



联合国
贸易和发展会议

Distr.: General
14 November 2024
Chinese
Original: English

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
第十一届会议
2024年10月23日和24日，日内瓦

运输、贸易物流和贸易便利化多年期专家会议第十一届会议
报告

2024年10月23日和24日在日内瓦万国宫举行



导言

运输、贸易物流和贸易便利化多年期专家会议第十一届会议于 2024 年 10 月 23 日和 24 日在日内瓦万国宫举行。

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宣布会议开幕。下列发言者作了开幕发言：柬埔寨代表(代表 77 国集团和中国)；孟加拉国代表(代表亚洲—太平洋国家集团)；多米尼加共和国代表(代表小岛屿发展中国家)；牙买加代表(代表加勒比共同体)；安哥拉代表(代表最不发达国家)；特立尼达和多巴哥代表。

2. 技术和物流司司长在开幕词中着重强调了在联合国贸易和发展会议第十六届会议(贸发十六大)前举行本次会议的重要性。司长表示，海上咽喉要道是重要的贸易路线，要道中断可能造成供应链严重紧张；要道中断是《2024 年海运述评：安全穿越海运咽喉要道》讨论的主要问题。她表示，小岛屿发展中国家和最不发达国家的经济高度依赖海运，必需品价格上涨对这些国家产生影响。气候变化和技术快速进步带来的挑战可能导致寡头垄断，使影响进一步加剧。最后，司长指出，需要继续对这些问题进行讨论，包括在贸发十六大之前进行讨论，贸发会议也需要进一步为建设有包容性的供应链提供支持。

3. 主席在开幕词中强调，本次会议具有重要意义，有利于在多重、相互关联的危机中推进低碳、有韧性的海运。他着重表示，会议将在关键政策进程，包括 2024 年 5 月巴巴多斯全球供应链论坛的基础上开展讨论。他最后强调，与会专家将分享经验和良好做法，并讨论如何加强海运部门应对要道中断和推动可持续转型的能力，特别是发展中国家，包括小岛屿发展中国家和最不发达国家的相关能力。

4. 贸易物流处运输科科长介绍了题为“多重危机时期的海运”的背景说明(TD/B/C.I/MEM.7/32)。她重点介绍了海运在支持经济韧性和可持续发展方面的关键作用以及海运部门面临的各种挑战，如大流行病、地缘政治局势紧张和苏伊士运河中断等挑战。这些挑战导致全球供应链紧张、运费上涨和港口效率低下。此外，航行距离变长和燃料消耗增加导致排放了更多的二氧化碳。最后，她强调了确保粮食和能源安全的重要性以及港口在支持海运能源转型方面的作用。

5. 一个区域集团的代表和若干国家代表强调了海运在全球贸易中的重要作用以及海运部门面临危机时的脆弱性；指出发展中国家，特别是小岛屿发展中国家、内陆发展中国家和最不发达国家受到的影响尤为严重并面临高昂的转型成本；表示充足的财政和技术支持，包括通过公私伙伴关系和官方发展援助提供支持，对于建立有韧性的系统至关重要。一个区域集团的代表指出应进行公平的低碳转型，以减少海运温室气体排放，并在国际海事组织之下建立全球监管框架；强调港口作为清洁能源枢纽的作用；强调需要为海员提供培训和能力建设支持。另一个区域集团的代表指出，高昂的空运成本和有限的负担得起的海运选择阻碍了市

场发展和一体化进程；采取了区域解决方案，以促进区域贸易和互联互通并减少粮食进口费用，例如在加勒比共同体。

B. 多重危机时期的海运

(议程项目 3)

6. 在本议程项目下，运输、贸易物流和贸易便利化多年期专家会议举行了七次非正式讨论。

1. 了解挑战：介绍《2024 年海运述评：安全穿越海运咽喉要道》

7. 贸易物流处处长介绍了《2024 年海运述评》的主要结论，并重点介绍了全球海运物流的挑战和前景，包括咽喉要道中断产生的重大影响。在这方面，巴拿马运河的运量因水管理改善正在恢复，苏伊士运河的运量仍然很低，使全球贸易中断问题进一步加剧。船舶改道增加了航运成本，提高了消费价格，特别是在小岛屿发展中国家和最不发达国家。此外，挑战还包括在监管不确定性尚未解决、全球船队老化和需要替代燃料船舶的背景下实现航运脱碳的紧迫性日益增加，以及虚假船舶登记问题。这些挑战对海上安全、污染和全球海洋治理产生了深远的影响。第一次非正式讨论的嘉宾包括：埃及常驻代表团二等秘书；布鲁塞尔大学教授；Fyffes International 法律部全球主管。

8. 第一位嘉宾强调，海运部门必须脱碳，国际海事组织的目标是到 2030 年前减少 20% 的温室气体排放，到 2050 年前实现完全脱碳。该嘉宾指出，由于苏伊士运河的原因，埃及在全球海运贸易和海运脱碳方面发挥至关重要的作用，致力于根据绿色运河倡议成为绿色燃料生产，特别是甲醇和氢燃料生产的领导者。最后，该嘉宾表示，尽管地缘政治紧张局势影响到红海的航运，但苏伊士运河仍然是最重要、最有效的全球贸易路线。

9. 第二位嘉宾强调了各期《海运述评》对研究人员的价值。她认为需要对不同的海运要道进行单独的风险分析，因为它们产生的影响差别很大。此外，在新船队订单有限的情况下，海运距离更长带来了挑战，使得减排工作更为复杂。对替代燃料效率的担忧阻碍了对必要基础设施的投资，在这方面，需要找到可持续的商业模式并在全球制定法律以支持船队更新和改装。该嘉宾表示，应建设经认证的船舶拆解设施，有效的数据共享对于培养责任感和推进海运解决方案具有重要意义，未来的《海运述评》可以对二次材料和回收材料贸易进行监测。

10. 第三位嘉宾强调了海运业实现多样性和包容性的重要性。海运业严重的不平衡突出表现在，尽管社会中男女比例接近 50:50，但从事港口劳动的女性仅占 18%。此外，尽管培训方案的培训对象多为女性，但只有 2% 的海员是女性。该嘉宾表示，为改善性别代表性，可借鉴国际妇女航运和贸易协会的工作，建议在职务说明中使用性别中性语言并采取有针对性的招聘举措。最后，她表达了对于欺诈、毒品污染货物、航运脱碳成本以及经济负担由谁承担的关切。

11. 在随后的讨论中，一位国家代表强调巴拿马致力于应对巴拿马运河面临的挑战，着重介绍了巴拿马为解决虚假船舶登记而采取的积极措施，并强调巴拿马对海洋治理和可持续海洋实践的承诺。另一位国家代表强调需要采取公平的解决办法，特别是在面临挑战的发展中国家；关键优先事项包括根据共同但有区别的责任原则进行技术转让、融资和能力建设，获得负担得起的数字解决方案，以及以

包容、公正的方式实现向可持续、有韧性的海运转型。一位秘书处代表指出，航运成本上升对消费者和价值链上的其他行为者产生了影响。一位嘉宾表示，由于发展中国家的生产者需要与高价值产品竞争，因此实现可持续性可能会限制他们进入国际市场的机会，使环境目标和经济可行性之间的平衡更为复杂。另一位嘉宾强调需要制定全球性的法律并在全球进行融资以支持较小的港口，并确保解决方案并非仅适用于有绿色技术投资能力的大港。

2. 面向未来的海运和物流：应对中断和增强韧性——关注海运咽喉要道和航运网络

12. 参加第二次非正式讨论的嘉宾包括：Transport Intelligence 公司创始人兼首席执行官；马士基集团商业韧性咨询全球负责人；全球托运人论坛主任；苏伊士运河管理局高级经济研究员、海事分析员；苏伊士运河管理局副局长、经济学家；贸易物流处运输科经济事务干事。

13. 前三位嘉宾着重强调了供应链网的复杂性、造成中断的原因的相互关联性，以及意料之外的贸易限制。海运和物流中断的影响包括船期可靠性下降、航运供需失衡、无法按期交货和存货价值损失、现金流压力(尤其是中小企业)以及托运人与下游供应链合作伙伴联络产生的额外费用。嘉宾们强调了下列问题的重要性：以整体性的办法积极主动管理风险；应急计划，如替代性来源和运输方式；劳动力效率；用于有效跟踪货物和预测需求的数字化；维护良好的运输基础设施和设备；与物流供应方和其他供应链合作伙伴更密切的合作。嘉宾们提出了需要政府支持和协调的领域，例如保持港口货物装卸能力；中断期间优先安排物流工人进入工作场所；减免税收和关税以减轻企业的现金流压力；促进贸易便利化并投资数字化和运输基础设施；加强贸易融资和鼓励外国直接投资以发展制造业；促进性别多样性和能力建设。最后，一位嘉宾指出，制定国际贸易规则的国家应确保制定的政策公平、公正，并有可能投资于新兴市场。

14. 后两位嘉宾强调了红海咽喉要道中断对全球航运的影响，包括苏伊士运河通行船只减少导致海上航行时间和距离更长，燃料使用更多，碳排放增加。苏伊士运河管理局为缓解危机，实施了灵活的定价政策，提供了船舶维护和废物管理等应急服务，并继续与利益攸关方保持沟通。最后，两位嘉宾指出，管理局正考虑拓宽和加深河道，以支持全球供应链应对当前的挑战。

15. 第六位嘉宾详细介绍了贸发会议关于有韧性的海运物流能力建设相关资源，包括专门课程和培训模块、港口指南和相关网上工具。她着重介绍了贸发会议倡导的关于提高港口和海运供应链韧性的循序渐进的方法，并强调需要采取积极主动的方法提高海运部门的韧性，即通过设计将韧性和风险管理标准自动纳入相关计划和战略的主流。

16. 在随后的讨论中，几位国家代表强调了各国面临的海运挑战，特别是物流中断的影响，以及数字化在确保效率和韧性方面的作用。一位专家介绍了危机管理规程标准化等关于积极治理的经验，请贸发会议提供应对挑战的良好做法实例，并赞扬贸发会议为加强全球海运部门能力所作的努力。一位专家详细介绍了多米尼加共和国在可持续发展和海运环境保护方面所作的工作，包括对可再生能源的投资。几位专家详细介绍了相关国家在成为区域交通和物流枢纽方面的目标。一位专家介绍了俄罗斯联邦的自主航运技术和相关法律，并强调了包括降低成本在

内的潜在好处。最后，一位嘉宾称赞贸发会议的指导材料不仅对港口，而且对其他海运利益攸关方而言都是有用的工具。

3. 利用可持续和有韧性的运输系统和物流促进粮食安全

17. 第三次非正式讨论的嘉宾包括：贸易物流处运输科科长；世界贸易组织农业和商品司参赞；马士基集团商业韧性咨询全球负责人；安哥拉货物和物流认证管理机构执行主任。

18. 第一位嘉宾介绍了贸发会议的一个司际项目，该项目以巴巴多斯、黎巴嫩、摩洛哥以及特立尼达和多巴哥为目的国，旨在通过贸易政策、运输和物流加强粮食安全。该项目由贸发会议与拉丁美洲和加勒比经济委员会联合实施，与西亚经济社会委员会合作完成。

19. 第二位嘉宾着重谈及过去几次全球物流和经济中断的情况，这些中断对农业贸易流动、全球粮食价格和粮食安全产生了影响，但全球贸易对上述影响起到了缓冲作用，特别是在依赖进口的国家。该嘉宾指出，各种气候变化因素对未来的粮食安全构成风险，在这方面，全球贸易持续的流动、运作良好的粮食和农业市场以及国际合作是确保粮食供应和粮食稳定以及粮食市场透明的关键。

20. 第三位嘉宾强调了积极主动的风险管理对于建立全球粮食供应链韧性的重要性，包括应明确主要的采购国和咽喉要道，制定季节性规划为高需求期做好准备，以及制定完备的应急计划，例如确定替代路线和关于采购来源多样化的长期战略。最后，该嘉宾指出，需要与物流供应商建立伙伴关系，以充分利用他们的专长。

21. 第四位嘉宾介绍了安哥拉的物流基础设施项目，强调此类基础设施，包括公私伙伴关系支持下的物流平台和冷藏库对于减少收获后粮食损失和使当地农民融入全球贸易网络至关重要。

22. 在随后的讨论中，两位专家对粮食安全项目表示赞扬。一位国家代表强调，摩洛哥致力于继续与贸发会议合作，建立有韧性的粮食供应链并促进可持续发展伙伴关系，特别是通过南南合作促进可持续发展伙伴关系。一位专家强调了几内亚湾海事安全对粮食安全的重要性，指出未来可重点研究运输和物流集中问题以及需要多样化的问题，特别是通过发展非洲的造船业实现上述目标。在这方面，一位秘书处代表介绍了一份即将发表的关于非洲海运和物流的研究报告。

4. 海运脱碳、能源转型和港口：航运业脱碳的必要性以及向低碳或零碳航运公正公平转型的重要性

23. 第四次非正式讨论的嘉宾包括：国际海事组织海洋环境保护措施处技术干事；贸易物流处处长；全球海事论坛航运脱碳问题高级政策顾问；伦敦密克罗尼西亚可持续交通中心顾问。

24. 第一位嘉宾讨论了 2023 年国际海事组织减少船舶温室气体排放战略，包括减排目标、公正和公平的能源转型以及正在谈判的备选中期措施。该嘉宾提到了与贸发会议和其他专家合作开展的一项全面评估，即相关措施对世界船队和各国，特别是发展中国家、小岛屿发展中国家和最不发达国家的影响。

25. 第二位嘉宾介绍了影响评估的主要结果。评估显示，航运和航行时间相关成本到 2050 年前可能出现上升，而设想中的征收碳税的方案产生的负面影响较小。小岛屿发展中国家和最不发达国家受到的负面影响会更大。最后，该嘉宾指出，迟迟不对低碳燃料和船队进行投资可能导致船舶运力受限和运费上涨。

26. 第三位嘉宾强调了向零排放海运部门转型的复杂性。目前的替代燃料成本更高、无法大规模推广使用。开展协作、公平的政策措施以及为脆弱经济体提供支持是确保有效和公正转型的关键。该嘉宾提到对潜在碳定价机制所产生的收入如何分配的关切，并表示需要提供除收入分配以外的其他支持，如能力建设和培训。

27. 第四位嘉宾详细阐述了公正和公平转型的概念，这个概念需要一个明确的定义。一些国家提出了一个概念框架以清楚地说明，这种转型应该能够促进公平、社会正义、技术包容性、环境有效性并符合 1.5 摄氏度的阈值。该嘉宾表示，转型的成本很高；可持续融资、包容性、投资和海员培训至关重要；潜在碳定价机制的资金需要一个公平的支付框架以确保不让任何人掉队。

28. 在随后的讨论中，专家们着重强调了协作和战略融资在公正和公平转型中的重要性，并强调各国政府在制定国家计划时，可以将海运部门定位为关键优先领域，以方便海运部门获得包括气候融资在内的各种融资。此外，在国际海事组织之下制定和实施国家行动计划也有助于海运部门获得其他组织的资金援助。一个区域集团的代表强调，公平、公正和包容性至关重要，能力建设、基础设施发展、投资、获得负担得起的融资、技术转让和气候适应应处于首要位置。关于筹集资金以不损害发展中国家海运竞争力的方式实现转型的问题，一位嘉宾建议，在国际海事组织的支持下，潜在碳定价机制的收入很快就可以利用。最后，专家们表示，海运能源转型和投资回报方面可能存在巨大的机会，补充融资、对贸易便利化的投资、气候适应和数字化在降低相关成本、防止潜在的过度影响方面都各自发挥着作用。

5. 释放港口支持能源转型和航运脱碳的潜力

29. 第五次非正式讨论的嘉宾包括：贸易物流处运输科经济事务干事；国际港口协会战略与传播主任；新加坡海事及港务管理局高级可持续发展经理；阿克拉替代技术咨询公司可再生和可持续能源主任；丹吉尔地中海港口管理局港口靠泊优化经理。

30. 第一位嘉宾强调了港口在海运能源转型中的重要性，并表示拥有可再生能源的国家可以从相关机会中受益。该嘉宾着重介绍了可持续智能港口项目，贸发会议正在该项目下与加纳、毛里求斯和摩洛哥合作，以利用能源转型带来的机会。最后，该嘉宾指出，协作和经验共享，包括关于融资和技术挑战的协作和经验共享是关键所在。

31. 第二位嘉宾详细介绍了国际港口协会的举措以及与国际海事组织在促进脱碳方面的合作。2022 年，国际海事组织通过一项决议，请成员国鼓励港口和航运部门自愿开展合作，帮助减少船舶温室气体排放。该嘉宾指出，重点领域包括陆上电力供应、知识共享、激励措施、及时抵达方案、新燃料、港口准备水平工具和世界港口可持续性方案。

32. 第三位嘉宾介绍了新加坡在海运脱碳方面所作的努力，包括港口码头电气化以及率先加注甲醇和氨燃料。该嘉宾强调，海事及港务管理局致力于可持续性、创新技术、培训、新燃料安全、伙伴关系以及帮助解决小企业的资金困难。

33. 第四位嘉宾讨论了旨在促进加纳电气化和能源转型的各项举措，该国可再生能源的利用水平仍然很低。加纳的港口正在探索采用替代燃料和其他举措，但挑战依然存在，例如一些可再生能源具有间歇性。该嘉宾指出，在采用替代能源前，有必要进行经济评估，贸发会议的可持续智能港口项目有助于应对挑战和抓住机遇。

34. 第五位嘉宾详细介绍了丹吉尔地中海港到 2030 年前实现零碳目标的雄心，方法是使用低碳能源和实施可再生能源举措、能效措施、准时抵港方案、绿色认证以及利用国际资金和开展专业知识合作。该嘉宾使用 SWOT+[优势、劣势、机会、威胁]模型详细分析了港口在实现可持续性和能源转型目标方面的定位和进展。

35. 在随后的讨论中，一位专家指出，尽管斯里兰卡面临监管、资金和技术挑战，但该国仍通过公私伙伴关系和国际合作，在科伦坡主港实施了各项可再生能源举措并推行了绿色港口标准。一位专家提到阿尔巴尼亚以能源效率和替代燃料为重点的都拉斯港“绿化”计划。一位专家就苏伊士运河在 2030 年前实现绿色转型的计划提出了建议。另一位专家强调了过境运输对贸易的重要性以及运输成本对竞争力的影响，表示注意到富油国在向绿色能源转型方面的挑战，强调需要进一步讨论清洁能源及其经济可行性问题，并需要能力建设、气候融资和技术转让。一名秘书处代表重申所有的运输方式均具有重要性，并澄清贸发会议的工作也考虑到了多式联运的视角。一个区域集团的代表询问港口如何处理单方面可再生能源方案，因为这可能影响港口的竞争力，并询问绿色港口认证的益处。在这方面，一些专家强调采用替代能源前有必要对其进行评估，以确定其经济可行性并明确实现电气化的能源来源，以避免将问题从海运部门转移到其他部门；并解释说绿色港口认证提高了港口声誉，表明港口更加符合环境标准。

6. 创新融资在支持航运业转型方面的作用

36. 第六次非正式讨论的嘉宾包括：投资和企业司投资趋势和问题处处长；贸易物流处运输科科长；Capital 2050 联合创始人、管理合伙人；地中海航运集团负责海事政策和政府事务副总裁；布鲁塞尔欧洲经济和社会委员会共同报告员。

37. 第一位嘉宾指出，十多年来，港口基础设施方面的国际投资一直呈下降趋势，特别是国际项目融资停滞不前。在这方面，将港口投资与绿色能源增长以及数字经济增长推动下的基础设施服务扩大相结合可能有所帮助。该嘉宾指出，高昂的资金成本可能是一个具有挑战性的问题，但确保投资方由不同的群体组成有助于降低融资成本。此外，当前的可持续金融工具与发展中国家可持续发展目标相关的投资需要更好地衔接。

38. 第二位嘉宾介绍了可持续融资可用的创新融资工具，特别是在发展有韧性、可持续的运输部门方面。有效使用创新融资工具需要有力的监管框架、完善的可持续性标准、完备的资本市场以及利益攸关方之间相互合作。

39. 第三位嘉宾重点阐述了成本竞争力问题，较小的参与者面临高昂的脱碳成本。来自私人资金的投资和证券化正在变得比传统的银行贷款更受欢迎。碳信用

可以激励变革，因为碳信用不仅可以抵消污染成本，还可能可以出售未来信用以筹集资金。最后，该嘉宾表示，为确保公平的竞争环境，需要制定关于新燃料、碳定价和长期投资法律确定性的国际规则和标准。

40. 第四位嘉宾重点指出，航运业致力于实现国际海事组织的脱碳目标；强调需要制定共同的国际燃料标准并避免定义碎片化，否则会加剧不确定性。为释放脱碳和能源转型的潜力，需要迅速实施全球监管框架、燃料认证、绿色融资、数字化、可持续性标准、支持港口作为能源枢纽和实施定价机制。最后，该嘉宾表示，发展中国家可以从可再生能源生产潜力的开发中受益。

41. 第五位嘉宾着重阐述了关于海上运输和可持续融资的主要观点以及社会标准在公共投资中的重要性。由政府、民间社会和私营部门共同参与的包容性决策进程至关重要，可持续金融还需要将社会标准纳入主流。最后，该嘉宾指出，公共投资适用社会条件以及遵守工人权利很重要，工人等受转型影响的人群需要参加对话。

42. 在随后的讨论中，一位专家就发展中国家公私伙伴关系实例、《巴黎协定》下的气候融资承诺以及发展中国家测试新型绿色燃料提了问题，对此，一位秘书处代表详细介绍了港口伙伴关系的实例，并明确表示公私伙伴关系是否成功在很大程度上取决于公私实体之间是否能够明确的界定风险分担。几位嘉宾强调，由于政治优先事项相互竞争或政府发生变动，落实气候融资承诺的工作已经滞后，需要在国际海事组织等论坛上持续施加压力并进行宣传。关于燃料测试问题，他们注意到发展中国家对投资回报的关切，并表示燃料安全至关重要；制定燃料标准需要在投资前进行研究、测试和合作，此外，采取降低风险的政策和措施以增加投资也至关重要。

7. 结论、关键信息、建议和进一步工作的优先领域：建设可持续和有韧性的运输和物流——贸发会议的作用

43. 第七次非正式讨论的嘉宾包括贸发会议贸易物流处下列人员：政策法规科科长；贸易便利化科经济事务干事；人力资源开发科知识管理干事；运输科科长。

44. 第一位嘉宾详细介绍了贸发会议为支持可持续和有韧性的运输和物流所作的工作。成员国在《布里奇顿协定》中指出，贸发会议应加强支持制定和实施适当的法律和监管框架，以降低贸易交易成本。该嘉宾重点介绍了充分发挥贸发会议工作三大支柱之间协作和协同作用的各种举措和专题工作领域，例如评估大流行病的影响，包括大流行病对海员和对商业合同的影响，以及提供相关培训等；评估气候变化对港口和沿海运输基础设施的影响、小岛屿发展中国家的适应能力以及气候风险对商业的影响。

45. 第二位嘉宾讨论了贸发会议在加强贸易物流韧性和可持续性方面的工作。她强调了贸易便利化对于加强危机和中断时期的应急准备能力的重要性，例如紧急救济物资运送自动化系统。最后，该嘉宾强调了合作的重要性，例如国家贸易便利化委员会下的合作，并提到了数字化、单一窗口、一致性、气候智能型贸易便利化和海关自动化等其他重要工具和举措。

46. 第三位嘉宾简要介绍了贸易培训方案以及为支持港口可持续性和韧性而开展的工作。主要举措包括港口管理方案下的能力建设和培训活动，涵盖电子商务、贸易和统计数据的一揽子培训，以及出版物、港口绩效计量和最佳港口游戏——

一个促进可持续发展目标的创新学习工具。最后，该嘉宾详细介绍了即将开展的课程和活动，并强调了适应性、培训和创新的重要性。

47. 第四位嘉宾强调了贸发会议在可持续和有韧性的货运和物流领域的重要贡献，包括一个提供海运统计数据以及 200 多个国家概况和主要业绩指标的知识中心；以及各种技术援助方案，如关于可持续货运、可持续智能港口、有韧性的海运物流和走廊管理的技术援助方案。最后，该嘉宾介绍了关于非洲海运的新研究和分析，以及一个关于充分利用可持续、有韧性的粮食供应链的技术援助项目。

48. 随后的讨论主要围绕四个议题进行。关于了解挑战以及利用可持续、有韧性的运输和物流打造面向未来的供应链问题，专家们强调，连接供应链的全球海运和物流面临复杂和相互交织的挑战，这些挑战因中断和波动而加剧，包括近期海上咽喉要道的中断使得本已存在的破坏性影响更为严重，情况更为复杂。在这方面，增强韧性，特别是咽喉要道的韧性至关重要，增强可持续性，包括粮食和能源安全可持续性也至关重要，海运部门需要在所有利益攸关方的参与下，采取积极主动的方法建设韧性和管理风险；国际合作对于缓解中断造成的影响，同时关注小岛屿发展中国家、内陆发展中国家和最不发达国家的特殊需求起着关键作用。关于航运脱碳和港口在推进海运能源转型中的作用问题，专家们指出，海运的环境可持续性问题越来越重要，国际海事组织正在就中期减排措施进行谈判；国际航运产生的全球排放量持续增加，这突出表明需要迅速行动，并采取以发展为中心的脱碳和海运能源转型办法。为公正转型建立一个明确的监管框架，包括以社会层面、合作和对海运工人未来的长期规划为重点的监管框架将有助于减少不确定性，鼓励及时做出关于更清洁的燃料、加油基础设施和船队的投资决定，并确保不让任何一个国家掉队，特别是小岛屿发展中国家和最不发达国家。此外，航运和港口都在推动能源转型方面发挥着作用。港口，特别是发展中国家具有可再生能源能力的港口有可能成为全球能源枢纽，这种转型提供了重要的经济机会，特别是在发展中国家；在这方面，进一步合作、创新和分享最佳做法以及开展准备情况评估对于支持港口发挥替代能源供应方的作用至关重要。关于推动因素问题，专家们着重提出的推动因素包括财政支持、能力建设、协作、伙伴关系和数字工具。提高韧性、增强可持续性、向更清洁的能源转型和确保脱碳都需要付出成本，而发展中国家在这方面尤其薄弱，因为相关成本可能很高，不仅需要资金投入，还需要相关资源用于增强能力、技能和知识。这方面的工作可以着眼于筹集所需资金，提供能力建设，确保知识转让，实现技术共享，以及促进经验和良好做法的传播和合作。运输和物流部门的供资和投资需要向促进韧性、可持续性和包容性的项目倾斜。增加获得气候融资的机会、贸易便利化举措、公私伙伴关系、数字化和国际合作是支持各国可持续性和韧性建设的关键推动因素；将支持海运纳入国家发展战略也很重要，这样可以更好地与气候融资机制保持一致，并可进一步利用绿色债券和蓝色债券等创新融资工具，帮助弥合现有可持续融资工具与发展中国家基础设施投资滞后之间的差距，特别是在港口和物流等部门，同时需要重新平衡公私伙伴关系中的风险，以确保取得成功的结果。所有这些努力相结合有助于融资安排更好地用于实现韧性和可持续性目标。最后，关于贸发会议的作用问题，专家们表示，贸发会议率先承认运输和物流在承载全球贸易和连接全球供应链方面的作用。在这方面，贸发会议的工作有助于将供应链与运输和物流的相互关联纳入主流，并帮助发展中国家建设可持续、有韧性的供应链。在当前挑战迅速增加的背景下，加强运输、贸易便利化和物流相关的工作至

关重要，包括要为此分配更多的资源。鉴于运输、物流和供应链的经营格局迅速发生变化，脆弱经济体融入全球运输和贸易网面临挑战，特别是小岛屿发展中国家、内陆发展中国家和最不发达国家还面临运输成本过高的问题，因此贸发会议在为各国提供支持方面仍然发挥着至关重要的作用。贸发会议将继续通过实证研究、数据、政策建议和有针对性的能力建设和技术援助为各国，特别是小岛屿发展中国家、内陆发展中国家和最不发达国家提供支持，提供必要的意见、知识、最佳做法、工具和战略以提高效率、促进生产力、应对中断、降低脆弱性，向更绿色、更可持续和更有韧性的运输和物流转型。贸发会议的支持在相互关联的全球挑战 and 多重危机面前尤其重要，符合全球供应链论坛的成果。贸发会议的整体性方法对开展上述工作至关重要，应得到加强，以帮助确保所有国家都能平等参与海运部门的可持续性和韧性转型，并受益于以发展为中心的包容性增长道路。

49. 主席总结了讨论期间涉及的关键问题，指出了与全球供应链论坛成果的关联，并着重表示讨论强调需要采取综合性、门到门的方法建设有韧性和可持续的供应链，并得到高效、低碳和可靠的运输网络和物流的支持。此外，讨论还指出，为使各种模式的货运系统，特别是海运部门具有可持续性和韧性，包括各国政府、行业、金融机构和所有相关利益攸关方在内的国际社会开展合作和提供支持十分重要。主席表示，会议强调面向未来的运输和物流对未来全球供应链和贸易具有重要意义。

二. 组织事项

A. 选举主席团成员

(议程项目 1)

50. 在 2024 年 10 月 23 日的开幕全体会议上，运输、贸易物流和贸易便利化问题多年期专家会议选举 Sumbue Antas 先生(瓦努阿图)为主席，选举 Soha Mohamed Tharwat Abdelaziz Mansour 女士(埃及)为副主席兼报告员。

B. 通过议程和安排工作

(议程项目 2)

51. 同样在开幕全体会议上，运输、贸易物流和贸易便利化多年期专家会议决定通过 TD/B/C.I/MEM.7/31 号文件所载临时议程。议程如下：

1. 选举主席团成员。
2. 通过议程和安排工作。
3. 多重危机时期的海运。
4. 通过会议报告。

C. 通过会议报告

(议程项目 4)

52. 在 2024 年 10 月 24 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：

阿尔巴尼亚	马达加斯加
安哥拉	摩洛哥
孟加拉国	巴基斯坦
巴巴多斯	秘鲁
巴西	菲律宾
布基纳法索	俄罗斯联邦
中国	萨摩亚
哥伦比亚	新加坡
科摩罗	西班牙
刚果	斯里兰卡
多米尼加共和国	多哥
埃及	特立尼达和多巴哥
埃塞俄比亚	土耳其
冈比亚	阿拉伯联合酋长国
圭亚那	瓦努阿图
洪都拉斯	委内瑞拉玻利瓦尔共和国
伊拉克	也门
牙买加	津巴布韦
黎巴嫩	

2. 下列政府间组织派代表出席了会议：

欧洲联盟
政府间航运常设委员会

3. 下列专门机构和有关组织派代表出席了会议：

联合国粮食及农业组织
国际海事组织
联合国工业发展组织
万国邮政联盟
世界银行集团
世界贸易组织

* 本出席名单载列注册参会的与会者。与会者名单见 TD/B/C.I/MEM.7/INF.11。

4. 下列非政府组织派代表出席了会议：

普通类

国际商会
高等教育学位标准化国际网络
喀麦隆促进国际经济合作组织
“瑞士村”非政府组织

特别类

国际港口协会
国际货运代理协会联合会
妇女国际航运和贸易协会
