



## 第十三届大会

卡塔尔，多哈

2012年4月21日至26日

## 为可持续货运铺平道路

## 贸发十三大特别活动

2012年4月25日在多哈卡塔尔国家会议中心举行

## 贸发会议秘书处编写的概要

1. 贸发会议和亚洲开发银行于2012年4月25日在卡塔尔多哈共同举办了一次题为“为可持续货运铺平道路”的小组讨论。互动小组提供了一个高级别平台，用于讨论和分享公共—私营部门在向可持续货运的范式转变方面的经验。来自政府、亚洲开发银行、学术界、产业界—包括海港和海运业的专家发言人结合气候变化的关切讨论了发展中经济体如何能够跳出目前这种不可持续、依靠化石能源的货运模式。这方面，与会者特别重点讨论了资金和投资方面的影响以及对创新型筹资机制的需要。
2. 贸发会议副秘书长佩特科·德拉甘诺夫和技术与物流司司长 Anne Miroux 指出了关于可持续货运的讨论方面的一些关键问题，他们强调，鉴于国际社会在“里约20周年”会议等场合延续实现可持续发展目标的承诺，此时举行本次会议及时且重要。
3. 会议第一部分从政策角度进行了讨论。印度尼西亚交通部副部长 Bambang Susantono 谈及与制定和实施可持续货运政策相关的艰巨挑战。实现高效的运输体系需要减少使用公路运输并转向铁路和短途海上运输等更环保的运输方式。近年来印度尼西亚的货物流通增长了67%，由2006年的94亿吨增至2011年的157亿吨，因此提高能源效率并减少排放至关重要。他还谈及建设能抵御气候和自然灾害的运输基础设施的问题，包括建设海洋高速公路连接印度尼西亚主岛的海上和公路运输体系。

4. 沿这一思路，阿尔及利亚交通部法律顾问 **Rabah Touafek** 谈及该国在运输基础设施和服务及可持续运输领域取得的进步，包括支持国家发展的道路和铁路网络以及区域贸易和一体化。这些成绩值得注意，因为该国在过去十年间受到了政治动荡的影响。
5. 会议第二部分重点讨论了可持续货运领域最近的发展。德国 **Kühne** 物流大学后勤处长和系主任 **Alan McKinnon** 介绍了政府、运输业和整个社会寻求促进可持续货运并去除货运增长带来的消极外部性时可用的选择。
6. 他提出了一个可持续货运框架，该框架体现了国内生产总值和与货运相关的外部性之间的内在关联。该框架将一系列广泛的绿色物流措施归为六类，其中包括供应链结构、运输方式划分、车辆的使用、能源效率和排放密度。这些类别的重要程度及应用取决于一国的发展水平和地理条件。
7. 会上以欧洲和印度的地方政府和商业部门为例，说明如何制定政策选择以满足国内和地方的需求。会上特别提出，需根据准确的数据设定二氧化碳排放基准并衡量改善情况。此外，政府和国际组织还需要采集更多货运业务及其环境影响方面的数据。
8. 亚洲城市清洁空气行动中心(CAI-Asia)中国项目负责人彭艳概述了全球绿色货运的发展，主要介绍了亚洲的发展，其中例举了由 **CAI-Asia** 设计、**CAI-Asia** 与世界银行等伙伴合作实施的广东省 10 辆卡车试点项目。该项目得到了中国交通运输部和中國道路运输协会的中国绿色货运行动的辅助。这些方案借鉴了美国的高效运输伙伴计划，预计印度和其他亚洲国家也将出现类似方案。
9. 亚洲开发银行交通经济学家 **Ko Sakamoto** 介绍了目前可用的气候变化融资手段及其他可能的新型和新兴来源和手段。这些手段有助于从几个方面促进可持续货运，包括鼓励各种举措、让边缘项目可行、吸引国际关注和利用其他资金流。
10. 专题讨论会最后一部分从产业界的角度进行了探讨。卡塔尔港口管理局代理局长 **Ahmad Yousef Almass** 介绍了新的多哈港口项目，该项目正在设计、规划和建设之中，完全遵守环境可持续的原则。这体现在为减少燃料用量、排放和废物而进行的运营上的改进，如大规模使用电力、船舶冷熨烫、贮水和照明使用太阳能以及采用载重最大的集装箱船等。瓦伦西亚港务局局长 **Ramón Gómez-Ferrer** 强调了港口在全球可持续运输网络建设中的重要作用。根据瓦伦西亚港的企业政策，该港口在处理环境和安保问题时采取了更加积极的态度。这使得瓦伦西亚港在十五年间发展成为了一个生态港口。
11. 港务局对于推行可持续发展政策具有关键作用，因为需要让所有利益攸关方参与并考虑其经营需求。货物事件通报组织(CINO)称，CINO 的成功运作提供了一个平台，用于分享对环境、健康和安保有影响的事件的信息。这有助于预防未来事故的发生。CINO 实行协作的方式，这有助于让国际海洋运输链上的所有利益攸关方参与并利用共同的、协商一致的工具收集并处理与海洋运输中的二氧化碳排放有关的信息。发言人特别强调了拟实行的工具的益处，这些工具的作用

是监督改善情况，并为各方单独或集体提供奖励，鼓励他们遵循拟建的实现更加可持续运输的网络。

12. 与会者强调，迫切需要更高质量的货运数据，需要将有关特定问题的法律标准化。欧洲化学工业理事会(化工理事会)运输和物流司司长 Jos Verlinden 先生指出了化学工业在化工运输和物流领域的领导地位。化工理事会近期关于化工货运二氧化碳排放的测量和管理的出版物显示，40%的排放来自海运，因此为可持续目的应将其与公路运输一并考虑。调和学术研究利益和产业需求将使有待解决的具体问题更加清晰。可持续货运仍刚起步，多数企业还处在学习阶段。需要多种行动结合以提高物流效率，同时实现运输脱碳。

13. 众多与会者一致认为，需采取多利益攸关方的方式设计并实施经调整后反应地方具体情况的可持续货运行动。政府可提供政策激励，并与产业界和其他利益攸关方合作，同时应加强金融机构之间的合作，包括发展银行和国际组织之间的合作。

14. 与会者普遍同意贸发会议在帮助实现向可持续货运的范式转变中的作用，尤其是在非洲等发展中区域的作用。早日实施可持续原则也将惠及新运输基础设施和服务的发展。

15. 转向可持续货运所需的融资和投资是需要考虑的一大方面。现有的和新的供资来源和机制，包括气候融资和公私伙伴关系，可发挥作用。此外，应进一步探讨这些机制在可持续货运领域的运用。

16. 与会者强调了贸发会议促进所有伙伴之间为推动可持续货运开展合作的作用。与会者鼓励贸发会议开展更多工作，如研究和分析、能力建设及技术援助等。他们还建议贸发会议与志同道合的伙伴共同探索如何利用气候融资等新资源支持可持续货运。

17. 一位与会者提出，贸发会议可作为关键伙伴，于 2013 年 4 月主办一次会议，以便启动创立全球绿色货运论坛的工作。