



联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/59
TD/B/COM.3/EM.20/3
24 October 2003
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会
企业、工商促进和发展委员会
发展多式联运和物流服务问题专家会议
2003年9月24日至26日，日内瓦

发展多式联运和物流服务问题
专家会议的报告

2003年9月24日至26日

在日内瓦万国宫举行

目 录

<u>章 次</u>	<u>页 次</u>
一、主席的总结.....	2
二、组织事项.....	12
<u>附 件</u>	
出席情况.....	14

第一章

主席的总结

导言

1. 根据企业、工商促进和发展委员会第七届会议的决定，发展多式联运和物流服务问题专家会议于 2003 年 9 月 24 日至 26 日在日内瓦举行。专家们收到了贸发会议秘书处编写的一份背景文件，题为：“发展多式联运和物流服务” (TD/B/COM.3/EM.20/2)。

2. 会议的目的是协助政府、贸易界和运输界在新的发展动态下审查政策选择和行动，以便促进多式联运和物流服务的发展。实质性讨论集中于以下几项议题：

- (a) 运输服务与发展；
- (b) 基础设施和技术；
- (c) 保安和安全；
- (d) 贸易便利化；
- (e) 法律框架；
- (f) 市场结构和市场准入；
- (g) 结论和未来方向。

3. 专家们来自贸易、运输和其他各部，还来自私营部门组织、公营和私营运输公司以及运输、贸易和保安专门组织。

A. 运输服务与发展

4. 交易成本特别是运输成本的高低，对国家竞争力的影响越来越大，尤其是与过去几十年来大幅度下降的关税税率相比。有人指出，发达国家与发展中国家的国际运输成本相比，相对于进口价值而言后者多支付一倍的费用。陆地运输成本尤其高，运输走廊之间差异很大。

5. 国际运输的发展沿循国际贸易的格局，即主要是东西向的。出于众多原因，有些南北运输服务费用往往更高。在南方国家中，内陆国在进入市场上面临着更大的障碍。有些国家，特别是位于东西和南北运输线十字路口的国家，可以从这种贸

易格局中受益，利用自己的港口提供转运服务，吸引额外的航运业务，对国家进口商和出口商也有好处。如果在贸易便利上投资，或者具有较安全或更可靠的环境，有些国家也可以设法向邻国提供物流服务。在这种情况下，即使小国，也可因邻国贸易的流动而从规模经济中获益。

6. 专家们指出，减少运输成本可以有力推动发展进程。短期内可以通过国家一级和国际一级、甚至公司一级的政策和实践改革实现这一目标。例如，据对一国情况的估计，一艘船在港口多滞留一天，托运人将多耗费 100 万美元。在南美，集装箱货物国际运输成本降低 1%，该地区将节省 2.5 亿美元。港口和海关作业效率低，使拉丁美洲每年多支付约 40 亿美元。在一些发展中国家，区域发展因运输衔接不好而受到阻碍。

7. 发展多式联运和物流服务被认为是减少发展中国家交易成本进而增加其贸易商竞争力的有力手段。为此，专家们分析了减少过境时间或减少从订单处理到交货的前置时间而节省的成本。在一般情况下，提高物流管理可以大大缩短前置时间。引述的实际例子表明前置时间可以从 110 天减少到 50 天，即 50% 以上。这对贸易融资成本具有重大意义。如果对发展中国家 1.6 万亿美元进口品的全球贸易量实行现行利率，意味着减少利息付款一项便可节省几十亿美元。

8. 鉴于国际运输与贸易之间的能动关系，改进多式联运和物流服务预期可产生一种良性循环：服务的改进带来更多的贸易，更多的贸易又吸引更多、更好的服务，反过来又促进贸易。在制成品和中间产品贸易不断增加的情况下尤其如此，因为这要求更大程度的集装箱化、更快捷的运输和更便利的贸易和运输。

9. 在许多发展中国家，运输特别是公路运输和港口作业是重要的就业来源。实际上，改革在短期内可能减少就业，同时需要加强现有港口工人的培训。改革的长期预期效果也不足以克服改革的政治阻力。在运输服务贸易中，大多数发展中国家具有贸易赤字，也就是说它们从国外购买运输服务。

10. 发展中国家的贫困与运输设施缺乏或效率不高有一定关联，两者都为贸易设置了壁垒。在一个分区域，港口当局、海关和不健全的法律框架的低效率所产生的费用，估计相当于为每一整集装箱支付 300-800 美元的行政管理成本。对交易成本的这一影响有时超过了港口作业费用。在大多数发展中国家，甚至公营港口也需要自负盈亏，所以特别需要提高港口行政管理的质量和降低其成本。

11. 有些专家特别指出，运输与发展的其他层面密切相关。他们提到的一个特殊问题是许多非洲国家中卡车司机的艾滋病感染率。

12. 代表们鼓励包括贸发会议和世界银行在内的国际组织采取协调办法，支持多式联运、物流服务和贸易便利领域的举措。世界银行代表说，鉴于这些问题对可持续发展的重要，该组织已高度优先考虑这些问题。

13. 减少交易成本主要与需要在国家一级采取的行动有关，也需要政治意愿和政府支持。显而易见，应该优先提高发展中国家的运输供给能力，以刺激经济增长和发展。发展中国家如果希望减少比关税壁垒更加严峻的运输成本壁垒，这一点十分关键。在这一进程中需要向发展中国家提供协助。不妨在贸发会议内建立一个常设论坛，就全球性问题交流经验，讨论最佳做法，达成共识。贸发会议可以通过它的研究和技术合作方案协助发展中国家就最新海运动态和提高国家运输经营人绩效等提出咨询意见。

B. 基础设施和技术

14. 运输基础设施、信息和通信技术的可利用性和完备程度，是发展多式联运和贸易的先决条件，各国之间在这方面差距很大。集装箱已成为杂货运输的主要方法。如果希望发展多式联运，就需要适当的设施和设备装卸和运输集装箱。国家要从全球化中受益，必须制订发展基础设施和融入区域计划的国家长期政策。

15. 运输基础设施仍然需要投资，有些地方维护水平不够。专家们提到，一些拉丁美洲和非洲港口亟待疏浚。几条内陆水道明显缺少投资，连接港口的公路和铁路路况不佳，常常阻碍高效率的多式联运。

16. 过去十年间，有些国家允许对运输基础设施特许经营，有助于克服业务效率低的问题，也弥补了投资上的短缺。拉丁美洲和加勒比港口集装箱码头的特许经营和其他形式的私营部门参与便属于这种情况，它们的及时投资得到了明显回报，吞吐量、停靠船舶吨位和航运次数都有所增加。

17. 一个拉丁美洲国家的经验可作为协调运输部门投资的例证，该国的运输基础设施计划与“西半球运输倡议”和“南美一体化区域倡议”等区域长期计划密切联系。专家们说，在非洲，有些过境国和内陆国联合出资，这有利于建设必要的运输基础设施。

18. 许多国家的一个共同特点是铁路和水道网络在多式联运中起着次要作用，目前正在努力纠正这一失衡现象。让所有运输模式公平竞争，有助于实现这一目标。有些专家认为，陆路承运人应该改变态度，以满足托运人需求为己任。他们举例说，莱茵河上的驳船承运人推出一种新战略：他们意识到，集装箱快速交付非他们能力所及，但可以用较慢但更为可靠的集装箱运输服务与之抗衡和补充快速交付业务，再加以传统的散货运输，从而在这一领域继续顺利经营下去。

19. 在另一些国家，内陆运输基础设施不发达已成为国际和国内贸易增长呆滞的主要原因。全天候公路往往很少见，铁路维修不善，阻碍了矿物和林业产品的出口。在一个岛国，国内贸易经由大量沿海港口进行，由于这些港口无一现代化，无法发挥区域作用，所以国际货物必须经邻国转运。

20. 大规模投资可以改变运输服务的格局。巴拿马运河拟议扩展计划和推动巴拿马成为海运中心的的活动，可有力促进航运服务，影响到西半球的国家。同样，一个中东国家如在铁路和公路上投资，将使自己成为过境运输平台，为南亚和中亚内陆国开辟一条出海通道，缩短它们之间的运输服务距离。为了供应新发现的近海石油，一个小岛国计划成为区域海运枢纽，向毗邻的非洲国家提供服务。

21. 新技术的使用可增加运输基础设施的能力，在发展计划中占据突出位置。通信与运输网络之间密切联系，无法上网的托运人或运输提供商将被排斥在运输和物流网络之外。几位国家代表和运输提供商代表强调，这一事实十分关键，特别是对最不发达国家而言。地理定位系统已成为一些拉丁美洲公路承运人的标准设备。缺乏连接港口各经营方的信息基础设施，是经常看到的主要缺点之一。在亚洲，一个多式联运项目力求促进经由贸易将硬件(内陆清关站土木工程和设备)和软件(货物预报信息系统和海关数据自动化系统)结合起来。

22. 贸发会议海关数据自动化系统(ASYCUDA)已经交付使用。它宣布，现在又开发了最新版本“ASYCUDA World”，将取代“ASYCUDA++”。目前已有 80 多个国家在使用 ASYCUDA 系统。

23. 专家们指出，在国际运输服务中，特别是在交换信息、预订舱位和跟踪货物、编制贸易和运输单据方面，越来越多地使用电子通信手段。专家们提到了在国际贸易之中使用可转让运输单据的问题以及以电子手段加以替代的可能性，但有人认为，缺乏适当的法律框架仍是这方面的一个主要障碍。

24. 各种运输模式之间改进联络可大大减少延误。运输链加强协调可提高设施的效率，增加运输基础设施的能力。私营部门参与港口、铁路、公路和内陆水道基础设施的建设越来越常见，已成为吸引资本和专门技术的一种手段。公共部门面临新的挑战，需要制定适当的法律和管理框架，进行必要的人力资源开发。贸发会议应该在这方面继续提供协助。

C. 保安和安全

25. 专家们指出，虽然国际社会一直关注海运保安和安全，但 2001 年 9 月 11 号事件以后则更加重视这一问题。专家们提到了美国的集装箱保安措施，特别是“集装箱安全倡议(CSI)、“海关—商贸界合作反恐计划”(C-TPAT)和提前 24 小时提供载货清单要求。这些举措的总体目标是加强运输链的安全，要求贸易和运输业的所有经营人提供详细信息和给予合作。

26. 一些代表团表示关切发展中国家出口品改变路线和经由 CSI 港口转运所产生的额外费用。专家们认为，参加 CSI 方案对发展中国家托运人十分重要。但是，大多数发展中国家的港口没有所要求的筛查设施，尽管有些港口在安装。有些专家认为，发展中国家遵守 C-TPAT 的要求有困难，将大大影响它们的出口。另一可能耗资的新要求是加强对空集装箱的监控。

27. 专家们还讨论了国际海运组织的工作，特别是 1974 年《国际海上人命安全公约》的修正案。他们特别强调将于 2004 年 7 月 1 日生效的《公约》新的第 XI-2 章，其中纳入了《国际船舶和港口设施保安规则》(《保安规则》)。专家们提议，1944 年芝加哥空气污染问题公约附件 17 的经验可供借鉴。

28. 《保安规则》的主要目的是建立缔约国政府、政府机构、地方机构、航运界和港口界之间的国际合作框架，以便发现安全隐患，采取措施防止危及国际贸易中使用的船舶和港口设施的安全事件。《保安规则》为风险评估提供了一个标准化的统一框架，使政府可以以船舶和港口脆弱性的变化抵消威胁级别的变化。

29. 对船舶的要求将包括：船舶保安计划、船舶保安员、公司保安员和某些船上设备。对港口设施的要求将包括：港口设施保安计划和港口设施保安员。此外，船舶和港口设施执行《保安规则》后，必须监控进出口，监督人员和货物的流动，

确保安装安全预警系统。此外，培训对正确执行所要求的措施至关重要。专家们强调，政府应该调整国家立法和方案，以便执行《保安规则》。

30. 发展中国家的专家指出，他们的国家正在努力在限期内遵守新的《保安规则》要求。一些代表也指出，他们需要技术知识、基础设施，培训和资助，才能够执行新的保安措施，否则这些措施可能成为新的非关税贸易壁垒。专家们认为，国际社会需要寻找一种具有成本效益并实际可行的保安系统，能为所有国家所利用。他们认为，需要对安全事宜采取更协调的政策方针，防止各种重叠措施不断增加。贸发会议应该继续监督该领域的动态，分析保安举措对发展中国家贸易的影响。

D. 贸易便利化

31. 贸易便利包括多种措施，如海关改革、过境协定、程序和单据的简化及统一。贸易便利可使公共和私营部门获得运输基础设施投资的全部收益，并促进各国的国际贸易。执行这些措施产生的全部节省可能十分可观。一些国家提到了清关中的问题，有些进口品清关需要 15 天以上。有些国家采取了改革方案，将清关时间缩短到 48 小时甚至更短。目前，平均而言，发展中国家的清关时间比发达国家长二至五倍，成为制成品和中间产品贸易的严重障碍。

32. 有时，打击走私和非法贸易的措施也阻碍贸易便利。例如，发往中亚的过境商品集装箱必须在过境国海港卸船检查，然后再装船，以保证内装没有违禁物品，因为担心商品复而走私入境。专家们还提到需要使用适合集装箱运输的最新贸易术语问题。

33. 贸易便利措施的制定和执行需要符合当地、国家和地区的需要。在北非港口，港口管理当局在解决货物清关和提供公路车辆运输进口货物问题，以便延长目前每天七小时的港口工作时间。这一举措需要港口界参与，更需要运输部加强领导。在南亚，300 万美元的贸易便利项目致力于提升运输立法，对国内和运往中亚的过境货物实行合理程序。它的执行和成功愈加依赖于公共和私营部门的伙伴合作关系。其他解决办法，如在码头外设施和内陆干港上投资，也是计划中的重要部分。内陆国的双边过境安排，如中非和西非国家之间的安排，可通过运输走廊、路线、控制检查点、车辆和司机身份证，以及过境国与内陆国承运人之间货物分配方面的协议，减少公路沿线的不必要停车检查。

34. 在有些国家，贸易便利需要应对巨大的挑战。某些国家领土支离破碎，本来就存在着运输问题，而且保守的贸易商主导运输，只为国外主要转运中心提供支线服务，公共与私营部门之间合作不够，运输基础设施和信息基础设施缺乏。

35. 国际组织已协助某些发展中国家简化单据。在国家一级，建立贸易与运输便利委员会可协助执行贸易便利措施和采用国际议定的规范、标准和建议。在执行新的程序和规章方面，也需要政府的有力支持、区域和国际的合作与协调以及技术援助。

E. 法律框架

36. 专家们普遍同意，随着集装箱化的发展，多式联运变得越来越重要。他们认为，有一个适合的多式联运法律框架对发展多式联运十分重要。然而，他们指出，一些发展中国家的国家运输法律大多过时，需要修订，而且没有专门的多式联运法规。他们还指出，托运人需要统一的国际多式联运框架，由一方负责全程运输。这是减少运输成本的关键因素。

37. 在国际一级，还没有统一的法律制度管理多式联运产生的责任。1980年《联合国国际货物多式联运公约》尚未得到生效所需要的批准国数目。1992年生效的贸发会议/国际商会《多式联运单据规则》属于契约条款，需要纳入商业合同。它们为强制性国际公约或国家法律开辟了一个先例。

38. 由于缺少可广泛接受的统一的多式联运法律框架，发展中国家必须诉诸区域、分区域和国家办法。专家们指出，只有拉丁美洲的有关区域和分区域组织(拉丁美洲一体化共同市场、南锥体共同市场、安第斯共同体)编写了三套不同的多式联运法律。他们还提到东盟《多式联运框架协定》草案。有些国家颁布了自己的多式联运法律。多样化和单个行动的激增，造成了进一步的不确定性。

39. 专家们希望知道 1998年《联合国国际货物多式联运公约》未能生效的原因。秘书处人员解释说，秘书处在一份文件(UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1)中介绍了各国对秘书处发出的新的多式联运国际文书可行性调查表的答复，是这方面意见的详细综述。答复者引述的原因有：人们特别是托运人和收货人缺乏信息和意识，对《公约》的好处拿不准；《公约》生效要求的批准国数目大(30个)；海运利益集团的反向游说；与《汉堡规则》联系密切。为此，专家要求贸发会议秘书处重新评估

《公约》对促进多式联运的适合性，审查如何对《公约》进行修订才能符合现代运输的需要。

40. 专家们还提到了联合国国际贸易法委员会正在编写一份运输法律文书草案的工作。他们建议，虽然文书草案是为海运编写的，但也可适用于涉及海程的多式联运。文书草案得到了大型托运人和海运承运人的支持，但其他运输利益集团则对可否适用于多式联运表示坚决保留。现有草案能否改进目前不令人满意的状况值得怀疑。草案仍处于编写初期，发展中国家应该积极参与国际贸易法委员会内的谈判进程，以确保它们关心的问题得到考虑。

41. 专家们说，贸发会议秘书处可以协助发展中国家研究文书草案对发展中国家贸易和运输的影响。此外，还应该与其他国际组织和区域组织密切合作，协助发展中国家参与谈判进程。

F. 市场结构和市场准入

42. 市场准入对发展中国家的多式联运和相关模式运输业务是一个关键问题。有些运输服务提供商可以提供成本效益高且可靠的多式联运服务，有些当地承运人则需要某些支持才能提供有竞争力运输服务，政府需要公平兼顾两方面的利益。这类支持不应该损害托运人的选择自由，而应该力求提高运输服务的供给能力和竞争力。提高运输服务的供给能力是国际社会支持发展中国家参与运输服务贸易多边谈判的重要内容。

43. 发展中国家发现维持它们的多式联运服务提供者的地位越来越困难。专家们要求各国政府和国际社会协助制定政策，增加发展中国家运输经营人的供给能力。可通过鼓励专有知识的转让、增强管理能力和促进信息通信技术的应用来达到这一目的。还应该鼓励国家和国际运输供应商之间进行伙伴合作。

44. 对港口、铁路、公路或其他相关运输基础设施率先实行或允许特许经营的国家，在降低成本和改进服务方面积累了积极经验。在许多情况下，在改进此类经营改进的同时，政府行政、海关和管理机构并没有进行相应改革。

45. 几个国家提到的一个特别困难是：将集装箱视为可贸易商品的做法。这样做涉及耗费时间和费用的行政步骤，往往阻碍采用可能需要使用集装箱的多式联运。

46. 专家们认为，在大多数国家，得到承认的多式联运经营人往往是国际公司通常是外国公司的分支机构。在海运方面，大多数运输服务提供者是设在外国的公司，至少是悬挂外国国旗的公司。1990年代，在废除货物保留制度，海运市场引入国际竞争后，运费率大幅度下降。运费率尽管有短期波动，但是长期呈下降趋势。

47. 一些发展中国家承运人多半无法提供基本航运服务。发展中国家多式联运承运人难以达到领取许可的法定要求，特别是应存入的保证金数额。例如，当保证金从10万美元增加到50万美元时，获许可经营人从22个减少到7个。再如，海关要求23.2万美元的保证金，还要求承运人持有8万特别提款权的最低资产。

48. 关于现存的货物保留制度、双方协定和专属经营权限制，专家们认为，取消这些措施显然有利于发展中国家的运输用户和民众。但是，开放专属经营权市场可能有问题，目前无法办到。

49. 专家们担心，因可选择的班轮航运公司有限，有时可能造成运输费用高企。

50. 专家们指出，有些国家港口之间包括与邻国港口竞争加剧，迫使一些港口实行现代化，减少官僚程序和引进私营部门投资。一位专家介绍了中国如何引进铁路和沿海运输与卡车运输相竞争，导致卡车运输费率下降的例子。有些内陆国家鼓励使用经由不同过境国的运输走廊，使其相互竞争。市场压力还可鼓励与国家竞争力有关的其他领域的竞争，如贸易便利化、保安、基础设施投资和技术。

51. 世贸组织正在谈判市场准入问题，运输服务是《服务贸易总协定》的一部分。专家们指出，应该鼓励运输服务的竞争，以便减少成本，促进物流提供者的发展。保护主义和限制性措施常常阻碍它们的发展。专家们认为，市场准入是一个重要问题，可用来刺激发展中国家运输服务提供者的成长和效率，促进物流服务的发展。专家们要求贸发会议继续支持发展中国家在《服务贸易总协定》谈判范围内提出物流服务需求和要求。

G. 结论和未来方向

52. 专家们一致同意，利用物流和多式联运服务是在全球化经济中取得竞争力的关键。许多发展中国家，特别是小岛屿国、内陆国和最不发达国家，只有有限的条件利用这些服务。随着对更快速、更经常、可靠和安全交货的需求日增，也越来

越要求运输经营人提供有效的物流和多式联运服务。为此，专家们认为会议所讨论的问题十分重要。

53. 专家们强调有必要让托运人参与有关运输的政策和项目。虽然运输服务提供者及其实际知识需要考虑，但将改进多式联运和物流服务这一最终目标联系起来的是运输用户的视角，即增强国家的竞争力，使其能够参与全球化经济。

54. 虽然改进多式联运和物流服务的许多必要改革取决于国家一级的决定，但也必须承认，能力建设、政策咨询、区域和国际协调或金融和技术问题的国际合作起着重要作用。专家们特别提到了为发展多式联运制定统一国际框架的重要性。

55. 实际的未来方向是贸易商和物流服务提供商之间加强合作。在缺少能力建设方面，人力资源开发应该成为基础设施投资的重要补充。关于贸易便利和投资，更有力的区域合作和协调似乎是许多发展中地区的可行办法。在贸易和运输便利领域，贸发会议与有关区域和分区域组织之间的合作努力预期将产生积极和实际结果。

56. 为避免有些国家特别是最不发达国家、内陆国和小岛屿国被长期排斥在全球生产过程之外，国家政府和国际组织应该协调努力，克服这些困难。专家们要求贸发会议与其他有关组织以及区域和分区域组织合作，建立必要机制，支持发展中国家参与和充分利用现代多式联运和物流服务提供的机会。这是将发展中国家融入世界经济和加强以贸易为基础的发展进程的协调战略的关键内容。

第二章

组织事项

A. 专家会议的召开

57. 发展多式联运和物流服务问题专家会议于 2003 年 9 月 24 日至 26 日在日内瓦万国宫举行。

B. 选举主席团成员 (议程项目 1)

58. 在开幕式会议上，专家会议选出主席团成员如下：

主席： Magnus T. Addico 先生(加纳)

副主席兼报告员： Christoph Seidelmann 先生(德国)

C. 通过议程和安排工作 (议程项目 2)

59. 在同一次会议上，专家会议通过了在文件 TD/B/COM.3/EM.20/1 中散发的临时议程。会议议程如下：

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和安排工作
3. 发展多式联运和物流服务
4. 通过会议报告

D. 文件

60. 为专家会议审议实质性议程项目，会议收到了贸发会议秘书处编写的一份说明，题为：“发展多式联运和物流服务”(TD/B/COM.3/EM.20/2)。

E. 通过会议报告
(议程项目 4)

61. 在闭幕式会议上，专家会议授权报告员在主席领导下完成会议的最后报告。

附 件
出席情况*

1. 贸发会议下列成员国的专家出席了会议：

阿富汗	尼日尔
阿尔及利亚	尼日利亚
安哥拉	挪 威
贝 宁	阿 曼
博茨瓦纳	巴基斯坦
喀麦隆	巴拿马
中 国	菲律宾
哥伦比亚	波 兰
古 巴	卡塔尔
捷克共和国	大韩民国
丹 麦	摩尔多瓦共和国
厄瓜多尔	俄罗斯联邦
厄立特里亚	圣多美和普林西比
芬 兰	塞尔维亚和黑山
加 蓬	斯洛文尼亚
德 国	西班牙
匈牙利	苏 丹
印度尼西亚	瑞 士
伊朗伊斯兰共和国	阿拉伯叙利亚共和国
牙买加	泰 国
马达加斯加	突尼斯
马 里	坦桑尼亚联合共和国
尼泊尔	美利坚合众国

* 与会者名单见 TD/B/COM.3/EM.20/INF.1。

2. 下列政府间组织派代表出席了会议：
东部和南部非洲共同市场
南方中心
西非和中非海事组织
3. 下列联合国机构派代表出席了会议：
欧洲经济委员会
非洲经济委员会
4. 下列专门机构和有关组织派代表出席了会议：
联合国工业发展组织
世界银行
世界贸易组织
5. 下列非政府组织派代表出席了会议：
特别类
国际多式联运协会
6. 以下特别嘉宾出席了会议：
John Panzer 先生，世界银行，国际贸易部，部门经理，美利坚合众国华盛顿特区
7. 以下专题发言者出席了会议：
Rasheed Janmohammed 先生，巴基斯坦托运人理事会主席
O.V.Kolyshkin 先生，国际危险货物和集装箱协会，俄罗斯联邦，圣比得堡

-- -- -- -- --