



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
 第三届会议
 2014年11月24日至26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三届会议报告

(2014年11月24日至26日在日内瓦万国宫举行)

目录

	页次
一. 主席的总结.....	2
A. 开幕发言.....	2
B. 小岛屿发展中国家：运输和贸易物流方面的挑战.....	2
C. 结论.....	10
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. 会议结果.....	13
D. 通过会议报告.....	13
附件	
出席情况.....	14



导言

1. 运输、贸易物流和贸易便利化问题多年期专家会议第三届会议，按照贸易和发展理事会 2012 年 12 月 3 日和 4 日第五十六届执行会议商定结果，于 2014 年 11 月 24 日至 26 日在日内瓦万国宫举行。

一. 主席的总结

A. 开幕发言

2. 贸发会议秘书长在开幕发言中说，这次会议的重点是小岛屿发展中国家在运输和贸易物流方面面临的挑战。在努力实现 2015 年后可持续发展改革议程的背景下，进行这一讨论是及时的，又一次表明贸发会议长期以来为这些国家开展的工作和做出的努力。贸发会议在各次会议上，包括 2014 年 7 月在萨摩亚举行的小岛屿发展中国家第三次国际会议上，都强调应优先考虑运输和贸易物流问题。运输和贸易物流不仅是增长和发展的载体，也严重危及这些国家的可持续发展前景。因此，在其他国际论坛也在进行有关谈判的情况下，需要认真考虑如何最佳应对这一挑战、决定采取哪些步骤和提出政策建议。

3. 贸发会议技术和物流司司长说，小岛屿发展中国家国际年和萨摩亚会议产生的势头在持续。与这些国家直接相关的一些并行进程在进一步加强这一势头，特别是：《联合国气候变化框架公约》缔约方会议第二十届和第二十一届会议；2015 年后减少灾害风险框架，也称为“兵库行动 2 框架”；拟议可持续发展目标的谈判。她强调，海运和空运对小岛屿发展中国家具有重要战略经济意义。支持这些国家建设未来可持续和可抵御灾害风险的运输系统，已成为贸发会议的重要课题，从其近期任务以及最近和正在开展的一些活动可以看出。贸发会议凭借其运输领域的长期经验，有能力协助这些国家将运输和贸易物流问题纳入政策制定者、私营部门利益相关者和发展伙伴的政策议程主流。

B. 小岛屿发展中国家：运输和贸易物流方面的挑战 (议程项目 3)

1. 贸易运输和旅游交通：挑战、行业间联系和应对措施

4. 贸发会议贸易物流处政策法规科科长说，小岛屿发展中国家在国际、区域和国内航运方面面临一系列挑战，例如货运批量小、贸易失衡、远离主要全球市场和航道、基础设施需求和融资需求大。这些挑战通常造成较高的运输成本和价格。交通与旅游业密切相关，而旅游业又是主要出口收入来源。这两个部门都容易遭受自然灾害，如飓风、地震、火山暴发和气候因素的影响。在此背景下，减少灾害风险、提高抗灾能力、加强气候变化适应能力，对沿海运输基础设施至关重要。她邀请专家们思考如何更好地解决这些问题，借鉴萨摩亚会议的成果，讨

论国际港口业的真知灼见和指导建议、与保险业合作以及小岛屿发展中国家之间和彼此合作等问题。

5. 小岛屿发展中国家的几位专家较详细介绍了这些国家在运输和贸易物流方面面临的诸多问题。旅游业的问题包括成本增加、贸易竞争力降低以及客源和连接性有限等。根本原因是市场和人口规模小；远离国际市场和国际航运网络，岛屿之间相距遥远；高度依赖全球运营商；缺少区域战略和区域交通运输网络；外国直接投资减少；自然资源有限；高度依赖昂贵的化石燃料进口；基础设施不足；人力和财力有限。同时，小岛屿发展中国家的运输基础设施容易遭受自然灾害以及海平面上升和海岸侵蚀等气候变化的影响。

6. 几位专家基于各自国家和地区的经验，说明了国家和次区域集团和倡议利用各种办法应对这些挑战，提供更安全、可靠、有竞争力和成本效益的岛屿之间和与外部的航运服务情况。有关措施包括：采用中心辐射型模式和促进转运服务；引进适当技术；对整个行业相关人员定期培训；加强公私营合作伙伴关系，为基础设施建设融资；建立区域航运服务系统，寻求创建经济区和基础设施，以吸引投资者、贸易商、制造商和运营商。

7. 三位专家说，小岛屿发展中国家应采取区域一体化方法来执行《世界贸易组织贸易便利化协定》。一位专家指出，需要开展区域合作，共同制定海上安全战略。还需要为基础设施建设筹集资金。

8. 几个专家和代表团说，贸发会议应更积极地在其主管领域向小岛屿发展中国家提供支持和帮助，特别是协助它们利用能力建设活动和融资机制。还需要加强合作，与联合国各机构密切配合，深入了解小岛屿发展中国家问题，确保在不同论坛和谈判中反映它们的特殊需求，并向它们提供实际建议，协助落实政府间会议成果。

9. 一位代表指出，服务贸易，包括旅游业和离岸金融服务，对小岛屿发展中国家的未来经济发展尤其重要。另一位代表提请注意全球金融危机后围绕离岸金融服务进行的种种争论。又一位代表说，环境只是讨论气候变化对小岛屿发展中国家影响时应考虑的众多因素之一。例如，气候变化引起土地流失，而土地流失又导致人口迁移，这一重大安全威胁需要安全理事会审议。应该采取专门国际金融措施，减缓气候变化影响，加强“气候安全”，减少气候难民人数。与此同时，还应该促进可持续、清洁和更便宜的替代来源，以减少对化石燃料的依赖。

10. 关于气候变化适应问题，秘书处指出，即使很小的设计变更，也可能对适应能力有很大影响。有很多实例表明，如果能够共享这方面经验和资料，无须资本密集型解决方案，就可使小岛屿发展中国家受益。

11. 国际航运业一位代表认为海运对满足小岛屿发展中国家旅游业和酒店业消费需求十分重要，应该发展游轮等海上旅游业。作为对环保有着合理关切的港口国，也作为船旗国，它们应该在航运国际监管特别是国际海事组织中发挥重要作用。尽管最近几年港口国的监督检查有所加强，但有些国家仍展现了船旗国的优

势。航运业面临的巨大经济挑战有些是行业自己造成的，有些是遵守新环保要求的结果。新环保要求可能影响到航运向小岛屿发展中国家提供的服务水平和海运服务成本。关于可能出台的碳收费制度和《联合国气候变化框架公约》绿色气候基金，这位专家指出，航运业在等待一项多边协定的通过和某些条件的颁布，将在支持发展中国家港口适应气候变化方面发挥重要作用。

12. 图卢兹大学的一位专家概述了旅游业及其与交通运输联系的主要趋势。建立次区域旅游中心和航空运输枢纽，发展旅行社直接参与的廉价航空公司，可能是小岛屿发展中国家的创新选择。此外，这些国家的政府需要制定可行的公共与私营部门伙伴关系，以加强交通、旅游和观光一体化政策的相互依存度。他还提出了一些实际建议，如根据每个岛屿国家的战略和旅游容量，作出加强或放松航空业管制的技术选择。

13. 国际航空运输协会一位代表强调，航空互联互通是小岛屿发展中国家发展的重要推动力和经济的宝贵资产。航空运输可能是经济流动的主要渠道，但入境旅游显然至关重要。在这一背景下，航空互联互通得到政策支持并具有成本效益，应该视为一项主要标准。

14. 小岛屿发展中国家地区几位专家介绍了各自国家和地区的海运、国内和国际空运以及旅游业的经验。他们提到了面临的各种挑战，如旅游业的能源密集度大、交通成本高、基础设施维护困难、滨水地区不发达、环境对所有交通模式的影响以及监管框架和体制改革的必要性。克服这些挑战，需要提高交通设施质量和用户承受能力，利用区域交通设施，允许廉价航空公司和旅游业进入，签订航空公司代码共享协议和制定战略合作伙伴安排。使用和保护当地产品以降低成本，改进酒店业客户服务和技能，协同促进旅游业发展，是可以利用的一些选择。

15. 两个代表团和一位专家认为，小岛屿发展中国家酒店业和航空基础设施持续得到外国直接投资对这些国家发展旅游业不可或缺。在回答秘书处关于小岛屿发展中国家旅游业对发达经济体产生的经济利益的问题时，两位专家说，发达国家在考虑对小岛屿发展中国家投资时，应将这一因素算计在内。

16. 一位代表指出，虽然小岛屿发展中国家越来越多地参与联合国多边发展进程，但贸发会议仍可以协助提请大会第二委员会注意小岛屿发展中国家的问题和需求。他强调，气候变化融资十分重要，小岛屿发展中国家应有能力最大限度地受益于绿色气候基金。还应该遵守共同但有区别的责任原则，确保发达国家温室气体历史排放大户向那些没有任何责任但最有可能遭受气候变化影响的国家，特别是小岛屿发展中国家转让资金。

2. 运输系统减少灾害风险和适应气候变化影响

减少灾害风险

17. 联合国减少灾害风险办事处的一位专家介绍了小岛屿发展中国家灾害风险的主要原因，特别是运输基础设施和旅游业的问题。总体而言，重大灾害损失居高不下，而经济风险发生概率又不断增加。在每年遭受损失最大的国家中，小岛屿发展中国家占有三分之二，每年平均损失占国内生产总值的 1-9%。广泛性风险，如小水灾，对经济具有重大影响，应该减少。私营和公共部门需要选择不同措施应对不同风险。其他选择包括预防措施、保险(以天气为指数的保险制度)、灾后融资和剩余损失融资。运输基础设施耗资巨大，意味着重大的更换和维修支出，而国家间竞相吸引投资又削弱了政府调控作用，所以必须加强政府的减灾规则制定作用。此外，减灾，包括运输系统减灾，应成为发展规划的一部分。风险与紧急救援联系小，与发展决策联系大。需要评估一个国家遭受自然灾害的风险，也需要将适应气候变化与减灾结合起来。

18. 世界银行全球减灾和灾后恢复基金代表回顾了风险融资，包括小岛屿发展中国家的风险融资工作。应急投资与防范和备灾相比存在差距，必须缩小这一差距。重要的是发现所涉及的风险，并更好地了解风险和脆弱性。减少风险、防范备灾、资金保障和灾后恢复重建都很重要。减少风险需要有精确和准确的信息，以便进行风险评估。风险融资需要建造风险模型，反过来又需要有本地地质风险信息。在灾后阶段，政府可以将灾害风险管理原则纳入相关政策。这要求政府机构和部门专家更好地互动。小岛屿发展中国家灾害风险融资和保险在不断增长，但资金分配分散，每个国家的数额没有与脆弱性明确联系起来。必须将资金集中起来，协调有关程序，使资金的获取更为方便和可以预测，发展伙伴对此可发挥作用。在这方面，小岛屿国家抗灾能力倡议旨在帮助小岛屿发展中国家宣传自己的情况，能够获得气候变化和自然灾害风险资金。小岛屿发展中国家之间交流经验也很重要。

19. 在回答一个代表团询问时，一位专家说，所有项目都按照减灾标准进行评价，抗灾能力倡议向所有小岛屿发展中国家提供额外资金，可按所涉模式提出申请。

20. 联合国项目事务厅的一位专家表示，为加强抗灾能力和可持续性，必须从基础设施作为单独资产的理念转向基础设施是由相互联系和相互依存网络(如运输与能源的联系)构成的综合系统的理念。需要了解连锁故障概念——一个系统如何影响另一个系统。减少灾害风险是一个过程，不是结果。需要有信息和数据来了解风险、危害、发生可能性和后果。还需要考虑反馈环路，即将获得的信息和取得的经验反馈到该系统。早期阶段，即灾害发生前，将风险理念纳入基础设施建设，对能力建设至关重要。

21. 太平洋地区的一位专家说，运输领域的挑战在发生灾害时往往被放大。落后或受到损坏的运输系统可能影响救援、应急以及重建和恢复活动。在应对灾害

风险和适应气候变化时，必须考虑民间社会、社区参与和必要文化背景。可以在本地和运输部门以外找到应对运输领域挑战的办法，早期采取一些小措施和进行投资有助于预防和减少灾害影响。将气候风险评估纳入农村规划和发展、重视气候变化、各部门联合减少和管理灾害风险，是一些关键性措施。虽然需要适当参与全球伙伴关系，但小岛屿发展中国家应自主解决自己问题，彼此之间寻求解决办法。

22. 一个代表团说，小岛屿发展中国家深受西方世界创造的外溢环境因素影响，多边机构和西方经济体应该在各方面，特别是在资金、能力建设、知识和技能交流领域展现领导力。在运输基础设施遭遇气候变化影响的风险时，协助它们承保风险尤其重要。

23. 印度洋委员会的一位专家向会议通报了该地区的减灾方案和抗灾能力建设活动，其中包括欧洲联盟资助的一个项目(岛屿资金保障计划)和世界银行牵头的一个为可持续发展增强减灾和抗灾能力的新项目。国家买进、自主权、本地含量、专家机构协助、技术专长、能力建设和捐助方协调行动，是成功的关键。还必须清楚地认识风险，并考虑电力等关键性基础设施。贸发会议和其他组织可以协助评估气候变化对运输系统的潜在影响。

24. 关于减少灾害风险，一个代表团说，必须变被动为主动；预防是第一位的。国际社会可以考虑建立具有约束力的减灾框架和协调资金使用的专项基金。保险业可以发挥主导作用，需要鼓励保险业参与减灾。在这方面，全球基金的一位专家指出，区域保险办法可以共担风险，有助于降低保费水平。联合国减少灾害风险办事处代表说，保险业正在审查其做法，考虑在预防阶段推进资本进入。另一代表团指出，预防成本往往比恢复成本低得多，过去的经验教训应该制度化并广泛传播。为了切实有效，在预防、减少和管理灾害风险过程中需要将激励机制、法规、提高意识和教育结合起来。

运输系统适应气候变化影响

25. 一位专家回顾了政府间气候变化专门委员会第五次评估报告有关章节的研究结果。风险是危害、脆弱性和受害概率的函数，这些因子的任何变化都可能改变风险。小岛屿发展中国家当前和未来气候风险因素包括海平面上升、热带和温带气旋、气温和海平面温度上升以及降雨量改变。未来几十年，沿海和低洼地区将越来越多地遭受不利影响(如水灾)，沿海人口和资产受到损害的概率显著增加。小岛屿发展中国家可以采取各种办法适应气候变化，如减少社会经济脆弱性，提高适应能力，加强减灾工作，建设长期抗灾能力。不同国家和行业，包括港口的实例表明，适应活动已经在开展。适应活动如果与减灾等其他发展活动联系起来，将带来更大好处。此外，国际社会可以帮助小岛屿发展中国家增强实施适应和减缓方案的能力。

26. 拉丁美洲经济委员会一位专家说，气候变化对加勒比海地区国际和区域内运输造成各种影响。主要基于委员会的两份出版物¹，他说明了加勒比地区运输系统面临的各种挑战，包括气候变化挑战。温度和降水量变化对巴巴多斯国际运输总支出的影响，以及海平面上升对蒙特塞拉特国际运输基础设施的影响，都不容小觑。虽然一些小岛屿发展中国家，如牙买加、圣基茨和尼维斯以及多米尼克，在运输系统采取了一系列适应措施，但挑战依然存在。例如，需要减少小岛屿发展中国家运输，特别是海运动力系统对昂贵进口化石燃料的依赖。可以支持它们投资于可持续航运。此外，还需要政府参与建设和经营运输基础设施，并加强该领域的公私合作伙伴关系。减少灾害风险和增强抗灾能力战略也很重要。

27. 一个代表团指出，海平面上升对圣基茨和尼维斯运输基础设施的影响可以作为灾后修复投资的有力案例提出。用作防波堤的硬墙结构证明有时效果不佳，而红树林等自然生态系统则更具抗灾能力。应该在恢复、补植和有形或“硬墙结构”之间寻求中间立场。

28. 联合国环境规划署一位专家说，小岛屿发展中国家面临的环境威胁可能是全球性的(海平面上升)或局部的(毁林)。生态系统是天然屏障，可以提供保护，减少危害持续性，增强抗灾能力。例如，海草和珊瑚可预防或减少海滩侵蚀。生态系统可以减少灾害频率和强度，但必须对其加以维护、保护或提升。灰色基础设施(“硬墙”工程)有时可能是必要的，但可以考虑将灰色与绿色基础设施相结合。生态系统适应办法是“没有遗憾”的选项，因为它们有益环境，花费少，无需太多维护，自我生长，有利于生物多样性。

29. 一个代表团问到，小岛屿发展中国家是否采取了这些替代办法，这些办法在经济上和社会上是否可行。这位专家答复说，人们对生态系统服务的意识在不断提高，各国都表现出浓厚兴趣。然而，这种做法尚未成为主流。现在的问题是，小岛屿发展中国家在多大程度上将生态系统的服务纳入其资金申请中。另一位代表说，预防与减缓和适应同等重要。环境署的专家说，环境署在 2015 年 1 月牵头推出了小岛屿发展中国家适应气候变化问题开放式网络课程。

30. 贸发会议秘书处代表欧洲经济委员会发言，介绍了题为“气候变化影响与国际运输网络的适应”的专家组报告。² 专家组是 2011 年欧洲经济委员会与贸发会议联合举办该主题研讨会后成立的，2013 年完成其工作。报告叙述了气候变化物理成因以及气候变化对不同运输模式影响。此外，还介绍了政府调查结果，以具体实例详细叙述了各种适应方法，为那些关注和参与处理气候变化对运输系统影响及相关适应行动的人员提出了一些建议和参考材料。

¹ 加勒比地区气候变化的经济学，2011 年；《加勒比海运部门与港口：加勒比共同体国家案例研究》，2009 年。

² 可查阅：http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf (2014 年 12 月 11 日上传)。

31. 国际金融公司一位专家说，由于预期全球变暖，气候融资是一项艰巨挑战。需要的资金数额与提供的数额之间有很大缺口。虽然 2014 年公共和私人来源向公共和私人用户提供了约 3,300 亿美元气候资金，但还需要更多的私人资金来资助公共和私人措施。

32. 缓解融资已在广泛使用，因为适应资金使用情况报告不足。大多数资金来自经济合作与发展组织成员国，也主要用在该地区。气候资金的结构复杂，需要简化，以更好地说明资金的来源和用途。全球绿色基金一俟开始运作，将把减缓和适应用途同等分开。抵御气候变化能力试点方案旨在加强基础设施的抗灾能力，是世界上最大的适应基金。加勒比和太平洋地区都参加了这一方案。在回答一个代表团的询问时，该专家表示，试点方案将资助各国选定的优先领域。关于适应资金不足的原因，他解释说，可能与报告差异和气候变化影响不确定性等原因有关。

33. 在随后讨论中，与会者指出，应通过立法、监管和经济激励措施，确保各项资产，特别是基础设施资产在建设之初就考虑到抗灾能力。如果在规划或决策过程早期考虑这一点，可以以合理成本提升抗灾水平。对于私营部门而言，可靠信息是自主投资的最好激励。公开信息十分重要，因为可以调动大量私人资金用于保护价值数十亿美元的资产。还需要探索以创造性方式建设具有多种效益的资产以及资金流动问题。在某些情况下，气候基金可以按一定条件作为优惠资金使用。总体来说，一旦各种工具付诸实施，它们的使用将取决于项目特点和国情。

3. 今后发展方向

34. 太平洋岛国论坛一位专家说，资金很重要，与执行“小岛屿发展中国家加速行动模式路径”和 2015 年后发展议程相关的所有行动都需要资金支持。有各类资金可供小岛屿发展中国家使用，包括赠款、贷款和储蓄，以及发展伙伴，包括中国、印度和韩国等新兴经济体的融资。小岛屿发展中国家实现可持续发展和应对气候变化的资金需求量很大，因此需要更多国际资金，并需要提高这些国家有效获取、管理和使用这些资金的能力。由于小岛屿发展中国家吸引私人资金的能力往往有限，国际公共资金，加上私营部门资金的参与，至关重要。还需要提高国内资源筹集能力，与其他小岛屿发展中国家合作，促进太平洋地区向低碳和抗灾运输系统过渡。³

35. 环境署资金倡议的一位专家谈到了保险业在推进可持续发展和抵御气候变化方面的作用，包括在小岛屿发展中国家的这一作用。保险业与环境署合作制定了《全球可持续保险框架和原则》。这一合作项目为开发创新型风险管理和保险解决方案绘制了一份全球路线图，是利益相关者参与建设抗灾能力和促进可持续发展的一个很好范例。保险业的另一创新方法是《可持续保险原则》抗灾能力项

³ 例子有抵御气候变化岛屿伙伴关系、太平洋抵御气候变化和灾害影响发展战略和南太平洋大学可持续航运倡议。

目，其目的是建设抗灾社区和经济。由于灾前防范投资与灾后救济和恢复支出之间的资金失衡相当严重，这一做法鼓励在抗灾和防灾能力上进行早期投资，以减少灾后恢复支出。这标志着重点在从灾后救援和恢复转向减少灾害风险。

36. 曾担任国际协会和码头协会秘书长的东京大学一位专家强调，加强小岛屿发展中国家沿海运输基础设施的抗灾和抵御气候变化能力，对它们的可持续发展前景具有重要战略意义。气候变化影响引起港口经营者和管理者的特别关注，适应气候变化要求对传统的港口规划和发展作出根本性改变。港口适应是对港口管理的新挑战。应通过行动计划，采取循序渐进方式，而不是传统的总体规划办法，持续更新风险评估和适应规划周期。因此，港口应对气候变化及相关影响的努力方向是解决缓慢和不确定性。协同推进港口适应极为重要，尤其需要提高港口适应气候变化迫切性意识，建立分享经验的国际论坛，为获得实际知识和展示成功经验开展世界各地案例研究，促进港口适应气候变化新技术和新系统的开发，并大力鼓励多边和双边金融机构将适应纳入港口项目。

37. 一个代表团问到以自然生态系统为基础的适应措施可在多大程度上补充传统适应措施。该专家解释说，鉴于当前每个港口受气候变化影响的程度尚不能确定，循序渐进办法可能更好。

38. 贸发会议非洲、最不发达国家和特别方案司小岛屿发展中国家及地位问题科科长在专家小组讨论中说，小岛屿发展中国家方案是本组织的一项重要任务，旨在帮助这些国家通过多样化和“智能性”增长，提升发展的抗灾能力，实现结构改革。尽管已证明具有脆弱性，但尚未被明确定义为可以得到特别关注和对待的特殊国家群体。承认它们的特殊地位，有助于采取更多实际和有效行动，解决对小岛屿发展中国家有不利影响的“岛国悖论”和中等收入陷阱。给予这些国家与最不发达国家类似的特别待遇是必要的。支持小岛屿发展中国家享有特别地位、实施类似于“增强综合框架”的小岛屿发展中国家全球技术援助方案以及改革“毕业规则”，是未来努力方向。两个代表团赞同这位专家的看法。一位专家说，在考虑小岛屿发展中国家的定义时，需要采取协调和全面的方法。

39. 太平洋岛国论坛代表代表太平洋区域环境方案秘书处发言，介绍了太平洋地区与加勒比共同体气候变化中心和印度洋委员会合作的情况。2011年成立的“抵御气候变化岛屿伙伴关系”参与讨论了合作应对气候变化，包括影响运输、贸易物流和贸易便利化的相关问题。其他伙伴关系和合作实例包括太平洋适应气候变化方案、2012年适应气候变化谅解备忘录，以及与英联邦秘书处和其他国际发展合作伙伴的合作等。通过这些举措，可以共享经验和教训，促进地区和组织之间的联系。

40. 德国国际合作署代表介绍了该机构的相关工作，包括技术和资金援助情况。小岛屿发展中国家和运输系统不是国际合作署重点关注的领域，但一些技术援助项目可能与小岛屿发展中国家有关，如东南亚国家联盟地区的项目和东帝汶海运技术合作项目。他邀请小岛屿发展中国家与该机构联系，提交运输项目建议书，以争取资金和技术援助。

41. 两个代表团介绍了他们各自国家在运输和贸易便利化方面的经验，特别是国际经济制裁的影响和难民涌入问题。

C. 结论

42. 与会者的广泛共识是，会议使专家们有机会重新审视小岛屿发展中国家的运输和贸易物流问题，进一步提升这一部门在国际政策议程中的地位。许多代表团赞扬贸发会议努力支持小岛屿发展中国家加强抗灾能力和促进发展，来自小岛屿发展中国家的一些代表团称赞贸发会议的萨摩亚会议之后议程，特别是支持这些国家享有特殊地位，对“毕业规则”进行审查，实施小岛屿发展中国家全球技术援助方案和协助获得融资。

43. 区域和区域间合作伙伴关系以及与国际发展伙伴的合作，包括南南合作和小岛屿发展中国家之间合作，尤其重要。这些合作伙伴关系有助于分享教训和经验，推广最佳做法，提高意识和进行能力建设，是支持小岛屿发展中国家的有用机制。合作伙伴关系重点关注抗灾能力建设、灾害风险融资和适应气候变化，特别具有意义。应鼓励发展合作伙伴，包括贸发会议，加入这些合作伙伴关系，并协助提高合作伙伴关系的效果，包括分享有关领域专业知识、能力建设和资金支持。

44. 一些专家呼吁采取更具体行动，在承认小岛屿发展中国家脆弱性的同时，提供相应资金支持和能力建设。

45. 除了减灾和适应气候变化讨论中提出的上述意见和建议外，与会者指出，还需要提高剩余风险意识并有效管理这些风险。也需要将灾害风险管理纳入相关政策，确保恢复和重建牢固持久。他们还建议将适应气候变化行动与其他发展活动，如减灾活动和社区发展活动结合起来，以取得更好效果。

46. 会议产生的一些主要意见提到了可能的干预领域和具体应对措施，其中包括：

贸易运输和旅游交通

(a) 继续采取国家、区域和次区域合作方法和举措，解决小岛屿发展中国家面临的挑战，提供更定期、可靠、有竞争力和成本效益的岛屿之间和与外部的航运服务；

(b) 发展区域海运服务，寻求创建经济区和基础设施，以吸引投资者、贸易商、制造商和运营商；采用中心辐射模式，可有助于促进转运服务；

(c) 开展区域合作，制定海上安全战略，通过区域一体化办法实施和执行《世界贸易组织贸易便利化协定》；

(d) 改进政府作用和参与，建立公私营部门合作伙伴关系，共同为小岛屿发展中国家基础设施融资；

(e) 制定两项综合的跨部门战略：建立旅游中心和航空交通枢纽，发展廉价航空。这两个部门需要放宽管制，以实现单个部门目标；

(f) 增加对航空运输基础设施和旅游业投资，对工作人员不断进行适当技术培训；

(g) 提高酒店业客服水平和技能，确保将游轮业务和航空运输的更多价值留在岛屿内。

减少灾害风险

(a) 在预防以及保险、灾后融资和剩余损失方面作出加强努力；

(b) 减少广泛性风险(如小洪水和地方山体滑坡)，因为这些风险产生严重影响；

(c) 从基础设施作为单独资产概念转向基础设施是由相互联系和相互依存网络构成的综合系统的概念；

(d) 采取行动，缩小或弥合应急投资与预防和备灾投资之间的巨大差距；

(e) 确保将减灾，包括运输系统减灾，纳入发展规划；

(f) 评估国家遭受自然灾害的风险，在基础设施建设中坚持风险理念；

(g) 提高剩余风险意识和管理这些风险；

(h) 将灾害风险管理纳入相关政策，以确保恢复和重建牢固持久；

(i) 将减少灾害风险政策与适应气候变化政策相结合；

(j) 制定明确的政府规则，确保政府作用得到加强；

(k) 在获取、汇编和公布关键数据和信息上投资，以支持有关行动；

(l) 考虑采取将激励措施、监管以及提高意识和教育结合起来的办法；

(m) 在制定相关行业或部门政策时，鼓励不同政府部委之间加强沟通，并邀请公民社会和当地社区参加；

(n) 将预防与修复成本对照中吸取的经验教训制度化，并广泛传播；

运输系统适应气候变化影响

(a) 开展适应活动，为此减少社会经济的脆弱性，进行适应能力建设，加强减灾，建设长期抵御气候变化影响能力；

(b) 将适应气候变化行动与其他发展活动，如减灾和社区发展活动联系起来，以取得更好效果；

(c) 提供适当技术援助，加强小岛屿发展中国家在运输领域采取适应行动的能力；

(d) 发现和量化自然生态系统的作用，在运输系统中采用以生态系统为基础的适应方法；

(e) 提高港口适应气候变化迫切性意识，设立国际论坛分享港口适应经验，在世界各地进行案例研究以获得实际知识和进行风险评估；

(f) 在港口适应活动中，采取循序渐进而非传统的总体规划方法；

(g) 促进港口适应气候变化新技术和新系统的开发，鼓励多边和双边金融机构将适应纳入港口项目；

(h) 采取法律、监管和经济激励措施，以确保资产，特别是基础设施资产，在初建时便考虑到抗灾能力；

(i) 在处理适应气候变化问题，包括运输系统适应气候变化问题时，高度强调必须有可以利用和适合的数据和信息。

融资、能源、合作伙伴关系和南南合作

(a) 贸发会议应继续协助小岛屿发展中国家，特别是使它们能够利用能力建设活动和现有融资机制；

(b) 扩大和促进国际公共资金和私营部门参与；

(c) 增强调动国内资源的能力；

(d) 小岛屿发展中国家应该能够最大限度地受益于绿色气候基金；

(e) 鼓励捐助方协调行动；

(f) 小岛屿发展中国家应自主解决自己的问题，除了全球合作伙伴关系和融资机制外，应在当地和国内寻找资金来源；

(g) 协助气候变化和灾害风险投保；

(h) 利用各种信息，调动大量民间资金参与；

(i) 考虑以创造性方式建设具有多重效益的资产以及资金流动问题；

(j) 采取措施，协助小岛屿发展中国家减少对昂贵化石燃料进口的严重依赖；

(k) 小岛屿发展中国家应在各领域投资替代能源，对此种投资给予支持；

(l) 支持为可持续发展航运提供融资；

(m) 加强联合国各机构工作协调，以更好地了解小岛屿发展中国家面临的问题，确保将它们的特殊需求反映在讨论和谈判中；

(n) 解决对小岛屿发展中国家有不利影响的“岛国悖论”和中等收入陷阱；

- (o) 支持给予小岛屿发展中国家与最不发达国家类似的待遇；
- (p) 支持小岛屿发展中国家享有特殊地位请求以及小岛屿发展中国家全球技术援助方案；
- (q) 分享国家经验和最佳做法；
- (r) 支持区域间、小岛屿发展中国家之间以及与国际发展伙伴建立有效合作伙伴关系和合作机制。

二. 组织事项

A. 选举主席团成员

(议程项目 1)

47. 在 2014 年 11 月 24 日开幕全体会议上，多年期专家会议选举 Martin Eze 先生(尼日利亚)为主席，选举 Ralph Osterwoldt 先生(加拿大)为副主席兼报告员。

B. 通过议程和安排工作

(议程项目 2)

48. 也在开幕全体会议上，多年期专家会议通过了第 TD/B/CI/MEM.7/7 号文件所载临时议程：

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和安排工作
3. 小岛屿发展中国家：运输和贸易物流方面的挑战
4. 通过会议报告

C. 会议结果

49. 在 2014 年 11 月 26 日闭幕全体会议上，多年期专家会议商定由主席对讨论情况作出总结。

D. 通过会议报告

(议程项目 4)

50. 在闭幕全体会议上，多年期专家会议授权副主席兼报告员在主席领导下于会议结束完成会议报告。

附件

出席情况*

1. 贸发会议以下成员国的代表出席了专家会议：

阿富汗	马达加斯加
阿塞拜疆	马尔代夫
巴巴多斯	毛里求斯
白俄罗斯	摩洛哥
贝宁	缅甸
巴西	尼泊尔
加拿大	尼日利亚
智利	阿曼
中国	巴布亚新几内亚
科特迪瓦	圣卢西亚
古巴	沙特阿拉伯
多米尼加共和国	塞内加尔
厄瓜多尔	所罗门群岛
爱沙尼亚	西班牙
斐济	苏丹
危地马拉	特立尼达和多巴哥
印度尼西亚	土耳其
约旦	瓦努阿图
哈萨克斯坦	委内瑞拉玻利瓦尔共和国

* 出席会议人员名单只包含已登记者。与会者名单见：TD/B/C.I/MEM.7/INF.3。

2. 以下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

欧洲联盟

政府间常设航运委员会

太平洋岛国论坛秘书处

南方中心

3. 以下联合国机关、机构和方案派代表出席了会议：

拉丁美洲和加勒比经济委员会

联合国环境规划署

联合国减少灾害风险办事处

联合国项目事务厅

4. 以下专门机构和有关组织派代表出席了会议：

国际金融公司

世界银行集团

5. 以下非政府组织派代表出席了会议：

普通类

消费者团结与信任国际协会

高等教育学位标准化国际网络

瑞士联合国组织村

特殊类

国际航空运输协会

国际航运公会

国际货运代理协会联合会

国际多式联运协会

国际海洋研究所