



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  
第一届会议  
2013年10月22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 会议第一届会议报告

2013年10月22日至24日在日内瓦万国宫举行

GE.13-51641 (C) 121213 131213



\* 1 3 5 1 6 4 1 \*

请回收 



## 目录

	页次
一. 主席的总结 .....	3
A. 会议开幕 .....	3
B. 过境运输解决办法的十年创新 .....	3
C. 内陆发展中国家贸易过境运输技术 .....	5
D. 走廊过境安排 .....	6
E. 有效的运输系统 .....	9
F. 前进方向 .....	10
G. 公开一般性辩论 .....	11
H. 关于贸发会议未来贡献的建议 .....	12
二. 组织事项 .....	13
A. 选举主席团成员 .....	13
B. 通过议程和安排工作 .....	13
C. 会议成果 .....	14
D. 通过报告 .....	14
附件	
出席情况 .....	15

## 一. 主席的总结

1. 按照贸易和发展理事会第二十七届特别会议的决定和已批准的职权范围，题为“运输和物流创新，迎接 2014 年《阿拉木图行动纲领》审查”的运输、贸易物流和贸易便利化问题多年期专家会议第一届会议于 2013 年 10 月 22 日至 24 日举行。各位专家收到了秘书处编写的 TD/B/C.I/MEM.7/2 号文件。
2. 会议提供了一个论坛，据以讨论内陆发展中国家在试图与国际市场接轨时面临的一些具体的运输服务问题。与会专家来自政府贸易和运输部、海关、私营部门、学术界以及各国际和区域组织。
3. 举行了五场非正式会议，讨论了下列主题：
  - (a) 过境运输解决办法的十年创新；
  - (b) 内陆发展中国家贸易过境运输技术；
  - (c) 走廊过境安排；
  - (d) 有效的运输系统；
  - (e) 前进方向。

### A. 会议开幕

4. 技术和物流司司长回顾称，贸发会议自成立以来，一直特别关注内陆发展中国家面临的各种问题。联系世界贸易组织(世贸组织)主持下开展的贸易便利化谈判(即附件 D 组织)，贸发会议在帮助内陆发展中国家方面发挥的作用已经得到了进一步强调。
5. 司长回顾了《阿拉木图行动纲领》的目标，同时注意到《纲领》通过以来开展的实质性工作以及迄今为止取得的成就，强调称，要将内陆发展中国家更好地纳入国际贸易网络，必须优先建立足以胜任和运作良好的运输贸易和便利化体系。大会第 66/214 号决议规定，2014 年将举行《阿拉木图行动纲领》十年期全面审查会议，遵照这一决议，各发展中国家伙伴已经与内陆发展中国家和过境国的代表接洽参与了审查进程，并已举行了若干场区域审查会议。在这一背景下，司长指出，本届多年期专家会议是贸发会议对十年期审查进程的贡献之一。

### B. 过境运输解决办法的十年创新

6. 欧洲经济委员会(欧洲经委会)运输司司长敦促各国遵守联合国与运输有关的相关法律框架，特别是涉及陆运的 58 项文书。各方应加入《协调统一货物边境管制国际公约》(1982 年)，从而确保高效跨境运输达到基本的统一水平。发展中国家要加入此类法律文书，并没有特别的障碍。一个值得关注的问题是，有必要

设立运输方面的具体的可持续发展目标。司长指出内陆发展中国家面临的问题也是发展问题，在考虑到日益有必要顾及可持续性的同时，他敦促各国，包括与会专家，动员国内主管机构和谈判者在有关的国际谈判论坛，例如在 2014 年 1 月的大会可持续发展目标开放工作组会议上提出这一问题。就此，一名专家表示，运输方面的可持续发展新目标需要反映所有运输模式，而另一名专家则试图说明各与会专家如何能够帮助向实现这一目标迈进。

7. 贸易便利化涉及方方面面，既与运输有关，也与海关有关。实现基本的基础设施和服务水平、确保国际接轨和过境自由化，以及吸收信息技术和创新管理，是同等重要的。在所有各级加强合作，以及具备很强的政治意愿，对跨境便利化而言也至关重要。至于《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》（《国际公路货运公约》，1975 年）的未来问题，人们眼中的短期挫折不失为长远上改善国际公路运输系统的机遇。为了筹备《阿拉木图行动纲领》审查会议，欧洲经委会运输司司长建议，贸发会议和欧洲经委员会可以考虑合作颁布一项联合出版物，推荐在全球使用委员会的新方法来衡量和比较走廊业绩。

8. 巴拉圭常驻联合国代表团代表介绍了该国的《运输总计划》和《国家物流计划》。前一个计划旨在管理运输基础设施和服务以及物流的发展情况，而后者则旨在精简流程并给出口商带来更多机会。两项计划的最终目标，都是削减运输成本并确保巴拉圭在国际市场上的竞争力。两项计划通过基础设施内容以及服务支柱和物流支柱，互相联系、互相补充。《运输总计划》为期 20 年，侧重于运输的地点(基础设施)和方式(服务)，以及运输的对象，即货物(物流支柱)。物流问题包括：集中货流问题，改善多式联运并让物流走廊多样化的必要性问题，以及将巴拉圭纳入邻国网络主流的必要性问题。还有必要实现规划和管理方式现代化并处理一些体制问题。关于计划的范围，发言者指出，与邻国开展合作并订立协定，是其中的关键(例如：与阿根廷、多民族玻利维亚国、巴西、智利和乌拉圭的自由仓储区与河运协定)。此外，巴拉圭还正与私营部门协力开展项目，旨在将投资导向过境邻国的港口。

9. 代表中部走廊过境运输协调局(协调局)的专题发言者详细介绍了协调局成立背后的法律和体制框架。协调局旨在扶持高效的过境运输体系并促进缔约方的全球竞争力，在过境运输领域提供了一种创新的合作机制。协调局立足于布隆迪、刚果民主共和国、卢旺达、坦桑尼亚联合共和国与乌干达之间利益攸关方和政府的合作。在主管机构的领导下，协调局力求确保走廊开放、基础设施和服务可靠、成本有竞争力、流程协调一致以及成本和过境时间可预测等，从而完成其使命。

10. 2010 年走廊开始运作以来，取得的主要相关成就包括：例如，私营部门参与主管机构事务、设立协商委员会以及缩短港口停留时间和减少路障。一名专家询问，如何协调兼顾过境自由和区域安全问题，包括非法矿物贸易和部分濒危物种贸易问题。专题发言者答复称，关键要在国家一级开展合作，特别是与各国警察部门开展合作，还要采用电子封条等技术解决办法。在回答有关道路网络融资

和道路铺设水平的问题时，专题发言者表示，有两种融资方案可以使用，即东非共同体发展伙伴和燃油税。虽然铺设次级路线还需要更多资源，但连通走廊的主要干线和道路都铺设情况良好。

11. 阿塞拜疆运输部代表在陈述中详细介绍了该国的国家过境运输战略和该国成为中亚国际运输枢纽的目标。阿塞拜疆的战略地理位置具有很强的过境运输潜力，也为发展物流服务提供了优良条件。相应地，该国已有若干大规模运输和运输相关的项目得到实施或正在规划过程中，例如巴库—第比利斯—卡尔斯铁路项目及其铁路基础设施升级工作。阿塞拜疆的额外优势是，该国遵守《国际公路货运公约》等相关国际法律文书的规定、运用了“单一窗口”概念，并在逐步适用主要的欧洲指示。为了增加东西国际运输走廊的过境机会，提高该走廊的竞争力，欧高亚走廊和维京这两个全球项目正在开展合作。其他举措有：建设新国际海港，以及在波斯普鲁斯海峡下建设隧道。道路网络的建设也在实施过程中。然而，“冲突僵局”妨碍了一些运输通道的运作，可能不利于阿塞拜疆过境运输潜力的充分实现。

12. 一名专家强调称，在考虑内陆发展中国家面临的问题时，应当采取更加宽广的发展视角，并建议称，前进的方向应当包括：为内陆发展中国家专设一个智库，并撬动更高层的政治意愿。

### C. 内陆发展中国家贸易过境运输技术

13. 秘书处介绍了贸发会议的海关数据自动化系统(海关数据系统)，该系统是一个综合的多功能交易系统，囊括了完整的海关清关流程和所有类型的海关程序。海关数据系统可以与其他国家机构、邻国或区域组织的任何外部系统交互作业，并能作为以海关为中心的单一窗口系统运作。该系统的后续开发工作一直没有中断，最新的系统版本代号为“海关数据系统世界”。在国家一级，可以采用模块法开发这一系统，包括多机构风险管理，交互作业、单一窗口和跟踪等功能，并可按照地方要求加以调整。海关数据系统方法的基础，就是基于贸发会议提供的技术援助和软件，培训和利用地方能力开发系统。这些都是确保海关数据系统用户能够自力更生，无需外部支持自行操作系统的关键因素。

14. 大不列颠及北爱尔兰联合王国德比大学供应链优化英才中心的代表就射频识别的优势作了陈述。射频识别是一种数据媒介，例如条形码，该技术使用发射无线电频率的标签，将标签贴在运输和物流链中的商品或集装箱等物品上就可以进行自动识别和跟踪。许多产业都使用这一技术。其主要优势，是能最大程度地减少干预和错误，改善供应链中各步骤的可视性和可跟踪性，从而节约成本并减少损失。这些系统有能力确保自动获取大量商品数据。

15. 吉尔吉斯斯坦经济部下属国企“外贸单一窗口中心”的一名专家介绍了该国的贸易便利化单一窗口系统。单一窗口可被定义为供贸易和运输各方以手动或电子方式单点交存标准化信息和文件以满足所有贸易要求(例如与进出口和过境

有关的监管要求)的设施。吉尔吉斯斯坦自 2006 年起开始逐步实施这一系统，以便降低和减少主要由进出口程序耗费的时间和成本、推行标准化方法，并由此清除重复和不透明的程序。该专家举例说明了实施单一窗口的各项困难，包括监管机构抵制、吉尔吉斯斯坦政局动荡，以及相关机构没有必需的信息技术技能。该国计划推行质量管理体系，以弥补这一缺陷。

16. 尼加拉瓜运输与基础设施部的代表就国际商品转关制度(以其西班牙语缩写“TIM”为人所知)作了陈述。该制度是在中美洲共同市场的框架内通过的，共同市场由以下国家组成：哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜，巴拿马也参与市场。TIM 规定了该地区国际海关陆运过境业务的程序，包括规定了承运方的义务和责任，并使用了标准化申报单。2003 年以来，已经开展了现代化工作，以期确立过境申报电子数据交换的标准化流程。

17. 在 TIM 的应用方面，发现存在以下：

- (a) 过境点的有形基础实施存在不足，包括各边境主管部门之间缺乏协调，不能保持运输货流顺畅；
- (b) 多种不同监管制度之间存在并行程序和重复程序；
- (c) 并非所有运输走廊都纳入了 TIM，导致还需要额外的流程；
- (d) 规章和程序缺乏透明和普及。

18. 关于过境点的基础设施，一名专家建议使用红色和绿色走廊以改善流动状况。

19. 在随后的问答会议上，会议讨论并澄清了有关各项陈述的若干事项。

20. 贸发会议代表进一步介绍了海关数据系统的功能，例如商品动态控制、交易方直接输入、电子签名、货物管理、关税计算，以及与外部系统的交互作业能力。若干名专家称，中非经济与货币共同体成员国计划在有了必需的电信系统之后立即开始交换海关数据，海关数据系统恰能物尽其用。

21. 会议还讨论了射频识别的优势，以及在跨国和跨区域过境等大规模作业中实施这一技术的的技术问题和资金问题。该技术要求发展基础设施，在数据收集处安装射频识别读取器。射频识别可与全球定位系统相连，以便进一步加强跟踪和数据交换的潜力。

22. 会议注意到一名专家提出的建议，即进一步加强与 20 国集团的协调、加大 20 国集团提供的支助，并成立一个友好小组，处理内陆发展中国家问题，包括运输和物流问题。

#### D. 走廊过境安排

23. 北部走廊过境运输协调局的代表就北部走廊作了陈述。北部走廊是一条多式联运走廊，包括了道路、铁路、管道和内陆水道运输。该走廊是东非和中非最

繁忙和最重要的运输路线之一。成本过高和运输延误仍然是该区域在国际贸易和区域内贸易增长方面的主要问题。北部走廊内陆国家的总物流成本中，约有 37% 是道路运输成本。据估计，北部走廊的延误损失为每辆卡车每天 800 美元，这增加了在该区域开展业务的成本。为了处理这些问题，走廊管理局已经启动了若干项举措：

- (a) 建立无缝智能运输走廊，其特点是统一和精简运输和贸易便利化方面的政策和法律框架，并为私营部门投资和参与走廊业务创造机会；
- (b) 实施一站式边境站项目，设立运输观测站(网基系统)以监控走廊业绩；
- (c) 建立税收主管部门记录和数据交换系统，其英文缩写为 RADDEX；
- (d) 电子单一窗口；
- (e) 电子货物跟踪系统；
- (f) 迁移至海关数据系统世界版本。

24. 发言者强调，有必要保持软件和硬件基础设施发展方面的伙伴关系，加强运输和贸易便利化、促进私营部门投资、开发区域内贸易数据库、建设能力，并支持各区域组织统一政策和规章的意愿。

25. 发言者详细介绍了多式联运的中央走廊、该走廊范围和相关的问题。重点问题包括：铁路系统不佳；港口周边基础设施落后，造成进出港道路拥堵；需要将地磅的公差标准化，并制订设置细则和条例的综合方法；发生卡车超载以及走廊沿线发生卡车抛锚。

26. 正在中央走廊沿线实施若干贸易便利化举措。贸发会议、亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)和非洲经济委员会正在坦桑尼亚联合共和国、卢旺达和布隆迪试点运行针对管控部门和过境运输运营商的能力建设项目。开展这一项目需要运用贸发会议/亚太经社会的跨境和过境运输流程管理工具箱，该工具箱包括聚合法和“时间/成本—距离”法，以帮助找出运输流程中需要处理的瓶颈，确定其数量，并促进采取协作解决办法和便利措施。

27. 目前正在实施的其他举措如下：

- (a) 设立中央走廊运输观测站，以电子方式监测走廊业绩，并就中央走廊创设相关业绩指标，编制相关业绩报告；
- (b) 在中央走廊沿线建立一站式检查站，以缩短时间、降低成本，并加强道路安全；
- (c) 与道路运输承运方和公共当局合作，开展中央走廊沿线商业货运的道路安全研究；
- (d) 开发坦桑尼亚联运和铁路项目，更加合理地分配道路货运和铁路货运。

28. 最后，发言者强调了坦桑尼亚政府举措——“立见成效”蓝图的重要性，同时就中央走廊供应链的方方面面提出了各项建议。该蓝图的目标之一，是在 2015 年前将达累斯萨拉姆港的吞吐能力提升至 500 万吨。

29. 若干名专家讨论了通过一个适当的体制框架并使用监督和评估工具设计能够帮助降低运输成本、减少延误并改善运输服务和过境物流可靠性的解决办法的重要性问题。一名专家着重指出，有必要增加出口，并促进货流更加平衡，以削减运输成本。

30. 几内亚海事协会的代表在陈述中介绍了几内亚政府为了增加几内亚和马里间的过境贸易而推行的一项举措。科纳克里港是距马里最近的港口，但在马里货运市场中占有的份额却非常低。几内亚正在改善基础设施(港口和道路)，以便扩大其过境市场占有率。几内亚政府正与私营投资者合作，打算在 2016 年前建成一条从科纳克里至马里的铁路。几内亚政府已向船运公司划拨了 250 英亩的土地，用于开发马里货运过境区并在科纳克里周边建设一个无水港以避免卡车拥堵，但需要贸发会议等国际组织帮助设立有竞争力的物流来吸引马里的过境货物。

31. 塞内加尔海关局的代表就塞内加尔达喀尔与内陆国马里之间跨国过境路线的实施和开放作了陈述。马里的贸易中约有 60% 经过达喀尔—巴马科走廊，并需遵守《国家间道路货物过境公约》。《公约》详细规定了各项技术标准和业务要求，例如暂收关税和其他税，以及在路线沿线暂行其他措施和禁令，并使用单一海关文件。西非国家经济共同体已于 1982 年通过了《公约》。各国按照过境商品的成本、保险和货运价值的 0.5% 收取保证金，以支持这一方案。

32. 乍得商业与工业部的代表在陈述中详细介绍了该国在中非经济与货币共同体<sup>1</sup>和中非国家经济共同体内<sup>2</sup>的国家情况。乍得若要海运，需过境喀麦隆，使用距乍得首都恩贾梅纳 1,700 公里的杜阿拉港。这是最短路线，也是最安全的路线，还可先后利用喀麦隆境内的铁路(884 公里)和道路运输从而实现多式联运。其他路线是经尼日利亚(1,900 公里)到达拉各斯港，以及更远的科托努港(贝宁)和洛美港(多哥)。乍得的出口中约 80% 是棉花，进出口总量的 80% 是通过道路运输。

33. 区域合作正帮助解决中非各国间的一些问题。到 2014 年 1 月 1 日，中非经济与货币共同体的人员自由流动将生效。此外，全区域还在开展工作，在乍得、喀麦隆和赤道几内亚安装光纤，并计划在共同体的所有成员国都铺设光纤。

34. 其他技术发展包括：承运方使用全球定位系统跟踪和控制商品流动、海关程序普遍自动化、运输成本更加透明，以及对走廊沿线的非常规情况进行记录。

<sup>1</sup> 喀麦隆、乍得、加蓬、刚果、中非共和国和赤道几内亚，总人口 4,300 万。

<sup>2</sup> 安哥拉、刚果民主共和国、布隆迪和圣多美，总人口 1.35 亿。

35. 碳氢化合物收入让乍得可以对道路基础设施进行大量投资。铺砌道路长度因此从 2006 年的 1,600 公里增长到了 2013 年 2,200 公里。乍得道路已达 7,000 公里。

## E. 有效的运输系统

36. 泰国港口局的代表在陈述中联系泰国港口成为亚洲海运枢纽的目标，着重介绍了在国际标准合规方面取得的进展。陈述重点谈到了途径泰国往返老挝人民民主共和国的货运情况。

37. 在另一则陈述中，尼泊尔商业与供应部的代表简要介绍了旨在便利贸易、降低成本和减少过境时间的各项措施。这包括开展能力建设、成立一个国家贸易便利化机构、将各项议定书标准化，以及精简程序。

38. 随后的讨论谈到了与单一窗口有关的各项问题、保险问题和过境走廊管理机构的作用。联系东盟<sup>3</sup>经济共同体秘书处作出的要在 2015 年前实现区域资本市场一体化的决定，东盟的单一窗口举措被认为对贸易便利化具有核心作用。

39. 与会者们思考了该区域各国在执行这一举措方面取得的进展，指出保险能够影响跨境贸易的时间和成本，具有至关重要的作用。商品的装卸时间常常因保险政策所载的规格和条款而延误。鉴于这种延误的成本常常较高，与会者们探讨了可能的解决办法，例如统一规格，还讨论了保险的条款。一些与会者表示希望了解一国在决定是否应在内陆国家与其过境邻国之间设立过境走廊管理机构时必须考虑的因素。

40. 不丹经济事务部代表和布隆迪商务部代表在陈述中简要介绍了本国正在拟订的不同贸易便利化举措。例如，两国近年来都着手在海关自动化方面推行了重大改革。布隆迪正在努力从海关数据系统++版本迁移至海关数据系统世界版本。在不丹，该国执行《阿拉木图行动纲领》的进展很大程度上依赖于国际社会的良好意愿以及对内陆和过境发展中国家提供力度更大的资金和技术支助。贸发会议通过其任务三大支柱对这一进程的支持仍然至关重要。

41. 随后的辩论中，一些专家称，运输和贸易便利化问题必须在区域一级加以处理。其他人则着重强调了在对贸易便利化和运输的投资中，平衡硬件(基础设施)和软件(能力建设、信息和通信技术)的重要性。其他专家则讨论了内陆发展中国家面临的困难，例如进出口成本高，运输缺乏可靠性、可预测性，频率较低，以及过境国缺乏团结互助及合作等。一个代表团称，许多内陆发展中国家的出口缺乏多样性，这就使它们在参与国际贸易方面遇到障碍。

42. 有必要对参与国际贸易的所有各类利益攸关方进行能力建设和培训。贸发会议秘书处提到了帮助内陆发展中国家和发展中国家弥补这一缺点的工作。贸发

<sup>3</sup> 东南亚国家联盟。

会议秘书处简要介绍了一个关于国家贸易便利化实施计划的项目。若干非洲专家建议，今后可在贸发会议活动中包括国家案例，例如尼日尔的案例，以及东非共同体内部发展出的最佳做法。

## F. 前进方向

43. 最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室(最不发达等国家高代办)主任在陈述中着重指出，贸发会议高度重视与内陆发展中国家有关的问题。她回顾了《阿拉木图行动纲领》的前提：在国家、双边、次区域、区域和全球各级，利用内陆发展中国家和过境国及其发展伙伴之间，以及私营部门和公共部门之间的真实伙伴关系，帮助内陆发展中国家克服没有入海口的困难。最不发达等国家高代办的近期研究显示，内陆发展中国家的贸易量仅为沿海国家的 61%，而运输成本却比典型的沿海经济体高 45%，这意味着改善运输和贸易便利化情况仍然是降低这些国家贸易和运输高成本的关键。

44. 2014 年十年期全面审查会议的筹备工作进展良好，有三条主要工作路线：政府间路线、联合国机构间路线和私营部门路线。在第一条路线，2013 年 3 月在万象举行了欧亚区域审查，2013 年 7 月又在亚的斯亚贝巴举行了非洲区域审查；拉丁美洲区域审查将于 2013 年 11 月 18 日至 19 日在亚松森举行。在国家一级，各内陆发展中国家已经提交了国家报告，这些报告将直接作为区域和全球准备工作的参考。政府间路线将以两场筹备委员会会议画上句号，这两场会议将起草成果文件供审查会议讨论和通过。

45. 机构间路线的会前活动已经着重指出了各项关键的发展困难，并强调需要将内陆发展中国家纳入新的行动纲领。至关重要的是，要在发展伙伴的资金和技术援助以及能力建设支持下，加强内陆发展中国家的生产能力。内陆发展中国家应力求扶持生产高附加值产品的有竞争力的产业和出口单位，从而转变经济结构。多场会议还强调了服务业的重要性、私营部门的作用，以及区域合作与南南合作日益增长的重要性。

46. 总体而言，会前会议已经建议，不能把内陆发展中国家的新发展议程仅仅设计成一项部门方案，新发展议程应处理内陆发展中国家的社会和经济、减贫和可持续发展问题，同时仍将国际贸易、运输和过境问题作为核心内容。私营部门路线旨在确保在查明各项切实的、以行动为导向的提案以解决内陆发展中国家在贸易和运输便利化、投资以及企业发展领域的特有问题和困难的过程中，能够让私营部门行为者充分参与进来。

47. 关于正在进行的世贸组织贸易便利化谈判，重中之重是在将于 2013 年 12 月在印度尼西亚巴厘岛举行的世贸组织第九届部长级会议上尽早缔结一项世贸组织贸易便利化协定，这对内陆发展中国家而言尤为重要。这些国家应积极参加谈判并要求通过目标远大的协定案文，作出有约束力的规定。

48. 发言者忆及十年期审查会议是整个联合国系统和国际社会的一项重大事业，呼吁所有各方继续积极参与该会议的筹备进程。

## G. 公开一般性辩论

49. 一名专家称，刚果民主共和国的大部分贸易都要经过东非的邻国。交易方往往在过境国遭遇各种问题。虽然刚果民主共和国并不是正式的内陆发展中国家，但该国大部分贸易所面临的困难与内陆国家相同。一名专家回应称，《阿拉木图行动纲领》不仅限于支持内陆发展中国家，而是旨在重点解决相关问题，因此也应惠及刚果民主共和国等拥有大片内陆地域的国家。发言者指出，非法贸易会带来风险，有必要充分控制好进出口和过境业务。

50. 另一名与会者表示，不应忽视对物流基础设施的投资。此类基础设施往往价格高昂，所产生的问题是，世贸组织贸易便利化谈判等举措应对这一重要问题予以多少关注。最不发达等国家高代办主任在答复中解释称，虽然世贸组织谈判没有明确包括这一问题，但在《阿拉木图行动纲领》之下采取的许多举措都涉及了有关运输基础设施和其他基础设施的问题。

51. 在回答世贸组织估计贸易便利化协定能对世界贸易有何影响的问题时，贸发会议秘书处称，包括贸发会议在内的各组织的预计结果显示，贸易和国际运输的手续成本占国际贸易额的3%到6%，一些内陆发展中国家的数据则高得多。

52. 一名专家提到《阿拉木图行动纲领》时着重指出，有必要开展能力建设，特别是联系与贸易和运输便利化有关的区域规则和多边规则开展能力建设。有许多现行文书尚未得到发展中国家的广泛应用，主要是因为这些国家缺乏认识和能力。

53. 各专题发言者表示支持各区域经济共同体参与现行国际文书的适用工作，并重申了批准和执行现有国际文书的重要性。

54. 关于区域经济共同体参与现行国际文书适用工作的问题，若干与会者建议，应设立一个体制框架，确保协调好国内关系以利贸易便利化改革，还要确保协调好区域内公共和私营利益攸关方的关系。举例而言，各非洲托运人协会在非洲支持过国际海运举措。非洲托运人协会联盟完全可以发挥区域组织的作用，代表西非和南非关键利益攸关方的利益。在其成员国成立运输观测站是一项协会可以支持的活动。

55. 代表东非中央走廊的一名专家建议，贸发会议应当审视智能运输系统，并研究这些系统如何能够适用于走廊沿线的关税同盟和一体化经济方案。沿着这一思路，另一名专家建议，贸发会议应当就物流系统的相关最佳做法编写一份研究报告，并组织一场全球会议，分享国际物流信息技术系统方面的最佳做法，还应在设立高效物流服务的法律和监管框架方面提供技术援助，从而帮助各国设计和实施最佳解决办法。而另一名专家则着重强调了物流基础设施和物流门户的重要

性，以及电子物流系统在国家和区域各级以及南南合作中日益增长的份额的重要意义。

56. 若干与会者表示，贸发会议应协助内陆发展中国家处理缺乏建设运输基础设施所需资金的问题。与会者们鼓励贸发会议扩大为运输基础设施融资的工作。若干专家忆及欧洲经委会运输司司长的提议，表示有必要确保各方将运输视为一项未来的可持续发展目标，并利用这一机遇，满足该行业日益增长的需求并填补资金空白。

57. 一名与会者强调，有必要加强体制框架，并提倡在国家、区域和国际各级采取协调方法实施包括新的监督和评估机制在内的各项行动，以便国际组织可与区域组织和成员国开展合作，并联系《阿拉木图行动纲领》的后继文书促进改善供资情况。

58. 必须确定新的融资机制，并打通新的融资渠道，例如气候融资和其他碳机制，以便促进运输和贸易便利化的发展。若干专家呼吁贸发会议协助开发此类机制，并协助扶持可获利的项目。一名专家建议，虽然贸发会议并不是捐助机构，但可以作为主持方或协调方，在发展融资框架内举行一场全球运输基础设施融资问题会议，汇集运输利益攸关方和供资方以讨论和确定与运输业融资需求和瓶颈有关的主要问题，从而发挥重要作用。

59. 关于各驻日内瓦代表团在构建内陆发展中国家未来发展议程方面可以发挥的作用，最不发达等国家高代办主任表示，不应“孤立地”看待议程，应当将其与 2015 年后发展议程联系起来，同时考虑到促进运输成为一项可持续发展目标的必要性。下一个联合国内陆发展中国家援助框架应对所有伙伴、内陆发展中国家和过境国以及国际社会规定明确的目标和职责。必须确定执行工作的方式和方法，包括供资机制。世贸组织贸易便利化谈判是内陆发展中国家的一个独特机遇，可以借此进一步推进过境运输议程，并更加积极地参与国际贸易。

## H. 关于贸发会议未来贡献的建议

60. 总体而言，专家们同意强调，贸发会议应当在研究和分析、传播经验和推动经验交流，以及向请求国适当提供技术援助等方面发挥作用。众多请求可分为以下几个领域，贸发会议应在这些领域协助内陆发展中国家和过境发展中国家：

(a) 找到适用于过境运输系统的基于技术的和创新的解决办法。这些解决办法包括：基于信息技术的过境监督系统、过境信息的提前提供、过境利益攸关方之间的服务水平协定，以及针对过境基础设施和服务而设计、注资和运作的公共协定和私营安排；

(b) 实施监管、组织和管理方案，使过境走廊得以作为最合适的体制框架有效运作。在这方面，人力资源和体制能力建设方案，以及运输观测站的数据收集工作特别有助于设计出因地制宜的、尖端的和有突破的可持续过境运输安排；

(c) 采取区域一体化与合作举措，审议和修改过境政策和战略，确保能够参照所有国家都可积极仿效的区域最佳现有范例，最有效地处理内陆和过境发展中国家的需求问题；

(d) 开展研究和技术援助，扶持有效的融资机制，包括公私伙伴关系，同时考虑内陆发展中国家的具体需求，以便吸引国际金融机构、捐助方和私营部门为运输项目，特别是运输基础设施项目提供资金；

(e) 加强多边规则，以进一步为内陆发展中国家的过境贸易和国际贸易提供便利。

61. 关于将这几类问题纳入未来的联合国内陆和过境发展中国家援助框架的问题，会议建议优先按照《多哈授权》第 56(h)段(TD/L.427/Rev.1)扶持采用可持续的过境运输系统。

62. 若专家们能采取一切必要行动，动员各自国家的谈判者，确保将运输业视为一个本身就值得专门关注和融资的行业，而不仅将其视为其他行业的发展助力，就可为支持内陆发展中国家实现过境运输系统可持续性的工作提供很大便利。2014 年 1 月将于美利坚合众国纽约召开可持续发展目标开放工作组会议，运输问题开放工作组会议作为其中的一部分，将提供一个重要的机遇，支持运输业获得独立的可持续发展目标地位。

## 二. 组织事项

### A. 选举主席团成员

63. 在开幕全体会议上，多年期专家会议选出了下列主席团成员：

主席：                    安德烈·波波夫先生(白俄罗斯)

副主席兼报告员：  阿尔塞纳·N·奥米什桑先生

### B. 通过议程和安排工作

64. 在开幕全体会议上，多年期专家会议通过了载于 TD/B/C.I/MEM.7/1 号文件的会议临时议程。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. 运输和物流创新，迎接 2014 年《阿拉木图行动纲领》审查
4. 通过会议报告

**C. 会议成果**

65. 在 10 月 24 日星期四的全体闭幕会议上，多年期专家会议同意，主席应总结讨论情况(见第一章)。

**D. 通过报告**

66. 在全体闭幕会议上，多年期专家会议还授权副主席兼报告员在主席的领导下在会议结束后将报告定稿。

## 附件

出席情况<sup>4 5</sup>

## 1. 下列贸发会议成员国派代表出席了多年期专家会议：

阿富汗	马达加斯加
安哥拉	墨西哥
阿塞拜疆	摩洛哥
白俄罗斯	尼泊尔
贝宁	荷兰
不丹	尼加拉瓜
巴西	尼日利亚
布基纳法索	巴基斯坦
布隆迪	巴拉圭
喀麦隆	菲律宾
中非共和国	摩尔多瓦共和国
乍得	沙特阿拉伯
智利	塞内加尔
科特迪瓦	塞拉利昂
古巴	西班牙
刚果民主共和国	斯里兰卡
厄瓜多尔	泰国
法国	突尼斯
格鲁吉亚	土耳其
危地马拉	乌克兰
伊拉克	阿拉伯联合酋长国
印度尼西亚	美利坚合众国
哈萨克斯坦	乌兹别克斯坦
吉尔吉斯斯坦	也门
利比亚	津巴布韦

<sup>4</sup> 本附件反映了登记与会者的成员国、观察员、组织和其他机构的出席情况。

<sup>5</sup> 与会代表名单见 TD/B/C.I/MEM.7/INF。

2. 下列政府间组织派代表出席了会议：
    - 欧亚经济委员会
    - 欧洲联盟
    - 非洲托运人协会联盟
  3. 下列联合国机关、机构和方案(署)派代表出席了会议：
    - 欧洲经济委员会
    - 国际原子能机构
    - 国际贸易中心
    - 最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室
  4. 下列专门机构和相关组织派代表出席了会议：
    - 世界银行
    - 世界贸易组织
  5. 下列非政府组织派代表出席了会议：
    - 普通类
    - 国际消费者团结和信任协会
    - 联合国退职实习人员和研究员世界协会
-