



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多年期专家会议
第九届会议
2022年7月12日至14日，日内瓦

运输、贸易物流和贸易便利化多年期专家会议第九届会议报告

2022年7月12日至14日在日内瓦万国宫举行



目录

	页次
导言.....	3
一. 主席的总结.....	3
大流行时期及之后的可持续韧性运输和贸易便利化： 主要挑战和机遇(议程项目 3).....	3
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.....	9
C. 通过会议报告.....	9
附件	
出席情况.....	10

导言

运输、贸易物流和贸易便利化多年期专家会议第九届会议于 2022 年 7 月 12 日至 14 日，以视频会议和实体会议相结合的方式举行。本届会议由开幕全体会议上选出的主席(博茨瓦纳)主持。会议讨论的重点是运输、贸易和供应链之间的联系。

一. 主席的总结

大流行时期及之后的可持续韧性运输和贸易便利化：主要挑战和机遇 (议程项目 3)

1. 在本议程项目下开始讨论时，贸发会议秘书处的一位代表特别指出，在冠状病毒病(COVID-19)大流行、乌克兰战争以及海洋经济的背景下，全球国内生产总值和贸易增长受到影响，全球供应链和物流的重要性日增。他还通知与会者，贸发会议贸易物流论坛将于 2023 年在巴巴多斯举行。

了解挑战

2. 第一场小组讨论会的嘉宾有：马来西亚国际港埠协会主席、世界贸易组织贸易便利化委员会主席、非洲托运人协会联盟秘书长、国际商会全球贸易便利化联盟副主任、国际货运代理协会联合会国际贸易和法律股股长。

3. 一名嘉宾重点指出了在混乱已成为家常便饭的新情况下港口发展的战略领域——风险与韧性、数据协作、能源转型以及可持续发展。由于缺乏合作，海运部门在数字化方面落在后面。他说，市场化措施的收入应该分配给包括港口在内的基础设施，因为港口可以成为脱碳枢纽。他强调，通过各利益攸关方之间的合作，可以提高海运业的可持续性。

4. 另一位嘉宾说，世界贸易组织的《贸易便利化协定》是加快通关进程和降低贸易成本的持久解决办法，特别是在发展中国家和最不发达国家。提高透明度和实现数字化在创造公平竞争环境方面发挥了重要作用。《贸易便利化协定》有一个机制，为发展中国家充分履行其承诺提供所需的资金支持和技术援助。各国的贸易便利化委员会为私营部门和公共部门的参与提供了空间。在 2022 年 6 月 29 日举行的《贸易便利化协定》生效五周年纪念活动上，与会者强调了数字化、韧性、包容性和协调性对于向前推进的重要性。

5. 下一位嘉宾对 COVID-19 大流行开始以来货运成本的上涨表示担忧。他建议设立一个委员会，讨论并寻找全球和区域解决办法，以抵消不断增加的运费，因为运费对非洲消费者的购买力产生了严重影响。

6. 另一位嘉宾强调，全球供应链受到的冲击越来越大，频率也越来越高。她强调需要实现可持续、高效和有韧性的供应链。解决办法是有的，但须提前规划，有基于数据和数字解决方案的业务连续性计划，以及公共部门和私营部门的参与。这些解决办法已载入世界贸易组织《贸易便利化协定》和各项区域贸易协定。贸易本质上是一种公私伙伴关系，在制定应对冲击的计划时，应反映双方的优先考虑。

7. 另一位嘉宾介绍了当前的物流危机，包括港口拥堵问题，并对航运公司的市场整合表示担忧。这一整合导致供应链的配置从“准时制”转向“保障制”，并导致海运供应链价格上涨，影响到发展中国家及中小微企业。解决办法依赖于多式联运，并辅之以升级的基础设施和经修订的法律框架、先进的规划(如业务连续性计划)和以及贸易便利化措施，以通过私营部门与政府之间的对话确保供应链更具韧性和可持续性。

8. 在讨论时，一位代表强调指出，COVID-19 影响了海运成本，并呼吁取消针对委内瑞拉玻利瓦尔共和国的经济措施，进行更多投资，以挖掘积极经济前景的潜力。一些代表强调，内陆发展中国家的地理位置加剧了疫情带来的挑战；一些代表重申非洲经济体需要资金和技术援助，特别是在执行《贸易便利化协定》方面。一些代表支持非洲托运人协会联盟提出的建议，即建立一个框架来讨论解决运费激增问题，并强调了这一事项的紧迫性。

9. 一位与会者强调需要吸引更多的工人，特别是女性和青年，以确保运输部门的可持续性，并建议关注基础设施和工人的职业发展道路。

实施可持续和透明的贸易便利化改革

10. 巴巴多斯旅游与国际交通部长在讨论时邀请与会者参加即将于 2023 年在巴巴多斯举行的全球供应链论坛，并介绍了 COVID-19 大流行给全球南方国家造成的全球供应链的严峻形势，以及支持这些供应链的运输网络。她强调，COVID-19 对脆弱经济体，特别是小岛屿发展中国家发生了严重影响。近年来，巴巴多斯在海关数据自动化系统方案的支持下，开发了自动化过境，并正在建立一个电子单一窗口和一个港口社区系统。她强调指出，在建设智能仓库、提高自动化程度和建立物流网络方面存在投资机会，加强公私伙伴关系将吸引此类投资。本届多年期专家会议的讨论将汇入论坛的讨论。

11. 参加小组讨论的嘉宾有：大不列颠及北爱尔兰联合王国税务海关总署能力建设部主任；DHL 快递美洲部法规事务高级总监；马达加斯加经济、贸易和工业部国家贸易便利化委员会常务秘书；洪都拉斯海关署海关政策司司长；瓦努阿图旅游、商贸和瓦努阿图企业部电子单一窗口项目经理；肯尼亚贸易网络机构首席电子门户网站和增值服务干事。

12. 贸发会议秘书处的一位代表在介绍这一问题时指出，需要制定智能化、气候友好的贸易便利化解决办法。为了实现良好的气候治理，各国需要采用国际规则，如世界贸易组织的《贸易便利化协定》以及各项国际标准。他着重介绍了贸发会议在政府间建立共识、技术援助以及研究和分析这三大支柱领域开展的工作。

13. 一位嘉宾从捐助方的角度指出，提供贸易便利化方面的支持目的是建立具有韧性和包容性的供应链，以实现可持续发展目标。他强调了贸发会议、世界海关组织和英国税务海关总署在建立协同作用、国际网络和技术专长方面开展的合作。他强调指出，如何取得具体成果、确保发展伙伴之间的协调并确保可持续性，这是具有挑战性的。

14. 另一位嘉宾说，疫情显示，建立公共部门和私营部门的韧性具有关键意义。贸易便利化改革要发挥长期影响，就需要有强大的政治意愿、可持续的公私伙伴关系、具体的行动计划以及监测和评估制度。他强调了各国贸易便利化委员会在

协调进程和改革中的关键作用，以及风险管理的重要性。他称赞海关数据自动化系统在展示智能边境管理技术方面所开展的工作。

15. 关于落实贸易便利化工具的良好做法，另一位嘉宾介绍了马达加斯加采用贸发会议改革跟踪系统的经验，该系统使马达加斯加的国家贸易便利化委员会能够更好地组织和跟踪改革，有助于国家贸易便利化委员会完成全面履行《贸易便利化协定》的任务。

16. 下一位嘉宾介绍了洪都拉斯在 2020-2021 年间经历的卫生和气候危机时期，通过使用快速扫描工具开展贸易便利化准备工作的经验。他们通过这种方式，确定了在跨界贸易和过境等相关领域实施的 30 多项主要的国家法规和措施。这种方法有助于了解已经完成的工作，并能够针对今后的危机提出建议。他提到了一些挑战，如人力不足和平台之间缺乏互操作性。最后，已经制定出一项行动计划，并将纳入该国的改革跟踪系统。

17. 另一位嘉宾介绍了瓦努阿图在实施单一窗口和贸易门户网站方面的经验。卫生和植物检疫模块加强了生物安全检查和环境机构。他指出，过境手续的自动化和透明化推动力可再生能源，促进了能源的有效利用，吸引了新的投资。最后，他强调需要建立一个灾后系统，并通过部署救济物资自动化系统等工具，为今后的危机做好准备。

18. 最后一位嘉宾介绍了肯尼亚在贸易门户网站方面的经验。她建议将这一透明度工具与改革跟踪系统等监测工具结合起来，以实现可持续的改革。她指出，提高透明度有助于肯尼亚查明瓶颈并进一步简化手续。她称赞贸发会议贸易便利化电子学习平台。最后，她提到有必要在法律框架、政策和技术投资方面进一步开展工作。

19. 一位代表介绍了多民族玻利维亚国在疫情期间所经历的困难。她强调，贸易便利化十分重要，近年来，贸易便利化帮助该国进口量达到创纪录的水平。

20. 另一位代表询问，如何解决贸易便利化工作缺乏连续性和长期承诺以及规避风险作斗争的问题。一位嘉宾和贸发会议秘书处代表建议使用改革跟踪系统等创新工具来转让知识，表现出政治意愿并与捐助方长期接触。另一位嘉宾谈到了风险管理问题，讨论了两个关键要素，即数据质量以及公共部门与私营部门的合作。

21. 一位代表询问何时应在一国设立改革跟踪系统。一名嘉宾在答复时鼓励各国观察改革的实施情况。贸发会议秘书处代表提到，需要对贸易便利化、奉献精神、政治意愿以及人力资源和技术投资等问题有所了解。

实现运输和物流的可持续发展和韧性建设

22. 第三次小组讨论会的嘉宾为：美利坚合众国霍夫斯特拉大学的一名教授、沙特阿拉伯交通部负责规划和部门发展的副大臣、安哥拉货物认证和物流管理局首席执行官、毛里求斯港务局技术服务部高级经理、A.P.穆勒-马士基集团 Business Resilience Lead Logistics 全球负责人。

23. 贸发会议秘书处的一位代表在讨论开始时重点指出了在全球运营环境高度动荡不定的背景下运输、可持续性和韧性建设方面的关键问题以及重塑运输和物流的相关大趋势。有必要搭配短期和长期措施，制定一个促进可持续性、韧性、创

新力、灵活性、敏捷性、效率和资源有效分配的愿景。采取行动时应考虑到脆弱经济体的特殊需要，促进协调努力、合作、对话、经验分享，并通过提出明确的商业理由来提高调动资源的能力。确定可行和银行肯担保的项目也同样重要。

24. 第一位嘉宾指出了影响供应链和运输的各项挑战以及 COVID-19 大流行之后的各项挑战。由于全球供应链十分复杂，它们的优势也可能是劣势的根源。这一点可以从“大拥堵”中得到证明，它涉及到全球物流的阻塞和成本的增加。建设韧性的工具和战略必须是智能的，不应造成意外的负面影响和不利的反馈回路。自疫情暴发以来，许多供应链管理采取同步行动，建立库存和存货，以此作为加强韧性的手段，就是一个很好的例子。

25. 另一位嘉宾指出，面对 COVID-19 大流行而采取的国家应对措施是行之有效的。立即采取的行动涉及各个领域，包括财务、运营、业务连续性和基础设施方面。长期解决方案包括更广泛的运输和物流战略，涉及所有运输模式，并以可持续性原则、多式联运、韧性、清洁能源、脱碳、数字化和智能解决方案为基础。

26. 下一位嘉宾谈到了最近为发展安哥拉国家物流部门而设立的一个新的监管机构。计划中的物流(包括物流平台)投资与可持续发展目标保持一致。该国与贸发会议合作，并考虑到这些平台，倾向于在设计/建造/运营/转让特许权模式的基础上，采取公私伙伴关系的办法。他认为，适当的基础设施和区域解决方案，如非洲海事指数、货运观察站和非洲船队，可帮助应对非洲国家面临的许多挑战。

27. 另一位嘉宾介绍了毛里求斯一个国家港口采用可持续智能港口概念的经验。他强调了与贸发会议的合作，指出了四个重点领域，即能源、环境、运营以及安全和安保。该国的绿色港口计划是一项主要工具，该计划围绕能源效率和可再生能源的使用而构建。该国部署了各种技术，并实施了各种标准和规则，包括安全和安保标准和规则。他认为，尽管面临着诸如财政制约等种种挑战，但在应对 COVID-19 方面仍可以抓住一些机会。

28. 另一位嘉宾重申，面对疫情和其他威胁造成的破坏，建设韧性十分重要。公共和私营部门行为体，特别是那些在全球有影响力的行为体，有责任在逆境中保持业务连续性。对于港口和包括政府在内的其他利益攸关方而言，有一个“预案”，为未知事务做好规划并同舟共济，对于有效应对以发挥持久影响至关重要。

29. 一位代表介绍了内陆国家尼日尔的运输部门在 COVID-19 大流行期间的经验。她强调，既有挑战，也有一些有利因素，如该国有潜力支持过境贸易。

30. 一些代表特别指出了托运人所面临的挑战，以及为解决停车场等基础设施缺口而提供资金的必要性。他们强调，调动资源十分重要，贸发会议可以帮助各国确定关键项目，挖掘必要的资金来源，并促进与投资者的联系。

31. 另一位代表表示，他所代表的国家赞赏贸发会议对跨撒哈拉公路运输走廊的支持，这将有助于非洲大陆自由贸易区投入运作。

加强法律、政策和合作办法，以保持疫情期间及之后的贸易流动

32. 第四场小组讨论的嘉宾有：国际劳工局运输和海事股股长、波罗的海和国际海事理事会合同和条款司经理、地中海航运公司人权和可持续性经理、东加勒比

国家组织委员会气候变化和灾害风险管理方案主任、欧洲联盟委员会气候行动总司适应和抵御气候变化问题高级专家、世界水运交通基础设施协会的一名代表。

33. 贸发会议秘书处的一位代表在介绍这一议题时说，本届会议的重点是处理两个关键问题的政策、法律和合作办法。第一个问题是疫情和防疫措施对海员和商业合同的影响，这一问题对确保航行安全和保障、预防事故和污染、确保货物在供应链中自由流动至关重要，对可持续发展目标也至关重要。第二个问题涉及港口的气候变化适应、韧性建设和减少灾害风险，正如专家们在上一届多年期专家会议和贸发会议的政策简报中所强调的那样，这一问题的战略经济意义日益重要且日益紧迫。这两个问题在整个全球供应链中造成了大范围的混乱和延误，带来了严重的经济和贸易损失，对可持续发展产生了重大影响。

34. 第一位嘉宾重点讨论了疫情对海员的影响，特别是威胁全球供应链的持续船员换班危机，执行经修正的 2006 年《海事劳工公约》的必要性，以及相关的监管动态，特别是国际劳工组织的监管动态。《海事劳工公约》是保护海员工作和生活条件的主要国际文书。他解释了为什么必须提高各国政府对海员所处的困境以及海员在全球范围内的重要作用的认知，并强调了国际劳工组织、贸发会议、联合国其他实体和业界为解决海员问题正在开展的协作。

35. 第二位嘉宾介绍了在航运中使用最广的波罗的海和国际海事理事会关于商业合同的标准格式风险分配条款。在所有相关方参与的基础上，使用标准化和平衡的合同，有助于避免代价高昂的纠纷，并支持航运和贸易业务顺利。为应对 COVID-19 大流行，波罗的海和国际海事理事会制定了《定期租船合同新冠疫情相关船员换班条款 2020 年版》、《不可抗力条款 2022 年版》和《定期租船合同感染性或传染性疾病的条款 2022 年版》。

36. 另一位嘉宾介绍了地中海航运公司的业内观点，即通过在与大客户单独谈判的合同中采用示范条款等方式，推动落实海员人权标准。该公司的《商业行为准则》强调了保护海员的优先承诺，设定了负责任的商业行为标准，重点关注海员这批权利持有人。这一做法符合船旗国适用的法律要求和法规；联合国国际标准、准则和建议；以及经修正的 2006 年《海事劳工公约》。她强调，需要提供官方指导、开展合作，并进一步侧重于制定以海员为部门重点的示范条款。

37. 另一位嘉宾重点讨论了港口的气候变化适应、韧性建设和减少灾害风险问题。他强调了 2021 年通过的东加勒比国家组织气候变化适应战略和行动计划的主要特点。该嘉宾指出了本区域面临的主要差距和制约因素。他着重介绍了一些转型途径和拟议行动，包括扩大贸发会议以前为东加勒比国家组织国家的所有港口所做的工作(如为小岛屿发展中国家开展的研究和多种灾害评估)，利用网络办法制定复原力建设的技术和政策解决办法。他还强调了港口对小岛屿发展中国家至关重要的社会经济意义，并强调需要提供充足和负担得起的资金，以实施港口韧性建设行动、相关研究和能力建设。

38. 另一位嘉宾介绍了欧洲联盟委员会通过的 2021-2027 年期间基础设施项目气候防护新技术指南，以促进实施相关法律规定，包括欧盟第 2021/1119 号法规(《欧洲气候法》)第 5 条所产生的要求，以及投资决策。他重点指出了抵御气候变化和适应气候变化过程的各项要素，并特别指出，能够抵御气候变化的交通运输基础设施对经济和社会至关重要。

39. 最后一位嘉宾介绍了世界水运交通基础设施协会为支持在不确定情况下的港口适应决策而制定的新的技术指南。技术指南的目的是帮助项目所有者、设计者和融资者减少与气候变化有关的风险，具体做法是：利用一系列气候变化设想方案，减少对以往数据的依赖，考虑重大长期投资不太可能却似乎合理的设想方案，为连锁故障做好准备，利用监测为决策提供信息(适应性管理)，采取具有适应性和灵活性的解决办法，以及选择承认并适应不确定性的评价方法。

通往巴巴多斯之路

40. 在本届会议的最后一次会议上，贸发会议秘书处的一名代表向与会者简要介绍了即将于 2023 年在巴巴多斯举行的全球供应链论坛，并指出，在本届会议上征求了与会者对于论坛问题的指导意见。

41. 一些代表对贸发会议在贸易便利化领域的能力建设活动表示满意，强调了国家贸易便利化赋权方案下的不同工具，并筹备了公私伙伴关系项目，以利用资金发展运输基础设施。

42. 另一位代表认为，在巴巴多斯举行的全球供应链论坛是继续分析影响发展中国家的供应链挑战的一个机会。

43. 一些代表强调了对发展中国家当前的需求与捐助方支助之间的差距日益扩大的关切。他们重点指出了与加强推进贸易便利化改革的能力有关的需求、发展“贸易便利化基础设施”的日益增长的融资需求以及与推进贸易便利化改革的技术支持有关的需求。

44. 一些代表强调，需要增加捐助方对贸发会议能力建设活动的支持。一位代表重点指出，贸易便利化技术合作对于联合国贸易和发展会议第十五届会议核准的任务特别重要。另一位代表建议，需要积极寻找捐助方，以确保加强运输基础设施和物流所需的能力发展和资金援助。

45. 贸发会议秘书处代表重点指出，贸发会议与其他实体不同，它不是捐助方，因此依靠伙伴关系和双边合作获得技术合作活动所需的资金。

46. 在当前全球危机重重的背景之下，一位代表建议发展或加强地方或区域船队，以应对高运费。另一位代表提到监测和加强对私营港口经营者对过境施加条件的做法的监管，一些西非和中非国家就是这样。另一位代表提到审查运输商的利润率，以保护消费者免受高昂物流成本的影响。

47. 许多代表和与会者说，贸易便利化问题和运费高昂是贸易商的主要关切，在当前情况下尤其如此。

48. 一名代表和一名与会者建议加强区域(非洲)关于运费发展和过境成本的数据收集和分析，以便更好地为决策工作提供参考。

49. 贸发会议秘书处代表注意到各方的关切以及寻找改进海运和过境费用的计量的机制的建议。

50. 一名代表询问，贸发会议秘书处是否已经或正在探讨在非洲大陆自由贸易区范围内提供贸易便利化能力建设支持的可能性。

51. 另一名代表请贸发会议秘书处研究影响内陆国的特定的运输和连通性挑战。

52. 许多代表说，要提高贸易物流的效率，就需要增加融资和投资，并调集资源。贸发会议秘书处的代表补充说，对于促进减缓和适应气候变化的工作也是一样，而对基础设施的发展务必要有长期愿景。

53. 一名与会者将当前的危机描述称为 COVID-19 疫情和冲突导致的供应链断裂与气候变化两者的结合。她提到，应加快实施各种解决办法，对日益增长的国际贸易以符合环境保护的方式进行运输，并确保实现公正和公平的转型，特别是对目前在必需品贸易中挣扎的国家而言。她和贸发会议秘书处代表一致认为，应对气候变化的当务之急要求我们使不断增长的贸易脱离交通运输的负外部性。要实现这一目标，就需要进行系统性改革，而这可能会增加运输成本。

54. 另一位与会者强调重点指出，专家会议就海港气候变化适应计划、航运脱碳和基础设施韧性建设进行的讨论，有助于增进对相关挑战的理解和认识。

二. 组织事项

A. 选举主席团成员

(议程项目 1)

55. 在 2022 年 7 月 12 日开幕全体会议上，运输、贸易物流和贸易便利化多年期专家会议选举 Athaliah Lesiba Molokomme 女士(博茨瓦纳)为主席，Carlos Sebastian Guevara Aguirre 先生(厄瓜多尔)为副主席兼报告员。

B. 通过议程和安排工作

(议程项目 2)

56. 运输、贸易物流和贸易便利化多年期专家会议在开幕全体会议上还决定通过 TD/B/C.I/MEM. 7/25 号文件所载临时议程。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. 大流行时期及之后的可持续韧性运输和贸易便利化：主要挑战和机遇
4. 通过会议报告。

C. 通过会议报告

(议程项目 4)

57. 在 2022 年 7 月 14 日的闭幕全体会议上，多年期专家会议授权副主席兼报告员在主席的指导下，在会议结束后完成报告。

附件

出席情况*

1. 贸发会议下列成员国的代表出席了会议：

阿尔及利亚	约旦
安哥拉	肯尼亚
阿根廷	莱索托
巴巴多斯	马达加斯加
多民族玻利维亚国	马来西亚
博茨瓦纳	马尔代夫
巴西	马里
布基纳法索	毛里求斯
柬埔寨	摩洛哥
喀麦隆	尼加拉瓜
科摩罗	尼日尔
刚果	尼日利亚
捷克	巴拿马
吉布提	俄罗斯联邦
埃及	沙特阿拉伯
萨尔瓦多	西班牙
埃塞俄比亚	斯里兰卡
德国	巴勒斯坦国
危地马拉	多哥
几内亚	大不列颠及北爱尔兰联合王国
圭亚那	乌拉圭
海地	瓦努阿图
洪都拉斯	委内瑞拉玻利瓦尔共和国
印度	越南
伊朗伊斯兰共和国	赞比亚
牙买加	津巴布韦

* 本出席名单载列登记的与会者。与会者名单见 TD/B/C.I/MEM.7/INF.9。

2. 以下政府间组织派代表出席了会议：

英联邦秘书处
欧洲联盟
国际谷物理事会
东加勒比国家组织
伊斯兰合作组织
南方中心

3. 以下专门机构和相关组织派代表出席了会议：

国际劳工组织
世界粮食计划署

5. 以下非政府组织派代表出席了会议：

普通类

波罗的海和国际海事理事会
国际商会
国际货运代理协会联合会
高等教育学位标准化国际网络

特别类

国际航运公会
