

睿库研究

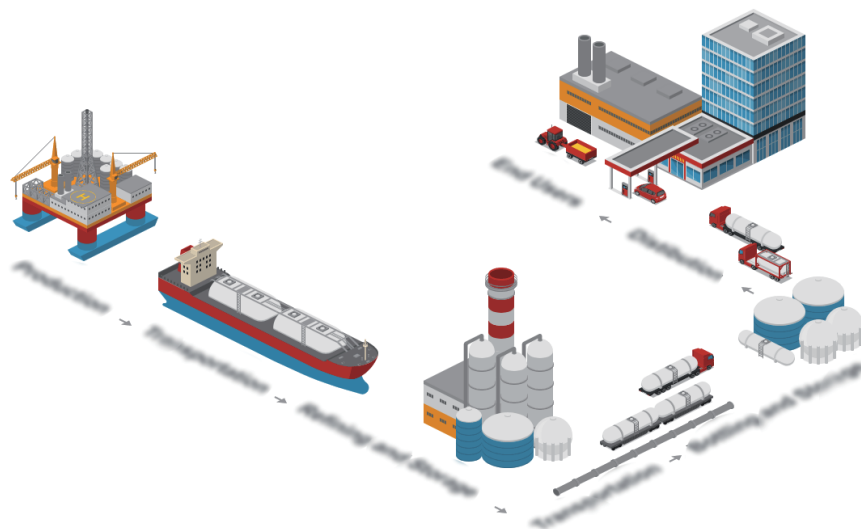


Recode-T (C) -2020005

联合国欧洲经济委员会、贸易便利化和电子商务中心第 42 号建议书

贸易和运输便利化监测机制

UNECE Recommendation No. 42: Trade and Transport Facilitation
Monitoring Mechanism



**UNECE RECOMMENDATION NO. 42:
TRADE AND TRANSPORT FACILITATION
MONITORING MECHANISM**

**联合国欧洲经济委员会、
贸易便利化和电子商务中心第 42 号建议书
贸易和运输便利化监测机制**

原文：United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business/ 联合国欧洲经济委员会、贸易便利化和电子商务中心

原文发布：2017 年

译稿：北京睿库贸易安全及便利化研究中心

译稿发布：2020 年 4 月

UN/CEFACT 的任务是为来自发达、发展中和转型经济体的商业、贸易和行政组织通过产品交易及相关业务的能力。其重点是通过简化和协调流程，手续和信息流来促进国内和国际交易，从而为全球贸易的增长做出贡献。

与 UN/CEFACT 的合作对联合国各成员国，政府间组织和经联合国经济和社会委员会认可的非政府组织都完全开放。通过来自世界各地的政府和企业代表的参与，UN/CEFACT 已经制定了一系列贸易便利化和电子商务标准，建议和方法，这些标准在政府间事务处理方面得到广泛认可并在全球范围内实施。

www.unece.org/cefact

目录

前言 /1

第一部分 第 42 号建议书 建立贸易和运输便利化监测机制 /3

A. 引言 /3

B. 目的 /4

C. 范围 /4

D. 效益 /4

E. 建议 /4

第二部分 关于建立贸易和运输便利化监测机制的第 42 号建议书的指南（TTFMM）/7

A. 介绍 /7

B. 制度安排 /7

C. 监测范围 /8

（1）定义监测范围的一般原则 /8

（2）流程 /8

（3）货物 /9

（4）贸易路线和走廊 /9

（5）来自国际组织的数据 /9

D. 数据收集方法和指标 /10

（1）尽可能使用自动化系统的相关数据 /10

（2）使用业务流程分析（BPA）方法 /10

（3）国家数据库的建设和更新 /11

E. 数据分析和建议 /12

（1）数据和关键结果的表述 /12

（2）分析报告（除其他外，包括关键政策建议） /13

F. 政策色指定和行动计划 /13

（1）交流结果和建议 /13

（2）制定政策或行动计划 /13

G. 国家能力建设 /14

H. 资源 /14

I. 国际支持 /15

J. 与邻国合作 /15

K. 性别考量 /15

附录一 各种跨境指标 /17

附录二 TFFM 各层级指标示例 /19

前言

我很高兴介绍这项关于监测促进贸易便利化和加速国际供应链和价值链的政策和程序的有效性的新建议。促进贸易是改善人民生活和减少不平等的载体之一。使用国际标准和标准程序为发达和发展中经济体的所有参与者创造了一个公平的竞争环境。

但是，各国需要建立可持续的国家贸易和运输便利化监测机制，以衡量和评估进展并协助进行决策和现代化改革。

关于贸易和运输便利化监测机制（TTFMM）的第 42 号建议书解决了与设计和实施 TTFMM 中的体制安排和方法有关的问题。这是对 UNECE 贸易便利化建议和指导材料的重要补充。

奥尔加·阿尔加耶罗娃
(Olga Algayerova)
联合国欧洲经济委员会 执行秘书

第一部分 第 42 号建议书

建立贸易和运输便利化监测机制（TTFMM）

A. 引言

1. 世界上许多国家都在努力促进贸易和运输便利化。但是，很少有国家建立可持续的机制来监测促进贸易便利化和加速国际供应链和价值链的政策和程序的有效性。

2. 目前有几项可用的全球贸易便利化绩效调查和数据库，并且已被证明非常有用，可作为基准测试和提高认识的工具。但是，它们没有提供足够详细的信息来帮助制定或更新国家贸易便利化行动计划。

3. 一些国家也进行了贸易和运输便利化评估。在许多情况下，这些性质都是临时性的，发展伙伴之间几乎没有协调，而且所涉政府机构的支持也很有限。

4. 因此，各国需要建立可持续的国家贸易和运输便利化监测机制，以衡量和评估贸易和运输便利化的进展，并协助拟定，更新和优先考虑贸易和运输便利化的建议。

5. 本建议书以现有的欧洲经委会建议书为基础。特别是，该建议书建议一个国家在适当时应根据第 18 号建议书所涵盖的“Buy-Ship-Pay”（购买 – 运输 – 支付）模式收集有关贸易和运输便利化的数据。本建议书强调了 TTFMM 的制度安排的重要性。它建议，如第四号建议书中所述，尽可能由国家贸易便利化机构（NTFB）负责 TTFMM。它还强调了多个利益相关者之间参与和磋商的重要性，如第 40 号建议书所述。

B. 目标

6. 本建议书的目的是鼓励政府，企业界，发展伙伴和国际组织就建立可持续的贸易和运输便利化监测机制（TTFMM）进行合作。因此，本建议书解决了与设计和实施 TTFMM 中的体制安排和方法有关的问题。

C. 范围

7. 本建议书主要针对国家一级的 TTFMM。但是，许多基本原则可以平等地应用于地方，次区域，区域和全球各级。

D. 好处

8. TTFMM 的建立将为一个国家带来以下好处：

- 具有成本效益的，可持续的贸易和运输便利化监测；
- 可用于决策和现代化改革的可靠，系统，一致和统一的数据；
- 增强国家促进贸易和运输便利化的能力；和
- 简化贸易和运输程序，提高贸易效率，增强贸易竞争力。

E. 建议

9. 鉴于上述情况，联合国 / CEFAC 在 2017 年 4 月于日内瓦举行的第二十三届全体会议上建议：

- 各国政府和贸易部门应建立国家贸易和运输便利化监测机制（TTFMM）；
- 政府和贸易部门应考虑采取以下措施，以确保 TTFMM 的可持续性：
 - 提升国家能力，以确保国家专家和团队在可能的情况下开展 TTFMM 活动；和
 - 使 TTFMM 体制化：监督 TTFMM 运作的机构应包括贸易和运输便利化中所有或主要利益相关者的代表；

在可能的情况下，应充分利用国家贸易便利化机构来领导 TTFMM 下的活动。

- 国际组织和发展伙伴应尽可能向有需要的国家提供援助，以帮助他们建立自己的 TTMFM，尤其是最不发达国家（LDC），内陆发展中国家（LLDC）和小岛屿发展中国家（SIDS）。

第二部分 第 42 号建议书

建立贸易和运输便利化监测机制的指导方针

A. 介绍

10. 各国需要建立可持续的国家贸易和运输便利化监测机制（TTFMM），以衡量和评估贸易和运输便利化的进展，并协助制定，更新和优先考虑贸易和运输便利化的建议。经验表明，在一些国家已经成功进行了贸易和运输便利化评估。但是，在许多情况下，它们本质上是临时性的，发展伙伴之间几乎没有协调，而且所涉政府机构的支持也很有限。

11. 本建议书的目的是鼓励政府和企业界合作开发可持续的 TTFMM 方法。因此，本建议书解决了与设计和实施 TTFMM 中的体制安排和方法有关的问题。本建议书主要集中在国家一级。但是，许多基本原则可以平等地应用于地方，次区域，区域和全球各级。

B. 制度安排

12. 将 TTFMM 制度化是确保其可持续性的前提。监督 TTFMM 运作的机构应包括贸易和运输便利化中所有或至少是主要利益相关者的代表。这样的机构可以是国家贸易便利化机构（NTFB），NTFB 的下属机构，也可以是类似的机构（如果已经建立）。实际上，TTFMM 应该是 NTFB 的核心功能，因为 TTFMM 将提供决策所需的信息并推动贸易便利化改革。如果没有这样的 NTFB，可以设立一个机构间贸易便利

化绩效评估和监督机构，该机构最终将升级或整合到 NTFB 中（根据要求根据世界贸易组织（WTO）贸易便利化协议）。

13. 应邀请 TTFMM 范围内的贸易和运输便利化利益相关者参加。私营部门可能在贸易和运输便利化监测中发挥非常积极或领导作用。公众和与贸易和运输便利化有关的所有利益相关者应明确需要上述 TTFMM。

C. 监测范围

1. 定义监测范围的一般原则

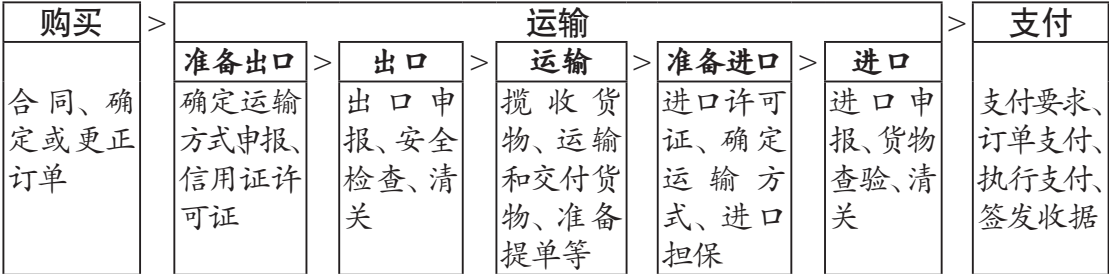
14. 监测范围应由一个国家根据其具体情况决定。两个不同的国家可能有不同的监测优先等级。例如，一个内陆国家可能希望监测边境边境哨所的程序，而一个岛国可能最担心港口的性能和航运连通性。应安排与利益相关者的协商会议，以决定监测范围。在定义监控范围时，应适当采用具体，可衡量，相关的和有时间限制（SMART）的标准。

具体	监测范围必须清晰明确
可衡量	一个国家需要审查其监测活动的资源和能力。如果是第一次进行监测，则该国可能将重点放在少数具有战略意义的监测程序，例如货物或贸易路线上。 随着时间的推移，随着国家能力和经验的增强，可以包括更多的产品和贸易路线以进行监测。
相关	监测领域必须与国家战略相关。
时间限制	监督活动的时间范围和目标日期必须向所有利益相关者明确。

2. 流程

16. 鼓励各国酌情在其监测活动范围内采取全供应链方法，以确保为加强贸易和运输便利化而确定的解决方案具有全面性。为此，国家应考虑根据“购买 - 发货 - 支付”模式设置监测范围（如图 1 所示）。监测范围可以涵盖整

个供应链流程（即所有的“购买－发货－支付”），或者在某些情况下，根据优先级，监测范围可能限于购买－发货－支付模型中的选定流程。



联合国欧洲经济委员会第 18 号建议书以“购买－发货－支付”模式（图 1）简化了国际供应链的视图。该模型确定了国际供应链中涉及的关键商业、后勤、监管和付款程序。资源：<http://tfig.unece.org/contents/buy-ship-pay-model.htm>。

3. 货物

17. 选择监测货物时,应尽可能考虑以下一个或多个因素:

- 这些产品对国家或地区而言具有战略意义；
- 产品应与中小企业（特别是农业部门）相关；
- 产品应为创造就业作出重大贡献；
- 该产品的出货频率很高；
- 该产品应对国家或地区具有较高的经济价值；
- 产品的贸易流程应包括常见（或许多）瓶颈，大量代理机构和 / 或效率低下的程序；和
- 该产品应与公民的健康，福祉和 / 或社会凝聚力相关。

4. 贸易路线和走廊

18. 应主要根据所选择的评估产品和 / 或由于其经济重要性来选择要评估的贸易路线和走廊。如果产品沿着不同的走廊运输，则应优先考虑那些对国家或地区使用最频繁或在战略上更重要的走廊。与私营部门的磋商对于确定此类走廊可能非常有用。

5. 来自国际组织的数据

19. 在制定国家贸易和运输便利化总体规划时，应考虑

国际组织已经收集的国际贸易和运输便利化指标。此类指标可能来自亚太经社会 – 世界银行贸易成本数据库，世界银行物流绩效指数，世界银行营商环境报告 / 跨境贸易指标，贸发会议班轮运输连通性指数 (LSCI)，经合组织贸易便利化数据库，联合国区域委员会贸易便利化和无纸贸易实施情况调查数据库，世界经济论坛的全球竞争力指数以及亚行的 CAREC（亚洲开发银行中亚经济体）走廊性能测量和监控。这些指标中的一些描述可以在附录一中找到。

D. 数据收集方法和指标

20. 数据收集（包括数据的类型和数据收集方法）应在监测范围内并同时定义。应当选择统一数据收集，计算和汇总的方法（尽可能），以最大程度地促进国家，区域和国际的比较。为了有效监测（例如，每月、每季度或每年），应定期检查和定期收集数据。

1. 应尽可能利用自动化系统中的相关数据

21. 在诸如 ASYCUDA 之类的自动化系统有与贸易和运输便利化监测相关的数据，则应充分利用（例如，提交海关申报单的时间和接受每个海关申报单的时间）。更积极地，在设计和开发自动化系统时，应尽可能将与贸易和运输便利化监测有关的数据包括在已实施的系统中。

22. 一国现有的自动化系统可能无法提供某些必要的数
据。任何 TTFMM 都应考虑开发一种方法来收集更多数据，
以监测特定业务。

2. 将业务流程分析（BPA）作为数据收集的方法

23. 建议各国利用已发布的工具以及现有的工具和技术进行业务流程分析。例如，《UNNEXT 业务流程分析指南，以简化贸易程序》旨在协助收集和分析数据，建立数据库和生成适当的指标。

24. 其他贸易和运输便利化监测方法，例如时间成本距离（TCD），走廊性能评估和监控（CPMM）WCO 放行时间研究（TRS）也可以用来补充 BPA。专栏 1 说明了 BPA 和其他方法（称为 BPA +）的互补性质。

最初设计业务流程分析是为了在给定时间点记录和评估导入 / 导出过程及其相对简单性。它还特别包括对整个程序范围的时间和成本的测量，作为分析的主要结果之一。这种结合使其适合作为贸易便利化监控和改进系统的基础 / 核心。

新的业务流程分析（BPA +）方法基于 BPA 概念，并辅以其他方法，例如时间成本距离（TCD），走廊绩效测量和监视（CPMM）和时间释放研究（TRS）。

货 运 前 与 贸 易 有 关 的 程 序	货 物 原 产 地		过 境 点		过 境 点		货 运 目 的 地	货 物 抵 达 后 与 贸 易 有 关 的 程 序
			TRS		TRS			
	TCD/CPMM							
	BPA +							

TCD/CPMM 和 TRS 专注于 BPA 涵盖的一部分程序（请参见上图），并提供了替代的数据收集方法，可用于验证和补充标准 BPA 的数据和结果。BPA 数据通常基于与关键信息提供者的访谈，并通过利益相关者的咨询进行验证，而 TCD/CPMM 通常基于对沿选定路线移动单个货物的驾驶员提供的定量信息的积累。TRS 基于海关人员，海关经纪人或电子时间戳（如果有）填写的数据收集表，以获取装运 / 海关申报的样本。

BPA 与其他两种方法（TRS 和 TCD/CPMM）之间的另一个区别是 BPA 不仅提供指标，而且还提供了一种“标准”的方式来分析指标，贸易程序，识别瓶颈和诊断贸易壁垒，而其他两种方法主要提供指标。

资料来源：该框摘自亚太经社会 - 亚行出版物《建立国家综合和可持续的贸易和运输便利化监测机制：BPA+》（2014 年）。自 2016 年 12 月 14 日起在以下位置提供：<<http://www.unescap.org/resources/towards-national-integrated-and-sustainable-trade-和运输便利化监控>>

3. 国家数据库的建设和更新

25. TTFMM 的执行机构（例如 NTFB）应开发，维护和

更新国家 TTFMM 数据库。该数据库应尽可能包含以下数据：

- 沿选定走廊的选定过程 / 产品的贸易过程说明，过程流程和相关规则 / 规定，贸易和运输程序；
- 时间，成本，每个流程 / 程序的文档数量以及总流程数量；
- 适当时采用国际贸易和运输便利化指标。

26. 以这种方式构建数据库的理由是，尽管国际贸易和运输便利化指标提供了一个国家相对于其他国家的贸易和运输便利化概览，但对于特定贸易流程，产品和 / 或相关的数据特定的贸易走廊提供了更详细的信息，用于分析和制定针对改进措施的具体建议。

E. 数据分析和建议

1. 数据和关键结果的表述

27. 数据应尽可能以用户友好的方式呈现。为此，可以将数据分为不同的层次，如图 2 所示。顶层数据应该是少量指标，用于政策决策或一般公众认识。中间层数据的结构应有助于政府监管机构分析和管理贸易和运输便利化。较低层的数据提供尽可能详细的信息，以供技术团队或分析人员进行最终分析。附录二给出了顶级和中级指标的示例。这种分类大体上符合关于“参与程度”的第 40 号建议书。

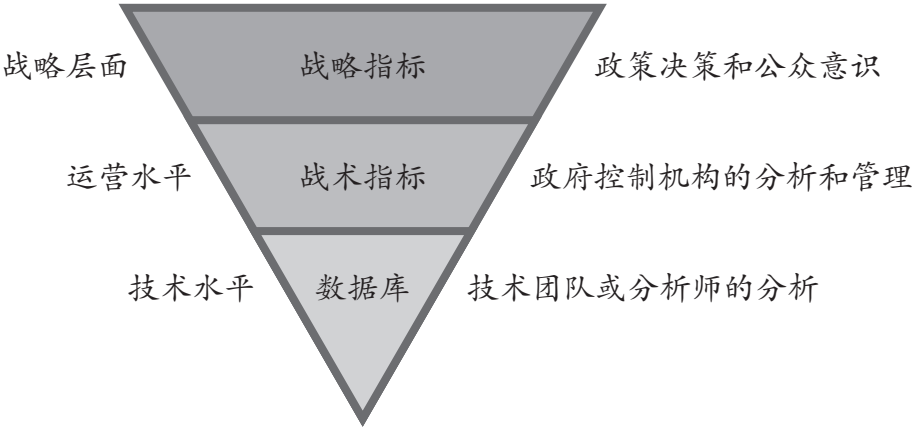


图 2 推荐的指标和数据库层

2. 分析报告（除其他外，包括关键政策建议）

28. TTFMM 执行机构需要确保从收集的数据分析中得出一套一致的建议。建议举行国家级或关键小组磋商，以验证 TTFMM 分析结果和建议。然后应提出优先建议，供执行机构进一步审议和进一步执行。

29. 研究中提出的建议应与正在进行和计划中的贸易便利化现代化项目联系起来，以增加及时实施的可能性。TTFMM 执行机构应全面了解该国正在开展的各种贸易便利化现代化活动，但应与贸易和运输便利化项目主管以及支持它们的组织（包括双边捐助者和国际金融机构）就具体建议进行磋商在此阶段可能特别有用。

F. 政策制定和行动计划

1. 交流结果和建议

30. 研究完成后，TTMFM 执行机构（例如 NTFB）需要将相关结果和建议传达给目标受众和利益相关者。根据透明性，数据安全性，隐私权和机密性的一般原则，应尽可能公开提供尽可能多的研究结果。同时，执行机构可在与相关研究团队和工作组（例如 TRS 工作组）协商后，决定出于机密或安全原因只发布部分结果和绩效数据，还是以更汇总的形式发布。同样，如果发布从私营部门收集的数据，建议以汇总级别显示数据，以保护公司的隐私并鼓励诚实的回应。

2. 制定政策或行动计划

31. 关键建议和研究报告的简要摘要应提交给高层政策制定者和决策者。他们的承诺和政治支持不仅对于 TTFMM 的可持续性至关重要，而且对于确保 TTFMM 提出的建议可以转化为具体的行动和现代化项目至关重要。

G. 国家能力发展

32. 为了确保 TTFMM 的可持续性，需要发展和维持从事此类研究的国家人员的能力。国家专家和流程制定者，而不是国际专家，应参与进行评估和绩效研究，并将项目资源（可用于建立 TTFMM）专门用于国家能力建设。

33. 一种可能与 TTFMM 相关并且可以很好地参与其中的利益相关者是现有的国家智囊团或研究机构，它们已经具有贸易或经济发展的专业知识，因此可以支持根据以下内容进行贸易便利化绩效研究：或完成他们现有的（或略有扩展的）任务。

34. 为了进一步提高可持续性，可以建立“培训”机制，要求接受初始培训的人员承诺分享他们通过培训他人获得的知识。最终目标是创建一个熟练的本地专家（或机构）库，以进行所有基础研究。

35. 应仔细考虑参加能力建设活动的优先级，并将其最可能直接参与研究和相关活动的人员，包括 NTFB 成员和秘书处工作人员（或牵头机构的工作人员），海关官员，货运或货运代理协会的人员，以及与贸易有关的研究机构的人员。

H. 资源

36. 从长远来看，TTMFM 的运作很可能将由国家资源以及发展伙伴或捐助者的外部援助来支持。尽管政府可以为 TTFMM 的运营提供足够的单独预算，但考虑到 TTFMM 具有广泛的社会和经济利益，应考虑采用创新的解决方案来实现系统的可持续性（例如主要政府机构提供兼职或全职的合格员工进行研究）。尽管后一种解决方案可能会引起有关 TTFMM 产出中立性的问题，但是这种方法可能有助于建立将继续服务于或最终返回其原始机构的官员的能力。

37. 也可以引入公私伙伴关系（PPP），由于 TTFMM 的部分资源来自诸如商会或行业协会之类的私营部门组织，

因此要考虑到 TTFMM 可以为企业带来的利益。私营部门的捐助可以采取实物捐助的形式（例如，借调人员或分配工作人员时间以收集和 / 或分析数据）。在这种情况下，就 TTFMM 的好处与公众沟通，定期展示有用的成果并展示所取得的成就对于赢得广泛的公共和私人领域利益相关者持续而广泛的支持（包括财务支持）非常重要。

38. 一旦所有相关的利益相关者，发展伙伴，融资机构和国际捐助者充分认识到了 TTFMM 的用处之后，也有可能支持 TTFMM 的运作。这对于最不发达国家（LDC），内陆发展中国家（LLDC），小岛屿发展中国家（SIDS）和其他资源有限的发展中国家特别有用。

I. 国际支持

39. 一些国家，尤其是上一节中确定的国家，可能在自己建立 TTFMM 的过程中遇到困难。他们可能需要技术和财务援助以及能力建设 – 至少在机制建立的初期，国际组织和发展伙伴应尽可能扩大这种援助。

J. 与邻国的合作

40. 尽管 TTMFM 通常具有全国范围，但某些国家（尤其是内陆发展中国家或过境国）在很大程度上促进了其他国家的贸易往来。在这种情况下，将需要建立双边或分区域机制，以实现信息共享，开展跨境研究以监测进展情况，并确定相关国际供应链所需的简化措施和现代化项目。附件一中提供了一些有关跨国指标的建议，这些建议可能有助于建立地区性 TTMFM 的基础。

K. 性别考量

41. UN/CEFACT 致力于确保在规范，角色，程序和资

源获取中反映性别层面。鼓励政府和贸易部门在国家贸易促进机构或类似机构的活动范围内促进男女平等机会。UN/CEFACT 特别鼓励收集，分析和监测按性别分类的数据，以便更好地理解和支持妇女参与国际贸易和运输便利化。

42. 本建议书鼓励各国政府，工商界，发展伙伴，国际组织和其他决策者遵守 UN/CEFACT 的承诺，以确保妇女的包容性。

附录一 各种跨国指标概述

1. 贸发会议班轮运输连通性指数

贸发会议的班轮运输连通性指数（LSCI）是一个国家融入全球班轮运输网络的指标。一个国家进入世界市场的程度在很大程度上取决于它们的运输连通性，尤其是当涉及制成品进出口的常规运输服务时。因此，LSCI 是使用诸如船数之类的数据生成的。这些船的总集装箱运载能力；最大船只尺寸；服务数量；以及在某国家 / 地区港口往返服务上部署集装箱船的公司数量。

2. 亚太经社会 – 世界银行贸易成本数据库

贸易成本计量是基于微观理论并使用宏观经济数据计算得出的全面的计量。当前版本包含 180 个国家 1995 年至 2014 年的数据。 [http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=escap-world-bank-international- 贸易成本](http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=escap-world-bank-international-贸易成本)。

3. 世界银行物流绩效指数（LPI）

LPI 基于对地面运营商（全球货运代理和快递承运人）进行的全球调查，可提供有关其经营所在国和与之交易国的物流“友好度”的反馈。自 2016 年 12 月 14 日起在以下位置提供：<http://lpi.worldbank.org/>

4. 世界银行营商环境报告 / 跨境贸易指标

《营商环境报告》记录了与进出口货物的物流过程相

关的时间和成本。自 2016 年 12 月 14 日起在以下位置提供：
<http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders#>.

5. 经合组织贸易便利化数据库

经合组织贸易便利化指标涵盖了 163 个国家的大量边境程序。<http://www.oecd.org/trade/facilitation/indicators.htm>.

6. 联合国区域委员会贸易便利化和无纸贸易实施情况调查数据库

最新调查报告了 100 多个经济体的贸易便利化实施情况，涵盖了《WTO 贸易便利化协定》中介绍的一些关键贸易便利化措施以及更先进的跨境无纸化贸易措施。自 2016 年 12 月 14 日起在以下位置提供：<http://www.unescap.org/resources/joint-unrcs-trade-> 便利化和无纸化贸易实施情况调查，2015 年全球。

7. 世界经济论坛的全球竞争力指数

《2016-2017 年全球竞争力报告》对 138 个经济体进行了评估，其中包括与贸易和运输便利化有关的领域。自 2016 年 12 月 14 日起在以下位置提供：<http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index/#topic=data>.

8. 亚行的 CAREC 走廊绩效评估与监控 (CPMM)

亚行的 CAREC CPMM 涵盖了中亚地区的贸易和运输便利化表现。<https://www.adb.org/publications/carec-corridor-performance-measurement-and-> 监督前瞻性回顾。

附录二 TTFMM 下的顶层和中间层指标示例

一个国家可考虑制定以下指标以监测贸易和运输便利化。每个指标都可以与出口和 / 或进口相关联。对于每个指标，将其与历史数据进行比较（如果有），对于评估绩效是提高还是降低非常有用。

1. 顶级指标

表 A1 中“特定于货物的指标”类别下的指标来自世界银行开发的“跨境贸易”指标：<<http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders#close>>。同时，在国家一级制定这些指标时，应针对该国确定为优先重点的那些货物，逐个货物确定（世界银行试图对所有国家使用相同的货物），以使数据具有可比性。

表 A1 顶级指标

1.1 产品特定指标	
出口	进口
出口所需时间：边境合规	进口所需时间：边境管制
出口所需时间：文件合规	进口所需时间：文件合规
出口成本：边境合规	进口成本：遵守边境规定
出口成本：文件合规	进口费用：文件合规
出口所需文件数量：遵守边境规定	进口所需文件数量：遵守边境规定

出口所需文件数量：符合文件规定	进口所需文件数量：符合文件规定
1.2 走廊专用指标	
出口	进口
沿出口走廊的平均速度	沿进口走廊的平均速度
沿出口产生的费用	沿走廊产生的进口费用
1.3 过境指标	
出口	进口
完成过境出口程序的平均时间	完成过境进口程序的平均时间
与历史数据相比的变化（%）：对于此表中提到的每个指标，建议与历史数据进行比较（如果有），以评估绩效是提高还是下降。	

2. 中层指标

提议的中间层指标如表 A2 所示。

表 A2 中间层指标

1.1 产品特定指标	
出口	进口
每个出口程序所需的时间	每个进口过程所需的时间
每个出口程序产生的费用	每种进口程序产生的费用
每种出口程序的文件数量	每种进口程序的文件数
1.2 走廊专用指标	
出口	进口
沿走廊平均出口速度无延迟	沿走廊进口的平均速度，无延迟
延误出口沿走廊的平均速度	延误进口沿走廊的平均速度

在走廊的不同区域产生的出口成本	在走廊的不同区域产生的进口费用
1.3 过境指标	
出口	进口
完成每个过境出口程序的平均时间	完成每个过境进口程序的平均时间
与历史数据相比的变化（%）：对于此表中提到的每个指标，建议与历史数据进行比较（如果有），以评估绩效是提高还是下降。	



北京睿库贸易安全及便利化研究中心 www.re-code.org
地址：北京市朝阳区建国门外大街甲 24 号东海中心 1107
电话：+86-010-65150119