



联合国  
贸易和发展会议

Distr.: General  
19 September 2012  
Chinese  
Original: English

贸易和发展理事会

贸易和发展委员会

第四届会议

2012 年 11 月 12 日至 16 日，日内瓦

临时议程项目 4

促进和加强三大支柱之间的协同作用

关于执行《阿克拉协议》运输和贸易便利化问题相关规定的  
进度报告

贸发会议秘书处的说明

内容提要

本报告由贸发会议技术和物流司贸易物流处编写，扼要介绍依照《阿克拉协议》相关段落，就运输和贸易便利化事项开展活动的情况。

报告着重介绍了在贸易和发展委员会 2011 年第三届会议和 2012 年上半年第四届会议之间开展的工作，这些工作围绕贸发会议的三大支柱：(a) 技术援助和能力建设活动；(b) 关于运输和贸易便利化的研究与分析；以及(c) 政府间活动和建设共识活动。

## 导言

1. 自委员会第三届会议以来，贸发会议在运输和贸易便利化领域开展的工作反映出《阿克拉协议》就运输和贸易便利化规定的任务。以下报告的活动按《阿克拉协议》的段落顺序排列，通过事实显示技术和物流司贸易物流处在贸易和发展委员会 2011 年第三届会议和 2012 年上半年第四届会议之间开展的工作。

### 方框 1. 《阿克拉协议》与运输和贸易便利化技术援助相关的段落

107. 贸发会议应向内陆发展中国家和过境发展中国家提供技术援助，帮助它们获得足够和有效的基础设施和服务，并获得有效的过境运输安排，以便支持贸易。

166. 贸发会议应继续向发展中国家的政策制定者和其他利益攸关方提供关于以下问题的能力建设援助和技术援助：降低运输成本，改进运输联接和提高竞争力，制定并执行适当的机构和法律框架，拟定和执行包括在过境走廊促进运输和贸易便利化的国家行动和国际行动。应当酌情与其他相关组织协调这一工作。应当继续协助发展中国家参加运输和贸易便利化谈判，包括结合多哈回合谈判，确保商定的规则和标准得到有效执行。

167. 贸发会议应继续为发展中国家提供援助，制订和执行各项政策和行动，以改进贸易交易效率并改进运输业务的管理。贸发会议也应继续与成员国合作落实海关数据自动化系统。

## 一. 技术援助和能力建设活动

2. 报告所述期间在 40 个国家举办了约 45 场讲习班、研讨会和讲座，约有 2,000 人与会，包括 500 名妇女。

3. 应不同政府和政府间实体及非政府组织的请求，贸发会议继续提供咨询和政策指导，重点领域包括一些实质性法律问题和国际法律文书，例如：(a) 2008 年《鹿特丹规则》；(b) 1999 年《国际扣船公约》；(c) 提单；(d) 租船合同；(e) 2004 年《控制和管理船只压载水和沉积物国际公约》；(f) 国际海事组织关于海上安全载运货物的规则；以及(g) 联合国公约的地位。还根据其他联合国机构、研究咨询机构、公司和行业协会的请求，提供与政策相关的信息与投入，内容涉及：(a) 国际海运贸易数据及证明文件和资料；(b) 可持续的海洋生态旅游；以及(c) 海运和运输的可持续性，丹麦海运业面临的挑战与机遇及其作用。总体而言，贸发会议的工作收到良好反响，被认为有助于加强对相关问题的理解。这主要体现在不同受益方的积极反馈，包括在提供讲座期间收到的反馈，以及在国家层面采取的具体行动。例如，阿尔巴尼亚于 2011 年 3 月 14 日加入 1999 年《国际扣船公约》，促使《公约》开始生效。

4. 贸发会议组织并参加了一些建设共识和能力建设活动，在这些活动中探讨了最不发达国家和地理条件不利的内陆国家尤为关注的问题。为此，贸发会议启动了题为“加强非洲和亚洲发展中国家的能力，支持它们切实参与谈判双边、区域和多边贸易便利化安排”的项目。该项目将持续 32 个月，开始时以以下 6 个国家为重点：东非的卢旺达、乌干达和坦桑尼亚联合共和国，南亚的孟加拉国、不丹和尼泊尔，即每个地区包含一个过境国和两个内陆国。此外，东非的布隆迪和肯尼亚及南亚的印度将被纳入区域和区域间活动。自 2012 年 1 月至今，该项目已在所有国家有效展开。已开展八次考察访问，录用了七名国家顾问进行所需的实地研究。

5. 贸发会议在考察访问期间对项目作了详细介绍，以便为来自私营和公共部门的贸易便利化利益攸关方提供有关目前正在世界贸易组织(世贸组织)谈判的各种贸易便利化措施的培训。迄今为止约接触了 180 名国家利益攸关方，预计将有多达 400 人在年底之前积极参与该项目。这有助于提高对贸易便利化重要性的认识。此外，贸易便利化面临的主要挑战之一，是使来自不同组织的行为者能够就贸易便利化问题协调和沟通。该项目为创造和加强协调与沟通机制作出了贡献。例如，在坦桑尼亚联合共和国，已经若干年没有开展正式活动的国家贸易便利化委员会在贸发会议项目的激励下重新召集了会议。该国因此重新为该委员会确定了正式任务授权。

6. 在欧洲联盟和挪威的资助下，2011 年 11 月启动了题为“发展中国家成员执行世贸组织贸易便利化协议的计划”的项目。该项目包括 17 个国家，已在不到 8 个月的时间内在安哥拉、孟加拉国、贝宁、布基纳法索、布隆迪、多米尼加共和国、加蓬、危地马拉、尼泊尔、东加勒比国家组织和巴拉圭推出。验证会议已在贝宁、布基纳法索、危地马拉和多米尼加共和国成功举办，接触了 240 多名利益攸关方。迄今为止，有两项执行计划已定稿，为国家当局在国家议程中就贸易便利化问题制定规定提供了有益工具。从传播的角度而言，在东加勒比国家组织推出的项目在网上媒体和电视中作了广泛报道，不仅向所涉利益攸关方，而且向广大公众宣传了贸发会议的项目及贸易便利化的重要性。

7. 贸发会议还在单独国家捐助方的支持下，继续其多捐助方信托基金为发展中国家和最不发达国家的能力建设开展的活动，旨在支持这些国家有效参与世贸组织关于贸易便利化的谈判进程。2012 年，贸发会议为贝宁、布基纳法索、加蓬和马里代表参加谈判进程提供了支持。

8. 在区域层面，贸发会议组织或参与了一些有关国家和区域贸易便利化改革的政策研讨会，这些研讨会帮助培训了多达 400 名来自非洲和拉丁美洲的利益攸关方，研讨会包括：(a) 贸发会议/拉丁美洲和加勒比经济委员会关于世贸组织、贸易便利化和拉丁美洲私营部门的区域论坛(智利)；(b) 西非经济和货币联盟贸易便利化研讨会(布基纳法索)；(c) 贸发会议为哥斯达黎加、多米尼加共和国、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、尼加拉瓜和巴拿马私营和公共部门的代表举办的有关世贸组织、贸易便利化和中美洲私营部门的区域论坛；以及(d) 贸发会议为

世贸组织中美洲成员国的海关当局及商务部代表举办的有关世贸组织、贸易便利化和拉丁美洲执行计划的区域论坛(多米尼加共和国)。

9. 贸发会议继续开展活动，支持发展中国家在世贸组织多哈发展议程框架下正在进行的贸易便利化谈判。在这一年中，为了为贸易和运输便利化方面的挑战寻求区域解决办法，贸发会议与各种机构开展了密切合作，这些机构包括联合国的区域委员会——非洲经济委员会、欧洲经济委员会、拉丁美洲和加勒比经济委员会、亚洲及太平洋经济社会委员会，以及西亚经济社会委员会；区域组织——拉丁美洲一体化协会、经济合作组织、东加勒比国家组织、中美洲一体化和发展项目、中美洲经济一体化秘书处、西非经济和货币联盟；区域开发银行——亚洲开发银行、非洲开发银行和伊斯兰开发银行。此外值得注意的是，贸发会议还集合了 77 国集团中所有区域集团的关键区域贸易便利化利益攸关方。

10. 2011 年，贸发会议启动了一项旨在加强巴勒斯坦托运人理事会的为期三年的项目，项目于 2011 年 5 月由贸发会议和该理事会推出。该项目由加拿大国际开发署出资，目的在于加强巴勒斯坦托运人理事会的能力，以作为联络点，促进托运人的利益，并为他们与贸易相关的活动提供便利。该项目的成果之一是在航运界的参与下，为巴勒斯坦托运人理事会确定一揽子以顾客为导向的服务。项目小组开展了面谈、研讨会和分发问卷进行需求评估等工作，以查明巴勒斯坦托运人所需要的最为重要的服务。这类服务包括研究、政策宣传、培训、联网和战略伙伴，以及法律咨询等。

11. 作为能力建设的一部分，在各种论坛上提供了讲座与发言，内容包括：(a) 现代港口管理，作为贸发会议在加纳、印度尼西亚、马尔代夫和坦桑尼亚联合共和国港口培训方案的一部分；(b) 一个有关运输和贸易便利化的模块，纳入国际经济议程关键问题第二十二届区域培训课程(哥伦比亚麦德林，EAFIT 大学)；(c) 还为莫桑比克政府提供了一次实际情况考察，以评估运输和物流方面的需要，以港口发展为重点；(d) 还向中国香港(香港理工大学)、瑞典(世界海洋大学)和瑞士(国际物流管理研究所)等地的不同培训机构发布有关国际贸易和运输的最新进展；(e) 一份有关巴勒斯坦贸易便利化措施的研究；(f) 在坦桑尼亚联合共和国进行了一次有关贸易和海洋运输的学习考察；(g) 在智利举办贸易便利化论坛和海洋经济学会议；以及(h) 贸发会议/Confacil 在危地马拉举办的贸易便利化研讨会。

12. 2011 年 2 月，西班牙的圣塞巴斯蒂安举办了有关海洋环境和资源研究的国际研究生课程，国际多式联运协会于 2011 年 10 月在西班牙的大加纳利群岛举办了国际物流和多式联运会议，这些会议听取的讲座与发言所涉主题包括：商务运输法，气候变化对港口的影响及适应问题，以及船舶造成的石油污染等。讲座为宣传贸发会议开展的工作提供了良机。从与会者和组织者的口头及书面反馈来看，讲座反响良好，而且促进了与学术界和行业界建立及/或继续保持联系，以及为今后的合作与许多其他代表建立了联系。

13. 2011 年，贸发会议继续在世界银行资助的贸易和运输便利化第二期项目框架下，向巴基斯坦政府提供咨询服务。该项目包含一项持续活动，即就世贸组织的贸易便利化谈判，向巴基斯坦常驻联合国日内瓦办事处代表团提供特别支持。贸发会议组织了更为广泛的能力建设活动；针对协调联合国贸易单据统一格式提供技术援助；为《阿富汗—巴基斯坦过境贸易协定》的实施提供支持。已开展一项研究，旨在根据国际上的最佳做法加强国家贸易和运输便利化委员会，此外还就遗弃货物的处置作了另一项研究。进行了一项有关巴基斯坦为遵守今后的世贸组织贸易便利化协议所作准备情况的研究，在审查和更新国家贸易便利化战略时将结合这一研究。项目的成果是使巴基斯坦能够更加有效和具有针对性地为世贸组织的贸易便利化协议谈判作出贡献。巴基斯坦代表向世贸组织贸易便利化谈判小组主席提交越来越多的具有国家针对性的提案，以及巴基斯坦代表团和其他代表团及工作组之间的互动程度不断提高，都是项目取得成果的证明。国际贸易政策在国内政治中所占地位变得更加重要，区域问题也成为国家议程的重点之一。巴基斯坦总理宣布 2012 年为区域合作与一体化年。

14. 贸发会议与国际货运代理协会联合会(FIATA)、坦桑尼亚货运代理协会(TAFFA)及坦桑尼亚税务局合作，向 28 名地方教员提供了有关货运代理的教员培训课程。除货运代理商以外，还向来自政府，包括来自坦桑尼亚税务局和坦桑尼亚民航总局的教员提供了协助。教员培训方案帮助货运代理协会根据国际货运代理协会联合会的课程大纲设计本国的货运代理课程。首先确定和培训一些来自业内的本国教员，然后对他们进行考试。再由考试成功的教员为学生授课，向学生提供至少 240 个小时的课堂授课，使学生能够参加倍受赞誉的国际货运代理协会联合会资格证书的考试。每项国家方案一旦制定，须提交国际货运代理协会联合会审核，随后定期重新审核，以确保维持质量。教员培训课程通过提高地方人力资源的能力，促进了坦桑尼亚货运代理协会为其会员提供培训的能力。该方案还着重强调对运输保险的需要。坦桑尼亚货运代理协会正在探讨作为会员套餐的一部分提供这类服务的方式。制定可持续的国家培训方案可促进坦桑尼亚联合共和国对国际贸易问题的理解，帮助该国进一步融入全球市场，进而也会对以布隆迪、卢旺达和乌干达为出发地或目的地、在坦桑尼亚联合共和国过境的货物的过境服务质量产生积极影响。过去的教员培训课程促使加纳、肯尼亚和巴基斯坦正在制定可持续的国家货运代理课程。

15. 贸发会议在海关自动化这一复杂领域发挥的才能已得到国际上的良好认可。海关数据自动化系统(ASYCUDA)在技术援助项目的框架下在受益国实施，项目提供一揽子综合内容，包括软件、文件、技术和功能方面的专门知识及能力建设。在实施这一技术援助项目过程中，培训活动至关重要，以便确保国家工作人员充分掌握关于 ASYCUDA 系统的知识，从而使国家团队能够在没有外部技术援助和支持的情况下，长期管理和维护 ASYCUDA 系统。

16. 就能力建设和专门知识的转让而言,已在国家和区域层面,在全球各地多次举办了有关海关和信息技术事项的 ASYCUDA 系统培训课程。功能性课程主要包括选择问题和风险管理、海关估价和实施过境措施。信息和通信技术课程重点介绍数据库架构与管理、信息交换和电信、网络技术以及 ASYCUDA 系统的维护和开发。

17. 最后采用 ASYCUDA 系统版本 2 的国家目前已迁移到 ASYCUDA++系统,或直接迁移到了 ASYCUDA 系统的最新版本,从而结束了持续长达三十年的 ASYCUDA 系统版本 2 项目的第一个漫长时代。阿富汗、博茨瓦纳、喀麦隆、冈比亚、几内亚、几内亚比绍、马拉维、尼日利亚和塞拉利昂继续开展活动,实施向 ASYCUDA 系统最新版本的迁移。

18. ASYCUDA 系统的最新版本已在阿尔巴尼亚、柬埔寨、科特迪瓦、库拉索岛、多米尼克、格鲁吉亚、海地、约旦、黎巴嫩、尼加拉瓜、被占巴勒斯坦领土、摩尔多瓦共和国、圣卢西亚、特立尼达和多巴哥及津巴布韦投入运行,涵盖整个清关过程。开始或继续开展系统落实活动(如建造原型、推广、系统整合、系统扩张)的国家或地区包括:安圭拉、孟加拉国、伯利兹、BES 岛屿(荷兰)、玻利瓦尔委内瑞拉共和国、吉布提、萨尔瓦多、直布罗陀、格林纳达、伊朗伊斯兰共和国、科索沃(根据联合国安全理事会第 1244(1999)号决议)、老挝人民民主共和国、利比里亚、利比亚、马里、蒙特塞拉特、卢旺达、圣多美和普林西比、斯里兰卡、苏丹、突尼斯及特克斯和凯科斯群岛。

19. 在亚洲和太平洋地区的活动侧重于在老挝人民民主共和国和斯里兰卡部署 ASYCUDA 系统的最新版本并投入使用。同时由吉隆坡的区域办事处继续向其他 ASYCUDA 系统提供技术支持,维持其网上存在。对太平洋次区域的支持是通过在斐济的 ASYCUDA 太平洋支持机制提供的,系统已在该机制下运行了 10 年。

20. 评估 ASYCUDA 项目的影响可采用多机构和贸易便利化基准。较为重要的基准包括:海关征集的税收增加,贸易便利化改进,货物清关延误减少,以及及时为国际贸易提供可靠的统计数据等。在全国范围内执行海关和相关法律以及自动计算关税与税收可增加国家的预算收入,而可靠和及时的贸易和财政统计数据可协助政府规划经济政策。

21. 最近发布的 ASYCUDA 系统提供了一个良好的技术基础,是建设单一窗口系统的重要工具。一些国家已设立了这类系统,将贸易商和其他政府机构与海关连接起来,从而为电子商务和电子政务打下基础,使国际贸易更为简化并降低了成本,同时使国际市场向发展中国家的企业开放。变革的意愿和承诺及来自最高政府当局的全力支持是海关现代化项目的重要成功要素。

## 二. 关于运输和贸易便利化的研究与分析

### 方框 2. 《阿克拉协议》与运输和贸易便利化的研究与分析相关的段落

164. 在对发展中国家事关重要的贸易便利化、运输和相关服务方面，贸发会议应继续对影响发展中国家贸易和运输以及国际供应链安全的问题进行分析。贸发会议还应传播这些分析和有关信息，并促进经验交流。

165. 贸发会议应开展研究，制订有助于发展中国家降低运输成本、改善运输效率和运输联接的政策建议。这一研究应特别重视最脆弱经济体的需要，尤其是兼顾《阿拉木图部长宣言和行动纲领》，制定和执行有利于内陆发展中国家和过境发展中国家的融会贯通的过境制度。还应当重视促进多式联运。

168. 贸发会议应通过其研究和政策分析，协助发展中国家作出知情的政策抉择，解决运输战略方面的环境挑战，并协助确定相关的能力建设需要和适当的应对监管措施。

22. 根据上述任务(见方框 2)，贸发会议就影响发展中国家运输和贸易的各种经济、政策、法律和监管问题及相关进展开展了实质性研究和分析工作。2011 年，研究和分析工作的成果以及汇编的统计数据通过每年出版的《海运述评》广泛传播。2011 年版的《海运述评》涉及主要影响到以下问题的动态：(a) 国际海上贸易；(b) 世界船队，包括登记和所有权状况；(c) 货运运价和船舶价格；(d) 港口和货物吞吐量；以及(e) 运输和贸易方面的法规和法律发展动态。《2011 年海运述评》的独特之处在于阐述了发展中国家参与海运通商的情况，以便政策制定者了解在设计国家运输政策和制定相关战略时应考虑的潜在领域。

23. 另一渠道是季刊《运输通讯》，用于提供信息，说明本处开展的工作及发布所进行的研究和分析工作的成果。《运输通讯》包括一些专题文章，并提供了一个平台，供贸发会议和其他对运输和贸易便利化问题感兴趣者交流观点和看法。《运输通讯》在贸发会议的网站发布，有近 4,000 名订阅者。2011 年讨论的专题包括：(a) 班轮航运连接性的趋势；(b) 冷藏货物的运输；(c) 国际运输和气候变化；(d) 运输和贸易方面的公—私伙伴关系；(e) 贸易便利化方面的区域举措；(f) 港口改革；(g) 过境运输；(h) 最不发达国家面临的挑战；(i) 海运货物集装箱扫描；以及(j) 贸发会议的港口培训方案。

24. 贸发会议秘书处于 2011 年发布了两份有关贸易便利化的政策文件。第一份是秘书处的说明：运输和贸易便利化的挑战和政策选择(TD/B/C.I/MEM.1/11)，是为运输和贸易便利化问题多年期专家会议第四届会议准备的，讨论了亟需应对的挑战。该说明回顾了影响国际运输和贸易的挑战，特别关注内陆发展中国家面临的问题以及实施贸易便利化改革和海关自动化可能遇到的挑战，包括私人部门在这些努力中发挥的作用。第二份文件是题为“区域贸易协议中的贸易便利化”的出版物(UNCTAD/DTL/TLB/2011/1)，该出版物提请关注区域层面的贸易便利

化日益增长的重要性，因为越来越多的区域贸易协议纳入了具体的贸易便利化承诺。

25. 贸发会议还编写了一份实质性分析报告，题为“船舶造成石油污染的责任和赔偿：油船石油污染赔偿的国际法律框架概述”(UNCTAD/DTL/TLB/2011/4)，于 2012 年出版。报告着重讨论了国际监管框架的重要特征，以及可能易受船舶造成石油污染影响的沿海发展中国家尤为关注的问题。

26. 作为背景介绍，应注意到，全球生产的原油约有一半是通过海洋运输的。这类船舶的航线大多较靠近许多国家的海岸，有时要经过限制地带或峡口，如狭窄的海峡和运河。同时，各种类型的货船的尺寸和载货量稳步增加，说明大量的重质船用燃料经过海上和沿海地区。因为许多沿海或小岛屿发展中国家的经济严重依赖来自渔业和旅游业的收入，船舶造成的石油污染事件所致损害可能使这些国家的经济受到严重威胁。

27. 关于油轮造成的石油污染，已经制定了一项强有力的国际法律框架，为受影响者提供切实赔偿。但是，一些可能面临船舶造成石油污染事件的沿海国家，包括发展中国家还没有成为该领域最新法律文书的缔约方。上述报告对相关的法律文书作了概括分析，并提供了一些国家政策决策的考虑因素，以协助政策制定者了解国际法律框架，并评估批准这些文书的益处。虽然该报告以油轮石油污染为重点，但也强调了两项相关国际公约的重要性，即经 2010 年议定书修订的 1996 年《国际海上运载有害和有毒物质造成损害的责任和赔偿公约》(2010 年《有害物质公约》)和 2001 年《国际油舱油污损害民事责任公约》。

28. 贸发会议继续开展有关气候变化对国际运输的影响及相关适应需要的研究和分析工作。迄今为止开展工作取得的成果反映在包括于 2011 年编写的相关会议文件(UNCTAD/DTL/TLB/2011/2 和 TD/B/C.I/MEM.1/11)中。

29. 还应关注由贸发会议编辑，于 2012 年 5 月出版的题为“海运与气候变化的挑战”的出版物，该出版物从海运和贸易的角度出发，详细探讨了气候变化的各种潜在影响。该出版物是联合国和 Earthscan/Routledge 联合出版的，贡献文章的专家来自学术界、国际组织，如国际海事组织、《联合国气候变化框架公约》秘书处、经济合作与发展组织、国际能源机构和世界银行，以及航运和港口业界。涉及的问题包括：科学背景介绍；来自国际海运的温室气体排放和可能的缓解做法；相关监管和体制框架的状况；潜在的气候变化影响和海运适应做法；以及相关的跨部门问题，如筹资和投资、技术和能源问题。

30. 贸发会议还就发展内陆运输和基础设施(主要包括公路、铁路和内陆水道)以及公—私伙伴关系的作用开展了研究。这一内容反映在《2011 年海运述评》第四章中，其中有一个专门讨论发展内陆运输的部分，强调了近来通过主要的内陆运输系统运送全球货物运量的关键发展态势。还强调了近来影响发展中国家内陆运输基础设施的因素，其中重点关注公—私伙伴关系为发展内陆运输基础设施筹资的问题。在可持续货物运输方面进行的研究和分析工作，公—私伙伴关系和气候



候融资在促进绿色和低碳货运系统方面发挥的作用等内容，在《述评》和在 2011 年 12 月举行的运输和贸易便利化问题多年期专家会议的会议文件中也有所反映。

31. 在报告所述期间，ASYCUDA 系统方案继续就该系统运转的情况开展研究和分析活动，以便推行国际贸易单一窗口的理念。单一窗口可使其他政府机构与海关系统连接，以实现数据的电子交换，共同处理文件，从而为实施电子海关和电子政务奠定基础。还将允许贸易界接入单一窗口，以便创建一个无纸环境。

32. 贸发会议还为联合国的一些报告提供实质性投入，包括联合国秘书长关于海洋和海洋法及执行大会第 65/155 号决议的报告——《为今世后代努力实现加勒比海的可持续发展》。还为贸发会议与经济和社会事务部共同编写的 2012 年版题为“世界经济形势和前景”的报告提供了有关国际海运和海上贸易方面的内容。

### 三. 政府间活动和建设共识活动

33. 贸发会议的代表出席了各种与贸易物流相关的国际会议和活动。这些活动提供了良机，可宣传贸发会议在该领域开展的工作，并为今后的合作与广泛的代表和利益攸关方建立及/或继续保持联系。

34. 作为与其他国际组织合作的一部分，贸发会议积极参加了欧洲经济委员会(欧洲经委会)气候变化影响和国际运输网络的适应问题专家小组的三次会议。该专家组是在欧洲经委会和贸发会议于 2010 年 9 月就该主题举办联合研讨会之后，于 2011 年 3 月成立的。贸发会议还为欧洲经委会内陆运输委员会主持的其他工作提供了实质性贡献，贸发会议尤其作为鹿特丹规则非正式专家组的一部分，为多式联运工作组提供了有关法律事项方面的投入。

35. 贸发会议积极参与联合国贸易便利与电子商务中心的工作，该中心分别于 4 月和 9 月在日内瓦举行了第十八届和十九届论坛。贸发会议还参与了联合国贸易数据要素目录 ISO 7372 联合维护机构 2011 年 9 月在日内瓦举行的会议。在报告所述期间，贸发会议继续为发展中国家的贸易便利化问题谈判代表参加世贸组织贸易便利化谈判小组的会议提供便利，并为在日内瓦和各国首都的代表提供特别咨询服务。

36. 贸发会议于 2011 年 9 月 29 日至 30 日在日内瓦举办了题为“气候变化影响和适应：全球港口面临的挑战”的第二次特设专家会议。会议的主旨强调协助发展中国家确保区域和多边贸易便利化承诺的一致性。为了推进有关如何以最佳方式前进的重要讨论，特设专家会议为政策制定者、关键的公共和私营部门利益攸关方、国际组织、科学家和工程师提供了一个讨论平台及共享最佳做法的机会。

37. 2011 年 12 月，贸发会议秘书处举办了运输和贸易便利化问题多年期专家会议第四届会议，重点讨论其授权任务规定的以下两项主题：(a) 优化投资贡献的措施与行动，尤其针对私营部门在贸易便利化方面的投资，包括投资于物流、贸易便利化和供应链安全的信息与通信技术；以及(b) 支持《阿拉木图行动纲领》的执行进程，包括分析内陆和过境发展中国家面临的瓶颈，以及可能应对这些问题的适当解决办法，包括发展和使用运输基础设施的最佳做法，以及内陆和过境发展中国家采用共同标准等问题。

38. 在 2012 年 4 月联合国贸易和发展会议第十三届大会(贸发十三大)期间，在多哈举办了有关可持续货运的会外活动。与亚洲开发银行共同组织了题为“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和私营部门在促进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问题，讨论了发展中经济体如何能够跳出目前这种不可持续、依靠化石燃料的货运模式。在这方面，与会者特别重点讨论了资金和投资的影响以及对创新筹资机制的需要。

39. 与会者重申贸发会议在促进所有相关伙伴之间为推动可持续货运开展合作方面发挥的作用。他们鼓励贸发会议开展更多工作，包括研究和分析、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。会上提出了一项具体建议，请贸发会议作为关键伙伴，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。

---