



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
第六届会议
2018年11月21日至23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六届 会议报告

2018年11月21日至23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. 支持《2030年可持续发展议程》的可持续货运.....	3
二. 组织事项.....	11
A. 选举主席团成员.....	11
B. 通过议程和安排工作.....	11
C. 会议成果.....	11
D. 通过会议报告.....	11
附件	
出席情况.....	12

导言

运输、贸易物流和贸易便利化问题多年期专家会议第六届会议于 2018 年 11 月 21 日至 23 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. 贸发会议技术和物流司司长在开幕词中强调，货运和海运对全球经济以及努力实现可持续发展目标具有重要意义。2018 年 4 月，国际海事组织主持通过了减少航运业温室气体排放量的初步战略，这是一项具有里程碑意义的成就。此外，有必要更好地认识数字化带来的机遇和挑战。贸发会议时刻准备帮助发展中国家，并与其他各方合作，展开“一体行动”，实现全球可持续货运议程的优先事项。

B. 支持《2030 年可持续发展议程》的可持续货运 (议程项目 3)

2. 贸发会议运输科科长在介绍本议程项目时说，可持续运输对实现可持续发展目标具有重要作用。《联合国气候变化框架公约》下的《巴黎协定》和“人人享有可持续出行”倡议等全球进程均认可了可持续运输。海运受到关注，这既反映了该部门在经济上的重要性，也反映了国际海事组织在 2050 年前减少排放量的初步战略所产生的势头。运输、贸易物流和贸易便利化问题多年期专家会议旨在向贸发会议成员国通报航运脱碳议程、该议程对运输成本和贸易的影响，以及在可持续货运方面获得贸发会议技术援助的受惠国的经验。

全球气候政策的新动态

3. 两个专家小组讨论了国际海事组织下全球气候政策的新动态及其对国际航运的影响。第一个专家小组由本组织、贸发会议秘书处和伦敦大学学院的代表组成；第二个小组由荷兰研究咨询机构 CE Delft、伦敦大学学院和世界银行的代表组成。

4. 一名小组成员强调了海运的重要性，并指出全球海运需求预计出现增长。发展中国家既是海运服务的用户，同时也是提供方，对该部门做出了重大贡献。此外，有必要将海运活动与其外部成本脱钩。

5. 另一名小组成员介绍了国际海事组织减少温室气体排放的努力。关于 1973 年《国际防止船舶造成污染公约》(附件六)所载的相关强制性要求，预计燃油含硫量 0.5% 的质量限制将于 2020 年 1 月 1 日生效。这将很有可能导致燃料油价格的上涨；因此，有必要认识到对航运的相关影响。该组织致力于解决航运产生的温室气体排放问题，关于这个问题的初步战略就体现了这一点。2018 年 10 月批准了一项以替代燃料、技术、研究和开发以及融资为重点的后续行动计划。

6. 针对有人提出的一个问题，该小组成员表示，该组织的初步战略强调，必须先行评估对各国的影响，然后再采取减少温室气体的措施。提高能源效率会降低

运输成本。虽然技术最初可能很昂贵，但随着时间的推移，成本往往会下降。针对另一位专家的评论，他指出，航运部门是第一个于 2011 年采取强制性措施的部门。关于这类措施对小岛屿发展中国家港口的影响，他承认这些国家面临挑战，各国政府需要思考这些战略问题，这也需要财政支持。该组织提供的技术援助也考虑到了港口问题，例如以全球海洋能源效率伙伴关系的形式提供的技术援助。

7. 另一位小组成员概述了当前海上贸易趋势以及今后 30 到 50 年对于二氧化碳排放的要求。航运可以在降低货物运输二氧化碳强度的同时实现增长，如情景模型和应具体通过哪些努力以实现升温控制在 2°C (较低力度)和 1.5°C 的设想所示。航运业使用的燃料组合会影响未来的排放。应采取措施，到 2030 年前在燃料方面实现彻底改变。船舶必须改用零排放燃料。不论是何种程度的脱碳，都将需要在未来 10 到 15 年中将这类燃料引入市场。可再生能源的生产成本降低和生产可再生能源的巨大技术潜力为人们提供了乐观的理由。

8. 在回答一个问题时，他说，改用低碳和零排放燃料可能会有成本，但成本如何分布仍然不确定。在回答另一位专家的问题时，他指出，全球变暖加速将意味着转向零排放燃料的时间点会来得更快。内燃方面改用燃料电池或许是可能的，但需要时间。一位专家担心，强制限速会造成市场扭曲，而另一位专家则认为，粮食安全和备灾是小岛屿发展中国家的重要考虑因素。

9. 一名专题发言者介绍了国际海事组织初步战略中提出的一些减少温室气体措施。对八项被认为对温室气体排放有直接影响的短期温室气体减排措施进行了分析，结果表明，只有可操作措施才有可能达到 2030 年的目标水平。初步战略很可能导致更多的减速航行。至于中长期措施，有必要从化石燃料转向低排放或零排放燃料。从 2030 年开始，零碳或低碳燃料的使用将会增加，其影响需要评估。

10. 在讨论基于市场的措施特别是侧重于碳定价及其对航运脱碳的影响的措施时，另一位专题发言者说，为达到升温幅度限制在 1.5°C 和 2°C 的目标，到 2020 年，排放二氧化碳的成本需要提高到每吨 40-80 美元，到 2030 年达到每吨 50 至 100 美元。可由地方政府收取体现对舱载燃油收费的碳费，或将其支付给一个全球基金，从而提供双倍红利，因为资金可再分配给航运业或用来支助过度遭受负面影响的经济体。

11. 一位专家认为，如果不是在全球范围内统一实施管制，那么碳定价可能是有问题的。此外，政治上也很难获得接受。然而，一个全球性的碳价将有助于防止漏洞，并确保公平竞争环境。

全球气候政策的挑战和机遇

12. 一个专家小组讨论了全球气候政策的挑战和机遇，包括可能适用于国际航运的基于市场的机制。该小组由环境保护基金、大学海事咨询服务组织和里约热内卢大学的代表组成。

13. 一名小组成员介绍了巴西的情况。鉴于该国的贸易总体情况及其相距主要消费市场较远，该国每吨出口的碳强度高于竞争对手。因此，碳定价将对从巴西到各消费市场的运输成本产生更大的影响。为了达到国际海事组织设立的目标，该国已经考虑综合采取一系列措施，如减速航行、热回收和清洁船舶螺旋桨等。要

使巴西在 2050 年达到该组织的要求，就需要大量的生物燃料。生物燃料价格更高，机会成本更高。生物燃料要生存，就要求高碳价，每吨二氧化碳大约 150 美元的水平。各种增长情景显示，国内生产总值下降在 1% 至 3% 之间，对特定部门的影响更大。政策机制应包括对贸易竞争力可能受到损害的国家的保护措施。

14. 在答复一位专家时，他指出，适合巴西的一个选择办法是实现经济多元化、促进经济增长、减轻贸易脆弱性和改善当地运输基础设施。另一个选择是设计基于市场的模式，采取碳强度要求和税收的混合制度，并有抵消的规定。

15. 一位专家询问关于有关产业或各国应如何保护自身免受航运脱碳的更广泛影响，该小组成员建议应区分各国可自行采取的行动和应在国际一级采取的措施。

16. 实施各种措施以减少船舶产生的温室气体可能对一些国家产生过度的不利影响，针对这个问题有不同的办法。一名小组成员表示，这些办法可以合并；没有一刀切的选择，每一种都各有利弊。合适的选择取决于所涉措施以及对有关国家的特定影响。有关选择包括先行防止负面影响。另一个涉及利用可能的碳价产生的收入。可将收入用于支持海运脱碳，投资于研究和开发、低碳选择和部署，还可将收入用来帮助偏远和低价值初级商品出口国。第三种选择涉及能力建设和技术合作。开展机构间合作以及与贸发会议等现有的项目和方案进行整合会是有益的，在某些情况下也是必要的。

17. 一位专家询问脱碳对内陆发展中国家的影响。该小组成员指出，可以利用上述一些办法来应对这些国家面临的一些深层次的物流挑战。另一位专家希望了解如何能够利用为沿海运输基础设施(特别是小岛屿发展中国家的港口)的气候适应工作生成的资金。

18. 一位小组成员说，迫切需要制定一项良好的计划和时间表，以确保及时和有效地采取行动，包括参加相关会议。航运脱碳有成本和机会。对碳收费可以产生资金，用于示范项目和为技术测试提供资金。这将降低可再生能源和技术的成本。

19. 另一个由环境保护基金、国际海运公会和南太平洋大学的代表组成的专家小组继续讨论，介绍了来自国家、行业和民间社会的观点。

20. 由于太平洋岛国极易受到航运脱碳措施的潜在负面影响，因此迫切需要增强对这些影响的了解。鉴于自然灾害对运输成本、粮食安全和交付各种供应的影响，应对灾害对这些国家很重要，应着手进行。然而，关于运输费用的数据有限，因此难以进行影响评估。迫切需要超出现有水平的能力建设、技术援助和资金，还需要更适合该区域的技术解决办法。重要的是促进公私伙伴关系、信息交流和技术转让。

21. 国际海运公会成员就一项关于长期减少温室气体措施的非正式提案形成了一些共识：设立一个国际海洋温室气体减少研究与开发基金，由航运公司按其购买用于消费的每吨海洋燃料做出的研发捐款供资。为了确保公平的竞争环境和各方的贡献，该行业需要国际海事组织及其成员国的支持。筹集到的资金可以帮助启动新的零二氧化碳燃料的研究和开发，最初筹集的资金之后可以逐步扩大。

22. 航运业倾向于业务和技术措施，而不是以市场为基础的措施，这些措施在航运中难以实施。虽然太平洋岛屿国家原则上支持这些措施，但迫切需要更好地了解这些措施对小岛屿发展中国家的影响和含义。一位专家回顾了一项行业调查的

结果和对各行业行为者采取行动的要求，指出需要削减碳排放，以实现海运公会的目标。

23. 2020 年生效的硫磺条例可作为一个很好的案例研究，说明监管对运输成本和贸易的影响。一位代表加勒比港口的专家主动表示提供一些数据供分析，因为六家航运公司已宣布由于新的含硫量限制规定而增加了成本。此外，过去的规定，如双壳油轮要求，可以为分析和指导监管措施对航运的影响提供一些数据。另一位专家指出，石油和燃料价格波动产生的影响可能比任何碳价格的影响都要大得多；而且过去的趋势表明，较高的燃料价格会使人们节省燃料排放。

从运输和过境运输走廊以及小岛屿发展中国家角度推动可持续货运

24. 两个专家小组讨论了“从运输和过境运输走廊和小岛屿发展中国家的角度推动可持续货运”这一主题。第一个小组除一名国际顾问外，还包括下列实体的代表：阿比让—拉各斯走廊组织(科特迪瓦)、中部走廊过境运输协调局(坦桑尼亚联合共和国)、北部走廊过境和运输协调局(肯尼亚)、贸发会议秘书处和沃尔维斯湾走廊小组(纳米比亚)。第二个小组由安提瓜和巴布达港务局、牙买加运输和矿业部、加拿大自然资源协会(以电话会议形式参加)、南太平洋大学和贸发会议秘书处的代表组成。

25. 一名小组成员说，非洲北部和中部走廊以及加勒比小岛屿发展中国家都在使用贸发会议的可持续货运框架。在东非和加勒比举办了能力建设讲习班，以加强这些区域运输行业利益攸关方的能力，使他们能够制定和执行可持续货运战略。制定了北部走廊战略计划(2017-2021 年)并将可持续性原则纳入其中。此外还起草了“中部走廊战略”(2018-2023 年)、“加勒比可持续货运战略”(2020-2025 年)和“区域可持续物流观察站”项目(加勒比)。他赞扬贸发会议在这两个区域开展的工作，并建议贸发会议继续改进该框架，扩大其区域适用范围，并增加能力建设活动的数量。

26. 在贸发会议的支持下，中部走廊采用参与式办法，制定了 2018-2023 年可持续货运战略。战略指出，近期成果是支持向铁路货运和水道的模式转变，使用坦噶尼喀湖，从而使运输成本降低 40%。若干挑战将影响走廊沿线的货运。其中包括需要修复为中部走廊各国服务的铁路和水道系统的各个部分，需要一个无缝货物追踪系统，还有船只不足的问题。中部走廊过境运输协调局通过学生赞助方案帮助该区域发展海运和物流领域的的能力。

27. 在北部走廊，重点包括制定、启动和实施绿色货运方案(2017-2021 年)；贸发会议举办了一次能力建设讲习班(2016 年)，并对蒙巴萨港进行了一项基线研究，以估算港口排放量。该方案有七个专题领域，包括倡导和宣传、货运评估和分析、业绩监测和筹资。港口研究是贸发会议和联合国环境规划署伙伴关系的一项成果。该研究的主要建议包括该区域的排放量监测和计量标准化。由于可持续货运概念在东非仍然是一项新事物，因此有必要提高对此的认识，贸发会议应继续提供能力建设支助。

28. 沃尔维斯湾旨在将运输走廊转变为经济走廊。纳米比亚认识到运输和物流在促进内陆邻国运输和贸易方面的作用，将其作为一项国家优先要务。公私伙伴关系是该区域经济发展的关键，在该区域，各国政府参与政策、基础设施发展和边境管制，私营部门是经济增长的推动力。沃尔维斯湾小组由公共和私营实体组

成，为对话、伙伴关系和协作提供了有利环境，特别是在基础设施发展领域。它与非洲联盟、世界银行和一些走廊管理机构等结成了伙伴关系。小组推动了在纳米比亚实施海关数据自动化系统(ASYCUDA)。小组推动在 2014 年建立一个新的集装箱码头，以促进纳米比亚成为一个物流中心。小组还参与了社会干预和妇联方案。贸发会议等组织协调该区域的活动将进一步推进这些努力并避免重复。

29. 在答复一项询问时，一名小组成员说，2019 年 1 月，津巴布韦将与马拉维一起制定一项方案，届时津巴布韦将被纳入小组的活动。此外，贸发会议在东非走廊的工作也可以在其他区域推广。

30. 在加纳，通过特马港项目制定了一项行动计划，其中择要提出了一项减排战略，还就排放对健康的影响进行了年度评估，并制定了一项卫生服务实施计划。该国需要获得技术支持，以执行一项以贸发会议可持续性支柱为基础的战略，以确保走廊的生存能力。需要与贸发会议合作，设计一个类似于中部和北部走廊的方案。为促进可持续货运，必须实施区域方案，因为这些方案比国家方案更加可取，往往能减少官僚问题的影响。

31. 一位小组成员在发言中介绍了贸发会议在贸易便利化方面的工作。贸发会议帮助 50 多个国家实施了贸易便利化方案，并为建立国家贸易便利化委员会提供了能力建设和培训。缺乏资金和资源仍然是这些委员会发展的最大挑战。贸发会议的海关数据自动化系统方案已在 90 多个国家使用，贸易信息门户网站也被用来满足各国的报告要求。他鼓励与会者参加将于 2019 年 11 月进行的“内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领”执行情况中期审查。

32. 在接下来的讨论中，一位专家希望了解尚处于生产和贸易初级阶段的那些国家如何能够受益于走廊的最佳做法。一位小组成员在回答时指出，各国需要考虑自身的地理组成，以确保使用最有效的运输方式，而另一位小组成员则表示，良好基础设施和产品的开发可以同步进行，以确保贸易便利化。

33. 一位小组成员说，小岛屿发展中国家面临着无数灾害风险，因此有必要将气候多变性和气候变化纳入贸发会议的工作。沿海运输基础设施是贸易、能源、粮食和旅游业的重要生命线。气候变化和极端天气事件可能对运输基础设施和服务产生直接和间接影响。贸发会议自 2009 年以来一直在研究气候变化对沿海运输基础设施的影响和适应问题，包括通过专家会议、研讨会和一个技术援助项目的形式。已经圆满完成了关于气候变化对加勒比沿海运输基础设施的影响和加强小岛屿发展中国家适应能力的项目。该项目借鉴了贸发会议先前在这一领域的工作，并根据商定的优先事项和任务，加强了这些国家决策者、运输规划人员和运输基础设施管理人员的能力，以了解气候变化对沿海运输基础设施、特别是海港和机场的影响，并采取适当的适应应对措施。主要成果包括评估牙买加和圣卢西亚对气候多变性和气候变化的潜在脆弱性，重点是在不同气候情景下沿海国际机场和海港可能发生的业务中断和海洋淹没风险。贸发会议正在考虑采取可能的后续行动，以便将这项工作进一步发展和扩大到大加勒比区域及其他地区。

34. 加勒比区域有一些新的进展。贸发会议于 2018 年 7 月在巴巴多斯举办了一次区域能力建设讲习班。讲习班第一次使运输领域各种利益攸关方聚集一堂，提供了一个机会，供利益攸关方开展对话并寻求解决现有挑战的办法，如缺乏区域运输数据以及需要对加勒比的运输采取更协调一致的办法。以此为契机开展工

作，制订了一个综合区域可持续货运战略和一个区域货运数据观察站，以加勒比港口管理协会作为秘书处。

35. 港口管理协会继续倡导加强对小岛屿发展中国家港口设计的控制，以确保效率和可持续性，这也需要可靠的数据。此外，协会可以与贸发会议建立进一步的伙伴关系，为类似的能力建设活动提供资金。希望贸发会议能够促进与各走廊交流经验，并推广在该项目下取得的最佳做法和成功经验。

36. 根据区域讲习班确定的培训需要，贸发会议与牙买加运输和矿业部、全岛运输工人协会和加拿大自然资源部合作，在牙买加举办了一次全国生态驾驶能力建设和培训讲习班。这次讲习班使运输和矿业部有机会与利益攸关方就拟纳入修订的国家运输政策的政策问题进行协商。需开展进一步工作的领域应侧重于在运输行业建立更多的公私伙伴关系，并制定标准化的司机培训手册和课程。目前正在考虑与东加勒比国家组织合作，对东加勒比小岛屿发展中国家的短程海运和岛屿空中连通性开展可行性研究。

37. 一名小组成员表示希望加强新建立的与贸发会议的伙伴关系，请贸发会议在该区域开展能力建设活动。

38. 在太平洋区域，正在采取步骤向低碳运输过渡。马绍尔群岛编制了一张航海图，重点是 2050 年之前实现脱碳。它可以作为该地区的催化剂。伙伴关系是该区域在脱碳方面取得成功的主要原因。该区域最主要的需求包括制图和数据、技术能力和筹资等方面，这样都能实现向可持续交通转型。南太平洋大学通过分享关于小岛屿发展中国家航运脱碳的案例研究和最佳做法，为贸发会议的培训工具包做出了贡献。一位小组成员建议贸发会议将加勒比项目复制到太平洋岛屿上，因为这两个区域有许多相似之处。

39. 在加拿大，加拿大自然资源部以运输、替代燃料和公路运输为重点。没有充足的关于能源使用和消费的数据。目前正在探索公路货运的低碳途径。绿色货运举措包括与贸发会议合作，在整个加拿大以及阿根廷、澳大利亚、巴西、智利、哥伦比亚和牙买加开展智能司机培训，以提高效率。加拿大自然资源部致力于加强绿色货运方面的努力，并增加举办培训班和支助区域的数目。

40. 在回答一个问题时，一位小组成员解释说，所有政策和方案都是加拿大处理可持续运输问题综合办法的一部分。加拿大与贸发会议合作分享经验。同样，斐济政府表示有兴趣与贸发会议合作，在该区域提供生态驾驶培训。一位专家指出，加勒比小岛屿发展中国家年年需要改善经济和基础设施，进行重建，特别是在飓风季节之后。同样，一位小组成员说，所有国家，发展中国家特别是小岛屿发展中国家尤甚，都需要在各级加强合作，以应对气候变化，并将适应气候变化纳入交通运输的主流。

数字化与港口社区系统

41. 由国际港口社区系统协会和“港口网”(Portnet)(摩洛哥)的代表组成的一个专家小组探讨了数字化兴起的问题，包括在港口社区系统的价值和效益、与单一窗口的联系以及世界贸易组织“贸易便利化协定”方面。

42. 一名小组成员指出，基于电子数据交换的协作计划变得越来越重要，因为“贸易便利化协定”于 2017 年生效，国际海事组织“国际海上运输便利化公

约”也将于 2019 年生效。另一方面，港口社区系统将成为商业情报的一个关键来源，因为它们很可能会朝着更多地整合外部来源(如自动识别系统)所产生数据的方向发展。

43. 使用港口社区系统的好处包括：为优化与港口有关的货运流程以及内陆和海关业务提供数据和改进数据质量，增加海关收入，缩短停留时间，增加集装箱运输量。

44. 在摩洛哥，“港口网”项目开始时是一个港口社区系统，并逐渐演变为一个贸易门户，包括了银行和金融机构等参与贸易的其他经济运营商。今天，它涵盖了整个供应链过程，获取了物流和财务数据。用户可以进行行政管理和多渠道支付，从而能够通过同一个平台支付费用和商业账单。摩洛哥“港口网”旨在提高竞争力、降低物流成本和改善商业环境。通过电子平台提供的服务重点解决进出口双方的问题。必须能够访问和共享数据，以便获得信任，并能够以非侵入性的方式捕获和共享供应链上的数据。在设计港口社区系统时，这是一个挑战，因为数据的重复使用或再分配必须尊重数据隐私规则。

45. 此外，“港口网”项目使人们能够讨论如何简化供应链上的贸易，以及不同行为者之间的联系，以整合不同的供应链运作流程。该项目帮助简化了贸易流程，改进了对国际标准的遵守；通过使用“港口网”，摩洛哥提高了自己在世界银行跨境贸易便利程度上的排名。

46. 几名小组成员表示，许多因素促成了港口社区系统的成功实施，其中包括：在开发系统时采取以客户为中心的方法；分阶段实施港口社区系统和单一窗口；最高层面提供强有力的政治意愿和指导意见，以指导改革；公共和私营部门进行合作。

47. 小组一致认为，技术不是港口社区系统和单一窗口中推动供应链绩效改善的唯一因素——合作环境也是必不可少的。促进各行为体之间的信息交流和相互联系，需要改变思维方式，使利益攸关方在数据和信息交流方面建立相互信任，并要了解和重新设计信息流，以明确的目标和业务流程为趋动。一位小组成员认为，促进发展可信赖的伙伴关系对于确保海关当局能够同时保护边界和促进贸易便利化至关重要，例如通过预先清关程序或经授权的经济运营商。

48. 总体上，讨论强调了港口社区系统和与单一窗口有关的应用程序的协作性质，从而能够以电子方式交流信息，简化贸易。这些机制促进了参与贸易业务的公共和私人行为者之间的互动，以便匹配物流信息和与监管规定有关的行政流程，并交换信息以帮助海关当局监测遵守情况和风险管理，通过这项合作努力，大大帮助缩短处理时间和简化跨境贸易。

49. 在答复一项询问时，两名小组成员指出，加快货物流通有助于促进贸易，而更好地收集和交流信息可以减少走私，办法是改进风险管理特征分析，削减文书工作从而为风险管理和控制分配更多的资源。

50. 在回答另一个问题时，小组成员说，在界定牵头机构时，关键是要理解改革背后更广泛的政治目标以及不同政府机构在监管方面的特定领域和要求。明确的任务、高级别的监督和通过大使发动各界为具体目标采取行动是确保得到不同行为者的认同并取得成果的关键要素。

51. 关于港口社区系统商业模式的财政可持续性，一些小组成员解释说，这些系统一般兼顾提供免费和非免费服务。组建这一系统没有一定之规，各国根据自身的情况和需要，使之作为成本中心或利润中心提供定制化服务。港口社区系统经营者是中立的，没有商业利益。针对另一个问题，小组成员回答说，这类系统可以通过港务局数据和信息生成燃油装舱信息，从而能够优化到港安排。针对又一个问题，小组成员表示，“港口网”项目并非基于区块链，使用国际标准和互操作性非常重要，这样才能确保包括中小型企业在内的所有公司企业都能从这些平台中受益以改进交易流程。

52. 港口社区系统不强制要求供应链上所有行为者参加，一些专家对此表示关切；此外，系统的实施是一项挑战，需要在迅速变化的技术环境中不断进行培训。

迈向可持续海运的技术进步和创新

53. 一个专家小组讨论了迈向可持续海运的技术进步和创新。小组由下列实体的代表组成：全球海事论坛、全球贸易组织、国际港口社区系统协会、瑞典研究院、欧洲经济委员会联合国贸易便利化和电子商务中心和世界经济论坛。

54. 小组讨论了与适用于海运的技术创新有关的三个问题：互操作性和全球标准的作用，在避免垄断结果的同时促进技术创新的必要性，以及发展中国家面临的挑战和机遇。

55. 一些小组成员认为，在寻求互操作性之前，海事部门应首先提高数字化水平。这意味着创建更支持数据共享的环境并从整个价值链上各个问题的视角来设计互操作性。

56. 小组一致认为，各国政府和国际组织可在以各种方式促进互操作性方面发挥关键作用：制定框架，确保政府内部的协调并从价值链互操作性的角度统一各项行动，以现有标准和语义为基础制定未来标准，并扩大私营部门(可向海事公司提供贸易情报的第三方以及研究和学术机构)参与制定此类标准。

57. 关于技术创新与潜在反竞争行为之间的联系，这方面存在若干挑战，包括平台有可能集中数据，影响市场；差距可能扩大，一方面是一些国家或大公司能够利用人工智能和连通性来增长和创造商业机会，另一方面是其他国家或较小的公司；还需要有足够的保护。

58. 为应对这些挑战，小组成员建议采取以下行动：政府大规模投资，使较小的公司有获得和利用技术进步的公平竞争环境，减少对专有信息的依赖，强制使用国际标准，减少数字创新者的进入壁垒。

59. 这种情况为发展中国家带来了机遇。例如，由于供应链是全球性的，让较小规模的参与者加入进来符合贸易商的利益。此外，发展中国家可以利用本国的人口增长潜力。但也存在诸多挑战，例如随着数字鸿沟不断扩大，若发展中国家因此无法参与技术升级，则会难以维持自身在供应链上的位置，此外也有必要定期性地加入标准制定机构，以确保全球标准可反映这些国家的利益。为应对这些挑战，小组成员建议开展技能开发和培训活动；发掘开发银行可提供的潜力和机遇，包括惠及小型项目；以及开展可行性研究。

60. 专家们提出的大部分问题都是寻求理清以下思路：为最大限度地利用机遇和减少挑战，决策者们应如何以最佳方式进行干预。一种做法是探索与海运公司建立伙伴关系。马士基与约旦及邻国之间的伙伴关系就是一个良好的范例。建立伙伴关系需要发展硬件基础设施、孵化器和旨在进一步推动互通互联的举措。另一种做法涉及港口社区信息系统和其他类型的协商环境，它们提供了一种模式，以讨论问题并借助其他国家的经验寻求解决方案。

61. 一名专家认为，采取战略干预措施需要在硬件基础设施和软件基础设施两个层面双管齐下，而其他专家表示，大规模投资并非总是必要条件。

二. 组织事项

A. 选举主席团成员

(议程项目 1)

62. 在 2018 年 11 月 21 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 Ibtissam Hassan 女士(埃及)担任主席，Stephen Fevrier 先生(东加勒比国家组织)担任副主席兼报告员。

B. 通过议程和安排工作

(议程项目 2)

63. 在开幕全体会议上，多年期专家会议还通过了本届会议临时议程(TD/B/C.I/MEM.7/16)。议程内容如下：

1. 选举主席团成员；
2. 通过议程和安排工作；
3. 支持《2030 年可持续发展议程》的可持续货运；
4. 通过会议报告。

C. 会议成果

64. 同样在开幕全体会议上，多年期专家会议商定由主席对讨论情况进行总结。

D. 通过会议报告

65. 在 2018 年 11 月 23 日举行的闭幕全体会议上，多年期专家会议授权副主席兼报告员在会议闭幕后完成报告。

附件

出席情况*

1. 贸发会议下列成员国代表出席了本届会议：

阿尔及利亚	科威特
安提瓜和巴布达	马达加斯加
巴巴多斯	摩洛哥
贝宁	尼泊尔
喀麦隆	尼日利亚
哥伦比亚	阿曼
科摩罗	巴拿马
刚果	菲律宾
古巴	俄罗斯联邦
吉布提	卢旺达
厄瓜多尔	西班牙
埃及	斯里兰卡
法国	多哥
危地马拉	乌克兰
牙买加	也门
约旦	津巴布韦
肯尼亚	

2. 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
南方中心

3. 下列联合国机关、机构和计(规)划署派代表出席了会议：

联合国欧洲经济委员会
人道主义事务协调厅

4. 下列专门机构和有关组织派代表出席了会议：

国际海事组织
世界银行集团
世界卫生组织
世界贸易组织

* 本名单载列登记的与会者。与会者名单见 TD/B/C.I/MEM.7/INF.6。

5. 下列非政府组织派代表出席了会议:

普通类

国际商会

特别类

国际海运公会
