
亚洲及太平洋经济社会委员会
泛亚铁路网工作组

第 6 次会议
2019 年 12 月 10 日至 11 日，曼谷

泛亚铁路网工作组第 6 次会议报告

一. 审议意见

1. 秘书处介绍了议程项目 2(ESCAP/TARN/WG/2019/L.1)、议程项目 3(ESCAP/TARN/WG/2019/1)、议程项目 4(ESCAP/TARN/WG/2019/2)、议程项目 5(ESCAP/TARN/WG/2019/3)、议程项目 6(ESCAP/TARN/WG/2019/4)和议程项目 7(ESCAP/TARN/WG/2019/5/Rev.1)项下的文件，这些文件构成泛亚铁路网工作组审议工作的基础。
2. 工作组收到了各代表团提供的有关各自国家在泛亚铁路网发展和运营方面正在开展或计划开展的举措和政策的最新情况。
3. 工作组指出，将可在亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)交通运输司的网页上查阅到由参加审议的代表向秘书处提供的发言稿，网址：
www.unescap.org/our-work/transport。

二. 结论和建议

4. 工作组重申泛亚铁路网在实现区域一体化多式联运系统促进可持续交通互联互通的愿景方面发挥的关键作用，以期实现《亚洲及太平洋可持续交通运输互联互通区域行动方案第一阶段(2017-2021年)》的各项目标，并支持实现可持续发展目标。工作组还着重指出了其在以下方面的作用：提供一个区域平台，以应对持续存在的和新出现的挑战，确定加强本区域及区域以外的国际铁路运输的机会，并与亚洲公路网和具有国际重要性的陆港网络发挥协同作用。

5. 工作组审议了《泛亚铁路网政府间协定》的现况。它注意到,《协定》缔约方数目已增至 20 个,土耳其政府于 2019 年 6 月 11 日交存了批准书。工作组欢迎关于哈萨克斯坦政府正为成为《协定》缔约方采取步骤的消息。在这方面,会议请秘书处利用外交渠道向哈萨克斯坦主管当局转递自《协定》生效以来已经生效的所有修正案的资料、最新综合《协定》案文和一封扼要阐述成为《协定》缔约方的主要好处的信函。
6. 工作组鼓励其他成员国加快其成为《协定》缔约方的内部流程,并指出,秘书处随时准备协助成员国完成所需的批准、核准、接受或加入文书范本,并将其转交法律事务厅。
7. 关于对法律案文的修改,工作组指出,由柬埔寨政府和泰国政府提出并在上次会议上通过的、《协定》附件一修正案已经生效。
8. 工作组审议了与泛亚铁路网沿线基础设施开发和运营互联互通有关的各种倡议、政策和问题。
9. 孟加拉国、中国、格鲁吉亚、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、马来西亚、缅甸、尼泊尔、巴基斯坦、大韩民国、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、泰国、土耳其和乌兹别克斯坦的代表向工作组通报了其各自国家为进一步发展和升级泛亚铁路网线路及其与更广泛的运输网络的联接而正在实施或考虑实施的当前和今后的项目。
10. 工作组表示满意,项目正在设计和实施之中,而且这些项目考虑到与邻国相通并与多式联运设施和海港相连,以期实现无缝区域互联互通。工作组还指出,该《协定》在确认亚洲铁路发展的国家和区域优先事项方面仍然具有高度关联性。工作组还注意到大韩民国为促进围绕铁路运输的东亚经济交流而采取的与发展东亚铁路共同体有关的举措。
11. 工作组对泛亚铁路网沿线缺失路段的修建进展表示满意,同时对剩余缺失路段、尤其是东南亚的缺失路段继续表示关切。工作组敦促成员国优先考虑与发展伙伴合作建设这些路段。工作组还寻求秘书处协助提供工具,帮助各国根据共同接受的标准优先考虑铁路网沿线缺失路段的建设项目。工作组特别指出了数据收集、交通运输建模和应用研究在铁路网方面的作用,并请秘书处采取适当行动,开发数据库和建模工具,作为区域公共产品,以支持铁路部门作出合理的投资、政策和运营决定,并提高相关项目对国际投资者的吸引力。
12. 工作组认识到铁路商业运营对满足铁路的投资需求越来越重要,注意到秘书处和经济合作组织在伊斯兰开发银行的财政支持下联合实施了哈萨克斯坦、土库曼斯坦和伊朗伊斯兰共和国之间铁路走廊商业化研究项目。工作组欢迎合作研究项目的实施,并认为管理铁路走廊有多种方式,因为需要对每条走廊进行广泛研究,以确定挑战并提出适当的解决方案。工作组建议秘书处继续为全区域分享经验和交流信息提供一个论坛,以支持走廊管理的循证政策。
13. 除与扩大铁路网有关的举措外,工作组注意到各成员国正在采取多种措施,以便利泛亚铁路网沿线的国际运输。这些措施包括铁路之间的电子信息

交换、铁路电子系统与边防部门的互联互通、利用区块链和相关技术开发统一的数字空间，实现运输走廊数字化、减少过境手续、利用更好的信号和电信系统释放铁路线的能力、以及发展多式联运走廊和国家间货车运输安排。

14. 鉴于越来越需要解决业务问题以充分利用网络的潜力，工作组强调了这些努力的重要性。它注意到提高泛亚铁路网沿线及更多铁路边境口岸效率的框架草案的编制工作。它感谢秘书处和铁路合作组织根据 2017 年 6 月在大韩民国釜山举行的工作组第 5 次会议的建议制定这一文书的努力。

15. 工作组重申框架草案中确定的四个问题对于提高泛亚铁路网沿线及更多铁路边境口岸效率的重要性，即：(a) 铁路之间以及铁路和监管机构之间的电子信息交换；(b) 通过适当安排协调统一铁路过境海关手续；(c) 高效处理换轨距问题；(d) 制定综合指标和方法来衡量铁路边境口岸的绩效。

16. 工作组承认，各利益攸关方之间的电子信息交换在显著提高国际铁路运输业务效率方面潜力巨大。铁路电子信息系统和管制当局之间的联系可导致高效信息共享，并可成为泛亚铁路网沿线运输走廊以及连接该网络与其他网络的运输走廊数字化的基石。

17. 与此同时，工作组确认，由分散举措驱动的铁路之间的电子信息交换有可能导致多种电子信息交换方式的发展。因此，为支持协调统一本区域的此类举措，工作组请秘书处采取进一步措施，促进感兴趣的成员国的专家讨论和磋商，目标是确定该领域的良好做法、业绩指标和可能的多边安排，包括《泛亚铁路网政府间协定》的附件或议定书。

18. 工作组承认，高效解决泛亚铁路网沿线的换轨距问题是减少边境口岸延误的关键。考虑到提高铁路边境口岸效率的框架草案中提出的建议，工作组请秘书处与铁路合作组织合作编写一份解决换轨距问题的良好做法手册。

19. 工作组注意到格鲁吉亚代表关于主办一次会议的可能性的提议，会议的重点是就提高铁路过境点效率框架中确定的与铁路走廊沿线高效国际铁路运输有关的问题采取进一步行动，并分享铁路部门新技术方面的经验。

20. 工作组确认，新技术的应用正在铁路运营的各个方面迅速取得进展。使用新技术，如使用基于秘书处开发的安全可靠跨境运输模型使用电子封条的电子跟踪系统，将加强海港-内陆运输互联互通，从而为本区域内陆发展中国家带来巨大利益。在这方面，工作组请秘书处通过支持在选定的国际铁路走廊试点应用新技术向感兴趣的成员国提供技术援助，以提高有关官员的相关能力，并为本区域交流经验和传播的良好做法提供一个平台。

21. 工作组欢迎秘书处与澳大利亚莫纳什大学铁路技术研究所合作，就使用无人驾驶飞机检查和监测铁路基础设施开展的活动。工作组承认，使用无人驾驶飞机是检查和维护国家网络的一种成本效益高的方式，也创造了显著的安全、效率和效益、以及快速应急反应的可能性。工作组还认为，使用无人驾驶飞机事宜须遵守国家立法和相关条例。因此，有必要在国家一级进一步审议这一事项。

22. 工作组请秘书处进一步开展该领域的活动，重点关注以下问题：(a) 量化采用这种方法的经济效益和节省的费用；(b) 需要解决的法律和监管问题，

包括任何可能的区域办法；(c)业务方面，包括通过试点项目和专家会议，视资源情况而定。

23. 工作组承认铁路安全是本区域日益重要的一个领域。鉴于预期的国际铁路运量增长，各国铁路安全原则、做法和文化之间的差异可能会加剧与国际铁路高效运输相关的挑战。因此，工作组认为，可通过协调统一产生效益：(a)安全规则和运营做法，包括在平交道口；(b)铁路安全主管部门的任务和作用；以及(c)事故调查，为此设立相关铁路安全主管部门等以分享经验和交流信息。在此背景下，工作组邀请秘书处考虑制定加强本区域铁路安全的准则。

24. 鉴于铁路安全运营与铁路危险货物运输之间的密切联系，提醒工作组注意，国际铁路运输政府间组织发布了载于《国际铁路运输公约》附录C的《国际铁路运输危险货物规则》，铁路合作组织关于危险货物的规定载于《国际铁路货运协定》附件二。两个组织正积极合作协调统一这些规则。对于不是这些组织成员的国家，工作组建议制定与现有国际法规一致的条例。

25. 工作组还审议了泛亚铁路网沿线货运和客运之间的联系，以解决该网络的一些资金和便利化需求问题。工作组欢迎与工作组会议背靠背举行的关于支持该网络沿线国际客运列车高效运行的政策会议段。工作组还获悉，正就这一问题编写一份研究报告，该报告除其他外重点指出了国际铁路客运便利化方面的最新进展，特别是新的《便利国际铁路运输中乘客、行李和寄运行李过境程序公约》获得通过，开放供感兴趣的成员国签署。工作组鼓励秘书处和感兴趣的成员国考虑采取进一步行动，发挥铁路客运和货运之间的协同作用，并考虑启动成为《公约》缔约方所必需的国内程序。

26. 工作组还注意到，技术和运营参数的差异使铁路现有机车车辆规格多种多样，导致维护费用增加，并请秘书处设立一个体制机制，协调统一技术和运营参数，降低本区域铁路的维护和运营费用。

附件一修正案

27. 工作组审议了由伊朗伊斯兰共和国和俄罗斯联邦政府提出并载于本报告附件二的《协定》附件一修正案、以及由越南政府提出的《协定》附件一修正案。

28. 依照《协定》第8条第3款，在提及变更边境车站的修正案时，工作组指出，伊朗伊斯兰共和国政府与阿富汗政府，即与修正案所涉主题相关、有共同边界的邻国进行了协商并获得其同意。经两国代表在会上确认后，工作组依照第8条第6款通过了伊朗伊斯兰共和国提出的修正案，并请秘书处将修正案提交秘书长，以分发给所有缔约方。

29. 工作组依照第8条第6款审议并通过了俄罗斯联邦根据第8条第4款提出的修正案，并请秘书处将修正案提交秘书长，以分发给所有缔约方。

30. 工作组审议了越南提出的修正案，并指出，没有按照第8条第3款的要求征得与修正案主题有关的、有共同边界的邻国的同意。因此，鉴于越南代

表缺席会议，工作组决定在其下次会议上再次审议并可能通过该提案，并请秘书处采取相应的后续行动。

31. 最后，工作组指出，依照《协定》第 8 条第 7 和第 8 款，如果在保存通知之日起六个月内通知秘书长其反对该项修正案的不到缔约方的三分之一，通过的修正案应被视为接受。如果被视为接受，有关修正案将在上述六个月期限届满三个月后对所有缔约方生效。

三. 其他事项

32. 工作组注意到亚洲运输发展学会、伊斯兰开发银行和国际铁路运输政府间组织的发言。

33. 工作组赞赏地注意到亚洲运输发展学会在为南亚和东南亚铁路人员安排关于泛亚铁路网发展的培训课程方面发挥的宝贵作用。

34. 伊斯兰开发银行的代表向工作组通报，其第一个区域合作和一体化政策和业务战略已获批准。该战略为促进伊斯兰开发银行成员之间的区域合作制定了标准并提供了战略方向。他还告知工作组，除了为其成员国提供常规信贷工具外，该银行还在不同方案下为选定的项目、包括运输项目提供各种技术援助赠款。他邀请共同成员国和亚太经社会一起考虑提交关于交通运输互联互通、特别是中亚交通运输互联互通的提案，供该银行审议供资。

35. 国际铁路运输政府间组织的代表向工作组通报了该组织在促进欧亚交通运输互联互通方面发挥的重要作用。在这方面，他向工作组简要介绍了载于《国际铁路运输公约》附录 A 中的《国际铁路客运合同统一规则》，以及与铁路合作组织合作促进欧洲和亚洲之间的国际铁路运输的情况。

36. 铁路合作组织的代表向工作组通报了该组织在便利国际客运边境口岸程序方面开展的工作。他重点指出了《国际铁路客运协定》的作用以及该组织为便利客运列车通过边境口岸和鼓励使用数字技术而正在作出的努力。他阐述了阻碍国际客运发展的因素，并提出了提高铁路客运服务竞争力的建议。

37. 秘书处介绍了泛亚铁路网在实现亚洲及太平洋可持续区域交通运输互联互通方面的作用，以及工作组感兴趣的正在进行和计划进行的相关技术援助项目。

38. 工作组注意到哈萨克斯坦代表请求在第三十届国际铁路联盟亚太区域会期间，于 2020 年 10 月在努尔苏丹举办为期一天的研讨会，讨论与铁路运输发展有关的问题。

39. 工作组确认，开发人力资源对于高效的国际铁路运输至关重要，并注意一些成员国请求对便利国际铁路运输和使用新技术相关问题的能力建设给予支助。

40. 工作组表示赞赏俄罗斯联邦政府为会议提供的财政援助。工作组还感谢秘书处召开这次会议并为会议提供服务。

四. 通过报告

41. 工作组于 2019 年 12 月 11 日通过了本报告。

五. 会议安排

A. 会议的开幕、会期和安排

42. 泛亚铁路网工作组第 6 次会议于 2019 年 12 月 10 日至 11 日在曼谷举行。亚太经社会交通运输司司长致开幕词。

B. 出席情况

43. 下列成员国的代表出席了会议：阿富汗、亚美尼亚、孟加拉国、柬埔寨、中国、格鲁吉亚、印度、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、老挝人民民主共和国、马来西亚、蒙古、缅甸、尼泊尔、巴基斯坦、大韩民国、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、泰国、土耳其、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。

44. 下列组织的代表也出席了会议：亚洲运输发展学会、铁路合作组织委员会、欧亚经济委员会、欧洲联盟铁路局、伊斯兰开发银行、基础设施经济中心、澳大利亚莫纳什大学铁路技术研究所、国际铁路运输政府间组织、俄罗斯铁路公司下属的铁路运输信息技术、信号和电信设计研究所合资公司、韩国铁道建设公团、韩国铁路研究所、大韩民国总统直属北方经济合作委员会、俄罗斯铁路股份公司和联合运输物流公司—欧亚铁路联盟。

C. 选举主席团成员

45. 会议选举了下列主席团成员：

主席： Mozhgan Kordbacheh 女士(伊朗伊斯兰共和国)

副主席： Ba Myint 先生(缅甸)

Suhrob Sohibnazarov 先生(塔吉克斯坦)

D. 议程

46. 会议通过了下列议程：

1. 选举主席团成员。
2. 通过议程。
3. 《泛亚铁路网政府间协定》现况。
4. 泛亚铁路网工作组第 5 次会议产生的事项。
5. 泛亚铁路网的发展和运营的相关政策和问题。

6. 使用空中无人机检查和监测铁路基础设施。
7. 审议《泛亚铁路网政府间协定》的修正提案。
8. 其他事项。
9. 通过工作组第 6 次会议报告。

附件一

文件清单

文号	标题	议程项目
普通分发文件		
ESCAP/TARN/WG/2019/1	《泛亚铁路网政府间协定》现况	3
ESCAP/TARN/WG/2019/2	关于泛亚铁路网工作组第 5 次会议产生的事项的 最新情况	4
ESCAP/TARN/WG/2019/3	泛亚铁路网的发展和运营的相关政策和 问题	5
ESCAP/TARN/WG/2019/4	使用空中无人机检查和监测铁路基础 设施	6
ESCAP/TARN/WG/2019/5/Rev. 1	关于《泛亚铁路网政府间协定》的修 正提案	7
ESCAP/TARN/WG/2019/6	泛亚铁路网工作组第 6 次会议报 告	
限制分发文件		
ESCAP/TARN/WG/2019/L. 1	附加说明的临时议程	2
ESCAP/TARN /WG/2019/L. 2	报告草稿	9

附件二

工作组通过的《泛亚铁路网政府间协定》附件一修正案

1. 在《协定》附件一中伊朗伊斯兰共和国的条目下**插入**下列修正案：

(a) 在拉兹—萨拉赫斯线下，**修改**方括号以反映缺失路段的修建情况，如下所示：

*用灰色粗体字显示的新括号

拉兹—萨拉赫斯

(卡皮科伊，土耳其)

拉兹(边境车站)

苏菲扬(枢纽站)

→

乔尔法(边境车站、换轨距)—(德朱尔法，阿塞拜疆)

大不里士

米亚内(枢纽站)

加兹温(枢纽站)

→

拉什特—[恩泽利港(轮渡码头)]—阿斯塔拉(边境车站、换轨距)—(阿斯塔拉，阿塞拜疆)(轮渡连接阿塞拜疆、哈萨克斯坦、俄罗斯联邦和土库曼斯坦在里海的港口)

德黑兰(枢纽站)

→

库姆(枢纽站)—巴德鲁德(枢纽站)—梅博德—巴夫格(枢纽站)—克尔曼—巴姆—法赫拉季—扎黑丹(换轨距)—米尔贾韦(边境车站)—(塔夫坦山，巴基斯坦)

↳ 库姆(枢纽站)—阿拉克(枢纽站)—阿瓦士(枢纽站)—霍拉姆沙赫尔(接海运)

↳ 阿拉克(枢纽站)—科曼莎[—霍斯拉维(边境车站)—(卡内盖恩，伊拉克)]

↳ 阿瓦士—伊玛目港(接海运)

↳ 巴德鲁德(枢纽站)—伊斯法罕

↳ 巴夫格(接萨拉赫斯—阿巴斯港线)

加姆萨尔(枢纽站)

→

萨利(枢纽站)—戈尔甘—依色堡隆(边境车站)

↳ 萨利(枢纽站)—坂达尔—额—阿米拉巴德(轮渡码头)(轮渡连接阿塞拜疆、哈萨克斯坦、俄罗斯联邦和土库曼斯坦在里海的港口)

沙赫鲁德

卡什马尔(枢纽站)

→

(接萨拉赫斯—阿巴斯港线)

法里曼(枢纽站)

→

马什哈德

萨拉赫斯(边境车站、换轨距)

(萨拉赫斯，土库曼斯坦)

(b) 在萨拉赫斯—阿巴斯港线下**修改**托尔巴特海达里耶—桑甘支线，如下所示：

*用灰色粗体字标记的新案文

萨拉赫斯—阿巴斯港

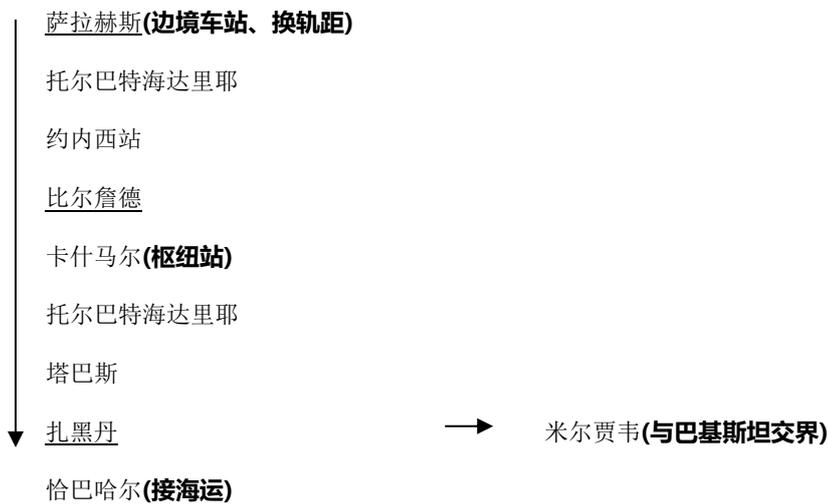
(萨拉赫斯，土库曼斯坦)



(c) **新增**一条从萨拉赫斯—恰巴哈尔港的南北线路，如下所示：

萨拉赫斯[—恰巴哈尔]

(萨拉赫斯，土库曼斯坦)



2. 在《协定》附件一中俄罗斯联邦的条目下将鞅鞑—洛科季支线从克拉斯诺—纳霍德卡线中删除，如下所示：

*用删除线标记的删除内容

克拉斯诺—纳霍德卡

(奥西诺夫卡，白俄罗斯)

克拉斯诺(**边境车站**)

斯摩棱斯克

莫斯科

下诺夫哥罗德

科捷利尼奇(**枢纽站**)

→ 圣彼得堡

叶卡捷琳堡(**枢纽站**)

→ 库尔干—乌蒂亚克—佩图霍沃(**边境车站**)—(彼得罗巴甫洛夫斯克，哈萨克斯坦)

→ 车里雅宾斯克—卡尔塔雷(**枢纽站、边境车站**)—(托博尔，哈萨克斯坦)

↳ 卡尔塔雷(**枢纽站、边境车站**)—奥尔斯克(**枢纽站、边境车站**)—(尼克尔套，哈萨克斯坦)

↳ 奥尔斯克(**枢纽站、边境车站**)—奥伦堡—(伊列茨克，俄罗斯联邦)—(阿克纠宾斯克，哈萨克斯坦)

~~鞅鞑(**枢纽站**)~~

→ ~~洛科季(**枢纽站、边境车站**)—(阿尔马，哈萨克斯坦)~~

新西伯利亚(**枢纽站**)

→ 洛科季(**枢纽站、边境车站**)—(阿尔马，哈萨克斯坦)

克拉斯诺亚尔斯克

伊尔库次克

乌兰乌德

佐丁斯基(**枢纽站**)

→ 约乌斯基(**边境车站**)—(苏赫巴托尔，蒙古)

卡林斯卡亚(**枢纽站**)

→ 外贝加尔斯克(**边境车站、换轨距**)—(满洲里，中国)

乌苏里斯克(**枢纽站**)

→ 格罗杰科沃(**边境车站、换轨距**)—(绥芬河，中国)

巴拉诺夫斯基(**枢纽站**)

→ 马拉克西诺(**枢纽站**)—哈桑(**边境车站、换轨距**)—(图们江，朝鲜民主主义人民共和国)

↳ 马拉克西诺(**枢纽站**)—卡米绍瓦亚(**边境车站、换轨距**)—(中国)

乌格洛瓦亚(**枢纽站**)

→ 符拉迪沃斯托克(**接海运**)

纳霍德卡(**枢纽站，接海运**)

→ 东纳霍德卡(**接海运**)