议的执行程度较为困难。任何国家缔约的协议成功与否取决于协议的实施和执行程度。使国际法律文书正式生效以及签订双边协议是相当有建设性且相对简单的过程, 但文书和协议的有效实施执行才是实现贸易及运输便利化的关键。成为国际法律文书的订立方是重大事宜, 须进行国家层面的谨慎分析和评估。这一过程可能要求调整国家法律和制度、采纳运输基础设施设备有关的新技术标准并认可新的组织和运作体系。因此应对有关法律文书进行评估以确定该文书对本国政府和行业的益处和影响以及带来的整体经济、社会和财政影响。理想情况下, 执行程度的评估应建立在有记录的法律比较之上, 但大部分情况下, 时间及资源约束形成更为简洁的解决方案, 其中之一是针对各协议的关键性规定提出具体问题。一般地, 哪种协议会带来更多益处, 我们无法确定: 限制条件较多但被合理执行的协议还是开放程度高但执行程度不善的协议? 任何措施只要是出于改善运营环境的目的, 都会造成显著影响。

可采用一种系统性的方法对双边协议进行分析。促进国际道路运输服务改良和转变过程的主要劣势之一是缺少一种引导现有文书文件分析工作的工具。本研究工作所采用的方法表明对此类协议进行系统性分析评估是可行的。该方法为定量分析法, 曾被用于类型的领域研究工作, 包括法律领域。我们采用定量法对协议和国际基准标杆进行比较。类型学调查问卷作为本研究的一部分, 已被证实在对世界上不同地区的协议进行分析的过程中以及引导关注各协议的关键属性过程中具有高度有效性。协议范本可用于评估单一协议, 以此作为贸易便利化措施或运输方案设计的一部分。

8.2 具体发现及建议

各国应签订、简化并执行透明的道路运输协议。自国际道路货运活动出现以来，双边政府管制已被证实可作为设定一般性框架条件的有效形式。若未订立有效多边性合作计划，且未真正在合作国家内实施此类计划，双边协议仍发挥主要的监管作用。

一般来说，进入国际货运市场的基本条件是通过双边协议进行监管的主体，包括采纳（或不采纳）参与国际经营业务的前提条件（行业准入）、运输许可证和许可限额等问题或更为具体的事项，如涉及沿海贸易运输、过境和第三国业务、道路安全、税务、规定路线、便利化措施等事宜。因此建议各国对国际道路货运的监管状态进行检查并签订新协议或审查现有的双边协议。协议目标应涵盖最广的监管范围，同时将跨界道路货运业务便利化的共同利益置于首要地位。针对透明度和可用性，有以下两个通用和有效的解决方案：①在缔约国的国内官方刊物上公布协定文本；②给予私营部门知识平台的职责。欧洲广泛采用了后者，欧洲地区的道路运输行业协会管理综合性的协议数据库并准许成员国或利益相关方查看协议文本。

注重定性和多边管制而非定量和双边管制。全世界的经验表明对市场准入条件严格实施国际定性管制大有裨益，包括引入更多的货运市场竞争；提高国际物流和供应链服务质量；通过改进出货流程，改善贸易和国际生产规划；通过降低运输成本提高货运价格竞争力。这些管制方法应取代先前采用的量化市场准入限制，例如对行业准入、道路安全及环境保护提出前瞻性要求。

历史上曾有双边管制对促进国际货运业的繁荣昌盛做出巨大贡献。而在近代，显而易见，多边协议在有关当局及经营者尊重和遵守的前提下，与特定双边计划相比，能为更广泛的地区提供更为顺利和更容易实施的条件。但是，双边协议逐步转换为多边协议的过程应注意避免对已有的运输文化、物流运营商及其服务的行业造成不利影响。

各国应逐步开放其双边道路运输协议，将协议转换为真正意义上的定性双边协议，最后发展成为多边管制工具。如此一来，他们可以利用本研究的结论，将其作为基本的协议标杆对比工具。采用“类型学问卷调查表”形式的标杆对比工具为计划中的世界银行工具集添砖加瓦以实现道路运输部门改革。

遵守自由原则。定性管制体系的基本组成部分是严格遵守“自由”原则，从广义上来说，“自由”包括运输服务中的自由贸易；资金无缝转移、在海外成立运输公司；顺利将货物运过边境；对国际业务的承运人实施最惠国待遇（MFN）及国民待遇（NT）标准，并最终使贸易商间接获益。

此外，采用自由化原则的多边协议被证实是协调国际管制的最佳方式，尤其是与



那些带有歧视性、各种各样及分段的双边法律文件相比。各国应将自由原则列入现有或将来的双边协议以及现有和将来签订的国际道路货运多边管制协议中。

简化技术要求。对运输经营设置过度的监管性技术条件会抹去灵活的市场准入条件带来的优势。过度管制包括车辆技术标准、文件记录和检验、对司机驾驶能力和证件设置特殊和不合理要求、要求对所运货物或运输业务的其他方面提供特别证书等。建议政府采纳现有的车辆、司机和货物技术标准并简化技术文件要求。政府应不再对国际运输业设置新的技术性、检验性及其他文件化要求。

对横向问题制定透明的规章制度。各国政府在诸如签证颁发、安全规则、司机、运输公司、车辆、货物及特殊经营业务的保险规范等领域所施行的一般性政策会大大影响国际货运业务的经营。除此之外，对专业司机免除（或不设置）签证义务亦影响国际运输业的效率和组织性。

国际运输安全性要求应包括现有的法律文件，如海关法规：TIR 公约及其他过境规章制度，尤其是保证只有符合要求的经营者才可从体系中获益的准入标准，运输经营者行业准入标准、道路基础设施管理的安全性要求，等等。这样便不会重复设置技术和行政规章制度，亦节省不必要的财政支出。

各国应按照国际标准对运输过程中的所有要素环节制定透明的保险规则，针对专业司机采取签证优先待遇，并通过各国已签订的现有国际法律协议所提供的优势和工具努力制订出透明的安全规程。

设立有效的机构和实施安排。双边（及多边）协议的实施和执行很大程度上取决于有效的机构支持。应设置能顺利运作的机构以管理双边协议的实施，如联合委员会（JC）。应注意决策制定的透明性，即首先所有有关方均能获知协议及联合委员会所做决定的具体内容。

简单、高效和透明的运输许可证管理体系应从缔约双方公平公开地向国内运输公司签发许可证之时开始实施。缔约国应负责管理协议，包括在协议中设置协议修订条款、违约条款及相关惩处措施、争端解决工具等。缔约国还应定期就可能影响双边协议实施的一切法律事宜及其他国内事件、变化进行信息交流。

各国应注意建设与道路货物运输双边协议撰写和管理有关的机构并对这一方面的专家和政府官员进行培训。政府官员通过培训可从国际化角度运用最优的做法。起草妥当的协议实施应涉及透明性、高效和公平的许可证管理及与协议管理相关的一切事宜。

提及主要的国际义务。大多数国家都是各类国际双边或多边协议的缔约国。因此，这些国家在撰写和实施双边道路运输协议时应谨慎考虑国际协定所赋予的权利和义务。尽管不同缔约双方所签订的双边协议不会互相干涉，但是如果缔约双方同时是同一个或类似领域的多边公约缔约方，它们应当尊重多边性义务。例如，双边协议的义务可

能会与世界贸易组织制定的《关贸总协定》（GATT）和/或《服务贸易总协定》（GATS）、与联合国欧洲经济委员会（UNECE）的运输协议重叠。

同时两对缔约国应妥善考虑所有已签订过的相关双边协议中的规定。例如，缔约双方的双边运输协议可能会与某一涉及财务事宜或缔约国边境的海关检查的双边协议有关。所以有关政府应在尊重一般性国际法律框架及国际义务的前提下签订或修改并执行双边道路运输协议。

8.3 结论及未来计划

本研究清楚表明我们有必要制订出一项可指导行业改革并简化道路货物运输领域的国际关系管理的协议范本。国际道路运输服务是国际商务极其重要的一部分，但目前这些服务由一系列复杂的双边文书管制。显然，目前的管制方法效率低下并会增加合规成本。提供选择方案和预期结果的范本有助于规范未来签订的双边协议。此范本指出与国际最佳实践的不同之处。显然这已超出了本研究的范畴，但对此范本的撰写十分关键。未来在这一领域的工作将注重实现道路货运一体化的方案和途径。

具体来说，进一步研究工作将包含以下几个方面：

- 扩充双边（和多边）道路货运协议的数据库，作为项目设计的参考数据库。该数据库可协助有关国家有效地处理国际贸易中的主要成本之一；
- 在双边和多边层级上整合一项实用的实施工具，尤其在运输成本最高的低收入地区；
- 针对双边道路货运协议提供国内法律环境相关的技术协助；
- 详细评估协议的经济意义（包括数据收集、数据模拟、详细分析）；
- 从交通、贸易和整体国民福利方面预估各种自由化措施对道路货物运输管制的定量影响。

参考文献

Armstrong, M. , and D. E. M. Sappington. 2006. “Regulation, Competition, and Liberalization.” *Journal of Economic Literature*44 (2) : 325 – 366.

Arvis, J. F. , G. Raballand, and J. F. Marteau. 2010. *The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*. Washington, DC : World Bank.

Bernadet, M. 2009. “The Construction and Operation of the Road Freight Transport Market in Europe.” Forum Paper 2009 – 1 , International Transport Forum , Paris.

Borchert, I. , B. Gootiiz, and A. Mattoo. 2010. “Trade Policy Restrictiveness in Transportation.” Presentation at OECD Expert Meeting on Transport Services, World Bank , Washington, DC, November.

Carbajo, J. 1993. *Regulatory Reform in Transport: Some Recent Experiences*. Washington, DC : World Bank.

Chemonics International. 2011. “Study on Impact of Transportation Monopoly: Report on the Roads Goods Transport Industry of Nepal.” U. S. Agency for International Development (USAID) , Kathmandu.

Dutz, M. , A. Hayri, and P. Ibarra. 2000. “Regulatory Reform, Competition and Innovation: A Case Study of the Mexican Road Freight Industry.” Policy Research Working Paper 2318, World Bank, Washington, DC.

ECMT (European Conference of Ministers of Transport) . 1997. “Recommendation Framework for Bilateral Agreements in Road Transport [CEMT/CM (97) 21 – CM (97) 21/ADD1] .” ECMT, Paris.

_____. 2001. “Regulatory Reform in Road Freight Transport Proceedings of the International Seminar.” ECMT, Paris, February.

Gray, R. , N. A. Fattah, and S. Cullinane. 1998. “Road Freight Privatization in Egypt: Is Big Beautiful?” *Journal of Transport Geography*6: 33 – 41.

IRU (International Road Transport Union) . 2009. “Road Transport in the People’ s Republic of China.” IRU, Geneva. http://www.iru.org/en_bookshop_item?id=2.

ITF (International Transport Forum) . 2009. “ECMT Multilateral Quota User Guide.” ITF in Cooperation with the International Road Transport Union (IRU) , ITF, Paris.

_____. 2011. “Report of the High Level Group for the Development of the Multilateral

Quota System. ” ITF (2011) 3, ITF, Paris.

Law, D. , and M. Versteeg. 2012. “The Declining Influence of the United States Constitution. ” *New York University Law Review* 87: 1 – 86.

Maasdorp, G. 2001. *Liberalisation of Transport Services in SADC and at the Multilateral Level*. London: Commonwealth Secretariat.

Mwase, N. 2003. “The Liberalization, De – regulation, and Privatization of the Transport Sector in Sub – Saharan Africa: Experiences, Challenges and Opportunities. ” *Journal of African Economies* 12: 153 – 192.

92 A World Bank Study Nick Poree Associates. 2010. “Facilitation of Road Transport Market Liberalisation in the SADC Region, Final Report. ” Southern African Development Community (SADC), Gaborone.

OECD (Organisation for Economic Co – operation and Development) . 2010. *Globalisation , Transport and the Environment*. Paris: OECD.

Raballand, G. , C. Kunaka, and B. Giersing. 2008. “The Impact of Regional Liberalization and Harmonization in Road Transport Services: A Focus on Zambia and Lessons for Landlocked Countries. ” Policy Research Working Paper 4482, World Bank, Washington, DC.

Raballand, G. , and P. Macchi. 2008. “Transport Prices and Costs: The Need to Revisit Donors’ Policies in Transport in Africa. ” Working Paper No. 190, Bureau for Research and Economic Analysis of Development (BREAD), Washington, DC.

SADC (Southern African Development Community) . 1996. “SADC Protocol on Transport, Communications and Meteorology. ” Southern African Transport Communications Commission (SATCC), Maputo.

Scheerlink, I. , L. Hens, and R. S’ Jegers. 1998. “On the Road to Transport Liberalization: Belgian Road Haulers Policy Preferences. ” *Journal of Transport Economics and Policy* 32 (3): 365 – 376.

Teravaninthorn, S. , and G. Raballand. 2009. *Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors*. Washington, DC: World Bank.

Togan, S. 2009. “Liberalization of Transport Services in Egypt, Jordan and Morocco. ” Policy Research Paper No. 31, Economic Research Forum (ERF), Cairo.

UNESCAP (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) . 2007. “Towards Harmonized Legal Regime on Transport Facilitation in the ESCAP Region—Guidelines. ” ST/ESCAP/2489, UNESCAP, New York.

U. S. Chamber of Commerce. 2006. *Land Transport Options between Europe and Asia: Commercial Feasibility Study*. Washington, DC: U. S. Chamber of Commerce.



Ward, N. , and E. Baretto. 2011. “Technical Report: Road Freight Transport Services Diagnostic Study. ” USAID Southern Africa TradeHub, Gaborone.

World Bank. 1996. Sustainable Transport Priorities for Policy Sector Reform. Washington, DC: World Bank.

_____. 2011. “Infrastructure and Trade Facilitation in Sub – Saharan Africa: An Agenda for Reform. ” Submission to G20, World Bank, Washington, DC.

_____. 2012. Eurasia Cities: New Realities Along the Silk Road. Washington, DC: World Bank.

WTO (World Trade Organization) . 2006. “Quantitative Air Services Agreements Review (QUASAR) . ” WTO S/C/W/270/Add. 1 –3, WTO, Geneva.

_____. 2010. “Road Freight Transport Services: Background Note by the Secretariat. ” S/C/W/324, WTO, Geneva.

附录 A 双边道路货物运输协议的类型学问卷调查表

A. 基本资料

1. 协议的两个缔约国是？甲方和乙方。
2. 缔约国所处的大陆名称是？A 国和 B 国。
3. 协议的签订日期是？日期： 年 月 日。
4. 协议生效日是？日期： 年 月 日。
5. 本协议是否取代了一份旧版的协议？是___否___不适用___

如果是，该协议是否明确指出其取代了一份旧版协议？如果否，协议是否有重复的规定？重复规定有哪些？（一般认为找到旧版协议比较困难）

6. 该协议是否依据一份范围更广的框架协议订立？
是___否___不适用___

如果是，请说明该框架协议的名称。

7. 协议中是否存在“定义”章节？是___否___

如果是，该章节是否至少涵盖了重要术语？

8. 协议中是否有规定提及本协议与其他协定或普通法律的关系？（提及国内法律或双边协议）

是___否___

哪些协定/法律？

9. 协议是否以缔约国的语言或至少以缔约国内主管部门认可的一种国际语言订立？

缔约国使用的语言：

国际语言：

分析可用的语言是？

10. 是否明确提供了主管部门的完整联系方式？

是___否___



B. 范围

11. 协议的地理范围上是否有任何限制？

(例如，大湄公河亚区的 CBTA 协议或中亚区域经济合作文件中，仅中国的一省或两省为缔约方。)

是___否___

如果是，请具体说明。

12. 协议是否规定缔约国之间的运输服务仅允许使用已在缔约国内登记注册的运输工具？

是___否___

如果答案为否，请具体说明。

13. 协议是否规定缔约国之间的运输服务仅允许由缔约国正式授权/许可的运输经营者经营？

是___否___

如果答案为否，请具体说明。

14. 是否有运输类型被完全禁止？

是___否___

如果是，请具体说明。协议是否有说明原因？

15. 协议中列出协议允许的各种运输业务所适用的许可证/授权类型。

是或否：

_____ 双边运输

_____ 过境运输

_____ 三边（第三国）运输

_____ 边境地区的运输（邻近缔约国的边境毗邻的地区）

_____ 其他许可证类别，请列明：

16. 所颁发的运输许可证使用期限是否少于一年？

是___否___

如果是，请具体说明。

17. 是否有须提供特别授权否则就禁止的运输类型？

是___否___

如果是，请具体说明。（例如附录4 中，坦桑尼亚—赞比亚协议第7.6 条所列的石油）

C. 许可证/授权体系

18. 沿海贸易运输是否

—被完全禁止

—在无特殊授权的情况下才禁止，若如此，请具体说明取得授权的程序和条件
(基准：ECMT/MA，第 6.2 条和第 8.5 条)

—在特定条件下允许，若如此，请具体说明程序和条件

—无限制经营

请具体说明程序和条件。

19. 是否有免许可证的运输类型？

是___否___

20. 如果 14 题答案为是，有哪些运输类型免许可证？

(基准：ECMT/MA 第 7 条)

是或否

—自营运输

—牲畜运输

—临时性运输，发生路线改道等情况

—运输毁损或临时出故障的车辆以及故障维修车辆

—派未载货（空车）运货车前往另一国替换临时出故障车辆的空载行程，以及出故障货车经维修后归国行程

—运输远洋船舶和飞机所需的零部件和物资

—运输急救所需的医疗用品和设备，尤其在应对自然灾害和人道援助需求情况下

—运输用于展览会商展出的或非商业用途的工艺品

—出于非商业目的将财物、配件及动物运送至剧院、音乐剧场、电影院、体育场或马戏团表演场所（包括比赛用马、赛车和船只）、展览会场或宴会场或从前述场地运回；运输广播录音或电影电视剧拍摄所需物品

—葬礼运输

—如有其他免许可证的运输类别，请在下方具体列出并说明



21. 免限额要求的运输类型

(标准: ECMT/MA 第 7.13 条)

是或否

— 搬迁物

— 易腐货物

— 如有其他免限额要求的运输类别, 请在下方列出该类别的具体定义

22. 协议中是否有规定与下列内容相关

是或否

— 许可证数量达成一致的方式 (年度配额)。大部分协议谈判于联合委员会 (JC) 内部举行, 但亦可由缔约国的主管机关通过书信往来进行。

— 许可证交换的方式和日期 (采用邮寄、外交渠道等)。协商好的许可证数量通常在当年年末交换, 确保下一年年初便可使用。

— 有效性条件。对直达/双边运输而言, 许可证一般对单次进入和一次返程有效, 但经过一个第三国或从该国返回的过境运输所采用的许可证对一次过境通行和过境返程才有效。

— 使用条件。许可证应放置在所属的车辆上, 按要求印制签发给两国境内授权的人员, 承运人不得转让许可证等。

— 是否有其他重要方式?

23. 能否买卖许可证?

是___否___

24. 共用许可证的方法

是或否

— 是否设置双边限额? 本题旨在将各双边协议完全放开交通限制的情况纳入, 例如英国和瑞士签订的协议。“开放化”包括正式规定了配额, 但未设配额数量限制的情况。

如果上述问题的答案为是, 该协议中是否规定配额限制?

— 若协议中含配额限制, 是否还规定了分配模式? 请在下方详细说明此模式。一般情况下, 按 50/50 的比例分配, 但并非所有情况都如此, 例如, 许多内陆国家与沿海国家常按 2/3、1/3 或 60/40 比例分配; 可查阅“IRU / UNECE 调查问卷”详述的更为复杂的交换示例。

— 对符合最新安全和排放标准的车辆是否设有额外配额? (标准: ECMT/MA, 第 11.3.2 条)

如果有, 请在下列文字框中写明。

一对使用 ROLA、RORO 或替代线路的运输经营者是否有额外的配额奖励？

如果有，请在下列文字框中写明。

请列明配额分配方式、现代车辆及国际运输的配额

25. 是否存在阿维斯 (Arvis)、芮巴兰 (Raballand) 及马尔托 (Marteau) 2010 年出版的《内陆地区物流》(世界银行出版书籍) 一书第 19 页提及的双边“轮流”(货物调配/排队) 制(注: 如果该“轮流”制是由国内法律规定, 则勾选第二个方框, 并简要描述该法律规定, 并注明出处, 如果有的话)

有, 双边轮流制

无, 单边轮流制

无, 无轮流制

如果有, 请说明具体程序、范围及方式(涉及的机构、定价体系、货物调配体系, 等等)

26. 缔约双方是否通过协议规定许可证(或许可证个人申请) 双批准程序?(示例见坦桑尼亚—赞比亚协议第 8.5 (ii) 条至第 8.8 条)

是___否___

如果是, 请列明具体程序和时间安排:

27. 缔约双方是否对配额的双批准提出要求?

是___否___

如果是, 请列明具体程序和时间安排:

28. 在许可证有效期(年度、月度、临时或其他类型) 和续期程序等在双边过境运输的限额类型和行程及三边配额部分尚未具体说明的方面是否对不同类型许可证作出具体规定?

是___否___

如果是, 请具体说明。

29. 对允许的业务“深度”是否有限制?(例如, 从边界算起, 最远的行驶距离为 70 千米)

是___否___

若与 ECMT/MA 第 7.1.13 条不同, 请描述“邻近边境区”的定义。请说明适用于此类业务的许可证类型。

30. 是否对许可证签发提出特定要求, 如提供 VAT 证明、车辆性能证书、执照和



所有权证明等?

是___否___

如果是, 请详细列出。

D. 过境相关规定

31. 协议是否明确包含了缔约一方的车辆经缔约一方境内前往第三国/从第三国返回的过境运输? 还是仅包含双边运输?

是___否___

32. 过境配额

是或否

—禁止过境运输

—允许且完全开放

—允许但有限制

如果允许过境运输, 但设有限制条件, 请说明针对缔约双方的运输经营者的限制类型 (例如 IRU /UNECE 问卷调查表所详述的类型)。

33. 对于符合最新安全和排放标准的车辆是否有额外的过境配额? (标准: ECMT/MA 第 11.3.2 条)

是___否___

如果是, 请详细说明。

34. 对使用 ROLA、RORO 或替代线路的运输经营者是否有额外的过境配额奖励?

是___否___

如果是, 请详细说明。

E. 三边配额

35. 协议是否提供三边配额? (如果提供, 但设有限制条件, 请按下列问题所示详细说明。)

有; 有, 但设有限制条件; 无

36. 三边运输业务限制:

有或无

—需获得特别授权

—规定了“自行过境义务”（标准：ECMT/MA，第 6.1.b 条）

—A 国承运人经过 B 国到达“AB”两国协议的第三国或 A 国承运人经过 B 国从该第三国返回：来回行程的次数，或月度或年度配额或其他交换内容（例如 IRU/UNECE 问卷调查表所详述的类型）

—B 国承运人经过 A 国到达“AB”两国协议的第三国或 B 国承运人经过 A 国从该第三国返回：来回行程的次数，或月度或年度配额或其他交换内容（例如 IRU/UNECE 问卷调查表所详述的类型）

37. 对于符合最新安全和排放标准的车辆是否有额外的三边配额？（标准：ECMT/MA 第 11.3.2 条）

有____无____

如果有，请具体说明。

38. 对使用 ROLA、RORO 或替代线路的运输经营者是否有额外的三边配额奖励？

有____无____

如果有，请具体说明。

F. 规定路线

39. 对过境或其他类型的国际运输类型是否预先指定了路线？

是____否____

如果是，请说明路线以及相关条件：

40. 协议或协议附录是否列出了指定路线的清单？

是____否____

41. 如果上述问题答案为是，以下内容是否作为路线规范的标准？

是或否

—基础设施的状况

—该路线所载的实际或潜在运输量/贸易量

—该路线上设置的跨境点情况

—处理国际过境运输的道路容量

—缔约国在路线设置中可获取的益处

如有其他内容，请详细说明：



42. 协议是否说明了与指定路线相关的技术参数/设计标准（逻辑上，这些参数标准应遵循区域运输基础设施网络予以制定，以确保区域互联性和互通性）。

是___否___

43. 缔约国是否针对指定路线沿线供过境运输（或其他类型的国际运输业务）使用的以下设施的收费价格作出有关声明/承诺/决议：

是或否

—急救服务和其他事故援助

—车辆发生故障时提供的修理用设备

—加油站

—邮局和电信局

—装卸货设施

—仓储区和仓库

—餐馆和中途停留休息设施

—货车停车场

44. 协议是否明确规定了过境运输或其他运输业务类型的进出口？（示例见坦桑尼亚—赞比亚协议第 4.1.d 条）

是___否___

G. 财政措施

45. 缔约方的车辆是否被豁免与所有权、注册登记、车辆运行相关税费以及运输服务有关的特别税？（标准：ECMT/MA 第 9.1 条）

是___否___部分豁免___

若无豁免或部分豁免，请具体说明：

46. 请具体说明协议是否定义了“与车辆运行相关的税费”以及/或“运输服务有关的特别税”。

47. 车辆内置油罐内所装的燃油、润滑剂和配件是否免除所有进口关税？（标准：ECMT/MA 第 9.2 条）

是___否___

如果不免除，请具体说明。

48. 联合运输的首段和终段路程是否免通行费和关税？（基准：ECMT/MA 第 9.3 条）

是___否___

49. 是否存在免全部或部分通行费和关税的其他运输类型?

是___否___

如果存在, 请具体说明。

H. 车辆和司机

50. 协议是否规定了车辆的技术要求?

是___否___

51. 双边协议中是否包含了重量和尺寸相关的具体规定?

是___否___

52. 协议是否有车辆重量证明互相认可的规定? (详见联合国《货物边境统一管制国际公约》[“统一公约”], 1982)

是___否___

53. 协议是否有技术检验证书相互认可的规定? (详见“统一公约”)

是___否___

54. 一列组合车能否由在不同国家登记注册的车辆组成?

能___不能___

如果能, 请详细说明。

55. 协议是否有驾照相互认可的规定?

是___否___

如果有, 是否有驾照格式和内容的规定?

56. 协议是否强制规定了执行运输任务的司机的驾驶(最长)时间和休息(最短)时间?

是___否___

如果是, 请具体说明。

57. 协议是否对可证明司机特殊职业资格的证书提出要求? (例如, 运输危险品)

是___否___

如果有, 请具体说明。



I. 运输经营者

58. 协议是否含有与机动车第三方保险有关的强制规定?

是___否___

如果有, 请具体说明。

59. 是否对承运人责任作出相关规定?

是___否___

如果是, 请具体说明。

60. 协议是否授权承运人在另一个缔约国境内设立办事处和/或聘请代表和/或代理人?

是___否___

如果是, 请具体说明。

J. 具体便利化措施和其他事宜

61. 协议是否明确规定 (对货物、车辆和司机实施) 非歧视性待遇为义务之一?

是___否___部分___

如果是或对部分货物、车辆和司机施行, 请具体说明。

62. 协议是否明确作出环保规定?

是___否___

如果是, 请具体说明。

63. 协议是否明确作出与安全 (交通和/或运输业务) 相关的规定?

是___否___

如果是, 请具体说明。

64. 协议是否明确作出与安保 (交通和/或运输业务) 相关的规定?

是___否___

如果是, 请具体说明。

65. 协议是否有规定对司机 (简化入境手续, 如护照/签证、驾照等文件发放)、车辆 (注册、车辆性能、重量和尺寸保险) 及货物 (关税、质量、动植物检疫检查) 提供优惠便利措施, 及运输特殊货物 (危险品、牲畜和易腐品、特定货物和运输工具)

的临时入境) 时提供特殊快速处理的待遇?

是___否___

如果是, 请具体说明。

66. 车辆是否需要携带除许可证/授权凭证以外的在有要求时须出示的其他运输文件? (例如托运单)

是___否___

如果是, 请具体说明。

K. 实施安排

67. 联合委员会:

是___否___

一是否含有与 ECMT/MA 第 14 条不同或比之更具体的联合委员会相关规定? (例如, 委员会构成、定期举行会议、若在特定期限内未举行会议则配额自动分配, 等等)

一委员会所作决议是否公开?

请详细说明联合委员会的制度机制及公布决议的方法。

68. 针对违反协议规定的行为是否有相关处理程序?

大部分双边协议允许东道国的政府当局在其国内对违反规则的行为提起诉讼, 但须发出通知。一些协议亦规定了具体的惩罚措施, 例如, 警告、暂扣或吊销许可证等。在协议中列明处理程序可避免缔约双方产生争端, 联合委员会亦无须在会上进行冗长的辩论。

是___否___

如果是, 请具体说明。

69. 信息交流是否作为协议项下的义务之一?

是___否___

如果是, 交流的信息涉及哪些方面? (如违约、处罚措施、国家法规、新订国家惯例, 等等)

L. 协议最后条款

70. 协议是否作出与下列内容相关的规定:

是___否___



—在联合国秘书处登记协议（根据《联合国宪章》第十六章，杂项条款，第 102 条）

—国内法规的透明性和可知性

—对主管当局提起上诉的权利

—争端解决安排

—包括附录及/或协定在内的协议修改程序

—是否有规定在审查与协议有关的法规时须与另一缔约国商讨？

—协议生效和有效期（是否有自动延展约定？）

—作准文本（一种、两种或多种语言）

附录 B 选为基准协议的具体双边道路 货物运输协议

序号	地理关系	缔约国	语言版本
1	欧洲—欧洲	白俄罗斯—比利时	英语
2		白俄罗斯—丹麦	英语
3		白俄罗斯—荷兰	英语
4		白俄罗斯—瑞士	德语
5		波黑—瑞士	德语
6		捷克共和国—土耳其	英语
7		芬兰—阿尔巴尼亚	英语
8		前南斯拉夫马其顿共和国—西班牙	英语
9		前南斯拉夫马其顿共和国—瑞士	德语
10		前南斯拉夫马其顿共和国—英国	英语
11		塞尔维亚—卢森堡	法语
12		塞尔维亚—西班牙	英语
13		塞尔维亚—瑞士	德语
14		塞尔维亚—英国	英语
15		保加利亚—土耳其	英语
16		土耳其—法国	英语
17		乌克兰—法国	英语
18		瑞士—阿尔巴尼亚	德语
1	亚洲—欧洲	阿富汗—法国	英语
2		澳大利亚—伊朗伊斯兰共和国	英语
3		伊朗伊斯兰共和国—比利时	英语
4		伊朗伊斯兰共和国—芬兰	英语
5		伊朗伊斯兰共和国—德国	德语
6		伊朗伊斯兰共和国—西班牙	西班牙语
7		伊朗伊斯兰共和国—土耳其	英语
8		以色列—比利时	英语
9		以色列—法国	英语
10		约旦—瑞士	德语
11		约旦—英国	英语
12		哈萨克斯坦—匈牙利	俄语
13		哈萨克斯坦—立陶宛	俄语
14		哈萨克斯坦—摩尔多瓦	俄语
15		哈萨克斯坦—荷兰	俄语
16		哈萨克斯坦—波兰	俄语
17		哈萨克斯坦—罗马尼亚	俄语
18		哈萨克斯坦—斯洛伐克共和国	俄语
19		哈萨克斯坦—西班牙	俄语
20		哈萨克斯坦—瑞典	俄语



续 表

序号	地理关系	缔约国	语言版本
21	亚洲—欧洲	哈萨克斯坦—瑞士	德语
22		哈萨克斯坦—英国	英语
23		瑞士—阿塞拜疆	德语
24		瑞士—格鲁吉亚	德语
25		瑞士—阿拉伯叙利亚共和国	德语
26		阿拉伯叙利亚共和国—芬兰	英语
27		阿拉伯叙利亚共和国—瑞典	英语
28		乌兹别克斯坦—德国	德语
29		乌兹别克斯坦—荷兰	英语
1	非洲—欧洲	阿尔及利亚—西班牙	西班牙语
2		阿尔及利亚—瑞士	德语
3		摩洛哥—芬兰	英语
4		摩洛哥—卢森堡/比利时	法语
5		摩洛哥—西班牙	英语
6		摩洛哥—瑞士	德语
7		摩洛哥—英国	英语
8		突尼西亚—澳大利亚	法语
9		突尼西亚—芬兰	英语
10		突尼西亚—法国	英语
11		突尼西亚—西班牙	法语
12		突尼西亚—瑞士	德语
13		突尼西亚—英国	英语
1	亚洲—亚洲	哈萨克斯坦—约旦	俄语
2		哈萨克斯坦—吉尔吉斯斯坦	俄语
3		哈萨克斯坦—蒙古	俄语
4		哈萨克斯坦—巴基斯坦	俄语
5		哈萨克斯坦—塔吉克斯坦	俄语
6		哈萨克斯坦—土库曼斯坦	俄语
7		哈萨克斯坦—乌兹别克斯坦	俄语
8		老挝人民民主共和国—越南	英语
9		黎巴嫩—阿拉伯叙利亚共和国	英语
1	非洲—非洲	莫桑比克—南非	英语
2		南非—赞比亚	英语
3		南非—津巴布韦	英语
4		南非—马拉维	英语
5		坦桑尼亚—赞比亚	英语
6		喀麦隆—乍得	法语
7		喀麦隆—中非共和国	法语
1	南部非洲	巴西—委内瑞拉共和国	英语

资料来源：世界银行。

附录 C 由贸易和车队规模确定的协议 经济意义地位

协议	2008 年车队规模	贸易量	分数
阿尔及利亚—西班牙	5680585	12285105	41
阿尔及利亚—瑞士	601232	588798	36
澳大利亚—伊朗伊斯兰共和国	681338	547433	45
波黑—瑞士	383453	199141	65
保加利亚—土耳其	3109385	3159134	72
芬兰—阿尔巴尼亚	466733	12335	36
伊朗伊斯兰共和国—比利时	962780	198921	42
伊朗伊斯兰共和国—芬兰	678475	202690	68
伊朗伊斯兰共和国—德国	4546299	6084030	75
伊朗伊斯兰共和国—西班牙	5705585	541841	47
伊朗伊斯兰共和国—土耳其	3110224	1228600	35
以色列—比利时	1021453	7931420	61
以色列—法国	6638673	3251514	35
哈萨克斯坦—匈牙利	842066	526871	53
哈萨克斯坦—立陶宛	564440	330528	52
哈萨克斯坦—摩尔多瓦	530299	260352	54
哈萨克斯坦—荷兰	1485764	5137125	51
哈萨克斯坦—波兰	3124029	900528	44
哈萨克斯坦—罗马尼亚	1059672	1092728	73
哈萨克斯坦—斯洛伐克共和国	661225	835142	53
哈萨克斯坦—西班牙	5819917	990642	55
哈萨克斯坦—瑞典	922997	678504	38
哈萨克斯坦—瑞士	740564	11448790	38
哈萨克斯坦—土库曼斯坦	518582	222898	62
哈萨克斯坦—英国	4169032	2196936	73
前南斯拉夫马其顿共和国—西班牙	5434465	113799	62
前南斯拉夫马其顿共和国—瑞士	355112	78508	32
前南斯拉夫马其顿共和国—英国	3783580	108783	74
摩洛哥—芬兰	448303	315707	32
摩洛哥—卢森堡	104247	22793	36
摩洛哥—西班牙	5475413	9039019	36
摩洛哥—瑞士	396060	623508	37
摩洛哥—英国	3824528	1589401	43



续 表

协议	2008 年车队规模	贸易量	分数
塞尔维亚—卢森堡	205306	8964	43
塞尔维亚—西班牙	5576472	297291	39
塞尔维亚—瑞士	497119	337362	45
塞尔维亚—英国	3925587	380979	44
南非—津巴布韦	134675	2400218	27
瑞士—阿尔巴尼亚	414490	39622	71
瑞士—阿塞拜疆	430372	129912	58
瑞士—格鲁吉亚	380632	31239	58
突尼西亚—澳大利亚	551338	122918	28
突尼西亚—芬兰	548475	88348	49
突尼西亚—法国	6450000	10366238	36
突尼西亚—西班牙	5575585	1966050	46
突尼西亚—瑞士	496232	589364	35
突尼西亚—英国	3924700	1299517	39
土耳其—法国	9090224	15023701	28
乌克兰—法国	6731106	2173895	43

资料来源：世界银行。

图书在版编目 (CIP) 数据

道路运输协议的定量分析: QuARTA / () 库纳克等著; 安久意, 胡会琴, 李小超译.
—北京: 中国财富出版社, 2015. 12

(交通运输发展及理论经典译丛)

书名原文: Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA)

“十二五”国家重点图书出版规划项目

ISBN 978-7-5047-6002-9

I. ①道… II. ①库… ②安… ③胡… ④李… III. ①国际运输—公路运输—货物运输—运输协作—定量分析 IV. ①U492.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 302975 号

著作权合同登记号 图字: 01-2015-8661

Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA)

Copyright © 2013 by International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank

道路运输协议的定量分析 (QuARTA)

版权所有 © 2013 国际复兴开发银行/世界银行

策划编辑 郑欣怡

责任编辑 郑欣怡

责任印制 石雷

责任校对 杨小静

责任发行 敬东

出版发行 中国财富出版社

社 址 北京市丰台区南四环西路 188 号 5 区 20 楼

邮政编码 100070

电 话 010-52227588 转 2048/2028 (发行部)

010-52227588 转 307 (总编室)

010-68589540 (读者服务部)

010-52227588 转 305 (质检部)

网 址 <http://www.cfpress.com.cn>

经 销 新华书店

印 刷 北京九州迅驰传媒文化有限公司

书 号 ISBN 978-7-5047-6002-9/U·0103

开 本 787mm×1092mm 1/16

版 次 2015 年 12 月第 1 版

印 张 6

印 次 2015 年 12 月第 1 次印刷

字 数 128 千字

定 价 48.00 元

版权所有·侵权必究·印装差错·负责调换

QUANTITATIVE ANALYSIS OF ROAD TRANSPORT AGREEMENTS (QUARTA)

道路运输协议的定量分析 (QuARTA)



ISBN 978-7-5047-6002-9



9 787504 760029 >

定价：48.00元