



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

运输、贸易物流和贸易便利化问题多年期专家会议 第五届会议报告

2017年10月23日至24日在日内瓦万国宫举行



目录

	页次
导言.....	3
一. 主席的总结.....	3
A. 开幕全体会议.....	3
B. 贸易物流与《2030年可持续发展议程》.....	3
C. 结论.....	9
二. 组织事项.....	9
A. 选举主席团成员.....	9
B. 通过议程和安排工作.....	10
C. 会议结果.....	10
D. 通过会议报告.....	10
附件	
出席情况.....	11

导言

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于 2017 年 10 月 23 日至 24 日在瑞士日内瓦万国宫举行。

一. 主席的总结

A. 开幕全体会议

1. 技术和物流司司长在开幕词中指出，本届多年期专家会议在一个关键时刻举行，是下一届联合国贸易和发展会议之前四届专家会议中的第一届，旨在讨论《2030 年可持续发展议程》和《可持续发展目标》与国际运输和贸易便利化之间的联系，并就此获得一些重要的真知灼见。贸发会议的研究表明，高效的国际运输和贸易便利化在当下的贸易环境中更为重要。

2. 贸发会议积极参与了相关的全球政策对话和会议，如 2016 年的联合国气候变化框架公约缔约方会议第二十二届会议和联合国秘书长召开的全球可持续交通运输大会。贸发会议还实施了支持贸易物流改革的重要技术援助方案和能力建设方案。其最大的技术援助方案就是海关数据自动化系统，对贸易效率、税收、合规和进出口程序透明度都直接产生了积极影响。

3. 贸易物流处处长强调，贸易物流与可持续发展之间的联系存在于多个方面。第一，高效的运输和贸易便利化会影响贸易。第二，贸易物流会对就业、透明度、投资及人员和机构能力直接产生积极影响。第三，运输业务和日益增长的贸易会产生环境和社会外部效应，需采取应对措施来加以适应。处长指出，在许多情况下，对运输和贸易便利化改革的投资应该双管齐下。

B. 贸易物流与《2030 年可持续发展议程》

4. 首次非正式会议的第一位专题演讲人介绍了德国新的贸易援助战略。该战略已于 2016 年修订，纳入了《2030 年议程》内容，并在三个层面组织了实施：在德国的实施和影响；对其他国家和全球公益物的影响；以及对其他国家的支助。德国有一套报告和可持续性影响评估的综合系统，志愿向可持续发展高级别政治论坛提供报告。在贸易便利化领域，国家战略的重点有三个，即政策协商、海关程序、质量和安全标准。拟在德国举行的第二十三届缔约方会议将在运输日和有关目标 11 的圆桌会议期间突出强调，可持续城市、运输和流动性日益重要。

5. 第二位专题演讲人回顾了危地马拉的可持续运输和贸易便利化情况。该国的国家计划优先考虑了目标 8 和目标 9，重点在于促进可持续经济增长以及基础设施，认为为了促进与邻国及海外市场的互联互通，基础设施对危地马拉经济发展及贸易便利化尤为重要。这位专题演讲人对贸发会议近年来提供的支助表示赞赏，包括在港口改革和贸易便利化方面的支助。

6. 在随后的互动讨论中，有一名与会者询问如何最大限度地确保私营部门的参与并与其协作。专题演讲人指出，私营部门需要从项目规划的早期阶段开始参与。此外，秘书处指出，私营部门应直接参与全球举措，如联合国贸易便利与电子商务中心及全球贸易便利化联盟。为了影响全球决策，私营部门往往需要在诸如国际海事组织和世界贸易组织等国际论坛上通过各国政府代表开展工作。

7. 关于如何衡量政策和项目对实现可持续发展目标的影响的问题，一些专题演讲人指出，联合国以及如世界贸易组织有一些报告要求。然而，必要的国家统计数据往往很难收集和解释。贸发会议等国际组织可以在支持制订和衡量有关指标方面发挥积极作用。

8. 此外，在回答关于贸易物流的区域性及其对实现可持续发展目标的影响的问题时，一些专题演讲人一致认为，这是一个重要专题，开展国际合作时，各方需铭记贸易物流领域的跨境挑战和解决方案。

9. 一名代表强调了小岛屿发展中国家在应对国际航运污染方面可能面临的挑战。一些专题演讲人和秘书处就此进行了详细阐述，认为其他国际组织在这方面承担了一些责任，而贸发会议提供了研究和咨询服务。

10. 秘书处介绍了一套专门用于可持续货运的新工具——可持续货运工具包。该工具包旨在通过健全的运输政策、措施和行动及筹资机制，对发展中国家进行能力建设，使其能够重新定位，努力实现可持续货运。该工具包有三个主要产品：网络门户、培训教材及贸发会议可持续货运框架。这些工具的共同目标是建设和加强货运的所有关键利益攸关方的能力（见 <https://unctadsftportal.com> and <https://sft-framework.org>）。

11. 随后的讨论突出了各方对该工具包的极大兴趣。若干与会者指出，这是面向发展中国家的一个重要工具，并指出可能需要拨出资源，以便将其翻译成其他语文，并根据不同国家情况进行改编。对于后一个问题，秘书处确认，计划根据发展中国家的需求改编该工具包。最后，主席强调，必须提供资源，确保这些项目和工具资金到位。

贸易便利化与发展

12. 在第二次非正式会议上，秘书处强调了贸易便利化与可持续发展之间的关系。贸易便利化会影响税收、安全和合规，促进政府机构间的交流，从而支持实现目标 9 和目标 16。贸易便利化也有助于促进良好治理，提高透明度，建立一个贸易商和国家均可信赖的体系。为了推进这些目标，贸发会议在全球不同国家和城市推出了贸易门户网站（见 <http://tradeportal.eregulations.org/?l=en>）。贸易便利化还支持公私伙伴关系，从而促进实现目标 17。例如，贸发会议通过其国家贸易便利化委员会赋权方案促进了贸易便利化所有利益攸关方之间的对话。贸易便利化有助于贸易规范化，有助于增强女企业家的能力和加强区域一体化。贸发会议多年来在各种各样捐助者的支持下与东非共同体的合作就是这方面的一个良好范例。

13. 第一位专题演讲人讨论了利比里亚近几年在实施贸易便利化改革方面取得的进展和遇到的困难。2013 年设立了贸易便利化论坛，重点关注四个核心领域，即便利化、监管、政策和能力建设。论坛成功地倡导消除了 19 个非关税壁垒。

利比里亚在贸发会议和国际金融公司的支持下起草了一份新的海关法，设立了一个国家贸易促进委员会，详细阐述了贸易便利化论坛的授权任务和成员资格。贸发会议国家贸易便利化委员会赋权方案已切实在利比里亚私营部门产生了效果。每当政府推出新的监管或程序时，即使未经磋商或者无利益攸关方参与，抑或甚至在无事先通知的情况下予以实施，私营部门都会积极与政府配合。

14. 第二位专题演讲人强调，大不列颠及北爱尔兰联合王国的主要兴趣在于利用贸易便利化作为促进发展的推手。贸发会议和世界海关组织通过与联合王国税务海关总署的独特伙伴关系制订了一项能力建设方案，支持发展中国家执行《贸易便利化协定》。该方案迄今为止取得的成果是一个很好的例子，因为该方案利用每个伙伴的最优质资源，帮助各个国家实施了本国的贸易便利化改革。

15. 第三位专题演讲人列举了自 2002 年以来阿富汗实施贸易便利化改革的实例，强调贸易便利化是一项长期工作。只有所有主要利益攸关方(不仅是海关)都参与，方能取得成果；单靠海关改革难以显著提高一个国家的贸易便利化水平。为了在阿富汗实现程序自动化，利用海关数据自动化系统是改革成功的关键，原因有三：该系统已在 80 多个国家得到验证；该系统可通过模块化方法逐步实施；现已有波斯语版本。

16. 第四位专题演讲人详细说明了可持续发展目标与联合国贸易便利与电子商务中心的工作之间的关系。该中心推动制订了旨在促进电子交易的 440 项标准，这有助于实现目标 17 和环境目标。例如，一艘船只入港，需要交换 13 万条信息；如果每一次都通过电子方式交换，则可节省两箱纸张。此外，提高农业供应链透明度的项目有助于实现目标 2。联合国欧洲经济委员会目前正在实施一个关于纺织品价值链可追溯性的项目，这有助于实现目标 12。最后，制订从船舶直接到监管部门的渔业信息交换标准将有助于实现目标 14。

17. 一名代表介绍了喀麦隆近些年在实施贸易和运输便利化改革方面取得的进展和遇到的困难。虽然完善道路和海上基础设施的工作正取得进展，但运输安全问题仍然是议程中的首要问题。该代表对贸发会议通过国家贸易便利化委员会赋权方案提供的能力建设支助表示赞赏。

18. 另一名代表详细介绍了可如何分阶段实施关于《贸易便利化协定》条款的改革方能确保其成功。为了保证改革向前推进，还需要决断力、领导力、基础设施、信息和通信技术、财政政策和政治支持，以及明确的行动计划。

19. 在随后的讨论中，一名与会者强调了促进国际机构和捐助者之间更好协调的重要性。一个区域委员会的代表指出，有不同举措确保联合国各机构之间的协调，例如国际贸易中心、贸发会议和联合国欧洲经济委员会之间的谅解备忘录。秘书处指出，通过不仅仅在国际层面，而且在国家层面，抑或在国家和国际两个层面确保捐助者协调，可克服缺乏协调所带来的诸多挑战。

20. 一些与会者和代表强调了单一窗口可对国家发展产生的影响。但他们也指出了在贸易便利化方面实施单一窗口的相关挑战，不仅在国家层面上，而且还涉及到不同国家单一窗口的互联互通。

21. 几位代表阐述了在运输和安全问题上达成多边协定的重要性。

22. 一些与会者和代表指出，私营部门的参与对成功实施贸易便利化改革至关重要。

23. 专题演讲人在总结发言中强调，可持续发展目标的实现要求推行以证据为基础的政策，如促进贸易便利化的政策。贸易便利化如同一次旅行，每个国家都是不同的目的地；但这趟旅行没有终点，因为简化贸易的方法无穷无尽。高级别政治支持是确保前进的关键。

主要沿海运输基础设施面临的气候变化影响和适应问题及船舶污染控制的监管方法

24. 第三次非正式会议由副主席兼报告员主持。秘书处在会议开幕时强调了可持续和能抗灾的运输的作用。这是一个跨领域问题，关乎若干可持续发展目标和具体目标的实现进展。具体而言，气候相关风险评估和适应对小岛屿发展中国家的港口和机场非常重要，包括在目标 9 和目标 13 及具体目标 1.5 的背景下，以及在支持目标 14 的监管措施背景下，包括国际航运的船舶污染控制和二氧化碳减排的相关措施。气候变异和变化，包括海平面上升、极端天气事件及降水和温度变化等因素可对沿海运输基础设施产生重大影响，对发展构成威胁，尤其是在最不发达国家和小岛屿发展中国家。由于其地理位置和地理特征，这些国家都特别容易受到气候因素，包括风暴和海水泛滥的影响。但在另一方面，这些国家的主要沿海运输基础设施，尤其是港口和机场，又是食品、能源、对外贸易和旅游的生命线。贸发会议自 2008 年以来的工作借鉴了过去的研究和促成共识的活动，以加勒比区域小岛屿发展中国家的主要沿海运输基础设施面临的气候变化影响和适应问题为重点，其中包括一个技术援助项目，旨在开发一种评估气候相关风险和脆弱性的可转让方法，以确定有效的适应方案（见 <http://www.un.org/esa/devaccount/projects/2014/1415O.html>）。该项目基于案例研究方法；例如，初步结果表明，牙买加运输 70% 入境游客的金斯敦主要海港和主要机场之一似乎在所有情况下都非常脆弱；圣卢西亚所有国际运输设施在极端事件和不同气候变化情况下都很容易受到海水泛滥的影响。

25. 第一位专题演讲人介绍了欧洲联合研究中心大规模综合海平面和海岸评估工具的一些详尽结果，这将有助于小岛屿发展中国家在气候变化背景下就可持续海运做出知情决策。专题演讲人介绍了先进洪水模型的结果，特别提到加勒比区域；所考虑因素包括沿海风险和挑战，涵盖沿海地区的海平面上升和社会经济发展；危害评估；极端海平面状况和热带气旋；海平面上升预测；总水位预测和极端气候现象。对加勒比区域的气候变化预测表明，到 2100 年，直接影响可能会加剧十倍，包括沿海和河流泛滥、极端天气事件、森林大火、风暴的影响以及对农作物和渔业的影响，未考虑临界点和间接影响。这位专题演讲人重申，需要承认沿海在适应气候变化方面的挑战性；需要及时采取紧急对策，确保措施协调而公平；需要收集更优质数据，包括沿海海拔和社会经济因素方面的数据，并且需要进一步展开研究，以便更好地认识恰当的适应措施。

26. 第二位专题演讲人讨论了气候变化以及加勒比区域岛屿国家沿海运输基础设施的灾害风险管理。该区域通向世界的海港和机场促进了旅游业和贸易、能源和粮食安全、外国直接投资、税收、就业、商业和农业发展，为这些领域创造了价值。例如，特别是在一些岛屿国家，旅游和旅游业占整体经济的比例很大。然

而，该区域的所有海港以及一些机场均因靠近大海和(或)处于洪水多发地区而面临危险。最近一些反常现象，比如 2017 年提前开始的飓风季节以及 9 月极具破坏性影响的飓风厄玛和玛利亚，让所有的关注都聚焦于加勒比区域国家岌岌可危的状况。在这种背景下，需要优先考虑抗灾能力建设。专题演讲人强调，不应单独或孤立地考虑海港和机场，而应将其作为一个相互依赖的网络予以思考，以综合方式开展抗灾能力建设。最后，专题演讲人对贸发会议在加勒比区域重要而宝贵的工作表示赞赏，并强调需要继续开展和加强这类工作，并传播有助于强化决策的教训。

27. 关于国际航运的船舶污染控制和二氧化碳减排问题，第三位专题演讲人概要介绍了支持《2030 年议程》特别是目标 13 和目标 14 的监管发展。国际海事组织的作用是确保航运继续为全球经济作出贡献，既不破坏人类活动的微妙平衡，也不破坏长期维持海洋健康和多样性的能力。该组织已制订了管制船舶部门排放的若干措施，根据《国际防止船舶造成污染公约》附件六予以监管，所涵盖领域包括空气污染、能源效率和减少船舶温室气体排放。减少这种排放的压力越来越大，该组织继续处理这一问题，特别是通过最近关于拟订初步减排战略架构的工作。

28. 对于小岛屿发展中国家和其他脆弱国家应对和适应气候变化影响威胁所需的混凝土基础设施的相关措施问题，专题演讲人指出，对小岛屿发展中国家而言，由于物理条件的限制，转移基础设施资产往往并非可选方案。各种政治、社会和经济因素也需要考虑，抉择可能会很艰难。对设计的小改动有时会严重影响抗灾能力建设，但确定相关基础设施适应措施的进展只能在有理有据地适当认识因多种因素而异的此类影响的基础上取得。这方面需要进一步研究和更好的资料，包括有针对性的试点研究。作为重要起步，需将气候变化考虑因素纳入常规港口作业和基础设施规划过程。

29. 一些与会者和专题演讲人指出，重要的是需铭记新的国际环境措施可能会导致运输费用增加。任何这样的费用增加最终都将由收货方承担。具体到小岛屿发展中国家，这样的费用可能会高得离谱。一些代表和专题演讲人认识到，这方面需要技术援助方案和其他形式的合作来支持港口国当局确保执行国际环境条例。

可持续货运：实现可持续发展目标的跨领域推动因素

30. 在第四次非正式会议期间，专家们审议了货运与可持续发展目标之间的联系，以及如何最佳利用可持续货运红利来执行《2030 年议程》。达成的广泛共识认为，包括货运在内的可持续运输是可持续发展的先决条件，是《联合国气候变化框架公约》下《巴黎协定》等全球进程的一个推动因素。通过利用可持续性的经济、社会和环境因素相互作用的协同效益，货运可以带来可观的可持续发展成果。

31. 第一位专题演讲人阐述了可持续发展目标与货运之间的关系，强调需要促进理解两方面之间的关系，一方面是经济增长、工业化、基础设施开发、物流和供应链空间配置，另一方面是货运部门及相关外部效应。他指出，如果任其发展，该部门的碳排放到 2050 年将翻一番，但把全球平均气温升幅控制在工业化前水平以上低于 2°C 之内，并努力将气温升幅限制在工业化前水平以上 1.5°C 之内的目标则要求该部门大幅减排。因此，货运在减缓气候变化和可持续发展方面具有巨大潜力。这位专题演讲人强调，应以现有可持续货运措施为指导，努力利用这

种潜力。政府通过公私伙伴关系等方式支持的私营部门有着各种各样的干预手段，在执行可持续货运措施方面发挥着重要作用。除硬件基础设施的挑战之外，发展中国家可持续货运的障碍通常涉及软件基础设施。解决相关挑战则需要加强能力建设、努力提升认识，需要促进伙伴关系、协作、数据收集和信息共享，还需要良好实践和案例研究传播及承认办法。贸发会议通过可持续货运工具包，包括能力建设方案和可持续货运框架，可以帮助解决这些挑战。

32. 第二位专题演讲人强调了确保知情决策过程的绩效衡量的重要性，包括可持续性绩效。欧洲委员会的绩效指标分析港口观测站项目为欧洲港口工业提供了一个数据观测站，是学术界、科学家、港口工业、企业和技术提供方之间为支持绩效衡量而有效合作的一个实例。该项目依托一个用户友好的在线界面，提供了一个数据收集、管理和分析平台以及一个基准测试工具，以满足利益攸关方对机密性和知识管理的需求。基准测试工具允许各个港口将其绩效与欧洲联盟平均水平和其他区域港口进行比较。通过该项目监测的各个方面都支持可持续发展目标的实现，因为这些方面有助于评估港口的可持续性绩效，包括市场趋势和结构指标、社会经济模式、环境管理、安全、健康和职业安全，物流业务、治理、海域获取和流动性及用户满意度。通过该项目或类似的信息和通信技术解决方案衡量绩效、深入了解趋势和模式并获得商业情报，从而创造了大量附加值。然而，为了利用这些工具，质量和可靠数据是关键。因此，至关重要的是对数据收集、采集和细化方面的投资，并且需要在相关的利益攸关方与数据提供方之间建立信任。与贸发会议协作，可以帮助解决一些与数据有关的挑战，推动全球对该项目平台的利用。

33. 第三位专题演讲人从多边开发银行角度进行了探讨，指出这些银行越来越注重可持续运输。反映这一点的一个例子就是伊斯兰开发银行。该行通过了一项运输部门战略，以帮助发展中国家制订可持续运输政策，并且准备建立更多可持续运输融资机制。该行战略中确定的优先领域包括道路安全、社会包容、经济增长、区域一体化和可持续运输。由于优先事项因区域和国家而异，因此还需要采用一种综合价值链方法来衡量项目的可持续性。为了实现可持续运输和价值链，以下几点尤为重要：连通性；跨境综合多式物流系统；各级对话，包括私营部门；以及中小企业和民间社会的参与。需要继续建立涵盖人民或公民的伙伴关系，促进有效利用资源，强化和扩大影响。总的来说，对财务可持续性与发展影响的平衡，加上与包括贸发会议在内的有关伙伴的合作，为该行的战略提供了支撑。

34. 第四位专题演讲人强调了老挝人民民主共和国迄今为止在可持续货运领域取得的进展和遇到的挑战。老挝是一个内陆国家。区域经济一体化和连通性(包括城乡互联互通)对实现国家可持续发展至关重要，如实现目标 2 和目标 9。该国已对运输部门进行了投资，并实施了一些绿色货运和物流能力建设方案。然而，在道路基础设施、车辆燃料标准、预算限制以及环境措施相对较高的成本方面仍然存在挑战，尤其是对小型卡车运营商而言。该国需要技术转让、财政援助和政府奖励(特别是对私营部门而言)，以及人力资源开发和技术援助。这位专题演讲人指出，可持续货运工具包可就此提供良好支助。

35. 第五位专题演讲人强调，科摩罗面临的主要挑战是港口基础设施不足、港口设施和货物装卸设备破旧、航线连通性较差以及莫桑比克海峡船只造成的环境破坏。运输费用高得令人不敢问津，对生活成本造成了影响。这也很成问题。虽然已采取了各种措施来解决与贸易便利化和石油污染有关的关切，但其他挑战仍然存在，如与海港和机场基础设施相关的挑战、与现代化相关的挑战以及海洋区域监测问题。

36. 一名代表强调了全球化基础设施框架在处理基础设施发展和融资问题时的重要性。

37. 一个非政府组织的代表强调，贸发会议可以通过将供应链与运输和贸易便利化可持续性相关数据联系起来，并加以利用，从而支持整个系统或价值链的可持续性方法。秘书处强调，在执行可持续货运解决方案时应优先考虑因地制宜的解决办法。

38. 一些专家指出，可持续运输工具包看起来非常有用，前景光明，应予以广泛推广。最后，一些专家指出，从发展中国家的发展计划看来，它们有充分的能力克服可持续性挑战，包括运输基础设施开发方面的挑战。

C. 结论

39. 主席在总结发言中概括了专题介绍和讨论的关键信息，强调了贸易物流不同方面的相互联系，特别是硬件基础设施投资与实现贸易和运输便利化所需的人员和机构能力与改革。

40. 贸易物流对实现可持续发展目标产生影响的关键机制有如下三个：影响贸易，因为高效的贸易物流对于由贸易驱动的发展越来越重要；贸易便利化改革和运输投资直接影响各国的就业、透明度、基础设施及一般人员和机构能力发展；还有一些潜在的消极外部效应，涉及污染、安全和气候变化，以及相关的适应和减缓需求。

41. 专家们在整个会议期间强调了贸发会议继续在贸易物流领域支助发展中国家并尽可能扩大这种支助的重要性。专家们对可持续货运工具包表示赞赏，并鼓励贸发会议寻求足够的资金，根据不同会员国的特殊需求改编工具包，然后再予以实施。

二. 组织事项

A. 选举主席团成员

(议程项目 1)

42. 在 2017 年 10 月 23 日开幕全体会议上，运输、贸易物流和贸易便利化问题多年期专家会议选举 Alfredo Suescum 先生(巴拿马)担任主席，选举 Ibtissam Hassan 女士(埃及)担任副主席兼报告员。

B. 通过议程和工作安排

(议程项目 2)

43. 同样在开幕全体会议上，多年期专家会议通过本届会议的临时议程 (TD/B/C.I/MEM.7/13)。通过的议程如下：

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和安排工作
3. 贸易物流与《2030 年可持续发展议程》
4. 通过会议报告

C. 会议结果

44. 同样在开幕全体会议上，多年期专家会议商定由主席总结讨论情况。

D. 通过会议报告

(议程项目 4)

45. 在 2017 年 10 月 24 日闭幕全体会议上，多年期专家会议授权副主席兼报告员于会议结束后完成会议报告。

附件

出席情况*

1. 贸发会议以下成员国代表出席了会议：

阿尔及利亚	危地马拉
安哥拉	伊朗伊斯兰共和国
阿根廷	哈萨克斯坦
奥地利	科威特
巴西	老挝人民民主共和国
文莱达鲁萨兰国	利比里亚
喀麦隆	马达加斯加
智利	巴拿马
中国	菲律宾
科摩罗	西班牙
刚果	斯里兰卡
哥斯达黎加	土耳其
德国	大不列颠及北爱尔兰联合王国

2. 下列非会员观察员国派代表出席了会议：

巴勒斯坦国

3. 下列政府间组织派代表出席了会议：

非洲、加勒比和太平洋国家集团

欧洲联盟

伊斯兰开发银行

东加勒比国家组织

伊斯兰合作组织

非洲托运人协会联盟

4. 下列联合国机关、机构和计(规)划署派代表出席了会议：

欧洲经济委员会

国际贸易中心

5. 下列非政府组织派代表出席了会议：

普通类

高等教育学位标准化国际网络

国际道路运输联盟

* 出席名单包含已登记的与会者。与会者名单见 TD/B/C.I/MEM.7/INF.5。

特殊类

欧洲托运人理事会

国际航空运输协会

其他类

世界经济论坛
