



贸易和发展理事会
贸易和发展委员会
运输、贸易物流和贸易便利化问题多年期专家会议
第五届会议
2017年10月23日至24日，日内瓦
临时议程项目3

贸易物流与《2030年可持续发展议程》

贸发会议秘书处的说明

摘要

2015年，国际社会通过了《2030年可持续发展议程》，宣布了17个可持续发展目标和169个具体目标。《2030年议程》展现了前所未有的规模和雄心；它们是整体的，不可分割的，旨在平衡可持续发展的三个方面，它提供了一个共同愿景，决定了集体行动，支持经济方面可行、社会方面包容和环境方面友好的发展道路。国际社会目前正侧重于落实和实现这些目标。

运输和贸易便利化是贸易物流的核心领域，所涵盖的活动对全球化贸易、供应链和世界经济互联具有战略意义。它们是贯穿各个领域的扶持因素，深深根植于可持续发展议程，直接和间接地为实现若干项目标所必需。

贸发会议早已认识到贸易物流与可持续发展之间的联系。近年来，人们更加注重综合处理运输和贸易便利化的社会、经济和环境方面问题，如《阿克拉协议》、《多哈授权》和最近《内罗毕共识》有关贸发会议的授权任务所反映。

在此背景下，并借鉴贸发会议的实地工作，本说明着重谈到涉及贸易物流与《2030年议程》的若干问题，以便为运输、贸易物流和贸易便利化问题多年期专家会议第五届会议的讨论提供参考，并考虑各国如何与所有相关利益攸关方合作，共同努力落实可持续和应对力强的运输和贸易便利化解决办法，支持《2030年议程》。



一. 引言和背景

1. 《2030 年可持续发展议程》的规模前所未有的，涉及所有发达国家和发展中国家。其规模和雄心令人信服，并突出了将决策转化为行动所涉的巨大努力。国际社会目前正侧重于落实和实现可持续发展目标。

2. 鉴于挑战的规模，鉴于必须支持实施进程，作为其他国际政策进程一部分的有关成果和决定被视为《2030 年议程》的组成部分，其中包括《亚的斯亚贝巴行动议程》；《伊斯坦布尔宣言》和《2011-2020 十年期支援最不发达国家行动纲领》；《小岛屿发展中国家加速行动方式途径》；《2014-2024 十年期内陆发展中国家维也纳行动纲领》；《联合国气候变化框架公约》之下的《巴黎协定》；联合国住房与可持续城市发展会议的《新城市议程》和《2015-2030 年仙台减少灾害风险框架》。除了联合国主导的这些倡议外，2014 年世界贸易组织成员还通过了《贸易便利化协定》，为国际贸易议程提供了新的动力，支持可持续发展的经济方面。

3. 作为后续和审查机制的一部分，《2030 年议程》鼓励会员国“在国家和国家以下各级定期进行包容性进展审查，这种审查由国家主导和推动”。¹ 预期国家审查将作为可持续发展高级别政治论坛定期审议的基础；2016 年提交了 22 份审查，2017 年至今为止已提交了 43 份审查。² 审查提供了一个机会，用以评估取得的进展，并了解将目标纳入国家发展计划和战略的方法。

4. 运输和贸易便利化与《2030 年议程》及其各项目标之间的联系是多方面和多层面的。秘书长可持续运输问题高级别咨询小组强调了其重要性，设立该小组的目的是提出建议，以促进在国际、国家、地方和部门各级可采取行动的可持续运输系统。2016 年，其工作最终提出了一份关于动员可持续运输促进发展的报告，³ 并于 11 月在土库曼斯坦举行了首届全球可持续运输会议。这项工作将可持续运输和贸易便利化相关领域与《2030 年议程》牢牢相联，其中包括通过“关于全球可持续运输会议各项承诺和政策建议的阿什哈巴德声明”及其他成果，例如“2011-2020 道路安全行动十年”期间作出的决定，以及大会 2016 年 2 月通过的关于促进所有运输方式全面合作，推动建设可持续多式过境走廊的决议。⁴ 这些政策文书为国家和国际努力提供了总体指导框架，旨在促进可持续交通运输和贸易便利化目标。

5. 贸发会议早已认识到贸易物流与可持续发展之间的联系，近年来更加注重综合处理贸易物流的社会、经济和环境方面问题，如《阿克拉协议》、《多哈授

¹ A/RES/70/1。

² A/70/684；国家名单，见 <https://sustainabledevelopment.un.org/inputs/>。

³ 秘书长可持续运输问题高级别咨询小组，2016 年，动员可持续运输促进发展，可查阅 <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletransport/highleveladvisorygroup> (2017 年 8 月 8 日访问)。

⁴ A/RES/64/255；A/RES/70/197。

权》⁵ 和最近《内罗毕共识》有关贸发会议的授权任务所反映。⁶ 贸发会议在贸易物流领域的工作，包括运输和贸易便利化，直接和间接地对若干目标作出贡献(见方框)。

贸发会议贸易物流工作对可持续发展目标下各项具体目标的贡献：

1.5 增强穷人和弱势群体的抵御灾害能力，降低其遭受气候相关极端事件和其他经济、社会、环境冲击和灾害的概率和易受影响程度

1.a 确保从各种来源，包括通过加强发展合作，大力调集资源，为发展中国家、特别是最不发达国家提供适当和可预见的资源，以便执行消除一切形式贫穷的方案和政策

3.6 全球道路交通事故造成的死伤人数减半

3.9 减少危险化学品以及空气、水和土壤污染导致的死亡和患病人数

7.3 全球能效提高一倍

8.2 通过多样化经营、技术升级和创新，包括重点发展高附加值和劳动密集型行业，提高经济生产率

9.1 发展优质、可靠、可持续和韧性的基础设施

9.a 促进发展中国家发展有韧性的可持续基础设施

9.c 增加信息和通信技术的普及度，力争最不发达国家能以低廉的价格为所有人提供因特网服务

10.a 根据世界贸易组织的各项协议，执行发展中国家，特别是最不发达国家享有特殊和差别待遇的原则

10.b 鼓励向最需要帮助的国家提供官方发展援助和资金，包括外国直接投资

11.2 为所有人提供安全、价廉和无障碍的可持续交通系统

11.6 减少城市对环境造成的人均不利影响

11.b 增加已开展以下工作的城市：通过并执行统筹政策和计划，以促进包容，提高资源使用效率，减缓和适应气候变化

13.1 加强所有国家抵御和适应与气候有关的灾害和自然灾害的能力

13.2 将应对气候变化的措施纳入国家政策、战略和规划

13.3 就减缓和适应气候变化、减少影响和预警问题加强教育、宣传及人员和机构能力

⁵ 《阿克拉协议》强调，需要促进包容性增长，以帮助各国实现国际商定的发展目标，包括千年发展目标。《多哈授权》强调，不仅需要侧重于创造持续的经济增长，而且还要扩大增长基础，使其更具包容性。

⁶ 《内罗毕共识》(TD/519/Add.2)第 10, 11 和 12 段对运输和贸易便利化具有普遍意义，下列各分段更直接相关：第 38 (j), (k), (p), (s), (x)和(z); 55 (b), (f)–(l), (x), (aa)和(gg); 76 (d), (e), (s)和(t); 和 100 (d)和(t)分段。

- 14.1 预防和大幅减少各类海洋污染
- 14.2 对海洋和沿海生态系统进行可持续管理和保护，以免产生重大不利影响
- 14.7 增加小岛屿发展中国家和最不发达国家通过可持续利用海洋资源获得的经济收益
- 14.c 执行《联合国海洋法公约》所体现的国际法，以加强海洋及其资源的养护和可持续利用，按照《我们希望的未来》第 158 段所述，该《公约》是养护和可持续利用海洋及其资源的法律框架
- 16.3 在国家和国际层面促进法治，确保所有人平等享有诉诸司法的机会
- 16.5 大幅减少一切形式的腐败和贿赂
- 16.6 在各级建立有效、可问责和透明的机构
- 16.7 确保各级的决策顺应民意、包容各方，有公众参与并代表民意
- 16.10 确保公众能获取信息，保护基本自由
- 16.b 推动和实施非歧视性的法律和政策，以促进可持续发展
- 17.3 从多方面来源为发展中国家筹集更多财政资源
- 17.10 促进在世界贸易组织下建立一个普遍、基于规则、开放、非歧视和公平的多边贸易体系，包括根据世贸组织《多哈发展议程》完成各项谈判
- 17.11 增加发展中国家的出口
- 17.12 按照世界贸易组织的各项决定，及时实现对所有最不发达国家的永久免关税和免配额市场准入
- 17.14 加强政策的统一以促进可持续发展
- 17.17 鼓励和推动参照组建伙伴关系的经验和资源配置战略，建立有效的公共伙伴关系、公私伙伴关系和民间社会伙伴关系

资料来源：A/RES/70/1。

6. 这些联系突出表明，可持续运输和贸易便利化是切实执行《2030 年议程》的一个先决条件。执行要取得进展就需要有效地处理可持续运输和贸易便利化的各种挑战和障碍，它们可能与机构、法律、金融、技术或能力相关。许多发展中国家的挑战往往涉及各种考虑，如运输成本、透明度、治理、货物过境时间和延误、区域连通性、岛屿间连通性、市场准入、相关运输和贸易网络参与程度、执行机构一级的能力建设、基础设施需求和差距、能源效率，碳排放和空气污染、融资需求以及数据和统计能力要求等。

7. 在这方面，建立发展中国家贸易物流的可持续性，监测和跟踪进展情况是切实执行《2030 年议程》的关键。运输和贸易便利化解决办法必须是可持续的，通过提供必要的贸易物流服务来实现取决于贸易和经济发展的可持续发展目标，有效的解决办法可以帮助实现许多其他目标。

8. 贸发会议具有贸易和发展的任务授权，拥有长期的贸易物流专门知识，在帮助推动执行《2030 年议程》方面可以发挥重要作用。鉴于运输和贸易便利化的

扶持能力，规划可持续运输和贸易便利化以支持《2030 年议程》仍然是一个优先事项。作为认识到运输和贸易便利化与可持续发展联系的先驱，贸发会议继续帮助发展中国家应对妨碍实现可持续运输和贸易便利化的各种挑战和障碍。

二. 运输和贸易便利化与《2030 年可持续发展议程》的相关问题

A. 可持续和应对力强的运输系统支持实现《2030 年议程》

1. 可持续和应对力强的货运系统的缘由

9. 可持续运输涉及提供安全、社会接受、普遍可及、可靠、能够负担、燃料效率高、环保、低碳和能抵御气候变化的运输基础设施、服务和业务。货运部门创造收入、收益和就业机会，这一经济部门也是一个战略扶持因素，促进国际贸易、支撑全球供应链，并通过连接消费者和生产者、进口商和出口商，允许市场准入。⁷

10. 随着货运业务随全球人口、经济和贸易流增长，该行业继续承受着可持续性的巨大压力。该行业是石油的主要消费者，在全球碳排放和空气污染中占了很大的份额；货运业务约占全球二氧化碳排放量的 7%。⁸

11. 与 2010 年相比，到 2050 年，预计与贸易有关的国际货运量将增长 4.3 倍。⁹ 在 2010 年至 2050 年期间，全球道路和铁路货运量预计将增长 230-420%。¹⁰ 人们将更多地期望货运部门经济高效，同时实现更高的能源效率、有抗御力、社会包容性和资源节约，并尽量减少对环境的负面影响。

12. 可持续货运系统的设计和实施涉及各种挑战，特别是在发展中地区，需要援助。主要挑战包括：没有可持续绩效衡量的全球标准、技术获取手段有限、全球协调不足、融资渠道不足、缺乏投资、基础设施存在差距和维护不力，以及国家支持政策以及法律和监管框架薄弱。在有些情况下，例如小岛屿发展中国家和内陆发展中国家，由于其规模、地理位置、有限的贸易量、贸易流量不平衡以及易受包括环境冲击在内的各种冲击，还有其他额外的制约因素。

13. 各种行动可以有助于促进可持续货运，其中包括：采取措施改变供应链设计；重新安排运输状态和网络；转向低碳能源和技术；改进车辆和推进技术；规划和安排路线和时间，以减少空载里程和优化运营；将旅行转向最可持续的交通模式；改善土地利用规划；使人们有更多手段获得信息和通信技术；并确保协调的国际运输监管框架。

14. 有些观察家指出，转向可持续运输需要改变而不是大幅度增加基础设施支出。这可以通过每年投资约 2 万亿美元来实现，与目前 1.4 到 2.1 万亿美元的支

⁷ 关于国际运输与可持续发展问题的更多讨论，见贸发会议，2015 年，《2015 年海运述评》(联合国出版物，出售品编号 E.15.II.D.6, 纽约和日内瓦)。

⁸ 经济合作与发展组织和国际运输论坛，2015 年，《全球贸易的碳足迹：处理国际货运排放问题》，可查阅 <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cop-pdf-06.pdf>。

⁹ 经济合作与发展组织和国际运输论坛，2015 年，《国际运输论坛 2015 年运输展望》(巴黎)。

¹⁰ 同上。

出相当，如果考虑到所有运输费用，包括燃料、运营费用、车辆和由于拥堵和其他外部因素造成的损失，可持续运输到 2050 年可节省 70 万亿美元。¹¹ 此外，边境管理、运输和通讯基础设施的改善可以使全球国内生产总值增加 2.6 万亿美元，即 4.7%。¹²

15. 贸发会议在运输领域的工作越来越集中于促进可持续货运，包括可持续和应对力强的航运、港口和运输走廊、多式联运和供应链办法。¹³ 如本说明第二节 2 所述，有关贸发会议三大支柱工作开展的相关工作的实例突出说明了货运可持续性、应对力与可持续发展道路相交织。

2. 过境运输走廊、多式联运和可持续航运：贸发会议的工作

16. 贸发会议关于可持续货运的工作与《2030 年议程》，特别是关于道路安全(3.6)、减少污染(3.9)、能源效率(7.3)、可持续和应对力强的基础设施(9.1)、调动资源和资金(10.b 和 17.3)、获得可持续运输(11.2)、可持续城市(11.6)、减缓气候变化(13.2 和 13.3)、减少海洋污染、海洋生态系统和海洋的可持续利用(14.1、14.2、14.7 和 14c)和贸易(17.10-17.12)的若干目标，以及技术、数据能力、财务和政策一致性等扶持因素密切相关。

17. 与可持续发展目标相关联分析和建立共识活动包括：在 2014 年第三次小岛屿发展中国家问题国际会议之前编写了一份出版物、便利 2015 年 10 月举行的第四届运输、贸易物流和贸易便利化问题多年期专家会议，重点是可持续的货运系统和发展中国家的机会。¹⁴ 在能力建设方面，编写了侧重于小岛屿发展中国家可持续航运的培训材料，介绍了与南太平洋大学合作编写的案例研究结果。¹⁵

18. 贸发会议向各国提供技术援助，以建设其能力，促进和落实可持续货运解决办法，例如通过一个专门的联合国发展账户项目，旨在加强撒哈拉以南非洲和加勒比小岛屿发展中国家决策者、运输经营者和主要金融机构的能力，通过健全的运输政策措施和适当的筹资行动和机制，促进和资助可持续的货运系统。¹⁶

19. 贸发会议开展了多项活动，以帮助提高受益国的认识，更好地了解并制定切合实际的战略，实行可持续运输的原则，无论其是作为用户、监管者还是服务运输提供者。例如，此类工作为中部走廊过境运输协调局和非洲北部走廊过境和运输协调局作出承诺铺平了道路，促进各自走廊的可持续货运战略。在这方面，

¹¹ 秘书长可持续运输问题高级别咨询小组，2016 年。

¹² 同上。

¹³ 关于贸发会议有关可持续货运及运输网络和走廊工作及其与东非走廊合作的更多资料，见第 19 段和 <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services/Transport-Networks-and-Corridors.aspx>。

¹⁴ 贸发会议，2014 年，《拉近距离：发展伙伴关系，在小岛屿发展中国家建设可持续和应对力强的运输系统》(联合国出版物，纽约和日内瓦)。会议详情见 <http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=687>。

¹⁵ 贸发会议，2016 年，《培训模块：小岛屿发展中国家可持续海运解决办法——太平洋岛国案例研究》，可查阅 <https://unctadsftportal.org/sfttoolkit/transitioningtolowcarbonshippingmodule> (2017 年 8 月 8 日访问)。

¹⁶ 见 <http://www.un.org/esa/devaccount/projects/2014/1415Q.html>。

北部走廊运输协调局已经与贸发会议和联合国环境规划署合作，建立了一个绿色货运方案，作为多方面和长期可持续货运战略的第一要素。

20. 此外，贸发会议与可持续低碳运输伙伴关系合作，在 2016 年联合国贸易和发展会议第十四届大会期间组织了关于《2030 年议程》可持续运输问题部长级圆桌会议。¹⁷ 各国政府、联合国、公共和私营部门、运输届、学术界和区域开发银行利益攸关方的一个高级别小组审议了可持续货运的概念，分享了经验，并反思了是否需要一个国际框架。辩论有助于确定实行可持续货运的关键障碍，明确提出解决办法，确定主要利益攸关方和行为者，确定贸发会议在协助推动有关工作方面的作用，包括与各国政府和有关组织的伙伴关系，如可持续低碳运输伙伴关系和联合国人类住区规划署及其他合作伙伴。圆桌会议重申了贸发会议在提供指导和领导方面的重要性，能够让人分享最佳做法并促进合作，支持《2030 年议程》。

21. 此外，贸发会议向全球可持续运输会议提供了实质性投入，参加了将相关利益攸关方聚集在一起的活动，使人们能够进行对话，强调可持续运输的综合和交叉性质，及其在支持实现可持续发展目标方面的多重作用。贸发会议组织了题为“可持续多式联运和过境解决办法：连接铁路、公路、海运和空运”的专题讨论，提出了有益的见解，包括如何最好地利用运输多模式可持续性的好处。¹⁸

22. 最后，贸发会议为世界海关组织制定新的过境指南作出了重大贡献，该指南为过境业务制定了良好做法。

3. 货运部门的碳足迹

23. 为了进一步提高货运在国际气候政策领域的地位，并强调其与《2030 年议程》的联系，贸发会议对 2016 年 11 月摩洛哥马拉喀什《联合国气候变化框架公约》缔约方会议范围内开展的与运输有关的活动作出了贡献。贸发会议参加了有关运输、能源、气候和可持续问题的相关会外活动，并组织了一次侧重于加强气候议程货运重点的会外活动。此外，作为气候和清洁空气联盟运输日的一部分，贸发会议安排了一场关于使货运适合低碳未来的会议。

24. 这些活动提高了人们对货运及其支持有效低碳可持续发展道路能力的认识，并促进了以行动为导向的讨论，分享最佳做法，以及确定各种模式及公共和私营部门利益攸关方的合作潜力。所获见解使人们对决策者、监管机构和行业参与者在实现低碳货运方面的作用有了更好的了解。具体成果是提高了货运部门的地位，并将其纳入“全球气候行动议程”下的专题领域之一，纳入 2020 年“全球气候行动马拉喀什伙伴关系”。¹⁹ 总的来说，这项工作有助于贸发会议实现其目标，提高货运部门的知名度，加强其作为重要专题领域的地位，要求采取行动，切实执行 2016 年 11 月生效的《巴黎协定》。

¹⁷ TD/INF.63。

¹⁸ 见第 29 段和 <https://sustainabledevelopment.un.org/Global-Sustainable-Transport-Conference-2016>。

¹⁹ 见 http://unfccc.int/files/paris_agreement/application/pdf/marrakech_partnership_for_global_climate_action.pdf。

4. 海运和气候变化

25. 可持续和应对力强的运输是可持续发展的关键，因此是在实现若干目标取得进展方面重要的跨部门问题，包括关于在全世界消除一切形式贫困的目标 1；关于建设应对力强的基础设施，促进具有包容性的可持续工业化，推动创新的目标 9；以及关于采取紧急行动应对气候变化及其影响的目标 13。

26. 与其他经济部门一样，国际海运在气候变异和变化方面面临双重挑战，即必须在减少碳排放的同时适应气候因素潜在的广泛影响。鉴于国际海运对全球贸易至关重要，必须应对与气候变化相关的各种挑战。

27. 海运占世界贸易量的 80% 以上，²⁰ 国际海运和港口提供了全球供应链的重要联系，对包括内陆国家的所有国家进入全球市场的能力至关重要。港口可能会受到气候变化的直接和间接影响，例如海平面升高、极端天气事件和升温，对国际贸易、以及对最脆弱国家、特别是最不发达国家和小岛屿发展中国家的发展前景具有更广泛的影响。

28. 减缓气候变化是贸发会议在贸易物流领域正在开展的工作的一部分，贸发会议开展实质性工作，帮助提高对海运和减缓气候变化相关问题的了解。例如，作为其年度《海运述评》的一部分，贸发会议监测国际海事组织在航运技术和安全方面以及预防和控制源于船舶的海洋污染方面的监管情况发展，包括减少国际航运温室气体排放。特别强调气候变化对海港和其他沿海运输基础设施的影响，以及相关适应问题和增强其抗御力的必要性问题。²¹ 贸发会议的工作直接有助于实现《2030 年议程》下的若干目标，直接有助于执行《亚的斯亚贝巴行动议程》、《小岛屿发展中国家加速行动方式途径》和《巴黎协定》，得到成员国强有力的支持。

29. 鉴于与气候相关的潜在损害，鉴于与全球供应链密切相连的运输中断和拖延的潜在可能，加强海港和其他沿海运输基础设施的抗御力在经济上具有战略重要性。《阿什哈巴德声明》第 7、16 和 20 段承认了这一重要性。在全球可持续运输会议上，贸发会议共同领导并参加了气候危机可持续运输解决办法问题高级别专题小组讨论会。

30. 贸发会议在该领域的研究和分析工作以及相关的建立共识的活动，包括一些政府间会议，大大有助于提高认识并推动国际辩论。通过机构间合作和建立承诺的多学科专家网络，产生了重要的协同增效作用。在研究和分析方面，来自国际组织、学术界、航运和港口业的 25 位专家对的“海运与气候变化的挑战”作出了贡献，该研究详细阐述了气候变化对国际贸易这一关键部门的一系列潜在影响。²² 此外，2013 年还发表了一篇多学科论文。²³

²⁰ 贸发会议，2016 年，《2016 年海运述评》(联合国出版物，出售品编号：E.16.II.D.7，纽约和日内瓦)。

²¹ 见 <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/Climate-Change-and-Maritime-Transport.aspx>。

²² R Asariotis 和 H Benamara, eds., 2012, “海运与气候变化的挑战”(Routledge, 伦敦)。

²³ AH Becker, M Acciaro, R Asariotis, E Cabrera, L Cretegny, P Crist, M Esteban, A Mather, S Messner, S Naruse, AKY Ng, S Rahmstorf, M Savonis, D-W Song, V Stenek and AF Velegrakis, 2013, “关于海港气候变化适应问题的说明：全球港口的挑战，全球社会的挑战，气候变化，120(4)：683-695。”

31. 正在开展的侧重于小岛屿发展中国家的的工作包括 2014-2017 年执行的一个联合国发展账户项目，题为“气候变化对加勒比沿海运输基础设施的影响：加强小岛屿发展中国家的适应能力”。通过对两个国家——牙买加和圣卢西亚——的案例研究，该项目旨在加强国家一级的知识和理解，并制定一种可转让的方法，以评估小岛屿发展中国家气候相关的影响和适应备选办法。²⁴

32. 作为其活动的一部分，贸发会议与其他国际组织合作，包括与联合国欧洲经济委员会合作；气候变化对运输网络和节点的影响和适应问题专家组是在 2010 年贸发会议和该委员会联合研讨会之后设立的，其任务期限在 2015 年得到延续。²⁵ 其他与政府间和非政府组织的合作主动行动包括由技术工作组主持的工作，支持秘书长可持续运输问题高级别咨询小组和关于海洋和沿海问题的机构间协调机制(联合国海洋网络)，力求加强联合国系统的活动与海洋和沿海地区协调一致。²⁶ 贸发会议还对“联合国环境规划署地中海海洋和沿海地区区域气候变化适应框架地中海行动计划”²⁷ 之下的工作，以及对行业主导的举措作出了贡献，如非政府组织世界水运基础设施协会 2015 年设立的海港和内陆港口和导航基础设施气候变化适应问题工作组制定气候变化适应准则的工作。

5. 保护和可持续利用海洋

33. 关于保护和可持续利用海洋和海洋资源促进可持续发展的目标 14 与海运、船源污染控制和沿海地区管理特别有关。目标 14.c 是跨领域性质的，对于推动实现本目标下其他具体目标很重要，因为法律法规是有效执行公共政策目标的关键工具，例如最近几十年关于国际船源污染防治、应对、责任和赔偿的国际公约，成功地大幅度减少了重大污染事件，增加了船舶安全。

34. 目标 14.c 的措辞是广泛和包容的。鉴于其在目标 14 背景下的总体目标、这些目标和具体目标的综合性质以及在许多方面《联合国海洋法公约》是一项框架公约，需要实质性执行立法，该《公约》应作广义解释，解释为涵盖有关广泛涉及海洋保护和社会、经济和环境方面可持续利用海洋及其资源的国际法律文书。

35. 这一具体目标与贸发会议在运输领域法律法规问题方面的工作特别相关。它可能涵盖在贸发会议协助召开的会议上通过的主要涉及海商法的若干国际公约，涉及在国际海事组织主持下通过的船舶安全和海洋污染控制领域的广泛国际法律文书，其中有些是贸发会议分析研究和报告的主题。²⁸ 按主题范围广泛界定的这些公约涵盖的问题涉及航运的经济方面，海上货物运输的责任和多式联运以及执行海事索赔。

²⁴ 案例研究概述，见秘书长可持续运输问题高级别咨询小组，2016 年，第 27 页。

²⁵ 见 http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_ge3_intro.html。

²⁶ 见 <http://www.unoceans.org/>。

²⁷ 2016 年《保护地中海海洋环境和沿海区域公约》缔约国会议第十九届会议核可。

²⁸ 关于对《国际油污损害民事责任公约》和《关于设立油污损害赔偿国际基金的国际公约》的分析，见贸发会议，2012 年，《船舶造成石油污染的责任和赔偿：油船石油污染赔偿的国际法律框架概述》(联合国出版物，纽约和日内瓦)。具体目标 14.c 理解为涵盖国际和区域级别有关渔业、航运、海底采矿、劳工、污染、海洋环境卫生和海洋生物多样性保护的文书；关于帮助形成和统一国际海商运输法框架的若干非强制性规则和标准的信息，见 <http://unctad.org/ttl/legal>。

6. 改善道路安全的监管办法，以支持有关目标

36. 每年道路交通事故死亡超过 125 万人，其中 90% 发生在中低收入国家。

《2030 年议程》认识到这一问题的重要性，并致力于通过广泛的利益攸关方之间的国际和区域合作，特别是在具体目标 3.6 和 11.2 之下解决道路安全的复杂挑战。

37. 贸发会议通过正在开展的研究工作，旨在提高发展中国家利益攸关方和决策者对有效执行相关法律和法律文书重要性的认识，它们可在与道路安全相关目标取得进展方面发挥关键作用，包括许多旨在通过统一道路交通规则、证书、路标和信号促进国际道路的国际法律文书；统一车辆建造和技术检查标准；改善道路基础设施；规定专业司机的驾驶时间和休息时间；安全运输危险货物和危险物质。这些法律和法律文书的实施将导致道路使用者更安全的出行和行为，更安全的道路和更安全的车辆。

38. 鉴于这个问题的紧迫性和敏感性，贸发会议鼓励发展中国家成为这些国际法律文书的缔约国。此外，发展中国家应与发展伙伴合作，将道路安全考虑因素纳入主流，支持相关目标和具体目标，特别是目标 3.6，将其纳入其监管和政策框架，包括在有关基础设施规划和项目方面。

B. 贸易便利化、海关自动化和可持续发展目标：透明度支持发展

1. 贸易便利化与发展

39. 贸易便利化改革提高了国家贸易竞争力和边境机构的效率。此外，它们还可以直接帮助推动发展目标，如加强非正规部门的治理和正规化。贸易便利化与发展之间是动态关系。能力更强、贸易量更大、财力更雄厚的国家有更好的条件投资改革，使贸易更快、更容易、更透明，投资于海关管理和贸易程序现代化方案的发展中国家可以获得更多的贸易好处、海关税收和体制发展。有一些潜在的良性循环。除了产生直接影响，使贸易更快、更容易和更便宜之外，贸易便利化改革也是人力、企业和制度发展的积极步骤。它们帮助小贸易商——通常为妇女——进入正规部门，使经济活动更加透明和负责，促进善政、创造质量更好的就业、加强信息技术能力，通过带来与行政效率有关的好处使社会普遍现代化。²⁹

²⁹ 关于贸易便利化与发展之间联系的详细分析，见贸发会议，2016 年，《贸易便利化与发展：推动贸易竞争力、边境机构效率和加强治理》（联合国出版物，日内瓦）。

40. 世贸组织《贸易便利化协定》于 2017 年 2 月生效，其中载有关于国际跨境贸易、过境、进出口贸易的规定。该《协定》旨在提升国际贸易潜力，特别是使发展中国家和最不发达国家受益。贸易便利化为可持续发展提供重要支持；据估计，通过执行《协定》，发展中国家和最不发达国家平均可以将贸易成本降低约 15%，大大提高出口税入，从而改善经济状况。³⁰

41. 《协定》详细列出了若干良好做法，有些是强制性的，有些是建议的，即关于透明度的第 1-5 条、关于费用和收费的第 6-10 条、关于过境自由的第 11 条和关于海关合作的第 12 条。第 1-5 条规定了促进国际贸易透明度的关键步骤。这些条款的实施也可能在一般行政效率方面带来重大好处。贸易和运输方面的国际标准可以将良好做法和技术传授给发展中国家，直接帮助促进发展，因为它可以强化电子治理、改善信息技术的连通性、简化程序、节省时间和财务费用。

42. 完全执行《协定》应会使各国有关国际贸易程序的行政文化发生重大变革，包括提高透明度和善政。关于公布和透明度，发展中国家和最不发达国家进行的一些改革可能会引致新的业务方式。此种改革通常与信息技术和智能系统相关，可能导致公共当局采用新的工作方法，因为它们要适应使用易于获得的信息。还需要新的技能、知识和思维方式。公共部门的权能需要从控制转变为监督和监管职能，通过智能活动和善政做法来确保遵守情况，例如通过应用安全和安保标准，以及透明和无扭曲的贸易和运输市场的运作。这反过来又支持实现可持续发展目标，《协定》中的许多措施都与目标直接相关。

43. 详细讨论了下列特定条款：

(a) 第 1 条：遵守这一关于公布和提供信息的规定，有助于提供更透明和更可预测的贸易环境，鼓励利益攸关方的伙伴关系，通过改善互联网和相关信息和通信技术基础设施的利用，加强贸易商与政府机构和私营部门之间的沟通。具体而言，遵守第 1.2 条(通过互联网获得信息)有助于实现具体目标 9.c 和 16.10。

(b) 第 2 条：遵守这一关于在新法律法规生效之前发表意见的机会、及与边境机构和贸易商协商的规定，有助于建立对公共行政部门的信任，增加透明度和改善治理。遵守本条有助于实现具体目标 16.7 和 16.b。

(c) 第 3 条：遵守这一关于发布预先裁决的规定，有助于建立一个更加透明和可靠的国际贸易体系，鼓励发展中国家和最不发达国家参与该体系，建立能力更好地进行多边谈判，加强国际合作，提高一体化程度，并为贸易援助提供更加丰富的议程。遵守本条有助于实现具体目标 17.10 和 17.14。

(d) 第 4 条：遵守这一关于提供上诉或审查程序的规定，有助于建立有效、负责任和透明的国家机构，并提高对多边贸易体系的信任。应向大小所有贸易商提供清晰透明的上诉程序。遵守本条有助于实现具体目标 16.3。

(e) 第 5 条：遵守这一关于采取其他措施，加强公正、不歧视和透明度的规定，有助于建立强有力的国家机构，促进政策协调和一致，促进善治，从而帮

³⁰ 世界贸易组织，2015 年，《2015 年世界贸易报告：加快贸易——实施贸易便利化协定的益处和挑战》(日内瓦)。

助减少腐败和鼓励私营部门的参与。遵守本条有助于实现具体目标 16.5, 与第 1 条相关, 有助于实现具体目标 9.c。

(f) 第 23.2 条: 遵守关于建立国家贸易便利化委员会的本条规定, 将使所有公共和私人利益攸关方定期会面, 交流信息, 共同推动国家一级的贸易便利化议程。关于国际贸易程序的公私伙伴关系在建立信任关系和协作方面十分重要。遵守本条涉及有关振兴全球可持续发展伙伴关系的目标 17。

2. 支持人力和体制发展

44. 贸发会议向发展中国家和最不发达国家提供技术援助和能力建设, 以进行贸易改革, 包括执行《贸易便利化协定》, 并为国际贸易程序提供透明度和善政。贸发会议通过国家贸易便利化委员会赋权方案, 协助发展中国家和最不发达国家建立和培训公私伙伴关系框架中的利益攸关方, 以促进贸易便利化。³¹

45. 贸发会议开发了电子规章工具, 以帮助各国政府使规则和程序完全透明, 促进商业、贸易和投资。eRegulation 的贸易门户模块可以作为一个单独的电子门户, 也可按照国家的具体需求配置, 有助于提高公共服务的透明度和效率, 改善治理。³²

46. 海关数据自动化系统是一个计算机化的海关管理系统, 其中考虑到了联合国、国际标准化组织和世界海关组织制定的国际规范和标准。³³ 该系统可以按照个别海关制度和国家关税和立法的特点配置, 为海关管理及与该系统相关的贸易商和其他公共行政部门提供效率和透明度。此外, 它还产生可用于统计经济分析的贸易数据。该系统的实施特别有助于实现目标 8(促进经济增长、就业和体面劳动)、目标 9 和目标 17。通过海关程序和管制自动化, 鼓励和促进海关内部以发展为导向的政策, 海关税收和关税计算和征收的自动化有助于经济增长(目标 8 和 17)。该系统结合了最新的先进技术和经过验证的实地专门知识, 以确保向各国提供有效和有针对性的支持, 从而为信息和通信技术基础设施升级做出贡献, 特别是在非洲地区和最不发达国家(目标 9)。此外, 该方案还组织海关代表团的研究考察, 借鉴其他地区利用新技术和/或基础设施的经验, 为北南和南南国际和区域合作做出贡献(目标 17)。还通过组织技术和职能培训会提供能力建设, 在以发展为导向的与各组织、机构和行业协会的伙伴关系方面(目标 17), 该方案提出了与其他国际和区域组织的谅解备忘录和合作协定, 如东部和南部非洲共同市场、《濒危野生动植物物种国际贸易公约》、国际航空运输协会、国际贸易中心、联合国人道主义事务协调厅、万国邮政联盟和世界海关组织。

三. 前进方向

47. 贸易物流支持实现若干可持续发展目标, 需要利用其扶持功能, 支持有效执行《2030 年议程》。解决妨碍可持续运输和贸易便利化的障碍, 确保国际社

³¹ 见 <http://unctad.org/tfc>。

³² 见 <http://tradeportal.eregulations.org>。

³³ 见 <http://asycuda.org>。

会能够从决定转向行动，需要利用相关的执行手段，包括目标 17 所述的手段。有必要进一步提高对运输和贸易便利化和可持续性问题认识，让相关利益攸关方参与，特别是在确定优先事项方面。扶持和赋权有关机构，确保政策一致和协调，并确保适当、协调一致和最新的运输和贸易便利化法律和监管框架也同样重要。此外，还要调动当地举措，支持分享明确的监督和良好做法，商定绩效指标和加强统计能力，特别是在发展中地区。

48. 在各级——包括在数据收集和传播、政策和监管框架、统一基础设施标准、海关、单据、研究和投资等关键优先领域——和所有相关利益攸关方加强合作的重要作用，怎么强调也不过分。在这方面，国际公路运输联盟与联合国全球契约之间通过全球可持续运输伙伴关系的合作是创新和前瞻性合作机制的一个良好例子，支持《2030 年议程》及其实施。此外，通过全球贸易便利化联盟，各国政府和商界共同努力，重点落实《贸易便利化协定》所载的贸易便利化程序。与学术界的合作也很重要，包括进一步研究运输和贸易便利化与可持续目标之间的联系。

49. 调动资金，包括调动新来源的资金至关重要。在这方面，八个多边开发银行在可持续运输方面的承诺的目标是，在 2012-2022 年期间，为发展中国家的运输提供 1,750 亿美元的贷款和赠款。在一个共同的报告框架下，除了 2012 年核准的 200 亿美元、2013 年的 250 亿美元和 2014 年的 200 亿美元以外，这些机构 2015 年为可持续运输项目提供了约 230 亿美元的资金。³⁴

50. 贸发会议继续支持发展中国家拟定、规划和执行可持续和应对力强的货运和贸易便利化解决办法，协助有效执行《2030 年议程》，包括通过承认其与可持续发展目标的直接或间接的重要联系。此外，贸发会议继续按照其在《内罗毕共识》(第 55(k)和(l)段)中得到加强的有关可持续和应对力强运输的任务，在海运法律和政策领域开展工作，协助执行《2030 年议程》，特别是目标 14，以及执行《亚的斯亚贝巴行动议程》和其他国际协定，如《小岛屿发展中国家加速行动方式途径》和《巴黎协定》。

51. 决策者不妨注意到，执行多项贸易便利化措施可能是实现《2030 年议程》之下具体目标的有效工具。《贸易便利化协定》规定的义务和国际资金和技术支持提供了一个机会，实行改革，使经济活动更加透明，并帮助小型贸易商进入正规部门。

52. 多年期专家会议第五届会议不妨考虑以下问题：

(a) 按照《2030 年议程》，考虑运输和贸易便利化可持续性的目前状况，包括机遇、障碍和挑战；

(b) 反映努力落实可持续运输和贸易便利化的相关经验和措施和/或方法，包括各国政府和私营部门的经验和措施；

(c) 发展中国家更广泛地传播和可能推广可持续运输和贸易便利化解决办法的良好做法、成功经验和机会；

³⁴ 多边开发银行可持续运输问题工作组，2017 年，多边开发银行可持续运输问题工作组进度报告(2015-2016 年)可查阅 <https://www.adb.org/documents/progress-report-2015-2016-mdb-wg-sustainable-transport>(2017 年 8 月 8 日访问)。

(d) 需要进一步利用和扩大的扶持因素，包括融资、能力建设、技术、研究与合作；

(e) 贸发会议在帮助发展中国家促进可持续和应对力强的运输和贸易便利化方面的作用，以支持《2030年议程》。
